

Belt

Veg og Virke

Nr. 3 1994 22. årgang

Bedriftsblad for
Statens vegvesen Møre og Romsdal



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

INNHALD

Det er arbeid til alle 3

BILTILSYNET

På studietur til Danmark 14-15

Tungbilsensorene 16

VEGNYTT

Ny veg til Veblungsnes 9

Innfartsvegen til Ålesund 18-19

Vegen til Tjeldbergodden 20

Øksendalstunnelen 21

Statsbudsjettet 1995 17

Armeringsstoler i betong 6

MILJØ

Støyskjerming i Volda 4

Langveien i Kristiansund blir tryggere 8-9

SPORT

Vegcup i fotball 10-11

Treffsikre skyttere 11

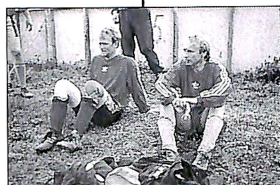
Ulykkespunktene i Møre og Romsdal 7

Høye hastigheter 5

Det nye Vegvesenet 12-13

Kryssord 22-23

Fylket rundt 24



Redaktør: Wiggo Kanck
Redaksjonssekretær: Palma Pladsen

Redaksjonsutvalg: Ottar Brudeseth, drift,
Sverre Digernes, driftsavdelinga,
Terje Haug, administrasjonsavdelinga,
Berit Ingebrigtsen, planavdelinga.

Utgitt av: Statens vegvesen Møre og Romsdal,
Fylkeshuset, 6400 Molde
Telefon: 71 25 80 00 Telefax: 71 25 83 28

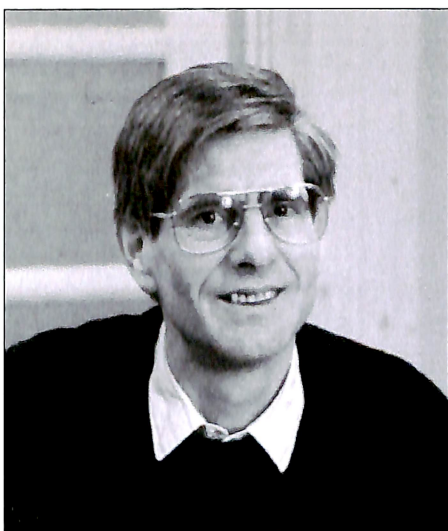
Opplag: 2200

Etter ønske frå vegsjef E. Vollset vert side 3 stilt til disposisjon for tilsatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Om ikkje anna er gjeve opp, er teksta laga av redaktøren. Ettertrykk vert tilrådd, men oppgi kjelde. Personlege meiningsytringar gjer nødvendigvis ikkje greie for etatens offisielle haldningar.

Framsida
Foto: Wiggo Kanck

Deadline for neste nr. er 22. august 1994.

Sats og trykk: EKH trykk, Molde. Telefon: 71 21 11 33



Odd Bardal er vegsjef i Sør-Trøndelag og leder av Bardal-gruppa.

Vegsjef Odd Bardal i Sør-Trøndelag er leder av den sentrale arbeidsgruppa som har foreslått et minimum sett av rammer og krav til vegkontorene ved innføringen av Det nye Vegvesenet. Bardal-gruppas forslag var klar i mai.

– Alle kan ikke vente å få nøyaktig samme arbeidsoppgave som før, men det er arbeid til alle! Noe av det viktigste er at omorganiseringen av Vegvesenet møtes med åpen og positiv innstilling. Jeg ser omorganiseringen som en positiv mulighet til å forbedre Vegvesenet, men forstår at prosjektet også skaper en del engstelse.

– Målet med Det nye Vegvesenet er å utnytte ressursene bedre, i tråd med det Holler-utvalget hadde som siktemål: Størst mulig effektivitet og politisk styrbarhet. Mer samarbeid over grensene og større fleksibilitet er også blant de positive forventningene jeg har til det som skal skje. En av de vanskeligste oppgavene ved innføringen av Det nye Vegvesenet må være å få en god prosess, både når det gjelder planlegging og gjennomføring. At vi klarer å informere og gjennomføre endringene, å få lage en ny organisasjon som de ansatte synes er god og som samtidig vil gi de resultater Holler-utvalget og Stortingsmeldingen går inn for, vil være viktig for å lyk-

Det er arbeid til alle

kes. Det er veldig viktig at Vegvesenet utvikler seg godt fremover, så slagkraften vår og om dømmet vårt blir styrket.

– Jeg kan forstå at mange av de ansatte er engstelige og urolige i forhold til de omorganiseringene som vil komme. Men en ting er klart: Det er arbeid til alle! Kanskje vil dette til og med gi grunnlag for økning i antall ansatte. Men i ordet omorganisering ligger det at ikke alle nødvendigvis vil få det samme arbeidet som før. Jeg håper at folk er rolige for at de får utfordrende oppgaver også etterpå, og ikke binder seg opp i at de må ha samme oppgavene som de hadde før.

– Jeg vet ikke riktig ennå hvor drastisk delingen i produksjon og myndighet kan bli. Jeg regner det som sterkt ønskelig at alle har samme ansettelsesforhold, at alle blir ansatt i ett fylke, men med plikt til å jobbe i andre fylker.

– For å opprettholde en god kompetanse i alle ledd, er det viktig å ha en organisasjon som gir tilbakemelding om oppgavene som utføres. Det er mellom anna viktig at de som planlegger får tilbakemelding fra de som utfører produksjon. Dette kan skje på flere måter. Folk kan veksle mellom å jobbe i produksjon og myndighet. For øyeblikket lages en omstillingsavtale som blant annet skal sette opp regler på dette området. Jeg synes det er viktig å unngå at oppdeling i «båser» forsterkes.

– På de områder vår organisasjon kan vokse på i fremtiden, ser jeg for meg på landsbasis bygging av store bruer. Generelt skal Veg-

vesenet gjennom spesialisering bli flinkere. Omorganiseringen innebærer ikke at vi skal konkurrere på alle områder, men vi skal dokumentere hvordan vi ligger an i forhold til private på alle områder. Alt i alt skal vi bli mer konkurransedyktige. Dette vil i alle fall være med på å sikre arbeidsplassene i Vegvesenet. Om det gir grunnlag for flere ansatte, gjenstår å se.

– Jeg håper alle i organisasjonen vår ser behovet for en omorganisering og ser positivt på de oppgavene som ligger foran oss. Likevel, jeg skjønner at ikke alle gjør det, men hvis vi alle klarer å se det positive i det, vil alt bli så mye lettere.

Støyskjerm til fuglebesvær

Riksvegen mellom Lianes og Skorge bru i Ørsta er i ferd med å framstå i en ny og opprustet drakt. Vegstrekningen har gjennomgått en standardheving, hvor det på miljøsidene er blitt anlagt gang- og sykkelveg og en gjennomgående bruk av natursteinsmurer.

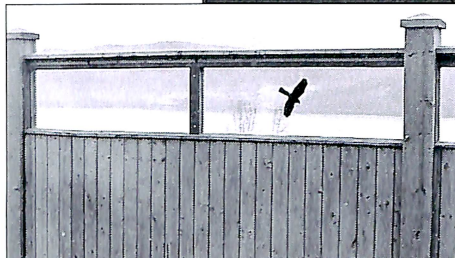
For beboerne ved Skorgeura ble det en vesentlig bedring i bomiljøet ved at det ble satt opp en veltilpasset støyskjerm. Men i forsøket på å løse støyproblemet, oppsto det dessverre en nytt miljøproblem, fuglekollisjon med skjermen.

Det var på seinvinteren at en gjeng nabogutter oppdaga mange døde småfugler langs den 130 m lange støyskjermen. Vegvesenets anleggsavdeling ble straks kontaktet i håp om å få bukt med alle fugledødsfallene.

Bakgrunnen for de mange fuglekollisjonene er at skjermen avslutter med ei glassrekke i toppen, noe som i ettertid har vist seg å være reine dødsfella for småfuglene. Spørsmålet var om hvordan dette problemet kunne løses, fordi skjermen i seg sjøl hadde en gjennomført utforming som nødvendigvis skulle ødelegges.

Norsk Ornitologisk Forening ble så kontaktet angående fugleulykkene. Foreningen kunne fortelle at de hadde vært borti lignende tilfeller før. For å unngå flere forulykkede småfugler anbefalte de bruk av rovfuglsiluetter som skulle klistres på glassrutene.

Rovfuglesiluetten skal på avstand illustrere en spurvehauk. Denne hauketypen er en utpreget småfugljeger, noe som igjen gjør at småfuglene holder seg unna. Norsk Ornitologisk Forening kunne fortelle at spurvehauken hekker i det meste av Møre og Romsdal. Hekkingen foregår vesentlig i barskog, men hauken hekker



Riksvegen mellom Lianeset og Skorge bru fremstår i ny og opprustet drakt.

T.v.:Rovfuglsiluetten har kommet på plass

også i blandingsskog. Om vinteren trekker en del av bestanden sørover, men flesteparten av spurvehaukene overvintrer.

Grunnen til at det ble så mange fugledødsfall i vinter, kan ha sin årsak i at snøen dekket over småfuglenes matbord og at de så trakk seg nærmere bolighusa for matforsyninger. På samme måte som småfuglene trekker også spurvehauken seg nærmere bebyggelsen vinterstid, idet det er der de finner sin føde.

Som sagt, så gjort – rovfuglsiluetten har kommet på plass. Og siden den gang har det kun vært et par fuglekollisjoner. Og vi har fått vår lærdom om at;

– lat spede spirar òg få flyge...

Anne Trine Hoel

NYE BOBILSKILT

Statens vegvesen Vegdirektoratet innfører nå som en prøveordning to nye skilt. Det ene skiltet viser plasser hvor bobiler, campingvogner og busser kan tømme toalettavfall. Det andre viser campinplasser spesielt beregnet på bobiler.

– Skiltet for toalettavfall er spesielt for Norge. Det finnes ikke noe internasjonalt symbol for dette. Etterspørselen etter et slikt skilt har imidlertid vært stor, og Vegvesenet regner med at de fleste raskt vil lære hva skiltet betyr, sier overingeniør Erik B. Hagen ved Trafikkplan-kontoret i Vegdirektoratet.

Han understreker at oppsetting av skilt må suppleres med annen informasjon på raste- eller campingplassene. – Det er fortsatt få mottaksanlegg for toalettavfall og turistene kan ikke bare kjøre rundt i håp om å få se et skilt når toalett-tanken er full, sier Hagen.

Skiltet for bobilplasser skal vise steder som har oppstillingsplasser spesielt tilrettelagt bobiler.

Kjører med livet som innsats

– Enkelte kjører med livet som innsats. De topphastighetene vi har målt er vel opp mot det som det er mulig å kjøre, og det skal ikke mye mer til enn en stein i veien før det går galt. En punktering i slike hastigheter har ingen annen utgang enn døden for den eller de som sitter i bilen eller på motorsykkelen, sier overingeniør Kjetill Kjersem ved vegkontoret i Molde.

Det er Vegvesenet som har gjennomført de omfattende målingene. Seks målepunkter, tre hver vei, har siden februar i perioder målt fart til alle døgnets tider. En tykk bok med måleresultater er sendt til Vegdirektoratet, målingene danner grunnlag for vurderingen om det skal gis klar-signal for automatisk farts- overvåking i tunnelen.

Over 180 km/t

– Jeg er ikke overrasket over snittet av målingene, vi visste at det kjøres fort inne i tunnelen. Men jeg er overrasket over hvor mange det er som kjører svært fort under Freifjorden, sier Kjersem. Han vil ikke si nøyaktig hvor fort de raskeste kjørte. Kjersem frykter at «en eller annen idiot» vil forsøke å slette «rekorden». Men overingeniøren bekrefter at to er målt til hastigheter over 180 km/t.

– Kjørte de fortere enn 200 km/t?

– Nei, det gjorde de ikke. Men de kjørte vanvittig fort, sier han.

De største hastighetene ble målt i bunnen av tunnelen. Noe overraskende, man ventet størst fart i nedoverbakkene på hver side av tunnelen.

– Vi har skaffet oss et svært grundig materiale, og

Det lekes med livet i Freifjord-tunnelen. Nye målinger inne i den drøyt fem kilometer lange tunnelen under Freifjorden har avslørt vanvittige hastigheter. To passerte Vegvesenets radar med over 180 km/t. De kjørte dermed fortere enn averøyingen som i vinter passerte UP's radar i 180 km/t og ble dømt til fengsel i 90 dager.



Det lekes med livet i vanvittige hastigheter i Krifast-tunnelen, sier overingeniør Kjetill Kjersem.

det blir nå opp til Vegdirektoratet å vurdere hva som skal skje videre, sier Kjersem.

Midt på dagen

For å gi et bilde av hvordan det kjøres i tunnelen plukker han ut målinger fra ett av de seks punktene. I



løpet av tre ukers tid ble det av denne radaren målt rundt 30 biler over 130 km/t. Åtte-ti kjørte fortere enn 140 km/t. Flere kjørte over 150 km/t.

– Dette forteller om svært liten respekt for farts-grensene. Og enda mindre forståelse av farene ved å kjøre så fort, sier Kjersem.

En av de to som kjørte

gjennom tunnelen i over 180 km/t gjorde det midt på dagen, da trafikken er størst. Han ble «fulgt» gjennom tunnelen på de tre radarene som målte hans vei. Bilen, eller motorsykkelen, passerte alle tre (til sammen rundt to kilomter) i løpet av godt under minuttet. Kjersem rister oppgitt på hodet. Mot slik idioti er det lite å stille opp med.

Ser variasjoner

De første målingene ble foretatt i februar. Og Kjersem og hans folk ved vegkontoret kan lese mer enn bare fart ut av den utrolige mengden tall.

Farten steg helt tydelig i overgangen fra vinterdekk til sommerdekk. Det ble kjørt omkring 5 km/t fortere uten pigger. En dag UP hadde kontroll i tunnelen gikk farten ned. Neste dag skrev Tidens Krav om kontrollen, da ble det også kjørt roligere enn vanlig.

Neste dag gjorde hastighe-tene et hopp oppover igjen, sier Kjersem.

Alt materialet skal nå sendes over til politiet. Tallene gir grunnlag for å plukke ut tidspunkter for kontroller.

– Sier Vegdirektoratet ja til automatisk overvåking



av farten i Krifast-tunnelen, blir det videre et spørsmål om penger. Går vi først til anskaffelse av utstyret – noe som koster et seks-sifret beløp – må vi etablere flere målepunkter langs vegene i Møre og Romsdal, sier Kjetill Kjersem.

Ole T. Strand
Bjørn Hansen (foto)



Hallvar Eide med noen av produktene.

ARMERINGSSTOLER I BETONG

Fra midten av 1980-årene fikk en øynene opp for at betongkonstruksjoner på langt nær er vedlikeholdsfrie. Særlig er konstruksjoner i kyststrøk utsatt for korrosjon (rust) på armeringa som følge av inntrengning av salt fra sjøvann. Etter den tid har byggebransjen og ikke minst Statens vegvesen arbeidet aktivt for å komme fram til mer holdbare konstruksjoner.

Med Statens vegvesen i bresjen, ser det ut til at en nå har kommet skikkelig på offensiven for å kunne hindre betongskader i framtida. Flere tiltak, både på betong og armeringssiden er satt i verk for å gjøre betongkonstruksjonene mere holdbare. Aursundbrua i vårt fylke er et sentralt prøveobjekt på landsbasis i den sammenheng.

Ett bidrag ser ut til å bli armeringsstoler i betong, som nå på det nærmeste er utviklet og ferdig utprøvd. Disse nyttes til å sikre betongoverdekning mellom luft og armering. Noen har kanskje lagt merke til at det har vært mye omtale av disse

Aursund-brua. senkekasse. Vertikal armering og bruk av armeringsstol Carat 70.

den seinere tid, både i aviser og TV.

En kan vel lure på denne interessen for en slik detalj. Kanskje skyldes den at stolene er norsk-produserte. En liten bedrift med 3 ansatte på Sjøholt har innredet en låve til produksjon av slike armeringsstoler, og ser ut til å være i stand til å konkurrere ut andre leverandører, ikke minst fra Tyskland. Men kanskje det viktigste, det er klare indikasjoner på at den nye typen armeringsstoler vil spare oss for

til dels store vedlikeholdskostnader i framtida. Dette har media nå oppdaget.

Spesielt er kanskje hvordan en detalj på en konstruksjon kan få avgjørende betydning for en konstruksjons holdbarhet i praksis. Det er en kjensgjerning at vi har mye rust på armeringa i tilknytning til gamle stoler, særlig i plast, som hovedsakelig skyldes at det er vanskelig å få betongen til å slutte godt omkring, og det blir utett.

De nye armeringsstolene er lett å støpe rundt, de er laget av betong og vil dermed ha samme egenskap og levetid som materialet de er støpt inn i, de er tilnærmet tette og til slutt, en vil unngå kontakt mellom spikeren som stolen er festet til forskalinga med og armeringa. Dette siste har også vært medvirkende til mange skader.

Statens vegvesen Møre og Romsdal og Vegdirektoratet gjennom veglaboratoriet har i tillegg til private

interesser vært aktivt medvirkende i utvikling av betongstolene, som har pågått ca. 1 år. På bruene i Aursundprosjektet nyttes stolene, ca. 40 000 i sin helhet.

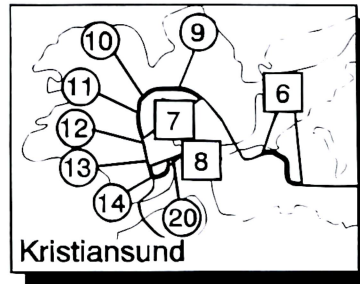
Allerede nå kan en spore stor interesse for den nye produksjonen, både i og utenfor landet. I utlandet er det særlig Canada og USA med sine store betongskader som er interessert, men det er kommet forespørsler fra 4 kontinent.

Til nå synes to hensikter oppnådd, for det første, erfaringer så langt gir klare indikasjoner på at en vil få reduserte vedlikeholdskostnader i framtida, og for det andre blir det utviklet levedyktig industri i vårt fylke. *Tore Witsø*

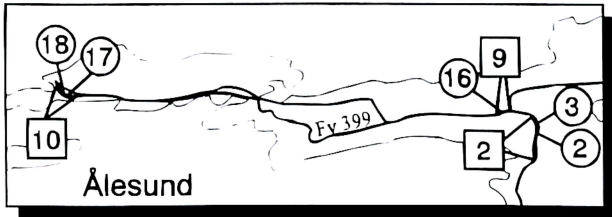


ULYKKESPUNKT OG -STREKNINGER I MØRE OG ROMSDAL 1990-93

De aller fleste trafikulykkene i Møre og Romsdal skjer ikke i spesielle punkt eller strekninger, de fordeler seg på hele vegnettet. Fra 1990 til 1993 skjedde det 1440 ulykker på riks- og fylkesvegene i fylket, 13 % skjedde i ulykkespunkt eller -strekninger.



① Ulykkesutsette punkt □ 1 Ulykkesutsette strekninger



Et ulykkespunkt er en strekning på 100 meter der det skjer minst 4 personskadeulykker i løpet av 4 år. En ulykkesstrekning er en strekning på 1000 meter med minst 10 personskadeulykker på 4 år.

Ut ifra denne definisjonen er det 20 ulykkespunkt og 10 ulykkesstrekninger i

Møre og Romsdal i perioden 1990-93. De fleste av ulykkesstrekningene (14) ligger 8 av på ulykkesstrekningene. De fleste ulykkespunkt og -strekninger ligger i byene i Møre og Romsdal.

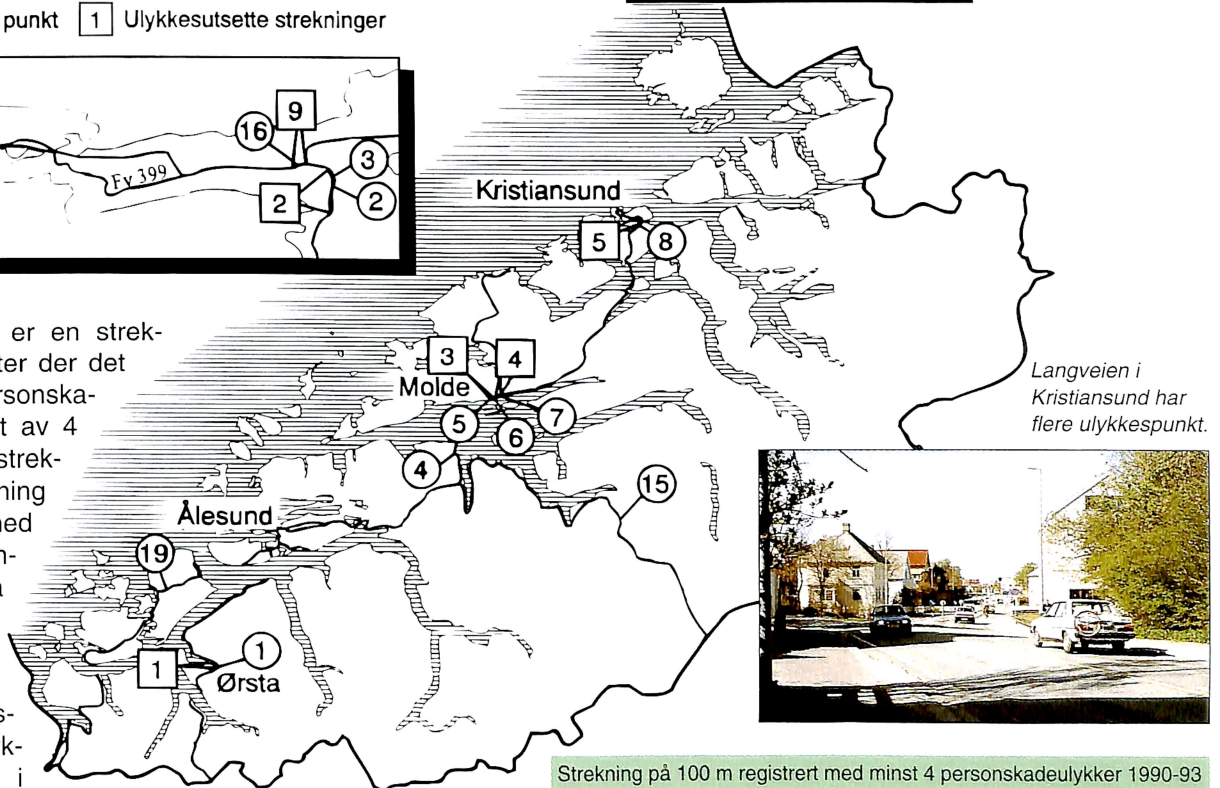
Kristiansund har 7 av ulykkesstrekningene og 4 av ulykkespunktene. Disse er stort sett knyttet til vegen/gata inn til byen, Langveien. Vi finner også det eneste ulykkespunkt på fylkesveg i Kristiansund, ved rutebilstasjonen.

I Ålesund er det Spjelkavika, Moa og Sjøgata som er mest ulykkesbelastet. I Molde er det strekningen fra Molde ferjekai til Lergrovika som har ulykkespunktene.

Årsaken til at det er i byene vi finner de fleste ulykkesbelastede punkt og strekninger har sammenheng med den aktiviteten vi finner i byer og tettsteder, som fotgjengere, aktivitet som industri, forretninger, skoler, boliger osv. og årsdøgnetrafikken på vegen. Ellers er de resterende ulykkesbelastede punkt og strekninger fordelt på kommunene Vestnes, Frei, Ørsta, Rauma og Ulstein.

I punktene Ørsta, Rauma og Ulstein er det utført tiltak, men på grunn av at det tar noen år før effekten av tiltakene vises i statistikken er de fremdeles inne som ulykkespunkt. Det er dessuten planlagt tiltak i flere av punktene, blant annet på Langveien i Kristiansund.

Anni Kari Pedersen



Langveien i Kristiansund har flere ulykkespunkt.



Strekning på 100 m registrert med minst 4 personskadeulykker 1990-93

Nr.	Vegnr.	Stedsnavn	Ulykker totalt
1	Rv 1	Ørsta sentrum	4
2	Rv 1	Spjelkavik	5
3	Rv 1	Spjelkavik	6
4	Rv 1	Avkjøring til Vestnesbukta	4
5	Rv 1	Rundkjøring, Roseby	6
6	Rv 1	Glamoxkrysset	7
7	Rv 1	Kviltorp, Molde	6
8	Rv 1	Reinsvikbakken	6
9	Rv 1	Viadukten, Kristiansund	6
10	Rv 1	St. Hanshaugen, Kristiansund	9
11	Rv 1	Langveien X Lofotgata, Kristiansund	4
12	Rv 1	Langveien, Kristiansund	6
13	Rv 1	Langveien X Olav V gt., Kristiansund	4
14	Rv 1	Kaibakken, Kristiansund	5
15	Rv 9	Vengeundergangen	4
16	Rv 9	Vingårdskrysset, Ålesund	4
17	Rv 9	Sjøgata, Ålesund	4
18	Rv 9	Sjøgata, Ålesund	6
19	Rv 61	X med kv, Ulstein	5
20	Fv 421	Rutebilstasjonen, Kristiansund	4

Strekning på 1 km registrert med minst 10 personskadeulykker 1990-93

Nr.	Vegnr.	Stedsnavn	Ulykker totalt
1	Rv 1	Ørsta sentrum	13
2	Rv 1	Spjelkavik	25
3	Rv 1	Molde FK-Tøndergård	21
4	Rv 1	Kviltorp-Lergrovik	11
5	Rv 1	Reinsvik-Kvernberget	14
6	Rv 1	Dalegata, Kristiansund	10
7	Rv 1	Langveien, Kristiansund	29
8	Rv 1	Langveien, Kristiansund	17
9	Rv 9	Moa, Ålesund	11
10	Rv 9	Sjøgata, Ålesund	17

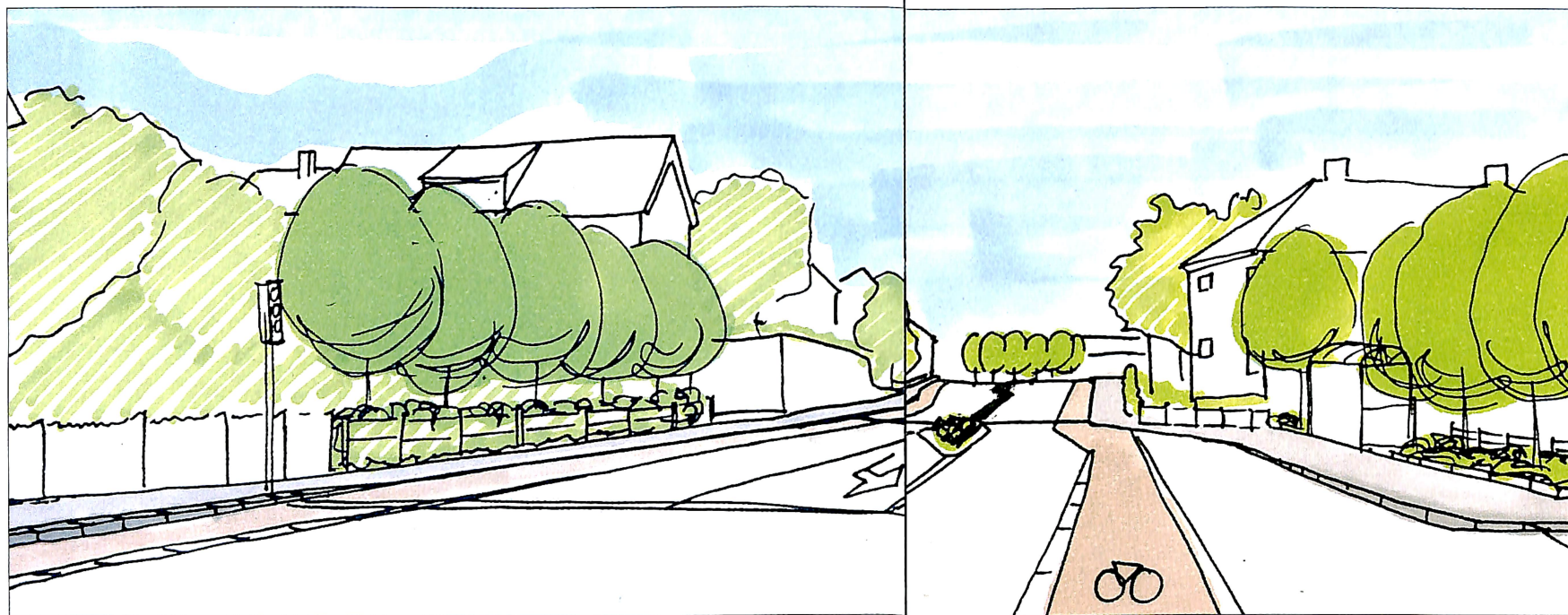
LANGVEIEN BLIR TRYGGERE

Langveien som er innfartsvegen til Kristiansund, har i mange år vært den mest ulykkesbelastede vegen i Møre og Romsdal. De fleste trafikkulykkene skjer ofte i forbindelse med at fotgjengere skal krysse vegen både i og utenom gangfelt og i tilknytning til vegkryss.

Både Vegvesenet og Kristiansund kommune har i mange år utført forskjellige typer trafikksikkerhetstiltak og «reparasjoner» langs vegen for å få forbedret forholdene. Det viser seg imidlertid at de enkelttiltakene som det har vært satset på ikke fungerer godt nok i den totale sammenhengen. Behovet for en kritisk gjennomgang og planlegging av denne vegstrekninga, som en helhet, er derfor det høyeste prioriterte sikkerhetstiltaket her i fylket.

Dagens vegstrekning er til dels uoversiktlig med mange gangfelt, asfalterte øyer og skiltjungel, noe som skaper et forvirret trafikkbilde. Derfor startet vi med en helhetlig planlegging av vegstrekninga. For å belyse alle trafikale og miljømessige problemer med Langveien, gikk vi først i gang med en analyse og vurdering av innfartsåra. Registreringene endte opp med at Langveien burde få status som bygate, og ikke en landevei, og at vi skulle legge oss på bymessige virkemidler i den videre planleggingen av veien.

Et viktig planleggingsprinsipp for Langveien har vært at brukere av veien skal kunne kjenne igjen virkemidler som form og materialbruk ved de ulike trafikale punkt, f.eks. ved markering eller framheving av kryss og gangfelt. Dermed vil veiens lesbarhet og formspråk gå tydelig fram for både sjåfør og andre veifarende. I planutkastet foreslår vi at det skal etableres sykkelbane på begge sider av vegen og at bredden på kjørebane skal reduseres til 6 m. De viktige kryssene bør utformes med venstresvingefelt og forberedes for eventuell lysregulering.



MILJØ- OG TRAFIKKPLAN FOR KRISTIANSDALS INNFARTSVEG ER FERDIG

Siden denne vegstrekninga er ca. 1,5 km lang må det også avklares i planarbeidet hvilken rekkefølge de forskjellige etapper skal prioriteres. Her mener vi at ulykkesituasjonen må danne grunnlaget, og så får vi se hvordan dette passer inn i en eventuell etappevis utbygging.

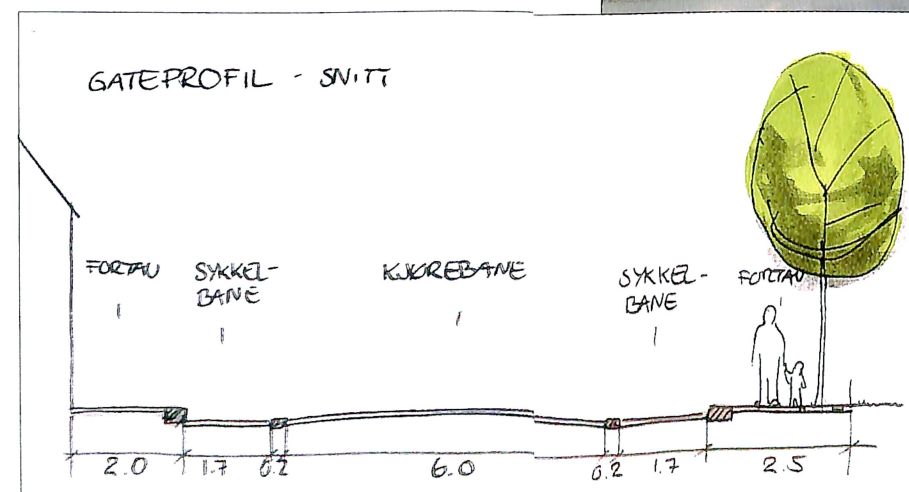
Målet med planen er først og fremst å få en løsning som øker trafikksikkerheten og reduserer ulykkene. Samtidig ønsker vi å gi fotgjengere og syklister bedre forhold enn de har i dag. I tillegg må planen ivareta de miljøkrav som stilles til en riksveg som går gjennom en by. Dette betyr blant annet at materialbruken på kjørebane, sykkelbane og fortau må tilpasses omgivelsene langs vegen og vegens funksjon på de enkelte delstrekninger. Ettersom det også er et mål å forbedre miljøprofilene på innfartsvegen, vil bruk av vegetasjon og beplantning bli en vesentlig del av planen.

Et utkast til denne planen ble presentert for kommunens tekniske hovedutvalg i møte 26. mai 1994. Reaksjonene og tilbakemeldingene på forslaget var stort sett positive, slik

at vi bare fikk mindre endringer å utføre før planen kan sendes over til kommunen til formell behandling. Vi håper derfor at planen kan bli vedtatt i løpet av sommeren i år og at anleggsarbeidet kan startes opp på enkelte delstrekninger allerede til høsten.

Kjetill Kjersem

Langveien har i mange år vært den mest ulykkesbelastede vegen i Møre og Romsdal.



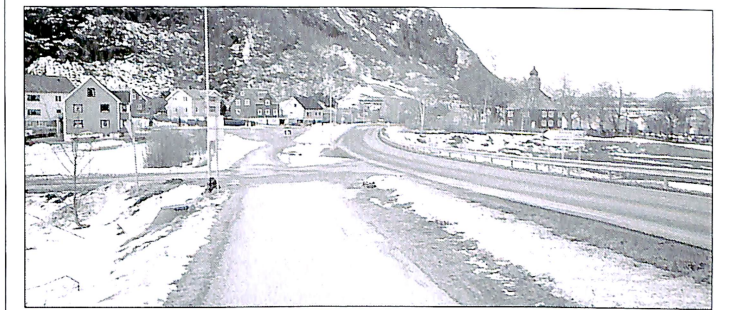
BORT MED FARLEG SVING



Den krappe svingen på riksveg 9 gjennom Veblungsnes i Rauma skal bort. Tunnel og ny veg gjer vegen tryggare.

Den krappe svingen gjennom Veblungsnes i Rauma kommune, som alle som ferdast langsetter riksveg 9 i retning Åndalsnes skulle kjenne, skal bort. Avdelingsingeniør Trygve Vestad ved vegkontoret fortel at svingen vest for kyrkja på Veblungsnes skal bli erstatta med ny oversiktleg veg.

vert gjort for å få betre tilstanden for omgjevnaden. Men først og fremst er det den skarpe svingen ved Veblungsnes som skal vekk. Her har det tidlegare vore fleire ulykker. Trygve Vestad fortel vidare at ettersom riksveg 9 på sørsida av Romsdalsfjorden er blitt betre dei siste åra, ikkje minst takka vere det store rastryggingsarbeidet som er gjort med mellom anna bygginga av Måndalstunnelen og Innfjordtunnelen, var det natur-



Svingen forbi kyrkja blir erstatta med ny veg.

– Denne vegbiten er inne på Norsk vegplan for inneverande periode, og vi reknar med å kunne ta til med vegarbeida i 1996, og kanskje ha vegen ferdig til bruk i 1997/98. Planane for ny veg gjennom Veblungsnes, som no følgjeleg er oppdaterte, vart ferdige for mange år sidan.

Det skal byggjast 1 260 meter ny veg, samstundes som det òg vert bygd nokre nye sidevegar. Den vesentlege endringa i dei nye planane er at planleggjarane let vegen gå i ein 80 meter lang tunnel ved sidan av kyrkja.

Omlegginga av vegen

leg å ordne opp i vegtilhøva også gjennom Veblungsnes.

– Gjennom sandtaket på Veblungsnes vert det ei skjering. Vi treng ikkje massen sjøl, slik at vi kjem til å flytte på sanden som ligg der i dag. Når planane er endeleg ferdige, reknar vi med å kunne ta til med grunnavståingane neste år. Vi har allereie hatt kontakt med grunneigarane, slik at eg trur dette skal gå i orden. Men ettersom planarbeidet framleis ikkje er ferdig, er det førebels ikkje mogleg å leggje fram eit endeleg kostnadsoverslag for prosjektet, seier Trygve Vestad



Bølgen går!



På damelaget spilte Barbro Relling (bak t.v.), Hilde Moltumyr, Anni Kari Pedersen, Tine Grytnes, Sonja Moltumyr, Aud Øverland (foran f.v.), Irene Hoel, Devi Persaud, Merete Stokke og Anne Trine Hoel.

VEGCUPEN i FOTBALL

Herrelaget til semifinalen!

Årets vegmesterskap i fotball ble avviklet på Lillestrøm og Oslo med 19 herrelag og 11 damelag. Herrelaget vårt kom til semifinalen og damelaget gjorde en hederlig innsats med en seier og et tap.

Vegmesterskapet i fotball ble arrangert på Lillestrøm/Oslo. Vi deltok som vanlig med herrelag og for første gang med et damelag.

Herrelaget kom i pulje med Akershus, Vestfold, Rogaland og Oppland. Og utover i turneringa viste det seg at det var Møre og Romsdal eller Rogaland som kom til å gå videre i turneringa. Møre og Romsdal spilte sin siste kamp mot Oppland. Etter en litt vanskelig start med et baklengsmål tok kampen seg opp og endte 3-1 til Møre og Romsdal. Og da var det opp til Rogaland. De spilte mot Akershus i siste kamp og måtte vinne for å gå videre, men kampen endte uavgjort 0-0, og dermed var det Møre og Romsdal som gikk videre. Ikke alle på laget var helt fornøyd med det, kreftene begynte nemlig å ta slutt og krampe og stive muskler florererte. Men det var bare å krumme nakken og satse alt på neste kamp.

I semifinalen møtte de Nordland, fjorårets vinner, og etter en hard



Ragnar Evensen og Halgeir Brudeseth måtte erkjenne at spillerne fra Nordland ble for sterke i semifinalen.

kamp vant Nordland 3-0 og gikk til finalen. Der møtte de Troms (et nordnorsk oppgjør), Troms vant og ble vegmester for herrelag.

Årets debutanter var jentene fra Møre og Romsdal. De hadde vært litt uheldige med trekkinga og skulle møte Nordland og Oppland i innledende runde. Nordland var regnet som en av favorittene. Første kamp var nettopp mot Nordland, de spilte en

god kamp og ved pause var stillinga 1-0 til Nordland. I andre omgang scoret Nordland to ganger og Møre og Romsdal en gang, derfor 3-1 til Nordland. Jentene var fornøyd med kampen, det var tross alt den aller første de hadde spilt i lag. Neste kamp var mot Oppland, de hadde tidligere tapt 9-1 for Nordland, og jentene hadde tatt mål av seg til å virkelig trå til. Og resultatet stod til målsettinga, de vant hele 9-0 (!), og stemninga var stor i laget. Men på grunn av det første tapet var de utslått. Og det viste seg at laget de tapte for, Nordland, kom til finalen der de møtte Vegdirektoratet. Vegdirektoratet har vunnet turneringa de fire siste åra, men i år fikk de stryk av Nordland, som vant finalen og ble vegmestre for damelag.

Premieutdeling og bankett ble avholdt på Folkets hus i Oslo, med fint besøk av vegdirektør Olaf Søfteland, vegsjef Stein Fyksen og med tidligere vegdirektør Eskild Jensen som toastmaster. Stor stemning blant de nesten 400 fotballspillende vegvesenfolk, som etter en flott turnering svingte seg ut i de lyse morgentimene.

Anni Kari Pedersen



På herrelaget spilte Ragnar Evensen, André Moltubakk, Inge Bergum, Kjell Haukeberg, Ole Bjerke, Jan Nygaard, Øyvind Myren, Halgeir Brudeseth, Hans Petter Erstad, Per Åge Brevik, Rolf Arne Hamre, Arnt J. Nerland og Ole Eikeland

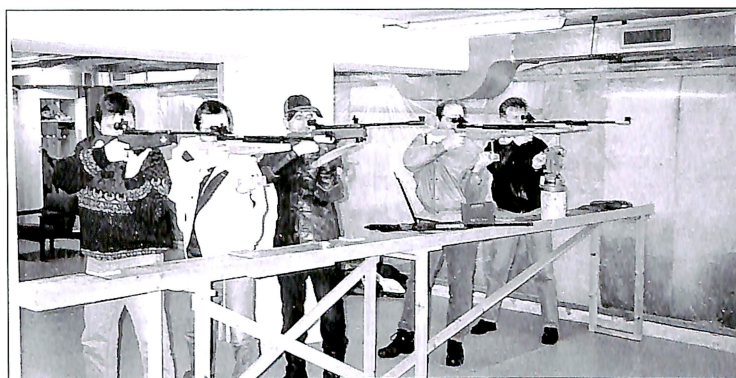


Våre lag gjorde hederlig innsats. Her er herrelaget i aksjon.

AKTIVT SKYTTERMILJØ

Skytegruppa i Vegvesenets bedriftsidrettslag har lagt en aktiv skytesesong bak seg. 16-18 skyttere har møtt fast på de 16 skytekveldene siden i fjor høst.

På det meste har vi vært 23 skyttere, og det har vært i alt 33 deltakere innom i det innlagte klubbmesterskapet. Her er det de 8 beste skivene som er tellende i herreklassen og tilsvarende de 5 beste skivene i dameklassen. Klubbmestre i 1994 ble Arvid Bøe, vegsentralen og Sølvi Berg, biltilsynet. Disse fikk sine trofèer under en stilfull premieutdeling før banketten m.m. En ekstra honnør må vi gi til jentene fra biltilsynet som utgjorde 4 femteparter av dameklassen. Torild Wirum, biltilsynet, fikk premie for å ha møtt på samtlige 16 skytekvelder. Dette bør være en utfordring for jentene på vegkontoret.



På standplass – klar ild!

Klubbmestre 1994: Sølvi Berg, biltilsynet og Arvid Bøe, vegsentralen



Avslutningskveldens skytterprinsesse og skytterkonge Aslaug Hoel, biltilsynet, og Kolbjørn Engen, Molde vegstasjon, etter skyting med handicap.



Etter mange sesonger med laber interesse, ser nå skytegruppa lyst på framtida. Det er nok overgangen fra salong- til luftgeværskyting som er årsaken til den økte interessen. Laget disponerer 4 nye skarpskyttergevær, og vi håper på fortsatt økt deltakelse når skytingen starter igjen til høsten. Her er ikke det viktigste å vinne, men å «treffe nye venner» i et trivelig miljø.

Laget hevdet seg også godt i bedriftsserien i Molde, der Arvid Bøe, vegsentralen og Erling Rørhus, biltilsynet, vant hver sin klasse siste sesong. Arvid Bøe var også beste skytter uansett klasse.

Bjørn Andersen

– Vi går sammen mot «Det nye Vegvesenet»

– Selvsagt har vi gjort oss mange tanker om hva «Det nye Vegvesenet» skal bli. Selv om vi er usikker på hva vegdirektøren vil foreslå, er det klart at vi vil møte «Det nye Vegvesenet» med entusiasme og med positiv innstilling.

Arbeidskameratene Unni Vassgård (36) med 18 år i etaten, Arne Rødal (25) med 7 år bak seg, Ove Røbekk (33) også han med 7 år i etaten, Bodil Harnes (61) med Vegvesenet som sin arbeidsplass de siste 27 år og nestoren 64 år gamle Odd Harnes med 30 år bak seg i etaten, har alle vegsentralen på Årø utenfor Molde som sin arbeidsplass. Sammen med seksjonsleder Morten Rømme (50) med 23 år fra biltilsynet bak seg, skulle de seks med sine tanker, forventninger, frustrasjoner og spenninger kunne representere de rundt 12 000 andre vegvesenansatte i landet som det siste året har ventet på i hvilken retning «Det nye Vegvesenet» vil ta.



Odd Harnes, Unni Vassgård, Arne Rødal, Bodil Harnes, Ove Røbekk og Morten Rømme møter «Det nye Vegvesenet» med entusiasme og spenning.

Da vegdirektør Olav Søfteland la fram sitt forslag til organisasjonsmodeller denne uka, utløste han samtidig all oppbygd spenning, forventning, usikkerhet og nysgjerrighet som har bygd seg opp i hver enkelt av oss det siste året.

Mange føler at prosessen har gått i rekordtempo. Har tempoet vært for høyt, og har informasjonstilgangen vært god nok?

– Selv om prosessen har

gått fort og bare vart ett år, har den likevel vært lang. Det som har vært så frustrerende, er at vi føler å ha fått vite for lite. Riktig nok har vi fått noe skriftlig informasjon, men vi har hele tiden håpet på å møte de som sitter inne med informasjon om det skjer. Ryktene har gått, usannheter har oppstått og i og med at vi har fått vite for lite, har depresjonen spredt seg. Kanskje lederne på alle plan har tatt for lite ansvar for å sikre seg at nok informasjonen har nådd alle. Skal

jeg komme med et lite råd og ønske, må det være at informasjonstilgangen blir bedre og at vi i langt større grad blir holdt muntlig orientert i neste omgang. Dette tror jeg kan redusere rykteflommen vesentlig. Vi står nå foran en ny og avsluttende runde. Bruk mye tid på god og riktig informasjon, og vær sikker på at informasjonen når ut, understreker Ove Røbekk.

– Stort sett føler jeg å ha blitt orientert. Vi må selv ta ansvar for å skaffe oss nød-

vendig informasjon. Vår informasjon har vi fått gjennom organisasjonen. Jeg synes prosessen har gått litt fort fram, og selv har jeg ikke gjort noe for å påvirke prosessen. Den som ingen ting gjør, kan vel heller ikke klage, mener Morten Rømme.

Men hvilke forventninger har dere til «Det nye Vegvesenet»?

– Jeg er ikke så sikker på at «Det nye Vegvesenet» vil bli et bedre Vegvesenet! Jeg har i

mine år etaten vært av den oppfatning av at vi skal være ei servicebedrift. I «Det nye Vegvesenet» skal, etter hva jeg forstår, konkurransementet bli adskillig mer fremtredende. Lønnsomsprinsippet skal hele tiden være en slags pådriver i det vi skal gjøre. I det øyeblikk vil skal drive butikk, kommer problemene. Jeg tar ikke sorgene på forskudd. Vi må få modellene på bordet først, konkluderer Arne Rødal.

Odd Harnes sier:

– De andre som skal fortsette etter 1. januar 1995 har nok forventninger, men for min egen del betyr ikke «Det nye Vegvesenet» noe spesielt. Jeg slutter sammen med det gamle Vegvesenet. Skal jeg likevel påpeke noe, må det være at det utover i landet er blitt trukket for mange paralleller mellom prosessen vi står foran og den prosessen Televerket har lagt bak seg. Etter hva jeg oppfatter, har det som har vært negativt ved Televerkets omorga-

nisering blitt trukket fram på grasrotplan i langt sterkere grad enn det positive.

– Det er vanskelig å være positiv og ha forventninger, når jeg ikke vet hva som venter meg. Vi har ikke fått den informasjon vi som arbeidstakere har krav på. Informasjon er et lederansvar. I og med at vi ikke har fått god nok tilgang på informasjon, har vi heller ikke hatt mulighet til å påvirke prosessen. Fra sidelinja synes jeg det har vært drevet et høyt spill, og jeg må stille spørsmål ved den demokratiske siden i prosessen, mener Unni Vassgård.

– Forventninger kan man ha, men det er ikke alltid de blir innfridd. Rent arbeidsmessig tror jeg ikke en ny organisasjon vil få stor betydning for biltilsynet og dermed meg. Jeg er ikke så sikker på at byråkratiet vil bli mindre. For oss på teknisk side i biltilsynet har vi forventninger til at vi får konkurrere på like vilkår med de private verksteder, og til forholdet mellom forvaltning og produksjon – uten å utdype det nærmere her, sier Morten Rømme.

Fra lederhold stilles det krav til alle ansatte i den nye organisasjonen. Hvilke krav vil dere stille til de nye lederne?

– Dagens kompetanse må opprettholdes samtidig som ny må tilføres. Vi må bli satt i enda bedre stand til å møte den nye hverdagen, og vi må bli satt i stand til å ta opp konkurransen slik det forventes av oss. Ikke minst må vi få anledning til å konkurrere på like vilkår med de vi skal konkurrere mot.

– Et annet av kravene må være at nytilsatte ledere forvalter våre enorme ressurser på en måte som sikrer Vegvesenet og arbeidsplassene i etaten også etter år 2 000.

– Garantien fra vegdirektør Olav Søfteland om at ingen skal bli sagt opp, er god å ha med seg. På en annen side stilles det betingelser ved garantien som ikke alle kan, uansett hvor positive en kan være, er i stand til å oppfylle. Vi må få muligheten til å omskolere oss, oppdatere oss, videreutvikle oss om det er nødvendig for å fylle vår eventuelle nye arbeidsoppgaver, sier Ove Røbekk.

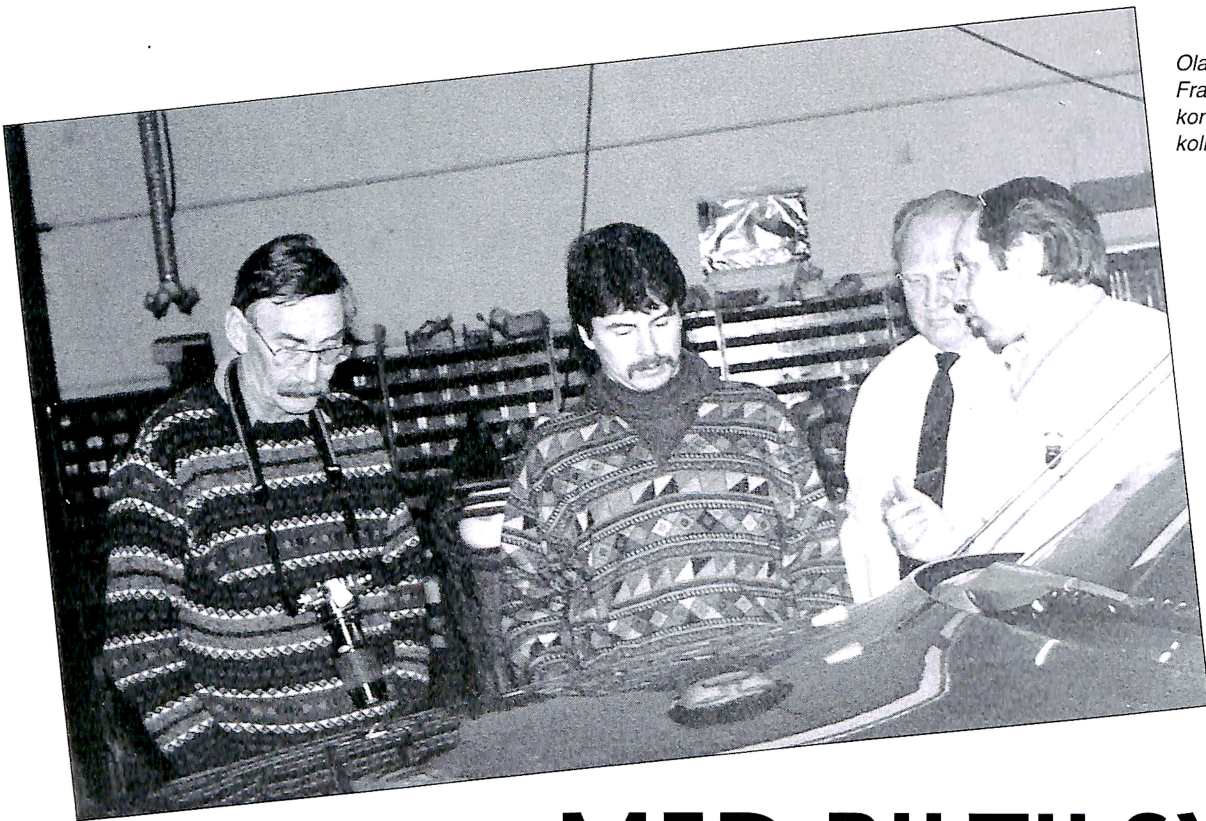
– Du verden, fordi om vi kan virke negative, er ikke det helt tilfelle. Alle oss seks er villige til å gjøre en god jobb og andre arbeidsoppgaver i «Det nye Vegvesenet». Forholdene må selvsagt legges til rette skal vi lykkes.

– Bakgrunnen for omorganiseringen vi står foran, er vel ønsket om at vi skal bli bedre, mer effektiv og et bedre redskap for de vi skal betjene. Det vil gå lang tid før vi ser resultatet av «Det nye Vegvesenet». Jeg regner med at våre ledere på alle plan og våre omgivelser tar tiden til hjelp når de skal bedømme oss, sier de fem fra Årø vegsentral.

Morten Rømme avslutter med å si:

– Jeg er ikke negativ til det som skal skje. Det er ingen som tilbake. Vi må alle, uansett hvor i etaten vi har vår arbeidsplass, stå på og være villig til å konkurrere. Vi må i utgangspunktet være positive til det som skal skje!

Ola P. Dragset (t.v.) og Frank Dyrhaug på hallkontroll med to danske kollegaer.



Med hjelp av stipend fra Vegdirektoratet reiste 3 mann fra Kristiansundstasjonen til Danmark for å se nærmere på praktiske konsekvenser av EU-medlemskapet for vårt naboland.

MED BILTILSYNET PÅ STUDIETUR TIL EU-DANMARK

Programmet for besøket var utarbeidet i nært samarbeid med Kai Vernhøy, leder for bilinspeksjonen i Vejle. Dette omfattet besøk ved bilinspeksjonen i Vejle, utekontroll i Vejleområdet og besøk på bilinspeksjonen i Odense og København.

I tillegg hadde vi i samarbeid med firmaet Gummi A/S N.Lund fått arrangert et besøk på en bremseprøvefabrikk i Birkerød utenfor København.

På danske vinterveger

Turen ble gjennomført med egen bil. Stena Saga stod for turen Oslo-Fredrikshavn, og Vejle var første mål. Ved ilandkjøring fra ferja ble vi møtt av et hvitt og vinterlig Danmark. Med temperaturer på ca. 0°C og et fastkjørt snødekke på vegbanen er det unødvendig å beskrive føreforholdene for nordmenn. Selv om det ble saltet tok det tid før dette virket. På turen Fredrikshavn-Vejle ble vi vitne til rundt 20 større og mindre trafikkuhell som for oss nordmenn kunne virke noe unødig på et ellers oversiktlig og godt vegnett. Vi kom dog velberget fram til Vejle.

Vi visste det fra før, men fikk det bekreftet på nytt. Dansk gjestfrihet og vennlighet er på topp. Dette var gjennomgående for alle vi møtte på hele turen. Her har vi mye å lære av våre danske venner.

Hallutrustningen

Kontrollhallen i Vejle og de andre stedene vi besøkte, var i hovedsak utrustet slik våre egne er. Imidlertid var bremseprøverne til tungbilene plassert ute, bl.a. av arbeidsmiljøhensyn som følge av støynivået ved bremseprøving av tunge kjøretøy.

Ellers registrerte vi at alle stasjonene var utrustet med apparat for å kjøre opp rotasjonen på hjul for å kontrollere hjullager. Videre var det i hjulsporene langs hele kontrolløpet nedfelt rister, slik at vann, søle o.l. rant rett ned og ikke ut over gulvet. Noe å tenke på ved nybygging hos oss?

Opplæring av kontrollpersonell skjer ved stasjonen i København. Etter grunnopplæringen utplasseres vedkommende ved en stasjon kombinert med en fadderordning. Det hele

avsluttes med avsluttende prøve som må bestås.

Innkalling – kontroll

Innkalling av kjøretøy skjer sentralt. Bileier må betale for kontrollen. Gebyr for kontrollen måtte betales før framømte og kvittering forevises.

Personbilkontrollen var i hovedsak lik våre kontrollrutiner. Tidsrammen var også lik med 20 minutt pr. bil.

Kontroll med de tyngre kjøretøyene hadde en tidsramme på 30 minutt. Inntrykket fra denne kontrollen var at den var mindre omfattende enn den norske kontrollen. I hovedsak ble det fokusert på bremser, og spesielt bremser på tilhenger. Det ble forklart med at det tidligere var registrert betydelige mangler på bremsene på denne kjøretøygruppen. Man var av den formening at dette forhold nå var betydelig bedret.

Dansken – en sindig og tålmodig person?

Stor var vår forundring når vi ble presentert for «venterekken». Dette var en oppstillingsplass for biler som måt-

te forevises, men uten at de hadde bestilt plass. Da var det bare å stille seg i kø i håp om at det ble en ledig stund inne i hallen. Dersom det ikke ble i dag, ja da ble det forhåpentligvis neste dag. Ikke uvanlig å overnatte i ventekø utenfor bilinspeksjonen. Ja det hendte også at biler måtte vente i flere dager – dette gjaldt både personbiler så vel som tunge kjøretøy. Og det merkeligste var at kundene så ut til å godta dette, slik var det og slik skulle det være.

I 170 km i timen på danske veger

All utekontroll på veg er underlagt rikspolitiet. Bilinspeksjonen deltar sammen med politiet og foretar da bare tekniske kontroller. De øvrige områdene av utekontroll er det rikspolitiet som ivaretar – også de forskjellige bruksvektkontrollene.

Vi deltok i en utekontroll i Vejleområdet hvor forskjellige grupper gjennomførte kontroll både på lette og tunge kjøretøy. Kontrollen av tungtrafikk ble i hovedsak utført gjennom overvåking av trafikken og selektiv utplukking av objekter man ønsket å se nærmere på. Ofte stanset vi på toppen av planfrie kryss hvor vi hadde god oversikt over trafikken. Hvis det var et kjøretøy en ønsket å se nærmere på ble disse innhentet og tatt til side for kontroll. På grunn av høyt fartsnivå på motorvegene var det ikke sjelden at vi kjørte i 160-170 km/t under slike innhentinger.

Personbilkontrollen ble utført mer lik vår kontroll med stopp-poster hvor kjøretøy ble vinket inn til kontroll.

Den sindige danske slår til igjen

Under personbilkontrollen ble et kjøretøy i meget dårlig stand stanset. Og her fikk vi norske en ny overraskelse.



Programmet for besøket var utarbeidet i nært samarbeid med Kai Vernhøy, leder for Statens Bilinspeksjon i Vejle.

Danmark er ikke så forskjellig fra Norge. Feilparkerte biler blir fjernet.



Nå ble redningsselskapet Falck kontaktet, og på eiers regning ble kjøretøyet transportert til bilinspeksjonen for nærmere kontroll og avskilting. Men ikke med en gang. Nei, kjøretøyet ble innelåst i påvente av at bilinspeksjonen fikk tid til å se på bilen. Etter dette fikk bileier beskjed om å hente kjøretøyet innen to uker – hvis ikke ble bilopphugger kontaktet. Og atter en gang – slik var det og slik skulle det være.

Biltilsynet og konkurranse med private

Med Holler-utvalget og «Det nye Vegvesenet» i bakhodet, ville vi vite hvordan konkurransen med private institusjoner var organisert.

Men dette var ukjente toner og ble blankt avvist av de vi snakket med. Det nærmeste de hadde som kunne være i nærheten var at dersom et bilverksted ville kjøpe nødvendig utstyr, avsette plass og tid og samle minimum 8 biler til kontroll, kunne bilinspeksjonen sende en mann for å foreta kontrollen. At andre skulle utføre kontrollen virket helt utenkelig. Hvorvidt dette var særavtale, overgangsordning eller noe annet i forhold til EU kunne ingen avklare.

Bremseprøving på data

Forventningene var store foran besøket hos firmaet EWJ som produserer bremseprøvere samt en den andre beslektede produkter. Firmaet var tidligere underleverandør til HPA bremseprøvere. HPA ble overtatt av italienske eiere og flyttet til Italia, og dette førte til samarbeidsproblemer. Dermed begynte EWJ å produsere egne brem-

seprøvere. Svensk Bilprovning var en av hovedkundene. Bedriften hadde utviklet en bremseprøver hvor avlesing/utskrift av testresultater fra bremseprøvene skjedde ved hjelp av data. Samtidig hadde de sett behovet for oppdatering av eldre prøvere og utviklet et ombyggingssett til de gamle HPA-prøverne til data-avlesing. Tilsynelatende en relativt enkel ombygging til ikke alt for store kostnader.

Det som likevel forundret og overrasket mest var fasilitetene for EWJ's utviklingsavdeling. Inne i en privat hage lå et «uthus» av ikke spesielt imponerende dimensjoner. Men innvendig ble det utviklet og produsert data/datautstyr som var imponerende. En moderne utgave av Petter Smart?

Den mekaniske fabrikken hvor selve bremseprøverne med rammer og ruller ble framstilt og sammensatt, var imidlertid mer i stil med hva vi hadde forventet av en moderne bedrift. Et absolutt interessant besøk som ga mange nyttige tips og informasjonen.

Ved veis ende

En relativt intensiv, men lærerik og verdifull uke ble avsluttet i København hvoretter turen gikk med båt til Oslo og bil derfra. Og så var det tilbake til snø og vinter, men med både rike og nyttige informasjonen i bagasjen.

*Av Stasjonssjef Frank Dyrhaug
Seksjonsleder Ole Dragset
Avdelingsingeniør Ola P. Dragseth*

Ola P. Dragseth og Frank Dyrhaug i samtale med hyggelige danske kollegaer.

Klar til veiing!



Sammenlignet med situasjonen for klasse B har det i de senere år skjedd relativt lite med hensyn til førerprøveutvikling – sensorutvikling for de tyngre førerkortklassene – klasse CEDE.

TUNGBILSENSORENE PÅ ETTERSKUDD:

Har for dårlig kompetanse?

Føreropplæring – førerprøve innen klasse CEDE er på mange måter i en slags særstilling sammenlignet med de øvrige førerkortklassene. Dette vil ha sammenheng med det forhold at førerprøven i disse klassene også vil være knyttet opp i mot en forutgående yrkessjåføropplæring innen det videregående skoleverket. På landsplan finnes det i dag 11 videregående skoler som gir yrkessjåføropplæring innen klasse CEDE. Biltilsynet mottar m.a.o. kandidater ikke bare fra regullære kjøreskoler innen denne førerkortklassen.

Manglende samordning mellom den løpende utvikling innen transportnæringen, mål/innhold for opplæringen (offentlig skoleverk/kjøreskole) og biltilsynets førerprøve vil selvsagt virke uheldig for alle parter.

Med ønske om å bidra til å rette opp på denne situasjonen, ble det i 1992 oppnevnt en regional arbeidsgruppe innen biltilsynet i Midt-Norge. Gruppen – bestående av 1 tungbilsensor fra hvert av fylkene Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag – fikk til mandat å utarbeide et kompetanseutviklingsprogram for klasse CEDE for tungbilsensorene i Midt-Norge. Biltilsynet Møre og Romsdal har vært representert ved inspektør Arild Johnny Stølen, Biltilsynet Ørsta.

Kompetanseutviklingsprogrammet vil bestå av flere komponenter – bl.a. egenkjøring, sensorutveksling og samlinger tilknyttet metodikk (opplæring/ undervisning) og utvikling av selve førerprøven. Samlingen i Surnadal 17.-18. mars 1994 utgjorde den første av 2 slike samlinger.

Et av siktemålene med program-

met vil ellers være på sikt å få redusert antall tungbilsensorer på fylkes-



Inspektør Arild Johnny Stølen har representert Møre og Romsdal i utvalget.

plan. Dagens situasjon tilsier at sensurering av førerprøver i klasse CEDE er spredt på et forholdsvis stort antall sensorer. En slik situasjon får i neste omgang lett den konsekvens at hver sensor gjennomgående får et for lite antall prøver som grunnlag for vedlikehold av sin kompetanse innen denne førerkortklassen. På bakgrunn av ovennevnte deltar det 2 sensorer fra hver av biltilsynsstasjonene i utviklingsprogrammet. Med utgangspunkt i fullført sensorutdanning er siktemålet at det kun er disse sensorerne som skal ha ansvaret for gjen-



Foreleseren Jan Betten har sin bakgrunn fra skoleverket, transportnæringen og biltilsynet.

nomføring av førerprøven i klasse CEDE. Med tanke på å opprettholde et mest mulig likt nivå på tungbilprøvene på fylkesplan, er det også intensjonene å utpeke en egen sensor til å ivareta dette formålet.

Til samlingen i Surnadal var det invitert forelesere som i størst mulig grad ville kunne bidra til å belyse de tema/problemstillinger kompetanseutviklingsprogrammet vil måtte omfatte – jf. innledningen. Foreleserne hadde således sin bakgrunn fra instanser som det videregående skoleverket, Statens Trafikklærerskole, transportnæringen og biltilsynet.

Hovedinnleggene bekreftet i stor grad de konflikthold som ble skissert innledningsvis mellom innholdet i den yrkesforberedende opplæringen/transportnæringens behov og innholdet i dagens førerprøve for klasse CEDE. Innlegget om førerprøven viste bl.a. at biltilsynet via en mere bevisst planlegging av selve innholdet, kan bidra til å gjøre prøven mere tilpasset den virkelighet kandidatene vil møte som yrkessjåfører. Dette vil i neste omgang kreve at biltilsynet avsetter de nødvendige ressurser til dette utviklingsarbeidet. Gjennom den prioritet som nå er gitt sensorutvikling i klasse CEDE, er det nettopp et av siktemålene å få utviklet førerprøven mere i pakt med den hverdag kandidatene vil møte som arbeidstakere i transportnæringen.

Arne Sæther

STATSBUDSJETT 1995

Vegsjefen sitt budsjettforslag for riksveganlegg i 1995 bygger på ei økonomisk ramme på 222 mill. kr. Av dette er det føresetnaden å bruke 35,4 mill. kr på stamvegane, 120 mill. kr på øvrige riksveganlegg og 50,5 mill. kr på diverse miljøtiltak og planlegging.

Her er nokre av dei største prosjekta vi har planlagt:

Riksveg 1 og 61 Omlegging ved Solevågseid



Kostnadsrekna til om lag 39 mill. kr. Dei to riksvegane skal ombyggjast i 3,2 km lengde og i planen inngår 1,5 km gang-/sykkelveg. Reguleringsplanen er godkjend, men grunnverv må ordnast ved skjønn som er fastlagt til september i år.

Etter den framdriftsplanen som er skissert skal trafikken setjast på nyvegen seinhausten 1996.

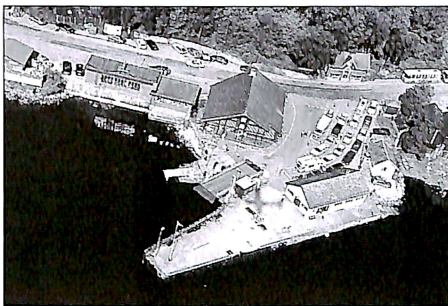
Riksveg 9: Innfjorden-Søvikneset



Her skal vi utbetre ein parsell på 3,6 km lengde, kostnadsrekna til nær 13 mill. kr. Bakgrunnen er at det her vart lagt ut stein frå Innfjordtunnelen då den vart bygd, og arbeidet går ut på å breiddeutvide og forsterke vegen samtidig med justering av vertikalkurvaturen. Arbeidet skal vere ferdig i løpet av året.

Riksveg 63: Geiranger ferjekai m/haldeplass

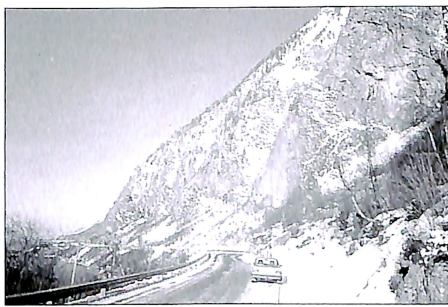
I sommartrafikken er området for den eksisterande ferjekaia med halde-



plass for lite og uryddig til at trafikken kan avviklast på tilfredsstillande vis. Det skal difor byggjast ny og større haldeplass og ny ferjekai til kostnad i storleiken 16 mill. kr.

Haldeplassen blir bygd ved utfylling i sjøen, og det er vanskeleg å skaffe stein på land utan å etterlate seg store sår i terrenget. Det synes derfor no mest truleg at alternativet er å frakte stein i lekter til fyllinga.

Anlegget er rekna fullført til sommartrafikken blomstrar opp i 1996.



Riksveg 651: Tunnel Andaneset-Greifsneset

På denne strekninga har det gått mange mindre steinsprang og to større steinras; det siste i 1993. Det er derfor planlagt å byggje ein om lag 1,5 km lang tunnel slik at trafikken kan ferdast trygt. Kostnaden er rekna til 50 mill. kr som i vegsjefen sitt bud-

sjettforslag er delt med 15 mill. kr i 1995 og 35 mill. kr i 1996.

Resten av anleggsløyvinga er delt på mange mindre prosjekt som gjeld veg, ferjekaier og miljøtiltak m.v.

Av vegopningar i 1995 kan det vere verd å nemne:

Riksveg 680: Aursundprosjektet



Aursundprosjektet i Aure til ca. 170 mill. kr som knyter Ertvågøya til Aure fastland, slik at ferja Aure-Ånes kan nedleggjast. Veglengda er 5,2 km, herav 1 km bruer.

Riksveg 665: Lundbakken-Aspås

Lundbakken-Aspås i riksveg 665 bygger vi om i ei lengde på 5,5 km til ein kostnad av 28 mill. kr.

Arbeidet på desse to sistnemnde prosjekta er i full gang.

For ordens skuld må nemnast at mogleg endring i budsjettamme vil gje utslag i kva som kan gjennomførast, anten det blir auke eller reduksjon i ramma.

Kjell Loen

ÅLESUND FÅR NY INNFARTSVEG

Reguleringsplaner for den manglende delen av nytt hovedvegssystem i Ålesund, parsellen Blindheim-Sjølka-Lerstad, ble godkjent allerede i 1970. Etter flere tiår uten bevilgninger og nye signal når det gjelder riksvegframføring i bystrøk, ble det etter hvert behov for en «miljørevisjon» av de gamle planene. Dette arbeidet tok til i 1987 og endte i 1989 opp med en kommunedelplan for hovedvegnettet med flere alternative løsninger for kryssutforming og sidevegsnett i Sjølkaområdet.

Statens vegvesen kunne ikke godta det alternativet Ålesund kommune vedtok og reiste innsigelse mot dette. Saken endte derfor i Miljøverndepartementet som høsten 1990 gikk imot alle framlagte alternativ på grunn av arealkrevende toplankryssløsninger, store inngrep langs Sjølka-vikvassdraget, støyproblem m.v. Departementet engasjerte seg derfor i ei prosjektgruppe med representanter fra Ålesund kommune, fylkeskommunen og Statens vegvesen som skulle utarbeide en ny arealplan (kommunedelplan) for hele Sjølka-området. Dette arbeidet endte til slutt med at bystyret den 7. oktober 1993 kunne godkjenne den nye kommunedelplanen uten store protester.

Med godkjent kommuneplan for hele den nye riksveg 1-traséen var det klart for å starte arbeidet med nye reguleringsplaner. Sommeren 1993 ble det derfor oppnevnt ei prosjektgruppe med 2 representanter fra Ålesund kommune og 2 fra Statens vegvesen med ansvar for å utarbeide reguleringsplaner og gjennomføre grunnerverv til vegprosjektet. Disse reguleringsplanforslagene i Blindheim- og Sjølka-områdene blir nå sendt ut til høring og offentlig ettersyn i juli 1994.

Riksvegtrasé

På Blindheim er det ingen endringer i de gamle planene for nytt toplankryss mellom riksveg 1 og riksveg 60. Nord for dette krysset er det nå planlagt en ca. 800 m lang tunnel under Skothaugen. Fra tunnelen går den nye riksvegtraséen ned mot Sjølka-vikbukta og derfra omtrent rett nordover til nytt kryss med riksveg 9 i Breivika. Over Nedregården/ Moa vil ca. 560 m av riksvegen gå i «miljøtunnel», dvs. nedgravd, støpt tunnel i løsmasser. Terrenget over tunnelen vil stort sett bli brukt til grøntområder (friområder) og kryssende veier. Ny riksveg 9 vestover fra Breivika til Lerstad er som før planlagt rett sør for Lerstadvegen.

Begge riksvegene vil i første omgang bli bygd som tofeltsveger (7 m kjørebane + 2 x 1,5 m skulder). Riksveg 9 Breivika-Lerstad vil, liksom riksveg 9 videre vestover mot Ålesund sentrum, bli regulert som firefeltsveg. Samlet veglengde mellom krysset på Blindheim og Lerstad blir ca. 6 km.

Kryssløsninger

Det ble tidlig enighet om å erstatte tidligere arealkrevende toplankryss mellom riksveg 1 og riksveg 9 i Breivika med ei stor rundkjøring (dia-

meter = 60 m). Mye av konflikten under arbeidet med kommunedelplanen dreide seg om plassering og utforming av det krysset som nå planlegges som ei rundkjøring like nord for Sjølka-vikelva. Vegvesenets primære ønske om et fullt utbygd toplankryss der stamvegtrafikken på riksveg 1 ble prioritert, måtte vike for å unngå uakseptable terrenginngrep i friområdene langs Sjølka-vikvassdraget.

Utenom disse to rundkjøringene blir det ingen kryss på ny riksveg 1/riksveg 9 mellom toplankryssene ved Blindheim og Lerstad.

Sideveger

For å knytte sammen nytt og gammelt vegnett vil det bli bygd en ny hovedsamleveg parallelt med riksvegen mellom de to rundkjøringene på ny riksveg 1 i Sjølka-området. Fra denne blir det en ny tilknytning ned til Borgundfjordvegen og tilknytninger til gammel E69, bussterminal og forretningsområder m.v. på Moa. Kryssene

på denne veien blir enten rundkjøring eller kanalisert T-kryss. Fra rundkjøringa ved elva blir det også tilknytning til nåværende riksveg 1 sør for Sjølka-vik sentrum.

Tunnelene

Tunnelene er planlagt med tunnelprofil T9. De vil få stor trafikk (over 10.000 biler/døgn i Blindheimtunnelen). Det kreves derfor et omfattende sikkerhetsutstyr inne i tunnelen. Det vil dessuten bli satt opp bomber og variable skilt ved tunnelåpningene/ nærmeste kryss slik at det blir mulig å omdirigere trafikken ved ulykkessituasjoner, vedlikeholdsarbeid i tunnelen m.v.

Miljøtiltak

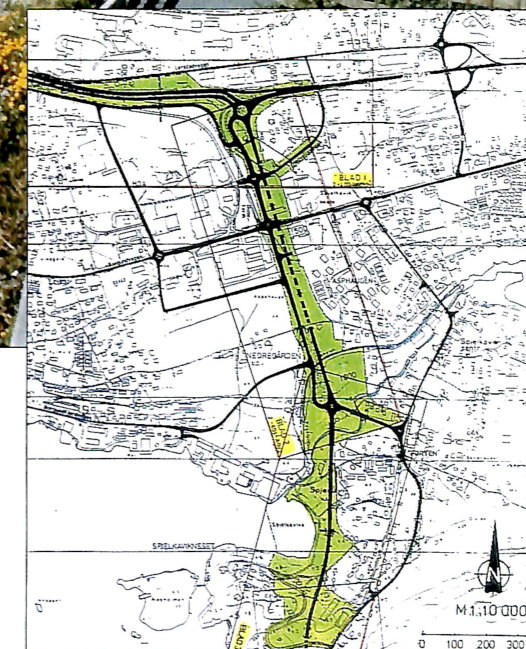
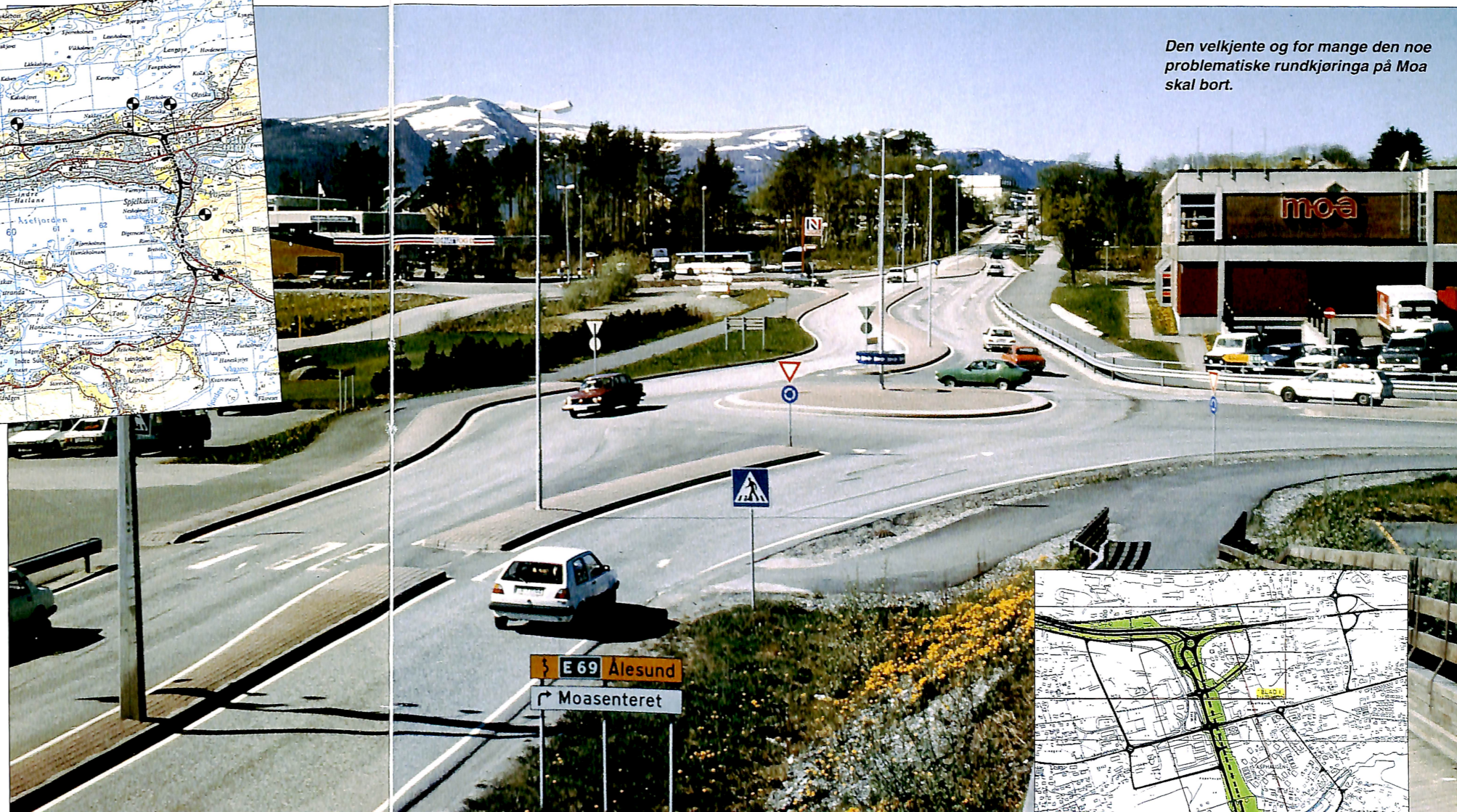
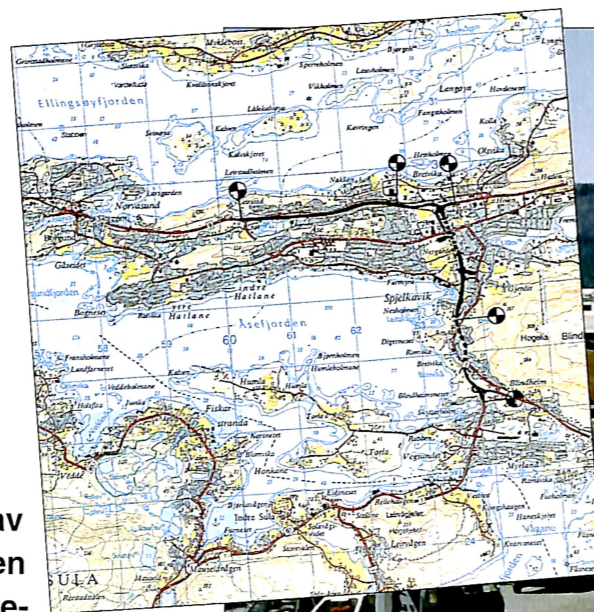
Bakgrunnen for revisjonen av de gamle planene i Sjølka-området var ønske om å redusere miljøproblemer langs det nye vegnettet. Valg av tunneløsninger er kanskje den viktigste endringen i denne sammenheng. Inngrepene i de sårbare

friområdene langs Sjølka-vikelva er gjort så skånsomme som mulig ved at det bygges to ca. 60 m lange bruer der riksveg og sideveg krysser dette området. Det skal dessuten legges stor vekt på detaljutforming av disse bruene og andre tekniske løsninger. Det samme gjelder planer for utforming/beplantning i vegskråninger og sidearealer m.v.

For å redusere støyproblemer er det planlagt ca. 800 m med støyskjerm. Ellers vil det stort sett bli støyvoller eller annen form for oppfylling der de nye riksvegene ikke ligger i tunnel eller djup skjæring. Luftforurensing utenfor tunnelåpningene blir vurdert av NILU (Norsk institutt for luftforskning).

Et «miljøproblem» som ennå ikke er endelig løst er hvor vi skal gjøre av over 50 000 m³ med leirholdige over-skuddsmasser fra vegnettet.

Den velkjente og for mange den noe problematiske rundkjøringa på Moa skal bort.



Finansiering – framdriftsplan

I Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1994-97 er de totale anleggskostnadene stipulert til 310 mill. kr. Det er foreslått en bevilgning på 52 mill. kr denne vegplanperioden og fullfinansiering i perioden 1998-2001. Under forutsetning av at dette blir fulgt opp i de årlige budsjetter, tas det sikte på å gjennomføre grunnerverv i 1996 og starte anleggsarbeidet på riksveg 1 i 1997. For å greie dette må de reguleringsplanene som legges fram nå bli godkjent i løpet av 1995.

Terje Lindstad

Her er vegen til Tjeldbergodden

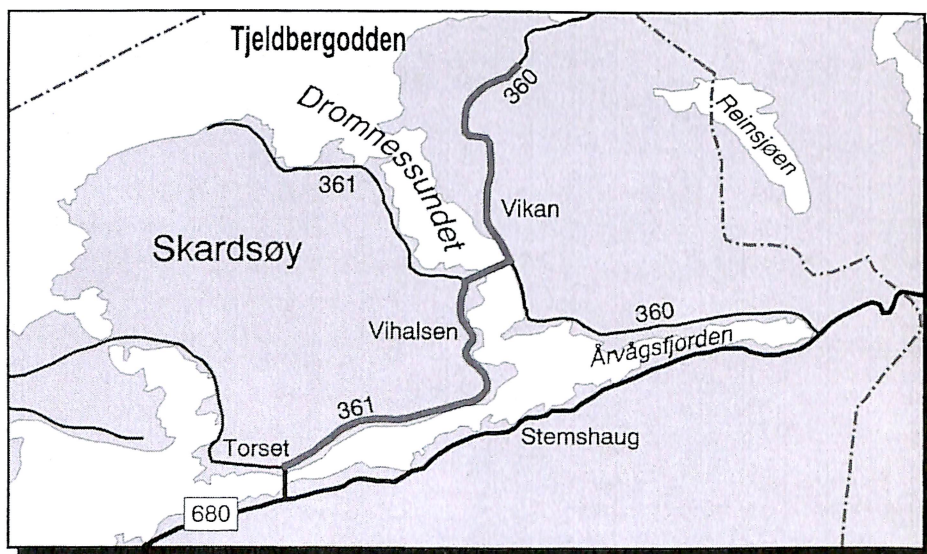
3. februar 1993 vart hovudplanen for ny veg til Tjeldbergodden godkjent i samferdselsutvalet. Her var det føresett å velje det ytre alternativet med bru over Dromnessundet og etter eksisterande veg gjennom Kjørsvikbugen. Sidan har det vore mykje att og fram om finansieringa og om ein skal satse på opprusting av vegen langs Årvågsfjorden eller på ny veg i samvar med hovudplanvedtaket.

Statens vegvesen har ingenting med finansieringa å gjere, dette er det fylkeskommunen som tek seg av. Fylkestinget vedtok såleis i april ein finansieringsmodell som føreset bygging av det ytre alternativet over Dromnessundet. Saka er i skrivande stund framleis ikkje heilt avklara. Frå fylkeskommunen si side håper ein å få ei avklaring i løpet av juni.

Vegvesenet er i ferd med å lage detaljerte planar for vegen frå Torsetsundet til Tjeldbergodden. Planlegginga har vi delt i 3 etappar. Først lagar vi reguleringsplan for brua over Dromnessundet, så tek vi for oss fylkesveg 360 frå Dromnessundet til Tjeldbergodden. Til slutt vil vi ta fylkesveg 361 på Skardsøya.

Planprosessen er som følger:

Først utarbeider vi reguleringsplan som i sin tur skal utleggjast til offentleg ettersyn i minst 30 dagar. Her kan dei som vil kome med merknader eller endringsforslag til planen. Inn-



komne merknader blir behandla og sendt over til bygningsrådet i kommunen. Planen blir til slutt eventuelt godkjent i kommunestyret. Etter dette har Vegvesenet eit formelt grunnlag for å starte forhandling med grunneigarane om kjøp av nødvendig grunn, før anleggsarbeida endeleg kan ta til.

Kort omtale av dei 3 etappane:

Dromnessundbrua får ei lengd på 388 m og skal byggjast som stålkassebru i samvirke med betong brudekke. Seglingshøgda blir på 16 m i ei breidde på 40 m. Brua får 2 kjørefelt og eit fortau på eine sida. Det blir bygd ny veg frå fylkesveg 361 og ned på Ulfnestangen til brua. Tilsvarende blir det ny veg på Nordlandet frå brua og inn til fylkesveg 360.

På Nordlandet blir det på nordaustsida av fylkesvegen foreslått eit riggområde som trengst for bygging av brua. Her blir det óg foreslått eit masseuttak for masser som trengst til vegbygginga.

Den andre etappen er utbetring av vegen frå Dromnes til Tjeldbergodden. På det første partiet fram til forbi Vikan blir vegen berre forsterka til 10 tonn. Frå Vikan til Tjeldbergodden ligg

dagens veg delvis på myr. Denne må gravast vekk og vi må derfor bygge ny veg ved sida av dagens veg slik at trafikken kan gå uhindra i anleggsperioden. Denne vegen vil få 2 kjørefelt.

I området ved Nordlandet skule vil vegen gå lenger frå dagens veg og gå like vest for lysløypa og over Trollmyrane. Truleg vil den kome inn til dagens veg i området ved nedkjøringa til masseuttaket til Orkla Betongstasjon. Vidare utover vil den nye vegen stort sett liggje ved sida av dagens veg.

Den siste etappen blir vegen over Skardsøya. Her blir det stort sett forsterking til 10 tonn av dagens veg utan at det blir gjort noko særleg med breidde og geometri.

Alle vegane vil få fast dekke

Torsetsundbrua vil det ikkje bli gjort noko med. Vi reknar med at trafikken ikkje blir større enn at det skal gå rimeleg greit å krysse Torsetsundet slik brua er i dag.

Reguleringsplanen for Dromnessundbrua har vi nettopp lagt ut til offentleg ettersyn (10. juni til 11. juli). Den vidare detaljplanlegginga (reguleringsplan) av vegen frå Dromnessundet til Tjeldbergodden er under arbeid.

Detaljteikningar og anbodspapir for brua er ferdig. Desse vil bli sendt ut på anbod så fort vi får klarsignal om at finansieringa er i orden. Frå vi sender ut anbodspapira til brua står ferdig, reknar vi med at det går om lag 20 månader.

Arbeidet på vegen vil starte så snart planane er godkjende, finansieringa og kjøp av grunn er i orden. Går alt dette greit, håper vi å starte med vegarbeidet i august/september. Vi reknar óg med at heile neste år går med til vegarbeid.



Dromnessundbrua får ei lengd på 388 meter.

Atle Bell

8 ALTERNATIVER

Statens vegvesen og Sunndal kommune utarbeider kommunedelplan for riksveg 62 Usma bru - Krogshavn. I denne planen inngår en opprusting av vegen over Øksendalsøra, plandelt kryssing mellom

riksvegen og fylkesveg 310 og en tunnel gjennom Vettafjellet (Øksendalstunnelen), som vil avløse den dårlige vegstrekningen over Svinberget.

Kommunedelplanen legger fram 8 alternative tunneltraséer og har som mål å fastlegge hvilket alternativ som skal danne grunnlag for den videre planleggingen av Øksendalstunnelen (regulerings- og byggeplan).

Tre av alternativene har en stigning fra 1,6 % til 3,4 %, og det vil sannsynligvis være tilstrekkelig med naturlig ventilasjon pga. høydeforskjellen mellom påhuggene.

Ved to av alternativene må det installeres vifter og tunnelen må bygges med høybrekk.

Tunnelbelysning monteres i hele tunnelens lengde og det installeres nødtelefoner, brannvarslingsanlegg og slukningsutstyr. Det bygges havarilommer og snunisjer for større kjøretøy. Det monteres utstyr som muliggjør bruk av bilradio og mobiltelefon.

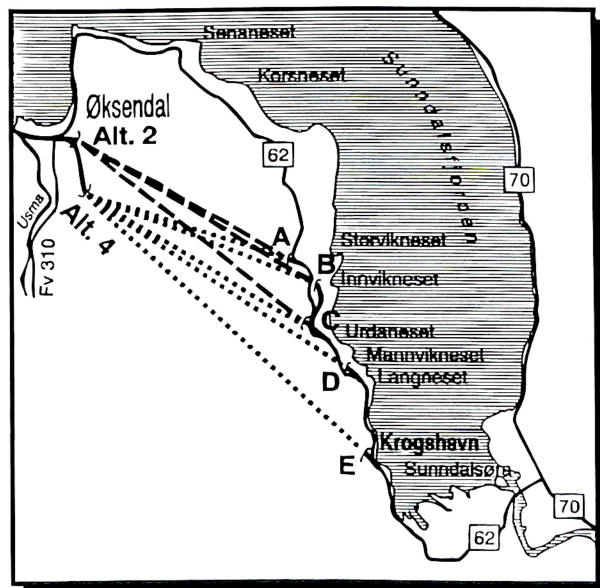
Kostnaden som varierer mellom 99 mill. og 163 mill. kr. alt etter alternativ, inkluderer vegbygging i forbindelse med prosjektet, dvs. veg over Øksendalsøra og tilknytninger ved begge

selsregulert hovedveg med total vegbredde 7,5 m: 6 m kjørebane og 0,75 m skulder på hver side. I tillegg kommer breddeutvidelse i kurver og for rekkverk der det er nødvendig.

Planen innebærer en opprusting av riksveg 62 over Øksendalsøra, med en mindre flytting av veglinja fram mot kryssområdet mellom riksvegen og fylkesvegen. Fylkesvegen vil bli ført under riksvegen gjennom kryssområdet.

Veglinja over Øksendalsøra bør ikke heves dramatisk i forhold til dagens veg. Derfor vil fylkesvegen bli ført ned i terrenget gjennom kryssområdet. Det vil bli bygd gang-/sykkelveg fra Usma bru og fram til butikken og kryssområdet.

Riksveg 62 hp 07 Øksendalstunnelen er inne på Norsk veg- og vegtrafikkplan i perioden 1994-97. Det er et mål å ha godkjent reguleringsplan i løpet av 1995. Anleggsstart er foreløpig satt til høsten 1996, og tunnelen vil da bli åpnet for trafikk i 1998.



Avhengig av hvilket tunnelalternativ som blir valgt, ligger kostnadene fra 99 til 163 mill. kr. Tunnelens lengde varierer fra 3070 til 5350 m.

Tunnelen bygges med tunnelprofil

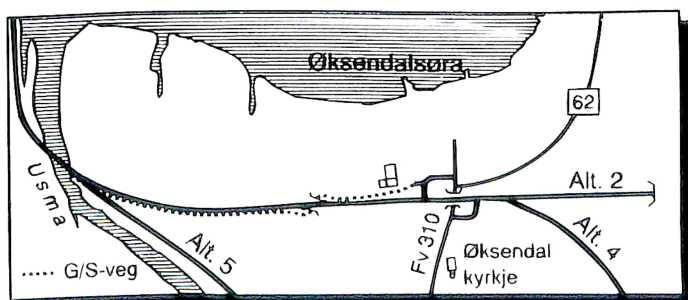
T8:
Kjørebanebredde: 6,0 m
Total bredde: 8,0 m
Fri høyde: 4,6 m

tunnelpåhuggene.

Trafikktellinger fra 1991 viser at strekningen Øksendal-Tredal bru har en årsdøgnstrafikk (ÅDT) = 1300 kjøretøy/døgn. Andel tunge kjøretøy er 17% og det antas at ca. 90% av trafikken er gjennomgangstrafikk. Det forventes en samlet trafikkøkning på ca. 6% fram til 1998.

Vegen blir planlagt som avkjør-

Alt.	Lengde	Kostnad mill. kr
2A	3485 m	107
2B	3875 m	119
2C	4160 m	127
4A	3070 m	99
4B	3410 m	110
4C	3625 m	116
4D	4265 m	132
4E	5350 m	163



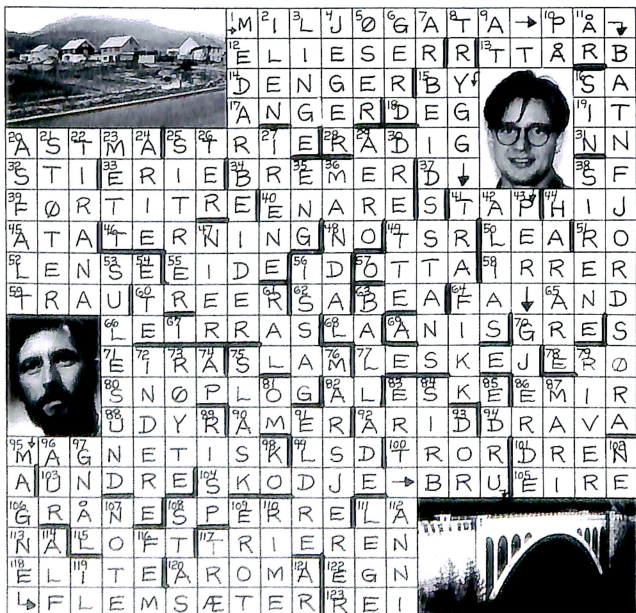
VANNRETT

- 1 Se ill.
- 15 Morene
- 16 Elv i M&R
- 17 Gresk bokstav
- 18 Hovdyr
- 19 Forvaltere
- 20 Skaut
- 22 Gi
- 24 Innsjø
- 25 Drikken
- 26 Øyeblikkelig
- 29 Mynt
- 30 Mønster
- 33 Finesse
- 34 Pikenavn
- 38 Barbere
- 39 Planter
- 42 6682 (nedl.)
- 43 Guttenavn
- 44 Tall
- 45 Elv i Spania
- 46 Fem
- 47 Om en stund
- 49 Pikenavn
- 51 Fotballklubb
- 52 Påståelig
- 55 Tvegifte
- 57 Edle
- 59 Spill
- 60 Se ill.
- 61 Dags dato
- 62 Kimer
- 63 Stat
- 66 Øy i M&R
- 68 Fjellnymfe
- 69 Pronomen (nyn.)
- 70 Like
- 71 Mål
- 72 Gruppe
- 74 Svensk skuespiller
- 75 Bilkjennetegn
- 76 Tall

- 77 Byrå
- 78 Karakter
- 79 Draft
- 80 Toalett
- 81 Uttalte
- 82 Dekke
- 89 For fotgjengere (omv.)
- 92 Moro
- 93 Land
- 95 Klargjører
- 97 Guttenavn
- 99 Erte
- 100 Skrive
- 101 Forsikring
- 102 Plagg
- 104 En Gjermund
- 106 Mynt
- 108 Organisasjon
- 109 Pass
- 113 Guttenavn
- 116 Kake
- 117 Asiat
- 118 Fortrolige
- 119 Fornemme
- 120 Se ill.

LODDRETT

- 1 Kjøretøy
- 2 Betrakter
- 3 Guttenavn
- 4 Smelter
- 5 Spydig
- 6 Drøvtygger
- 7 Profeter
- 8 Si
- 9 Åpning
- 10 Purke
- 11 Sykne hen
- 12 Plagget
- 13 Kake
- 14 Uvenn
- 21 Landområdet
- 23 Gjenklang
- 25 Guttenavn
- 26 Se ill.
- 27 Bib. navn
- 28 Tid
- 31 Prinsesse
- 32 Flatemål
- 35 Begynner
- 36 Land
- 37 Se ill.
- 40 Presse
- 41 Damp
- 47 Husdyr
- 48 Suge
- 50 Smiler
- 51 Vifte
- 53 Utsikt
- 54 Forslår
- 55 Bestride
- 56 Bilkjennetegn
- 58 Rekke
- 59 Kino
- 60 Iverksette
- 64 Ordne
- 65 Opplysning
- 66 Se ill.
- 67 Bilde
- 73 Avbrytelse
- 76 Pro anno
- 80 Snor
- 83 Bevege
- 84 Patte
- 85 Kjemme
- 86 Havn
- 87 Dep.
- 88 Eng. svar (omv.)
- 89 Språk
- 90 Selskap
- 91 Ruinen
- 94 Elsket av Zevs
- 96 Drikk
- 98 Scener
- 99 Prøve
- 102 Skje
- 103 Bilkjennetegn
- 105 Ektemann
- 107 Anlegg
- 110 Emne
- 111 Saltløsning
- 112 En Kjell
- 114 Artikkel
- 115 Odde
- 119 Strontium




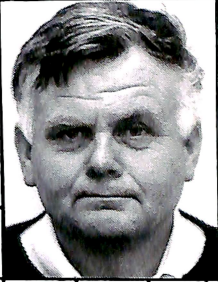

**LØSNING PÅ
«VEGKRYSS NR. 2-94»**

VINNERE BLE:

1. Harald Engdal, Valsøybotn
2. Åse Lien, Innfjorden
3. Klara Småge, Vegkontoret

Vi gratulerer vinnerne.

KRYSSORD av konsulent Terje Haug

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14						
	→																			
	15		16				17			18										
	19								20	21										
	22		23	24					25											
26	27	28			29		30	31		32		33		34	35	36	37 ↓			
38				39		40		41		42				43						
44		45			46		47		48			49	50		51					
52		53		54	55		56			57		58		59						
↓	60									↓	61		62							
63		64	65									66				67	↓			
68												69		70		71				
72		73		74								75		76						
77				78								79				80				
81		82	83	84		85	86	87	88	89	90		91			92				
93	94			95	96						97	98			99					
100														104		105				
										106	107		108			109	110		111	112
										113		114	115	116					117	
										118							119			
										120										
	→																			

De tre første riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd.

Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 3 - 94» og sendes
 Vegkontoret
 Fylkeshuset
 6400 Molde

innen 20. august 1994

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

Rundt om i fylket



C

VM i presisjonskjøring

Årets vegmesterskap i presisjonskjøring blir arrangert 10. september i Førde. Det er vegkontoret i Sogn og Fjordane som har tatt på seg arrangementet. I klasse 510 stiller to deltakere fra hvert fylke, mens det i maskingruppene 520 og 536 stiller en deltaker fra hvert fylke.

Maskingruppe 510, stor lastebil:

Scania R 113 HL, 380 6x2 med stålplan

Mercedes Benz 2544, 6x2 med dumperkasse

Volvo FH12, 6x2 med dumperkasse

Volvo FH 12, 6x2 med stålplan

For øvelser med boggiehenger brukes Scania R 113.

Maskingruppe 520, vegghevel:

Deltakerne kan velge mellom flg. maskiner:

Mattson 261 A

Mattson 161 A

Caterpillar 140 G

Maskingruppe 536, hjullaster:

Det skal brukes Volvo L70 hjullaster

Vi i Møre og Romsdal tar sikte på å arrangere VM-uttaking fredag 12. august. Dette vil bli nærmere kunngjort. De som ønsker å kvalifisere seg må gi beskjed til Ottar Brudeseth eller sentralbordet på vegsentralen.

Vi har mye å forsvare, så meld dere på!

Hvor i all verden?



Dette stemningsbildet, som er knipset ett eller annet sted i fylket vårt, har vi tatt med bare for å minne om hvor vakker en sommerkveld kan være på våre breddegrader. Selv om vi i

skrivende stund ennå ikke har hatt føling med sommeren, regner vi det som sikkert at den dukker opp om ikke så alt for mange dager.

Vel vel, men nå lurer vi på om noen kan fortelle oss hvor dette bildet er tatt. Det første riktige svar belønnes med en liten premie. Den som vet svaret kan henvende seg til info på vegkontoret i Molde.

Om å få det sagt!

Denne uttalelsen om Eiksundsambandet falt vi for – eller hva? Bare les:

UTTALE OM EIKSUND-SAMBANDET
TIL
VEGSJEFEN
I MØRE OG ROMSDAL
FRÅ HELLESTRANDA
GRENDELAG

1/4form. Olav Skogvoll
06 VESTREFJORD
BYGDEFORNING

1/4form. Marit Eik

Sofie treng ikke Eiksundsambandet - Heller ikke jokat langs Hellestrand, Vestrefjorden og seks sekstein (Her må vi snart til å fylle med stein) Vi er reddet at vår ørlille bit av rikskapen aldri kjem hit Her er vår uttale i denne sak - må lesast høgt i ro og mak! Når vegmyndighetene bed om til neste fast, Vi håper de vil synge visa om Gjest I siste verset der kjoke skal stå "HAN TUKTER DE STORE OG HJELPER DE SMÅ"



Skal Sofie få tryggare veg?

Vi gratulerer

50 år

Eldbjørg Rundtom, Vestnes

17. juli

Kjell Sandnes, Åfarnes

22. juli

Johannes L. Holten, Surna

29. juli

Kjetill Kjersem, Molde

11. august

Bjørn Egil Heggem, Kristiansund

6. sept.

David Grøvdal, Isfjorden

28. sept.

60 år

Petter K. Vatne, Ørsta

23. august



Statens vegvesen
Møre og Romsdal