

B187

Veg og Virke

VEGDIREKTORATET
30 MAJ 1996
BIBLIOTEK

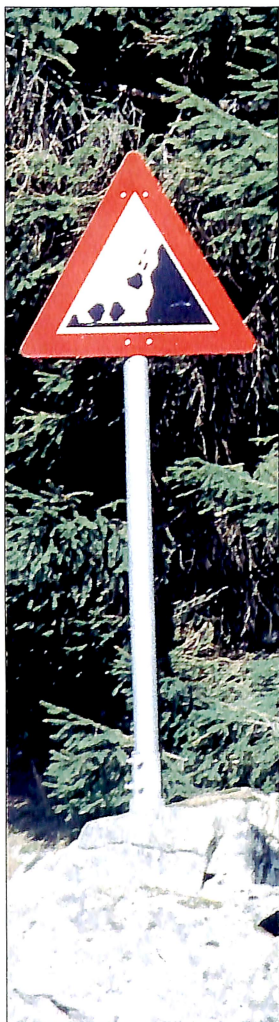
Nr. 2 1996 24. årgang

Bedriftsblad for
Statens vegvesen Møre og Romsdal



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

INNHALD



Rassikringsplanen, no og framover	3
Vegen som reisemål	4-5
Møt produksjonsleiaren på Nordmøre	6-7
Rassikring.....	8-17
Ein dag til sjøs	18
Budsjett og vegplan	19-21
Ny veg til Tjeldbergodden.....	22-23
Gamal asfalt god som ny	24
Heidra med 25 års nåla	25
«Ski-eliten» på vegkontoret	26
Kjekke «rakkarungar».....	27
Rundt om i fylket.....	28

Redaksjonen: Wiggo Kanck (redaktør)
Reidun Nordli
Hild Nordal

Redaksjonsutvalg: Ottar Brudeseth, produksjonsavdelinga,
Sverre Digernes, produksjonsavdelinga,
Terje Haug, administrasjonsavdelinga,
Berit Ingebrigtsen, utbyggingsavdelinga.

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

Opplag: 2000

Side 3 er stilt til disposisjon for ansatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Ettertrykk blir tilrådd, men oppgi kilde. Personlige meningsytringer gjør nødvendigvis ikke greie for etatens offisielle holdninger.

Framsida: Riksveg 650 Stordal–Dyrkorn
(Foto: Karl J. Vatne, Sunnmørsposten)

Deadline for neste nummer, 1. juni 1996.

Layout: Reidun Nordli

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



Arnold Hustad

Litt laust og fast om rassikringsplanen, no og framover

I arbeidet med rassikringsplanen kom det som venta fram at riks- og fylkesvegane i Møre og Romsdal vert stengde av alle kjende rastypar; snøras, sørperas, flomras, isras og steinras. Meir uventa var det store omfanget med sporadisk nedfall av stein, is og mindre ras av dei nemnde typene. I tal medfører dette svært mange delvise og mindre totalstengingar, som ofte ikkje vert registrerte. Alle rastypene er, eller kan vere, livstruande for trafikantar og ryddemannskap; anten ved å verte teken av sjølve raset, køyre inn i rasmassene, eller av andre årsaker knytt til raset – køyre av vegen.

Ras i samband med vegar kan knytast opp til to hovudproblem, der det eine er framkomst, dvs. rasstengd veg. Det andre er tryggleik, og heng ofte saman med det første, men ikkje alltid; mange av dei sporadiske nedfalla av is og stein stengjer ofte vegen berre delvis, men utgjer av fleire grunnar ein tryggleiksrisiko for trafikantane.

Den mest vanlege årsaka til alvorlege ulukker, er når ras har stengd vegen og trafikantar vert ståande å vente under andre rasløp – og nytt ras går. Dette vert i rassikringsplanen kalla *naboras*, og har vore ei av fleire vurderingar som er vektlagde i dei prioriterte framlegga.

Svært utsette er også menneskap som skal rydde når ras har stengd vegen, og nye ras går i det same rasløpet. Vert regelverket følgt, er tryggleiken for eige menneskap likevel godt ivareteken ved etatens HMS instruks. Men korleis er dette i høve til trafikantane?

Dei lovfesta og strenge krava til tryggleik for busetnad mot ras, kan ikkje samanliknast med den lavare tryggleiken riks- og fylkesvegane kan ha. Diverse

har Statens vegvesen som etat ikkje retningslinjer, eller anna som inneheld krav til kor trygge og framkomelege vegane skal vere. Når det gjeld vegar, er grunnlaget som skal til for å utarbeide slike retningslinjer, meir kompliserte enn for busetnad. Nemner her vegens status, funksjon, trafikkmengde og -type, rastilhøve, alternative vegruter, ekstra båt/ferjeruter m.m.

Slike retningslinjer vil ha innebygde definerte krav når det gjeld framkomst og tryggleik. Det vil gi klarare målsetjingar og gjere det lettare å velje sikringsmetode!

Det er òg grunnar som tilseier at grunnlagsmaterialet (her rasregisteret) med dei einiskilde informasjonane, burde verte vurdert etter eit vektanalyseprinsipp. No til dags vert slike analyser nytta i det meste av all samfunnsplanlegging elles.

Vektanalyseprinsippet vil gjere prioriteringsfasen rettare og betre dokumentert!

Saman med retningslinjer for framkomst og tryggleik på vegar av ulik kategori, og eit vektanalyseprinsipp som prioriteringsgrunnlag, vil etaten få eit godt verkøy som støtte i rassikringsutbygginga.

Ein er klar over at slike teoriserte modellar må brukast med varsemd. Vanskeleg er det, og heller ikkje alltid rettkome, å leggje ein matematisk målestav på kjensler som ofte er knytt til ras og rastrugs mål, men dette kan brukast, og har vore og vert brukt, i målbering av omdiskuterte rassikringsaker. Statens vegvesen, som ansvarleg for planlegging, bygging og drift av riks- og fylkesvegane, ville, med eit fastlagt teoretisk grunnlag, stå fagleg godt rusta også i slike høve.

Gruppa som har utarbeidd rassikringsplanen hadde ikkje noko

teoretisk grunnlag å støtte seg til. Materialet som er lagt til grunn for framlegga til sikringstiltak, og prioritering av desse, går fram av informasjonane og kommentarane i rasregisteret. Det seier seg sjølv at rassikringsplanen kan ha innebygde subjektive vurderingar, både frå gruppa som har samla og systematisert materialet, og frå informantane. Vi trur likevel at vurderingane som er gjordde, er godt fastlagde og dokumenterte i det grunnlagsmaterialet som har vore tilgjengeleg.

Av fleire grunnar har gruppa sett det som sentralt, og gjort framlegg om, at Rassikringsplanene vert knytt til NVVP både når det gjeld tidsramme og rulleringstakt.

Statens vegvesen i Møre og Romsdal har for første gong fått samla og systematisert alle ras og nedfall av stein og is, som utgjer ein risiko for tryggleik og vanskar for framkomst på riks- og fylkesvegane. Det er rett å leggje til at materialet ikkje er, og heller aldri vert, permanent og endelig. Registreringsarbeidet må halde fram, utviklast og betrast. Nye ras vil kome til, og tidlegare kjende ras vil i perioder endre frekvens. Samfunnet vil gjennomgå endringar, og nye krav om rassikring vil kome.

Det vil alltid vere krav til at sikringsmetodene er rimelege og effektive. Det er òg all grunn til å tru at framtida vil krevje at planar og prioritering av desse, i rassikringsaker, vert betre fagleg dokumentert enn det har vore. Det auka kravet til rassikring av vegane, og dei mangearta og rimelege sikringsmetodene som dei siste ti åra har vorte tekne i bruk, aktualiserer dette meir enn før.



Eit av delmåla for reiselivssamarbeidet, er å la vegen vere sjølve opplevinga – noko som synest å vere eit faktum når det gjeld Atlanterhavsvegen. Foto: Per Tormod Nilsen.

Banebrytande reiselivssamarbeid:

«Vegen som reisemål»

Reiselivssamarbeidet mellom Møre og Romsdal Reiselivsråd, Statens vegvesen Møre og Romsdal, Møre og Romsdal Fylkesbåtar A/S, og Norske Transportbedrifters Landsforbund i fylket, er i gang. Det omfattande prosjektet har fått tittelen «Vegen som reisemål».

– Bakgrunnen for samarbeidsprosjektet er at reiselivsnæringa og resten av næringslivet i fylket, ønskjer å auke sin andel av verdiskapinga frå reiselivstrafikken i Norge, seier reiselivssjef i Møre og Romsdal Reiselivsråd, Per Arne Westavik. – Målet med eit slikt prosjekt må vere å trekke til seg turistar, medverke til ei spreiding i turisttrafikken i fylket, og la vegen vere sjølve opplevinga.

– Reiseliv vert skapt av to forhold; det at vi har freistande opplevingar å tilby, og tilgjenge til desse. Reiseliv og kommunikasjon er uløseleg knytte til kvarandre, fortel Per Arne Westavik.

– Det kan også verte aktuelt å utvide rammene for reiselivssamarbeidet. Det er naturleg å søkje etter lokale forsterkingar når vi driv på med ulike prosjekt. Det kan seiast slik at samarbeidet bestemmer kven som skal samarbeide. Det viktigaste er i alle

fall at samarbeidet er verdifullt for alle partar, understrekar han.

– Samarbeidet er eit ønskje om ei vidareføring av det sentrale Reiselivsprosjektet, og at vi saman kan yte sterkare innsats og leggje til rette for å sikre at reiselivet i Møre og Romsdal i tilknytning til veg og samferdsle, vert positivt for dei reisande og næringslivet. Statens vegvesen Møre og Romsdal klarer ikkje å skape eit godt reiselivsprodukt åleine, og det er difor heilt nødvendig å få fatt i dei rette samarbeidspartnarane. Dei meiner vi at vi har funne no, seier informasjonsleiar i Statens vegvesen Møre og Romsdal, Wiggo Kanck.

Sekretariatsfunksjonen for gruppa held til på vegkontoret i Molde, og herifrå spring det ut delprosjekt og tiltak innanfor til dømes ferje- og buss-tilbodet, skilting, turistinformasjon, bygging og drift av vegar og raste-

plassar. Følgjande tiltak er tenkte som utgangspunkt og startgrunnlag for samarbeidsgruppa.

- Kunngjering av opplevingar og fasilitetar langs vegnettet.
- Tilrettelegging av alternative strekingar for sykkelturistar i fylket. Drive informasjon og opplysning.
- Presentere vegen som ei oppleving. Medverke til at rutene vert forma med natur, opplevingar og kultur.
- Arbeide for å utvide og samtidig setje høgare krav til toalett- og søppeltømmingstilbodet langs vegen og vegen som ei oppleving.
- Betre og forenkle tilbodet innanfor informasjon/informasjonstavler, skilting og reklame langs riks- og fylkesvegnettet.
- Utvikle og produsere kart, brosjyrer, turistguidar og anna informasjon som fortel om opplevingar langs vegen og vegen som ei oppleving.

– Døme på tiltak, er den føreståande utbetringa av Ørnesvingen på riksveg 63, med bygging av fleire parkeringsplassar, og opprusting av sjølve utsiktspunktet. Når tiltaka er utførte, vil plassen verte eit godt eksempel på stopp-punkt, og vil samtidig medverke til å tilfredsstille etterspurnaden frå turistane etter «opplevingspunkt» mellom ordinære rasteplassar, fortel trafikksjef i Statens vegvesen Møre og Romsdal, Arne Johnsen.

– Vi er også i gang med eit oppdatert kart over Møre og Romsdal, som etter planane skal vere ferdig i mai i år. Kartet er rekna for turistar og andre vegfarande, og vert teksta på norsk og engelsk, seier han.

– Tilhøva for sykkelturistane i Møre og Romsdal vil også verte utbetra. Blant anna vil samarbeidsgruppa ta kontakt med busselskapa i fylket, og oppfordre dei om at alle rutegåande samband skal leggje tilhøva best muleg til rette for å kunne ta med sykkelturistar, der vegen er stengd for desse, fortel Arne Johnsen vidare.

– Elles vil det også verte nedsett ei gruppe, samansett av MRF og Statens vegvesen Møre og Romsdal, for å «rydde» opp på ferjekaiene, og for å auke trivselen ovanfor trafikantane, avsluttar han.



Det synest altså å sjå ut som at Møre og Romsdal skal verte eit trivelegare fylke å reise i, og når karane skildrar den vonalege utviklinga i prosjektet, kan ingen skulde dei for å vere for forsiktede; – Vi har ambisjonar om at Møre og Romsdal om fem-seks år, skal vere det fylket i Norge som er lagt best til rette for bilturistar. Vi har stor variasjon i natur og miljø, og opplevingane i fylket vårt står i kø. Vi har ei råvare å slå i bordet med som ingen andre har. Det er ikkje utan grunn at arbeidstittelen på samarbeidet er «Møre og Romsdal.....med dei fantastiske, romantiske og spennande vegane».

Oppe: Ørnevegen i Geiranger har eit flott «opplevingspunkt» for turistane i fylket vårt.

Nede: Vert Møre og Romsdal om nokre år, det fylket i landet som er lagt best til rette for bilturistar?

Hild Nordal



På Kristiansund vegstasjon møter vi ein kjenning frå vegkontoret i Molde. Gunnar Flemmen som har arbeidd på vegkontoret i 20 år – dei siste 14 på laboratoriet, har no fungert som produksjonsleiar for Kristiansund produksjonsområde i over eit halvt år. Her har han mange nye arbeidsoppgåver i høve til jobben han hadde før.

Produksjonsleiar Gunnar Flemmen har som hovudoppgåve å leie, og ha overordna styring i Kristiansund produksjonsområde.

Trivest godt på Nordmøre

På eit koseleg kontor fortel Gunnar Flemmen oss under fire auge, om si personlege oppfatning, sine kjensler og tankar, rundt overgangen til ny jobb og ny organisasjon.

– Tida på vegkontoret i Molde var ei god tid. Eg hadde sjølvstendige oppgåver i eit godt miljø, og arbeidet var utviklande. Men, eg følte at dersom eg verkeleg skulle skifte beite, så måtte det skje no. Enno

har eg ikkje angra at eg takka ja til stillinga, og trur heller ikkje at eg kjem til å gjere det. Eg ser på den nye jobben som ei stor utfordring. Eg har eit bra team rundt meg, med dyktige medarbeidarar. I det heile har eg ei positiv kjensle når det gjeld den nye arbeidsplassen min, seier han.

– Til no har eg pendla frå Hovdenakken utanfor Molde, til arbeid

kvar dag, men eg har seriøse planar om å ta med familien og flytte hit, kanskje allereie til sommaren. Det vert såklart rart å flytte frå dei gamle, trygge omgivnadene på Hovdenakken, men eg har fått kjensle av at eg kjem til å trivast her på Frei og Nordmøre, seier han.

– Kan du fortelje litt om den nye jobben og dei nye arbeidsoppgåvene dine?

– Dette er den første jobben eg har i Vegvesenet som er retta mot leing og produksjon, og det er såleis litt uvant å vere i ein slik posisjon. Arbeidsoppgåvene mine er å leie, ha overordna styring i Kristiansund produksjonsområde. Under dette kjem eit stort

personal- og økonomiasvar. I vårt produksjonsområde er det i underkant av 70 tilsette, og målet er å utnytte personell og maskiner maksimalt, samtidig som ein skal syte for eit trygt og godt arbeidsmiljø for alle arbeidstakarane. Vi har også drifts- og økonomiansvaret for maskinparken vi rår over. Erfaringane frå laboratoriet på vegkontoret viser seg no svært nyttige, då eg stadig kjenner meg att i det tekniske. No i 1996 består omtrent tre fjerdedeler av arbeidsoppgåvene våre av drift og vedlikehald av eksisterande vegnett. I tillegg kjem større og mindre prosjekt som går på utbetring og forsterking av vegnettet, fortel Gunnar Flemmen.

– Det vanskelegaste hittil har vore å ta avgjerdslar der utfallet får ulike konsekvensar for to eller fleire partar. Dette gjeld blant anna samordning av ressursar og utnytting av maskiner. Somme tider må maskiner eller andre ressursar flyttast frå ein stad til ein annan, og det er ikkje alltid at alle er like glade for dette.

– Ellers så har eg som sagt ei svært positiv kjensle når det gjeld den nye arbeidsplassen min, og med dette meiner eg arbeidsoppgåvene mine, medarbeidarane mine og miljøet rundt. Eg vil også poengtere eit godt samarbeid med trafikkavdelinga og

– *Kva inntrykk har du av Det nye Vegvesenet?*

– Etter å ha vore her på Frei i vel eit halvt år, føler eg at vi har kome rimeleg bra i gang. Sjølv sagt er ikkje alt på plass enno, men det skal

ein då heller ikkje vente på så kort tid. Eg har trua på at vi med Det nye Vegvesenet, får ein betre organisasjon enn tidlegare når alt kjem på plass.

Samordning av ressursar er det mest sentrale og positive med nyorganiseringa.

Det mest negative er at vi framleis har eit rekneskapsystem som ikkje fungerer, men eg håper at dette snart ordnar seg. Der har vore så mange lovnader ute og gått, men lite har hendt til no. Dette er slett ikkje tilfredsstillande.

At situasjonen no er at mange

fører rekneskap i kladdebøker, er ei falitterklæring. Eg er optimist av natur, og trur som sagt at desse tilhøva vil betre seg. Du kan seie det slik at eg ser lys i tunnelen.....

Hild Nordal

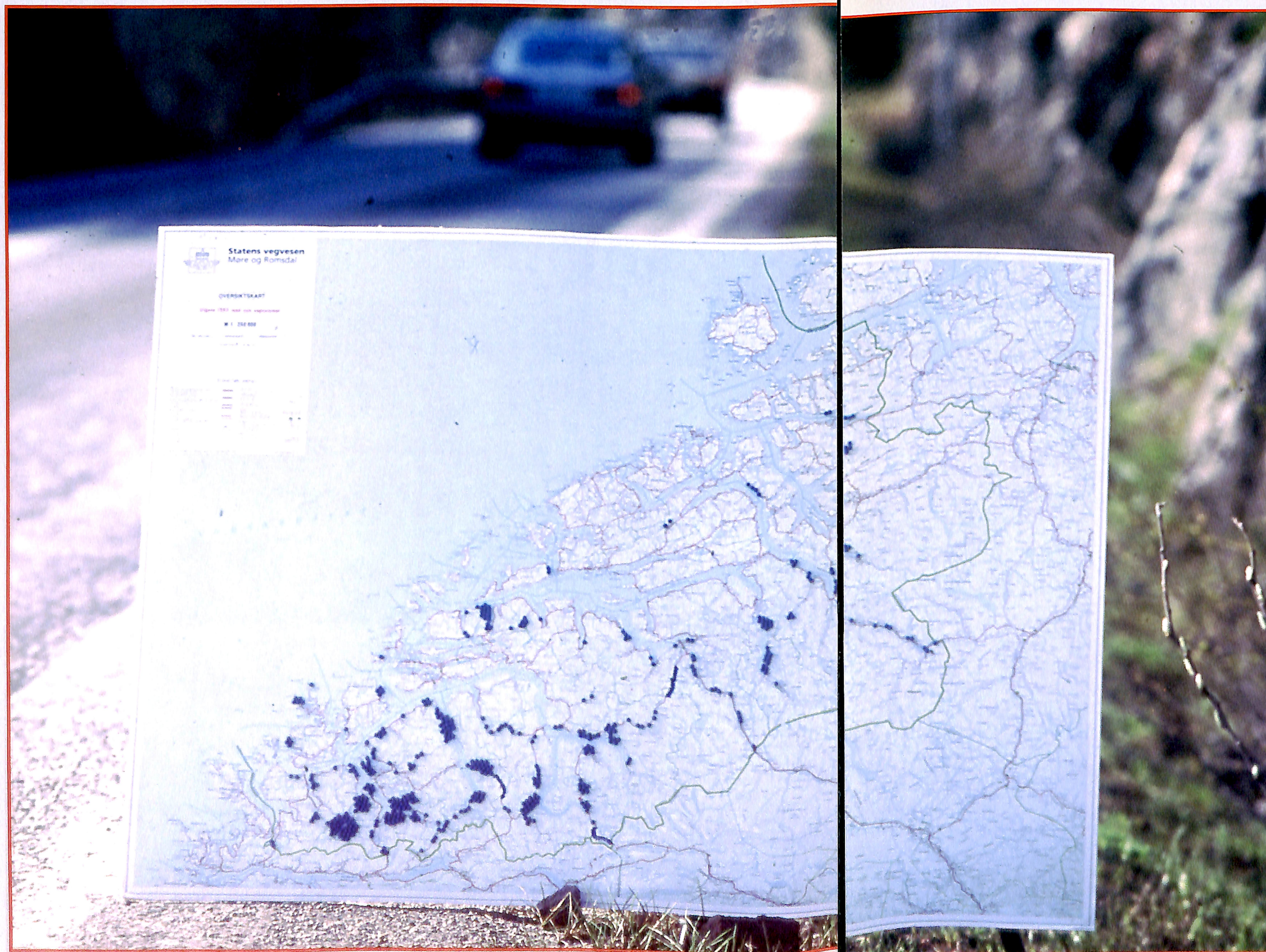


– *Eg har fått kjensle av at det er triveleg å vere her på Nordmøre, seier Gunnar Flemmen.*

utbyggingsavdelinga. Naturleg nok finnast det problem også, men saman prøver vi å løyse konfliktene som dukkar opp, og gjere det beste ut av det. Sjølv om enkelte er frustrerte, er det stort sett ei god stemning som rår. Eg er fullt klar over at ting kan gjerast betre, leggast betre til rette, og eg ser klart at det er mange oppgåver å gå laus på, smiler han.



Snøras, flomras, isras og steinras



Møre og Romsdal er eit av dei mest rasutsette fylka i landet. Langs vegane finn vi mange raspunkt og ruter som er svært farlege. Statens vegvesen Møre og Romsdal har for første gong fått samla og systematisert alle ras og nedfall av stein og is, som utgjer ein risiko for tryggleik, og vanskar for framkomst på riks- og fylkesvegane. Det er registrert omlag 500 raspunkt i fylket vårt, men nye ras vil kome til. I arbeidet med Rassikringsplanen kom det fram at riks- og fylkesvegane i Møre og Romsdal vert stengde av alle kjende rastyper; snøras, sørperas, flomras, isras og steinras. Meir uventa var det store omfanget av sporadisk nedfall av stein, is og mindre ras av desse typene. Alle rastypene er, eller kan vere, livstruande for trafikantar og ryddemannskap.

Arbeidet på fleire rasutsette strekningar i fylket er starta opp. Rassikringsarbeidet på Stordalsvegen er i gang. Planane for tunnel mellom Øksendal og Sunndalsøra på riksveg 64 er vedtekne. Arbeidet her vil ventleg kome i gang neste år. Ei anna rasutsett strekning, er mellom Volda og Løvikneset på riksveg 651. Tunneldrivinga her startar etter nyttår.

– Rasproblematikken framstilt i ein større samanheng, kan gjere det lettare for politikarane å sjå alvoret i situasjonen. Dette kan igjen føre til at det vert løyvd meir pengar til rassikring i Møre og Romsdal, trur Geirmund Nordal, som saman med oppsynsmann Arnold Hustad og dr. ing. Harald Norem står bak Rassikringsplanen.

Les meir om rassikringsarbeidet på sidane 10-17.

(Foto: Per Tormod Nilsen)



Nesten 500 raspunkt i fylket vårt

Sidan i fjor haust har ei gruppe bestående av oppsynsmann Arnold Hustad, dr. ing. Harald Norem, og overingeniør Geirmund Nordal, samla opplysningar om alle ras i Møre og Romsdal. Opplysningane er no samla i ein rassikringsplan for riks- og fylkesvegane i fylket vårt. Planen er ein del av NVVP, men skal også stå fram som eit sjølvstendig dokument.

Arnold Hustad og Harald Norem har arbeidd med registreringa ute, og i alt har gruppa registrert meir enn fem hundre ras. – Synfaringane og registreringane har vore tidkrevjande og svært omfattande. Talet på tidlegare ras og stengingar, trafikkmengde og trafikktipe, har vorte ført i pennen. Vi har vurdert om tunnel, vernevoll eller overbygg er den beste løysinga, og kva det vil koste, fortel Geirmund Nordal.

Noko av det gruppa har teke mest omsyn til, er om det ferdast skuleborn på dei registrerte strekningane.

– Skuleskyss på rasutsette strekningar har mykje større omfang enn det vi hadde rekna med. I rasperioder er det som oftast ikkje alternative ruter å frakte skuleborna på, og dermed vert borna utsett for svært stor fare på skulevegen. Den farlegaste situasjonen som kan oppstå ved ras, er likevel naborasproblematikken. Etter eit ras går det ofte naboras, som kan feie med seg bilkøen som oppstår etter vegstenginga, seier han.

– I arbeidet vårt har vi teke føre oss vegstrekningar og registrert raspunkta innan desse. Naturleg nok er somme



ras farlegare enn andre, og må prioriterast sikra først. Vi noterer informasjon om rasområdet og vegen, blant anna frekvensen av raset, om det består av stein og/eller snø, risiko for naboras, og eventuelle muligheter for omkøy-ring. Det som hender når raset går, er viktig for avgjerds-la om sikring. Deretter set vi rasa inn i tre båsar; A – som har høg prioritet, B – har lågare prioritet, og C – som ikkje er prioritert. Raspunkta vert registrerte på kart, og til slutt kjem vi med forslag til sikring av kvart prioritert rasområde.

Kva type rassikring er den beste?

– Rassikring med tunnel gir best sikring, og må brukast der enkelttiltak ikkje er tilstrekkelege. Rasoverbygg fangar opp enkeltpunkt, og vert brukt der ein har eit definert ras-løp. Elles er ulike terrengtiltak også effektive i kampen mot rasa. Leidevollar får raset til å endre retning, og å tømme seg før vegen, samtidig som farta vert seinka. Ein kan også sprengje ut plass til snøen, og grave større og breiare grøfter. Eit utgrave basseng som fangar opp snø og vatn er også gunstig, og der det er mulig kan ein leggje vegen ut i sjøen. Tidlegare var tunnelar og rasoverbygg einerådande når det galdt rassikring, men terrengtiltak har hatt ei rivande utvikling dei siste 10–15 åra. Terrengtiltaka har vist seg effektive, og er rimelegare enn tunnelar og rasoverbygg, noko som gjer sitt til at fleire raspunkt kan verte sikra, fortel Geirmund Nordal.

Sjølv om det er snøras det heilt klart er mest av i Møre og Romsdal, finnast det også strekningar som er utsette for steinras. – Steinras opptretr ikkje så ofte i konsentrerte løp, og dukkar gjerne opp på ulike stader frå år til år. På strekningar med stor steinsprangaktivitet, er tunnel den einaste fullgode sikringa, legg han til.

Er det strekningar det hastar med å få sikra?

– For å ta konkrete døme, kan eg nemne strekningane Volda–Greifsneset, og Dyrkorn–Stordal. Desse er begge høgt prioriterte område, som har fått midlar til sikring, og arbeidet her har så smått teke til. Ellers er det enkeltpunkt på mange ruter som er svært farlege. Det er viktig å ikkje berre fokusere på dei store rasa, men heile ruta sett under eitt. Trafikktrygginga må kome først, understrekar han.

Det er altså mange farlege strekningar i fylket vårt. Mange stader er tunnel den einaste trygge sikringsmeto-den, men det vil koste svært mykje, og ta lang tid, å få alle punkt sikra. For dei som kvar dag har dei rasfarlege områ-da tett innpå livet, er risikoen heile tida til stades, og dei må lære å leve med utryggleiken.

– Dei fleste raspunkta vi har registrert har vi kjent til tid-legare, men vi har mangla den totale oversikta. Når vi i gruppa no er ferdige med registreringsarbeidet, har vi nådd målet med å få ei fullstendig oversikt over alle ras-punkt i fylket. Å få rasproblematikken framstillt i ein større samanheng, kan gjere det lettare for politikarane å få eit heilskapsinntrykk av situasjonen. Dette kan igjen føre til at det vert løyvd meir pengar til rassikring, avsluttar Geirmund Nordal.

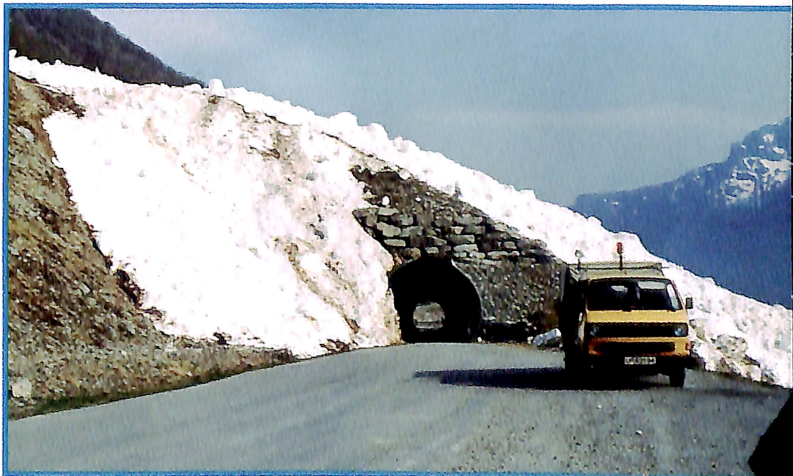
Hild Nordal



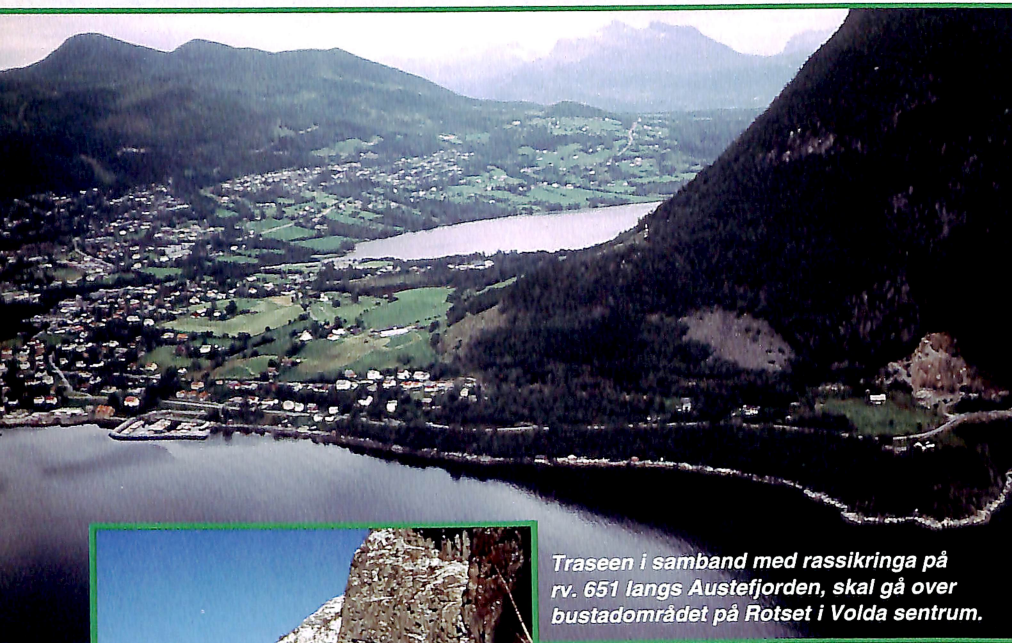
Raset går!



Eit menneske vert svært lite, sett opp imot mektige naturkrefter.



I Hjørundfjorden går det ras kvart einaste år, og Statens vegve-sen har her fått høve til å prøve nye rassikringsmetoder, som denne røyrtunnelen.



Traseen i samband med rassikringa på rv. 651 langs Austefjorden, skal gå over bustadområdet på Rotset i Volda sentrum.



Riksveg 651 langs Austefjorden går med ei storblokkig ur ovanfor vegbana, og deretter ei bratt fjellside ovanfor ura.

– Planarbeidet vil ta ein del tid, og dessutan er det heilt nødvendig å gjere klare forskjeringane ved tunnelåpningane før arbeidet tek til. Uansett kor langt ein har kome i planlegginga, så er det uforsvarleg å starte arbeidet før finansieringa er i orden. Framleis er berre 30 mill. av totalt 71 mill. kroner sikra, seier han.

Lengda på parsellen mellom Volda og Løvikneset er 5,6 km. Heile strekningen er rasutsett, og spesielt i eit område like sør for Toskegjølet mellom Andaneset og Greifsnaset, er rasfaren stor. Langs heile denne strekningen går det stadige steinsprang frå ura eller fjellsida ovanfor. Eit stort steinsprang i mars 1993 gjorde at vegen vart sperra i fleire veker, og dette førte til forgang i arbeidet med planen for rassikring av riksveg 651.

Den omdiskuterte rassikringa av strekningen Volda–Løvikneset på riksveg 651, vil truleg ikkje kome skikkeleg i gang før etter nyttår.

– Tunneldrivinga vil starte ved årsskiftet, fortel avd. ingeniør Rolf Arne Hamre på vegkontoret i Molde.

På Andaneset har det gått fleire ras, og på grunn av dette har tre hus vorte fråflytta.

– På strekningen mellom Volda sentrum og Andaneset er det fleire avkøyrslar til busetnad, og fleire hus ligg svært nær vegen. På resten av strekningen går riksveg 651 langs Austefjorden med ei storblokkig ur ovanfor vegbana, og deretter ei bratt fjellside ovanfor ura, som går opp i 650 meters høgd. Vegbreidda varierer frå 4,4 m til 7,3 m, slik at vegen ikkje kan merkjast med gul midtline som tofelts veg. Årsdøgntrafikken på strekningen er ca. 550 bilar, fortel Rolf Arne Hamre.

– Det vart utgreidd og lagt fram to alternative trasear for rassikringa; Andanes-alternativet og Rotset-alternativet, begge i variantar med anten to korte tunnellar, eller ein lang. Eit tredje alternativ, Vassbotnalternativet, vart også teke med, men dette vart ikkje like grundig utgreidd som dei to andre. Alle alternativa har felles utgangspunkt i krysset mellom riksveg 651 og Prestegata i Volda, og felles endepunkt på riksveg 651 like sør for Løvikneset i Austefjorden, seier han.

Austefjord:

Tunnel- drivinga startar etter nyttår

Volda kommunestyre gav torsdag 1. februar sitt endelege svar i den harde rassikringsdebatten som har rasa i Volda-distriktet dei siste månadene. Med klart fleirtal vart Rotset-alternativet valt. Debatten under kommunestyret var likevel prega av politikarar som ikkje hadde bestemt seg, og fleire var usikre heilt fram til avrøystinga. Argumenta for Andaneset og nedre line har også vore mange. Fleire meiner at Rotset-alternativet vil vere svært uheldig og øydeleggjande for bumiljø, friluftsliv og landbruk i området. Den lokale debatten om linevalet pågår enno, og Rolf Arne Hamre gjer det heilt klart at det er kommunen som eventuelt må ta opp slike spørsmål. – Vegkontoret vil forhalde seg til vedtaket i kommunestyret, og gjennomføre rassikringa i samsvar med dette, seier han.

– Målet er at godkjent reguleringsplan skal ligge føre hausten 1996. Planen skal vektleggje eit trafikk-sikkert vegnett utforma på ein miljømessig best mogeleg måte, både med omsyn til støy, ureining og landskap.

Hild Nordal



Det er ikkje til å unngå at vegen må stengjast i perioder med sprenging.

Rassikringa med tunnel på strekninga Stordal–Dyrkorn kom i gang i slutten av mars i år. Entreprenør Busengdal Transport AS er i gang med sprenging av forskjering for tunnelen, to kilometer vest for Stordal sentrum. Tilsaman skal det sprengjast ut 200 000 kubikkmeter fast fjell, noko som gjer arbeidet vanskeleg i høve til trafikken.



Høge fjellhamrar og smal veg er situasjonen for Stordalsvegen i dag.

Stordalen:

Utrygg livsnerve vert historie

Når tunneldrifta startar, vil ein overflytte mannskap og utstyr frå tunnelarbeidet som no går føre seg på Hellesylt. Totalt vil 20 mann vere engasjerte frå Vegvesenet si side. Ein del av desse kjem frå Statens vegvesen i Sogn og Fjordane. I tillegg vert det entreprise på lasting, transport og sikring med sprutbetong. Kostnadsoverslag på prosjektet er sett til 117 millionar kroner.

– Med høge fjellhamrar og smal veg, klarer vi ikkje å unngå at vegen må stengjast medan arbeidet går føre seg. I samarbeid med entreprenøren vil vi få til eit opplegg der bussruter og utrykningskøyretøy vert prioriterte, og der venting vert kortast muleg, seier

arbeidsleiar Kristen Leganger frå Statens vegvesen.

Tunnelen skal drivast frå Stordalen mot Dyrkorn, og total lengde vert 3500 meter. Steinmassene skal køyrast mot Stordal for ymse bruk. Mellom anna skal 60 000 m³ stein fraktast til Geiranger, som fylling for den nye ferjekaia der.

– Vi er klare over at trafikantane i perioder vil få ulemper av nedsett fartsgrense, innsnevra vegbane, og også noko venting. Vi trur likevel folk forstår at arbeidet vi gjer er naudsynt for å få ein trygg veg, og at vi kan samarbeide om å få trafikkavviklinga best mogeleg, seier arbeidsleiaren.

Stordal kommune har fått gjen-

nomslag for den tunnelloysinga det heile tida har vore arbeidd for. Dette tyder at den komande tunnelen skal gå heilt frå Seljeneset til Dyrkorn. Slik vil trafikantane i framtida sleppe dei bratte bakkane aust for Dyrkorn, som er til mykje bry, spesielt på vinterføre. Den nye tunnelen vil gå på innsida av Stabbegjøltunnelen som vart bygd i 1979. Frå staten har det kome «friske» midlar til å gjennomføre prosjektet.

– Stordalsvegen har vore ein utrygg livsnerve for heile distriktet, og mange kan puste letta ut når ein trygg veg står ferdig i 1998, avsluttar Kristen Leganger.

Hild Nordal



Øksendalen: *Nok et hull i osten...*

Vi har ikke opplevd store rasulykker på riksveg 64, mellom Øksendalen og Sunndal. Stadige nedfall av stein og på vinterstid is, har ført til framkommelighetsproblemer og gitt en følelse av usikkerhet for trafikantene som bruker det såkalte «Svinberget».

*Smal og svingete veg, stor trafikk, nedfall av stein, og is på vinterstid fører til framkommelighetsproblemer.
Foto: Wiggo Kanck.*

Med bakgrunn i den sterke fokuseringa på rassikringstiltak langs vegnettet i fylket, kan en forsvare at prosjektet er et tiltak i denne sammenheng. For muligheten for større ras med mer dramatiske konsekvenser, har i mange år skapt en utrygghetsfølelse, spesielt hos de trafikanter som til daglig benytter strekninga. I første omgang dreier det seg om skoleskys, arbeidsreiser og tungtransport.

Øksendalstunnelen mellom Sunndal og Øksendal er et vegprosjekt som har vært mye omtalt. Økt privat-

bilisme og stor andel tungtrafikk har ført til at vegen over Svinberget, mellom Sunndalsøra og Øksendalen, har blitt en av problem-strekningene på vegnettet i Møre og Romsdal.

På åttitallet ble det fart i det som fra midt på sekstitallet hadde vært tanker og ord om bedre veg-, og kanskje en tunnelforbindelse, mellom Øksendal og Sunndalsøra. Da kommunen i 1986 fikk gjennomført en vegutredning, ble prosjektet for alvor satt på dagsorden. Utredningen konkluderte med at den framtidige vegforbindelsen

mellom Øksendal og Sunndalsøra måtte baseres på en tunnelloøsning. Med dette som utgangspunkt ble det i 1988 utarbeidet en hovedplan over strekningen, og denne planprosessen endte i 1991 med at Vegdirektoratet godkjente en ca. 3,5 km lang tunnel fra Øksendalsøra til Storvika på Sunndalssida, kostnadsregnet til ca. 100 mill. kroner.

I Sunndal kommune var man ikke helt fornøyd med at en fortsatt måtte kjøre på dårlig veg. I 1993 rettet kommunen i en henstilling til vegmyndig-



hetene om å foreta en ny vurdering av prosjektet. I løpet av de to neste årene ble det utarbeidet en kommunedelplan som lå ute til offentlig ettersyn i to omganger. I planarbeidet var det to hovedproblemstillinger: Kort eller lang tunnel, og alternative vegframføringer i Øksendalen.

En forutsetning for å la riksvegen følge dagens trasé over dalen, er at en tar hensyn til de verneinteressene som er knyttet til området. Samtidig har kommunen et uttalt politisk mål at kommunens bygdesentra skal opprettholdes og styrkes. Derfor ble det i planprosessen gitt klare politiske signaler om at den nye riksvegen burde følge dagens trasé.

Planprosessen konkluderte med at det skal bygges en 6000 meter lang tunnel fra Øksendalen til Krogshavn, og det er i NVVP-sammenheng foreslått bevilget 195 millioner kroner til prosjektet. Byggestart er satt til høsten 1997, og den første øksendaling kan rulle gjennom fjellet i år 2000.

På grunnlag av den godkjente kommunedelplanen, er det utarbeidet reguleringsplaner over veg- og tunnelprosjektet. Disse er innarbeidet i mer omfattende kommunale reguleringsplaner som har vært ute til offentlig høring denne våren, og vi tar sikte på at det vil foreligge godkjente planer før sommerferien i år.

Den delen av planen som omhandler vegen over Øksendalsøra er fortsatt kontroversiell, og Vegvesenet og kommunen har i reguleringsarbeidet lagt stor vekt på å utforme anlegget slik at en i størst mulig grad unngår å forringe de verdier som er knyttet opp mot bebyggelsen og landskapet på Øksendalsøra.

Krysset mellom riksvegen og fylkesvegen er et sentralt element i planene. Det er lagt vekt på at kryssområdet gis en utforming som er tilpasset stedet. I tillegg vil det bli en vegtrasé som ligger forholdsvis lavt i landskapet. Det betyr at vegutstyr, brukonstruksjon over fylkesvegen og restarealer gis en tiltalende utforming som fungerer. I beste fall tilfører dette

positive elementer i det vakre landskapet i nedre del av Øksendalen. Det vil bl.a. bli gjort forsøk på å gjennomføre en enhetlig visuell profil på deler av anlegget, med sammenheng i utformingen av f.eks. belysning, rekkverk og gjerder, skilt og utstyr på rasteplass.

Det er snakk om store overskuddsmasser ved et tunnelprosjekt av slike dimensjoner. Ca. 300 000 faste m³ fjell blir til overs etter at veganlegget er ferdig. En har valgt å se på disse overskuddsmassene som en ressurs, og Sunndal kommune har gjort en viktig jobb med å utarbeide flere forslag til prosjekter i kommunen som krever tildels store fyllmasser for å kunne realiseres.

Tunnelmasser skal brukes til f.eks. kai- og havneutbygging, vegbygging, planering av områder i boligfelt, småbåthavn og eventuelt også salg til Hydro Aluminium.

Et problem er at massebehovet er betydelig større på Sunndalssida, slik at vegvesenet antakelig må vurdere



I planarbeidet er det lagt stor vekt på å utforme anlegget slik at det ikke forringer verdiene og landskapet på Øksendalsøra. Foto: Wiggo Kanck.



En forutsetning for å la riksvegen følge dagens trasé er at det tas hensyn til verneinteressene og at kommunens bygdesentra opprettholdes. Foto: Wiggo Kanck.

muligheten av å drive noe lengre tunnel fra Krogshavn enn fra Øksendalen.

Man kan si at en i tillegg til en tunnel som vil tjene både lokalsamfunnet og fjerntrafikken, også får frigjort ressurser som gir positive ringvirkninger på andre områder enn trafikk og vegnett.

Terje Fugelsnes



Vedlikehold av tunneler er ikke bare et fysisk belastende arbeid. Det kan også være psykisk belastende å drive vedlikeholdsarbeid i tunneler. Miljøfaktorer som støy, støv, fuktighet, belysning, lukt, opplevelsen av mangelen på trygghet og ikke minst følelsen av konstant trafikkfare opplever våre arbeidere som verre i tunnel sammenlignet med vedlikeholdsarbeid i dagen.



Tunnelvedlikehold er fysisk og psykisk belastende

Dette viser en gjennomgang av arbeidsmiljøet for vedlikeholdsarbeidere som har store deler av arbeidsdagen sin i tunnel. Rapporten er en videreføring av Sunnmøre bedrifts-

helsetjeneste sin rapport om Ålesundstunnelene. Som en konsekvens av at «Ålesundsrapporten» fra 1991 ikke ga tilfredstillende svar, satte Vegdirektoratet ned ei prosjektgrup-

pe. Prosjektgruppa, med distriktsleder Harald Buvik i Molde trafikkdistrikt som leder, har vært sammensatt av representanter fra Vegdirektoratet og SINTEF Bergteknikk.



– Rapporten slår fast at det til sine tider er et betydelig miljøproblem under vedlikehold av tunneler. Etter hvert som vi har fått flere lange tunneler, både undersjøiske og oversjøiske, opplever stadig flere vedlikeholdsarbeidere at en større del av dagen går med til tunnelarbeid. I all hovedsak er dette arbeidet lagt til den tid av dagen hvor trafikken er størst, forteller Harald Buvik.

Kartleggingen av arbeidsmiljøet ble gjort i 16 tunneler i 6 fylker. De 16 tunnelene hadde en lengde fra 181 meter til 11 428 meter, og årsdøgntrafikken varierte mellom 700 og 18 000 kjøretøy. Undersøkelsen viser at det ikke er forskjell på arbeidsmiljøet om arbeidsoppgavene utføres i undersjøisk eller i oversjøisk tunnel. At det er de eldste arbeiderne, og dermed også de som har lengst praksis med vedlikeholdsarbeid som er mest negative til arbeid i tunnel, er ikke overraskende.

– For å kunne beskrive arbeidstakernes opplevelse av eget arbeidsmiljø ble det gjennomført en spørreundersøkelse. Det ble sendt ut 618 spørreskjema fordelt på samtlige fylker. Svarprosenten var 89,3%. Vi tør dermed hevde at vi har fått et meget representativt bilde av hvorledes arbeidsmiljøet oppleves i vegtunneler, sier Harald Buvik.

Støvplagen er stor! Rapporten forteller om forholdsvis store mengder støv i tunnelene. Støvplagen skyldes slitasje på vegdekket, bildekk og bildeler samt utslipp av sotpartikler med avgasser fra kjøretøy. Støvplagene er størst i piggdekk-perioden. Luftmålinger viser overskridelser av kvartsholdig totalstøv på mellom 2 og 5 i forhold til vedtatt norm. Normene for gassformige forurensinger overskrides i perioder når trafikken er stor, og er et betydelig problem ikke minst under asfalteringsarbeid.

– I tillegg til støvplagen, skiller støv seg ut som en annen av miljøfaktorene som påvirker arbeidsmiljøet i negativ retning. I nesten samtlige tunneler ble det målt verdier over tillatt støynorm. Rapporten slår fast at støv er

et like stort miljøproblem som støv er for arbeideren under tunnelvedlikehold, forteller Buvik.

- *Trafikkfare – høy kjørehastighet – lite hensynfulle billister*
- *Fare for blokkfall*
- *Forurensing og dens innvirkning på helsa*
- *Følelse av ensomhet*
- *Klaustrofobitendenser*

er de faktorer vedlikeholdsarbeideren nevner først som årsak til at tunnelvedlikehold oppleves som farlig.

perioder på døgnet hvor trafikken er liten, eller at tunnelen stenges helt for trafikk. Dette gir en vesentlig reduksjon av miljøforurensingene. Bedre ventilasjon og belysning, ombygging av utstyr for vedlikehold, økt bruk av personlig verneutstyr, opplæring og informasjon er andre tiltak det blir pekt på som nødvendige for å bedre arbeidsmiljøet og slik redusere de negative opplevelsene, er forslagene Harald Buvik mener vil bedre arbeidsmiljøet for tunnelarbeideren.



- *Smerter i armer og bein*
- *Smerter i nakke og skuldre*
- *Hodepine*
- *Svie i øynene*
- *Luftvegsirritasjoner*

er de største plagene tunnelarbeideren mener seg utsatt for. Psykososiale arbeidsforhold er ikke tatt opp som tema i undersøkelsen.

Men hva kan gjøres for å bedre arbeidsmiljøet, Buvik?

– Rapporten peker på at arbeidet må organiseres og tilrettelegges slik at belastningene minimaliseres. Vedlikeholdsarbeidet må legges til

Vedlikeholdsarbeidet legges til perioder av døgnet hvor trafikken er liten, og bedre informasjon/opplæring er noen av tiltakene som er nødvendige for å bedre arbeidsmiljøet for tunnelarbeideren. Foto: Per Tormod Nielsen.

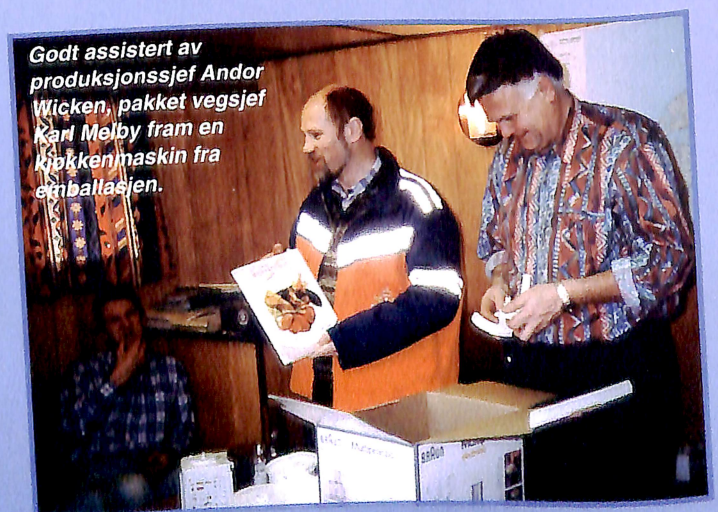


SJEFSBESØK PÅ «BASEN»



Sammen med produksjonssjef Andor Wicken og seksjonsleder Sigmund Lønset, besøkte vegsjef Karl Melby «Basen» da båten hadde oppdrag på Hollingsholm ferjekai. Vegsjefen og hans følgesvenner ble tatt godt imot, og ble vist rundt på båten, der fem mann arbeider og bor tett sammen. Som takk for besøket overrakte Karl Melby en kjøkkenmaskin og tilhørende kokebok, til mannskapet om bord.

Tore Andersen



Dersom vegsjefen sitt budsjettforslag for 1997 blir vedtatt uten omfattende barbering, blir den samlede investeringsrammen på 287 millioner kroner, mens vedlikehold og driftsida inklusiv ferjedrift kan disponere 243 millioner kroner. Men det er lenge til jul, og jojo'n vil svinge opp og ned mange ganger før sluttstrek settes.

Vegbudsjettet 1997:

Jojo'n svinger

sing av skjeggstubbene». For allerede nå, og før den endelige behandlingen av budsjettforslaget er avsluttet, tyder alt på at forandringer vil skje. På minus eller plussida. Vi får se! Stramme budsjetttrammer, politiske prioriteringer, ønskelister, mer eller mindre berettigede krav om gjennomføring av forskjellige typer tiltak, innlagte føringer og en sterk overordnet styring, gir bud om endringer i løpet av sommermånedene og de første kalde høstmånedene. På den annen side kan Møre og Romsdal like godt oppleve økte rammer eller bevilgninger over ekstraposten, som vi kan oppleve og bli «snauet til skinnen».

Investeringsrammen på 287 millioner fordeler seg med 232 millioner til riksveger, 55 millioner til stamveger. I investeringsforslaget er det innbakt 62 millioner kroner til rassikring av riksveg 650, «Stordalsvegen».

Av prosjekt som starter opp på Sunnmøre neste år, vil det i tillegg til omfattende rassikringsarbeid mellom annet bli starta opp anleggsarbeid på

Øksendalstunnelen opp. Her er det avsatt 30 millioner kroner. Til ny riksveg 1 gjennom Vestnes er det avsatt 24 millioner kroner og 10 millioner kroner til en parsell på Veblungnes i Rauma. Gamle Nordsund bru i Kristiansund skal rives neste år, og kostnadene er 3 millioner kroner. Ny Rykkjem ferjekai til 10,6 millioner kroner, er inne i forslaget.

Til vedlikehold og drift er det foreslått avsatt 243 millioner kroner. Trekker vi fra ferjedrifta, som er foreslått satt til 41,6 millioner kroner, vil denne posten kunne regne med å ha godt og vel 201 millioner kroner til disposisjon. I forslaget er det trafikkretta vedlikeholdet gitt prioritet på lik linje med tidligere år. Vegsjefen understreker at med bakgrunn i den gitte rammen, vil det ikke være mulig å opprettholde standarden på alle aktivitetene innenfor det trafikkretta vedlikeholdet. Det er derfor lagt opp til annen standard enn for inneværende år.

Fylkets tilskudd til vegdrifta og investering er foreslått til 114 millioner kroner. Til fylkesvegvedlikehold er politikerne villig til bruke 89 millioner på vel 1819 km fylkesveg. Behovet er 134 millioner kroner. Til investeringer på fylkesvegnettet, ligger det an på bakgrunn av de siste års rammer, til rundt 25 millioner kroner.

Tilsammen er det i budsjettforslaget gjort åpninger for at Statens vegvesen Møre og Romsdal kan bruke rundt 694 millioner kroner. Administrasjonsbudsjettet har en ramme på 60 millioner kroner, uten at det er bakt inn store overraskelser.

Imidlertid, stopper vi opp et lite øyeblikk, tenker tilbake og husker på å legge tidligere års erfaringer til grunn, skal ingen ha forhåpninger om at endringene vil dreie seg om

ny Magerholm ferjekai, Trondstads parsellen og Voldshammaren. På Nordmøre starter arbeidet med

Men, jojo'n svinger fortsatt. Det er ennå lenge til 31. desember.



Betne framkomst ut i distrikta er eit viktig mål i veg- og vegtrafikkplanen.

Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007:

Miljøsatsing og nye vegsamband

I forslaget til Norsk veg- og vegtrafikkplan, er den sterke stamvegutbygginga i perioden 1998–2007, fram-tredande. Men dei største utfordringane i Møre og Romsdal er likevel rassikring, ombygging av riksvegnettet, sterk miljø-satsing og bygging av nye vegsamband.

Betne høve til framkomst, på same tid som det vert teke hensyn til trafikktryggleiken, miljø og distriktsinteresser, bør etter Statens vegvesen si meining vere hovudmål i stamvegutbygginga i komande vegplanperiode. Dette er hovudpunkta i strategiplanen for utbygginga av stamvegane i Norge.

I vegsjefen sitt forslag, som omhandlar sjølve utbygginga av dei øvrige riksvegane, drift, vedlikehald og biltilsyn, spelar miljø og trafikktryggleik ei vesentleg rolle. Det nye styringssystemet, som gir Vegdirektoratet overordna ansvar for stamvegane, fører til at det vert eit klart styringsmessig skilje mellom stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. Dette fører til at Vegdirektoratet har ansvaret for å utarbeide strategiar for

strekningsvis utbygging av stamvegnettet, medan vegkontora sine strategivurderingar skal omfatte all anna verksemd.

Dei viktigaste utfordringane for komande planperiode er (i uprioritert rekkjefølgje):

- Byggje om alle grusvegstrekningar i riksvegnettet.
- Sikre riksvegnettet mot snø- og steinras.
- Byggje gang- og sykkelvegar langs riksvegnettet.
- Sterk satsing på trafikktryggleikstiltak.
- Betne trafikkmiljøet.
- Ombygging av riksvegnettet til vegnormalstandard.
- Avløyse ferjesamband med faste vegsamband.

Utanom tre bundne investeringsprosjekt

- Riksveg 62 Øksendalstunnelen, kostnadsoverslag 195 millionar kroner, finansiering etter 1997 med 165 millionar kroner
- Riksveg 650 Seljeneset–Dyrkorn, kostnadsoverslag 117 millionar kroner, finansiering etter 1997 med 30 millionar kroner
- Riksveg 653 Eiksundsambandet, kostnadsoverslag 500 millionar kroner, bompeng-finansiering av 125 millionar kroner, og statleg finansiering etter 1997 med 375 millionar kroner

har vegsjefen etter ei midtre økonomisk ramme i perioden 1998–2001, berre funne plass til eitt mindre vegprosjekt, og litt midlar til ombygging av nokre ferjekaier.

Det vert ingen midlar til ombygging av dei 68 km riksveg som er venta å ha grusdekke pr. 1. januar 1998. Midlar til andre tiltak vert relativt små, om lag 130 millionar kroner. Dette er om lag 50 millionar lavare enn i inneverande vegplanperiode.

Miljøtiltak, servicetiltak, kollektivtiltak, trafikktryggingstiltak, gang- og sykkelvegutbygging og midlar til ulike forbetringar, ligg inne i «sekken» andre tiltak. Fordi auka innsats vil ha stor ulykkesreducerande effekt, vil det verte vurdert å auke innsatsen når det gjeld haldningsskapande arbeid og kontroll. I første 4-års periode av neste vegplanperiode, er det rekna med færre midlar til gang- og sykkelveg, enn i inneverande periode, 1994–1997.

I perioden 1998–2001 er det ikkje midlar til å gjere ferjetilboda i fylket betre enn det nivået vil vere i slutten av 1997. Vegsjefen håper likevel at dei årlege forhandlingane om tilskot til ferjedrifta, og at fleire ferjesamband vert lyste ut på anbod, kan føre til endå betre ferjetilbod i fylket i 1998–2001 enn i slutten av 1997, utan at det vert nødvendig å auke tilskotet.

I denne første 4-års perioden i neste vegplanperiode, er det ikkje funne rom for å auke innsatsen til drift og vedlikehald ut over det minimumsnivået som er sett.

I andre halvdel av planperioden, åra 2002–2007, vil det derimot verte teke sikte på å leggje fast dekke på alle riksveg som no har grusdekke. I denne perioden vil det verte brukt midlar til ombygging av ferjekaier, eit par rassikringsprosjekt, og midlar til

ombygging av nokre få eksisterande vegar utanfor og i tettbygde strøk.

Sist i denne perioden kan det vere mulig å starte bygging av riksveg 659 Nordøyvegen, og det vil verte sterke satsing på ulike miljøtiltak. Innsatsen innan bygging av gang- og sykkelveg vert kvart år om lag som i denne vegplanperioden. Det vert i mellomtida vurdert å auke innsatsen innanfor trafikant- og køyretøyarbeidet, og det er sett av eit relativt stort beløp i dei siste seks åra av perioden 1998–2007, for å gjere ferjetilbodet betre.

Om ein ser på verknadene av innsatsen etter midtre ramme for åra 1998–2001, vil dei verte:

- Strekningsvise tiltak til 707 mill. kr vil gi ein reduksjon i transportkostnadene på 524 mill. kr.
- Inga endring når det gjeld antal km riksveg med grusdekke.
- Små midlar til andre tiltak fører til ein reduksjon i antal skadde og drepne i 2008 på berre 15 personar.



Miljøatsing er eit anna hovudpunkt i planen. Trivelege vegkantar, og servicetiltak langs vegnettet ligg i «NVVP-sekken»



- Det vert ikkje satsa på støyttiltak i perioden.
- Berre 13 km nye gang- og sykkelveg vert bygde.
- Dei ulike tiltaka vil gi ein reduksjon i antal skadde og drepne i 2008 på 59 personar.
- Støyttiltak fører til at antal personar som er svært plaga av vegtrafikkstøy, blir redusert med 207 personar.

Om ein ser på verknadene av innsatsen etter ei midtre ramme for åra 2002–2007, vil dei verte:

- Strekningsvise tiltak til 1 278 mill. kr vil gi ein reduksjon i transportkostnadene på 926 mill. kr.
- Alle grusveggar vil vere bygde om og har fått fast dekke.

- Problemsoner langs riksveg vert redusert med 20 km.
- Det er venta bygd om lag 40 km med gang- og sykkelveg.

Wiggo Kanck



Den nye Dromnessundbrua knyt saman to samfunn som ligg så nær kvarandre, men som det til no likevel har vore stor avstand i mellom.

Ny veg til Tjeldbergodden

Når brua over Dromnessundet står ferdig i mai i år, vil Nordlandet fastland verte knytt nærare til Aure sentrum. Dromnessundbrua er ein del av vegprosjektet veg til Tjeldbergodden, som igjen er ein del av vegprosjektet som vert kalla ordførarbogen. Ordførarbogen er eit samarbeid mellom Aure og Hemne kommuner.

Vegen frå Kjelklia i Aure og ut til brua, gir inntrykk av at vi er på veg ut i øydemarka. Vi køyrer over ei smal einfelts bru, og vidare utover på humpete og sporete grusveg. Når vi kjem ut av skogholtet og rundar neset, ser vi henne. Først på avstand, så nærare og nærare. Brua reiser seg stolt i havet, der ho knyt saman to samfunn som ligg så nær kvarandre, men som det til no likevel har vore stor avstand i mellom. Brua signaliserer samhald, og viser at her slett ikkje er aude.

– Heile vegstrekninga har fått tildelt 84 millionar kroner, og brua tek ein stor del av desse midlane. Dette

resulterer i mindre pengar til utbetring og forsterking av vegnettet. Til sjølve brua skal vi klare å halde oss innanfor ei ramme på 47 millionar, noko meir eksakt torer eg ikkje seie enno, fortel byggjeleiar Arnt Edmund Ofstad.

– Sjølv om dette kanskje høyrest mykje ut, ligg vi likevel godt under plantalet for brua, som var rekna til 50 millionar kroner.

Vi er på inspeksjon ute på sjølve brua, som enno ikkje har fått rekkverk. Det bles nokså kraftig, men arbeidarane let seg ikkje merke av det. Då er det nok verre for ein uvand landkrabbe, som skjelv i knea når vin-

den rykkjer i hjelmen og kanten kjem for nær.

– Brua er ei samvirkebru, som består av to material. Ei stålkasse utgjer underbygginga, og over den ligg det ei betongplate. Dei to delane tek kvar sin del av påkjenninga. Brua er 388 meter lang, og har fire fundament i sjøen; to påleggrupper, og to senkekasser fundamenterte i fjell, seier Arnt Edmund Ofstad.

– Brua vart sendt ut på anbod i september 1994. Entreprenør Selmer AS fekk kontrakt i oktober 94, og tok til med arbeidet i november same året.

Brua vil verte overlevert frå entreprenøren 1. mai i år, fortel Ofstad.

– Då vil berre asfaltering og arbeid på fyllingane stå att, arbeid som Vegvesenet sjølv vil utføre, seier han.

Den nye Dromnessundbrua har stor betydning for innbyggjarane i Aure, på Skardsøya, på Tjeldbergodden og i områda rundt. Vegen til Tjeldbergodden går no inn Årvågsfjorden og ut att på andre sida, der Skardsøya ligg 400 meter over fjorden. Med den nye brua vil avstandane i området verte reduserte, og resultere i betre tilknytning til kommunesenteret. På det meste vil brua redusere tidlegare vegstrekning, med omlag 16 kilometer.

Vergudane har ikkje vore på det aller blidaste medan bygginga av brua har pågått.

– Noko finever har vi då hatt, men det dårlege veret har klart vore dominerande, seier Ofstad. Det har hendt at vi har måtta evakuere brua fordi vinden har vore for sterk, eller at veret har vore svært dårleg. Heldigvis har vi ikkje hatt alvorlege ulukker i samband med brubygginga. Litt småpjuksom som fall på havet når vi heldt på med fundamenta i sjøen, er slikt ein må rekne med, seier han.

Vi som endeleg hadde drista oss til å kike utfor kanten, dreg oss snøgt attende når vi innser at det er mykje lenger ned frå sjølve brua, enn frå fundamenta i sjøen.

Den flotte brua skal vel markerast med ei storstillt opning lurer vi?

– I samband med vegprosjektet der 20 kilometer veg vert utbetra og forsterka, vil det verte ei offisiell opning av brua og vegen i byrjinga av juni. Det er kommunene som samarbeider om prosjektet, som har teke initiativet til denne markeringa. Ofte vert bruerne opna med brask og bram, og vegane vert gløymde. Dette er litt dumt, tykkjer Arnt Edmund Ofstad.

– Men i dette tilfellet skal altså vegen og brua opnast samtidig.

Hild Nordal



Byggjeleiar Arnt Edmund Ofstad instruerer sine medarbeidarar.

Det er langt ned og det bles kraftig, men arbeidarane let seg ikkje merke av det.





Med varm gjenbruk, der ny asfalt vert tilsatt ein del gammel asfalt, er resultatet ein kvalitet så god som ny. Innfelt: Systematisert gjenbruk av asfalt, kan spare miljøet for mykje avfall kvart år. Foto: Per Tormod Nilsen.



Gjenbruk av asfalt: **GOD SOM NY**

Kvart år vert 6 millionar tonn asfalt lagt ut på norske vegar. Dette kostar omlag 2 milliardar kroner. Samtidig vert mange tusen tonn gammel asfalt frest og broten opp, for så å ende på dynga.

Norske styresmakter og forskarar, sat-sar no på ei systematisk gjenvinning av den gamle asfalten. Statens vegvesen har sendt ut skriv til alle fylka i landet, om at det skal anleggjast sentrale depot for asfalthaugane, slik at asfalten kan brukast om igjen. Til gjenvinning av gammel asfalt, kan ein no i tillegg til varm produksjon, nytte kaldasfaltverk og heilt kald produksjon, noko som både er tids-, energi- og økonomisparande.

Gammel asfalt er eigentleg eit kostbart, høgverdig materiale, med eit opplagt potensiale for gjenbruk. Å få gammel asfalt lagt ut på vegen igjen kostar omlag 230–300 kroner per tonn, medan eit nytt, varmblanda asfaltdekke kostar minimum 400 kroner per tonn. Dermed seier det seg sjølv at det ligg ein del pengar i å få den gamle asfalten ut på vegane igjen.

I Møre og Romsdal vart gjenbruk av asfalt prøvd ut for første gong i fjor. 8500 tonn asfalt vart fresa av vegenettet i Ålesundsområdet, og så lagt

på lager. Sidan vart den gamle asfalten lagt ut på mindre trafikerte strekningar, deriblant på Humla, i Fiksdal og på Fjørtofta. – Gammel asfalt har tidlegare vorte brukt opp att nede i vegdekket, men i fjor var altså første gongen vi prøvde den ut som slitedekke, fortel leiar for material- og asfaltseksjonen i Møre og Romsdal, Sverre Digernes. – I og med at dette var første gongen vi prøvde noko slikt, var vi usikre på resultatet, som også viste seg å vere varierende. Vi frakta nemleg asfalten med båt frå produksjonsstaden til dit han skulle leggjast. Resultatet av dette prosjektet viste seg å ikkje vere det aller beste.

– Lærdomane vi trekte i fjor, er til å ta med seg vidare. Det er slett ikkje sikkert at vi kjem til å frakte kald gjenbrukt asfaltmasse med båt ein gong til. Resultatet var truleg ikkje godt nok til at vi kan satse på denne metoden i framtida. Derimot er vi meir nøgde med massen som kjem direkte frå verk, og vi kjem til å fortsette med

denne metoden, seier Digernes. – I år har vi planar om ein del av dette på lågtrafikkerte vegar, som også er dei einaste aktuelle strekningane for slik gjenbruk, fortel han.

– Sjølv om kald gjenbruk kan vise seg å vere vellukka, trur eg ein kan få meir ut av varm gjenbruk – at ny asfalt vert tilsatt ein del (15%) gammel asfalt. Dette er ein kjend teknikk, og asfalten vert av like god kvalitet som ny. Denne prosessen må gå føre seg på verk, men sjølv om asfaltverket Vegvesenet har i Austefjorden er bygd for slik produksjon, manglar det ein del utstyr for å kunne utføre denne prosessen, avsluttar Sverre Digernes.

Systematisert oppsamling, mellomlagring og gjenbruk av asfaltmasse, kan altså tyde at miljøet vert spart for mange tusen tonn avfall kvart år, og at denne mengda i staden vert «ny» asfalt for ein rimeleg penge. Resultatet av dette kan verte store ressurs- og miljøgevinstar.

Hild Nordal



Gunnar Sandnes og Karstein Steinsvoll i Nesset vegklubb fikk nåla festet på jakkeslaget av Per Ø. Andersen (t.h.). Tidligere forbundssekretær Mellvin Steinsvoll (t.v.) fikk også nåla etter 25 års medlemskap i Norsk Arbeidsmannsforbund.



Knut Åmelfot, Gunnar Rovde, Gudny Fagerhol, Olav Grevsnes og Lars Løvik. Innfelt Peder Kleppe. Alle Volda og Ørsta vegklubb.



14 fikk 25 årsnåla!

Norsk Arbeidsmandsforbund sine medlemmer blir etter 25 års medlemskap hedret med 25 årsmerket. Mange av medlemmene har sin arbeidsplass i Statens vegvesen. I løpet av våren er 14 av våre tilsatte hedret med merket. Gratulerer!



Arnfinn Hanestad Haugen, Skodje vegklubb.



Gudmund Grande, Volda og Ørsta vegklubb.



Michel Kosberg, Eide og Fræna vegklubb.



Jan Thoresen, Rauma vegklubb.



Jakob Endresen og Jon E. Misfjord, Tresfjord og omegn vegklubb.

Indre Nordmøre verkstedring – en verkstedklubb med tradisjoner

Etter et informasjonsmøte på Surnadal hotell for 16 år siden, foreslo Biltilsynet å stifte indre Nordmøre verkstedklubb. Siden da er det holdt regelmessige møter med årsmøte i februar hvert år.

I år ble årsmøtet lagt til Oppdal, og her stod kvalitets-sikring/kalibrering av verktøy på programmet.

Magne Ommedal

En del av kursdeltakerne samlet til opplæring og bruk av røykgassmåler.

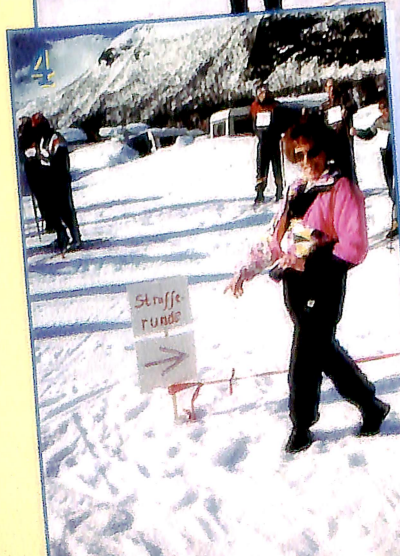
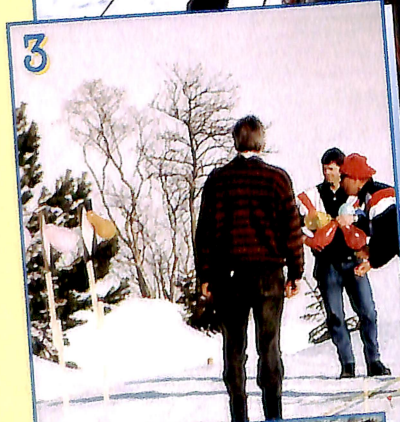


Foreleserne under møtet var stasjons-sjef Magne Ommedal, formann i verkstedring-en Steinar Digernes, og selger i Würt AS, Olav Olden.





1 Den store skilaupardagen



1: Frå den overmåte dramatiske starten. Løparane i fullt firsprang mot skiene, medan publikum og funksjonærar gispar av berre spenning.

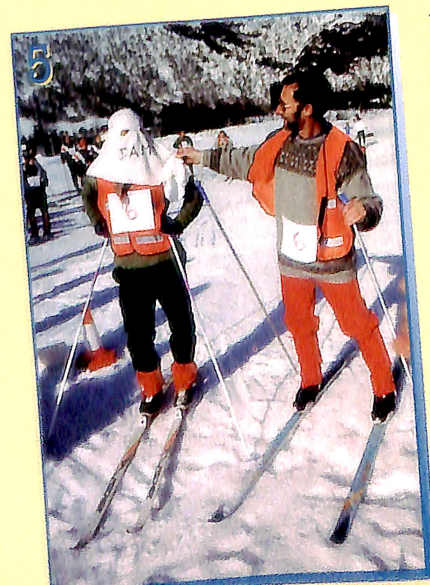
2: Løparen til høgre på bildet måtte ty til ulovlege knep for at laget skulle fylle kvota med (omsyn til) mannlege løparar. Elles ser vi «Økosys Dram team» sin mann på andre etappe, på veg ut i den krevjande løypa. Kart, kompass, EDB-tastatur og norske flagg, høyrer med i alle idrettsarrangement.

3: Inne på standplass kjenner vi att utbyggingsavdelinga sitt løparess Ulf Myhre i sterk konsentrasjon. Han vert overvåka av funksjonærane Rolf Arne Hamre og Atle Bell (med ryggen mot kamera).

4: Løpemannskapet gjorde ein dugeleg jobb. Ingen av løparane gjekk feil. Inger Langø peikte ut retninga for dei mest slitne.

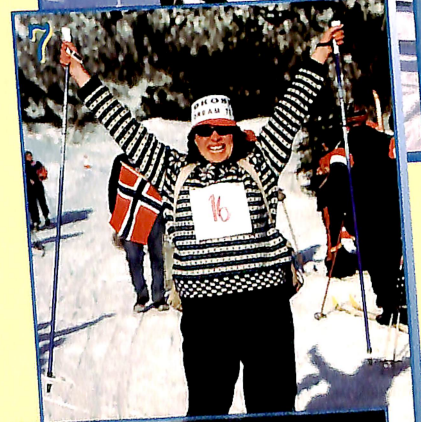
5: Juks og fanteri, vil nokon seie. Vi seier ikkje noko om at laga måtte ta i bruk utradisjonelle løysingar for for å innfri kravet om kjønnskvoteing. Ankermann og lagleiar Magne Flemsæter hadde mykje å skjule denne dagen.

6: Starthjelp? Neida, det berre ser slik ut. Odd Rød hadde mist lommeboka i vekslingskaoset, og lagvenninna Berit Brendskag Lied sytte berre for at han fekk med seg pengar til å kjøpe mat på første suppestasjon.



7: Norsk idretts- ungdom er frisk i kropp og sjel, og fryder seg gjerne over eigne prestasjonar. Ikkje veit vi kva Irene Bolsø jublar for, laget hennar kom da ikkje først til mål...eller?

8: Ein pust i bakken høyrer med. Men ein treng da ikkje bløse av verda fordi.



To gutar ved Bådalen skole på Averøya, angra veldig då dei vart oppdaga i å rykkje ei brøytestikke opp frå vegkanten. For å gjere opp for seg, sende dei ei skriftleg tilståing til Kristiansund vegstasjon. «Onsdag 10/1 tok vi opp ei vegstikke da vi gikk hjem fra skolen. Vi forstår at det er farlig å fjerne vegstikker. Vi angre på det vi gjorde» stod det på telefaxen frå gutane.



Ein munter gjeng med ny kunnskap om trafikktryggleik; Fjerde til sjetten klasse ved Bådalen skole, saman med produksjonsleiar Gunnar Flemmen.



Utdeling av brus og ulike vegvesen-effektar, vekte stor glede hos elevane.

La brøytestikkene stå

Produksjonsleiar Gunnar Flemmen ved Kristiansund produksjonsområde, sette pris på tilståinga. Det er svært sjeldan at nokon blir tekne for dette hærverket, og han syntest at gutane skulle få ei positiv tilbake-melding fordi dei hadde tilstått heilt frivillig. Han pakka «brøytestikketroll», refleks, linjal og brusflasker, og tok turen til Bådalen skole.

Her vart Gunnar Flemmen møtt av 30 elevar frå fjerde til sjetten klasse. Dei følgde interesserte med då han fortalde om kor viktig det er å la brøytestikkene stå. Mange såg forundra på kvarandre og utstøytte små og større gisp, då han la fram kor mykje ei enkelt brøytestikke kostar, og kor mykje pengar det vert brukt totalt til brøytestikker og brøyting, berre på Averøya.

– Det er viktig å huske på at det er dyrt å heile tida måtte lage nye

brøytestikker, men det viktigaste er å huske kor farleg det er for dei som køyrer på vegen når brøytestikkene er borte, sa Flemmen. Skuleelevane nikka samtykkjande, og vi bakerst i kroken kunne høyre to gutar kviskre seg i mellom; «Eg skal i alle fall aldri meir ta opp vegstikker»....«å nei, er du gal, ikkje eg heller»....

Det var ein alvorleg gjeng som lytta til det produksjonsleiararen hadde å fortelje om trafikktryggleik, men då refleks, «brøytestikketroll», linjal og brus vart delt ut, var det stor glede å spore blant elevane. Mange ivrige hender spratt i veret då han spurde om korleis elevane opplever vegane på Averøya. Borna nemnde spesielle plassar der dei synest det er ekkelt å krysse eller gå langs vegen, og sa klart ifrå at dei ynskjer seg meir gangveg. – Eg vil ta til etterretning det de har fortalt meg, og ta desse forslaga med meg tilbake, der dei vil verte tek-

ne opp til vurdering. De skal vite at Vegvesenet legg stor vekt på å bygge gangveggar, sa Gunnar Flemmen. Han understreka også at det er viktig å bruke refleks når ein er ute på mørke kveldar, og elevane fortalde så meir om erfaringane sine ute i trafikken, både med og utan refleks.

Gunnar Flemmen takka for seg til stor applaus frå elevane. Så strøymde dei ut dørene og ut i skulegarden, forhåpentlegvis med ny kunnskap om brøyting, refleksbruk og trafikktryggleik. Medan vi stod der i klasserommet og pakka saman sakene våre, kom ei jente stiltrande inn til oss igjen. Ho lurte så forsiktig på om ho ikkje kunne få eit par «brøytestikketroll» til, «for dæm e no så søt».....

Hild Nordal

Rundt om i fylket



C

HMS i praksis

«Høgt heng dei, og sure er dei», har nokon sagt ein eller anna gong. Ikkje er han sur, og så høgt heng han ikkje heller, karen vår,

som syner HMS i praksis. Metoden er mogeleg ultra-disjonell. men vi kan fortelje at han heng trygt.



Soneterapi

Det kan hende det er (60-) soneterapi dei treng, sunnmøringane som har forsynt seg av 60-skilt opptil fleire gonger. Etter at det for ei tid sidan vart innført 60-sone på ei strekning ved Hallebygd-krysset på Larsnes, har 10 (!) skilt m/stenger

vorte stolne eller øydelagde. Det synest som om fartsfantoma framleis vil ha 80-sone på den aktuelle strekninga. Det er i alle fall sikkert at det ikkje er så greitt å vere skilt! Politiet har vore på staden og sikra seg spor. Det kan altså peike i den retning, at tjuvpaket må sone (!) si straff.....

Vi gratulerer

50 år

Leif Egil Husby, Molde,
10. juli
Ivar Svein Innvik, Skodje,
14. juli

60 år

Inge Johan Lund,
Eidsdal, 20. mai
Oddmund Tangen,
Fiksdal, 29. mai



Ruth Rønstad,
Molde, 1. juni
Oddvin Haukeberg,
Skodje, 5. juni
Arne Eidskrem, Molde,
13. juli

Blomster til brøytesjåfører

Vi har ved fleire tidlegare høve sagt at vi gjerne tar imot ros. Og ros i dobbelt forstand fekk Kjell Berg (t.v.), Runar Gjerde og Asbjørn Strandebø her om dagen. Glade og nøgde oppsittarar meinte dei tre fortjente ei bukett nellikar for den fine jobben dei gjorde med å rydde gang- og sykkelvegen frå Molde mot Kvam vinterseongen 1995/96.



Ny seksjonsleiar

Jørn Arve Hasselø tok over stillinga som seksjonsleiar på bru- og ferjekaiseksjonen på utbyggingsavdelinga etter Tore Witsø. Jørn Arve er ikkje noko uskildra blad i Vegvesen-samanheng. Under KRIFAST-epoken var han kontrollingeniør på Gjemnessundbrua, og han hadde same funksjon då Valsøyfjordprosjektet vart bygd. Etter den tid har han vore lærar, og før han vart tilsett i etaten jobba han som ingeniør i Fræna kommune.



Statens vegvesen
Møre og Romsdal