

MMK: ~~Ketgrø~~ + Sørside

# Veg og Virke

Nr. 5/6 1994 22. årgang

Bedriftsblad for  
Statens vegvesen Møre og Romsdal



**Statens vegvesen**  
Møre og Romsdal

*God jul og godt nytt år!*

# INNHALD



«Det nye Vegvesenet»..... 3

## VEGNYTT

Gang- og sykkelvegane vert vårt ansvar ..... 6-7  
Nyvegen Svorta-Digernes ..... 8  
Minnerik vegopning i Ørsta ..... 9-12  
Rashausten ..... 31  
Miljøgatene ..... 28-29  
Ny bru over Ullasundet ..... 32

## MASKINAVDELINGA

Nytt utstyr ..... 30

Lærlingar i vegvesenet ..... 4  
Ville gjort det same om igjen ..... 4

På sjøtur ..... 5

Likestilling i Statens vegvesen ..... 13-18  
Den mobile ferjekaia fungerer godt..... 19  
Under same tak i Ørsta..... 22-23  
Vil vite om det som skjer..... 24-25  
Vi blir satt pris på ..... 26-27  
Færre ulykker ..... 20-21  
Vi gratulerer ..... 33  
VM i orientering ..... 34-35  
Vakkert på ferjekaiene ..... 36-37  
Kryssord ..... 38-39  
Fylket rundt..... 40

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: 2000

Etter ønske frå vegsjef E. Vollset vert side 3 stilt til disposisjon for tilsette 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: Julehelsing frå riksveg 1/9 Svorta-Digernes  
Foto: Wiggo Kanck

Deadline for neste nr. er 1. februar 1995.

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

# VIL HA GJORT DET SAMME OM IGJEN

– Jeg var heldig som kom inn i Vegvesenet i en tid med veldig vekst både i oppgaver og midler. De som tok imot oss var rausere når det gjaldt å gi ros og utfordringer. Og de var villi-



ge til å dele sine erfaringer med oss. Derfor fikk jeg tidlig mange og spennende oppgaver.

Det er vår tidligere vegsjef, Kaare Flaate, som sier dette i et intervju med Vegavisa. Tidligere i høst kunne forskningsdirektøren feire 40-års jubileum i etaten. Han har med unntak av vegsjef i Møre og Romsdal i perioden 1982-84 vært tilknyttet Veglaboratoriet.

– Omleggingen til «Det nye Vegvesenet» vil bety en stor omstilling. Men oppgavene vil ikke bli så veldig forskjellige fra i dag. Hvis man bare holder fast på det man skal gjøre blir omstillingen mer fornuftig. Behovet for spisskompetanse vil bli enda sterkere. Vi må fortsatt ha mulighet til kontakt med fagmiljøene rundt i verden for å dra nytte av hva andre har kommet fram til. Vi er jo bare et lite land, derfor er det viktig å kunne dra lærdom av andre, sier vår tidligere vegsjef.

*Vår tidligere vegsjef Kaare Flaate, sier han var heldig som kom inn i Vegvesenet.*

Selv har Kaare Flaate deltatt aktivt for å knytte kontakter og sørge for at det vi gjør blir kjent i utlandet. Blant annet har han i flere år vært med i en styringskomite for transportforskning i regi av OECD.

– Å bygge et nettverk rundt seg og pleiet det har vært et møysommelig arbeid som har krevd mye av min tid både privat og på jobb. Jeg burde sikkert vært så smart at jeg ikke hadde brukt så mye av min private tid i jobben. Men likevel har det vært verd det.

– Vegvesenet har kunnet vise til en rekke interessante prosjekter for utlandet som vi har utviklet her i Norge. Dette gjelder billige vegdekker, bæreevnen på vegnettet, fjelltunneler, tiltak mot frost i jord og å bygge veg med leirfyllinger.

– Det hadde vært moro, for folk har vært villige til å eksperimentere for å finne fram til nye ting. Det er jo det som gjør det så spennende å være her, sier Kaare Flaate.

## LÆRLINGAR I STATENS VEGVESEN

Statens vegvesen Møre og Romsdal har i mange år hatt lærlingar. Det er først og fremst anleggsavdelinga og maskinavdelinga som tradisjonelt har teke inn lærlingar. Men i ein periode no har vi hatt reduserte anleggsløyvingar slik at når vi i det heile teke har hatt lærlingar dei siste åra er det fordi maskinavdelinga har teke sin tårn.

I dei seinare åra har dei hatt lærlingar både på lager, bilverkstaden og platesveisverkstaden. Vi har og 2 maskinførarar fram til fagprøve. Heldigvis har arbeidssituasjonen for anlegg etter kvart blitt noko betre, slik at dei i 1994 har teke inn 3 lærlingar.

Det er ikkje til å kome frå at vi er under eit press frå Vegdirektoratet om å ta inn fleire lærlingar. Vegdirektoratet er igjen pressa av KUF. Dette har mellom anna å gjere med Reform 94 der det offentlege garanterer at all ungdom som ønskjer det skal få fagarbeidarstatus. Dersom denne ambisiøse målsetjinga skal realiserast så kan ikkje berre det pri-

vate næringslivet ta ansvar for å skaffe lærlingeplassar. Vi i statleg sektor må óg ta vår del av denne oppgåva.

Men denne saka har óg ei anna viktig side: Skal eit fag eksistere i framtida må det stadig utdannast nye fagfolk for å erstatte dei som går ut av yrkeslivet.

Faktisk er situasjonen no den at vi på enkelte område snart vil ha mangel på fagfolk. På grunn av den relativt lange lågkonjunkturperioden i anleggsbransjen har det ikkje blitt avlagt mange fagprøver i bygg og anleggsfaget. Difor er det mange som spår at vi alt ved Gardermoenutbygginga vil oppleve ein skrikande mangel på fagfolk. Så vi får alle håpe at den positive



*Lars Kjetil Moen er nyttilsett lærling. Han fortel at han har funne seg godt til rette.*

utviklinga vi no har på lærlingefronten berre vil halde fram. Skulle så skje at vi får eit opplegg for fagbrev i vedlikehald av veg er det verkeleg grunn til å tru at vi kan auke kraftig talet på lærlingar hos oss.

*Johan Sudmann*

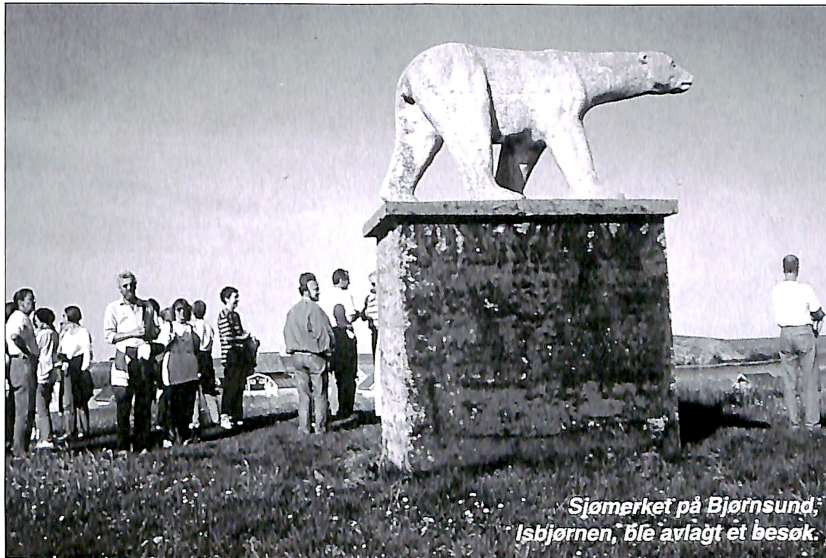
# På velferdstur utasunds

I strålende vær gikk årets velferdstur utasunds. En hel dag i ramsalt sjø, men blant snille bårer og gode kollegaer i den romsdalske skjærgården fikk vegkontorfolket til raskt å kaste asfalt, Krøsus og «Det nye Vegvesenet» over bord for noen timer til sjøs.

Turen startet en tidlig onsdagsmorgen fra Molde. Med mellom 60 og 70 forventningsfulle vegbyråkrater ombord stevnet «skuta» ut Romsdalsfjorden denne kjempfine augustdagen. Og med museumsbestyrer Jarle Sanden fra Romsdalsmuseet som cicerone, og i tillegg et traust og lokalkjent mannskap, måtte rundturen til kjente steder og øyer som Bud, Bjørnsund, Lyngværet, Finnøy og ikke minst til fiskeværer Ona ytterst på Romsdalskysten bli vellykket.

Det var for øvrig første gangen vi under en velferdstur har satt sjøbein på blankpolert dekk, framfor å lene oss tilbake i myke og velformede buss seter for bare å la riksveg, fylkesveg og liketil ikke så altfor godt vedlikeholdte kommunale grusveger passere oss i øyekroken.

I det avfolkede, men fortsatt godt bevarte fiskeværer Bjørnsund, fortalte Jarle Sanden på en levende måte om livet og den hektiske virksomheten som



Sjømerket på Bjørnsund, Isbjørnen, ble avlagt et besøk.

preget de to øyene for bare 20-30 år siden.

På tur ut mot Galle-skjærene – hvem kjenner ikke til «Roktas» tragiske forlis og den heroiske redningsdåden og kampen for medmenneskers liv øyfolket på Ona utførte for ett par mannsaldre siden – skinte sola fortsatt fra en skyfri himmel. Havet, som kan være så

ubarmhjertig og brutalt, lå der istedet blankt og innbydende. Akkurat der og da var det vanskelig å forestille seg de mange skipsforlisene og de mange sjøfolkene og fiskerne som har satt livet til her ute i skjærgården.

Ona, ja. Fiskeværer var

slik flere av oss hadde forestilt oss stedet, etter i mange år å ha studert prospektkortene og tenkt at, «akk ja, når kommer jeg dit». Og så var stedet slik prospektkortene forteller. Fyret kneiste til værs og den lange, smale murtrappa lå der, akkurat som på bildet. Det gjorde også de smale betongbelagte vegene og den vakre og velholdte bebyggelsen.

Ona fyr? Utsikten inn mot land og ut over storhavet i den andre retninga, var nettopp slik vi hadde forestilt oss herligheten.

På Finnøya, som er en del av øykommunen Sandøy på fogderigrensa mellom Romsdal og Sunnmøre, ble det tid til mat. Og for de mest kaldblodige, en dukkert!

Timen på Finnøya gikk bare så altfor fort. Avslutninga på turen ble lagt forbi idylliske Lyngværet, før kursen ble satt mot Molde, Storkaia og fastlandet!

Irene Bolso



T.v.: Kjente ansikt nyter varmen i solveggen.

Midten: Hurtigbåten «Romsdalsfjord».

T.h.: Fyret kneiser til værs og den smale murtrappa var akkurat slik som bildene forteller.

Alle foto: Terje Haug



# Betre vedlikehald – høga tryggleik og komfort!

Frå årsskiftet tek Statens vegvesen over ansvaret for vedlikehaldet av gang- og sykkelveggar langs riksvegane. For Statens vegvesen Møre og Romsdal fører dette til at vi utvidar herredømet vårt med 155 km gang- og sykkelveg.

*Det er ikkje alt av utstyret vi har i dag som er like godt egna til brøyting av gang- og sykkelvegane. Statens vegvesen Møre og Romsdal vil for sesongen 94/95 forlenge eksisterande avtalar. Etter denne sesongen vil vi ta stilling til eventuelle investeringar på maskinsida.*



*Omsynet for dei mjuke trafikantane vil verte betre når Statens vegvesen tek over ansvaret for vedlikehaldet. Tryggleiken og komforten skal verte betre.*

Eit mål og ein lovnad som så klart kjem frå sentralt hald i samband med at Statens vegvesen tek over alt vedlikehaldet av gang- og sykkelveggar, er at omsynet for dei mjuke trafikantane skal verte betre. Dette gjeld ikkje minst med tanke på tryggleik og komfort.

Til no har hovudregelen vore at Vegvesenet har stått for planlegging og bygging, medan kommunane har hatt ansvaret for vedlikehaldet. I denne omgang er det, i tillegg til gang- og sykkelvegane langs riksveggar, armar frå busslommer eller under/overgangar som er naudsynte for å kunne kome inn på og bruke gang- og sykkelvegane vi tek over. Det gang- og sykkelvegnettet som ikkje fell innanfor desse kriteria, vil verte vurdert når Vegdirektoratet har sine endelege haldepunkt klare.

Men kva for forpliktelsar tek Statens vegvesen på seg, og blir vedlikehaldet verkeleg betre? Krava til vedlikehaldet går fram av handbok III (Vedlikehaldsstandarden) og driftsav-

delinga må syte for at desse blir følgt.

Driftsdirektør Kjell Levik i Vegdirektoratet er ikkje i tvil. Han lovar betre standard på gang- og sykkelvegnettet. Til bladet Samferdsel understrekar han dette ved å seie:

«Trafikantane må merke skilnad når Vegvesenet tek over. Da vert det same myndigheit som har ansvaret for både kjørevegar og gang- og sykkelveggar. Vårt mål er at vedlikehaldet skal vere like godt på begge vegtypar».

Men la oss likevel berre ta med fleire av Kjell Levik sine ord om vintervedlikehaldet:

«Dei som vil merke endringane vinterstid, må vere dei som bruker spark eller går på ski langs etter gang- og sykkelvegane. Dei vil merke at strøinga blir betre.»

Eit av dei mange spørsmåla som i skrivande stund ikkje er avklart, er om utstyret vårt er godt nok og kva Vegvesenet skal utføre i eigenregi.

Det som synes å vere klart, er at Statens vegvesen ikkje har alt utstyret

som er naudsynt for alt vedlikehald. På landsbasis vil det vere trong for mindre og lettare utstyr til brøyting og feiing enn det vi har i dag. Ei utreiing som Vegdirektoratet har laga, konkluderer med at utstyret vi har i dag ikkje alltid passer. Vegdirektoratet har analysert behovet for nye maskinar og utstyr, men likevel utan å trekkje for bastante slutningar. Det er opp til kvart vegkontor om ein vil og eventuelt i kor stor grad ein skal satse på nytt utstyr. Statens vegvesen Møre og Romsdal vil forlenge eksisterande avtalar ut sesongen 94/95 og seinare ta stilling til investering i nye maskiner.

Sjølv om Statens vegvesen tar over vedlikehaldsansvaret, treng ikkje det å seie det same som at våre eigne folk skal gjere vedlikehaldet. For i dei tilfelle det er mest praktisk å forlenge eksisterande avtalar for vintervedlikehaldet for gang- og sykkelvegane. Kommunen blir då kontraktør eller dei får refusjon pr. km gang- og sykkelveg som vert vedlikehalde.



*Blir vedlikehaldet betre når Vegvesenet tar over?*

## 155 km veg

Statens vegvesen Møre og Romsdal tek over ansvaret for vedlikehaldet av om lag 155 km gang- og sykkelveg. Så mange fleire kilometer vil det ikkje verte på oss i inneverande planperiode. For inntil utgangen av 1997 er det ikkje planlagt bygd meir enn 21 km gang- og sykkelveg i Møre og Romsdal.

I heile landet er det ikkje meir enn rundt 2 500 km gang- og sykkelveg langs riksvegnettet. Sjølv om Statens vegvesen snart tek over ansvaret for vedlikehaldet, er det ingen grunn til å tru at tempoet i utbygginga av gang- og sykkelvegnettet vil skyte fart. Og utbygginga vil halde fram der behovet er størst. Årleg blir det i landet

bygd rundt 100 km ny gang- og sykkelveg. Dei første 1 000 km lå klar for meir enn 10 år sidan.



## 32 900 kroner pr. km veg

Til vedlikehald av gang- og sykkelvegane i Møre og Romsdal har vårt fylke fått ei løyving på 5,1 millionar kroner i 1995. Vidare har vi i investeringsmidlar fått 7 millionar kroner. Desse midlane skal mellom anna gå til heving av standarden på gang- og sykkelvegnettet i fylket.

Med dei vedlikehaldsmidlane vi har fått, vert det eit gjennomsnitt på 32 900 kroner til vedlikehald pr. km veg. Dei utreiingane som er gjort, syner at minimum 40% av denne summen må setjast av til dekkefornyng. Altså 13 200 kroner pr. km. Det vert då i gjennomsnitt att om lag 19 700 kroner pr. km veg til vintervedlikehald, reinhald, drenering og til domes kantslåt.



## Sykling gjer godt!

Auk bygginga av gang- og sykkelveggar. For sykling fører til betre helse, mindre sjukefråver og større effektivitet. Dette vert slått fast i ein rapport som mellom anna Vegdirektoratet står bak. I rapporten «Sykling, helse og miljø» blir det hevda at det er store pengar å spare for samfunnet dersom fleire kastar seg på pedalane. Hunsfoss fabrikk skal ha spart 400 000 kroner på å støtte kjøp av sykklar til dei tilsette i staden for å byggje nye parkeringsplassar. Året etter at sykklane vart kjøpte sparte bedrifta to millionar kroner på redusert sjukefråver.

I tillegg til å spare bensin, vert helsa betre og sinnet lysare ifølgje den statlige rapporten. Ein firedel av alle som kører

på arbeid bur slik at dei kan sykle om dei vil.



# Tryggare med ny veg



– Den gamle riksvegstrekninga var trafikkarleg. Det var ikkje ein vinter utan at bilar køyrde utfor vegen. No har vi fått eit mykje rolegare miljø rundt busefnadene, og eit sidevegnett med kun lokal trafikk. Det er berre å slå fast at nyvegen gjer det mykje tryggare å ferdast utan-dørs for folk på Svorta.

Det var teknisk sjef i Skodje kommune, Arne Valaker, som sa dette då anlegget Svorta-Digernes på riksveg 1/9 mellom Ålesund og Sjøholt offisielt vart teken i bruk. To år med anleggsarbeid, humpete vegar og nedsett fartsgrense er over. Og anleggsleiar Einar Drugli heldt kva han lova då anlegget starta opp desember 1992. Han lova nemleg at, «hausten 1994 skal vi vere ferdig og at kostnadene ikkje skulle overstige budsjettet».

Det er bygd 2,3 km ny veg til ein kostnad på 25 millionar kroner. Og oppsynsmann Arne Leikanger sine ord under anleggsavslutninga skulle vel med all tydelegheit fortelje kva som ligg under og bak eit anlegg av denne storleiken. Arne Leikanger sa mellom anna dette:

– Eg lurar om folk som køyrer langs eit anlegg eller på den nye vegen er klar over kva arbeid som er lagt ned, både under og ved sida av vegen. Ingen ser mykje att av det som er gjort. Eg kan fortelje at grunnen under den nye parsellen har vore svært varierende. Vi har arbeidd med jord, myr og stein og har tidvis måtte byggje opp underlaget svært langt ned gjennom grunnen. Vi har skifta 5 000 kubikkmeter gamal veg, vi har

lagt eit vann- og kloakkleidningsnett på 1 128 meter, vi har lagt ned 2 000 meter drensør, det er lagt på 7 800 tonn asfalt og for Televerket har vi lagt ned 2 309 meter Tele-kanal. Vi har bygd finurlege murar, gangvegar og tilknytningsvegar. Den som brukar vegen vil måtte merke noko nytt, og ikkje minst trur eg mange vil kose seg over dei mange fine forstøtningsmurene i naturstein.

Anleggssjef Kjell Loen sa seg glad for det solide arbeidet som er gjort på

anlegget og dei mange lovord som er hausta. Han avslutta med å helse frå vegsjefen og han kunne vidare overrekkje blomster til både anleggsleiar og oppsynsmann.

*Anleggsleiar Einar Drugli, overingeniør Erling Rødven, oppsynsmann Arne Leikanger, anleggssjef Kjell Loen, avdelingsingeniør Kurt Lødøen og teknisk sjef i Skodje kommune Arne Valaker var alle fornøgde med nyvegen. (Foto: Bygdebladet)*





# *Minnerik vegopning*

Fredag 30. september 1994 vil gå over i historia som ein av dei meir minnerike dagane for dei som deltok då anlegget Lianes – Skorge bru på riksveg 1 utanfor Ørsta vart opna. Denne opninga viste på så mange måtar at Statens vegvesen byggjer vegar for framtida og for den komande generasjonen. Det fine arbeid som er gjort her er alt blitt lagt merke

til og vegen vil i mange, mange år framover vere til glede for brukarane og miljøet omkring. At heile vegopninga var lagt i hendene på den komande generasjonen, understreka óg samarbeidet mellom vegbrukar og vegbyggjar.

Bla om og les meir om vegopninga.

Arnold Hustad måtte ut i ein huldre-svingom.  
Huldra, jo det var Inger Lise Lystad.

# Huldredans og Trolløpning

Trollfar hadde ingen vanskar med å kutte snora. Han fekk god hjelp av trollmor, minstemann og mange andre unge medhjelparar. Under dei fine trollmaskene skjulte skuleelevane Trond Petter Lystad, Torstein Sætre og Ole Ragnar Lystad seg. (Alle foto: Per Tormod Nilsen)

Først smalt det i ura, så bles spelemannen Dagfinn Nupen i luren og fram frå Skorgeura kom både troll og hulder. Opninga av eit nytt stykke riksveg like utanfor Ørsta blei eit minnerik møte med gamle segn og eventyr, det blei eit møte med den lokale kulturen og ikkje minst - opninga blei eit møte mellom gamal og ny tid. Alt satt i scene av dyktige småskulelevar frå Lystad skule i Ørsta kommune.

For aldri tidlegare i Vegvesenet si historie – og den hevdar mange går heilt attende til Magnus Lagabøter si regjeringstid – har anleggsoppsynsmannen måtte ta ein svingom med den lyshåra og vene huldra, og aldri tidlegare har vel heller nokon opplevd at ein trollfamilie har opna ny veg. Men det fekk altså alle som var til stades 30. september vere med på då Statens vegvesen, dei 28 elevane ved Lystad barneskule og liten og stor i Skorgeura Grendalag inviterte til opningslag.

Nokre vegopningar har det vorte på ein dei siste åra, men aldri tidlegare har slikt engasjement og stå-på-vilje blitt lagt for ein dag som alle dei involverte gjorde før og under den minnerike opninga.

Ramma omkring opninga var den aller beste, og det var elevane ved skulen som i all hovudsak gjorde dagen til det den vart. Aller først kom nokre av skuleelevane tilfeldigvis syklande saman med ein av lensmannsbetjentane. Dei lurte på kva som sto på. Svaret fekk dei då medelevane Bernt Hagen, Per Kristian Sætre, Geir Hagen og Stian Lystad heldt talen til dei mange fram-møtte og sa:

– Ver varsame på gasspedalen og tenk på oss når du køyrer forbi. Vi er nemleg dei mjuke trafikantane.

Så var det at det smalt! Ut frå den sagnomsuste steinura kom altså dei tre trolla på rekkje og rad. Bak tusla huldra. Trollfar bar den store øksa over skuldra. Men øksa, som trolla hadde gøymt i ura i mange hundreår var sjølsagt ikkje skarp nok til å kutte kraftig tau. Så det gode kameratskapet med den gamle smeden blei vist til fulle. Så før han tok med seg trollmor og trollungen til klippstaden, la familien turen bort til smeden med ærendet sitt. Smeden var i fullt arbeid og essa var fyrst opp. Og

medan trolla venta på øksa, var det at huldra greip fatt i Arnold Hustad for ein svingom til folketonar frå Dagfinn Nupen.

På klippstaden gjorde trolla jobben. Utan vanskar kappa trollfar den tjukke hampen som ingenting – og vegen vart opna – til stor jubel.

Og i god vegvesentradisjon fekk sjølsagt alle dei første bilførarane kvar sin gule nellik. Vegen er bygd for framtida, for den komande generasjonen, og kva var då meir naturleg enn at det var dei yngste som møtte bilførarane med ei hyggeleg blomsterhelsing.

Samankomsten heldt fram på bedehuset, og hit vart alle som var til stades under trolløpninga inviterte. Det vart servert kaffe og kaker og frå scena underheldt skuleborna med sang og musikk.

– Jo da, seier oppsynsmann Arnold Hustad, dette vart ein minnerik dag. Det lokalmiljøet laga i stand, er noko ein ikkje så lett gløymmer. Både skulen og grendalaget har vore sterkt engasjerte i arrangementet frå start til mål. Men utan den innsatsen rektor og Inger Lise Lystad har lagt ned i førebuingane, trur eg ikkje vi hadde fått opplevd dette.

– Men det er vel du og dine karar som har gjort jobben med vegen. Det har vorte mykje skryt for dei løysingane som er valde?

– Murane langs vegen har fått mange lovord. Steinen kjem ikkje frå Skorgeura slik ein kanskje kan tru. Den har vi henta frå eit massetak. Vi la stor vekt på å få til ein mur som på eit vis vert assosiert med Skorgeura. Når det gjeld utforminga av støyskjermene er det gjort i nært samarbeid med lokalfolket, fortel Arnold Hustad.



Utan hjelp frå smeden, Anders P. Hustad, kunne ikkje trollfar utføre oppdraget sitt.



Bernt Hagen og Per Kristian Sætre fortalte om trolla og minte oss på om kor viktig det er å køyre aktsamt.



Opninga var eit møte mellom gamal og ny tid. Vegen er bygd for framtida, og kva var då meir naturleg enn at det var den komande garde brukarar som helste bilførarane med gule vegvesen-nellikar.



Liten og stor var med på opninga.



Anne Trine Hoel frå vegkontoret delte ut gåver til ungane.



# VI FEKK PRISEN!

– Dette er landskapspleie som tener som eit føredøme for andre veganlegg. Ingen kan køyre forbi utan å sjå at her har planleggjarar og arbeidsfolk vist ekstra omtanke og flid. Val av materiale gjer at vegskråningane fell naturleg inn i terrenget, og vegen er vesentleg vakrare enn før.

Dette sa mellom anna Arne Olav Grimstad, leiar i Ørsta kulturstyre, då han under samankomsten på bedehuset kunne overrekke Ørsta kommune sin Byggeskikkpris 1994 til Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Og vegsjef Eivind Vollset som tok imot prisen, kvitterte med å seie at det å få ein byggeskikkpris er ein noko uvant rolle for Statens vegvesen.

Forslaget om å tildele Ørsta kommune sin byggeskikkpris til Statens vegvesen for det fine veganlegget har vi late oss fortelje kom ifrå lokalt hald.

Forslaget, som ble godt teke imot i kulturstyret, slo straks ut de andre aktuelle kandidatane.

Arne Ola Grimstad, som óg oppfordra Statens vegvesen til å marknadsføre anlegget i ulike samanhengar, takka på vegne av Ørsta kommune og brukarane for ein vakker veg.

Men allereie tidleg sist sommar vart murane oppdaga. Særleg var det turistane som la merkje til dei fine natursteinmurane. I eit lesarbrev i Møre-Nytt står det mellom anna:

«I det vi vel hadde forlatt tettstedet på vei mot Festøy, fikk vi den helt store ferieopplevelsen; den som ingen hadde forberedt oss på. Vi blei oppmerksomme på murene! Og for noen murer! Slike byggverk har vi ikke sett på våre reiser hittil. Vi måtte ut og stryke hendene over steinflatene. Er byggematerialene tilhugget? – det så faktisk slik ut. Finnes det et «oppkomme» av vakre steinklosser i distriktet? Vi antar at de møysommelig er samlet sammen fra skrenter og urer, av en eller flere som har sikkert øye for hvordan de videre skal plasseres.

Men hvem er kunstneren? Hvem er det som tenker ut disse finessene



og hvem er det som setter dem sammen på en slik glimrende måte?», skriv mellom anna dette ekteparet i sine «reiseskildringer».

Men nå var det ikkje berre Statens vegvesen som fikk skryt og vakker omtale. Leiar i Skorgeura Grendalag, Per Gunnar Engtrøen, var ikkje ringare enn at han kalla alle som hadde arbeid på vegen fram på scena. Kvar av dei fekk grendalagets pris som ein helsing frå bygdefolket med takk for vel utført arbeid og godt samarbeid.

## Vakre ord!

Den lokale, men vidkjente musikaren, og det ein kan kalle kulturpersonlegdom, Dagfinn Nupen var ein av dei mange som var med på å gjere opningsdagen så vellukka. Det er ikkje kvar dag vi i Vegvesenet får så vakre ord som vi fekk frå Dagfinn Nupen etter opninga. Her er det han skriv:

«Takk for sist, for ein hyg-



gjeleg dag i samband med vegopninga ved Skorgeura.

Sidan eg reiser omkring ein del, får eg godt høve til å samle inntrykk frå ymse miljø og tilskipingar. «Trollopninga» høyrer med i «toppdivisjonen», og hermed sender eg mine beste karakterar til dykk i vegstellet for ypparleg regi – og fantasi, som dei kan dele med Lystad skule og grendalaget.

Eg er elles overtydd om at denne markeringa vert hugsa svært positivt, der dei frammotte fekk med seg verdiar for ettertida – verdiar både frå gamal og ny tid hand i hand!

Takk for innbydinga, for oppgåva eg fekk og eg seier berre: Sats, og bruk den lokale kulturen som er ein ressurs vi notidsmenneske treng, og har bruk for.»

*Dagfinn Nupen var med på å gjere dagen så minnerlk. Og for dette kvitterte han med å sende oss ei helsing med vakre ord som takk for arrangementet.*

## MILLIONAR GA KJEMPEFIN VEG

Bakgrunnen for at parsellen Lianes-Skorge bru på riksveg 1 vart bygd om, var mellom anna at strekninga var smal, den hadde mange avkjørslar og det var ikkje noko gangvegsamband her. Vegbreidda var mellom 5,5 og 6,0 meter. Årsdøgntrafikken lå på 2 600, med eit høgt innslag av tunge køyretøy.

Totalkostnadene for prosjektet er 22 millionar kroner. Det er bygd totalt 1 970 meter veg og 1 810 meter gang- og

sykkelveg. Vegbreidda er auka til 7,5 meter.

Det er elles bygd om lag 3 000 kvadratmeter tørrmurar til ein kostnad av 550 kr pr. kvadratmeter, og det er sett opp 320 løpemeter stabbestein langs gang- og sykkelvegen og langs avkjørslene. Nokre meter støyskjermer har det og vorte bygd. Nærare bestemt er det bygd 177 løpemeter støyskjermer som er 2 meter høge. Det er gjort for å få til eit best mogleg bumiljø for dei mest støyutsette bustadene. Øvst på støyskjermane er det montert

eit 0,5 meter høgt plexiglassfelt for å mjuke opp inntrykket av å vere inne-sperra – og samstundes for å ta vare på ei effektiv støyskjerming.





**Langt igjen til  
full likestilling?**

# Full likestilling – en framtidvisjon

Full likestilling i Statens vegvesen er muligens – om det i hele tatt er et mål – mer en framtidvisjon. Jeg kan ikke se at dette målet er uttrykt i etatspolicyen vår. I dag er ingen kvinner vegtjenestemenn i Møre og Romsdal, og med et mål om at 1 av 10 nytilsette vegarbeidere skal være kvinner (10 %), oppfatter jeg ikke at vi i dag har noe mål om full likestilling. Vi har derimot fått mål om en noe jammere kjønnsfordeling. Jeg tror at en omfattende holdningsendring, som i neste omgang fører til stor endring i rekruttering til skoleverket, er en forutsetning for tilnærmet full likestilling.

Det er administrasjonssjef Knut Nauste som svarer dette på spørsmålet om hvor realistisk han tror målet om full likestilling er i Statens vegvesen.

Det er en kjennsgjerning at Statens vegvesen Møre og Romsdal og etatene i landet ellers, har få kvinner i ledende stillinger, i rene vegtjenestemannsstillinger, i arbeidslederstillinger eller som saksbehandlere. Når likestillingsdebatten går, kastes det fram mange påstander i begge retninger. Mellom annet er det framsatt utsagn i egne rekker om at Vegvesenet ikke er en legitim debatant i samfunnsdebatten fordi vi er en mannsdominert organisasjon.

– Oppfatter du dette som en riktig påstand,... eller?

I forbindelse med debatten om likestilling, og i forbindelse med likestillingsarbeidet som nå foregår i etaten, blir det sagt at 50 % av Vegvesenets brukere er kvinner. Det blir også påstått at kvinner har noe andre prioriteringer i vegspørsmål enn menn har. Vi vet at kvinner er mer opptatt av trafikksikkerhet, miljø og vegvedlikehold enn hva menn er. Teoretisk kan vi vel tenke oss at bedre kvinnerepresentasjon i etaten vår, ville kunne gi annerledes prioriteringer i vegspørsmål og derfor økt legitimitet i samfunnsdebatten.

– Videre kan det vel også gjøres betraktninger om at økt kvinnerepresentasjon i seg selv vil føre til økt legitimitet på grunn av representativitet. Dette kan for eksempel skje ved prioritering av vedlikeholdsoppgaver og f.eks. på trafikkrettede vedlikeholdsoppgaver framfor nyanlegg.

Knut Nauste er altså ikke i det minste tvil om at målet om full likestilling er vanskelig å nå. Likevel

er det ingen grunn til å gi opp forutsetningen om å komme så nær målet som mulig. Flere virkemidler kan tas i bruk. Han sier at i prinsippet kan likestillingsmålet nås på flere måter, enten ved rekruttering eller ved prioritering av kvinner internt. Målet kan også oppnås ved tildeling av rekrutteringsfremmende oppgaver eller verv og gjennom større kompetansegivende tiltak.

Når det gjelder å nå målet om full likestilling gjennom rekruttering, utdyper han dette ved å si: – Skal vi nå målet om likestilling gjennom rekruttering, er vi avhengig av holdninger i samfunnet og tilgang på søkere, samt etatens attraktivitet. Rekrutteringsmålene ved nytilsetninger er på mellom 10 og 35 % kvinner. Men antall ledige stillinger har vært svært få i alle stillingsgrupper hos oss, og tilgangen på kvinnelige elever og studenter i vegvesenaktuelle fag er lav. Konklusjonen er derfor at likestillingsarbeid gjennom nyrekruttering er en langsom prosess.

– Hvilke virkemidler kan vi sette inn for å få en fortløpende prosess?

– Det etaten kan gjøre er å påvirke søkningen til skoleverket og passe på at det ikke stilles for høye faglige krav til den som ønsker seg inn i etaten. Men da beveger vi oss mot spørsmålet om radikal kjønnskvolter er nødvendig for å nå likestillingsmålet. På kort sikt kan vi svekke faglige krav i utlysningen for å oppnå et mål som kan være veldig viktig på lang sikt. Møre og Romsdal merker seg ellers ut som et fylke med ingen søkere til vegtjenestemannsstillinger og svært få søkere til arbeidsledere og til saksbehandlerstillinger.

– Men blir Statens vegvesen mer meningsberettiget for de vi er satt til å betjene dersom det blir tilført flere kvinner?

– Teoretisk sett ja. I Vegvesenet har vi arbeidsplasser på alle nivåer hvor tilsatte har større eller mindre mulighet til å påvirke sin oppgave eller arbeidssituasjon. Dersom representasjonsgrunnlaget har noe for seg, skal vel det at vi har både kvinner og menn på et arbeidssted hvor vi møter publikum, føre til at alle føler seg mer vel til rette.

Søkerlista for de nye avdelingslederstillingene er i skrivende stund kjent. Totalt sett i landet var det få kvinnelige søkere, og i Møre og Romsdal var det ingen kvinnelige søkere til de nye stillingene.

Er ikke Vegvesenet en legitim debatant i samfunnsdebatten fordi vi er en mannsdominert organisasjon?



Kommer fraværet av kvinnelige søkere av mangelen på kandidater?

– Ja, det kan se slik ut fordi det er få kvinner med omfattende erfaring i lederstillinger og mellomlederstillinger.

I neste runde skal det tilsettes folk på mellomledernivå. Til disse stillingene forventes kanskje flere kvinnelige, men har Statens vegvesen kompetansebyggende tiltak eller har vi et opplæringsprogram for å kvalifisere kvinner til mellomlederstillinger?

– Får vi flere kvinnelige mellomledere må vi tro at opplæring ikke blir mangelvarer. Gjennom samlingen om lederrekruttering har det kommet fram at de fleste av landets 19 vegkontor påpeker at muligheten er klart mye større til å få kvinner som seksjonsledere enn avdelingsledere. Flere vegsjefer uttrykker da også vilje til å benytte muligheten.

– Hvilke virkemidler har vi for å kunne nå målet om full likestilling?

– Likestillingsmålet kan vi for eksempel nå gjennom rekrutteringsfremmende tiltak.

Rekrutteringsfremmende tiltak kan være påvirkning av ungdommer eller annet holdningsskapende arbeid. Men også hvordan utlysningene utformes eller hvordan vi henvender oss til kvinner når ledige stillinger lyses ut er virkemidler som kan brukes. I tillegg er det også fullt mulig å prioritere kvinner ved tilsetninger. Karrierefremmende tiltak er et annet virkemiddel. Her kan det å tildele kvinner jobbfremmende oppgaver, hospitering, prioritere ved opplæring eller tildele kvinner større kompetansegivende tiltak være virkemidler som kan brukes for å nå målet om full likestilling, sier administrasjonssjef Knut Nauste.

*Gir Statens vegvesen kvinner og menn like muligheter til å utvikle sine evner og like muligheter ved nyansettelser?*

Kurt Lødøen, avdelingsingeniør:

Ut fra den kjennskap jeg har til dette tror jeg svaret må bli ja.



# Kvinner er lønnsomt!

**H**er en dag tok jeg meg en liten runde på vegkontoret og spurte tre menn om hva de mente om likestilling i Statens vegvesen. Alle tre var helt klar på at det er for få jenter i de tekniske fagene i Vegvesenet i Møre og Romsdal. De mente også at mulighetene burde være like for ansatte i samme stillingskategori og holdningene som etaten har til kvinner i mannsdominerte fag må endres.

Mye av dette er på gang, men det går i «fotgjengerfart». På vegkontoret er det tre jenter i mannsdominerte fag. Det er ingen (!) jenter i vegarbeidsdrifta eller på anlegg. Vi ligger etter de fleste vegkontorene på dette området. Dette skal vi ha klart for oss når vi har nyansettelser, tar inn sommerhjelp, praktikanter, vikarer, lærlinger osv.

Vi kan spørre oss hvorfor det er så viktig at det blir flere kvinner i de mannsdominerte miljøene i Statens vegvesen? Svaret er ikke så enkelt som at miljøet blir bedre og annerledes dersom det kommer flere kvinner inn. Nei, det vil faktisk også være lønnsomt for etaten. Nyten ved å satse på kvinner i etaten og i lederstillinger kan være følgende:

- kan motivere medarbeidere bedre enn menn
- helhetstenking – balanse
- høyere produktivitet – bedre utnyttelse av ressursene
- mer omsorg – støtte – oppmuntring
- mer kreativitet og dynamikk
- mer tillit og åpenhet
- mer fornøyde kunder
- Statens vegvesen blir en mer attraktiv bedrift

Dette er en del av de positive erfaringene andre bedrifter har hatt. Det er derfor en myte at kvinner ikke er lønnsomme. En av avdelingslederne som deltok på likestillingskonferansen på Leangkollen i september, kom med følgende utsagn på konferansens andre dag: «... jeg har ganske nylig innsett at kvinner i ledelsen lønner seg ...».

Ser vi rundt oss, er samfunnet i endring. I 1963 var 14 % av kvinnene ute i arbeidslivet, i 1993 var andelen økt til 73 %. Det er ikke en selvfølge lengre at kvinnen har eneansvar for unger og hjem. De aller fleste menn er i dag med på den daglige drift av bedriften A/S Hus og familie. Samfunnet er så absolutt i endring, Statens vegvesen er også i endring. Oppfordringen til våre ledere må være; Gi jentene sjansen, det vil lønne seg!



Anne Kari Pedersen meiner likestillingsarbeidet går i «fotgjengerfart».

Anni Kari Pedersen

**Gir Statens vegvesen kvinner og menn like muligheter til å utvikle sine evner og like muligheter ved nyansettelser?**

Irene Veбенstad, førstesekretær:

Ja, jeg tror det.



# Alene blant menn!

**T**hea Solholm er en av de mange kvinnene i Vegvesenet som arbeider i et mannsdominert miljø. Faktisk er hun den eneste representant for «det svake kjønn» på utleiekontoret på maskinavdelinga. Legger vi til at blant de rundt 70 menn på vegsentralen på Årø finner vi bare 6 kvinner, så skulle det kanskje understreke kvinnemangelen i Statens vegvesen.

– Jeg er ikke merket av å jobbe i det som kanskje kan oppfattes å være et «manneyrke», og jeg er heller ikke opptatt av at jeg har mitt virke blant mange menn. Jeg blir tatt godt vare på, får stadig nye oppgaver og møter respons for det jeg gjør. Mine erfaringer er altså bare gode, sier hun, og legger til, men, selvfølgelig er det godt å ha de få jentene som jobber her rundt seg.

Thea Solholm slår altså fast at trivselen er stor. Samtidig slår hun også ihjel myten om at kvinner er mindre lønnsomme enn menn når hun sier at; – jeg tror at både kvinner og menn som har kvalifi-

kasjoner for den jobben de er satt til, i samme grad gjør jobben sin godt, og slik er like lønnsomme. La meg videre legge til at et godt arbeidsmiljø er avhengig av så mye, og en naturlig fordeling mellom kjønn på arbeidsplassen er sikkert bare positivt.

– Men du, i hvilken grad bør stillingsbenevnelser endres ved utlysning for å sikre flere kvinnelige søkere?

– Der stillingsbenevnelser kan gjøres kjønnsnøytral bør det selvsagt skje. I utgangspunktet tror jeg ikke at stillingsbenevnelser er bestemmende for fordelingen mellom kjønn i søkermassen. Den har mer å gjøre med at kvinner og menn fremdeles i stor grad velger tradisjonelt når det gjelder utdanning og arbeid. Selv om vi ser en tendens i retning av utjevning på dette område, tror jeg likevel ikke at vi vil komme dit hen at vi gjør like yrkesvalg.

– Er likestilling en forfordeling av et bestemt kjønn?

– Kjønnskvotering er en forfordeling av kjønn, ja, mens likestilling oppfatter jeg som det å bli vurdert ut fra kvalifikasjoner uavhengig av kjønn.

– Hvor godt kjenner du til likestillingsarbeidet som foregår sentralt og i Møre og Romsdal?

– Det må bare bekjennes at jeg har altfor dårlig kjennskap til arbeidet som foregår på dette området. Jeg vet at det skal være laget et hefte om likestillingsarbeidet i etaten vår, men det heftet har jeg ennå ikke lest. Når det gjelder hvilke muligheter kvinner har for å kvalifisere seg til høyere stillinger, vet jeg at det finnes muligheter og ordninger for videreutdanning til å øke egen kompetanse for å kunne kvalifisere seg til høyere stilling, sier Thea Solholm.

*Thea Solholm forteller at hun trives på arbeidsplassen sin og ikke føler seg preget av mannsdominans.*

**Gir Statens vegvesen kvinner og menn like muligheter til å utvikle sine evner og like muligheter ved nyansettelser?**

Terje Josefsen, avdelingsingeniør:

Det skulle bare mangle!



# Likestillingsarbeid i Statens vegvesen

Likestillingsutvalget i Statens vegvesen Møre og Romsdal ble dannet sommeren 1991, og ble representert med Knut Nauste, Else Karin Flisnes og Johan Sudmann fra ledelsen, Ruth Myklebust fra AF, Torild Wirum fra YS og Marie Skomsøy Røsand fra NAF.

Ruth Myklebust er i 1994 blitt skiftet ut med Anni Kari Pedersen, som også sitter som leder av utvalget.

Alle er valgt inn for en periode på 2 år i gangen.

Første møte ble holdt den 15. oktober 1991, og vi har siden hatt 2-3 møter pr. år.

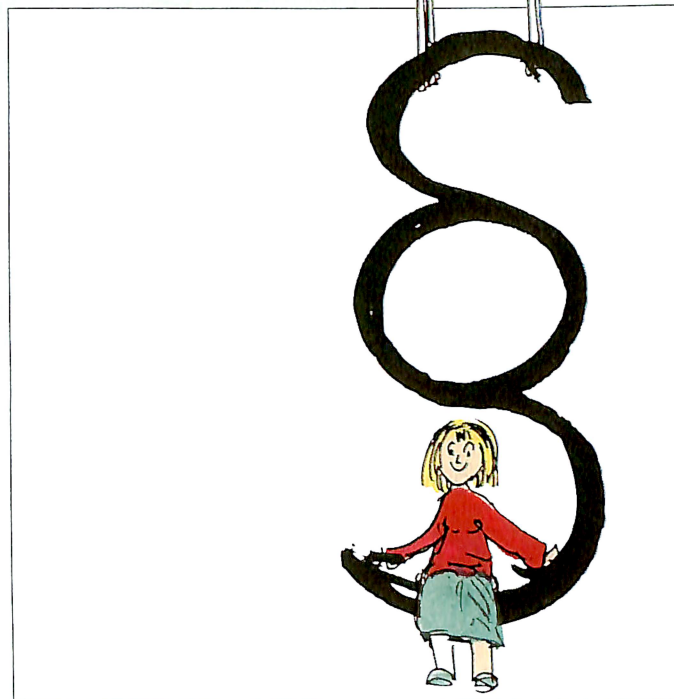
Likestillingsutvalget har de to første årene ligget «litt lavt i terrenget» for å finne vår plass i etaten. Vi ønsker å komme mere på banen i fremtiden, spesielt nå i tiden frem til «Det nye Vegvesenet». Vi tenker her på nyttilsetninger og omfordeling av eksisterende stillinger og på lederstillinger. Som kjent er det for få kvinnelige ledere i dag.

Formålet med likestillingsarbeidet er på sikt å fremme likestilling mellom kjønnene, bedre yrkesforholdene for det kjønn som er underrepresentert, med særlig vekt på å bedre kvinners stilling. Dette gjelder såvel den totale kjønnsfordeling i etaten, som kjønnsfordeling innen de forskjellige stillingsgrupper.

Omtrent halvparten av vegens brukere er kvinner, og vi vet at kvinner og menn har ulikt syn på samferdsel, derfor er det også viktig at kvinner er med blant beslutningstakerne. Med bakgrunn i dette har likestillingsstrategien for Statens vegvesen i perioden 1994-1997 som hovedmål at kvinneandelen ved nyttilsetninger skal være:

- Vegarbeidere 10 %
- Oppsyn 30 %
- Tekniske stillinger 35 %
- Inntak lærlinger 20 %
- Praktikanter 30 %
- Lederstillinger 35 %

I Statens vegvesen er det mange kvinner ansatt i kontorsektoren, men veldig få har fått muligheten til å komme i ledende posisjoner. Vi har ca.



1 av 15 ledere som er kvinner, og dette sikrer ikke noe større mangfold i beslutningsprosessene.

I løpet av de neste 15 årene vil ca. halvparten av lederne i etaten være skiftet ut, og det betyr at vi har en unik mulighet til å få endret dette bilde, men vi må alle være med på å legge forholdene til rette. Her må kvinner i etaten få muligheten til støtte til etterutdanning og likestillingsstønad.

Ønske for fremtiden er at alle uansett kjønn, skal ha lik mulighet til å komme i ledende stillinger. Dette vil føre til en bedre arbeidsplass å være på for alle ansatte.

Marie Skomsøy Røsand

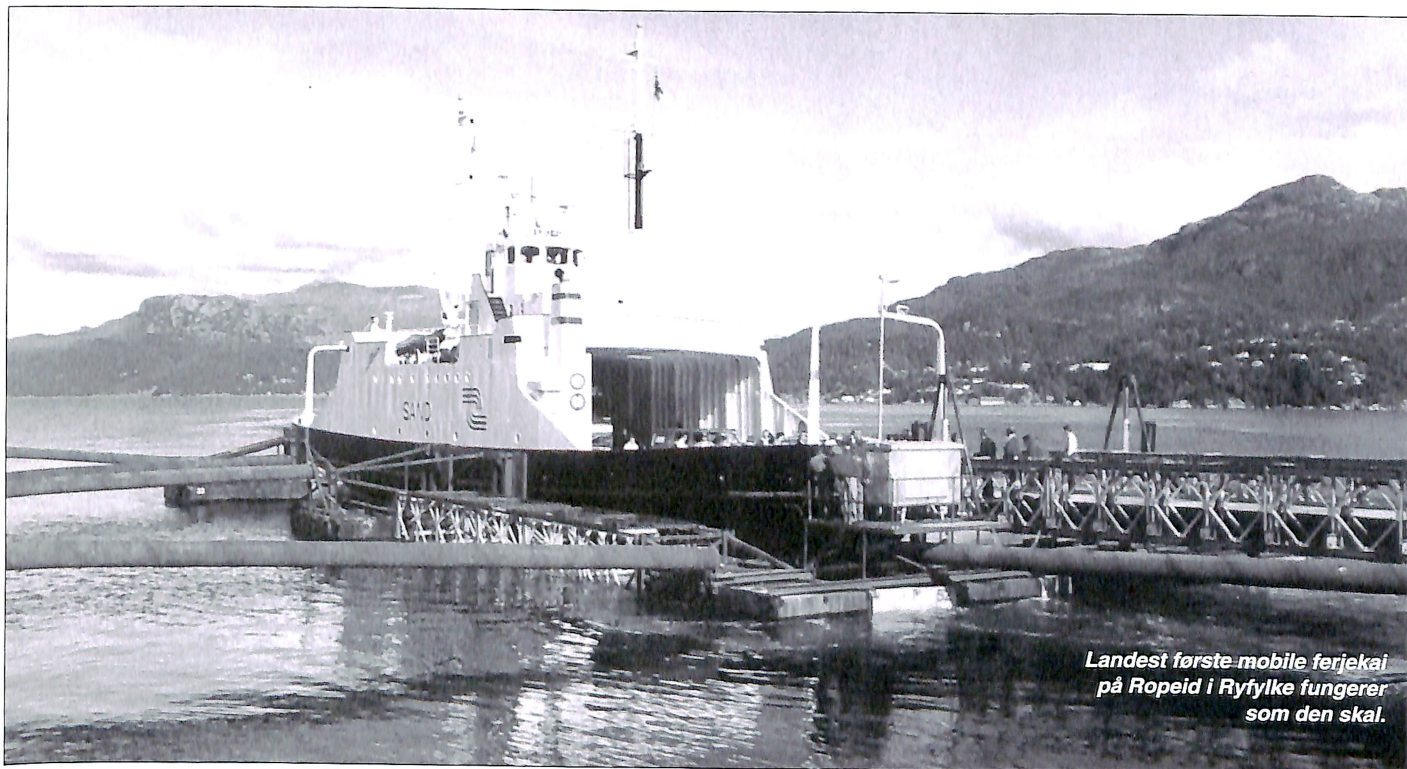
**Gir Statens vegvesen kvinner og menn like muligheter til å utvikle sine evner og like muligheter ved nyansettelser?**

Evelyn Eriksen,  
konsulent:

Ved ansettelser praktiseres likestilling fullt ut. Jeg kan heller ikke se at det gjøres forskjell mellom kjønnene når det gjelder muligheten til videreutdanning i etaten.



# FUNGERER GODT!



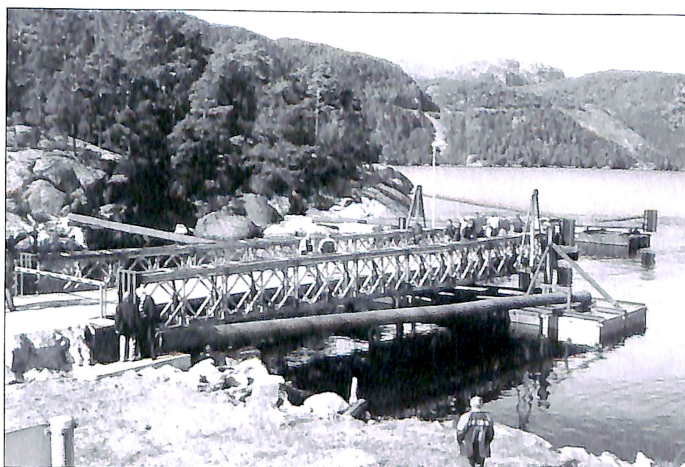
*Landets første mobile ferjekai på Ropeid i Ryfylke fungerer som den skal.*

**Prøveprosjektet «Mobil ferjekai» har så langt vist seg å fungere godt.**

**Det er ikke avdekket større mangler ved kaia, men noen mindre konstruksjonsforbedringer er likevel gjort, forteller Vegdirektoratets ferjekairådgiver Leonhard Dahl.**

Den mobile kaia, som er den første av sitt slag i landet, er resultat av et langvarig samarbeid mellom Statens vegvesen, Forsvaret og Den sivile beredskapen. Ferjekaia som er produsert ved Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt plateverkstedet på Årø utenfor Molde, ble montert på Ropeid i Sand kommune i Rogaland i september. Kaia er bygd opp omkring et såkalt Bailey underfloat-system, den er 27 meter lang og har en kjørebredde på 3,8 meter. Til kaia er det brukt spesialkomponenter for 1,2 millioner kroner og i tillegg en del reservebrumateriell.

– Jo da, vi har all grunn til å si seg fornøyd med prosjektet så langt. Monteringen gikk som vi hadde planlagt, og vi har ikke støtt



på vanskeligheter i drifta, sier Leonhard Dahl og legger til at det er hyggelig at brukerne, mannskapet på ferjene som trafikkerer sambandet Ropeid-Sand, ikke har kommet med negativ kritikk til løsningen.

– Heller tvert om. Mannskapet gir uttrykk for å være godt fornøyd med

*Skaffes det midler tror Leonhard Dahl at det kan bli bygd flere mobile ferjekaier av denne typen.*

løsningen. Den sivile nytteverdien mener jeg her har kommet sterkt til uttrykk.

– Prosjektet har altså vist seg å være vellykket. Vil det bli bygd flere mobile ferjekaier?

– Det er grunn til å tro at

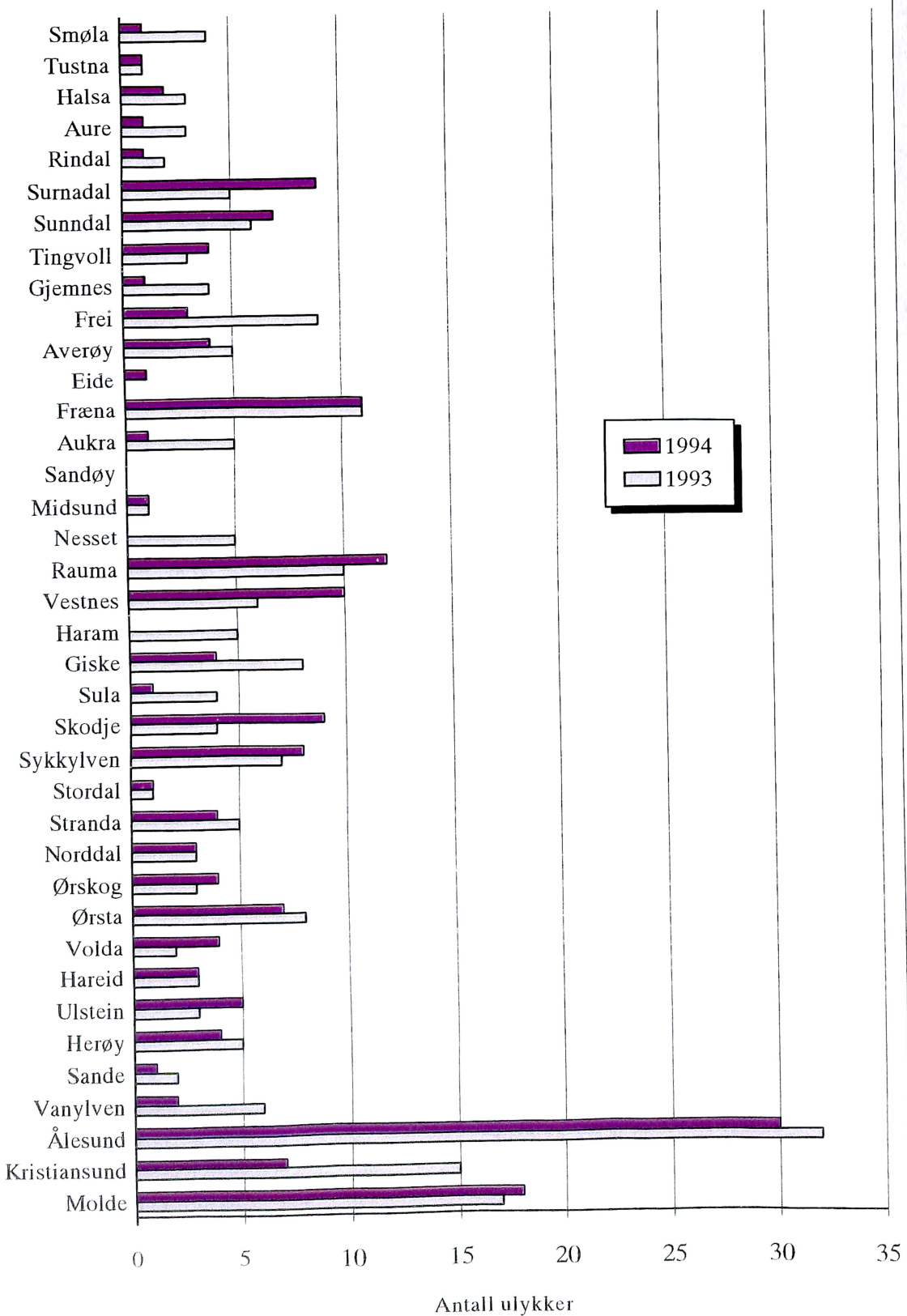
så snart det kan skaffes midler til å bygge flere kaier av denne typen, kommer samme konstruksjon til å bli brukt, men riktig nok med mindre endringer. Behovet for denne type kai, mener jeg er større enn den ene vi har bygd og som vil bli lagret i Møre og Romsdal etter at den i denne omgang har gjort sin tjeneste.

Er det flere oppdrag på beddingen?

– Ropeid ferjekai skal bygges om. Det ser ut som at det blir aktuelt at ferjekaiseksjonen fra Møre og Romsdal vil delta med tre mann i denne ombygginga, som vil gi permanent ferjekai på Ropeid. Ombyggingperioden vil strekke seg fra 10. januar 1995 til ca. 1. april, forteller Leonhard Dahl.



Personskadeulykker i trafikken i Møre og Romsdal første halvår 1993-94 fordelt på kommuner



# Færre ulykker men fleire skadde

Talet på personskadeulykker i Møre og Romsdal i første halvår 1994 syner ein nedgang på 14 % samanlikna med same periode i 1993. Det er ikkje enkelt å peike på klare årsaker til nedgangen.

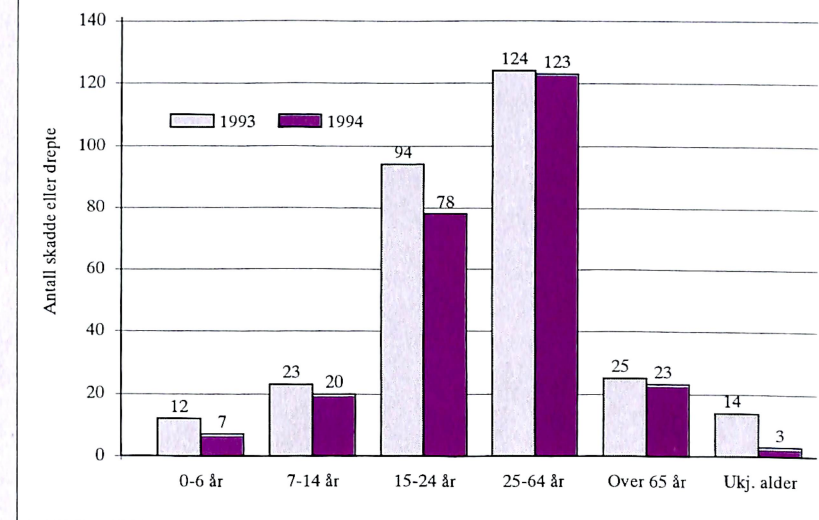
– Men, seier avdelingsingeniør Anni Kari Pedersen ved trafikk- og miljøseksjonen ved vegkontoret, dei største, er blant ungdom mellom 15 og 24 år. Samanlikna med 1993 syner granskinga ein reduksjon i denne aldersgruppa på 18 %. Vi trur at det trafikktryggingsarbeidet som er retta spesielt mot ungdom kan ha ein effekt i denne samanheng.

I første halvår 1994 vart 254 personar skadde eller drepne i trafikken i Møre og Romsdal. Gjennomsnittet for åra 1991-1994 var 272. Granskinga som miljø- og trafikkseksjonen har gjort, syner vidare at det i år er fleire skadde og drepne for kvar ulykke enn i same periode i fjor.

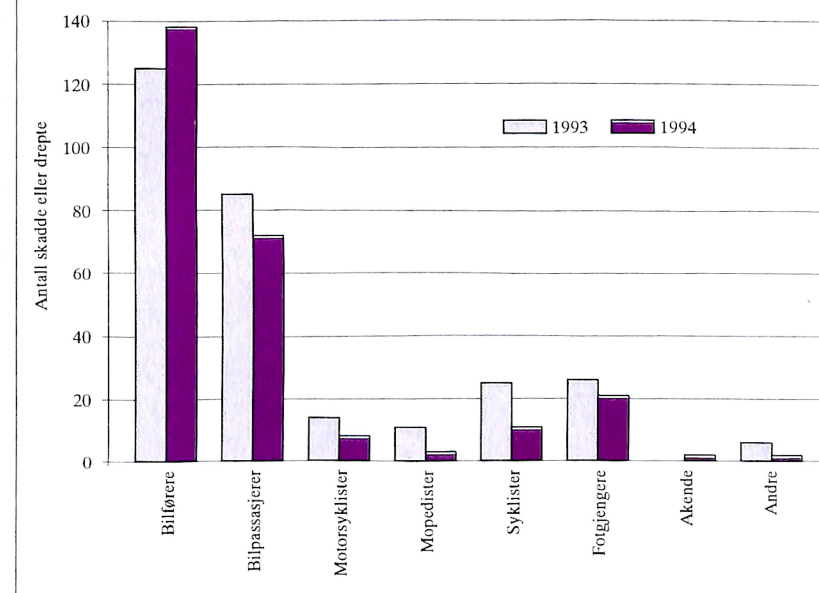
– Medan 60 personar vart skadde i trafikken på Nordmøre første halvår i fjor, er tala for same periode i år 41 skadde. I Romsdal er dei tilsvarande tala 55 og 52, medan talet på skadde på Sunnmøre er redusert frå 101 første halvår i 1993 til 89 første halvår i år.

– Sjølv om talet på trafikkulykker har gått kraftig ned i til dømes kommunane Frei, Haram, Nesset og Giske, opplever vi på den andre sida ei markant auke i kommunane Vestnes, Skodje og Surnadal, fortel avdelingsingeniør Anni Kari Pedersen.

Skadde eller drepte i trafikken i Møre og Romsdal første halvår 1993-94 fordelt på aldersgrupper.



Skadde eller drepte i trafikken i Møre og Romsdal første halvår 1993-94 fordelt på trafikantgrupper.



## INSPIRERANDE PRIS, SA JAN OVE

– Dette var svært gledeleg og overraskande. Trafikktryggingsprisen 1994 vart heilt sikkert inspirere meg til å halde fram med arbeidet mitt. Men den viktigaste inpirasjonskjelda er likevel alle dei menneska eg er blitt kjent med under arbeidet både for trafikkløysingar og alle dei andre eg har møtt under vegs.

7-årige Jan Ove Harsjøen kvitterte med etter at han hadde motteke Trafikktryggingsprisen 1994 på Fylkestinget tidlegare i haust.

Det var fjerde gong at trafikktryggingsutvalet i Møre og Romsdal delte ut prisen som er på 10.000 kroner.

Jan Ove Harsjøen er sjølv eit trafikkoffer. Han var ikkje meir enn 16 år då han vart utsett for ei alvorleg ulykke. Slik fortel han sjølv om hendinga som gjorde ein livsfrisk ungdom lam og lenka han til rullestolen for resten av livet:

«Eg var nettopp blitt 16 år, og førarkortet for lett motorsykkel låg i bakklomma mi. Ein planlagt køyretur frå heimstaden og nokre mil på kjente vegar endte i grøfta i ein skarp sving.»

– Jan Ove er ein spesiell person. Alt i sjukesenga starta han å planleggja framtida. Som eit døme på kva for en ressursrik person han er, kan eg fortelje at tre år etter ulykka kula han som 19 åring flytte inn i eiga husvere. Dei siste sju åra har han vore sjuve drivkrafta i «Ikkje tøft å vere død» kampanjen på Sunnmøre. Han seier at han nei når nokon vil ha han til å stille opp for saken han brenn for. På eige initiativ har han sett i verk aksjoner blant russen og han arbeider og reiser rundt med budskapet sin i nabofylket Sogn og Fjordane. Legg vi til at Jan Ove seier nei når han vert spurt om å gjere ein innsats i trafikktryggingsarbeidet, skulle det meste vere sagt om ein verdig prisvinnar, sa Arne Dyrhol, leiar av samferdselsutvalet og den som overrekte prisen.

Kva seier så hovudpersonen sjølv?  
– Først og fremst vil eg takke medspelarane mine. Utan dei hadde eg ikkje kunne halde på som før!



Jan Ove Harsjøen fikk Trafikktryggingsprisen 1994. Den var overrekket av leiareren i samferdselsutvalet, Arne Dyrhol (t.v.). (Foto: Pål Austnes)

# Ørsta veg- og biltilsynsstasjon OPNA!

Det skulle altså gå meir enn 14 år frå Biltilsynet Ørsta vart etablert i midlertidige lokale til dei tilsette kunne ta i bruk ny og moderne stasjonsbygning. I alle fall, opptakta til eigen biltilsynsstasjon for Søre Sunnmøre vart gjort i brev frå tidlegare vegsjef Arne Inge Torvik til Vegdirektoratet i 1972. I brevet vart det mellom anna nemnt at ut frå utviklinga ville det vere naturleg med ein stasjon i Ørsta/Volda-området. Den kombinerte veg- og biltilsynsstasjonen i Hovdebygda er den første av sitt slag i fylket.



Biltilsynet Ørsta vart oppretta 2. juni 1980, og stasjonen skulle tena kommunane Ørsta, Volda, Vanylven, Ulstein, Herøy og Sande. Kontorlokala var Moelvenbrakker og kontrollhall vart leigd av vegstasjonen. Dei mellombelse Moelvenbrakkene vart plasserte på tomte staten kjøpte nokre år tidlegare.

Då verksemda kom i gang hadde stasjonen tre tilsette i tre brakker. Aktiviteten og arbeidsmengda auka. Det gjorde òg talet på tilsette som først auka med tre og så til åtte nokre år seinare. Etter kvart vart det òg trangt om plassen, og fleire Moelvenbrakker kom

på plass. I 1990 fekk dei tilsette det som vart oppfatta som sikre signal frå Vegdirektoratet om at draumen om ny stasjon skulle bli verkeleg.

Planarbeidet for eit fellesbygg for biltilsynet og vegdrifta vart ferdige ut på våren 1992. Byggjearbeidet tok til 1. mars 1993. Bygget vart ferdigstilt april 1994, og grøntanlegga vart ferdige i juli 1994.

Det er eit funksjonelt og fint bygg som ligg på Hovden i Ørsta kommune. Grunnflata er på om lag 1 250 kvadratmeter, og bygget inneheld kontrollhallar og kontoravdeling. Bygget er delt inn i

Den nye Ørsta veg- og biltilsynsstasjon blei tatt i bruk i april. Det er eit praktisk byggverk som forutan biltilsynet òg huser administrasjonen til Ørsta vegstasjon.

tre delar – vognhallar, mellombygg og administrasjonsbygg – som kvar for seg har fått sitt funksjonelle uttrykk. Vognhallane har tre soner som står fram kvar for seg på grunn av dei kvelva taka. Kontrollhallane er utstyrte med det nyaste kontrollutstyret som er på marknaden i dag. Dette gjer arbeidet lettare for dei tilsette samstundes som resultatet av kontrollen er optimal. Administrasjonsbygget har kontor mot aust og vest og med ein sentralt plassert ekspedisjon for biltilsyn og vegstasjon.

Totalt sett er bygget forma slik at det gjev uttrykk for dei ulike funksjonane det inneheld. For å binde dette saman er det brukt ein sterk raud farge på dører, vindauge og på somme veggfelt. Elles er bygget halde i en nøytral lys grå farge. Alt utstyret, både inne og ute, er det nyaste som er på marknaden. Ikkje minst kjem dette til uttrykk i kontrollhallen, og i biltilsynet er ein sikker på at resultatet av kontrollane no vil bli optimal.

Prosjektkostnadene er på vel 20 millionar kroner.

T.v.: Vegmeister Sigmund Kleppe og stasjonssjef Helge Idar Vartdal er gode «samboere».

T.h.: Kontrollhallane er utstyrte med det nyaste som er på marknaden.



## EN STASJON FOR «DET NYE VEGVESENET»



Stasjonssjef Helge Idar Vartdal og vegmeister Sigmund Kleppe (under) fikk overrakt kunst med lokal tilknytning fra vegsjefen og vegkontoret i Molde.



Stasjonssjef Helge Idar Vartdal og vegsjef E. Vollset til de rundt regnet 60 innbudte gjestene under den offisielle overleveringa av Ørsta veg- og biltilsynsstasjon i oktober.

Rundt regnet 60 gjester var til stede under overleveringa og lunsjen senere på dagen.

Det var prosjektleder Stein Rognlien fra Statsbygg som stilte bygget til disposisjon for Vegdirektoratet. I sin hilsen takket han for det gode samarbeidet på alle ledd fra planleggingsfasen, opp gjennom byggefasen og til ferdigstillingen. Stein Rognlien var heller ikke i tvil om at bygget og samordninga mellom biltilsynet og vegstasjonen vil ha en positiv effekt på publikum.

Overingeniør Ingolf Budeng hilste på vegne av Vegdirektoratet, og han kunne fortelle at stasjonen i Ørsta var den andre fellesstasjonen som Statsbygg har stått for som byggherre og som han har vært med og åpnet etter at avtalen om byggherreansvaret mellom Statsbygg og Vegdirektoratet ble undertegnet sommeren 1993. Støren veg- og biltilsynsstasjon i Sør-Trøndelag var den første, og det plan-

– Nå er de vanskelige venteåra over. Vi har fått en flott moderne stasjon med topp tilbud til såvel kundene våre som de som har arbeidet sitt her. Om vi ikke nå klarer oppgavene våre godt nok her kan det vanskelig skyldes arbeidsforholdene. De kan vanskelig bli bedre. Vi gleder oss over det.

legges bygging av fellesstasjoner i Egersund, Arendal, Kongsberg, Kongsvinger og Haugesund. – Jeg har vært rundt og sett litt på bygget her og førsteinntrykket er godt. Den håndverksmessige utførelsen synes å være usedvanlig god, noe som utvilsomt har bidratt til å skape et godt arbeidsmiljø for de ansatte, sa Budeng.

Vegsjef E. Vollset sa vidare i sin tale at det ikke bare er biltilsynet som har fått det som de skal ha det. Også de som stiller med vegene, vegmesteren og hans folk, og anleggsledelsen i området har fått moderne, fine kontorer og det gode er at de har gått sammen med biltilsynet.

– Vi har altså fått en kombinert veg- og biltilsynsstasjon slik vi etter hvert skal få det overalt. I «Det nye Vegvesenet», som det nå arbeides med å utforme og gjennomføre, skal ikke lenger drift av vegnettet og biltilsynets oppgaver skilles som hittil i hver sin avdeling. Hele det trafikkfaglige miljøet vil etter omorganiseringa bli samla på trafikkavdelinga. Et så vidtfamnende ansvars- og arbeidsområde vil også kreve en sterk og vel utbygd uteorganisasjon. Dette skal vi etter opplegget få ved de nye distriktsstasjonene med en felles ledelse av de oppgavene dagens biltilsynsstasjon utfører og det vegmesteren og hans folk står for. Disse stasjonene, som vi altså får en av i Ørsta, skal få delegert ansvar for oppfølging av vegnettet, trafikkavdeling, kjøretøypark og førerprøver i sitt distrikt. Ved stasjonen vil det bli opprettet distriktslederstillinger som skal dekke en biltilsynsstasjon og ett eller flere vedlikeholdsområder på myndighetssiden.

– Ved stasjonen her i Ørsta er de ytre forhold lagt godt til rette for den nye organisasjonsmodellen, sa vegsjef Vollset.

Under lunsjen senere på dagen takket stasjonssjef Helge Idar Vartdal på vegne av de ansatte for bygget. Han slo straks fast at etter mange, foreløpige år i en midlertidig brakketilværelse, var det godt å kunne flytte inn i ny-stasjonen.

– Vi synes nå selv vi har fått en fin stasjon. Publikum har funnet seg til rette, vi trives, planløsninga er god og utstyret fungerer som forutsatt. Jeg vil få takke Statsbygg og Vegdirektoratet, entreprenører og byggeledelse for at vi brukere har fått være med på prosjekteringa og byggemøtene og slik fått følge prosessen på nært hold fra start til mål. Vi ansatte vil etter beste evne ta godt vare på bygget og utstyret slik at Ørsta veg- og biltilsynsstasjon skal bli til glede og gagn for alle, avsluttet Helge Idar Vartdal.

En overlevering med gavedryss hører med. Under selve overleveringa i stasjonsbygninga, overrakte Statsbygg sin tradisjonelle nøkkel til brukerne. Til stasjonen vanket det både vimpler, platter, veggur og store blomsteroppsettser. Fra vegsjefen, fra de fire andre biltilsynsstasjonene og fra vegkontoret i Molde fikk stasjonen overrakt flere maleri, grafiske blad og akvareller.



Overingeniør Ingolf Budeng hilste fra Vegdirektoratet....



og Statsbyggs prosjektleder Stein Rognlien takket for oppdraget.



«Hva skjer med «Det nye Vegvesenet»?

# GI OSS MER INFORMASJON!

– Det foregår nå en prosess i etaten som vi ute på vegen skal være en del av, men som vi ikke føler å være med i, sier arbeidsformann Inge Lund i T-3, med Stranda vegstasjon som hovedbasen.



– Er vi en del av prosessen som nå foregår, spør arbeidsformann Inge Lund.

– Jeg er redd for at distrikt kan bli «avfolket» av gul-kledde dersom det skjer en for omfattende sammenslåing og samordning av distriktene. I vegvesenet har det alltid vært slik at når noe har skjedd ute på vegen, uansett til hvilken tid på døgnet og omfang, er vegvesenfolk raskt på pletten. Dette har vi kunne gjøre fordi organisasjonen er desentralisert og fordi vi alltid er tilstede. Spørsmålet mitt blir da om vi i Det nye Vegvesenet kan være like raskt på pletten når tingene skjer, og om vi kan yte samme service i situasjoner som vi nesten daglig opplever på vegen. Vi må ikke glemme at vi er til for publikum og ikke for vår egen del.

– På den annen side forstår jeg godt behovet for en omorganisering og at vi må ta vare på og benytte ressursene våre bedre. Jeg er ikke i tvil om at vi vil finne mye positivt i det som skal bli resultatet, men uten en forsterket informasjonsinnsats tror jeg det kan bli vanskelig å få fram bakgrunnen og hensikten med «Det nye Vegvesenet», sier Inge Lund.

Inge Lund forventer at etaten etter 1. juli 1995 ikke blir kvistet og slik dårligere rustet til å møte utfordringene og oppgavene som venter og som ikke vil bli andre og nye fordi om vi blir et nytt «vesen». Han forteller at diskusjonen blant kollegaene kan gå livlig for seg, men for stor avstand til vegstasjonen og dårlig tilgang på muntlig informasjon gjør at praten om «Det nye Vegvesenet» mann i mellom mange ganger stanser opp.

– I neste omgang må det satses mer på møterunder og på muntlig informasjon. Jeg forlanger ikke at det

Og han fortsetter: – Den sentrale prosessen og omorganiseringa som nå skjer lokalt, føler jeg har foregått og foregår over hodene på oss. Så lenge jeg ikke oppfatter å være en del av det som nå skjer, stiller jeg meg automatisk noe skeptisk til prosessen «Det nye Vegvesen». Den skriftlige informasjonen har vært opplysende og grei, men den muntlige informasjonen - praten med våre ledere - har manglet hele vegen. Hva skjer egentlig? Hva med meg?

58-åringen gir kanskje uttrykk for det mange ute på vegen føler; at de så langt i prosessen har blitt sittende på sidelinjen med sine tanker og oppfatninger uten å ha fått kommet til orde og uten å ha få møte de som styrer fremtiden hans.

Det er tidlig høstmorgen og isen har satt seg. Vi treffer Inge Lund, med mer enn 25 års arbeidsinnsats bak seg i Statens vegvesen, i de bratte bakkene opp fra Eidsdalen travelt opptatt med å strø i krappe svingene. Som sine tre arbeidskamerater, med veggarasjen i enden av Eidsdalen som utgangspunkt, gir han uttrykk for for det mange føler.

– Det som opptar oss mest nå er hva det blir til med det enkelte vegmesterområde. Vi vet at omorganiseringa betyr færre avdelinger, samordning av biltilsynet og vegmesterområdene og kanskje en noe mer byråkratisk ordning. Hvilke distrikt legges ned? Hva med T-3, Stranda vegstasjon?



skal holdes møter «hver dag», men både vår organisasjon og våre ledere tror jeg må bruke mer tid på muntlig informasjon i den fasen vi går inn i over nyttår. Det er kanskje noe fritt og hardt sagt, men jeg synes vi så langt er blitt holdt utenfor. Det finnes sikker mange meninger og det finnes sikker mange oppfatninger som råder blant oss, og det er klart at de som styrer prosessen ikke kan ta hensyn til og bruke tid på alle utspill som måtte komme. Men når det er sagt, skal det og sies at vi selv ikke har vært flinke nok å skaffe oss den informasjon som helt sikkert er tilgjengelig. Slik sett har hver enkelt av oss et ansvar å ivareta.

– Nye avdelingsledere er vel tilsatt når dette kommer i bladet. Jeg vil allerede nå oppfordre våre nye avdelingsledere om at de så snart det er mulig samler sammen til møter, ikke for store forsamlinger, og informere inngående om hensikten med omorganiseringa, hvordan avdelingene bygges opp og hvordan

de skal fungere. Det tærer på humøret og innsatsen å gå i det uvisse. I tida fremover ber jeg derfor de ansvarlige om å avsette mer tid på muntlig informasjon, sier Inge Lund.

Lengre fremme i Eidsdalen treffer vi på tre brubyggere. Petter Årseth, Johan Inge Amdam og Runar Amdam er i arbeid på riksveg 63. Den nye Eide bru skal være ferdig i god tid før turistsesongen igjen setter inn. De tre arbeidskameratene tar tilsynelatende omorganiseringa med stor ro. De gir uttrykk for at de ikke har tro på den store «revolusjonen».

– Vi har vanskelig for å tro på «fri flyt av arbeidskraft» i «Det nye Vegvesenet». Tingene blir nok helst som de er i dag, uten for store endringer. Vi er vante til å reise og være borte over lengre perioder. Mest trolig blir det vel fortsatt til at vi jobber i det samme området som vi bor i. Vi tror ikke at vi blir sendt til Trøndelag for å gjøre en jobb der,

Informasjonen finnes. Det gjelder bare å få den ut, sier arbeidskameratene Petter Årseth, Johan Inge Amdam og Runar Amdam.

mens trønderne blir sendt hit ned for å utføre et oppdrag. Slikt er umulig.

– Når det gjelder informasjonen så langt i prosjektet, må vi kunne si oss fornøyd med det vi har fått skriftlig men vi kunne gjerne tenke oss mer muntlig informasjon og gjerne i form av møter med de som styrer utviklinga. Vi ønsker møter ikke bare for å bli informert, men også for å treffe andre kollegaer og slik holde diskusjonen levende. Vi sitter igjen med følelsen av at de som har vært ute med informasjon, enten har visst for lite eller tingene ikke har avklart slik at opplysninger må holdes tilbake. Informasjonen er der. Det er viktig for de som sitter på den å få den ut. Resultatet er avhengig av god og riktig informasjon til riktig tid, sier de tre arbeidskameratene.



Anlegget Lianes-Skorge bru står fram som en vakker kjede av naturstein tilpasset de naturlige vilkår.

**«Hagekulturprisen 1994»**  
**«Årets anleggsfylke 1994»**  
**Ørsta kommunes «Byggeskikkpris 1994»**  
**1994 avsluttes med et skikkelig «prisfall»**  
**over Statens vegvesen Møre og Romsdal**

– Det er jo alltid hyggelig å bli satt pris på, kommenterer anleggssjef Kjell Loen. – Jeg ser på de tre prisene som et resultat av mange stykker godt arbeid over en lengre periode, og legger til at han tar «prisfallet» som en stor honnør til fylket.



I miljøgata finnes flere trivsels-skapende faktorer – både amfi for opptredener og park med benker – alt med bygdesamfunnets beste for øyet.

der Arne Ola Grimstad i Ørsta kommune da han kunne overrekke prisen som er et vakkert diplom. Diplomet henger i ekspedisjonshallen i den nye Ørsta veg- og biltilsynsstasjon.

At vi i neste omgang skulle stikke av med prisen «Årets anleggsfylke 1994» kom like overraskende. Prisen som anleggskontoret i Vegdirektoratet deler ut, kom helt uventet på anleggssjef Kjell Loen. Hakkespettprisen, som den blir kalt, ble utdelt under anleggssjefskonferansen i høst, og tidligere har Sogn og Fjordane, Troms, Vest-Agder, Hordaland og Akershus blitt kåret til årets anleggsfylke. Det var åttende gangen prisen ble delt ut.

## «PRISRAS» OVER MØRE OG ROMSDAL

Det startet med at vi i forbindelse med vegåpninga Lianes-Skorge bru fikk overrakt Ørsta kommunes byggeskikkpris 1994.

– Det er ingen ny veg vi snakker om, men en veg i helt ny drakt. Det er et vakkert stykke veg vi har fått, og særlig legger vi merke til de fine natursteinsmurene. Under hele byggeperioden har vi gledet oss over de fine enkeltprosjektene på denne vegstrekninga. Vegen Lianes-Skorge bru står også fram som en vakker kjede av naturstein tilpasset de naturlige vilkårene i området, sa kulturstyrelen.

Vakkert både på Atlanterhavsvegen (t.v.) og Krifast.

– Det ligger litt spøk og litt alvor bak prisen og det er helt opp til juryen, som er de tilsette ved anleggskontoret i Vegdirektoratet, å bestemme statuttene år for år. Anleggssjef Kjell Berge i Vegdirektoratet har en fin tone under overrekkelsen, og han vurderer og veier samtlige fylker nøye før dommen faller for åpen scene. I bedømmelsen teller alt i fra ferdige prosjekt til rapportskrivning og skjemautfylling. Den muntlige bedømmelsen tar sin tid, og hele salen er spent på pinebenken en stakket stund før resultatet avsløres.

– Anleggsprisen er en honnør for fylket, for de som jobber innenfor etaten og for de anlegg som er gjennomført



de siste årene. Prisen har ikke direkte tilknytning til siste år, men det er mer langsikte mål som legges til grunn. Atlanterhavsvegen var nevnt som en perle. KRIFAST og andre storprosjekt som Skålavegen og Valsøyfjordprosjektet fikk også positiv omtale. Den direkte begrunnelsen for at vi fikk prisen er styring av storprosjekt, hvordan vegene er bygd og at vi har tatt hensyn til naturen og materialbruk. Videre ble det pekt på at vi har utviklet gode tekniske løsninger og bygget metoder for ferjekaier og vi har praktisert bygging over fylkesgrensene både når det gjelder ferjekaier, tunneler og dekkelegging.

Prisen er for øvrig en statuett i krystall med inngravert hakkespett i fullt arbeid. Den skal symbolisere at det skal hardt arbeid til og at en må bruke hodet for å få prisen.

På tampen av året fikk vi overrakt Det norske hageselskaps «Hagekulturprisen - 94». I sin begrunnelse for pristildelingen har juryen lagt vekt på at Statens vegvesen Møre og Romsdal viser forståelse for grønne verdier og bruk av stor estetisk sans når inngrep i naturen ikke er til å unngå.

«Juryen har i sin begrunnelse festet seg ved at prydbusker blir i særs stor grad brukt ved anlegg med rundkjøringer, skjæringer og i skråninger. Juryen har videre festet seg ved de flotte rasteplassene ved Atlanterhavsvegen, ved KRIFAST og miljøgata på Batnfjordsøra.

Batnfjordsøra i Gjemnes kommune er et trivselsfremmende anlegg – en fellestille til glede og oppmuntring for både fastboende og tilfeldig besøkende. I miljøgata finnes flere trivsels-skapende faktorer – både amfi for opptredener og park med benker – alt med bygdesamfunnets beste for øye», skriver juryen i sin begrunnelse.

– Jeg tror hagekulturprisen er en helhetspris og er en anerkjennelse for de positive tingene vi gjør, sier landskapsarkitekt Anne Trine Hoel.

Det er ikke alle som tenker på at Statens vegvesen Møre og Romsdal faktisk har ansvaret for fylkets lengste hage, nemlig vegkantene, – og på den måten også er den største naboen i fylket.

– Det er riktig det. For det er ikke så mange år siden at Vegvesenets visittkort etter endt vegframføring besto av pukkgrofter, høymole og uheldige vegskjæringer. Vegskjæringer og grofter har vi fortsatt, men framferden og respekten overfor nærmiljøet er blitt endret.



Anleggssjef Kjell Loen med prisen «Årets anlegg fylke 1994»

#### Vegvesenet

har begynt å ta hensyn til vårt visuelle miljø på alvor. Vegkanter, rabatter, rasteplasser er noe av anleggene som er under Vegvesenets vedlikeholdsansvar.

I og med at vegene går gjennom ulike typer landskap som tettsteder, strandsoner, fjelloverganger og landbrukslandskap, tilsier det også at vegene må tilpasses omgivelsene, både i form av plantemateriale og terrengform. En god terrengbehandling og vegetasjonstablering umiddelbart etter et veginngrep er viktig for å dempe ned inntrykkets størrelse, sier Anne Trine Hoel.

«Hagekulturprisen 1994» som vegsjef Eivind Vollset tok imot på vegne av Statens vegvesen Møre og Romsdal består av et tresnitt av kunstneren Odd Haakonssveen og er utformet som et diplom.

# MILJØGATA PÅ SKEI – VEGEN FRAMOVER

Statens vegvesen har nå startet opp arbeidet med planlegging av en miljøgate på Skei i Surnadal. Arbeidet foregår i nært samarbeid med Surnadal kommune. Siktemålet med et

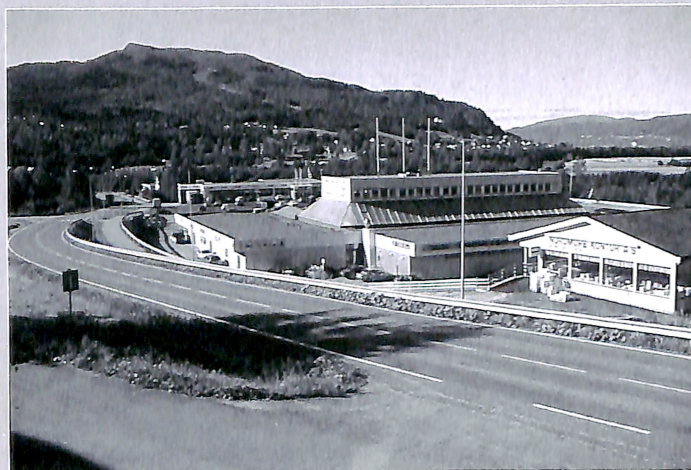
miljøgateprosjekt her er for det første å legge til rette for bedre og tryggere ferdsel for gående og syklende.

Det hersker bred enighet om at situasjonen for gående og syklende langs riksveg 667 gjennom Skei i dag er uholdbar, og at de øvrige miljømessige sidene ved vegen også er

o.l.), fartsreducerende tiltak og vurdering av det sosiale miljøet på tettstedet hører til ingrediensene i dette planarbeidet. Det er fra Vegvesenets side budsjettert med ca. 5 millioner

av tiltakene i 1996. Dette forutsetter at arbeidet med eventuelle reguleringsendringer/justeringer må komme i gang allerede i vinter.

En trafikkregistrering ble gjennom-



dårlig ivaretatt. Arbeidet med utbedring av trafiksikkerhetsmessig og miljømessig standard på vegen har også en historie som strekker seg over flere år. Foreløpig punktum ble satt med utarbeidelse av en gatebruksplan i 1987-88 og godkjenning av reguleringsplan for sentrum i 1989. Tiltakene i gatebruksplanen er ikke blitt gjennomført, blant annet pga. manglende bevilgninger. Delvis har det også sammenheng med at Statens vegvesen har ønsket å legge slike prosjekter noe på is i påvente av erfaringer fra fem prøveprosjekter med miljøgate som ferdigstilles i disse dager. Batnfjordsøra i Møre og Romsdal huser et av disse. Ellers er prøveprosjektene lagt til Os i Østerdalen, Stryn i Sogn og Fjordane, Rakkestad i Østfold og Hokksund i Buskerud.

Miljøgata på Skei blir det første prosjektet i Møre og Romsdal etter prøveprosjektene og det eneste i inneværende vegplanperiode (1994-97). Belysning, beplantning, skiltbruk, belegning på gater og plasser, gatemøblering (benker, blomsterkasser

kroner til bruk i 1995 og 1996. Med forbehold om Stortingets godkjenning gjennom statsbudsjettet vil det derfor kunne iverksettes tiltak allerede neste år. Hovedtyngden av midlene er imidlertid avsatt til bruk i 1996, så de fleste «tunge» utbedringstiltakene vil måtte komme da. I tillegg har Surnadal kommune avsatt fondsmidler til prosjektet.

## FRAMDRIFT

Prosjektet har fram til i dag vært i en forberedende fase der arbeidet med organisering og framdriftsplanlegging har stått sentralt. En grundig jobb på dette stadiet vil imidlertid kunne gi store gevinster tidsmessig under senere faser av prosjektet, så dette må kunne sies å være vel anvendt tid.

En foreløpig tidsplan tilsier at høsten 94 vil bli benyttet til nødvendige registreringer og gjennomføring av en stedsanalyse for Skei. Videre er det ønskelig å starte konkret og detaljert planleggingsarbeid våren 95, med sikte på gjennomføring av enkelte tiltak i løpet av 1995, og hovedvekten

ført i månedsskiftet august/september. Denne omfatter manuelle registreringer av gang- og sykkeltrafikk, sosial aktivitet i prosjektområdet og antall besøkende i de ulike forretninger. I tillegg ble biltrafikkens omfang og fartsnivå registrert gjennom radarmålinger. Arbeidet med stedsanalysen, som skal utføres av fagmiljøet ved miljø- og trafikkseksjonen på vegkontoret, er også kommet i gang. En stedsanalyse er en systematisering av kunnskap for å forstå stedets historie, situasjon og framtidsmuligheter, og er en viktig del av det kunnskapsgrunnlaget som bør ligge til grunn for et miljøgateprosjekt. Stedsanalysen vil også ha stor verdi for kommunen som grunnlag for senere planlegging og byggesaksbehandling.

## FOLKEMØTE

Torsdag 29. september ble det arrangert et åpent møte om prosjektet i kommunestyresalen på Skei. Det har vært et mål for prosjektledelsen å få alle berørte parter på banen så tidlig som mulig i prosessen, og dette møtet var sentralt i den sammen-

heng. Det var derfor svært gledelig å kunne registrere over 70 interesserte deltakere på møtet.

Statens vegvesen Møre og Romsdal representert ved Magne Flømsæter, Ragnar Evensen, Alf Idar Småge og Anne Trine Hoel gikk gjennom bakgrunnen for prosjektet, framdriftsplan, organisering og erfaringer med andre miljøgateprosjekt. Det ble også vist lysbilder fra disse. Deretter var det duket for en såkalt idédugnad der folk fikk sette ord på hva de opplever som positive og negative trekk ved Skei i dag. Forsamlingen, som var organisert i grupper, skulle også foreslå nødvendige tiltak for å ivareta

de positive trekkene, og motvirke de negative.

Folk var opptatt av å opprettholde Skei som regionsenter og et levende handelssenter, og mente i den forbindelse at fortsatt god og letttilgjengelig parkeringsplasser var viktig. Andre innspill gikk ut på å bevare eksisterende vegetasjon og å tilrettelegge for boligutvikling i sentrum.

For å motvirke de negative trekkene ble behovet for gangveg/fortau og fartsreducerende tiltak på strekningen fra hotellet til Grimsmo understreket. Andre forslag som kom inn var etablering av forkjørsveg på den aktuelle strekningen, bedre skilting,

bedre belysning av gangfelt og en henstilling til bygningsrådet om å gå aktivt inn for en oppstramning av husfasadene langs vegen.

Møtet ble avsluttet med en snau times spørreunde der saker som var kommet opp under idédugnaden og andre tema ble lagt fram for Vegvesenets og kommunens representanter. Alt i alt var vi meget godt fornøyd med dette møtet, både hva framme og engasjement angår, og håper at folk i Surnadal vil fortsette å gi konstruktive innspill til arbeidet med miljøgata også i tida som kommer.

Ragnar Evensen



## MILJØGATE BATNFJORDSØRA – TORGET

Då arbeidet med miljøgata vart avslutta i fjor stod det att å setje krona på verket, nemleg opprusting av torget.

Noko av det som er spesielt med Batnfjordsøra er at bussrutene tek av frå riksvegen og køyrer ein kommunal veg gjennom sentrum. Statens vegvesen har eit vesentleg ansvar for tilrettelegging av haldeplassar for gjennomgåande busar. Opprusting av busshaldeplassen vart derfor med som ein del av prosjektet. Torget, som skulle vere storstua på staden, vart dermed liggjande att med dårlegare standard enn storparten av vegsystemet omkring. I høve til trafikantane ville dermed riksvegen framstå som ein falsk fasade, og ein tur innom torget ville vere ein nedtur.

Det er viktig å ha klart for seg at dette er eit prøveprosjekt der Batnfjordsøra er eitt av fem rundt om i landet med forskjellig trafikkmengde, klima m.v. Eit av hovudformåla med prøveprosjekta er å undersøkje verknaden av tiltaka i vid forstand, frå endring i fartsnivå til talet på



innslag på kassaapparata. For å få resultat så snart som råd er det nødvendig å fullføre anlegget heilt ut.

Eit felles trekk ved stader på storleik med Batnfjordsøra er at det er lite folk i sentrum. Stort sett kan ein ikkje vente å finne eit yrande folkeli. Det var derfor lite meining i å byggje ein tradisjonell paviljong til bruk ved festlege høve, og som ville vere ubrukt 99 % av tida. Oppgåva vart i staden å lage eit torg eller møteplass som skulle kunne brukast ved ymse arrangement, men som i

t tillegg skulle vere interessant å opphalde seg på sjølv om det ikkje var noko spesielt som gjekk føre seg.

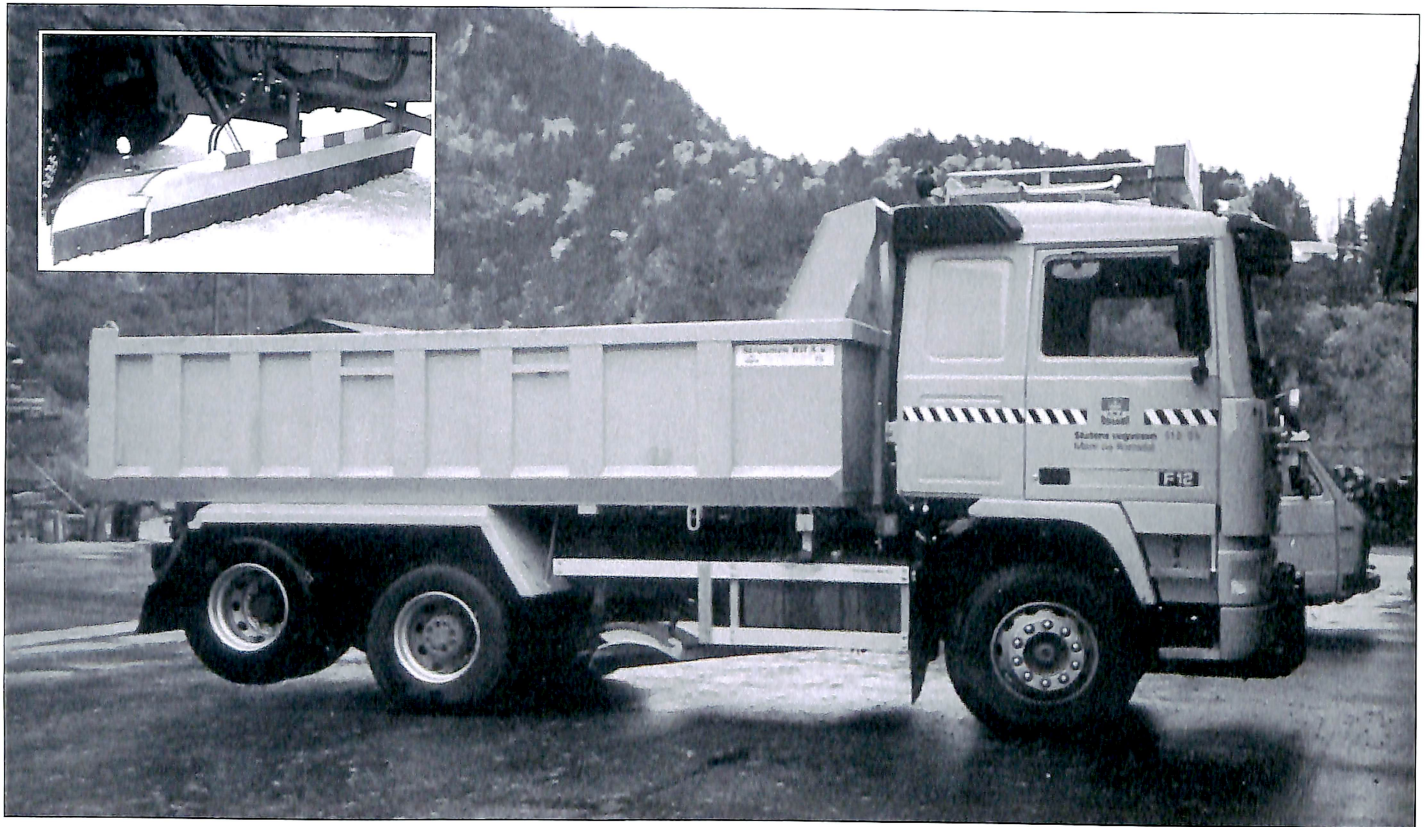
For å få til dette er det bygd eit amfi til å sitje i. Midt i mot amfiet er ei plattform eller scene. For å skape spennande kulissar rundt scenen kontakta vi Arne Nøst (som også stod bak skulpturen mot riksvegen). Det førte til eit samarbeid med Nerlands Granitindustri

AS på Eide. Resultatet av dette samarbeidet kan no studerast i marka. Mellom scena og amfiet er ei vassflate med ein hellelagt sti tvers over. Som eit eksperiment vil det verte forsøkt å la vatnet fryse til is som kan nyttast som skeisebane for mindre barn i området.

Frå før var det ein god del planter på torget som hadde blitt store og fine. Mest mogleg av desse skal nyttast om att. Torget vil på den måten framstå som relativt etablert når det gjeld grønt frå første dag.

Alf Idar Småge

# NYTT FRA MASKINAVDELINGA!



Ny Volvo F.12 lastebil med høvelblad. Bilen er utstyrt med et finsk lastebilmontert høvelblad med hurtigkobling, samt hydraulikk for saltspreder. Den har óg vekselplass, dvs. en kan veksle mellom stein/grusplan og saltspreder. For

brøytesesongen 94/95 er bilen plassert i T-6, Romsdalen, men til våren håper maskinavdelinga dette skal bli en «populær» bil til anlegg, med og uten henger.



Etter påtrykk fra laboratoriet og anleggsavdelingar har maskinavdelinga kjøpt en 700 kg reverserbar platevibrator av merket Dynapac, type L.G.700. Denne er godt egnet til breddeutvidelse av veg, større stikkrenner, landkar for bruer m.m. L.G.700 klarer å komprimere opptil 50 cm lagtykkelse.



Maskinavdelinga har anskaffet en brukt mobilkran, fabrikkat: TADANO - T.R.23E.

Dette er en 23-tonns terrenggående mobilkran.

Max. løftekapasitet på støttelabber (75 %): 23 000 kg

Max. løftekapasitet på hjulstasjoner over front: 12 000 kg

Max. løftekapasitet på transport over front: 8 500 kg

Krana skal brukes til bru/ferjekaibygging, men óg til andre oppdrag. Kranfører med lang allsidig praksis er engasjert i to år fra 1. november 1994.

Ottar Brudeseth

# RASHAUSTEN 1994

Denne hausten har det vore fleire ras enn på mange år. Skadane både på vegbane og rastryggingstiltaka (kjegler, ledevollar og overbygg) er relativt store. Rastryggingstiltaka har i grove trekk virka som planlagt – men fleire har fått store skadar. Vi må derfor leggje erfaringane vi no har fått til grunn når nye rastryggingstiltak skal gjennomførast.

Dei største skadane er:

## **Vedlikehaldsomsråde T-8**

Fylkesveg 191 Eikesdalsvegen

Fleire større og mindre ras til ein samla kostnad på kr 800 000,- – 1 000 000,-.

Riksveg 660 Vistdalsheia

Utgraving/erosjon til ein kostnad på kr 150-200 000,-.

## **Vedlikehaldsomsråde T-6**

Riksveg 63 Trollstigen

Rasgjerda ved Stigfossen vart øydelagt.

## **Vedlikehaldsomsråde T-2**

Riksveg 655 mellom Øye og Urke

11 større og mindre ras førte til store skadar på vegbane og ledevollar. Samla kostnad om lag kr 800 000,-.

Riksveg 1 Bjørkedalen

Ca. 800 m<sup>3</sup> skredmasse må fjernast frå overbygget på Breidefonna.

Fylkesveg 40 Dalsfjorden

Opprydding etter fleire mindre ras, utgravingar etc. til kostnad på ca. kr 100 000,-.

Fylkesveg 41 Leira-Viddal

Oppryddingsarbeidet kjem på ca. kr 70 000,-.

Fylkesveg 65 Festøy-Standal

Det er omfattande skadar på tryggingstiltaka på Langeneset og Seljesvora. Arbeidet med utbetringane er godt i gang. Vi har her hatt ein representant frå NGI til å vurdere omfanget av utbetningsarbeidet. Kostnadene vert ca. kr 400-500 000,-.

Riksveg 651 Austefjorden

Fredag 11. november vart vegen stengt av eit 50 m breitt steinras ved Løvikneset. Vegen vart opna ut på dagen, men det er skadar på muren på nedsida av riksvegen. Tirsdag 15. november kom det ned ei 15-20 m<sup>3</sup> stor fjellblokk ved Hjartåberget. Desse nedfalla ligg ikkje på den strekninga det er planlagt tunnel.

Sidan rasa gjekk har vi hatt arbeid i gang med opprydding/reparasjon. Vi reknar med å utføre det meste av arbeidet i haust. Grunna snø/rasfare må truleg noko av arbeidet vente til våren.



Ivar Hol



# ULLASUNDSBRUA MÅ RIVES: NY BRU I 1996?



*Ullasundsbrua er så mye skadet at den må rives. Ny bru kan bli ferdig tidligst i 1996.  
Foto: Tore Witsø*

Ullasundsbrua er den første store kystbrua som må rives som følge av skader.

Det har vært skrevet en del i dette bladet om rust på armeringa i kystbruer og reparasjon av disse bruene. Ullasundsbrua, som er 275 m og som forbinder Haramsøya og Flemsøya i Haram kommune, er imidlertid den første store brua som må rives som følge av skader. Skadetypen og skadeomfanget er av en slik karakter at brua simpelthen ikke lar seg reparere på en tilfredsstillende måte. Særlig er bærebjolkene og søylene sterkt skadet. På bjelkene er f.eks. det nederste armeringslaget helt borte.

Fundamentene som en ser på bildet, er også en del skadet, men ikke mer enn at de lar seg reparere. En tar derfor sikte på å rive brua ned til fundamentene og bygge ny bru på disse. Fiskarlagene har krevd at ny bru bygges i samme høyde som før.

Skadene er kommet såpass langt at ny bru bør bygges i 1995. Allerede nå er det innført envegskjøring på brua og kjørebanelen er innsnevret over de mest skadede bjelkene. Akseltrykket er også begrenset. Når brua rives må det innføres ferjedrift, noe som lokalsamfunnet har satt seg sterkt imot, da de to øysamfunnene sosialt fungerer samlet. Dette er vel nok så naturlig. Ingen ønsker å bli satt tilbake i tid.

Kommunen ønsker derfor at ny bru bygges ved siden av den gamle, og på nye fundament. En kan da ven-



*Skadetypen og skadeomfanget er av en slik karakter at brua ikke lar seg reparere på en tilfredsstillende måte.  
Foto: Tore Witsø*

te med å rive brua til ny bru er bygget, men ny bru må da bygges lavere og kortere om det skal være økonomisk forsvarlig. Dersom fiskarlagene går med på at det kan bygges lavere bru, vil vegkontoret ta saken opp igjen. Saken er i det hele nok så innfløkt og tiden går.

Finansiering er også komplisert da brua ligger på fylkesveg. Det må i stor grad hentes penger fra det ordinære fylkesvegbudsjettet, og det vil neppe være mulig med byggestart før 1996. Dette er for lenge å vente da skadeutviklinga går raskt, og det må derfor etableres ferjedrift for de tyngste bilene før den tid.

Hvorfor har en disse skadene på

bruene som ble bygd i 1970-årene? Den alminnelige oppfatning var at armert betong stod til evig tid. Det var omtrent utenkelig at armeringa kunne ruste, den var jo beskyttet av betong. Det var derfor tillatt å bygge slanke konstruksjoner med liten armeringsoverdekning. I ettertid har det vist seg at f.eks. salt har evnen til å trenge inn i betongen og dermed starte armeringskorrosjon. I dag bygges betongkonstruksjonene med større armeringsoverdekning og tettere betong. Likevel må en erkjenne at betong, likedan som stål trenger fortløpende vedlikehold.

*Tore Witsø*

# Vi gratulerer

## 50 år

Lars Brautehaug, Sjøholt	1. november 1994
Helge-Idar Vartdal, Ørsta	8. januar 1995
Arnold Hustad, Ørsta	19. februar 1995
Harald Rødahl, Kristiansund	21. februar 1995
Rolf Dalsø, Vestnes	22. februar 1995
Atle Bakken, Gurskøy	27. mars 1995
Reidar Aandal, Batnfjordsøra	6. april 1995
Svein Homlong, Geiranger	6. april 1995
Helene Andreassen, Ålesund	17. april 1995

## 60 år

Paul Bølset, Molde	30. november 1994
Svein Oddmund Balstad, Ålvundfjord	1. januar 1995
Håkon Gåsø, Molde	27. februar 1995
Per Natvik, Vatne	8. mars 1995
Jozsef Ferenczi, Molde	2. april 1995
Arne Magnor Ulvund, Ålvundfjord	12. april 1995
Magnar Johan Toven, Eidsvåg	22. april 1995

## Slutta 1994

Sigurd Flaa, kokk/arbeidstakar pelebåt  
Odd Karsten Hanset, spesialarbeidar  
Svein Kvisvik, lærling  
Elsa Rønning, reinhaldsbetjent  
Bjørn Tore Wisnes, lærling

## Pensjonistar 1994

Sivert Johan Bævre, Bæverfjord  
Kjell Dahle, Molde  
Bodil Frostad, Molde  
Arne Harnes, Molde  
Leif Kirkeland, Midsund  
Kåre Lislien, Vikebukt  
Arvid Midtbø, Rovde  
Elias Ræstad, Midsund  
Ragnar Samuelsen, Åndalsnes  
Amund Sylte, Surnadal  
Lars Ukkelberg, Malmefjorden  
Leif G. Vold, Måndalen



## Begynt i 1994

Aslaug Aurvåg, reinhaldsbetjent  
Ragnar Evensen, avdelingsingeniør  
Bjørn Hofslø, avdelingsingeniør  
Siw Elisabeth Meek, fullmektig  
Lars Kjetil Moen, lærling  
Arnt Johnny Nerland, mekanikar  
Erik Nerli, avdelingsingeniør  
Arnt Edmund Ofstad, kontrollingeniør  
Børge Sylte, overingeniør  
Viktor Torsen, mekanikar  
Mona Vestnes, fullmektig

God Jul  
og  
Godt Nytt År!



Statens vegvesen  
Møre og Romsdal

# VEGMESTERSKAPET I ORIENTERING

# HJEM MED 2 GULL

Etter nitidige kartstudier og med et par treningsløp i beina satte en håndfull o-løpere fra Statens vegvesen Møre og Romsdal nesa mot Østlandet og vegmesterskapet i orientering den 10. og 11. september. Som årets arrangør og vertskap sto bedriftsidrettslaget ved Vegvesenet i Hedmark.



Gulljenta Anne Trine Hoel på veg inn mot mål.

For å spare på reiseutgiftene hadde Vegdirektoratet satt opp buss fra Fornebu og Oslo, noe gjengen fra Møre og Romsdal dro nytte av. Så bar det oppover E6 til Hedmarken, med nærmere bestemt Hamar som endelig stoppested.

Stemningen i den fullpakkede bussen var enten lett eller nervøs, alt definert etter hvor sikker en sjøl var med bruken av kart og kompass. Det er få idretter som kan vise til lignende spredning når gjelder aldersnivå, bredde og avslappa forhold til utstyr enn nettopp orientering. En kan jo undres hva som driver en, at en drar halve Norge for å løpe gæern etter noen røde hvite skjerner i skauen en times tid, kanskje må en foreta klesskifte i det fri og attpåtil foregår dusjinga via våtklut-metoden – jammen kan en si at o-løpere er de siste amatører.

Skiltene med skrifta «Hamar» kom stadig tettere, og plutselig begynner o-løperne i bussen å interessere seg for noe på venstre side. Ut fra forhåndssendte kart kunne vi spore at det var årets løpsterreng. – Det blei plutselig ei stille stund, både for ettertanke og løse mager.

Samlingsplassen for det individuelle o-løpet i vegmesterskapet var

lagt til vegstasjonen på Uthus. Gjengen fra Møre og Romsdal talte i alt 6 løpere, noe som tyder på 500% økning fra forrige år! Attpåtil kunne det óg skimtes to kvinnelige løpere i flokken, noe som var nytt for året.

Hver og en fant sin starttid og sitt startkort, foretok noen intense spurter til oppvarming før det bar til skogs – ut i det ukjente....

Det måtte altså ei dame til for å håve i land Møre og Romsdal sitt første gull i vegmesterskapet i orientering. Enkelte av oss har løpt orientering før, men de som virkelig må berømmes er våre tre O-VM debutanter; Eli, André og Ole, – de fortjener all mulig honnør for sin innsats!!

Med et o-løp og en bankett i beina var det klart for stafett på søndag. Løpsstedet var lagt til Hedmarks-toppen folkehøyskole. Ut fra kartet kunne vi lese at terrenget var mer lettøp og stifylt enn løpet dagen i forveien.

Blant jentene i Møre og Romsdal var laget klart; Eli på første og Anne-Trine på andre og siste etappe. Når det gjaldt herrene var det avgjort på forhånd at det skulle være amerikansk uttagning utfra lørdagens løp. Herrelagets tre etapper blei fordelt i følgende rekkefølge; Kjell, Ole og



Erik Nerli løp inn til en 20. plass i sin klasse. Her er han knipset i fint driv inn på en av postene.

André. Erik fikk løpe mix-klasse sammen med to damer....

Starten skulle være felles for alle lag, og ved startstrekken stilte 22 lag. Etter en halvtimes tid i skauen kom de første løperne inn til veksling. Erik tok en solid revansje med en godt første etappe løp i mix-klasse, og Kjell var middels fornøyd med sitt løp der han vekslet som nr. 8, vel 9 min. bak. I dameklassen vekslet Eli som nr. 4, vel 5 min. bak ledende Buskerud.

Ole tok inn noen plasser og vekslet som nr. 5 på 2. etappe, mens det i dameklassen begynte å bli spenning. De 5 minuttene som Buskerud ledet ved veksling, var ved forvarsling 800 m fra mål knepet inn til 1 1/2 min. Opp som troll av eske dukket Anne Trine opp som førstekvinne ved siste

post – og dermed sikret Møre og Romsdal gull i damestafetten.

I herreklassen blei det også dramatisk, da det viste seg at tre av lagene hadde klippet på feil post og dermed var diskvalifisert. Dette økte sjansene for at kara fra Møre og Romsdal skulle få med seg ei bronsemedalje hjem. Håpet var stort, men desverre kom André 1 1/2 min. for seint til 3. plassen.

Alt i alt ett godt gjennomført arrangement. Møre og Romsdal-gjengen gjorde sitt beste, – det holdt til to gull. Til neste år i Aust-Agder skal vi bli enda flere og bedre...

Anne Trine Hoel



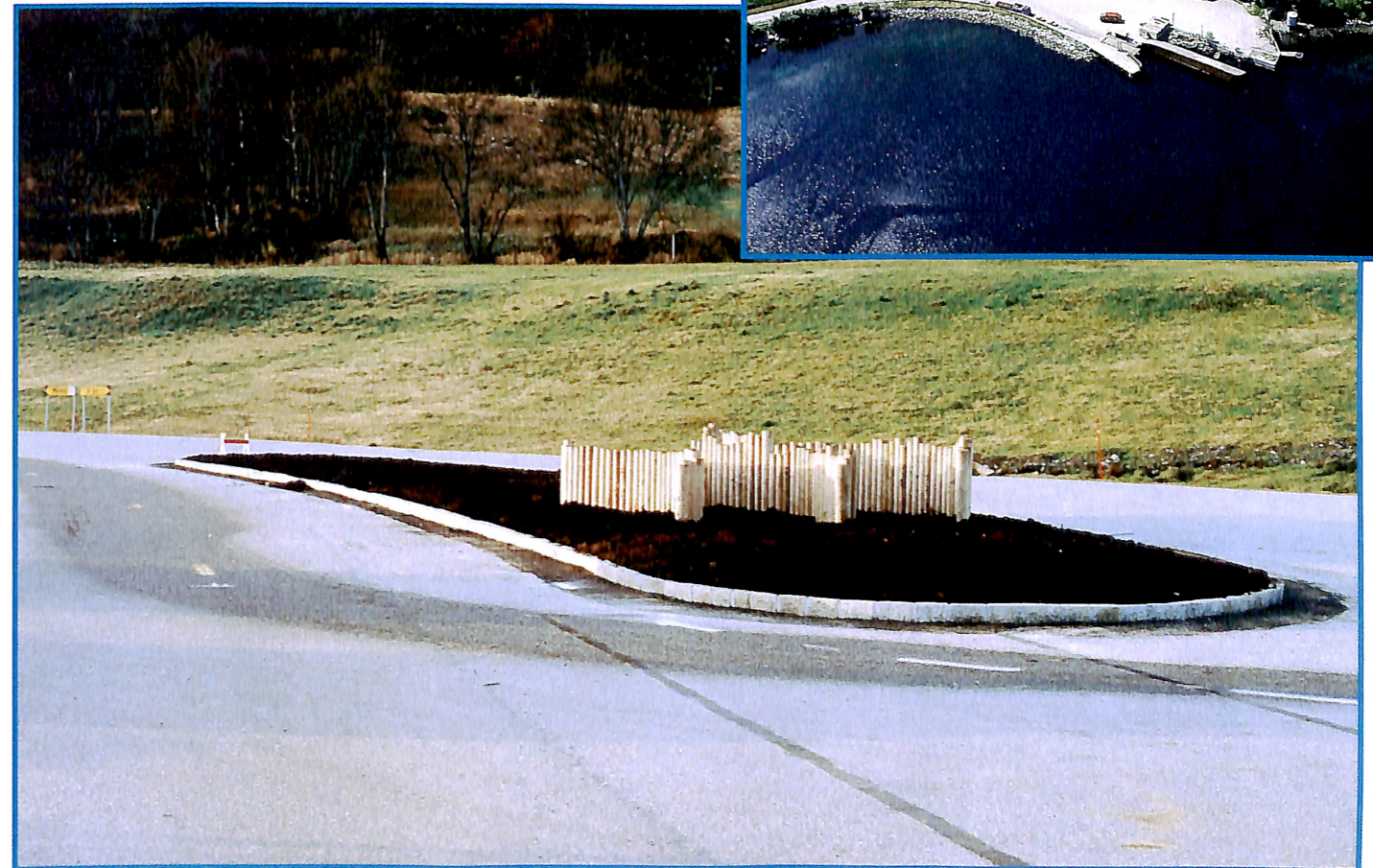
Øverst: Ole Bjerke, André Moltubakk (bak), Anne Trine Hoel (t.v.), Erik Nerli, Kjell Stenså og Eli Grue forsvarte Møre og Romsdals ære med glans. Det ble to gull!  
Nederst: André Moltubakk løp inn til 11. plass.

Klasse K1 Kvinner 17-34 år - 3,5 km - 8 delt.				
1. Anne Trine Hoel	M&R	37.26	2. Willy Hansen	Finnmark 35.19
2. Tove Heimdal	Buskerud	37.55	3. Anders Svarstad	Sogn og Fjordane 35.36
3. Helen L. Taugbøl	Rogaland	49.06	20. Erik Nerli	M&R 1.30.56
4. Eli Grue	M&R	51.41		
Klasse M1 Menn 17-34 år - 5,5 km - 13 delt.			RESULTATER FRA STAFETTEN:	
1. Jon Holstad	Vegdirektoratet	34.27	<b>Klasse D - 2,5 km - 5 lag</b>	
2. Ole André Helgaas	Troms	35.43	1. Møre og Romsdal (Grue og Hoel)	40.33
3. Håkon Håversen	Akershus	37.57	2. Buskerud	40.52
11. André Moltubakk	M&R	1.35.56	3. Vegdirektoratet	48.58
Klasse M2 Menn 35-44 år - 4,5 km - 21 delt.			<b>Klasse H1 t.o.m. 44 år - 3,5 km - 11 lag</b>	
1. Ingar Hals	Troms	33.37	1. Akershus	1.16.37
2. Endre Hallan	Akershus	34.22	2. Vegdirektoratet 1	1.18.20
3. Per Morten Lund	Oppland	34.56	3. Troms II	1.49.43
10. Kjell Stenså	M&R	47.12	4. Møre og Romsdal (Stenså, Bjerke, Moltubakk)	1.52.29
16. Ole Bjerke	M&R	57.49		
Klasse M3 Menn 45-54 år - 3,5 km - 23 delt.			<b>Mix 3 - 3,0 km - 4 lag</b>	
1. Magne Eidem	Sør-Trøndelag	34.14	1. Nord-Trøndelag	1.48.38
			2. Vegd./Busk./M&R (Nerli)	1.53.45

# Kvalitet og estetikk på dagsorden

De seinere års fokusering på tilstanden i vårt visuelle miljø rundt om i Norges land, har ført til at kvalitet og estetikk har blitt satt på dagsorden i en rekke opprustingstiltak. Når det gjelder Statens vegvesen Møre og

Romsdal har ikke vi bare et stort ansvar for hvordan vegen og dens omgivelser ligger i landskapet – Vegvesenet har også et spesielt ansvar for kvalitetssikring av vårt visuelle miljø.



## MOLDE FERJEKAI

Tilbudet til våre mjuke trafikanter og det visuelle miljøet ved Molde ferjekai har vært problembarn siden kaia ble åpnet i 1987.

Fotgjengere og syklistene har måttet forsere et smalt fortau, med en sterkt trafikkert bilveg på den ene siden og med oppstilt ferjekø på den andre siden. Det visuelle miljøet var preget av skilte, asfalt og betongkantstein. Foruten miljøtiltaket om at kanten mot sjøfronten avgrensnes av naturstein, har Vegvesenet i liten grad bidratt med å følge kommunens mål om å ha ei «grønn linje» gjennom sentrum.

For å bedre på forholdene rundt miljøet og trafikksikkerheten ved ferjekaia, har oppstillingsplassen blitt snevret noe inn for å øke bredden på det 120 m lange fortauet. Det er brukt granittstein som kantavgrensning mot oppstillingsplassene. Mot Hamnegata er det satt opp smijernsgjerde, av samme type som ellers er i bruk i Molde, for å unngå uheldige kryssinger over vegen. Det er videre brukt

belegningsstein under gjerdet og det er anlagt rabatter som skal plantes til våren.

Er det noe som totalt er støvsugd vekk fra Molde ferjekai, så er det vegetasjon og romfølelse. For å bøte på noe av dette vil det bli plantet svenskeasal i rabattene, med en dvergrog og bunndekkende roser som undervegetasjon. Meningen med denne planting er at fortauet skal utvides ytterligere mot riksvegen. Vegen snevres noe inn, det settes opp granittkantstein, plantebedet utvides til å bli en sammenhengende rabatt, og det oppnåes en allé-effekt med trær på begge sider av vegen.

Miljøopprustningen som har foregått på Molde ferjekai inngår i kommunens sentrumsplan. Anlegget har vært ute på anbud og har kostet rundt 700 000 kroner.

## KOPPARNES FERJEKAI

Hva er det som skjer ved ferjekaia ved Koparnes?

Mange reisende har sikkert stilt seg det samme spørsmålet, når de ser det begynnende byggverket, eller rettere skrevet «kunstverket» ved ferjeleiet.

Koparnes ferjekai har ikke vært av det mest hyggelige stedet å vente på neste ferje. Med dårlig avgrensning mot sjøfronten, ei stor og udefinert asfaltflate og med en kiosk som er til liten fryd for øyet, trengte ferjeleiet opprusting.

Som første ledd i miljø- og trafikksikkerhetstiltakene ved ferjekaia, var at det vanlige stålekkverket langs sjøfronten ble erstattet med en kant av naturstein. Videre ble det anlagt ei trafikkøye for å differensiere trafikken, men også bryte opp den monotone asfaltflaten.

For Vegvesenet sin del har det vært vanlig å så og plante med litt busk og trær i trafikkøyer. Det er flott at Vegvesenet gjør det mere «grønt» rundt seg, men kan vi gjøre enda noe mer...?

Med en luftig tanke med et skulpturelt gjerde, samtidig som det skulle ha en avgrensende funksjon, gikk landskapsarkitekten i gang med skisseark og blyant.

Skisseutkastet ble forelagt kara på vegstasjonen på Gurskøya, og de grep idéen fullt og helt. Det skulpturelle gjerdet som skal forestille bølger som slår mot stranda, er så godt som oppe. Det som gjenstår er å avrunde de stående trestokkene og forme de til «bølger» og legge rullesteiner mot trestokkene for å illustrere strand, før øya såes til med kløvereng og beplantes med tre og busker til våren.

Mang en reisende har sikkert ristet på hodet og gjort seg opp en mening om «kunstverket».

Da har vi i Vegvesenet kommet langt; det at vi tør å prøve og gjøre noe utenom det vanlige og at folk gjør seg opp en mening.

All hønnør til kara på Gurskøya vegstasjon som grep idéen og fikk den realisert!

Anne Trine Hoel

**VANNRETT**

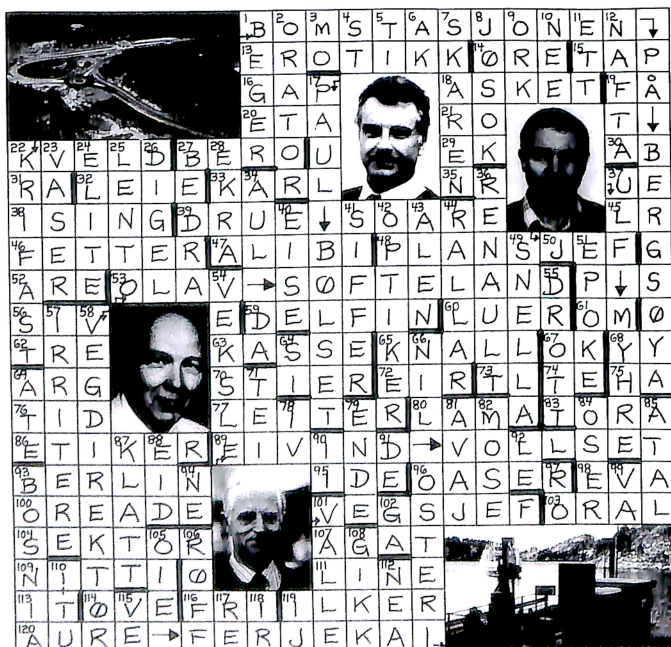
- 1 Se ill.
- 8 Skred
- 11 Strekke
- 12 Fengsel
- 13 Perioder
- 14 Badstue
- 15 Korresponderte
- 21 Kortmelding
- 22 Uvær
- 27 Ordne
- 28 Ytrer
- 29 Spiser
- 30 Arbeide
- 31 Pronomen
- 32 Elv
- 33 Musling
- 35 Sjefer
- 37 Flyselskap
- 38 Hellig
- 39 Bilde
- 40 Gi
- 41 Naboer
- 42 Begynnelse
- 44 Skryt
- 47 Ikke
- 48 Byrde
- 49 Purke
- 50 Jomfruer
- 52 2440
- 55 Noterte
- 56 Tirrer
- 58 Stenger
- 60 Fotballklubb
- 61 Mynt
- 62 Nordmann
- 64 Elv i Frankrike
- 66 Beordre

- 69 Flid
- 71 Elv
- 72 Underholdning
- 73 Forfatter
- 75 Hat
- 77 Støtter
- 79 Pikenavn
- 81 Dikt
- 84 1400
- 85 Plagg
- 86 Strømmaskin
- 88 Utsmykking
- 91 Ørsted
- 92 Innmark
- 93 Avkrefta
- 95 Fugl
- 99 Bevis
- 100 Guttenavn
- 101 Husker
- 104 Krem
- 107 Øyboer
- 108 Paradis
- 113 Hovdyr
- 115 Note
- 117 Keiserinne
- 119 I stykker
- 120 Stoffene
- 123 Modellen
- 125 Fane
- 126 Verdensdel
- 128 Se ill.

**LODDRETT**

- 1 Værelser
- 2 Sentral person
- 3 Favoritt
- 4 Guttenavn
- 5 Filler
- 6 Taler
- 7 Banker
- 8 Tom
- 9 Prydplante
- 10 Avsats i gruve
- 15 Se ill.
- 16 Mangle
- 17 Europeer
- 18 Forener
- 19 Løper
- 20 Fri
- 22 Fugl
- 23 Sprengstoff
- 24 Profet
- 25 Hovedveg
- 26 Se ill.
- 34 Ømt
- 36 Monopol
- 43 Massen
- 45 Stedet i ørkenen
- 46 Haler
- 48 Tidlig
- 51 Afrikanere
- 53 En og annen
- 54 Tittel
- 55 Rar
- 57 Behøver
- 59 Muse
- 63 Elv i Amerika
- 65 Raka
- 67 Kant
- 68 Gjerrigknark

- 70 Se ill.
- 74 Periode (omv.)
- 76 Fisken
- 78 Skalldyr
- 80 Gresk bokstav
- 82 Tema
- 83 Skrå
- 86 Selvforneltes
- 87 Tittel
- 89 Parti
- 90 Nyn. pron.
- 94 Grunnstoff
- 96 Dep.
- 97 Skue
- 98 Papegøye
- 102 Bib. navn
- 103 Værelset
- 105 Mynt
- 106 Pikenavn
- 107 Tanke
- 109 Idet
- 110 Sporte
- 111 Hovedstad
- 112 Bulevard
- 114 Ta
- 115 Gjengivelse
- 116 Hulmål
- 118 Munn
- 121 Treslag
- 122 Pikenavn
- 124 Nedbør
- 127 Moderne



## LØSNING PÅ «VEGKRYSS NR. 4-94»

**VINNERE BLE:**

1. Kjell Stenså, Molde
2. Åse Lien, Innfjorden
3. Bjørg Talberg Runde, Molde

*Vi gratulerer vinnerne.*



# Rundt om i fylket



## Ny Nås bru

Den nye Nåsbrua på riksveg 64 til Eide ble som planlagt ferdig tidlig i høst. I løpet av noen år skjedde flere tragiske ulykker i tilknytning til eller på den gamle, smale brua. Prosjektet inkluderte i tillegg til

ny bru, omlegging av eksisterende veg, bygging av ny riksveg og tilstøtende veger og bygging av ny gang- og sykkelveg. Anleggskostnadene beløp seg til 4,5 millioner kroner.



## «VM» i Førde

Vegmesterskapet i presisjonskjøring ble arrangert i Førde i høst og som vanlig stilte Møre og Romsdal med en fyldig tropp. Denne gangen ble vi fjerde beste fylke sammenlagt, mens Jarle Hoem stod for den beste individuelle prestasjonen med en tredje plass i stor lastebil. Klassen ble for øvrig vunnet av vestfoldingen Stein

Egil Ødegård. Ove Johansen fikk en 11. plass i klassen for hjullastere, mens Hilmar Stein denne gangen måtte nøye seg med 9. plass i klassen for veggøvlere. Lagleder Odd Harnes sier seg fornøyd med innsatsen.

Hvor og eventuelt når neste mesterskap går er i skrivende stund usikkert.



## Vinnere av konkurransen

Konkurransen i siste nummer av Veg og Virke var ikke av det vanskelige slaget. «Frimerke-serien» hadde hentet sine motiv fra Trollstigen, Trollveggen, Skålavegen, Krifast, Molde, Volda og fra Seivika.

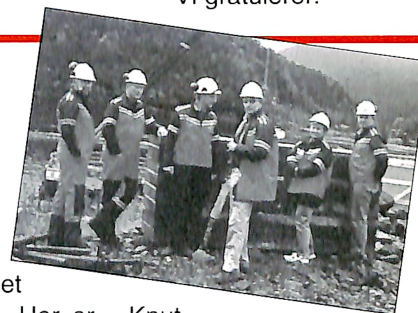
Vi har trukket ut to vinnere. Sylvfest Bell og Solveig Eik vil få hver sin bokpremie.



Vi gratulerer.

## Arbeidsmiljøutvalget er stadig på farten

Arbeidsmiljøutvalget er stadig på farta. Her er utvalget knipset under besøk og befaring av Aursundprosjektet. På bildet kjenner vi igjen Tore Andersen (t.v), verneleder



Knut Stokkeland, assisterende vegsjef Paul Bølset, oppsynsmann Arnold Hustad, Else Karin Flisnes og Per Torbjørn Kalvøy.

## Vakkert i Eidsdalen



En kjøretur på riksveg 63 gjennom naturskjønne Eidsdalen er en opplevelse uansett årstid. Opp-

levelsene langs den vakreste delen av «The Golden Route» tror vi blir enda større når utbedrings- og forsterkningsarbeidet med mellom annet ny Eide bru er ferdig. Til sammen

beløper arbeidet, som er gjort på parsellen Eide bru-Oppskredfonna, seg til 34,5 millioner kroner



**Statens vegvesen**  
Møre og Romsdal