

Veg og Virke

Nr. 1 1995 23. årgang

Bedriftsblad for
Statens vegvesen Møre og Romsdal

På veg mot Det nye Vegvesenet



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

INNHALD

Profilen - ansiktet utad 3

VEGNYTT

Hvorfor salter vi 5- 7

Kyststamvegen 8-9

Vakkert med naturstein 10

Rassikring i Austefjorden 20-21

Rettsaken om Bolsøybrua 22

Hils på våre nye avdelingsledere 11-14

Hvorfor nytte- og kostnadsanalyse 18-19

MASKINAVDELINGA

Gammel snøfreser blir restaurert 16-17

Det bygges ny verkstedvogn 15

VM på ski 4

Ditt horoskop 23

Fylket rundt 24



Redaktør: Wiggo Kanck
Redaksjonssekretær: Palma Pladsen

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

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

Opplag: 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 meningsyttringar gjer nødvendigvis ikkje greie for etatens offisielle haldningar.

Framsida: Trafikksjef Arne Johnsen, utbyggingssjef Paul Bølset, administrasjonssjef Knut Nauste og produksjonssjef Andor Wicken.
Foto: Wiggo Kanck

Deadline for neste nr. er 27. mars 1995.

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



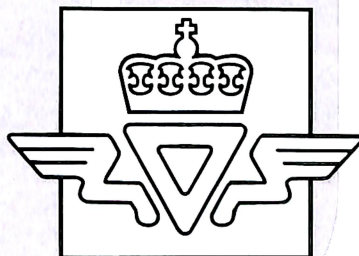
Wiggo Kanck

Profilen vår – vårt ansikt utad

og som skal vere med på å fortelje brukarane våre kven vi er.

Det er få av oss som ikkje trur at forvirringa i den første tida etter 1. juli 1995 vil verte bortimot total – vårt ansikt utad vil etter denne dato i enno ein periode vere «mangehoda».

Ein etat som skal omorganisere seg og «omskolere» seg for å gjere ein betre jobb for dei vi er sett til å tene, skal ikkje framstå som eit «mangehoda» uhyre. Og vi profilerer oss heller ikkje som ein rothaug. Men kva gjer vi då for etter beste evne å søkje og redusere noko av forvirringa som vi veit vil kome, og kva gjer vi for å fortelje at vi skal verte flinkare og meir effektive, og kva gjer vi for å stå fram som ein einsarta etat.



Mellom anna rydder vi opp i rothaugen av gjenstander, skilt, flagg og det som elles fortel kven vi er. Vi får ein ny profil, ein einsarta profil, eit ansikt utad som skal vere lik uansett kor i Møre og Romsdal du er, eller for den saks skuld kor i landet du er. Det er gjennom namnet vårt og den gode gamle «kråka» vår vi er blitt kjent. Og det kjære barnet med så mange forvirrande namn skal ha eit:

Statens vegvesen

Inne i ein raud firkant sit den gule «kråka». Med ein gong folk ser symbolet, som skal finnast på bygningar, bilar og anna kjøretøy, på klærne

våre, på brevark og alle typer publikasjonar og i avisannonser og reklamemateriell, skal det minne alle om kven vi er og kva vi gjer:

Godt framkommelege vegar
Høg trafiktryggleik
Godt miljø
God publikumsservice.

Når endringane er gjennomført og vi har fått ein ny visuell profil, skal det ikkje vere tvil om at det er Statens vegvesen ein er i kontakt med.

Men profilreglane er mange og forvirrande. Men måten vi presenterer oss på, måten vi profilerer oss på, skal vere rett. Og det som er rett, er teke godt vare på i Profilhåndboka. No er det slik at ikkje alle kan få denne handboka, og av den grunn er det laga ein kortversjon – ein foldar der nokre av profilelementa er vist og omtala. Denne foldaren fekk alle tilsendt før jul. Til kvar og ein av dykk, les den og gjer deg kjent med den nye profilen. Den er vår identitet.

Etter 1. juli skal altså ingen ting vere ved det gamle. Vi er då blitt eit nytt vesen, og som ein del av det nye er også vår nye profil. Men skal vi lukkast med det nye, må vi alle vere aktivt med også i den visuelle forandingsprosessen.

Uansett kva vi måtte meine om fortida bør vi konsentrere oss om framtida, det er der vi skal vere resten av livet, har Mark Twain ein gong skrive.

Så enkelt er det!

Wiggo Kanck

Vi er på veg inn i ei ny tid. Om nokre månader er vi blitt eit nytt vegvesen. Sjølv om vi er til for omgjevnadene våre, er prosessen som no går føre seg likevel intern. Det vil seie at prosjektet som skal avsluttast 30. juni 1995, skal haldast innanfor Vegvesenet sine «fire veggar». Parallelt med dette og som ein del av det nye, er det i ferd med å verte innarbeidd ein ny profil – eit nytt ansikt utad.

Vi organiserer oss og vi omorganiserer oss. Avdelingar blir slått saman og vi får nye nemningar, tilsette vil verte flytta, mange får nye arbeidsoppgåver, og dei aller fleste får nye arbeidskamerater. Ja da, noko nytt vert det for oss som er innanfor. Men for verda utafor vil vi halde fram som Vegvesenet, eller Statens vegkontor, eller vegkontoret i fylket, eller biltilsynet, eller vegstasjonen, eller vegsjefen, ...eller kva det no var for noko det heiter dette «vesenet».....?

Uansett kva ein måtte meine, ein hensikt har det no det vi driv med. Vi må ikkje tenkje negativt, og vi må heller ikkje gjere Ole Brum i Hundremeterskogen sine ord til våre; «Hvor skal vi hen», spurte Ole Brum. «Ingensteder», svarte Kristoffer Robin. «Da går vi dit», sa Ole Brum.

I motsetnad til Ole Brum har vi eit mål og vi skal ein stad. Vi skal verte eit vegvesen til beste for våre brukarar. For å få til det, er ein einsarta profil ein del av reiskapen som skal nyttast

GLIPPETAK OG GULL I VEGMESTERSKAPET PÅ SKI

Med flybillett til Bodø i den ene hånda og et par langrennsski i den andre, skulle et eksklusivt treklover fra Statens vegvesen Møre og Romsdal avgårde for å gjøre «reint spor» i vegmesterskapet på ski 4.-5. februar 1995. Som årets arrangør sto bedriftsidrettslaget ved Statens vegvesen Nordland.



Anne-Trine Hoel
fosset gjennom
5 km til ny
«vegmestertittel».

Fredagskvelden bar det avgårde i fly, med første stopp Trondheim. Bare flyreisa fra Molde til trønderbyen var en prøvelse i seg sjøl. Med til dels turbulente vindforhold, skiftende ansiktsfarge og balansering av kaffeskvett, kom gjengen seg omsider fram til Bodø. Været, eller snøen, var mildest talt av det horisontale slaget.

Egentlig var det Bestemorenga som skulle være årets arena for vegmesterskapet på ski, men ublide værguder hadde gjort sitt til at arrangøren hadde valgt å flytte mesterskapet til Valnesfjorden. Flyttingen medførte 1 1/2 t. bussreise i retning Fauske, noe som kunne ta på en søvntung kropp tidlig på lørdagsmorra'n. Ikke nok med det, det regna så det spruta også. Og dette gjør en frivillig...

Etter 1 1/2 t aerobics-øvelser i buss-setet, dukket skiltet med navnet Valnesfjorden helsesportsenter opp. Ivrigte ski-entusiaster kunne fortelle at Valnesfjorden var kombinertløperen og olympisk mester Simon Slåttviks fødested. Etterhvert som bussen gikk høyere opp i gir, desto mer steig snømengden og stemninga. Og der, langt uti ødemarka og blant milloner av snøfugg som kom «lavanes» ned, der skulle trekloveret få prøvd både ski- og smøreteknikk.

Det med smøring viste seg snart å bli det mest omtalte og hektiske

temaet. Med snøvær og en grade-stokk faretruende nær null grader, begynte panikken å utarte seg. Om ikke skiene glapp, så enten klabba de eller isa. Dette tegna til å bli et bingo-løp av dimensjoner når det gjaldt smøring.

Av våre tre håpefulle var det Anne Trine Hoel som skulle først ut. Med startnummer 2 av samtlige, lå det an til at hun måtte fungere som brøytemannskap. 20 minutter seinere, med to minutters mellomrom, la Jan Nygård og deretter André Moltubakk i vei.

Etter at de vel 5 km var unnagjort for damene og 10 km for gutta, kunne resultatlista vise til en ny gullvinner fra Møre og Romsdal; Anne Trine gikk til topps i dameklassen. I herreklassen plasserte våre gutter seg på den riktige siden av midten; en flott 7. og 9. plass.

På søndag var den store stafett-dagen. Idet mannskapet fra Møre og Romsdal verken kunne skilte med fulltallig lag i dame- eller herreklassen, blei det dannet et mix-lag. Om været hadde spilt mange et puss dagen i forveien, var det desto mer åpenbart under stafetten. Dagen begynte med blå himmel, blå swixføre og blåfrosne rumpeballer. André var lagets startmann, deretter kom gullvinneren fra i går og så var Jan beæra sjarmør-etappen. Som seg

hør og bør drog Møre og Romsdal inn en ny seier, men det må jo skrives at det var kun to lag som stilte (det hadde holdt til 8. plass i herrestafetten).

Til tross for vekslende føre og værforhold, skal vegfolket i Nordland ha all honnør for et reall gjennomført vegmesterskap. Neste år er det Oppland vegkontor som står for tur – og da hadde det vært kjekt om flere fra Møre og Romsdal kunne stille. Det er så absolutt plass til flere....

Jan
Nygård i
fint driv.



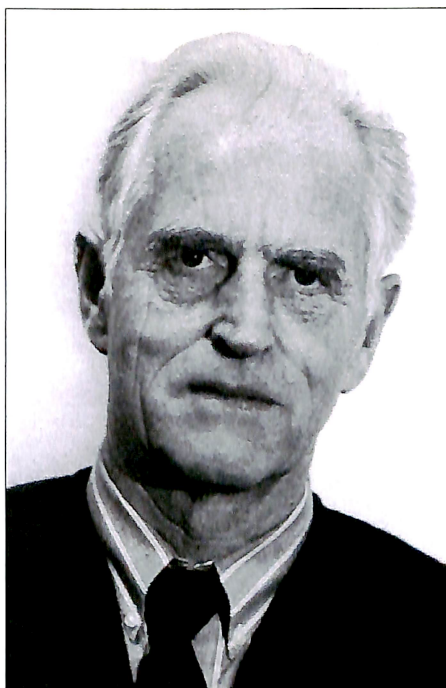
André
Moltubakk
(nr. 46)
gikk inn
til 7.
plass i
klassen
sin.



Vegsjefen håper på en landsdekkende «saltpolitikk»

Salt øker sikkerheten

Spørsmålene jeg stiller meg i saltdebatten er; Hvilket ansvar skal Statens vegvesen ta for den enkelte bilist? Skal vi fortsette vår strøpolitikk, eller skal vi legge om kursen? Hittil har vi ment at noen må ta ansvar for å redusere ulykkene, selv om det medfører noen ulemper, sier vegsjef Eivind Vollset.



– Vi vet at salt ikke er noen god smøring for bilen, men hovedårsaken til at vi salter enkelte vegstrekninger med relativt høy årsgjennomsnittstrafikk er at vi vet salt er ulykkesreduserende og bedrer framkommeligheten, legger han til.

Like sikkert som vi får is og snø på vegene dukker saltdebatten opp hver høst og vinter. Leserinnlegg i avisene, redaksjonelle artikler og mange innspill og oppfatninger fra begge sider preger, som naturlig er, saltdebatten. Vegsjef Eivind Vollset sier han setter pris på engasjementet, men legger til at han føler det er bileierne som er opptatt av vedlikeholdskostnadene på eget kjøretøy som ytrer seg sterkest i debatten på nei-sida.

– Det er forsåvidt forståelig så dyrt som det er å holde bil i Norge, sier han. – Motstanden mot vår strøpolitikk kommer ikke bare utenfra. Det er ikke noe å legge skjul på at det også er ulike holdninger innenfor egne rekker. Det har vist seg vanskelig å nå fram med informasjon om hvorfor vi salter. Det er så sin sak at vi her på vegkontoret opplever å få anonyme telefaks og brev med innhold som ikke nettopp egner seg på trykk, men det er verst at kritikken skal gå utover våre ansatte som er satt til å gjøre jobben.

Jeg tror at alt for mange motstandere ikke har satt seg godt nok inn i saken, og at de derfor ikke har tenkt nøye gjennom alle sider av våre strøpolitikk. La meg som eksempel her nevne at mengden tørrsalt ser verre ut enn den er – saltmengden er liten, selv om væskemengden synes stor. Strøsand har svært kort virkningstid! Etter at få

kjøretøy har passert er den borte og må erstattes på nytt.

– Vi har fem faste saltroter med en samlet veglengde på 200 km. Forbruket av vegsalt i vintervedlikeholdet i Møre og Romsdal var sesongen 1993/94 på 3.400 tonn. Av dette er 800 tonn brukt i strøsand, forteller Eivind Vollset.

Argumentene for vår strøpolitikk er mange. I samtalen med vegsjefen legger han vekt på at Statens vegvesen har som vegholder et klart ansvar for alle vegfarende og deres sikkerhet. Oppførselen på vegen er den enkeltes trafikants ansvar.

Statens vegvesen Møre og Romsdal bruker salt på noen få vegstrekninger fordi snø- og isfrie veier gir økt friksjon og framkommeligheten bedres, spesielt økes trafikksikkerheten. Bedre framkommelighet betyr lavere transportkostnader i vare- og godstransporten og bedre regularitet for busser og andre kollektive transportmidler – og også for de av oss som sverger til eget transportmiddel. Bedre trafikksikkerhet betyr færre trafikkdrepte- og skadde.

– En ting er klart, vi salter ikke for at kjøretøyene skal holde større fart på vegene. Bedre framkommelighet og spesielt bedre sikkerhet er årsakene til at vi bruker salt i vintervedlikeholdet. Det er umulig med sikkerhet å slå fast hva samfunnet sparer i kroner på vår strøpolitikk. I «Handlingsplanen for trafikksikkerhet i Møre og Romsdal 1992-1995» framgår det at trafikkkulykkene i fylket årlig koster 500 000 000 (femhundremilloner) kroner. I den nylig fremlagte SINTEF-rapporten går det fram at vår strøpolitikk fører til 20 pro-

sent reduksjon i antall ulykker. Vår politikk på dette området medfører altså ifølge denne rapporten til at Møre og Romdal statistisk sett reduserer ulykkeskostnadene med 100 000 000 (hundremillioner) kroner hvert år. Det er store beløp!

– Men det som ikke er med i dette regnestykket, er de menneskelige lidelsene ei alvorlig trafikkkulykke fører med seg. Det er vanskelig å operere med nøyaktige beregninger, men det er all grunn til å tro at sparte ulykkeskostnader langt overstiger den ekstra slitasje saltingen påfører bilparken. Jeg mener vi bør kunne se på saltingen som en slags forsikringspremie som alle bileiere er med og betaler for å redusere ulykkene, og all den sorg og kostnader de medfører, sier Vollset.

– Fra miljøhold blir vi kritisert for at vår strøpolitikk forurensrer miljøet?

– Miljøforurensingen er sterkest i tørre og nedbørsfattige områder. Jeg tror ikke de negative virkningene er de samme her hos oss, – i vårt nedbørsrike område. Nå er det slik at virkningene av det vi gjør viser seg i ettertid. Vi følger med, men vi har ikke drevet spesifikke undersøkelser om saltets virkning på vegens nærmiljø. Det gjør imidlertid andre fylker.

– Skal vi fortsette med vår strøpolitikk, eller skal vi stoppe opp og legge om kursen?

– Det hadde vært interessant og sett reaksjonene om vi sluttet å salt de vegstrekningene vi gjør. Meningene om vår strøpolitikk er delte. Policyen i fylkene er forskjellige, noen salter mye, andre lite eller ingen ting. Den sentrale ledelsen har sagt at de ønsker mer og bedre dokumentasjon før det etter hvert kan bli trukket opp en landsdekkende politikk på dette området.

– Jeg håper også på en klarere dokumentasjon av vår strøpolitikk, og at vi får andre metoder som er bedre. Foreløpig har vi ikke funnet slike løsninger. Det er klart at vi fortsetter denne vinteren. Men når vinteren er over vil vi internt ta en grundig gjennomgang og diskusjon av vår strøpolitikk, sier Eivind Vollset til slutt.

OM TELERESTRIKSJONENE
OPPHEVES FRA 1996:

Næringslivet kan spare 330 mill. kr

Telerestriksjonene på hele riks- og fylkesvegnettet kan bli opphevet allerede fra 1996, dersom samferdselsmyndighetene følger anbefalingene som en prosjektgruppe i Statens vegvesen gir etter å ha vurdert vegnettets bæreevne. Men det er fullt og helt avhengig av at nødvendige vedlikeholdsmidler settes inn. I motsatt fall vil en opphevelse av telerestriksjonene få negative virkninger for vegnettet.

Nødvendige tiltak på riks- og fylkesvegnettet vil beløpe seg til om lag 180 mill. kr årlig. I tillegg kommer en rekke tiltak på kjøretøysida som også kan bidra til å opprettholde bæreevnen. Samfunnsøkonomisk vil dette være en meget lønnsom investering. Næringslivets transportkostnader reduseres da i størrelsesorden 330 mill. kr.

Prosjektgruppen har rettet søkelyset mot levetiden på vegdekket. Målet må være å åpne riks- og fylkesvegnettet for 10 tonn aksellast hele året. Dette målet kan nås skrittvis. De tiltakene prosjektgruppen prioriterer, er enkle å gjennomføre. De koster relativt lite og betyr mye for de som bruker vegen.

Forslagene er basert på at en oppskrivning til 8 tonn aksellast prioriteres framfor en oppskrivning fra 8 til 10 tonn.

Prosjektgruppen anbefaler en rekke vedlikeholdstiltak og at man i første rekke utbedrer strekninger der levetiden på dekkene er lav. Også tiltak på kjøretøysida bør treffes. Prosjektgruppen ønsker seg mer «vegvennlige» vogntog – altså vogntog som belaster vegen minst mulig. Det kan eksempelvis oppnås gjennom avgiftspolitikken.

HVER 5^{te} ULYKKE UNNGÅS MED SALTING



- Personskadeulykkene reduseres med 20 prosent når vegen saltet.
- Ulykkesreduksjonen er størst i overgangen vinter/vår og høst/vinter.

Dette går fram av en større landsomfattende undersøkelse som SINTEF Samferdselsteknikk har gjort i samarbeid med Statens vegvesen. Undersøkelsen viser trafikksikkerhetseffekten av vegsalt.

Undersøkelsen består av to uavhengige deler. Et vegnett på 1947 km har vært gjenstad for en før- og etterundersøkelse, altså før vegen ble saltet og etter at de ble

saltet. Den andre undersøkelsen er en sammenlignende studie av ulykkesrisikoen på 45 vegstrekninger rundt om i landet (882 km saltet veg – 540 km usaltet veg).

Undersøkelsen dokumenterer den betydningen vegsaltet har for trafikksikkerheten. Tallene ligger faktisk i overkant av det vi hadde ventet. Vegsaltet sparer liv, helse, savn og lidelse, sier driftsdirektør Kjell Levik i Statens vegvesen. Han peker på flere interessante trekk ved undersøkelsen, nemlig at:

- ulykkesreduksjonen synes størst på dagtid.
- det blir forholdsvis færre ulykker

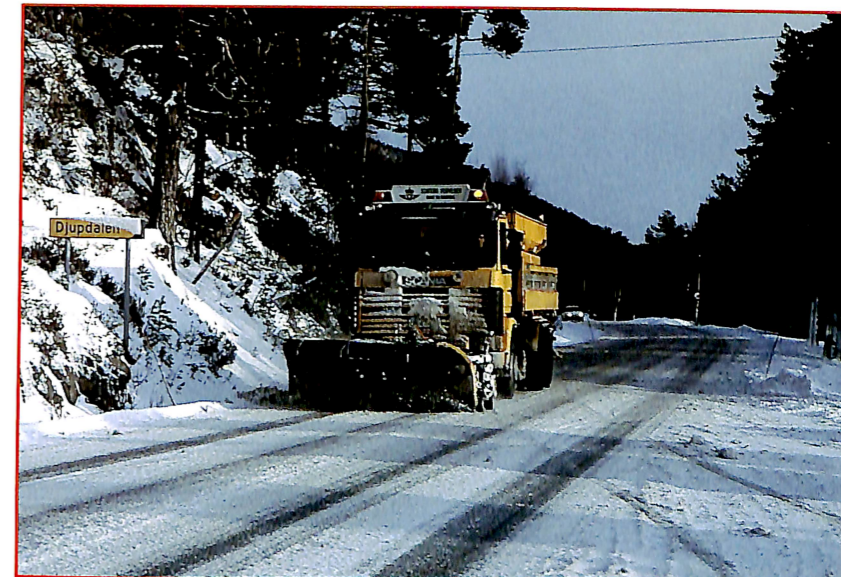


Undersøkelsen viser at bilistene holder omtrent samme fart enten vegen er saltet eller ikke. (Foto: H. Sæterøy)

- med alvorlig personskade.
- salting fører ikke til flere ulykker på tilstøtende eller kryssende veger som ikke er saltet.

Undersøkelsen viser videre at bilistene holder omtrent samme fart enten vegen er saltet eller ikke. Ved kombinasjonen is og regn reduseres farten midlertid med 12 km i gjennomsnitt. Saltets betydning for trafikksikkerheten er større når vinteren er lang.

Til tross for den gode trafikksikkerhetseffekten er salting omstridt og Statens vegvesen arbeider derfor aktivt for å effektivisere bruken, slik at saltets ulemper kan reduseres.



Det drives forsøk med nytt vegsalt fleire stader i landet, men bruk av saltet i Møre og Romsdal er enno ikkje aktuelt!

FORSØK MED «NYTT VEGSALT»

I USA er det utvikla eit nytt produkt (Calcium Magnesium Acetat). Det nye vegsaltet fører ikkje til korrosjon (dvs. at bilane rustar) og stimulerer heller ikkje til algevekst i vassdrag. CMA hindrar snø- og iskrystallane i å henge saman slik at snøen forblir tørr og lett og derfor lettare å fjerne med vanleg snøryddingsutstyr. Ulempene er at saltet verkar vesentleg seinare enn det saltet vi no brukar og at kostnadene enno er svært høge (15-20 gonger høgare innkjøpspris enn NaCl).

I Noreg er det nye saltet brukt på Mjøsbrua (innblanding i strøsand) og på Nedre Romerike (Strømsvegen). På Strømsvegen er det brukt ei blanding som inneheld 20 % CMA og 80 % NaCl. Ettersom CMA verkar meir langsiktig fører blandinga til at det totale forbruket av salt kan reduserast. CMA «nøytraliserer» ikkje den korrosive verkninga av NaCl.

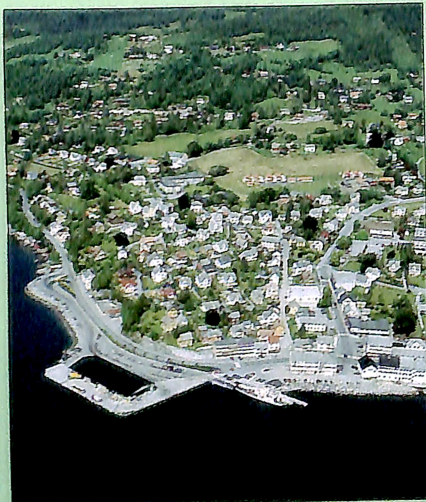
Før påske skal ei gruppe fagfolk frå Vegdirektoratet på studietur til USA for å få meir kunnskap om bruken av CMA. Det vil så bli teke avgjerd i kor stort omfanget av CMA-bruken vert i Noreg. Bruk av CMA i vårt fylke vert truleg ikkje aktuelt før det ligg føre meir erfaring frå forsøksstrekningane og produksjonskostnadene er vesentleg redusert.

Ivar Hol

TRE FORSVINNER

Folkestad – Volda er eitt av tre ferjesamband som i framtida kan bli avløyst av fast vegsamband etter at det er klart at Kyststamvegen vil følgje ein «Midtre korridor». I Stortingsmeldinga går det vidare fram at planlegginga skal byggje på at dei tre ferjesambanda Stord – Sveio, Anda – Lote og Folkestad – Volda blir avløyste av faste vegsamband, slik at det langs Kyststamvegen dermed vil stå att seks ferjestrekningar. Vidare er det to andre strekningar som ikkje er avklarte. Dei to strekningane dette gjeld, og som nok vil gjennomgå ei vidare planlegging på fylkesplan og på kommuneplan, er Stord – Halhjem og Nordfjordeid – Volda. Som ei erstatning for ferjesambandet Anda – Lote ser ikkje samferdselsministeren ein tunnel under Nordfjorden som ei uaktuell løysing. Dersom ferja over Voldsfjorden vert lagt ned, er det to alternativ som peiker seg ut. Kvisvegen eller Stigedalen og veg rundt Austefjorden.

No er det enno mange moment som ikkje er avklara når det gjeld kryssing av fylkesgrensa Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, og om det blir Kvisvegen eller Stigedalen blir ikkje avgjort før desse uklare momenta har funne si løysing. Denne avklaringa vil truleg skje i løpet av 1997.



Folkestad – Volda er eitt av tre ferjesamband som kan bli avløyst av Kyststamvegen.

ETTER «MIDTRE KORRIDOR»

Ein kyststamveg mellom Kristiansand, Bergen og Trondheim etter den «Midtre korridor» har dei lågaste utbyggingskostnadene, størst samfunnsmessig nytte og kjem best ut når det gjeld trafikktryggleik og konsekvensar for miljøet.

«Midtre korridor» vil, i grove trekk, seie at Kyststamvegen skal følgje E18 på strekninga mellom Kristiansand og Stavanger, riksveg 1 gjennom Hordaland, Sogn og Fjordane og fram til Krifast, som er eit av to knutepunkt på denne korridoren. Det andre knutepunktet er Rennesøysambandet i Rogaland. På strekninga frå Krifast og vidare mot Trondheim skal Kyststamvegen følgje riksveg 71 langs Vinjefjorden og så riksveg 65 til Klett i Sør-Trøndelag og deretter E6 fram til Trondheim. Valet av ein «Midtre korridor» er også i tråd med vegsjefane i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane sine tilrådingar.

Anleggskostnadene for vidare utbygging etter «Midtre korridor» er rekna til om lag 9 milliardar kroner, med full stamvegstandard. Kostnadene blir 5-6 millionar kroner med noko redusert standard. Når utbygginga etter dette forslaget er ferdig, vil køyretida mellom Kristiansand og Trondheim, over Bergen og Ålesund, bli redusert med om lag 5 timar i høve til dei 23-24 timane som det tek å reise med bil i dag. Målet er at vegen skal vere ferdig til ein gong mellom år 2000 og år 2010.

I arbeidet som blei gjort før avgjerda blei tatt, vart også ein «Ytre korridor» handsama. «Ytre korridor» er ferjefri, og er rekna å koste om lag 20 milliardar kroner med stamvegstandard. Med lågare standard blir kostnadene for ein ferjefri veg 13-14 milliardar kroner. Køyretida etter ein «Ytre korridor» Kristiansand-Bergen-Ålesund, blir redusert med 7 til 8,5 timar, samanlikna med vegsambanda i dag.

Den såkalla «Midtre korridor», som ikkje fekk fleirtal i fylkestinget, men som altså vart sterkt tilrådd av fagfolk, fører til vidare utvikling av noverande vegsamband E18, riksveg 1 og riksveg 71 og 65, kjem vesentleg betre ut i analysene enn utbygging etter andre hovudalternativ, som utbygging av ein ferjefri «Ytre korridor».

Samferdselsminister Kjell Opseth seier at det same gjeld også om ein samanliknar med alternativ som på visse delstrekningar er ein kombinasjon av dei to hovudalternativa. «Midtre korridor» har dei lågaste utbyggingskostnadene og gir størst samfunnsmessig nytte. «Midtre korridor» kjem også best ut når det gjeld trafikktryggleik og miljøkonsekvensar. I tillegg vil dette alternativet i større grad få nytte av utbygginga av einskilde prosjekt innan «korridoren» etter kvart som dei blir bygde, medan ein ved utbygging etter «Ytre korridor» først vil få særleg nytte av utbygginga når lengre strekningar er ferdig utbygde.



Krifast vert eitt av to knutepunkt på Kyststamvegen.

Kyststamvegen skal følgje E18 på strekninga mellom Kristiansand og Stavanger, riksveg 1 gjennom Hordaland, Sogn og Fjordane og fram til Krifast. På vegen mot Trondheim vil Kyststamvegen følgje riksveg 71 gjennom Halså og langs Vinjefjorden, og så riksveg 65 til Klett og deretter E6 fram til Trondheim.

DEN BESTE LØYSINGA

Riksveg 1-traséen er den beste løysinga for Kyststamveggen. Dette linevalet er kortast og krev minst økonomiske utteljingar for å få ein god nok stamvegstandard, seier vegsjef Eivind Vollset.

Vegsjefen strekar vidare under på at ei utbygging langs noverande korridor vil gje umiddelbar nytte for både lokale og lange reiser og peikar på at det er viktig å finne fram til ei lineføring som er realistisk og som kostar minst.

Då samferdselsminister Kjell Opseth la fram Stortingsmeldinga, som no blir oversendt Stortinget, peikte han på at Kyststamveggen er ein viktig del av Regjeringa si satsing på utbygging av infrastrukturen.

«Ei vidare utvikling av nord-sør vegen langs Vestlandet vil binde regionane saman og kan medverke til å styrkje busetnaden. Kyststamveggen og dei verknadene denne vegen får, vil også kunne føre til utvida arbeidsmarknader og lågare transportkostnader. Dette kan gje grunnlag for vidare utvikling og vekst i næringslivet», sa samferdselsministeren.

I tillegg til momenta som Kjell Opseth peikar på, vil ein kyststamveg etter ein «Midtre korridor» også gje høve til å satse på å byggje ut gode kommunikasjonar mellom utkantkommunane og sentralkommunane for å oppretthalde busetnaden i distrikta. Etter dette alternativet vil den planlagde Tresfjordbrua knyte Kyststamveggen betre opp mot Åndalsnes, med samband til jernbane både nord- og sørover.

I Stortingsmeldinga peikar departementet på dei transportfaglege vurderingane, og det blir sett på som ein fordel at vegen ikkje blir lagt for langt ut, slik at det blir stor avstand til stamveggen frå dei indre stroka. Om dette blir det i meldinga mellom anna sagt at «gjennom investeringar i perioden 1994-97 på riksveg 64 vil Averøy og



Vegsjef Eivind Vollset seier at ein «Midtre korridor» er den beste løysinga.

Fræna få betre tilknytning til Kyststamveggen». Samferdselsdepartementet foreslår på bakgrunn av dette at riksveg 1 får stamvegstatus til Bergsøya.

Av dei tre ferjesambanda. Festøy-Solevåg, Vestnes-Molde og Kanestraum-Halsa, kan det ligge an til at sistnemnde samband er det som kan kortast inn (frå 5,5 km til 2,6 km) i kyststamveg-samanheng. Følgjer ein den foreslåtte korridoren langsetter riksveg 71, så er vegstandarden klart dårlegast her. I investeringsprogrammet for NVVP 1994-97 er det gjort framlegg om 108 millionar kroner til riksveg 71 mot Møre og Romsdal's grense. Det blir óg peika på store utbetningsbehov på vår side av fylkesgrensa.

Samferdselsdepartementet meiner dessutan at mange av dei lokale problema som er brukte som argument for å leggje Kyststamveggen langs ytre line, kan løysast like godt gjennom lokale tiltak, tverrsamband og utbygging av vegstrekningar med ein standard som er tilpassa det lokale trafikkgrunnlaget. Departementet legg også særleg vekt på at utbygging etter midtre alternativ vil vere vesentleg meir skånsomt mot det sårbare kystlandskapet enn det som er tilfellet for alternativet langs ytre line.

Stortingsmeldinga har som mål å kome fram til ein overordna strategi og val av korridor for vidare utvikling av vegsambandet mellom Kristiansand og Trondheim. Stortinget si handsaming av meldinga vil så vere eit grunnlag for eventuelle framlegg om investeringsprogram og val av trasé på delstrekningane. Slike framlegg vil bli tatt opp gjennom dei ordinære planprosessane, det vil seie gjennom NVVP.

STAMVEGUTGREIINGAR

Det siste halve året har det i Vegvesenet vore lagt ned mykje arbeid med å utarbeide utgreiingar om stamvegnettet.

For ruta Bergen – Ålesund har vi delteke i arbeidet mens vegkontoret i Sogn og Fjordane har vore ansvarleg for utarbeiding av rapporten.

Vi har utarbeidd rapporten for ruta Dombås – Ålesund i samarbeid med vegkontoret i Oppland og for ruta Ålesund – Trondheim (eigentleg Kjelbotn-Klett) i samarbeid med vegkontoret i Sør-Trøndelag.

Desse utgreiingane er venta å bli eit viktig grunnlag når Vegdirektoratet no skal utarbeide rettingslinene for vegplanperioden 1998-2010.

Svein Solbjørg

SAGT OM VEGVALET

«**Stamveinettet er som en ryggrad med ribbein i form av tilførselsveger på begge sider**».

(Samferdselsminister Kjell Opseth)

«**Dette er et vegvalg preget av manglende samhandling på departementshold**».

(Ordfører i Aure, Knut Baardset).

«**Styresmaktene er lite framtidretta og berre opptekne av å få ein billeg veg**».

(Ordfører i Sande, Isak Våge).

«**Midtre line er ikkje noko Kyststamveg**».

(Ordfører i Ulstein, Arne Walderhaug).

«**Vi får ikkje eit samband utan at det går utover nokon**».

(Ordfører i Volda, Knut Bere).

«**Halsa kommune har intet imot at veg- og kommunikasjonsnettet i Aure og Tustna bygges ut, men vi kan heller ikke ha en stamveg som går i sikksakk over Nordmøre**».

(Ordfører i Halsa, Harald Nymoene).

«**I en sak som denne er det klart at noen vil bli skuffet**».

(Fylkesordfører Grethe W. Bjørlo).

REKKVERK AV NATURSTEIN

Langs største delen av riksvegen i Geiranger må det vere rekkverk. Landskapet og naturen er no ein gong slik laga der inne langs fjorden at det er behov for sikring for at vi skal kunne ferdast så trygt som mogeleg på vegen. Då vegen vart bygd vart det sett opp stabb på toppen av alle murar og over alle dei største fyllingane.



I Geiranger og då like ved Union er det no sett opp nytt rekkverk i naturstein. Samla lengde på det nye rekkverket er 102 m. Det er sett opp stabb med om lag 3 m avstand. Stabbane er sette i eit armert fundament av betong. Mellom stabbane er det mura og då slik at ein har fått ei mest mogeleg jamn flate ut mot riksvegen. Høgda på stabbane er om lag 80-90 cm, og muren mellom er om lag 70 cm høg.

Arbeidet går no mot slutten. Topplista skal bøyast til og etterpå lakkerast svart før den blir montert. Topplista skal festast med aueboltar i kvar stabb. (Denne løysinga er også nytta på den gamle brua på Hellesylt). Topplista blir sett på for å binde rekkverket saman og samstundes vere ei ekstra sikkerheit for alle dei som ferdast langs vegen til fots.

Arbeidet som er gjort meiner eg er framifrå handverk. Dei som har fått dette til er Olav Kjell Homlung og Svein Homlung. Det er Asle Kleppe som har hatt oppsynet. Alle desse tre fortjener ros for det som er gjort her!

Prisen på dette rekkverket vil kome på om lag kr 2100,- pr. meter. I denne prisen er alle kostnadene rekna med og då også riving av gamal støypekant, støyping av nytt fundament og ikkje minst innsamling

av høveleg stein til stabbar og stein til muring. Ikkje minst tilgang på høveleg stein vil vere særskilt avgjerande for eit framtidig overslag på liknande arbeid.

Kostnaden med arbeidet i Geiranger er dekt av dei midlane som kvart år har vorte sette av og øyremerka til miljø- og trafikktryggingstiltak.

Steinar Vestnes

Naturstein er så absolutt eit alternativ til stål.

(Foto: Steinar Vestnes)

Stabbane er sette i eit armert fundament av betong.

(Foto: Steinar Vestnes)



EIT ALTERNATIV TIL STÅLREKKVERK I VAKKER VESTLANDSNATUR

Utfordringene venter!



Utfordringene venter på vår nye ledertroika. Sammen med vegsjefen, prosjektgruppa og resten av oss rundt 600 tilsatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal skal utbyggingssjef Paul

Bølset, produksjonssjef Andor Wicken, administrasjonssjef Knut Nauste og trafikksjef Arne Johnsen lede oss inn i den nye «tida».

Les intervjuet på de neste sidene

DNV: VI SKAL BLI BEDRE!

Blar vi litt i personalia, spør oss rundt og graver fram det andre vet om de fire og hva de fire ellers vil fortelle om seg selv, finner vi straks ut at «firkløveret» representerer solid tyngde og vegvesenerfaring.

For å ta eldstemann først, Paul Bølset, så passerte han 60 år nylig. Utdannelsen har han fra bygningslinja ved den tekniske høyskolen i Darmstadt i Tyskland. Etter eksamen i 1961 var han i to år tilsatt som laboratorieingeniør ved Vassdrags- og havnelaboratoriet ved NTH. I 1963 ble han tilsatt som avdelingsingeniør ved vedlikeholdsavdelinga, og i 1968 fikk han stillinga som overingeniør og sjef for vedlikeholdsavdelinga i vårt fylke. I to år, fra 1982-84, var han leder for vedlikeholdskontoret i Vegdirektoratet, og siden 1984 har han vært assisterende vegsjef.

Arne Johnsen startet karrieren ved Biltilsynet Oslo i 1964 som «bilsakkyndige». Fra 1970 til 1976 ledet han trafikkavdelinga og i 1976 ble han tilsatt som stasjonssjef ved Biltilsynet Molde, og året etter i 1977 ble han tilsatt som biltilsynssjef i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Knut Nauste gjorde seg ferdig med utdannelsen årsskiftet 1979/80. Sin yrkesaktive karriere startet han i personalavdelinga i Vegdirektoratet. Fra 1985 til 1987 var tilsatt som kontorsjef i Det Kongelige Selskap for Norges Vel, og i 1986 flyttet han til hjembyen for å tiltre stillinga som førstekonsulent ved skole-sjefens kontor i Molde kommune. I januar 1988 var han tilbake i Statens vegvesen som personalkonsulent og i august samme år ble han tilsatt som administrasjonssjef.

Andor Wicken har siden han avsluttet studiene ved NTH i Trondheim i 1965, avbrutt av en kort periode, vært tilsatt i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Og det var som avdelingsingeniør ved anleggsavdelinga han startet opp. Siden ble han tilsatt som leder for bru- og ferjekaiseksjonen, og under bygginga av Ålesundstunnelene bidro han som frittstående konsulent. Det er nok som prosjektleder under byggeperioden for Krifast i årene 1988-1992, at Andor Wicken sitt navn et blitt godt kjent utenfor egne rekker. Inntil 1. juli er vår nye produksjonssjef tilsatt som makingsjef.

Alle fire skulle være godt kjent blant rundt 600 vegvesentilsatte i Møre og Romsdal. Likevel, noe må det være de ikke har avslørt rundt de oppgavene som står foran. Så les videre, så får du vite det!

Hvordan skal Det nye vegvesenet bli en bedre arbeidsgiver for de som har sin arbeidsplass i Statens vegvesen Møre og Romsdal?

Arne Johnsen: Hollerutvalget omtaler Statens vegvesen som en velorganisert etat med høy produktivitet. En av årsakene til den positive omtalen tror jeg er



Knut Nauste

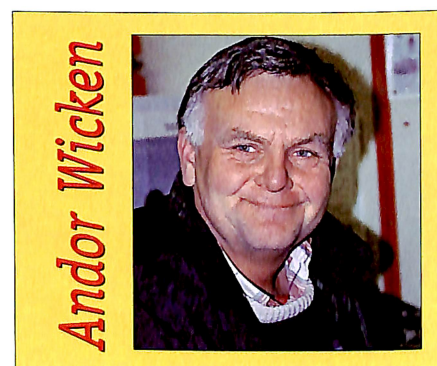
at Statens vegvesen alltid har hatt tradisjon for å ta godt vare på sine ansatte. Dette er selvsagt utrolig viktig for uansett teknologi vil alltid menneskene være vår viktigste ressurs. Det nye Vegvesenet vil bli en enda bedre arbeidsplass fordi omorganiseringen dokumenterer en fremtidsrettet etat. Det trykker våre arbeidsplasser.

Knut Nauste: Det nye Vegvesenet er et forsøk på å gjøre oss til en mer slagkraftig arbeidsgiver utad. Samfunnsansvaret for et breiere fagfelt presiseres. Dette kan gjøre oss bedre i stand til å møte framtidige utfordringer. Gjennom omgrupperinger av oppgaver får vi til nytanking i organisasjonen, kanskje større variasjon i arbeidet og distriktskontora gir større nærhet til arbeidslederen.

Andor Wicken: For de aller fleste av oss er Vegvesenet en så god arbeidsgiver at mange er skeptiske til forestående endringer. Delegering av oppgaver og avgjørelser og mer ansvar til den enkelte bør likevel bidra til økt inspirasjon og trivsel.

Paul Bølset: Organisasjonsendringer fører gjerne med seg usikkerhet for egen framtid, men heldigvis har vi fått forsikringer om at ingen vil miste jobben som følge av omorganiseringen og at bemanningen i tiden framover skal holdes på 1994-nivå. Dette har utvilsomt skapt større trygghet for framtida enn vi ellers ville ha hatt i omstillingsperioden.

Vegarbeiderne – som utgjør over halvparten av de tilsatte – vil trolig se det som en fordel at de heretter blir samlet i én avdeling. Dette gir bedre mulighet for mere allsidige og interes-



Andor Wicken

sante arbeidsoppgaver ved at en del av vegarbeiderne vil kunne veksle mellom mindre anleggsoppgaver og vedlikeholdsoppgaver.

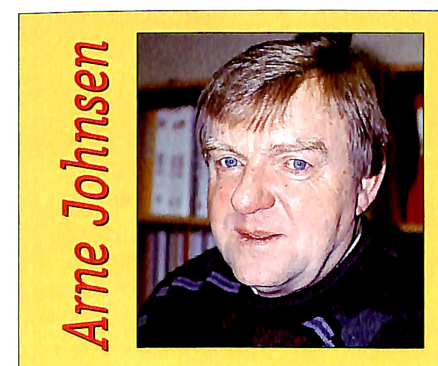
Mange vil sikkert se det som en fordel at vi nå skal rendyrke bygherrerollen og produksjonsrollen hver for seg. Personlig synes jeg det er store fordeler ved at planleggingsoppgavene og byggherrerollen blir samlet på én avdeling.

Vi skal bli mer samfunnsorientert, legge mer vekt på kundens behov, sette enda større trykk på trafikksikkerhetsarbeidet og vi skal bli enda mer effektiv. Kort sagt, hvordan skal vi konkret gjøre en enda bedre jobb i samfunnets tjeneste?

Johnsen: De ansatte i Statens vegvesen er blitt stadig mer bevisst at det er samfunnet de arbeider for. Jeg tror informasjonsvirksomheten kan ta sin del av æren for det gjennom markedsføringen av etaten, – det vi gjør, – det står vi for. Vi kan bli bedre ved å invitere brukerne av våre tjenester til diskusjon og meningsutveksling.

Nauste: Den nye organisasjonsmodellen bør gi oss en mer effektiv organisasjon og en mer lydhør organisasjon med bedre publikumsorientering. Vi må alle jobbe med og hver enkelt av oss må være opptatt av at etaten skal gjøre en god jobb i forhold til samfunnet. Dessuten, god intern informasjon begge veger er et nødvendig virkemiddel.

Wicken: Vår oppgave blir ikke endret ved omorganiseringa. Vi har nå mulighet til å endre på det som kan samordnes bedre og ta med oss videre det som fungerer bra. Vi gjør en god jobb, men



Arne Johnsen

kan bli bedre til å fortelle om det og sette alle våre gjøremål i sammenheng.

Bølset: Det vil bli et positivt bidrag i den publikumsretta servicevirksomheten vår at vi på noe sikt får samlet distriktsadministrasjonen vår ved de framtidige trafikkstasjonene. For trafikksikkerhetsarbeidet vil det bli en styrke at trafikkkompetansen i etaten som er rettet både mot veggnettet og trafikantene, samles i en avdeling.

Betere og mer detaljerte byggeplaner må lages også for arbeider som utføres i egenregi. Videre må det legges arbeid i at Vegvesenet skal være en aktiv medspiller i planlegging som skjer i kommunal regi som har betydning for trafikken og miljøet på riks- og fylkesvegene.

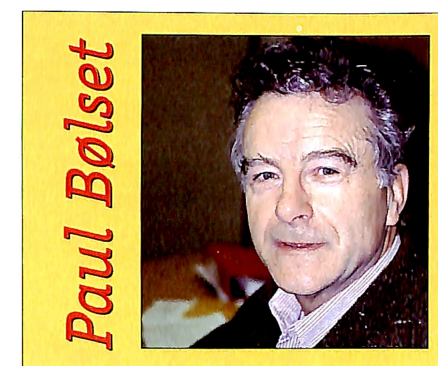
I hvor stor grad skal det tas hensyn til 620 medarbeidere sine ønsker når hver enkelt skal innplasseres i nye stillinger i løpet av våren?

Johnsen: Jeg vil ikke nøle med å svare, – i så stor grad som mulig, selv om jeg vet det blir vanskelig og kanskje umulig å innfri alle ønskene.

Nauste: Så langt det er mulig, men hovedutfordringer blir å tildele en jobb det er behov for – det vil si en jobb som gir meningsfylt arbeid for alle i jobber som vi har kompetanse til å gjøre. Videre må vi i neste omgang søke å imøtekomme den enkeltes ønsker om endringer.

Wicken: Dette problemet kan ikke være stort. De aller fleste vil få nær de samme arbeidsoppgavene som før, og det vil bli få slike konflikter. «Rett mann på rett plass», har en bare når det er trivsel i jobben. Likevel, blir det motstrid mellom den enkeltes ønsker og det som tjener etaten best, må hensynet til etaten telle foran enkeltinteresser.

Bølset: Utgangspunktet har den enkelte arbeidstaker både rett og plikt til å følge sin nåværende stilling i DnV. En slik regel vil likevel ikke utelukke at en i



Paul Bølset

enkelte tilfeller vil kunne fravike denne bestemmelsen der dette blir praktisk mulig og forholdene ligger til rette for det. Det er viktig for trivsel og motivasjon for den enkelte at flest mulig får oppgaver som passer medarbeidernes evner og interesse. Jobbrotasjon bør også bli et aktivt virkemiddel i den videre kompetanseoppbygging i etaten.

Og i denne forbindelse, hvor tror du det vil knake verst?

Johnsen: Det er tidlig å spå om hvor det vil knake verst. Likevel, jeg tror nok at jeg vet på hvilket område det vil skje, men før jeg sier noe om det vil jeg drøfte saken med organisasjonene.

Nauste: De største utfordringene vil ligge i balansen mellom forvaltning/ byggherre og produksjonsavdelinga på vegkontoret sine behov og den enkeltes ønsker. Videre ligger det en stor utfordring i oppsynets deling mellom trafikk/byggherre/produksjon, og få god balanse mellom avdelingene faglig sett og at vi tar hensyn til ønsker fra hver enkelt. Stasjonssjefene i biltilsynet og

deres innplassering i den nye organisasjonen er et annet område. Når det gjelder vegkontoret tror jeg prosessen her vil gå bra. Opptre alle etisk forsvarlig og er saksorienterte skal vi greie dette fint, men de neste rundene er en større utfordring enn avdelingsrunden.

Wicken: Kanskje vil det kunne bli enkelte konflikter i ledersjiktet, der vi skal lære oss ny, klar rolledeling mellom myndighet og arbeidsledelse. Både tidligere anleggsledere og oppsyn/vegmesstre vil nok trenge å lese i det nye «rolleheftet» noen ganger.

Bølset: Ofte viser det seg at de problemer man frykter ikke slår til, mens spørsmål som synes bagatellmessige kan bli kontroversielle. Dersom vi bare lykkes i å ha en medvirkende og åpen dialog i omorganiseringprosessen, tror jeg spørsmål om innplassering i organisasjonen og fysisk kontorplassering også skal løse seg rimelig bra.

Hva ser du for deg som den største og viktigste endringen i Det nye vegvesenet?

Johnsen: Den generelt største og viktigste endringen er et klart skille mellom produksjon og forvaltning. Sammenslåingen av avdelinger og sammenslåingen av veg- og biltilsynsstasjonene er vesentlige endringer. For å få dette til å fungere, må etablerte stasjons- og avdelingsvise barrierer brytes ned, og en enhetlig bedriftskultur etableres.

Nauste: Det vil være samordning av trafikk- og trafikksikkerhetsarbeidet på vegkontoret og i distriktene. Videre er skille forvaltning og produksjon en stor og viktig endring.

Wicken: Klar deling i organisasjonen mellom myndighet og produksjon er det store og prinsipielle. Det viktige vil være fortsatt å ha ett effektivt Vegvesen, der delinga gir inspirasjonen til å bli enda mer effektiv og utfylle hverandre.

Bølset: Den grunnleggende og største endringen blir utvilsomt det å skille produksjonsrollen og forvaltningsrollen.

En positiv endring tror jeg det også blir å samle dagens trafikkkompetanse fra planavdelinga, driftsavdelinga og biltilsynet i én enhet.

En annen viktig og positiv endring får vi ved å øke planperiodene til 10 år med rullering hvert fjerde år. Dette vil uten tvil styrke kvaliteten i vår strategiske planlegging. Jeg tror også at økt samarbeid og bedre ressursutnyttelse over fylkesgrensene vil bli et positivt element i DnV.

Vi skal inn i en ny organisasjon der konkurranse og effektivitet skal dokumenteres langt sterkere enn i dag. Hvordan skal vi gjøre det?

Johnsen: Dersom vi skal bli mere produktive, – mere effektive, - få mer ut av hver krone, må vi stille oss spørsmålene, - hva og hvordan gjør vi tingene? Vi har nå en unik mulighet til å vurdere og analysere hva vi gjør i dag, – og stille oss spørsmålet, – hva vil vi gjøre i morgen. Noen av dagens arbeidsoppgaver må nedprioriteres, – kanskje forvinner de til fordel for andre oppgaver.

Nauste: Det må settes krav til mer og bedre dokumentasjon. Videre må det settes større krav til planlegging, og til kalkulering i forkant. At krav til større skriftlighet i rapportering og i etterkalkyler og kontroll kommer, vil jeg tro er naturlig.

Wicken: Vi snakker mye om dette og tenker mest på hvordan vår egenproduksjon skal måles mot alternativt privat utførelse, og hvordan utviklinga videre vil bli. Dette er et blindspor. Selvsagt må vi skaffe oss klare måleparametre, og gode oppfølging- og regnskapssystem som skal spore oss til topp produktionsinnsats. Men det som virkelig må stå i sentrum er at både meningmann og politikere vurderer vår etat som det beste alternativet som vegmyndighet. Da kommer resten av seg selv. Vi må dokumentere at vegvesenet er en toppkvalifisert planlegger og byggherre – rettlinjert og konsekvent, men med praktisk vurderingsevne og med troverdighet og lojalitet.

Bølset: Det gjenstår å lage et regnskapssystem som legger et godt grunnlag for å kunne dokumentere konkurransevne og effektivitet. Slik som det er lagt opp til at produktionsavdelinga skal tildeles oppdrag fra forvaltningsavdelingene, må nok konkurransevne i stor utstrekning dokumenteres i ettertid ved å sammenligne resultatene for ulike driftsformer.

Dessuten vil også myndighetsavdelingene etter hvert måtte dokumentere effektivitet og konkurransevne sammenlignet med private konsulenter. Det blir en viktig oppgave å utforme regnskapssystemer som gjør det mulig å måle konkurransevne.

Vi vet nå med stor sikkerhet hvordan Det nye Vegvesenet vil bli orga-

nisert, men omorganiseringa vil både styrke og svekke oss. En av svakhetene kan være at gode fagmiljø splittes opp. Hva tror du om dette?

Johnsen: Dersom godt etablerte fagmiljø splittes opp som følge av omorganiseringa, må siktemålet være at det nye som vokser frem blir enda bedre. Forutsetningen for å oppnå dette er at noen definerer det nye fagmiljøet, – og at man skaper forståelse for et helhetlig, integrert fagmiljø.

Nauste: I vårt organisasjonsforslag har vi i stor grad forsøkt å unngå å splitte opp fagmiljøer og lvi har ykket bra med det. Personlig er jeg usikker på om faghensyn på det ikke-tekniske området er like godt ivaretatt ved sammenstilling av grupper.

Wicken: Et sterkt fagmiljø er et tverrfaglig miljø som ut fra optimal totalvurdering kan løse oppgavene optimalt. Snervet fagmiljø har vi ikke bruk for. Endring i organisasjonen kan bidra til å «bryte opp» på en positiv måte og skape kontaktlinjer der vi lærer av hverandre.

Bølset: Til tross for at vi i stor grad smelter sammen fagmiljøer som vil berike hverandre, bryter vi også opp fagmiljøer hvor medarbeiderne føler tilknytning og arbeider godt sammen. Det viktigste blir å gå inn i ny organisasjon med positive holdninger og god vilje. I så fall bør ikke dette bli noe stort problem.

Et annet område hvor enkelte frykter negavtive endringer er at radikale forandringer som kan komme på sikt vil kunne underminere den solide vegetaten og det arbeidstakerne har oppnådd. Kan det bety at vi på sikt må senke standarden for å «overleve»?

Johnsen: Jeg tror ikke noen virksomhet eller etat i dagens samfunn vil overleve ved at standarden senkes. Kvalitet og kvalitetssikring fokuseres stadig sterkere. At et produkt har høy standard behøver nødvendigvis ikke å bety at det er spesielt kostbart, men forutsetningen er at alt arbeid blir gjort riktig fra starten av. Derfor er det så viktig at de ansatte har et bevisst forhold til de kvalitetskravene som stilles for jobben. Siktemålet for Det nye Vegvesenet må selvsagt være at vi

også i fremtiden skal ha fornøyde kunder.

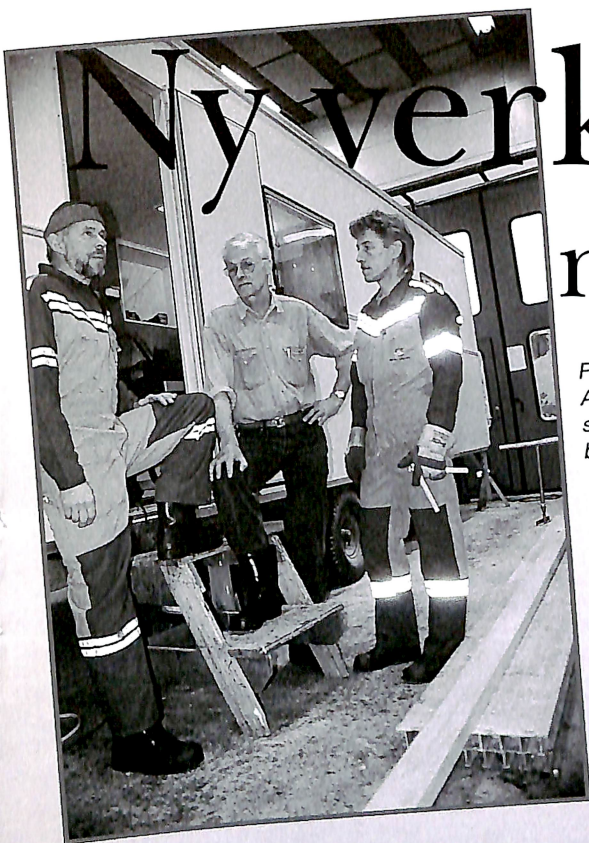
Nauste: Statens vegvesen er en del av statsforvaltningen og er således omfattet av tjenestemannsloven og fellesbestemmelsene. Disse vil gjelde fortsatt. Vi er svært opptatt av arbeidsmiljølovens bestemmelser. De må videreføres. Det vi ser er at goder som etatene har skaffet seg /sitt personale (jfr. NSB) blir vurdert kirtisk av samfunnet, og en del slike ordninger kan stå for fall. Dette tror jeg at Vegvesenets ledelse og tjenestemannsorganisasjonene må være innstilt på at vi også må vurdere. Jeg ønsker ikke å spekulere i eventuelle framtidige politiske vedtak. Vår jobb er å jobbe slik at vi unngår at Vegvesenet blir et brennbart politisk tema.

Wicken: Selvsagt ikke! Kvalitet og høye krav til sikkerhet, miljø og helse må fortsatt ivaretas. Gode arbeidsvilkår er nødvendig for etatsfølelse og positiv innstilling. Vi bør heller bli flinkere til å etterse at private firma må oppfylle de samme krav vi følger. En helt annen sak er at vi har rotete og kompliserte avtaler for godtgjørelser som unødige svekker konkurransevnen og skaper skjevheter. Her bør det snarest skje en radikal gjennomgang slik at vi kan få et mer ensartet system for hele etaten.

Bølset: Det har vært en styrke for vegetaten at vi kontinuerlig har tilpasset oss endrede forutsetninger. Til tross for at vi nå gjennomgår den største organisasjonsendringen på flere tiår, unngår vi de helt store endringene som andre statsetater har vært igjennom. Jeg tror at de endringene vi nå gjennomgår er nødvendige for å trygge framtidige arbeidsplasser i etaten. Det kan nok bli nødvendig å se på en del ordninger i Vegvesenet som av enkelte blir betraktet som spesielt gunstige for seg selv. Det kan f.eks. være både godtgjørelser som både er hjemlet i avtaleverk, eller er blitt praktisert innenfor enkelte fagområder.

Stort sett tror jeg det i liten grad blir nødvendig å «senke standarden» på noe område. Det å opprettholde og videreutvikle et godt arbeidsmiljø i videste forstand vil helt sikkert bli en prioritert oppgave også i åra framover.

– EN MER SAMFUNNSORIENTERT ETAT



Ny verkstedvogn – nødvendig «luksus»

*Palmar Orset, oppsynsmann
Anders Bergem og Terje Nordli
ser fram til å kunne ta i
bruk nyvogna.*

– I løpet av mars måned regner vi med at den nye verkstedvogna skal være ferdig. Etter 25 års kontinuerlig drift, og etter å ha vært på hver eneste ferjekai i Møre og Romsdal, på de aller fleste ferjekaiene i Sør-Trøndelag og ellers fartet land og strand rundt, har gammelvogna gjort sitt. Nå får vi ei ny, større og bedre utstyr vogn og dermed tror vi at jobben kan gjøres enda bedre.

Det er Palmar Orset og Terje Nordli som sier dette. Begge har hendene fulle med å gjøre maskinavdelinga og sin egen nye verkstedvogn ferdig.

Den nye verkstedvogna bygges opp og monteres av ansatte på maskinavdelinga på vegsentralen. Legger vi så til at tegningene og de mange finurlige og godt gjennomtenkte løsningene som må til for at vogna og utstyret skal fungere hensiktsmessig er pønsket ut av de mange «Petter Smartene» på maskinavdelinga, kan vi kanskje også samtidig legge til at «heimgjort er velgjort».

– Vi har erfaring for hva vi har behov for, hvordan utstyret skal virke og videre hva som skal til for å gjøre en god jobb. Det er kanskje bare naturlig at vi bygger den. Da får vi den også slik vi vil ha den, sier Plamer Orset.

Den «nye» trekkvogna kommer fra Surnadal. Det er en Iveco 86 modell

med boggie og 320 hestekrefters motor. Krana fra «gammelvogna» blir flyttet over til den nye. Verkstedet bygges opp av en stålcontainer, mens et nytt Rindal letthus blir den nye boligenheten. Understellet er også brukt. Det kommer fra ei containertralle (tilhenger). Alt gammelt utstyr som kan nyttes, skal fortsatt få gjøre tjeneste. Den nye verkstedvogna får maksimum lengde på 17 meter. Tyngden vet ingen, før alt utstyr er montert og verktøyet på plass.

– Det var vel på tide at det blir bygd ny vogn. Nyvogna vil bli mye større, lengre og langt bedre utstyrt. En del av utstyret er gammelt, nedslitt og modent for utskifting. Men det som blir vesentlig forbedret, er boforholdene for arbeidsfolkene. Boenheten bygges for tre personer, men i nødstilfelle vil det være sengeplass for fire uten at trangboheten skal bli stor. Vi monterer et moderne og godt, utstyrt kjøkken, tre soveplasser, salonggruppe, dusj og klosett. Det er viktig at komforten er god.

– Ferjekaiseksjonen står for om lag 90% av bruken, og ferjekaiifolka farter land og strand rundt. Så det er viktig at

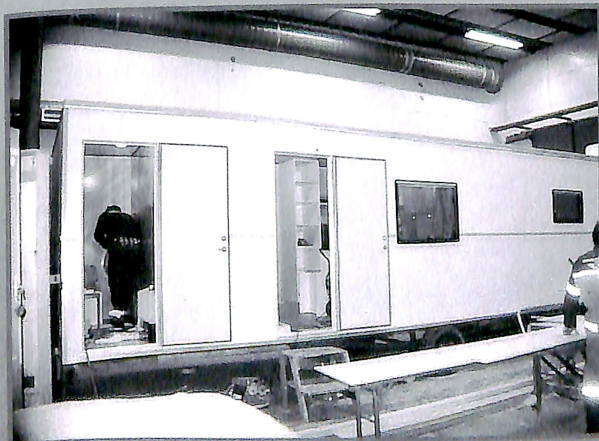
Boligenheten i vogna blir godt utstyrt, og komforten bedres. Et moderne utstyrt kjøkken, romslig soverom, dusj og klosett skal gjøre sitt til bedre trivselen øker.

*Terje Nordli (t.v.) og
Palmar Orset sier den gamle vogna
har gjort sin nytte.*



komforten blir god, og slik at trivselen blir det samme. God komfort og trivsel har mye å si for den endelige arbeidsresultatet, sier oppsynsmann Anders Bergem.

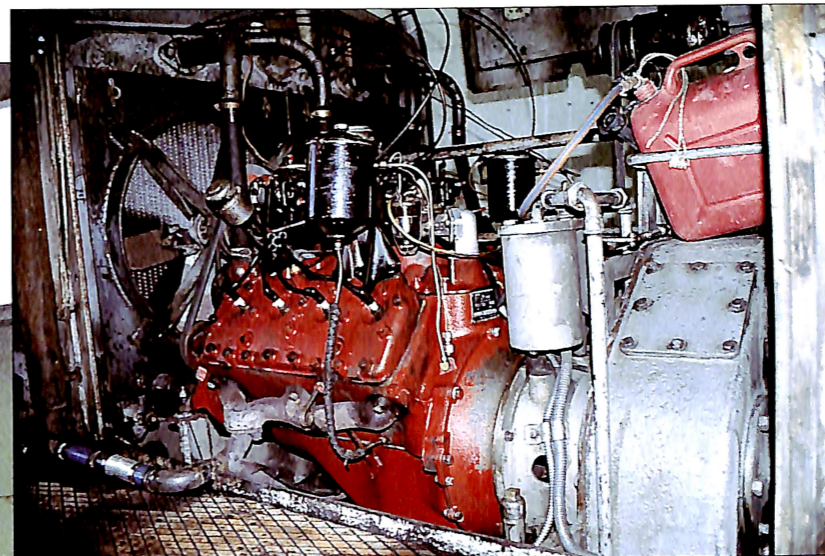
– Her er det snakk om fornying og forbedring. Etter å ha brukt vogna i mange, mange år, har vi skaffet oss nødvendig erfaring for hva vi har bruk for og ikke. Vi ser fram til bedre boforhold, men samtidig skal det ikke stikkes under en stol at arbeidsforholdene i den nye vil bli adskillig bedre. Bedre utstyr og bedre arbeidsforhold vil selvsagt forenkle og gjøre arbeidsdagen lettere og kanskje arbeidsresultatet blir enda bedre. Etter 25 år er det på tide og fornye seg, sier Terje Nordli og Palmar Orset.



– Nå er Peter snart så god som ny. Den var helt nedkjørt da vi fikk den inn, men noen dager til så skal den være i god, kjørbare stand. Her er det snakk om tysk grundighet. Den gamle snøfreseren vet vi var i bruk fra midt i 40-årene og fram til tidlig på 60-tallet. Når vi har fått gnidd og stelt litt med den så skal den bli nesten så god som ny, sier Svein Sæterbø og Kjell Fylling.



SCHNEEFRASER "PETER"



Øverst: Den gamle V-8 rekkemotoren startet opp på første forsøk.

Midten: «Peter» ble produsert i 1943 og har fabriksnummer 153.

Nederst: Tysk grundighet. Hvert av leddene på beltene har egen smørenippel.



Schneefraser Peter er en av rundt 20 tyske snøfresere av «Peter-typen» som kom til Norge i krigsårene 1940-45. Utstyret var forskjellig, men formålet det samme; «Peter» skulle holde fjellovergangene og andre viktige vinterveger åpne for krigsmakten.

«Peter», som er under restaurering og blir tatt hånd om av dyktige

hender på vegsentralen på Årø, er en av 11 kjente fresere av denne typen og den er kanskje også den best bevarte. Vår «Peter» ble produsert ved «Ing. Alfr. Schmidt St. Blaisen» i Schwarzwald i Tyskland. Produksjonsåret var 1943 og fabriksnummeret er 153. Knut Inge Braute, som i lang tid har kjent til klenodiet,

tror at fresen opprinnelig var plassert på Sunndalsøra i de siste krigsåra. Etter krigen var vår «Peter» trolig en av to som ble plassert på Geirangerfjellet i Statens vegvesen sin tjeneste. De var i bruk helt fram til rundt 1960, da vi fikk den første norskbygde «Øveraasen-fresen».

– Den ene «tyskeren» ble hogd

opp i veggarsjen ved Knuten i Geiranger, mens den andre heldigvis ble reddet blant klorkalsiumsekker og rasteplassutstyr i garasjen på Strandafjellet, forteller Knut Inge Braute.

Den 12,5 tonn tunge «Schneefrase Peter» har klart lagringstida veldig godt. Så godt at den

gamle V-8 rekkemotoren med 450 liters bensintank startet opp på første forsøk. Teknisk sett, forteller Kjell Fylling, var «Peter» langt foran sin tid.

– Mellom annet har hvert av leddene på beltene egne smørenipler, bensinmotoren driver en elektrisk generator som igjen driver beltene. Trommelen er i utmerket stand, og

det skulle bare et lett puff til før den gikk som om den var ny. Vi har fått alt til å virke, og hadde vi klart å skrape bort gråfargen og malt den hvit så blir fresen nesten så god som ny. Det vil ennå gå en tid før den er klar til kjøreturen. Den største kostnaden antar jeg vil bli å få fylle de 450 literne med bensin, sier Kjell Fylling.

NYTTE-/KOSTNADSANALYSENER

EN LEK MED TALL?

– Poenget med en nytte-/kostnadsanalyse er å lage en systematisk oversikt over fremtidige utgifter og inntekter som er målbare i kroner og øre. En analyse vil komme ut med et tall som sier om prosjektet er lønnsomt i samfunnsøkonomisk forstand, forklarer sosialøkonom Leif Magne Lillebakk ved vegkontoret i Molde.

I Vegvesenet er det for tida satt fokus på nytte-/kostnadsanalyser. Det faglige materialet som benyttes i dette arbeidet er gammelt. Vi har også en samfunnsutvikling som fokuserer på andre og nye faktorer. I tillegg er det et politisk krav om en oppdatering av analyseverktøyet. I det nye opplegget for konsekvensanalysearbeidet, der nytte-/kostnadsberegninger inngår som en vesentlig del, vil også de ikke prissatte konsekvensene bli satt opp slik at prosjektene behandles mest mulig likt og konsekvensene blir mest mulig fremlagt for beslutningstakerne. Arbeidet skal ende ut med en ny håndbok 140, Konsekvensanalyser.

– Men Leif Magne Lillebakk, er ikke kostnadsanalyser en lek med tall og ikke noe annet?

– En kan gjerne spørre, og samtidig komme med tilleggsspørsmålet: «Ligger det så mye fakta i nyttekostnadsbrøken at den bør inngå som en svært vesentlig del av vårt prioriteringsgrunnlag?»

– Vi hører ofte utsagn som at vi kan få nytte kostnadsbrøken akkurat som vi vil ved å regne oss bakover og trikse med innputten. Dette er et kjent utsagn, ikke bare blant politikere som føler at «deres» prosjekt mister argumenter, men også blant oss i vegvesenet er det mange som har en slik oppfatning. Poenget med en nytte-/kostnadsanalyse er å lage en systematisk oversikt over fremtidige utgif-

ter og inntekter som er målbare i kroner og øre. En slik analyse gir oss et tall som sier om prosjektet er lønnsomt i samfunnsøkonomisk forstand. Jeg mener den ikke er en lek med tall når den brukes riktig og når de som er beslutningstakere vet hva den omfatter. Det er riktig at vi kan manipulere nytte-/kostnadsbrøken, men det er også slik at det er enkelt å avsløre juks.

– Det finnes sikkert flere metoder og regnemåter som benyttes?

– Det er en metode som benyttes. Resultatet kan imidlertid presenteres på forskjellige måter. For å sammenligne kostnader og inntekter som oppstår på forskjellig tidspunkt brukes en kalkulasjonsrente. Størrelsen på kalkulasjonsrenta vil være avgjørende for et prosjekts grad av lønnsomhet. Jo høyere kalkulasjonsrente, jo mindre lønnsomme blir prosjekt der virkningene kommer lengre inn i fremtiden sammenlignet med prosjekt der virkningene kommer relativt raskt. Kalkulasjonsrenta er fastsatt av Finansdepartementet og den har vært 7 % i mange år. I andre land ligger den på 5 % til 9 %..

– Resultatet av en nytte-/kostnadsanalyse er at vi får tallfestet de økonomisk målbare parametrene som samlet nytte og kostnad over 25 år. Differansen blir netto nytte som kanskje er den beste måten å presentere resultatet på. Ønsker vi å sammenlig-

ne prosjekt av forskjellige størrelser, kan vi bruke nytte-/kostnadsbrøken som er lik nytte dividert på kostnad. Her vil brøken uttrykke hva vi får igjen for hver budsjettkrone som brukes. Et annet begrep for måling av et prosjekts nytte er internrenta. Denne renta er definert til den kalkulasjonsrenta som gir netto nytte lik null. Om et prosjekt er godt eller dårlig, vil ved denne måleenheten uttrykkes ved om internrenta er større eller mindre enn 7 %.

– Har du ferske eksempler på hvor en av disse beregningsmetodene er nyttet?

– I beregninga for Eiksundsambandet, som vi utførte sist sommer, fikk vi en nytte-/kostnadsbrøk på 0,18. Med de forutsetninger vi la inn, fant vi en trafikkvekst på 21 %. Selv om vi la inn en trafikkvekst på 30 %, vil nytte-/kostnadsbrøken fremdeles være 0,18. Økningen i trafikk ga brøken bare et tillegg på 0,004. Selv en trafikkvekst på 50 % vil gi nytte-/kostnadsbrøken en økning med bare 0,014 til 0,19. Med de feilmarginer vi opererer med, holder det med en desimal bak komma. Selv med dramatiske økninger i trafikken er vi ikke i nærheten av å endre desimalen. Da er dette eksemplet mer følsomt for endringer i investeringskostnadene. 10 % reduksjon vil gi en økning i brøken med 0,02. Men fremdeles er vi langt unna fra å påvirke første desimal, forklarer Leif Magne Lillebakk.

– Skal vi da bare investere i prosjekt med positiv nytte, og hva da med Eiksundsambandet?

– En nytte-/kostnadsanalyse skal ikke gi oss svar på om vi skal bygge prosjekt eller ikke. Når det gjelder Eiksundsambandet, vil et byggeved-

tak si at vi vektlegger betydningen av et slikt samband så høyt at dette overstiger de 250 millioner kroner det utgjør i netto kostnader for samfunnet. På den annen side er det vel ikke så mange veger som hadde blitt bygd om nytte-/kostnadsbrøken alene og ukritisk hadde vært lagt til grunn. Poenget er imidlertid at det er mange begrunnelser som brukes for å rettferdiggjøre et prosjekt. Regionale virkninger, bedre tilgjengelighet og sysselsetting er allerede tatt med i nytte-/kostnadsanalysen via trafikkprognoser. Dersom næringslivet skal ha nytte av et fast samband eller at et sikt samband er med på å opprettholde befolkningsstrukturen, så vil dette gi seg utslag i trafikkprognosen. Nyetablering og dagpendling vil gi trafikkvekst i sambandet. Verdien av en bro eller tunnel som ikke blir brukt er liten. En riktig trafikkprognose vil være viktig og den vil gi et godt bilde av hva vi får igjen ved å investere i et prosjekt., forteller Leif Magne Lillebakk.

Den reviderte håndboka vil også ta med mer enn dagens opplegg gjør og verdier blir også oppdatert. Ulykkeskostnader kan f.eks. få en vesentlig høyere verdi enn i dag. I tillegg kommer et omfattende opplegg for å systemere verdier som ikke er målbare i kroner og øre.

Sosialøkonom Leif Magne Lillebakk sier at poenget med en nytte-/kostnadsanalyse er å lage en systematisk oversikt over fremtidige inntekter og utgifter som er målbare i kroner og øre.



Tall, tall, brøk og desimaler! Nytteløshetsanalysen! Beregningsmetodene! Kalkulasjon! Finansdepartementet!

RASSIKRING AV RIKSVEG 651 - AUSTEFJORDVEGEN

Mellom Andaneset og Greifsnaset gjekk det 2. mars 1993 eit stort steinras ca. 500 meter vest for Greifsnaset. Raset tok med seg vegbana over ei lengre strekning og førte til vegstenging i lang tid. Dette raset gjorde at det kom sterke krav om rassikring av Austefjordvegen.

Den 11. november 1994 gjekk det eit steinras rett vest for Løvikneset og berre fire dagar seinare, den 15. november glei det ut ei blokk på ca. 15 m³ i Hjartåberget mellom Hjartåbygda og Hunnes. Desse rasa har skapt ein stor redsel for nye ras blant trafikantane som nyttar Austefjordvegen og som igjen har ført til eit

SNART SLUTT PÅ REDSELEN

massivt press for å skaffe midlar til rassikring.

Vegkontoret starta i februar 1994 arbeidet med å planleggje rassikring av riksveg 651 mellom Volda og Løvikneset. I samråd med Volda kommune vart det bestemt å utarbeide ein kommunedelplan for å få vurdert alle aktuelle alternativ. Utgangspunktet har heile tida vore at berre tunnelar kan gje ei fullgod rassikring. Kommunedelplanen omfattar tre hovudalternativ:

Alternativ 1

Dette alternativet følgjer i hovudsak noverande riksveg frå Volda sentrum

til Andaneset med tunnel frå Andaneset til Greifsnaset. Ved Greifsnaset er det to påhoggsvariantar der alternativ 1A kjem ut aust for Greifsnaset og alternativ 1B på vestsida. På lengre sikt er det planlagt å byggje gang- og sykkelveg frå Øyra til Andaneset. Mellom Greifsnaset og Løvikneset er det planlagt ein 1500 meter lang tunnel for å oppnå fullgod rassikring mellom Volda og Hjartåbygda.

Alternativ 2

Frå Øyra følgjer dette alternativet planlagt ny trasé for fylkesveg 45 til Sjukehuskrysset der traséen går sør-øst på øvre Rotset med tunnel frå foten av Rotsethornet til Greifsnaset. Dette alternativet har dei same påhoggsvariantane som alternativ 1 ved Greifsnaset og ein 1500 meter lang tunnel mellom Greifsnaset og Løvikneset for å oppnå fullgod rassikring.

Alternativ 3

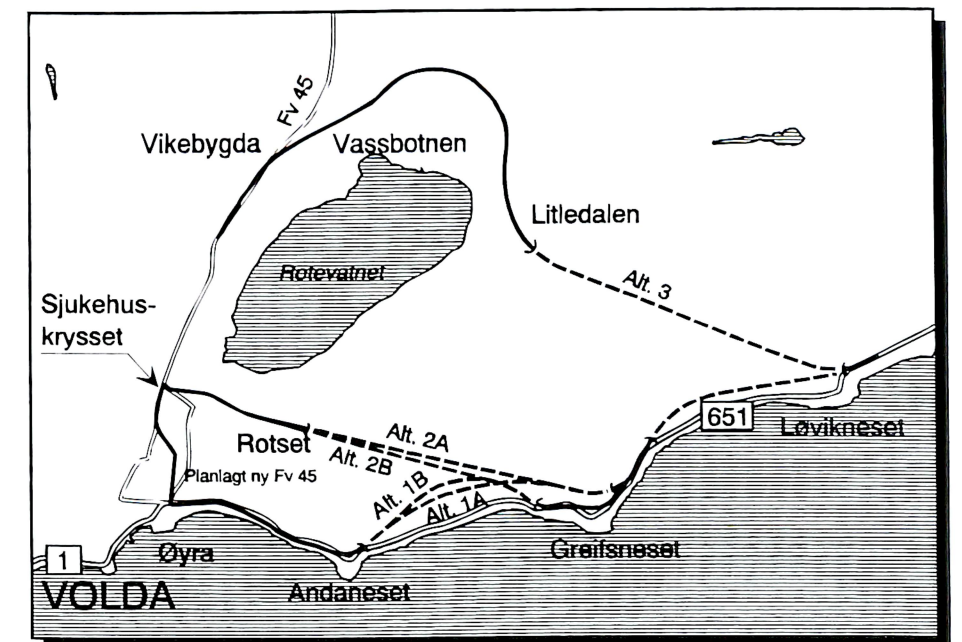
Dette alternativet startar på Øyra og følgjer planlagt ny trasé for fylkesveg

45 til Sjukehuskrysset og vidare noverande fylkesveg 45 til Vikebygda. Der tek traséen av og går vidare mot Vassbotnen med tunnel frå Litledalen til Løvikneset.

Vegkontoret har tilrådd at alternativ 1B blir valt. Alternativ 1B har lågast anleggskostnad for første byggjesteg, gir best nytte/kostnad og er også det mest gunstige alternativet med omsyn til oppdeling i byggjesteg. Planen er no oversendt til Volda kommune for eigengodkjenning. Arbeidet med reguleringsplan vil bli starta umiddelbart etter at Volda kommune har godkjent kommunedelplanen slik at manglande planar ikkje skal vere til hinder for anleggsstart til hausten.

Plassering av tunnelmasse

Tunnelmassane kan bli brukt til utbetring av noverande veg mellom Andaneset og Volda sentrum, til bygging av ca. 500 meter fylkesveg i Vikebygda og eventuell deponering i framtidig trasé for fylkesveg 45 mellom Øyra og Sjukehuskrysset.



Framdriftsplan

I statsbudsjettet for 1995 er det sett av 30 mill. kroner som skal nyttast til rassikring over heile landet. Det er godt håp om at Austefjordvegen kan få ein stor del av desse midlane. Det bør ikkje setjast i gang anleggsarbeid før det er sikra fullfinansiering av tunnelen på 1345 meter mellom Andaneset og Greifsnaset som er kostnadsrekna til om lag 45 mill. kroner. Dersom det blir anleggsstart

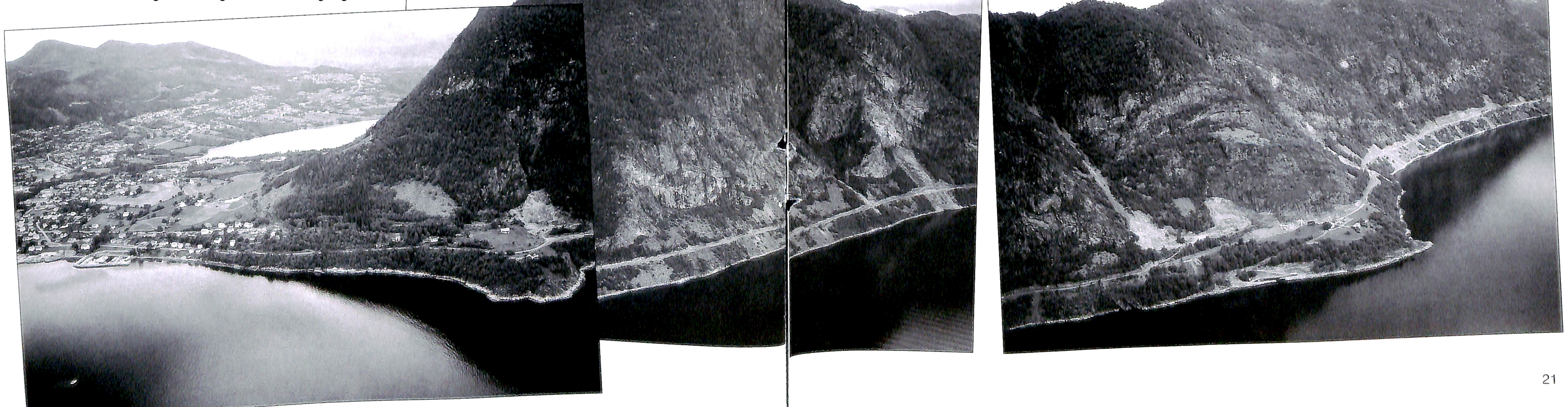
hausten 1995 vil tunnelen stå ferdig i løpet av 1996.

Kva tid det kan bli bygt tunnel mellom Greifsnaset og Løvikneset samt eventuell ytterlegare rassikring i Hjartåberget er meir uvisst.

Rolf Arne Hamre

Kostnader/byggjesteg:				
ALT.	Tunnellengde 1. byggjesteg	Tunnellengde 2. byggjesteg	Tunnellengde 1. byggjesteg	Totalkostnad
1A	1879 m	1500 m	60 mill.	110 mill.
1B	1345 m	1500 m	45 mill.	97 mill.
2A	2275 m	1500 m	69 mill.	120 mill.
2B	1760 m	1500 m	56 mill.	108 mill.
3	2500 m	-	88 mill.	94 mill.

Arbeidet med rassikring av riksveg 651 kan kom igang i år.

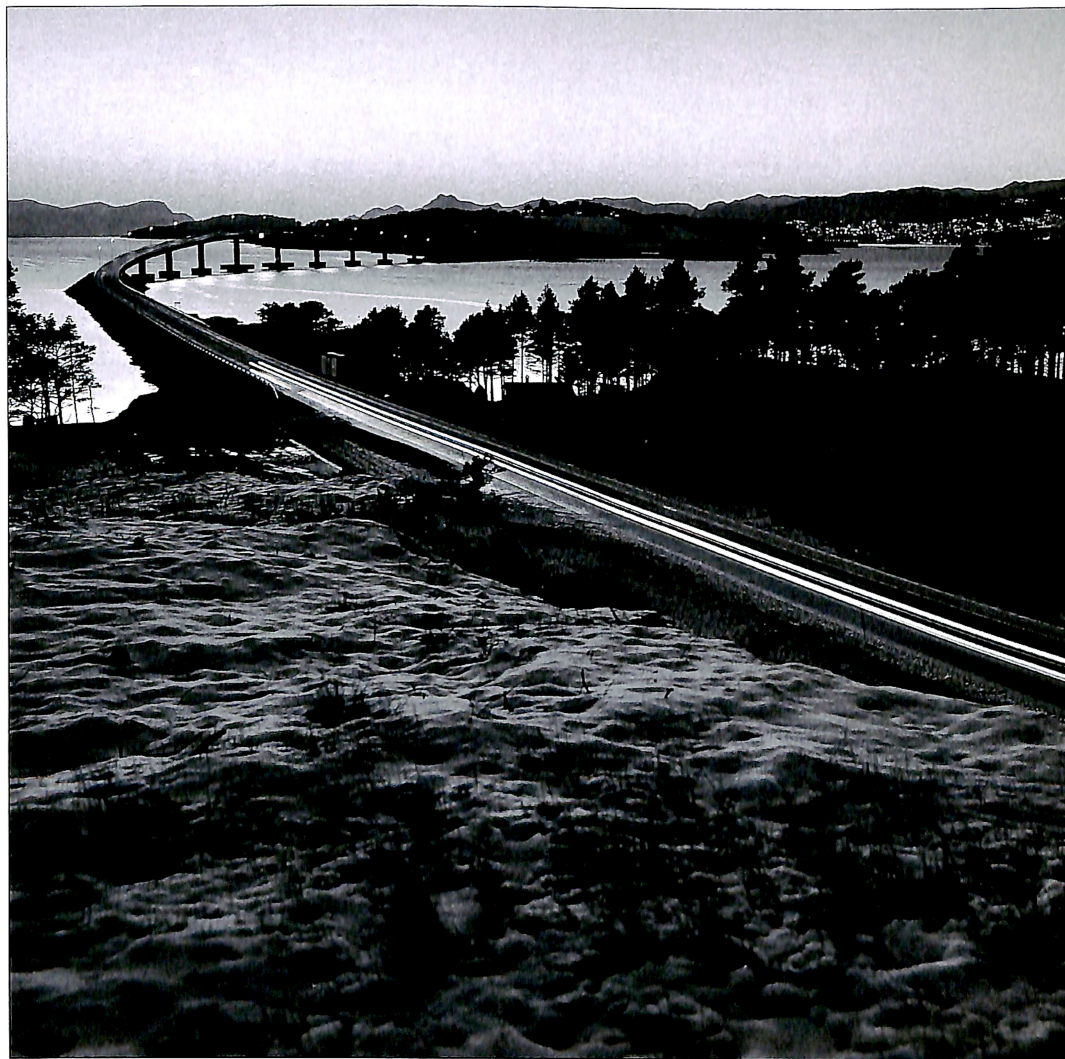


BOLSØYBRUSAKEN – DOM I HERREDSRETTE: TRAFIKANTENE MÅ TA KOSTNADENE



Bolsøybrua sto ferdig i mai 1991 som en del av Skålavegen. Entreprenør var Aker entreprenør AS og byggherre var Statens vegvesen Møre og Romsdal. I forbindelse med byggearbeidene oppsto det en rekke tvister mellom partene og det ble ført forhandlinger om et stort antall tilleggskrav.

Aker entreprenør vant tvisten om Bolsøybrua i Herredsretten.



Partene lykkes å komme til enighet i alle sakene, bortsett fra et krav fra Aker om erstatning for forsering. Denne tvisten har nå vært til behandling i Romsdal herredsrett som har avsagt dom 10. januar 1995.

Aker hevdet å være berettiget til en fristforlengelse på ca. 47 uker på grunn av tilleggsarbeider, forsinkede tegninger og masseøkninger. Ettersom vegvesenet av slo krav om dette (innvilget bare 6 uker), mente Aker seg berettiget til erstatning for forsering etter pkt. 8.6 i kontraktsbestemmelsene. Aker la ned påstand om en erstatning på kr 10 250 000,- med tillegg av renter og saksomkostninger.

Staten mente i utgangspunktet at Aker ikke var berettiget til noen fristforlengelse ut over de 6 ukene som faktisk ble innvilget. I alle tilfelle var merutgifter på grunn av tilleggsarbeider og forsinkede tegninger allerede gjort opp særskilt. Når det gjaldt masseøkningene, som var det mest omfattende punktet, så var dette gjort opp etter enhetspriser i samsvar med pkt. 11.3 i kontraktsbestemmelsene. Staten la ned påstand om frifinnelse.

Retten kom til at Aker var berettiget til en fristforlengelse på 100 arbeidsdager. Retten kom også til at Aker var berettiget til erstatning etter pkt. 8.6 i kontraktsbestemmelsene og

at pkt. 11.3 ikke kom til anvendelse. Etter dette ble Staten dømt til å betale en erstatning på kr 5 000 000,- med tillegg av renter. Partene må bære sine egne saksomkostninger.

Dommen er ikke rettskraftig. Anke vil bli vurdert.

Skålavegen er som kjent 100 % bompengefinansiert og det er derfor Molde tunnel- og bruselskap, og i siste instans trafikantene, som må bære merkostnadene. Det er likevel viktig å være klar over at Skålavegen, totalt sett, i alle fall er blitt klart billigere enn på forhånd antatt.

Torbjørn Hauso

VÆREN

(21. mars-20. april)

Dynamisk og aggressiv som du er, har du et sterkt ønske om å lede. Forsøk gjerne å dempe gemyttet og utålmodigheten din. Du arbeider best alene eller i en fremskutt post i bedriften.

Gode råd for 1995: Født 21.-31. mars: Vær ikke for optimistisk når det gjelder forandringer i arbeidet ditt. 1.-10. april: Store forandringer på arbeidsplassen! Tenk deg godt om før du velger side. 11.-20. april: I det kommende år vil du høste frukter av din tidligere innsats. Hold fram som du stævner!

TYREN

(21. april-21. mai)

Du er et praktisk anlagt menneske, en lojal medarbeider som følger firmaets «lover» til minste detalj. Vær imidlertid litt på vakt mot tendensen din til å mislike forandringer. Forsøk også å være litt mindre sta.

Gode råd for 1995: Født 21.-30. april: Du vil oppdage nye muligheter; vær oppmerksom og stå klar til å slå til. 1.-10. mai: Ikke sett deg imot uvanlige situasjoner som kan oppstå; skygg heller ikke unna folk du vanligvis ikke omgås. 11.-21. mai: Du kan vente deg enkelte hindringer, men dem skjærer du greit igjennom.

TVILLINGENE

(22. mai-21. juni)

Du er for fiksert på frihet til å jobbe med rutinearbeid, og egner deg best i en stilling hvor du kan samle erfaring og informasjon, og benytte deg av dine gode kommunikasjonsevner. Du har en tendens til å spre energien din for mye. Konsentrer den, og du er nærmere suksess enn noen gang.

Gode råd for 1995: Født 22.-31. mai: Ingen spesielle forandringer innen arbeidsforhold, men vær på vakt mot utsettelse. 1.-10. juni: Unngå alle «Bli rik i morgen»-opplegg. 11.-21. juni: Ingen øyeblikkelige forandringer.

KREPSEN

(22. juni-22. juli)

Din umiddelbare forståelse av andre mennesker, og ditt instinkt for å slå til i det rette øyeblikk gjør deg i stand til å være en effektiv leder og investor. Organiser tiden din bedre, og du får gjort mer. Pass litt på følsomheten din – du kan være utrolig hårsår.

Gode råd for 1995: Født 22. juni-14. juli: Ikke forsøm noen anledning til å forandre på



1995 HOROSKOP

*Vi går ei ny tid i møte.
Riktig nok er vi godt inne i året 1995, men det er ennå ei stund til Det nye Vegvesenet springer ut i full blomst. Mange forbereder seg for å møte det nye som kommer. Veg og virke håper horoskopet kan gjøre forberedelsene litt lettere.*

arbeidssituasjonen din. 15.-22. juli: Årets siste seks måneder vil bli en flott tid når det gjelder jobben. Kast deg over muligheter for eventuell forandring: 1995 kan bli ditt vendepunkt.

LØVEN

(23. juli-23. august)

Du er selvsikker, egner deg til å være midtpunktet og har evnen til å lede andre mennesker på godt og ondt. Bli ikke for høy på pæra – la ikke stoltheten din stå i veien for det du kan utrette.

Gode råd for 1995: Født 23. juli-3. august: Hindringer vil fjernes, du vil raskere nå dine mål. 4.-15. august: Arbeidssituasjonen din vil forandre seg. 16.-23. august: Lite vil skje på jobben før du kommer ut på forsommeren. Vær tålmodig og tren på selvkontrollen din.

JOMFRUEN

(24. august-23. september)

Du er stjernebetegnes mest arbeidsomme person. En «workaholic» som det heter på utenlandsk. Du analyserer effektivt problemene og går aktivt til verks for å løse dem. Du vil imidlertid nå dine mål raskere hvis du var mindre kritisk overfor dine kolleger. Tillat deg selv å slappe av en gang iblant.

Gode råd for 1995: Født 24.-31. august: Opptre positivt overfor et tilbud du får i løpet av dette året. 1.-10. september: Nye muligheter vil si din vei. Benytt deg av dem! 11.-23. september: Du vil bli nødt til å gjøre et valg i løpet av året. Vær forsiktig!

VEKTEN

(24. september-23. oktober)

Din kreativitet, sjarm, takt og diplomatiske oppførsel overbe-

viser de fleste om at du er en sabla god medarbeider. Du mangler imidlertid evnen til å stå fast ved dine rettigheter. Ikke jobb så hardt med å gjøre alle til lags.

Gode råd for 1995: Født 24. september-3. oktober: Du har en tendens til å hoppe mellom jobbene. Det er ikke helt bra; du kan lett overvurdere evnene dine. 4.-13. oktober: Du kommer i kontakt med noen personer som gir deg et tilbud. Ikke føl deg presset. 14.-23. oktober: Se fram til en rolig arbeidsperiode. Ikke søk forandringer.

SKORPIONEN

(24. oktober-22. november)

Hardnakket og målbevisst tilhører du det mest målorienterte stjernebetegnet blant de tolv. Vær på vakt, slik at du kan tøyse din trang til å kjøre hele showet alene. Velger du å leke den ensomme rytter, kan du bli satt på sidelinja.

Gode råd for 1995: Født 24. oktober-13. november: Dra fordel av eventuelle forandringer på arbeidsplassen din i det kommende året. 14.-22. november: Du vil oppleve nye tilstander og mer frihet vedrørende arbeidsoppgavene dine.

SKYTEN

(23. november-22. desember)

Du er sprell levandes; du bobler over av entusiasme og optimisme. Uten å nøle går du løs på alle oppgaver med godt humør. Nye dører åpner seg for deg i det nye året. Planer bør straks noteres ned.

Gode råd for 1995: Født 23. november-4. desember: Arbeidsoppgavene dine vil bli sterkt forandret. Ikke kjemp imot. 5.-14. desember: Hold beg-

ge bena på jorda! Du må se realistisk på hva som skjer med arbeidsplassen din. 15.-22. desember: Du kan nå ditt mål dette året, men da må du virkelig ta i og stå på!

STEINBUKKEN

(23. desember-20. januar)

Blant de tolv stjernetegn er du den fødte sjef; du har en fantastisk evne til å organisere, strukturere og delegere. Du har et medfødt talent når det gjelder å benytte de muligheter som byr seg. Glem nå likevel ikke å vise dine menneskelige følelser en gang imellom.

Gode råd for 1995: Født 23. desember-2. januar: Vær diplomatisk når det gjelder forandringer i ledelsen. 3.-11. januar: Problemer med hjem og familie vil foreløpig hindre deg i å klatre høyere på karrierestigen. La disse problemene forbli hjemme. 12.-20. januar: Nye muligheter byr seg i siste halvdel av året. Gå ikke glipp av dem!

VANNMANNEN

(21. januar-19. februar)

Fremskrittsvillige og oppfinnsomme mennesker finner vi vanligst født i Vannmannens tegn. Du vil gjerne gjøre tingene på din egen måte, og arbeider uten stans når du er i gang. Du er individualist, og det kan enkelte ganger skape problemer. Ta medarbeiderne dine med på råd – det hjelper.

Gode råd for 1995: Født 21.-31. januar: Vær klar for en helt ny start i slutten av februar! 1.-10. februar: Visse gnisninger på jobben vil forsvinne; du vil få hjelp av medarbeiderne dine. 11.-19. februar: Vær forsiktig med hva du sier og gjør overfor forretningsforbindelsene dine i begynnelsen av året. Ellers kan det bli bråk.

FISKENE

(20. februar-20. mars)

Følsom og kreativ – du har den intuitive evnen til å plassere mennesker og arbeidssituasjoner der de hører hjemme. Du er en åpen person, du forstår dine medarbeidere – ja, kanskje litt for mye. Vær mer realistisk, og du blir dermed mindre sårbar.

Gode råd for 1995: Født 20. februar-4. mars: Du vil føle deg inspirert og kreativ. Slipp disse følelsene løs i arbeidet ditt. 5.-10. mars: Du vil føle deg enda mer følsom og fantastisk kreativ! Spikre fast skoene dine så du ikke fyker opp gjennom taket! 11.-20. mars: Benytt deg av de sjansene som byr seg til høsten.

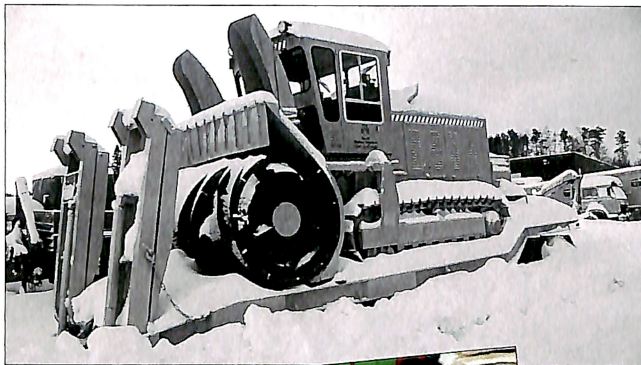
Rundt om i fylket



Klar til ny innsats

Snøfreseren, som hver mai måned sørger for å åpne vegen over Geirangerfjellet, har vært inne på ny service. Hvert 3. år overhales kjeder og belter for å unngå brudd, og ifjor ble det montert ny kjørekontrollen og nytt kjøre-

hus. Den nye kjørekontrollen gjør at føreren får bedre føling og kontroll, noe som følgelig gjør manøvreringa av den svære redskapsen enklere. Nå står fresen på maskinavdelinga og er klar til ny innsats.



Jubilanter!

Oppsynsmann Per Leikanger og reinholdsbetjent Dina Takset blei heidra for 25 års innsats i etaten under julekaffen på Gurskøy vegstasjon i desember ifjor. Den gamle og fine tradisjonen med at jublantane får kvar si klokke blei teke godt vare på også denne gongen.



Veg og Virke gratulerer!



Ingen kryssord

Bladet du nå holder i handa, har ingen kryssord. Kryssordforfatter Terje Haug har bedt om en pause, og det betyr at du ikke vil finne kryssordet i Veg og Virke i en periode.

Vi takker Terje Haug for dem mange kryssordene han har produsert, og håper at han tar opp igjen produksjonen. Vinnere av «Vegkryss nr. 5/6-94» ble:

1. Inger Langø, Molde
2. Paul Hjeltnes, Eide
3. Gerd Furesund, Tingvoll

Nye pensjonistar

Amund Sylte og Bodil Frostad har gått over i pensjonistenes rekker. Det skjedde i fjor. Og begge ble selvsagt hedret med gaver under juleavslutninga på vegkontoret. Anleggsoppsynsmann Amund Sylte har reist mye rundt om i fylket, og mellom annet var han også med å bygge Krifast. Amund Sylte avsluttet sin yrkesaktive periode som oppsynsmann på Ertvågøya. Bodil Frostad



sluttet i fjor vår etter 39 år tjeneste, og det gjorde hun som leder av materialregnskapsenheten på vegkontoret.

Vi gratulerer!



Terje Lindstad, Molde 11. mai

50 år

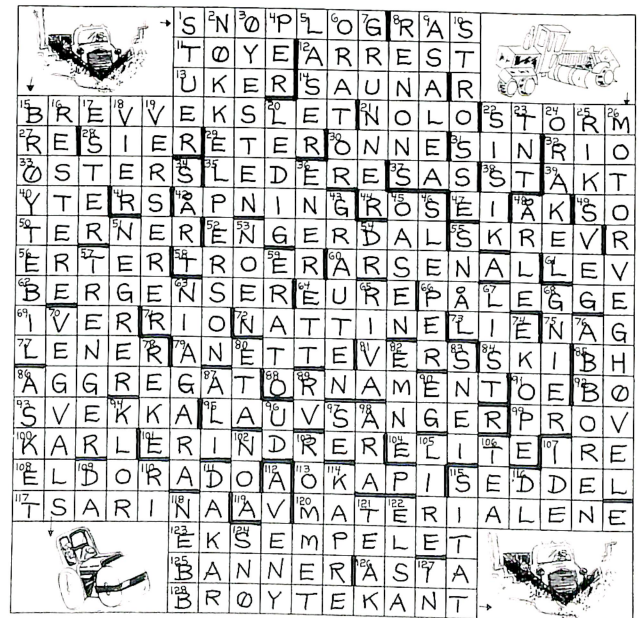
Kjell Petter Knardal, Rovde

4. mai

60 år

Gerd Pauline Sletten, Molde

16. mai



Statens vegvesen
Møre og Romsdal