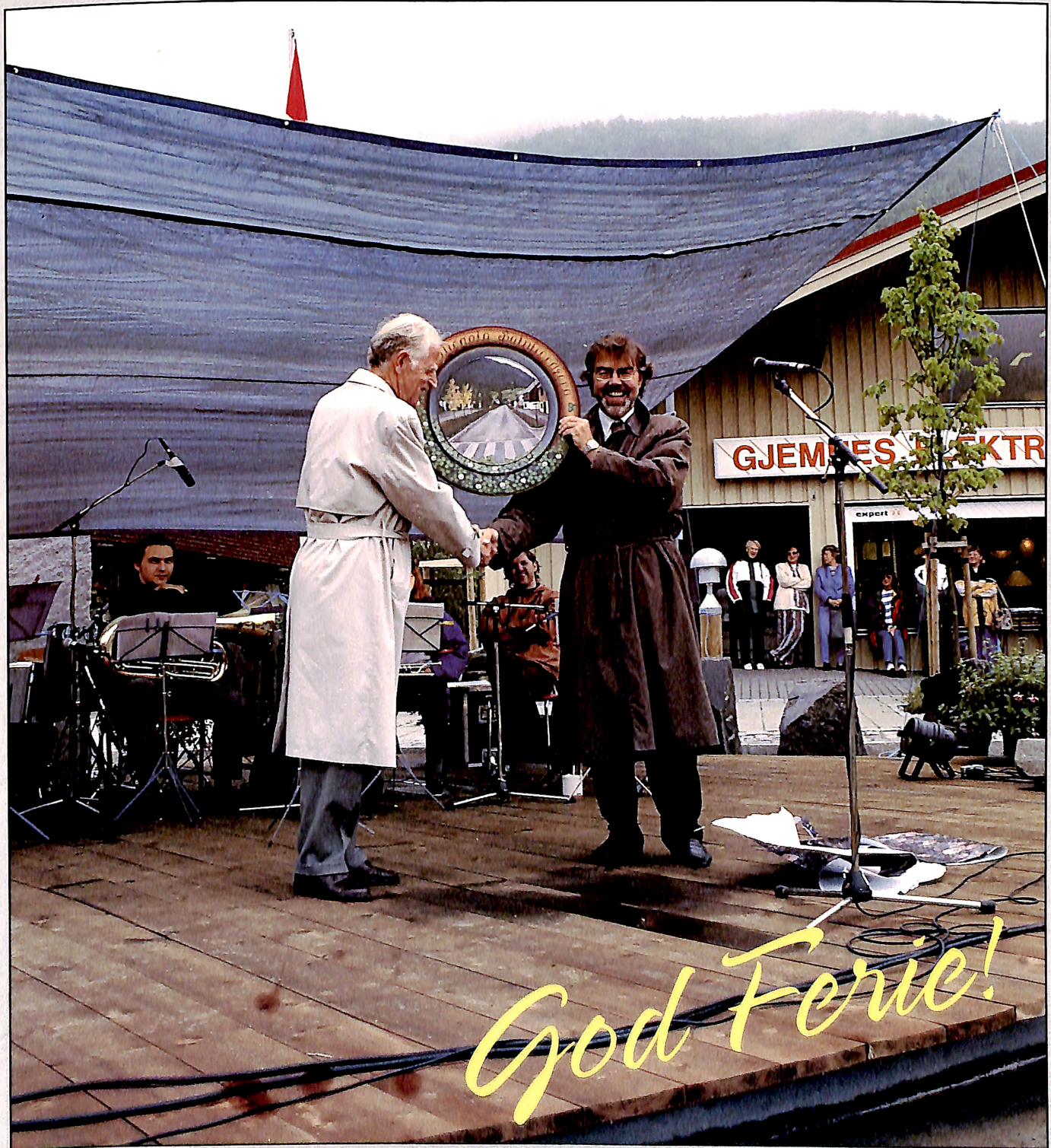


Veg og Virke

Nr. 2/3 1995 23. årgang

Bedriftsblad for
Statens vegvesen Møre og Romsdal



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

INNHOOLD



DET NYE VEGVESENET

Dette mener tre tillitsmenn om prosessen	3-5
Her er våre nye ledere	21-25
Slik skal vi kle oss i fritida	29

VEGNYTT

Endelig ny bru på Sylte i Fræna	6
Bedre veg på Vevang	7
Nok trafikk i Trollstigen	10
Tryggere for myke trafikanter i Elnesvågen	12
Trafikk på Buholmlina	17
Ny veg til Tjeldbergodden	20
Rydder veg for 30 000 soldater	26-27
Nesten bare gult	28
Aursundprosjektet snart ferdig	30
Service i Dragsundet	31

PROFILER

Odd slutter etter 31 år	11
Museumsfolkene	14-15
Slik er visst nok møringen	35

TRAFIKKSIKKERHET OG TRAFIKKMILJØ

Verdig overlevering av MPG-prosjektet	8-9
Ingen endringer i saltpolitikken	16
Vi er i vegen for deg	18-19

SPORT

Møt sølvjentene fra «VM i fotball»	32-33
Innertier	34
Vi er ikke gode nok	13

SISTE SIDE

Smånytt fra fylket	36
--------------------------	----

Redaktør: Wiggo Kanck

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

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

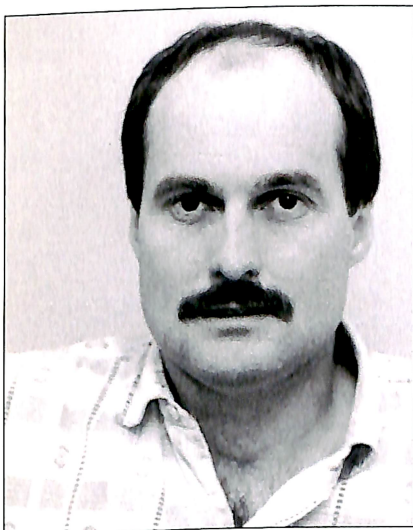
Opplag: 2200

Etter ønske frå vegsjef E. Vollset vert side 3 stilt til disposisjon for 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 etaten sine offisielle haldningar.

Framsida: Fra overleveringa av Miljøgateprosjektet i Batnfjorden. Vegsjef Eivind Vollset mottar gave fra ordfører Nils Martin Sæther. Foto: Wiggo Kanck

Deadline for neste nummer, august 1995.

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



Odd Arild Lindseth

Så langt har 90-årene vært preget av omorganisering og omstilling av statlig virksomhet. Begrunnelsen for dette er at vi ønsker en stat som er fleksibel nok til å endre seg i takt med menneskers behov og som til enhver tid bestreber seg på å utnytte felleskapets ressurser mest mulig effektivt.

Sammenlignet med andre tunge statsetater har Vegvesenet et gunstig utgangspunkt i og med at vår etat over tid har vist vilje til endring i takt med samfunnsutviklingen. Det gjør sitt til at vi i denne omgang ikke blir pålagt å redusere bemanningen.

For den delen av omorganiseringen som ikke er styrt etter Stortingsmelding 41, foreligger det forvaltningspolitiske retningslinjer for omstilling av statlig virksomhet i 90-åra. Disse retningslinjene danner basis for Vegdirektoratets styring av omorganiseringsprosessen.

NITO gjorde seg tidlig kjent med disse retningslinjene, og den innsikt dette ga oss har vært en ubetinget styrke og ført til økt engasjement i prosessen fra vår side. Særlig de sterke oppfordringene til aktivt samarbeid med de ansattes organisasjoner, har gitt oss tilstrekkelig selvfølelse til å gå inn i denne prosessen som en ønsket og nødvendig aktør.

Vegen fram til «Det nye Vegvesenet» sett med NITO-øyne

Derfor har det vært viktig for oss å bidra med konkrete og konstruktive forslag til løsninger og ikke bare registrere og påpeke avvik fra de definerte mål.

NITO's bedriftsgruppe i Statens vegvesen har i dag 46 medlemmer. Styret i bedriftsgruppen har lagt vekt på at våre medlemmer skal føle seg trygge på at deres interesser blir ivarettatt både på individnivå og generelt for gruppen. I en omorganiseringsprosess vil det undervegs være mye usikkerhet og uavklarte forhold. Som en motvekt til dette vil opplevelsen av tilhørighet til en aktiv interesseorganisasjon være av vesentlig betydning. Vårt fremste virkemiddel for å oppnå denne tryggheten har vært gjensidig personlig kontakt mellom styret og medlemmene.

I sammenheng med dette vil NITO etterlyse et sterkere motiverende engasjement fra ledelsens side; begrunnet ut fra det faktum at det er den enkelte medarbeider som skal medvirke til den totale måloppnåelsen. En hovedutfordring burde være å gi de ansatte et eierforhold til omorganiseringen.

Omorganiseringsprosessen har bl.a. satt fokus på ledelsesfunksjonen og ledelsesegenskaper. Det er tilfredsstillende å se at ledelse som profesjon blir mer etterspurt, og at ledere som fortrinnsvis vil drive med saksbehandling er på veg ut. Skal Vegvesenet ha en framtid må vi ha ledere som utøver aktiv og offensiv ledelse, som tør ta ansvar og viser omsorg for sine ansatte. Dette skal de gjøre i forvissning om at det bare er gjennom sine medarbeidere de kan nå etatens målsetninger.

Parallelt med de endrede holdninger til ledelsesfunksjonen har NITO

registrert at det nå er lagt til rette for at dyktige medarbeidere kan få karriereopptrykk uten lederansvar.

Dette har vært et savn tidligere, og NITO ser optimistisk på mulighetene for at våre medlemmer blir lønnsmessig vurdert ut fra faglige kriterier.

Gjennom arbeidet med bemanningsplanen og innplassering av medarbeidere har det kommet klart fram at behovet for ingeniørkompetanse er større enn det som er tilgjengelig internt.

Eksterne utlysninger blir nødvendig. NITO ser det som viktig at det blir tatt hensyn til de som har søkt ledige arbeidsområder, men ikke fått etterkommet ønske om jobbrotasjon i denne omgang. Det kan gjøres på den måten at ledige stillinger lyses ut eksternt etter at intern rotasjon har funnet sted. Prinsippet om «rett og plikt» blir dermed begrenset til en overgangsperiode for de dette gjelder.

NITO er noe betenkt over at arbeidet med utarbeidelse av retningslinjer for kompetanseoverføring mellom produksjon- og byggherresiden, ikke ble prioritert i forkant av innplasseringen. Det forhold at vi også i fortsettelsen skal være en etat, bør bidra til at interessemotsetninger mellom de ulike avdelingene tones noe ned. De oppgaver de enkelte avdelinger i etaten er satt til å løse, kan best ivaretas gjennom samarbeid og gjensidig forståelse.

Tillitsvalgt i NITO
Odd Arild Lindseth



Tore Andersen

Det nye Vegvesenet – vår framtid

møter. Uansett informasjon må det versere rykter, det må spekuleres og lages forvrengte bilder om hvordan den nye organisasjonen ville bli. Enkelte hadde stor tilfredsstillelse av å male produksjonsavdelingens framtid helt svart, noe som var med på å skape utrygghet blant vegarbeiderne. Noen følte framtiden så utrygg i Det nye Vegvesenet at de valgte å slutte for å gå over i annen jobb.

Da det ble kjent at Kjell Holler på oppdrag fra Samferdselsdepartementet skulle lede en arbeidsgruppe som skulle utrede nytt styringssystem for Statens vegvesen, fryktet vi det verste. Ute blant vegarbeiderne var det en dyster stemning. Han var nettopp ferdig med Televerket og vi hadde resultatet friskt i minne. Det at vi som er organisert i Norsk arbeidsmandsforbund hadde vår leder Arnfinn Nilsen med i arbeidsgruppa, følte vi som en sikkerhet på at noen snakket vår sak, og vi vet at resultatet av Kjell Haaland og Arnfinn Nilsens arbeid er egen produksjonsavdeling den 1. juli.

Det er nå to år siden arbeidsgruppas resultat lå på mitt bord, og jeg må si at det har vært to meget spennende og interessante år. Mange og vanskelige spørsmål. Det mest vanlige spørsmålet når jeg har kommet på byggeplasser har vært: Hvordan går det med Det nye Vegvesenet? Alt for ofte har jeg ikke hatt noe nytt å fortelle, kanskje grunnet flittig utsending av grønt informasjonsark.

Så mye annen informasjon har nå heller ikke vegkontoret kommet med. Den annonserte informasjonsrunden som ble avlyst hadde jeg vanskeligheter med å forklare. Skjedde det ingenting nå siden det ikke var noe å fortelle? Vegarbeiderne hadde satt stor pris på at vegsjefen informerte sine arbeidere direkte på informasjons-

En omorganisering fører alltid med seg mange spørsmål om framtiden: Hva slags sjef får jeg? Hvem blir min nærmeste overordnede? Hvem blir min arbeidskollega i den nye organisasjonen? Er den nye lederen for egendrift? Har han etatsfølelse? Dette er bare noen av de spørsmål som er blitt reist i løpet av de to åra denne prosessen har vart. Det som har opptatt mest er spørsmålet om holdningen og innstillingen til ledelsen i Det nye Vegvesenet. Det var slettes ikke alle i ledelsen vi ville ha med i ny organisasjon. Vegarbeideren vil, men han får ikke lov.

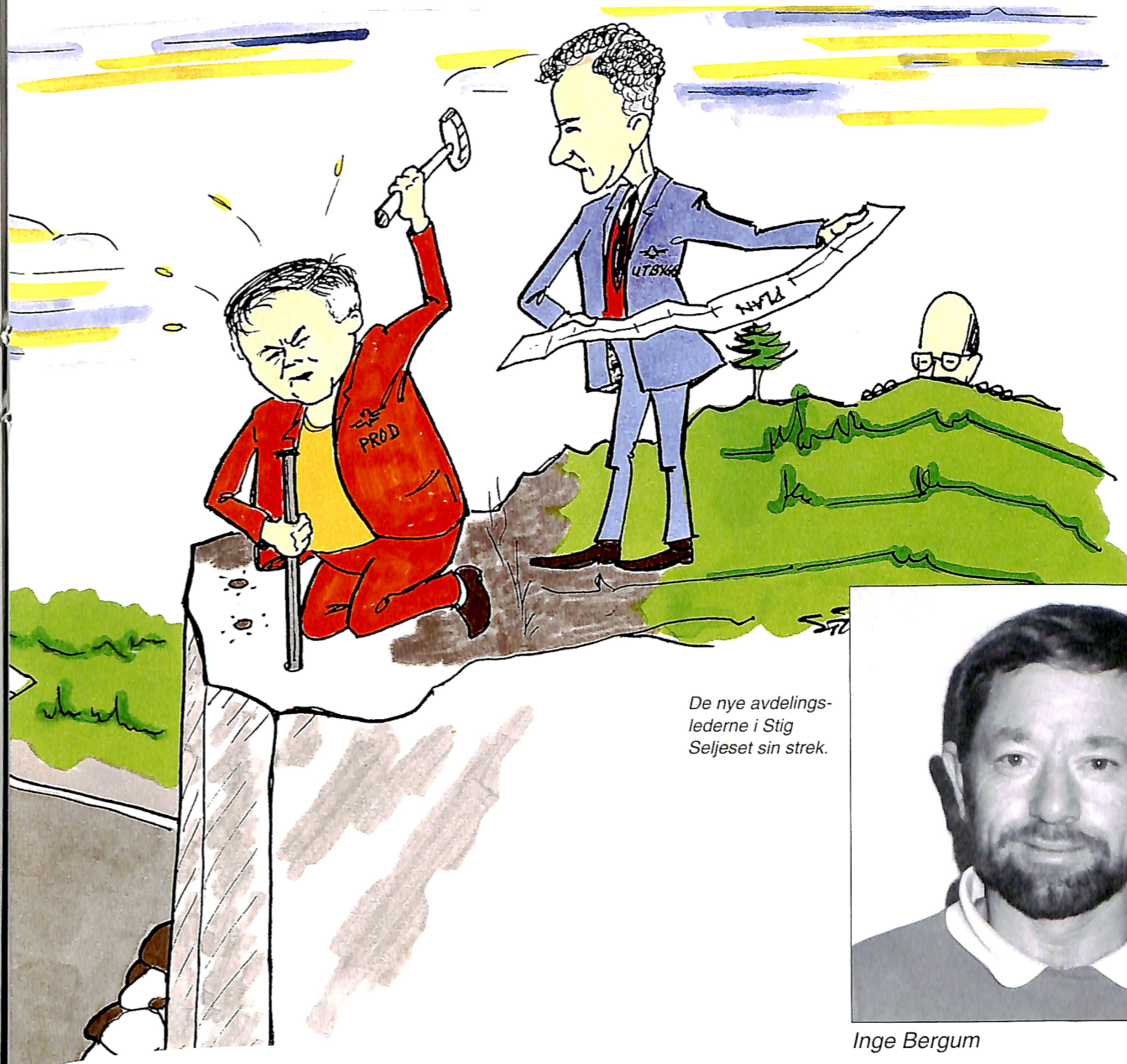
Hovedtillitsmannen har vært optimist under hele prosessen og har prøvd å la dette smitte over på andre med å presisere at dette er en unik sjanse for oss til å kunne påvirke sammensetningen av den nye organisasjonen. Vi har kommet igjennom prosessen med noen skrammer her og der, men stort sett landet på beina. Det vi nå ber om er at vi drar lasset sammen og at vi drar i samme retning.

Hovedtillitsmann for
vegarbeidere organisert i
Norsk arbeidsmandsforbund
Tore Andersen



Alle i etaten er godt kjent med Hollerutvalget, stortingsmelding nr. 41 og vegdirektøren sine første direktiv. Vi vart fortalt at prosessen skulle heite «Det nye Vegvesenet» og at vi skulle bruke slagordet «ein einestående sjanse». Det kom ein del innspel frå vegdirektøren den første tida som verka overraskande, men elles verka prosessen grei og klar.

Neste steg var ein protokoll frå oktober 1994 som var rammene for organisering av avdelingar og seksjonar i fylka. Sjølv om det til tider kunne vere mange spørsmål som det var vanskeleg å få svar på, la vårt fylke fram ein organisasjonsplan som vart godkjent i Vegdirektoratet med berre mindre merknader.



De nye avdelingslederne i Stig Seljeset sin strek.



Inge Bergum

Langt meir krevjande vart prosessen når vi skulle prøve å avklare rollene til dei nye avdelingane og å få arbeidsoppgåvene plassert i rett avdeling, rett seksjon og rett faggruppe. Det som først og fremst har skapt uvisse er at Vegdirektoratet fram til no ikkje har klart å synleggjere dei nødvendige rammene i denne fasen av prosessen. Uvisse har ytterlegare blitt forsterka gjennom utsegn frå enkeltpersonar på vegkontoret og i direktoratet samt at lekaskjar frå komitéarbeid har blitt oppfatta som rammer. Eg ser ikkje bort i frå at ønskje om innplassering og søknad om stilling for nokre sin del hadde vore annleis dersom rammene var kjent til rett tid.

Sjølv om det i slutfasen har vore mykje uvisse, så er eg svært godt nøgd med tilsetjingsprosessen i dei sakene der NVF har vore implisert. Spesielt vil eg framheve det grundige saksarbeidet som dei nye avdelingsleiarane saman med personalseksjonen fekk gjennomført.

Det er enno håp om at Vegdirektoratet kan gje svar på ein del uavklarte saker før 1. juli. Dette kan vere avgjerande for å få ein god start på «Det nye Vegvesenet». Det vil vere synd dersom det som skulle vere **ein einestående sjanse** blir til ein **halvsjanse** på grunn av Vegdirektoratet.

Organisasjonsplanane i DNV har mange gode løysingar på korteis vi

kan framstå som ein heilskapleg etat som kan takle både eit forvaltningsansvar og ein eigen produksjon utan å blande korta for mykje. Sjølv om ikkje alle skulle vere like godt nøgde med si plassering i DNV, så må vi alle gå på med krumhals for å vise at vi er ein oppegående etat som både kan og vil.

Til lukke med Det nye Vegvesenet!

Tillitsvalgt NVF
Inge Bergum

NY SYLTE BRU I SOMMER

Nok en trafikkfelle står for fall i Fræna. Arbeidet med nye Sylte bru like nedenfor Moakrysset er i godt gjenge, og midtsommers forventes brua å stå ferdig.

Da vil brukerne ha ei moderne bru i tjue meters lengde og standard bredde, og 200 meter ny vei på hver side av brua. Dette vil bedre trafikkforholdene langs riksveg 64 betydelig, forteller oppsynsmann Tor Inge Unhjem.

OGSÅ GANG- OG SYKKELVEG

Med den nye gang- og sykkelvegen over Myrbostad mot Moakrysset i tillegg til den nye brua, vil både bilende og gående kunne ferdes trygt. Ny gang- og sykkelveg blir for øvrig også bygd parallelt med nye Sylte bru, og dermed blir det sammenhengende gangveg fra Elnesvågen. Hovedbrua vil trolig bli tatt i bruk allerede før sommerferien, mens gangvegbrua neppe står ferdig til åpning før hele anlegget offisielt innvies – trolig i august. Arbeidet er litt forsinket i forhold til opprinnelige planer.

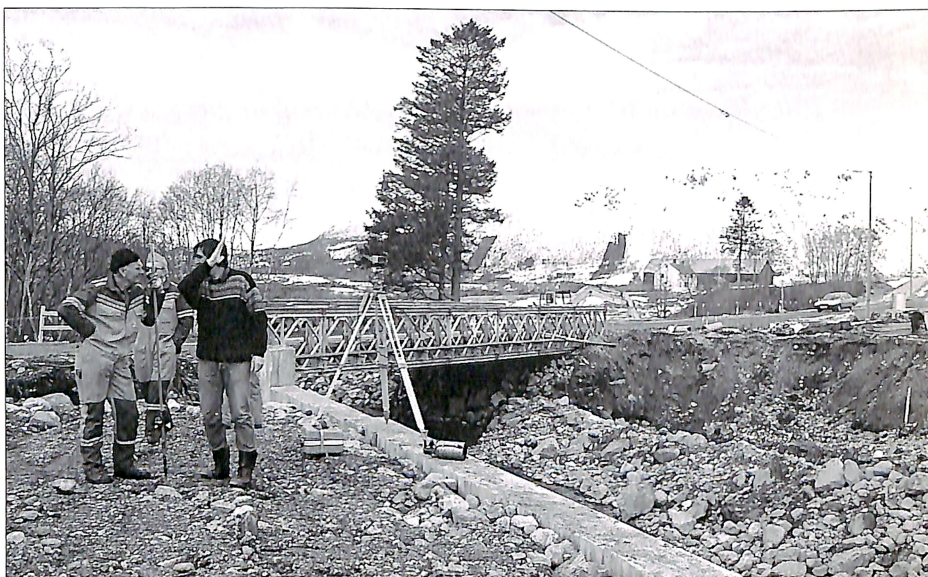
Målsettingen er å forlenge gang- og sykkelvegen helt til Malmefjorden stadion. Dette arbeidet skal påbegynnes like over ferien, sier Tor Inge Unhjem.

FIRE MANN

Arbeidet med brua tok til første uke i februar, og siden har fire mann vært i kontinuerlig arbeid. Den gamle brua ble revet først.

Den var så smal at to biler ikke kunne passere den samtidig, sier oppsynsmannen. Deretter ble det satt opp en provisorisk bru – både for kjørende og gående.

Den nye brua får to kjørefelter i full bredde, og vegbanen vil bli hevet om



lag en meter i forhold til gamlebrua. Når vegen åpnes – trolig midtsommers – er det brukt rundt 3,8 millioner kroner til prosjektet, om budsjettet har holdt.

STOR TRAFIKK

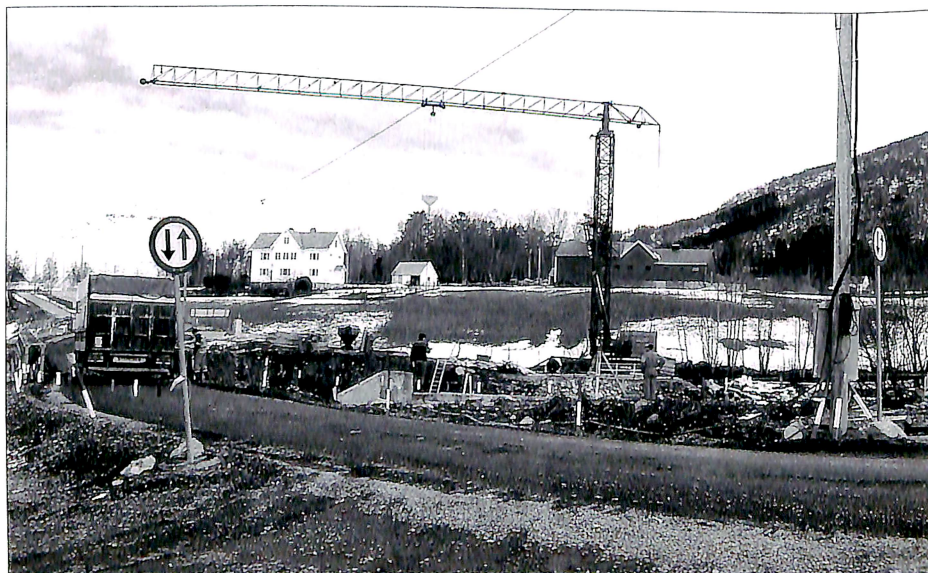
Denne vegstrekningen har hatt stor trafikk. Målinger viser 1500 ÅDT. På dagtid er det kontinuerlig mye tungtrafikk. Heldigvis har det aldri skjedd alvorlige ulykker, etter det jeg vet.

– Men utbedringene hilses velkommen av de mange som bor i området

Ny Sylte bru står ferdig midtsommers, sier oppsynsmann Tor Inge Unhjem, her sammen med formann Eivind Toven.

– det har vi fått klar beskjed om! – sier oppsynsmann Tor Inge Unhjem.
Torger Strand

Nederst: Utbedringene hilses velkommen både av brukerne og naboene til vegen.





Nybrua blir 110 m lang og skal etter planene være ferdig i desember måned.

I desember blir det definitivt slutt på ventetida i Vevang.

Da står nye Straumhaugen bru ferdig, med to kilometer ny vei i tillegg. Dette vegprosjektet har vært en gjenganger i mange år.

Martin Naas (t.v.), Bjarne Strand og Birger Lange er tre av karene i arbeid på den nye brua over Bjørnevikstraumen.

VIKTIG VEGPROSJEKT NÆRMER SEG AVSLUTNING I VEVANG

STRAUMHAUGEN BRU FERDIG I DESEMBER

Om prosjektet har vært diskutert i mange år, har det likevel aldri vært tvil om et enstemmig folkekrav om at det måtte realiseres.

Trafikken har alltid vært relativt stor i området, og på grunn av fiskeribedrift har det vært mye tung trafikk også. Da Atlanterhavsvegen kom, ble personbiltrafikken i perioder sterkt økt. Det sier seg selv at ikke svingene ned fra Straumhaugen kunne holde i lengden, sier anleggsleder Jakob Engeseth.

Et hus skal rives på Straumhaugen, men dette har stått tomt lenge, og brukes i dag som anleggskontor og brakke for arbeiderne.

I dag arbeider ni mann på anlegget totalt, derav to-tre på selve brua. Men overingeniør Tore Witsø forteller at bruarbeidet skal trappes opp til å gi sju mann arbeid.

Selve bruarbeidet er kostnadsberegnet til 6,8 millioner kroner, og skal være avsluttet senest i desember. Den nye brua blir 110 meter lang, forteller overingeniør Tore Witsø.

I tillegg til brua inneholder prosjektet en total omlegging og oppgradering av krysset mellom riksveg 663, til Elnesvågen og Farstad, og riksveg 64, fra Eide til Atlanterhavsvegen. Totalt nyanlagt vegstrekning blir rundt to kilometer.

Opprinnelig var oppstart på prosjektet først planlagt neste år. Men så ble det plutselig bevilget penger allerede på 1995-budsjettet, og dermed forserte vi oppstarten. Vegarbeidet tok til 4. januar, med tre egne mann i arbeid.

Alt har gått som smurt, og vi har trappet opp etter hvert. I november eller desember skal det hele stå ferdig. Hele prosjektet, brua inkludert, er kostnadsberegnet til 14 millioner kroner. – Det regner jeg med holder, sier anleggsleder Jakob Engeseth.

Torger Strand



Omlegging og oppgradering av vegkrysset i begge ender – krysset riksveg 663 til Elnesvågen og riksveg 64 til Eide – inngår i prosjektet. I tillegg blir det bygget om lag to kilometer ny veg.



◀ Det nye torget på Batnfjordsøra har vorte ein samlingstad for alle. Desse to smårollingane fann seg godt til rette.

For eit miljø

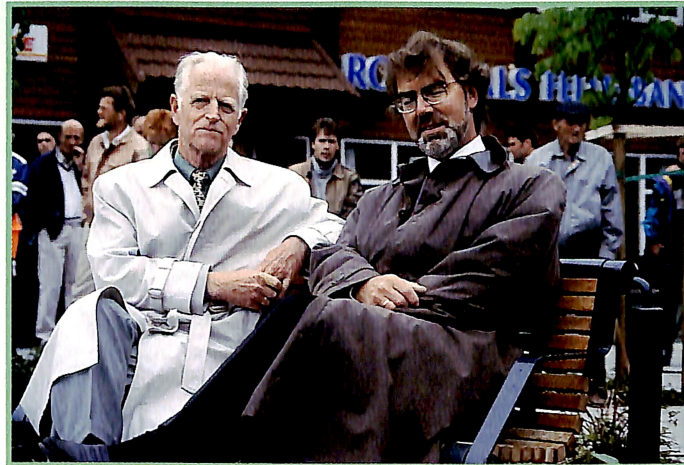
Vegsjef Eivind Vollset foretok fredag 9. juni 1995 den offisielle overleveringa av miljøgata i Batnfjorden. Det heile vart markert med ei tilstelling på torget kor den nye scena vart teken i bruk og publikum fekk høyre mellom anna nyarrangerte folketonar frå Gjemnes og urframføring av Gjemnes-sangen. Det var ein stolt ordførar i Gjemnes kommune, Nils Martin Sæther, som tok imot det han karakteriserte som ei stor gåve frå Statens Vegvesen. Anlegget har kosta om lag ti millionar kroner.

Batnfjordsøra har enda opp med eit anlegg det skulle vere all mogleg grunn til å vere stolt av, og innbyggjarane med ordføraren i spissen verkar også godt nøgde med sitt «nye» sentrumsområde. Opninga av miljøgata fann stad for om lag to år sidan, men vegsjef Eivind Vollset meiner at gata først no kunne seiast å vere i presentabel form og klar for formell overlevering.

Overleveringa vart markert med arrangement på torget på Batnfjordsøra. Torget – «storstua» på staden er og ein viktig del av miljøgateprosjektet med amfi og scene.

– Det nye torget fekk til fulle vist at det fungerer etter intensjonane om å lage eit sentrum som er ei verdig ramme rundt kulturarrangement og sosialt liv, sa Alf Støle, Vegdirektoratet sin representant.

Ordførar Nils Martin Sæther understreka at miljøgata har blitt noko langt meir enn eit veganlegg. Vegsjef Eivind Vollset sa i



Vegsjef Eivind Vollset og ordførar Nils M. Sæther meinte begge at Batnfjordsøra og Gjemnes kommune no hadde fått eit anlegg alle kan vere stolte av.

sin helsingstale at å løyse trafikkproblem på lokalmiljøet sine premissar eigentleg er ein annan måte å gå fram på enn det som vanlegvis blir gjort i tradisjonell vegbygging.

Alle som tok ordet på tilstellinga la vekt på kor vellykka miljøgateprosjektet i Batnfjorden har vore. Batnfjordsøra er ved ein rekke høve trekt fram som eksempel i fagmiljøa, og mange kommunar har synt interesse for enkeltløyisingar og det samla resultatet.

– Mellom 10 og 15 plassar i fylket har no meldt si interesse for å få miljøgate», sa overingeniør Magne Flemsæter. Han understreka at Batnfjorden er eit av fem prøvepro-

sjekt som Vegdirektoratet har satsa på. I prosjektet har Gjemnes kommune bidratt med ein av ti millionar kroner. Målsetjinga var at miljøgata skulle vere ferdig på kort tid – noko ein langt har lykkast med.

Alf Støle frå Vegdirektoratet sa at miljøgater no er eit satsingsområde for Vegvesenet.

– Trivsel og miljø blir no høgare prioritert. Eg meiner det er bra å få kultur inn i eit vegprosjekt. Miljøgater gjev eit sterkare lokalt engasjement enn andre vegprosjekt. Det er ingen vits med desse prosjekta utan at menneska står i sentrum,

sa Alf Støle, som gav uttrykk for at Vegdirektoratet ønskjer eit nærare samarbeid med kommunane. Alf Støle kunne elles fortelje at etter bilturen opp frå Oslo var det å komme inn i sentrum i Batnfjorden ei sterk oppleving for han. Her var tydeleg at noko var annleis enn i dei mange bygdene han passerte på vegen.

Utfordringa for Vegdirektoratet blir no å føre desse inntrykka ut til andre vegkontor.

For Batnfjorden krevst det no etter overtakinga, innsats og vilje frå innbyggjarane i kommunen.

– At prosjektet er ferdig, er ikkje slutten, men byrjinga, understrekar prosjektleiaren Alf Idar Småge. Han ynskjer at kommunen skal gå inn å gjere noko med arkitektur, farge- og skiltbruk, og på den måten skape ein større heilskap og enda betre miljø. Vegvesenet har i alle høve gjort sitt, no er det opp til Gjemnes kommune.

Anne Lise Thomassen



Amfi og scena har alt vorte ein kulturell samlingsplass. Under overleveringa vart den nye Gjemnes-sangen framført for første gong. Det gjorde skuleelevane frå staden.



TROLLSTIGVEGEN TÅLER IKKE MER!

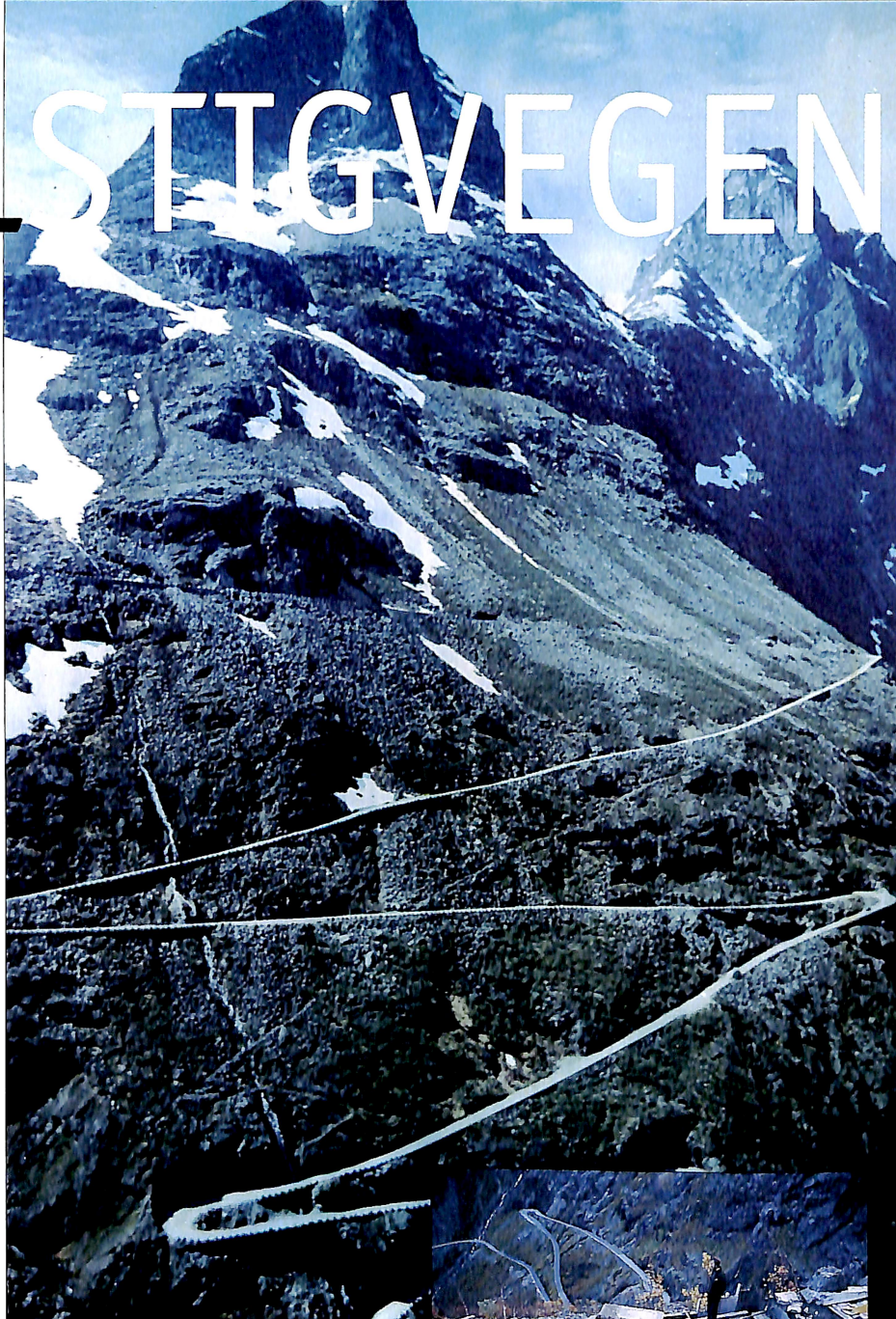
Sommertrafikken på Trollstigvegen bare øker og øker. I perioden 1. juni - 31. oktober 1993, kjørte 616 000 mennesker Trollstigvegen. Tallet for fjorårssesongen er omtrent de samme. Disse høye trafikktallene understreker Trollstigvegen som et av de viktigste og mest besøkte turistmål i landet.

Det er ingen andre vegstrekninger som kan oppvise et like høyt trafikktall i sommersesongen. Av turistattraksjoner er det bare Holmenkollen, Vigelandsparken og Låtefossen som er større for turistene.

Men, men det er et STORT MEN. Den snart 60 år gamle Trollstigvegen tåler snart ikke mer trafikk. Beregninger som er gjort, viser at Norges turistveg nr. 1 ikke vil tåle mer enn 2 300 biler pr. dag på de mest trafikkerte dagene. Dette gir 400 kjøretøy i timen opp og ned de bratte stigningene og gjennom de krappe svingene, noe som igjen tilsvarer en bil hvert tiende sekund.

Ser vi på trafikktallene for fjorårssesongen, forteller de om ny rekord. Da passerte det i gjennomsnitt 2 272 kjøretøy i døgnet i den store turistuka, uke 29. Av disse regnes det med at tallet på busser ligger noe over 100. Det som gjør at grensa for hva vegen tåler, er nettopp at trafikken er så konsentrert til noen hektiske dagtimer i en begrenset 4-måneders periode.

– Belastningen på vegen, som ble



Dersom alle de vanskeligste flaskehalsene blir utbedret og rettet ut, blir ikke Trollstigvegen lenger en Trollstigveg.



ferdig 31. juli 1936, er stor. Vi kan ikke møte den store trafikken med nye vegutbedringer. Riktig nok er noen av de vanskeligste flaskehalsene utbedret, men blir Trollstigvegen for god er det ingen Trollstigveg. Vegen er ikke bare et mål for mange turister. Den er en av de fire viktigste turistattraksjonene i landet. I tillegg til dette er det knyttet arkitektoniske og ikke minst kulturelle interesser til Trollstigvegen, sier oppsynsmann Per Brandli.

– Er det vurdert tiltak for å begrense trafikken?

– Ja og nei. Det har vært sett på løsninger for å begrense trafikken, men det er ikke tatt noen avgjørelse i

dette spørsmålet. Jeg er heller ikke kjent med om det arbeides med tiltak for å iverksette en trafikkbegrensning. Det er klart at trafikken over Trollstigen har nådd sitt maksimum for hva vegen tåler, og øker trafikken ytterligere ser ikke jeg annen løsning enn at det må iverksettes tiltak. Noe må trolig gjøres dersom markedsføringa av Golden Route slår til. Trafikken kan begrenses ved at rødt stoppllys i hver ende av vegen lyser når trafikken over Trollstigen når et visst punkt. Sammen med ei opplysningstavle, kan rødt stoppllys være et tilstrekkelig tiltak for å begrense trafikken om den overstiger det vegen tåler, sier Per Brandli.



Tok siste taket for volleyball-laget

Odd Harnes var en av drivkreftene bak bedriftsidrettslaget. Det var særlig volleyballen som opptok ham.



Det siste Odd Harnes gjorde etter 31 år i Statens vegvesen, var å stille til volleyballkamp kl. 2300 kvelden før han tok avskjed med arbeidskameratene. Og nettopp denne innstillinga, viljen og evnen til

å ta et ekstra tak for arbeidsgiver og arbeidskamerater i både arbeid og fritid, er det som kjennetegner den tidligere lagerformannen og miljøskaperen på Vegsentralen.

Det har aldri vært noe å utsette på innsatsen til Odd Harnes – det være seg på arbeid eller i fritida. I mer enn 25 år var han en av drivkreftene bak bedriftsidrettslaget – og det var særlig volleyball han var opptatt av. Men det er ikke bare som en motiverende faktor for sine langt yngre lagkamerater han har gjort seg gjeldende. Da Odd Harnes startet opp i etaten i 1964 var det som lagerformann. Under hans kyndige hender ble det bygget opp et moderne og rasjonelt lagerlokale. Han bygget opp «sitt eget lager» fra grunnen av, med de moderne hjelpemidler som var tilgjengelig. Og under kyndige hender fortsatte lagerdrifta sin rivende utvikling, fra noen tusen kroner i omsetning i 60-åra til omlag 20 millioner i 1995.



Det store gavedrysser vitner om at Odd Harnes (t.v.) alltid var en populær arbeidskamerat.

Dessuten har lageret på Årø vært drevet på en så god måte, at det har vært brukt som eksempel for oppbygging av andre lagre i Vegvesenet.

– I tillegg til å være drivkraften bak volleyball-laget vårt, er det spesiell grunn til å nevne rattmesterskapene i etaten, der du i alle år har vært en av hovedarkitektene bak arrangementet og ikke minst som en dyktig og inspirerende lagleder for vårt fylke, sa mellom annet Paul Bølset i sin hilsen.

At det var en populær medarbeider og kamerat som takket av, var det store gavedrysser et synlig bevis på. Foruten avskjedsgave og diplom fra Statens Vegvesen, vanket det gaver fra arbeidskamerater, fra lagkameratene på volleyball-laget og fra bedriftsidrettslaget i Statens vegvesen.

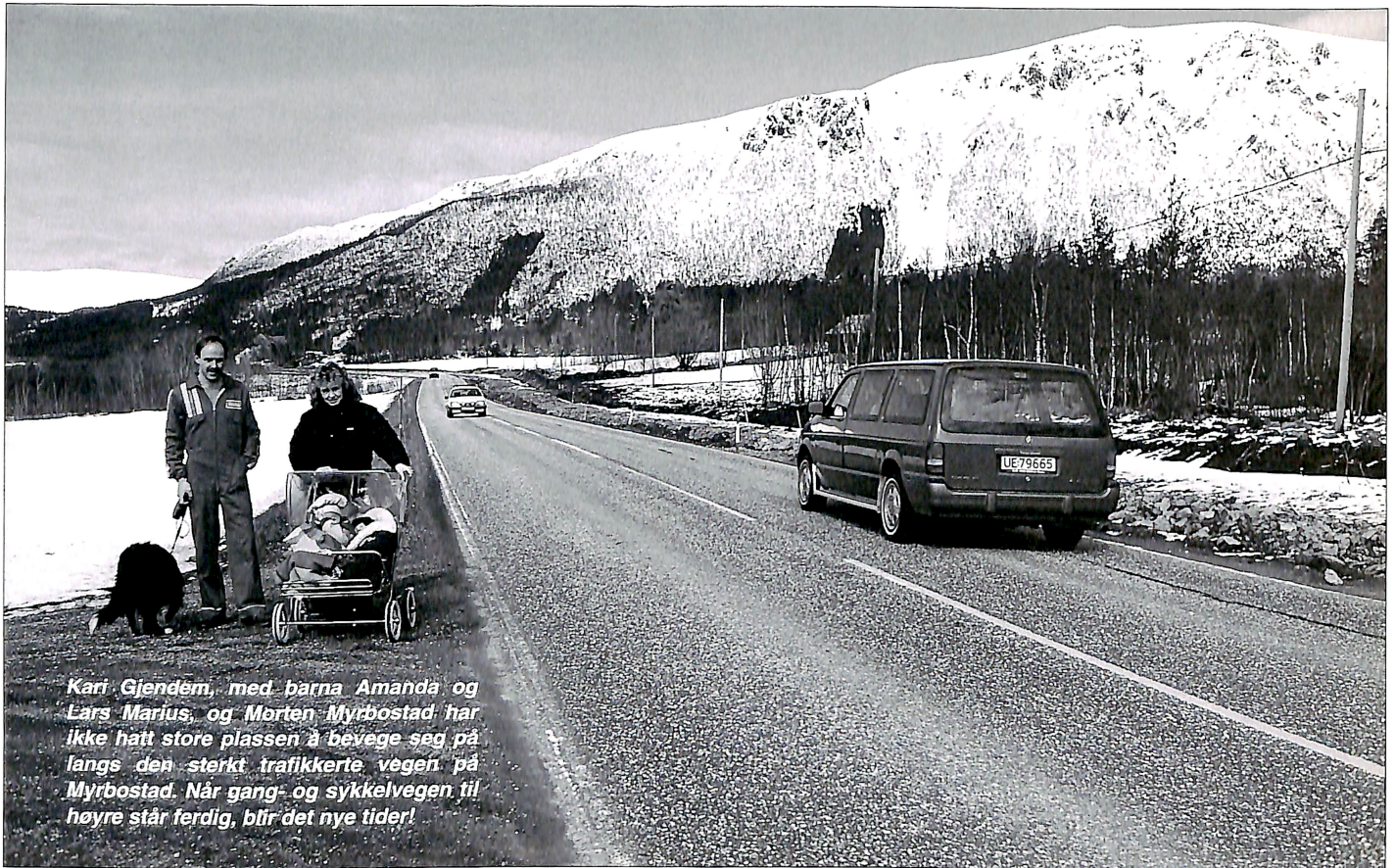
I sin avskjedshilsen til Odd Harnes pekte assisterende vegsjef Paul Bølset på de ting som kjennetegner han:

– Odd har alltid vist stor iver i jobben, han er en ordensmann og han er alltid serviceinnstilt og samarbeidsvillig.



Under Odd Harnes (bak) sin ledelse ble lageret på Årø en mønsterbedrift. Per Gudmund Silnes er en av de mange fornøyde kundene. Ingvar Rodal (t.h.).

Fræna får etterlengtet gang- og sykkelveg:



Kari Gjendem, med barna Amanda og Lars Marius, og Morten Myrbostad har ikke hatt store plasser å bevege seg på langs den sterkt trafikkerte vegen på Myrbostad. Når gang- og sykkelvegen til høyre står ferdig, blir det nye tider!

Endelig kan barna selv dra trygt til Elnesvågen

– Endelig kan vi la barna dra til Elnesvågen på egen hånd. Mange har hevdet at gang- og sykkelvegen fra Moen til Myrbostad ikke har vært nødvendig, fordi det er så få som går eller sykler langs vegen mellom Moakrysset og Elnesvågen i dag.

Det er helt riktig: Veien har rett og slett vært så sterkt trafikkert at ingen har våget! – forteller Kari Gjendem og Morten Myrbostad til Veg og Virke. Og de mener det virkelig.

Kari Gjendem og Morten Myrbostad er tilfeldige brukere av den nye gang- og sykkelvegen. Myrbostad, opprinnelig fra Molde, men flyttet tilbake til farsgården i 1989, bor tett ved vegen midt mellom Moakrysset og Elnesvågen sentrum. Gjendem er en av de mange beboerne i det nye boligfeltet ovenfor Moakrysset.

– Vi har kjempet lenge for denne gang- og sykkelvegen, og i den senere tid har diskusjon om trasévalg forsinket utbyggingen, sier Morten Myrbostad.

LASTEBILER

Svært mange som bor nær Moakrysset må til og fra trening eller andre fritidsaktiviteter i Elnesvågen. Mange bruker også Elnesvågen som naturlig forretningssenter.

Verken barn eller voksne har følt seg trygg langs vegbanen. Derfor har det vært å bruke bil eller buss, sier Kari Gjendem.

– Ikke nok med at det er stor personbiltrafikk langs vegen. Hele dagen går tunge trailere og lastebiler i trafikk fram og tilbake. Når vegbredden attpåtil har vært under standard, skulle det ikke være vanskelig å forstå folks bekymring, sier Morten Myrbostad.

ÅPNER I AUGUST

Også dette blir rettet på når gang- og sykkelvegen blir åpnet – etter planen i slutten av august. Vegen er nemlig utbygd til standard bredde, men sist anlagte del er ikke asfaltert. Dette skal skje samtidig med asfalteringen av den 1950 meter lange gang- og sykkelvegen.

– Arbeidet kom i gang i oktober i fjor med to mann i kontinuerlig jobb, i tillegg til innleide biler og maskiner. På nyåret ble det pause i anleggsarbeidet da vinteren kom for fullt. I slutten av april var arbeidet i full gang igjen. Prosjektet er totalt kostnadsberegnet til tre millioner kroner, forteller oppsynsmann Tor Inge Unhjem.

Ingen skal være i tvil om at den nye gang- og sykkelvegen hilses velkommen – og blir brukt!

Torger Strand



Publikum ikkje nøgde



Fornyng av vegdekke vert prioritert.

Ei ny spørjeundersøking syner at publikum ikkje er heilt nøgde med vegvedlikehaldet og kjøretilhøva i fylket. Det er særleg to område der trafikantane meiner at innsatsen bør aukast. Utbetring av vanskelege punkt på vegen og brøyting av snø og slaps, er det dei fleste nemner blant ting som må gjerast betre. Resultata frå undersøkinga er litt dårlegare enn i 1994, men Vegvesenet er likevel ikkje så misnøgde med resultatet.

I mars 1995 gjennomførte Statens vegvesen den sjetta landsomfattande undersøkinga av publikum

sitt syn på vedlikehald av riksvegar og andre vegar, samt kjøretilhøva vinteren 1994/95. Resultatet syner at Møre og Romsdal denne gongen fekk ein total karakter på 2,32 for vedlikehaldsnivået på riksvegar. Dette er litt dårlegare enn dei siste åra (2,26/2,27). Resultatet for landet totalt syner den same tendensen.

– Med den etter måten harde og lange vinteren er vi likevel ikkje så misnøgde med dette resultatet», seier avdelingsingeniør Jan Gunnar Sandblåst som har samordna undersøkinga for fylket vårt sin del.

Spørjeskjemaene vart delt ut i vedlikehaldsomsråda Stranda, Molde og Sunndalsøra. Av 1500 utdelte skjema, kom det inn 763 svar, ein svarprosent på 51. Riksvegane blir generelt vurdert betre enn fyl-

kes- og kommunale vegar når det gjeld generelt vedlikehald, brøyting og strøing/salting. Heile 95 % meiner at det generelle vedlikehaldet er blitt betre på riksvegane sidan sist måling. Sær mange meiner at standarden på brøyting og strøing på riksvegane er tilfredsstillande (92 %). Når det gjeld dei andre vegane er det 62 % som definerer standarden som bra.

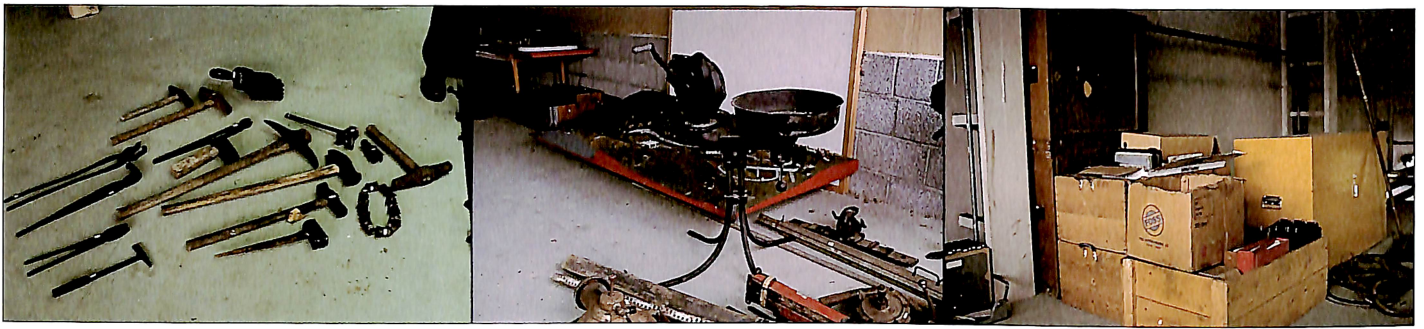
Undersøkinga syner også at trafikantane prioriterer høvling av snø og is og fornyng av vegdekke ganske høgt. Planting og brøyting på rasteplassar, er dei tiltaka publikum i første rekkje meiner tåler redusert innsats frå Vegvesenet si side.

☛☛☛ *Publikum ønskjer betre brøyting og høvling.*

☛☛ *Beplanting på rasteplassane er ikkje så nøye.*

☛ *Men heile 95 % av dei spurte meiner det generelle vedlikehaldet er blitt betre.*





Meisler, tener, hammere og slegger av alle slag var vegarbeidernes verktøy i gamle dager.

Essa var et av smedens aller viktigste redskaper.

Foreløpig er gamle planer, tegninger og beskrivelser av prosjekter pakket bort i kasser og esker. Men når museet en gang er ferdig, vil dette være viktig dokumentasjon om svunne tider.

Museumsarbeidet går framover

300 gjenstander registrert

– Vi har rundt 300 gjenstander registrert i dag, fra tidlig anleggstid og framover. Mye er samlet i vårt lagerbygg på Årø. Målsettingen må være å bli et utleiekontor, hvor veg- og biltilsynsstasjonene kan hente gjenstander til lokale utstillinger, gjerne som en vandreutstilling.

Tidligere overingeniør Knut Rykke var den som i sin tid startet arbeidet med å samle gamle gjenstander, det være seg arbeidsverktøy eller skilter for vegmerking. Han tok vare på gjenstander han så hadde historisk verdi.

– En annen viktig person var Bjarne Rekdal, som skrev mange artikler om Vegvesenets historie, internt og i museumsskrifter. Han har gitt oss uvurderlig materiale i skrifts form, forteller Knut Inge Braute, som er den som har ansvaret for museumsarbeidet i dag.

Han tok over etter Egil Bakke, som ble engasjert i 1986, og hadde ansvaret fram til 1993.

Ettersom antall gjenstander økte, viste behovet seg for å få det meste samlet.

– Etter hvert skal vi få hyller på veggene, slik at alt kan presenteres oversiktlig. Vi må ta det litt etter litt, sier Braute. Som kan fortelle at pengene som brukes til museumsformål stort sett er midler som blir til overs ved andre prosjekter!

– Når står alt ferdig som et museum?

– Vanskelig å si, men om tre-fire år håper jeg alt skal være satt i noenlunde presentabel stand. Selve registreringsarbeidet håper vi å ha kommet langt med om et par år.

Men det er jo ikke meningen at vi skal ha et stedbundet museum. Vi tror tanken om å bruke det som et utleiekontor er bedre. Noe er faktisk plassert ute allerede, eller det kan fungere som en vandreutstilling, svarer Braute.

I disse dager foregår det på landsbasis registrering av vegar fra rundt år 1900, med beskrivelser, kart og bilder. I Møre og Romsdal skal postvegen fra Sogn og Fjordane til Sør-Trøndelag grense kartlegges. Mellom 50 000,- og 100 000,- kroner skal brukes av to-tre personer som i et engasjement skal bruke to-tre måneder på dette arbeidet.

Braute og Bakke blir ikke så rent lite engasjerte når tilfeldige gjenstander blir tatt fram. Her har Vegvesenets ildsjeler lagt ned et kjempearbeid. Historikk og forklaring kommer som fra et levende leksikon.

– Dette gamle lokomotivet ble brukt under arbeidet med Bjørhaugstunnelen i Kristiansund på slutten av 1930-årene. Før det var det i bruk på Smøla.

Denne gamle kompressoren har vært brukt på en rekke anlegg – til den ble stående igjen på Sekken, hvor den hadde stått et knapt halvt århundre da den kom fram i dagens lys igjen i fjor.

Og denne beltebilten har stått lagret i Geiranger.....

Her er en dynamittvarmer – og her er vårt første tennapparat kjøpt inn for tretti tennere.

De som skulle bruke det første gang, fikk problemer med bruksanvisningen på et fremmed språk. Hvor mange ganger skulle det trykkes før sprengladninga gikk av? De fant tallet «30», og regnet med tretti trykk. Ved aller første trykk smalt det. Jeg skulle likt å se ansiktet på arbeiderne da, ler de to.

De fleste gjenstander er fra 1940- og -50-tallet, en del fra 1930-årene, og noe eldre. Statens vegvesen så dagens lys i 1864, men den første vegsentralen i Møre og Romsdal kom ikke før i 1920. Og vedlikeholdsmyndigheten for vegene lå faktisk under lensmannsetaten helt fram til 1963!

Men alt er ikke like gammelt. En stor, flott modell av Krifast ligger i flere deler. Forsvarlig lagret – men likevel.

– Dette må da være noe for en forretning med stor vindusplass i Kristiansund sentrum. Eller kanskje noe for rådhuset, slår Braute fast.

– Jeg skulle ønske større engasjement fra mange hold. Jeg er overbevist om at det finnes mye verdifullt materiale ute i marken, gjenstander som enkelte «ser» daglig, men ikke tenker over verdien av. Er en i tvil, er det bedre med en henvendelse for mye Det er bare å ringe eller ta kontakt på annen måte! – oppfordrer Knut Inge Braute.

Torger Strand

Museet har én fin modellsamling. Denne modellen, av ei ferjekai et sted i fylket, vil sammen med alle andre modeller bli satt i stand slik den en gang var.



Museumsarbeidet har alltid vært tungt, men Knut Inge Braute og Egil Bakke gir ikke opp. – Om tre-fire år håper vi at alt skal være i presentabel stand, sier de to.

Knut Inge Braute (t.v.) og Egil Bakke er overbevist om at det finnes mye verdifullt materiale «der ute». Så langt er 300 gjenstander registrert.

SALT KOMMET FOR Å BLI!



Alt tyder på at Statens vegvesen Møre og Romsdal fortsetter sin saltpolitikk. Driftsdirektør Kjell Levik lovet at Vegdirektoratet skal komme med nye retningslinjer i 1995.

Protestene til tross, alt tyder på at Statens vegvesen Møre og Romsdal ikke kommer til å legge vesentlig om sin saltpolitikk kommende høst- og vintersesong. Det kan bety at de saltroene vi har i fylket opprettholdes, men at vi ikke øker saltbruken i fylket i 1995/96.

Om en i det hele tatt kan trekke noen konklusjon fra vegmestermøtet i Molde 19. april, hvor hovedtemaet var «Vegvesenet sin saltpolitikk», må den være at det ikke er aktuelt å utvide med flere vegstrekninger kommende sesong, men at salt er kommet for å bli – om kanskje i mindre mengder enn tidligere!

Driftsdirektør Kjell Levik i Vegdirektoratet var invitert til møtet. Han redegjorde for Vegdirektoratets holdning til dette vanskelige spørsmålet. Kjell Levik mente samferdselskomiteen i Stortinget var langt mindre kritisk til veksaltning nå enn tidligere. Han viste også til at Stortingspolitikere ikke har gått imot at Vegdirektoratet skal kunne avgjøre hvilke vegstrekninger i landet som skal saltes. Vegdirektoratet er fullt oppmerksom på motstanden mot saltpolitikken blant bileiere og vegbrukere, og at salt er et problem for miljøet langs vegen. Men samtidig viste Levik til at andelen positive til salting har steget fra 19% til 24% de siste årene. Også andelen yrkessjåfører som er positive til salt øker. Kjell Levik viste også til SINTEF sin saltundersøkelse, og fra den undersøkelsen gjorde han møtedeltakerne oppmerksom på den store reduksjonen i antall ulykker som er målt på faste saltroder.

– SINTEF sin undersøkelse viser en

reduksjon i antall ulykker på mellom 11 % og 46 % på de strekninger hvor det saltes. En dødsulykke koster samfunnet flere millioner kroner.

– Har vi råd til det, spurte Levik.

– Jeg mener at vi som vegholder må ta større ansvar for trafikantenes sikkerhet og framkommelighet. For å legge forholdene best mulig til rette for bilistene på dette området, er det i Vegdirektoratet satt ned ei arbeidsgruppe som skal arbeide ut en endelig friksjonspolitik i Vegvesenet. Prosjektet salt og miljø føres videre.

– Det finnes andre alternativer til salt, men dette dreier seg om kostbare stoff. Inntil videre får vi avfinne oss med at salt er det mest effektive middel vi har når det gjelder økt sikkerhet og bedre framkommelighet for bilisten. Men vi må prøve å redusere bruken av salt, og samtidig overbevise bilisten om nødvendigheten. Skal vi nå fram med vår argumentasjon, kan ikke Vegvesenet tale med to tunger i dette spørsmålet, sa Kjell Levik.

Driftsdirektørens synspunkt fikk tilslutning fra flere av vegmesterne, men det hevet seg likevel flere kritiske røster til saltpolitikken. En av disse røstene var Sverre Digernes. I sin innledning konsentrerte avdelingsingeniøren på vegkontoret seg om saltets mange

negative sider. Sverre Digernes minte også møtet om den store saltmotstanden blant bileiere og verksteder, og om de negative virkninger saltet har på miljøet langs vegkanten.

Assisterende vegsjef Paul Bølset mente det var et tankekors at; «vi vet best og at vi truer inn på folk noe de ikke vil ha». Han ventet med lengsel på sentrale retningslinjer i dette spørsmålet.

Imidlertid synes det som om at det blant de avtroppende vegmesterne er økende oppslutning for bruk av salt. Både Kolbjørn Engen og Otto Jøsok sa at salting ikke går på bekostning av annet arbeid. I debattene viste Kolbjørn Engen til at «ingen vil ha salt, men alle vil ha bar veg». Otto Jøsok pekte på at målet må være å få god friksjon, men at vi må bli enda flinkere i utførelsen av saltingen. Men til syvende og sist ligger vel avgjørelsen i hendene til vår nye trafikksjef.

– Vi bør vurdere nøyere når vi salter, og ikke salte for enhver pris. Jeg vil likevel legge til at jeg er overrasket over at de fleste i samfunnet fokuserer på de negative sidene ved salting, særlig rust. At salting fører til bedre framkommelighet, og ikke minst fører til færre skadde og drepte i trafikken, synes noen å være mindre opptatt av, sa Arne Johnsen.

BUHOLMLINA OPNA

Buholmlinja, som forenklar transportetappa mellom Bergsøya og Leinøya, vart opna i august. Enno står det igjen noko arbeid. Vårt bilete er henta like etter at arbeidet vart sett i gong.

Vegmeister Johan Nybø opna onsdag 24. mai den nye Buholmlinja for trafikk. Om lag 1600 meter ny riksveg ligg ferdig over Straumane, noko som forenklar transportetappen mellom Bergsøya og Leinøya. Buholmen bru er 55 meter med ei breidde på 18 og høgde på 5 meter. Den erstattar dei lave og smale bruene i Straums-straumen mellom Nærøya og Flu-sund. I tillegg til riksvegen er det også bygd ny fylkesveg på 450 meter. Langs heile riksvegen er det bygd 1 km gangveg, medan det er bygd 1 km gangveg langs fylkesvegen. Det meste av gangvegen har fått gatelys. Under nyvegen er det også bygd ein noko omstridd oter-kanal som er 4 meter brei og 2,5 meter høg. Anlegget har hatt ein total-kostnad på 25 millionar kroner.

Mange er glade for den nye vegen. Klagene har vore mange på den gamle brua, både frå naboar og forsikringsselskap. Naboane har klaga over bråk, 4000 bilar i døgnet har vore ei påkjenning. Forsikringsselskapa har klaga over mange kollisjo-nar.

Arbeidet med vegen er enno ikkje heilt ferdig. Bygging av rabattar og trafikkøyar samt asfaltering og stell langs vegen, er mellom anna det som står att. Det blir lagt vekt på den estetiske utforminga, og mellom anna stein som har blitt teke ut under arbeidet med vegen, blir nytta til utsmykking. Fram til arbeidet er ferdig vil det vere 60-sone på vegen, men til hausten blir den auka til 80. I august reknar ein med å vere ferdig og klar for den offisielle opninga.



Anne-Lise Thomassen

Mens maskinene bråker legges ny asfalt. Trafikken durer. Med ryggen til vegbanen arbeider våre og asfaltentreprenørens folk. En gul nellik og en liten hilsen levert gjennom bilvinduet, fortalte bilføreren at en ny «I veggen for deg»-kampanje var i gang.

«Noe må gjøres – veggen må bli en tryggere arbeidsplass»

«Noe må gjøres». «Veggen må bli en tryggere arbeidsplass». «Arbeidsmiljøet for vegarbeideren må bli bedre», var noen av utsagnene og ønskene som ble formidlet gjennom arbeidsmiljøutvalget og HMS-ledelsen en høstdag i fjor. Denne gangen samarbeider vi med en av våre store asfaltentreprenører, Veidekke Asfalt. Startskuddet for «I veggen for deg»-kampanjen smalt 10. mai. For å nå frem med budskapet, er det satt iverk en rekke forskjellige tiltak og virkemidler. Det blir understreket at selv om kampanjen er vinklet opp mot asfaltarbeideren, er den likevel ment å være for alle som har sitt arbeid på veggen.

– Veggen er en farlig arbeidsplass på grunn av at altfor mange bilførere viser rå og hensynsløs kjøring. Selv om vi altfor ofte opplever råkjøring tett inn på oss, skal det likevel sies at de aller fleste bilister viser hensyn og setter ned farta i et arbeidsområde, sier en av asfaltarbeiderne vi snakket med på riksveg 1/9 i Brusdalen utenfor Ålesund denne regntunge moidagen.

At for mange bilførere ikke viser hensyn, viser stor utålmodighet og blir irriterte for «unødvendige» stopper i trafikken og slik setter andre liv i fare, ble demonstrert flere ganger under kampanjeåpninga. Det var den eldre bilisten som ikke «oppdaget» trafikkdirigenten, men så at et eller annet foregikk på veggen lengre framme. Det var den yngre bilføreren som hadde det travelt og bare la i veg. Og vi fikk liketil oppleve at sjåføren bak rattet på det store vogntoget ikke så ut til å ta altfor stort hensyn til trafikkdirigentens anvisninger.

Gjennom hele asfaltsesongen vil budskapet være fokusert på konflikten mellom fremkommelighet og vegarbeid, og at arbeidet som utføres på veggen er nyttig for alle trafikanter – også for dem som må vente litt eller bruke omkjøring.

I forhold til tidligere år, har vi denne gangen tatt i bruk nye virkemidler. Et samarbeid med Utrykningspolitiet om å foreta farts- og atferdskontroller opp imot eller i et arbeidsområde er et av de nye virkemidlene. Dette tiltaket sammen med at biltilsynet også vil foreta kontroller er betydningsfulle tiltak i kampen for bedre og sikrere arbeidsmiljø for vegarbeideren. Radiospotter på tre nærradiostasjoner i fylket, tv-spotter på nær-tv-stasjonene, samarbeid med Vaktentralen i Årødalen om vegmeldinger på lokal- og riksnettet og et nært samarbeid med aviser i fylket er virkemidler som brukes.

Men, «det du ønsker andre skal gjøre mot deg må du gjøre mot andre». Vi kan altså ikke forlange at bilføreren skal ta hensyn til vegarbeideren uten at vi selv gjør noe for



å skape forbedringer og legge forholdene til rette for bedre arbeidsmiljø og større trygghet. Et av de viktigste tiltakene er derfor en skikkelig og gjennomført opplæring av trafikkdirigentene. I forhold til bilføreren skal trafikkdirigenten være aktiv, myndig, bestemt og samarbeidsvillig.

Det hviler et stort ansvar på arbeideslederen, basen, formannen og den enkelte arbeider for at kampanjen skal lykkes og for at budskapet «Vi er i veggen for din skyld» blir tatt på alvor!

En gråtung moidag fikk bilførere tre forskjellige steder i fylket en gul nellik og en liten hilsen levert gjennom bilvinduet.



Mens maskinene bråker, legges ny asfalt. Oppmerksomheten til asfaltarbeideren er ikke alltid konsentrert omkring trafikken som durer forbi.

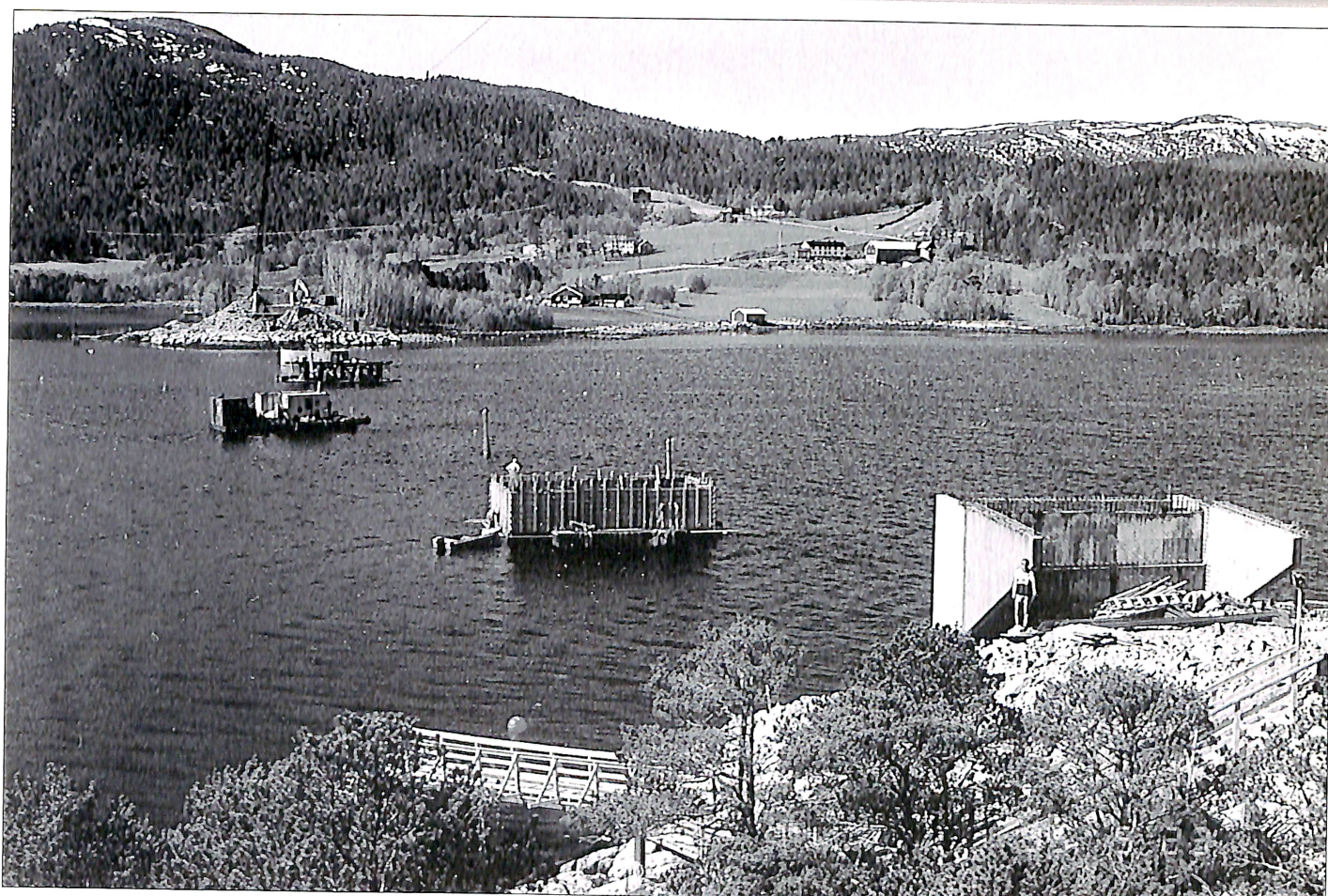


Det er ikke alle bilførere som tar like stort hensyn til vegarbeideren.



Trafikkdirigenten skal være aktiv, myndig og bestemt i forhold til bilføreren.





Ny veg og bru til Tjeldbergodden

*Dromnessundbrua
pr. 23. mai 1995,
sett mot
Ulfsnestangen på
Skardsøya.
«Landkar» K.
Stenså som måle-
stokk ved landkaret
på Nordlandet.*

Arbeidet med ny veg til Tjeldbergodden med bru over Dromnessundet er for tida i full gang.

Reguleringsplanen for Dromnessundbrua med tilhøyrande veg blei vedtatt 15. sept. 1994. Her kom arbeidet med vegen og brua igang same hausten. Reguleringsplanen for vegen frå brua og ut til Tjeldbergodden blei vedtatt 16. mai 1995. Arbeidet starta allereide i mars, etter at vi hadde forhandla oss fram til arbeidsløyve med dei fleste grunneigarane. Etterkvart har vi fått arbeidsløyve med *alle* grunneigarane på strekninga. Prisane på grunn vil seinare bli fastsett ved eit avtaleskjønn.

Vi har fått avtale med Statoil og Aure

kommune om bruk av overskotsmasser frå Metanolanlegget og vil bruke om lag 45000 m³ stein derifrå. Ved utgangen av mai er vel halvparten av dette utkøyr og fylt i veglina.

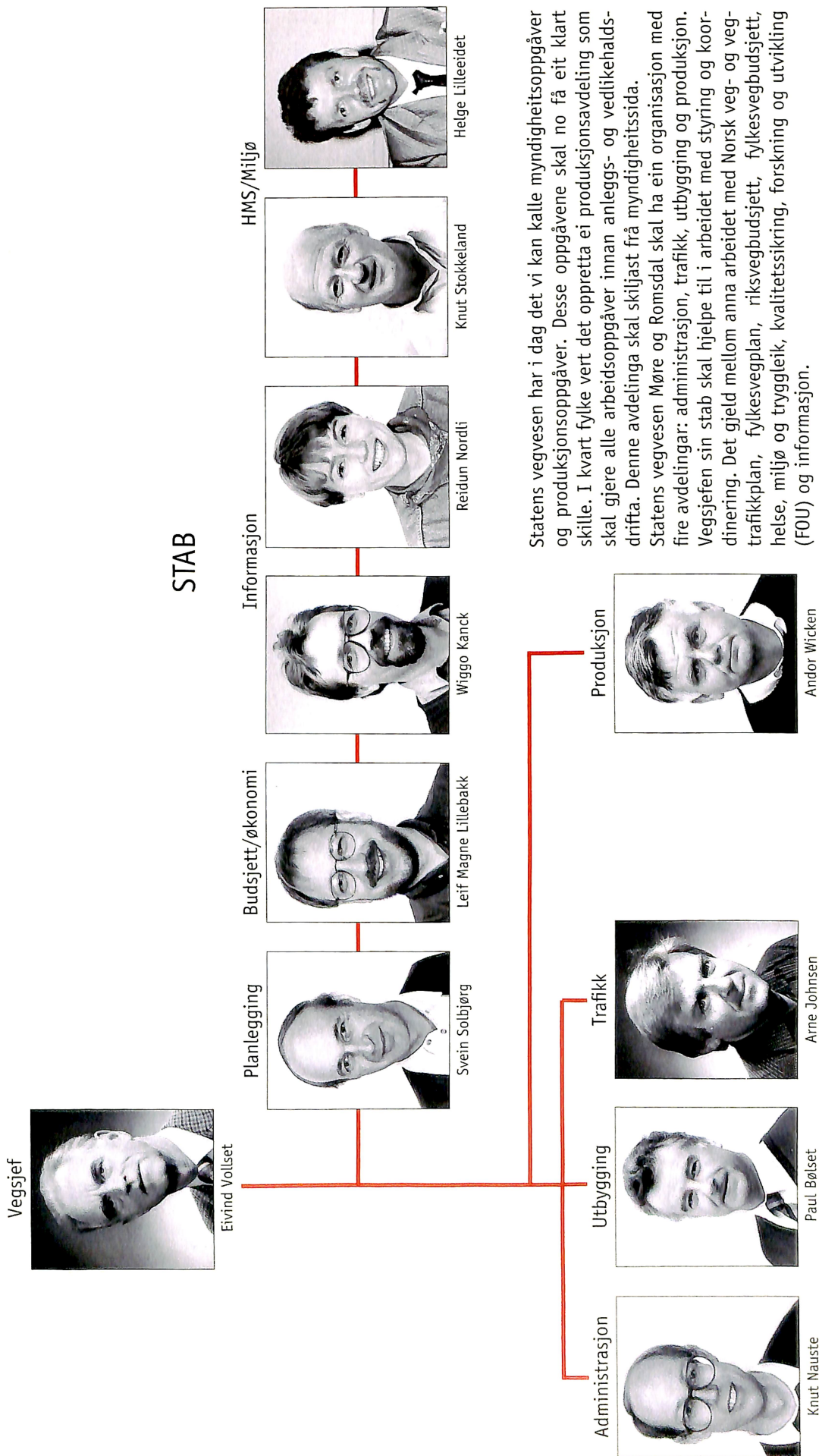
Arbeida på Dromnessundbrua blei oppstarta i desember 1994. Så langt går arbeidet etter planen og kostnadsramma på kr. 50 mill. ser førebels ut til å halde. Dette er ei stålkassebru i samvirke med bruplate i betong der alle fundamenta står i sjø. 2 av fundamenta blir utført som «frittstående pelegrupper i vatn», og dei 2 andre som senkekasser til fjell. Begge landkara er (som biletet viser) ferdig utført. Lengda på brua blir 388 m i 5 spenn og skal etter planen stå ferdig 1. mai 1996.

Vi er for tida igang med å utarbeide reguleringsplan for strekninga frå Tjeldbergodden gjennom Kjorsvikbugen og til grensa med Sør-Trøndelag. Her må det m.a. byggjast ei ny lita bru med ei lengde på omlag 15 m. Mesteparten av vegbygginga frå Dromnessundbrua og til fylkesgrensa håper vi å ha ferdig til årsskiftet 95/96. Til slutt vil vi planleggje og ruste opp vegen over Skardsøya. Denne håper vi å få ferdig til brua er ferdig. Då vil vi ha 10 t akseltrykk frå rv 680 ved Torsetsundet, via Tjeldbergodden, gjennom Kjorsvikbugen og til Sør-Trøndelag.

Atle Bell



HOVUDSTRUKTUREN



STAB

Statens vegvesen har i dag det vi kan kalle myndighetsoppgaver og produksjonsoppgaver. Disse oppgavene skal no få eit klart skille. I kvart fylke vert det oppretta ei produksjonsavdeling som skal gjere alle arbeidsoppgaver innan anleggs- og vedlikeholdsdrifta. Denne avdelinga skal skijast frå myndighetssida.

Statens vegvesen Møre og Romsdal skal ha ein organisasjon med fire avdelingar: administrasjon, trafikk, utbygging og produksjon. Vegsjefen sin stab skal hjelpe til i arbeidet med styring og koordinering. Det gjeld mellom anna arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan, fylkesvegplan, riksvegbudsjett, fylkesvegbudsjett, helse, miljø og tryggleik, kvalitetssikring, forskning og utvikling (FOU) og informasjon.

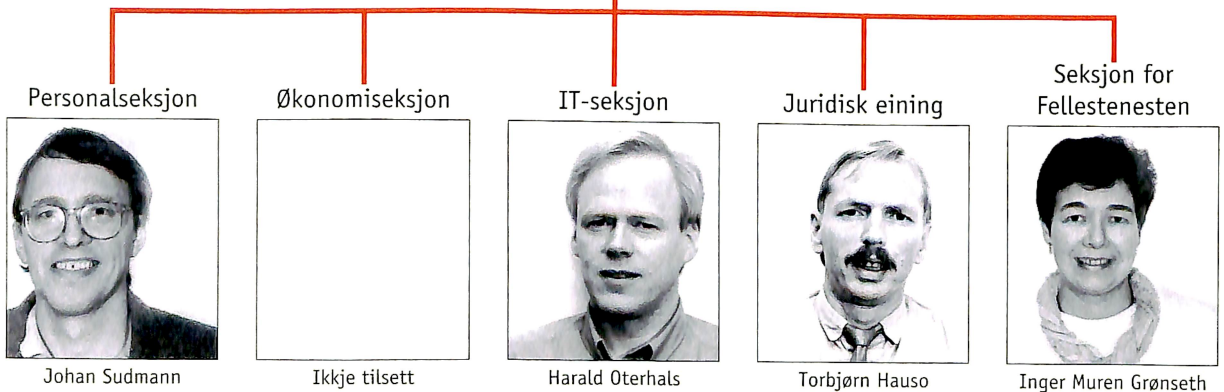


ADMINISTRASJONSAVDELINGA

Administrasjonssjef

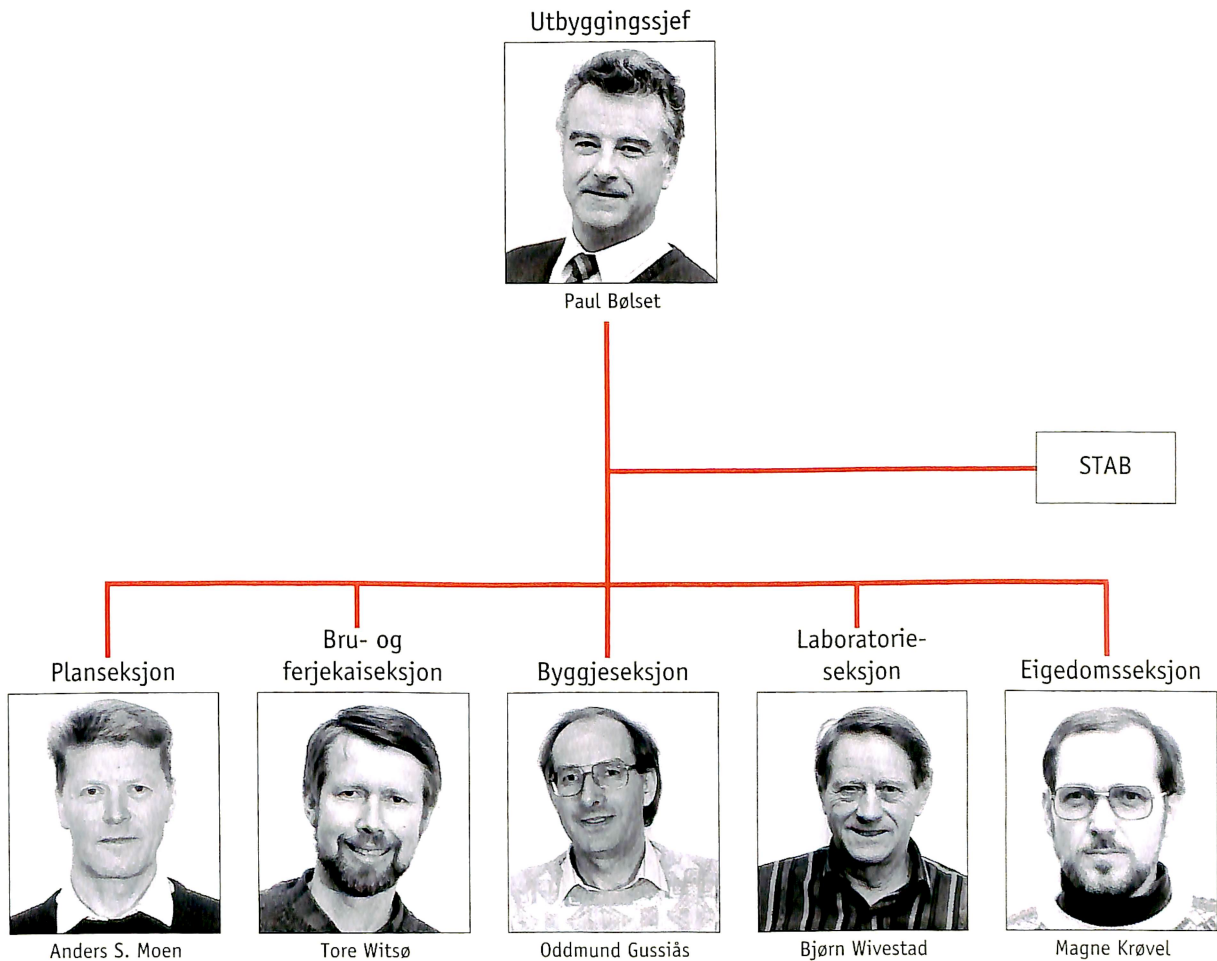


Knut Nauste



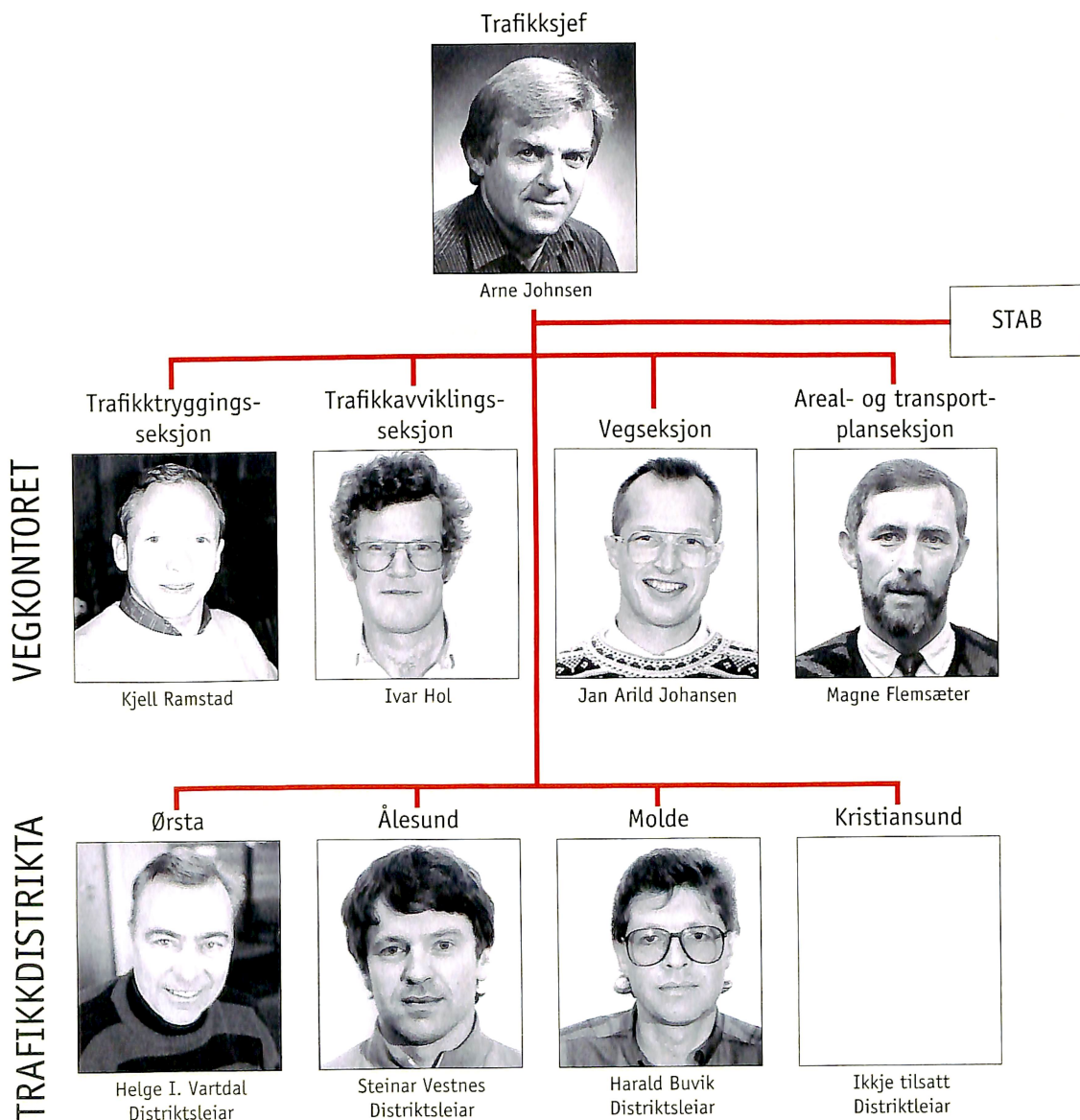
Administrasjonsavdelinga skal fortsatt utføre støtte- og serviceoppgåver for leiingane og avdelingane, og blir derfor i store trekk som tidlegare. Administrasjonssjef Knut Nauste held fram i jobben, og avdelinga er no delt inn i: personalseksjon 5 årsverk, økonomiseksjon 15 årsverk, IT-seksjonen 4 årsverk, juridisk eining faggruppe – 2 årsverk og seksjon for fellestenester 7 årsverk.

UTBYGGINGSAVDELINGA



Utbyggingsavdelinga sitt ansvar er å sørge for at investeringsprosjekta vert fullførte. Dette inneber planlegging etter Plan- og bygningslova, grunnnerv og byggherreoppgåver. Laboratoriet og vegkontoret si eigedomseining er òg lagt hit. Investeringsprosjekta skal i utgangspunktet prosjektorganiserast. Grupper av mindre prosjekt kan samlast i egne einingar. Laboratoriet og eigedomssesksjonen blir støttefunksjonar for prosjekta. Utbyggingsssjefen sin stab utgjer 2 årsverk, planseksjon 20 årsverk, bru- og ferjekaiseksjon 7 årsverk, byggjeseksjon 7 årsverk, laboratorie-seksjon 5 årsverk og eigedomssesksjon 10 årsverk.

TRAFIKKAVDELINGA



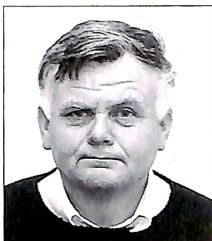
Trafikkavdelinga er delt inn i 4 seksjonar på vegkontoret og 4 trafikkdistrikt. Avdelinga vil ha alt ansvar for trafikkretta arbeid i etaten. Avdelinga vil ha forvaltningsansvaret for eksisterande vegnett og vere utgangspunkt for strukturelle vedlikehaldstiltak. På vegkontoret er det eiga eining for trafikktryggleik som skal ha ansvar både for det trafikktryggleiksarbeidet som rettar seg mot trafikantane og det som rettar seg mot vegen. Trafikkavdelinga sin uteorganisasjon er vidfemnande og sterkt retta mot vegbrukarane, kundar, naboar og andre. Det er med denne bakgrunn lagt opp til at avdelinga får eigen uteorganisasjon basert på trafikkdistrikt. Eit distrikt kan

vere sett saman av dagens biltilsynsstasjonar saman med eit eller fleire «vegmeisterkontor». Vegmeisterrolla er delt mellom trafikk- og produksjonsavdelinga. Det er oppretta 4 trafikkdistrikt; Ørsta trafikkdistrikt, Ålesund trafikkdistrikt, Molde trafikkdistrikt og Kristiansund trafikkdistrikt. Kvart distrikt har ein distriktsleiar, og distrikta er delt inn i faggrupper for kjøretøy, trafikk, veg og kontor. På vegkontoret er trafikkavdelinga delt inn i trafikktryggingsseksjon 5 årsverk, trafikkavviklingsseksjon 7 årsverk, vegseksjon 7 årsverk og areal- og transportplanseksjon 8 årsverk. I tillegg kjem staben med 2 årsverk.



PRODUKSJONSAVDELINGA

Produksjonssjef



Andor Wicken

STAB

Bru-/kai-
seksjon



Sigmund Lønset

Material-/
asfaltseksjon



Sverre Digernes

Elektroseksjon



Børge Sylte

Verkstadseksjon



Arnfinn Gautun

VEGKONTORET

Ørsta



Arne Lauvrak
Produksjonsleiar
(førebels)

Ålesund



Otto Jøsok
Produksjonsleiar

Molde



Oddbjørn Pladsen
Produksjonsleiar

Kristiansund



Gunnar Flemmen
Produksjonsleiar

PRODUKSJONSOMRÅDA

Produksjonsavdelinga vil ha ansvar for den delen av produksjonsverksemda som krev dagleg arbeidsleiing. Det er ein føresetnad at produksjonsavdelinga vert gjeven ansvar for samansatte oppgåver innan utbygging, vedlikehald og drift av vegnettet. For å utføre desse oppgåver kan avdelinga nytte både egne og private ressursar. Det vil vere eit rekneskapsmessig skilje mellom produksjonsavdelinga si verksemd og det øvrige. Eigne maskinar vert delt på produksjonsområda kor produksjonsleiinga får det økonomiske ansvar for

maskinane. Avdelinga vil ha korte liner frå avdelingsleiar til utøvande ledd. Samordning av ressursane skal skje i produksjonssjefen sin stab. På vegkontoret er produksjonsavdelinga bygd opp med bru-/kaiseksjon, material-/asfaltseksjon, elektroseksjon og verkstadseksjon. Uteverksemda er delt inn i fire produksjonsområde, Ørsta produksjonsområde (Ørsta vegstasjon), Ålesund produksjonsområde (Skodje vegstasjon), Molde produksjonsområde (Molde vegstasjon) og Kristiansund produksjonsområde (Frei vegstasjon).

Fra 23. februar til 8. mars var riksvegene 65 og 71, fylkesvegene og kommunale og private veger i Surnadals- og Rinsdalsområdet hærtatt. Mer enn 5 000 militære kjøretøy og 20 000 Nato-soldater satte så absolutt sitt preg på vegnettet på indre Nordmøre og i deler av Sør-Trøndelag.

For tunge stridsvogner, selvgående felthaubitsere, lettere og tyngre armerte kjøretøy, transportkjøretøy av alle størrelser og fasonger, øvelsesledelsens kjøretøy og andre stabsbiler av forskjellige nasjonaliteter måtte fremkommeligheten være god. I tillegg skulle den sivile trafikken helst ikke bli hindret for mye av den militære aktiviteten. En av Vegvesenets hovedmålsetninger var nettopp at fremkommeligheten for alle trafikanter, militær eller sivil, skulle være minst like gode i en krigstilstand som den er når freden råder grunnen.

– Selv om værgudene smilte vakkert til oss under hele øvelsesperioden, var utfordringene for Vegvesenets mannskaper likevel mangeartede og forskjellige, sier vegmester John M. Bæverfjord i etterkant av Nato-øvelsen.

Det meste av arbeidet og innsatsen lå bak oss da øvelsen startet. Vi hadde noen dager med snøvær før øvelsen var i gang for fullt. I denne perioden var det et hardt kjøp på folkene våre. Hadde værgudene vendt den andre siden til, hadde vi taklet den utfordringen også. Vi hadde både sivile og militære brøytemannskaper i reserve. At det ble noen militære sammenstøt på vegnettet av annen karakter enn rene slag, og noen ufrivillige møter av forskjellig kaliber mellom militære og sivile kjøretøy, kan ikke vi lastes for. Samarbeidet mellom oss og de militære fungerte utmerket i alle ledd og hele vegen.

– Jeg tror ikke lokaltrafikken, gjennomgangs- og tungtrafikken, kollektivtrafikken og andre vegbrukere merket konkurransen om vegen som særlig negativ. Litt tyngre kunne det jo gå av og til men, men...

– Det er ikke til å unngå at belastninga på vegnettet ble stor, men vi har ikke registrert vesentlige skader på bruer, stikkrenner, grøfter eller vegnettet for øvrig som kan tilskrives den militære aktiviteten. Riktig nok fikk vi en del rekkverksskader, samt at store mengder brøyttestikker forsvant eller ble ødelagt. Men det er ikke større enn at det går an å leve med, sier John M. Bæverfjord.

RYDDET VEGEN FOR 5.000 KJØRETØY OG 20.000 SOLDATER



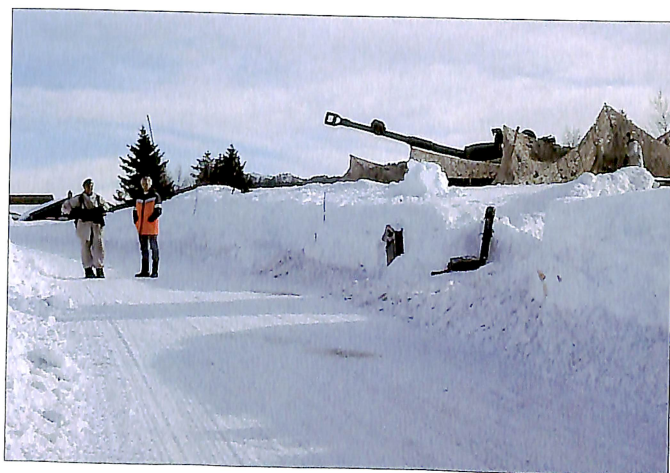
Brøytemannskapene gjorde en utmerket jobb. Framkommeligheten var på topp for 20 000 soldater, 5 000 militære kjøretøy og for den sivile trafikken.



Vegskiltene gjorde så mang en nytte.....



Vegvesengult og militærgrønt passet godt sammen.



Overalt så vi de grønnkledde. Det var ryddet plass i vegkanten for forsvarsstyrkene. Vegmester John M. Bæverfjord forteller at samarbeidet med de militære ryddemannskapene var god under hele øvelsen.



Også militære brøytemannskaper gjorde en stor innsats. Vegmester John M. Bæverfjord berømmer innsatsen og forteller om små problemer i fint vintervær.



Godt vedlikehold og høy brøyteberedskap gjorde sitt til at tunge militære kjøretøy ikke hadde problemer med å ta seg frem på vintervegene på indre Nordmøre.

GULT ER KUUVULT!

– Statens vegvesen sine sjåførar, maskiner og biler har gjort og gjør en meget god jobb på anlegget her i Innfjorden. Jeg er av den oppfatning at effektiviteten blir større, og ikke minst skjerpes moralen både blant de «gule» og «blå», når våre «gule» biler settes inn i en transportkjede, sier overingeniør Per Arne Gjerde.

– Men, legger han til anleggslederen, noe forskningsmateriale har jeg ikke for å underbygge min påstand. Det jeg sier, bygger på egne erfaringer og observasjoner.

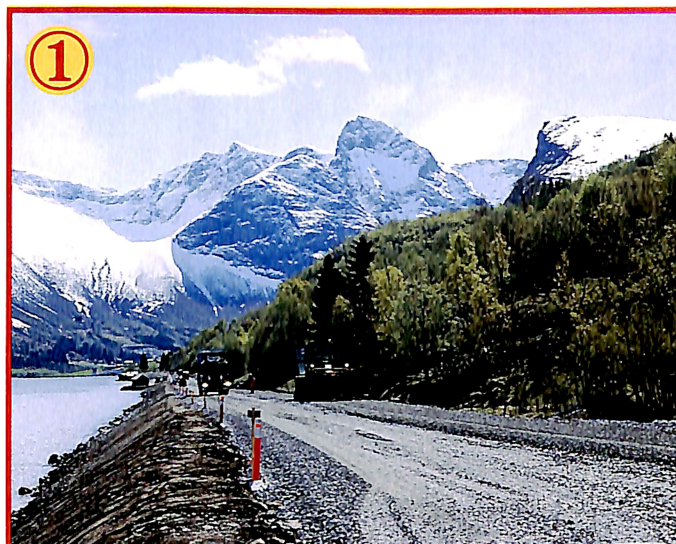
I allefall, det er ikke hver dag vi ser så mye «gult» på veganlegg som vi gjør på riksveg 9 i Rauma i disse dager. Anlegget Innfjorden-Søvikneset er en 3,5 km lang parsell på riksveg 9, og blir i hovedsak bygd opp av tunnelstein fra Innfjordtunnelen.

Det mobile knuseverket «Knusaren» knuste 25 000 kubikkmeter masse og noen få tusen kubikkmeter masse til vedlikeholdet i området før oppdraget ble avsluttet. Fyllmassene skulle på plass, og maskinavdelinga på Årø er engasjert med tre lastebiler med hengere til frakt av tunnel-

masse og knuste masser fra Veblungsnes til anlegget i Innfjorden. Veganlegget er også storbruker av veghøvel til utlegging av masse. Høvelførerne Steinar Flydal og Oddbjørn Tomren sine kunnskaper har kommet godt med.

– Når vi først er inne på navn, må også sjåførene på lastebilene, Jarle Hoem, Karl Ekroll og Karl Karlsvik, nevnes. De tre er dyktige og vante sjåførar som er til å stole på. I tillegg vil jeg si at de kan det arbeid de er satt til å gjøre.

På anlegget brukte vi også egen slepevals og selvgående vals, i tillegg til pickupene og gult utstyr ellers. Du kan vel gjerne si at vi her har vært storforbrukere i gult. Vi har ingen problem med å si at bruk «gult» når du kan, sier Per Arne Gjerde.



1. Veganlegget Innfjorden-Søviknes på riksveg 9 ligger i idylliske Innfjorden.
2. Tre lastebiler med hengere har gått i fast rute med masse.
3. Veghøvlene har vært uvurderlige.
4. Sjåfør Karl Karlsvik, høvelfører Oddbjørn Tomren og arbeidsformann Jan Berget er tre av karene som kjører «gult».



BLIR VI IKKE FINE?

Det er ett år siden ledelsen i Vegdirektoratet fattet vedtak om, som en del av vår nye visuelle profil og som et tillegg til Det nye Vegvesenet, å sette i produksjon nye overtrekksdrakter.

Kolleksjonen er etter hvert blitt utvidet, og i disse dager er overtrekksdressene med eget design for kvinner og menn, shorts, T-skjorter, fritidsskjorter, bager i to størrelser, slips og halstørkle ferdig til å bli sendt ut på «markedet».

Prosjektleder for Visuell profil, Lill Koren, sier til Veg og Virke at hensikten er at vi for første gang skaper en enhetlig profil på fritidsklær for etaten. Mange andre bedrifter, som NSB, Telenor, Posten og Hydro, har lenge hatt en enhetlig profil på fritidsklærne. – Det er viktig at vi viser at vi er en etat, også når vi representerer Statens vegvesen i fritida. Alle ansatte vil få tilbud om å kjøpe den nye fritidskolleksjonen, sier hun.

Om designet sier Lill Koren dette:

Kolleksjonen, som er spesialdesignet for Statens vegvesen, vil kunne bli utvidet etter hvert. I designet inngår mellom annet et spennende og fargerikt steinmønster. Steinmønsteret er fra stein som er avfotografert i et mikroskop på Veglaboratoriet. Designet ligger i den fargeskalaen vi har begynt med i profilprogrammet, og det er Mona Larsen som har designet klesdesignet.

– Jeg tror kleskolleksjonen kan virke samlende og motiverende i en krevende omstillingsperiode for de ansatte. Det jeg kan si med hånden på hjertet, er at det er kvalitetsprodukt alt sammen.

- Og hva med prisene?



Overtrekksdressen for menn og kvinner er i tactel med foring.

Slik er T-skjorta og shortsene. Lekker?

Overtrekksdressen som er i førsteklasses tactel med foring, vil koste i overkant av kr 500,-. Shortsene er i tactel med innertruse og vil koste kr 135,-. T-skjorta med knapper det samme. Bagene komme på kr 127,- for den store og kr 88,- for den lille. Slipset koster kr 79,- og silkeskjerfet kr 138,-.

- Dette er langt rimeligere enn om du skulle kjøpe i butikk, sier Lill Koren som nå venter på bestilling fra vegkontorene.

AURSUNDPROSJEKTET OPNES 17. AUGUST:

FEST EI VEKE TIL ENDE

Aursundprosjektet er i rute, fastslår prosjektleder Oddbjørn Pladsen. Allerede 29. juni var det klart for sammenkobling av

Aursundbrua, og 17. august åpner forbindelsen som knytter Ertvågøya, Ruøya og Rottøya til Aure fastland.



Egen logo må prosjektet ha.

– Vi er i rute både når det gjelder framdrifta i selve anleggsarbeidet og i planlegginga av åpningssermonien. Arbeidet på anlegget foregår i høyt tempo, og innsatsen våre egne folk og entreprenørene har lagt for dagen i hele anleggsperioden har vært stor hele vegen.

– Når det gjelder selve åpningssermonien 17. august skjer den i god vegvesentradisjon, men selvsagt innlagt med noen små overraskelser, forteller prosjektleder Oddbjørn Pladsen.

To av de mange, og kanskje for de aller fleste de største og viktigste spørsmålene er gjerne:

- Hvem skal åpne anlegget?
- Hvilket klipperedskap skal brukes?

– Begge spørsmålene har sine klare svar, men i skrivende stund vil vi ikke gå ut med hvem som får æren av å klippe snora og hvilket redskap som skal benyttes. La oss bare si kort at vi tror det kan bli en overraskelse, sier Pladsen.

Aursundprosjektet er et av de største veganleggene som åpnes i landet dette året. De første planene for et fastlandsamband i Aure – en fast forbindelse mellom Ertvågøya og Aure tettsted – ble lansert tidlig på 1960-tallet. Det blir investert rundt 170 millioner kroner i denne vegutløs-

ninga.

Prosjektet

er sammensatt av tre bruer – Aursundbrua på 486 meter, Smalsundbrua på 208 meter og Mjosundbrua på 346 – to korte tunneler – på 100 og 200 meter – og til sammen 5,5 km veg.

Statens vegvesen er byggherre og har ansvaret for byggeledelsen av anlegget. På det meste var det mellom 90 og 100 mann i arbeid på prosjektet.

– Til åpninga 17. august er det invitert ett par hundre gjester. Selvsagt går det ut invitasjoner til bygdefolket om å delta både i sermoneien på Mjosundbrua og i folkefesten på Bergtun Grendahus. Her blir det servert god landsens kost, spekemat,

Aursundbrua, den største brua i prosjektet, ble sammenkoblet 29. juni.



rømmegrøt, kaffe og kaker til alle. De spesielt inviterte gjestene blir fraktet med buss fram til klippestedet på Mjosundbrua. Etter sermoneien blir gjestene guidet over anlegget og i Aure kommune, før altså folkefesten tar til på Bergtun. Vi har alltid hatt godt samarbeid med Nordmøre og Romsdal Kjøretøyhistorisk klubb. Veteranbiler fra klubben vil også denne gangen være med på markeringa, forteller Pladsen.

Aure kommune legger opp til mange og forskjellige aktiviteter og tilbud til tilreisende og bygdefolket i forbindelse med at «Aure blir ett rike». Aurgjellingene har lagt ei innholdsrik «Aureuke» bak seg, og er klar til «Bru-uke». «Bru-ukekomiteen» har virkelig slått på stortromma for å markere vegåpninga. Uka starter med bruåpninga, og så går det slag i slag med «Handelens dag», «Brudeferd i Aure», «Sjøens dag» og kulturmønstring for å nevne noe. Videre presenterer den enkelte krets seg med de tilbud som finnes her. Det blir kirkejubilium og PO-løp på Ertvågøya.

– Her skulle være nok for enhver smak. Jeg er sikker på at Aure går mot ei uvanlig, innholdsrik og spennende bru-uke, sier Oddbjørn Pladsen – mannen som «bandt Aure sammen til ett rike.»

NY VEKT- OG SERVICESTASJON I DRAGSUNDET



Sjåfør Sivert Glærum og inspektør Ole Lied i biltilsynet fikk æren av å klippe snora. Kjell Haukeberg venter med blomster.

ET TILBUD TIL VEGBRUKERNE

Torsdag 20. mars fikk vegbrukerne i Møre og Romsdal et nytt tilbud. Vekt- og servicestasjonen på Dragsundet i Skodje kommune skal brukes av biltilsynet til alle former for brukskontroll og teknisk utekontroll hele året.

Stasjonen, til en kostnad rundt 1,75 millioner kroner, ligger strategisk plassert. Årsdøgnetrafikken mellom Vestnes og Ålesund er høy. ÅDT'n ligger på rundt 3 500, og tungtrafikken er vesentlig. Stasjonen, som er den tredje av sin type i fylket, vil bli meget viktig i biltilsynet og den nye trafikkavdelingens kontrollvirksomhet på riksveg 1/9. Kontrollvirksomheten som utføres her er aksellastkontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og farlig last, teknisk kontroll og dokumentkontroll.

– Men kan dette da sies å være et servicetilbud til

vegbrukerne, avtroppende biltilsynssjef og påtroppende trafikk-sjef Arne Johnsen?

– Ja. Utenom ordinære kontroller, og som en service overfor transportnæringa, har sjåføren anledning til hele døgnet selv å foreta vektkontroll av kjøretøyet. At sjåføren samtidig kan trimme bilen i forhold til riktig fordeling på akselen, og at sjåføren får undersøkt at bilen er riktig



Vekt- og servicestasjonen ligger sentralt like ved riksveg 1/9 på Dragsundet i Skodje kommune.

Biltilsynssjef og påtroppende trafikk-sjef Arne Johnsen mener vekt- og servicestasjonen er et godt tilbud til vegbrukerne.



lastet synest vi er gode tilbud. Gjennom disse tilbudene gjøres kjøreturen sikrere og kjøretøyet kan utnyttes bedre.

– Det er montert «PC»-basert vektutstyr som er beregnet for statisk og dynamisk veiing. Dette er den andre vekta av sitt slag i landet. Det spesielle er at vekta er justert for inntil 50 km, noe som betyr at bilen er i fart når den veies. I enden av vekta kan resultat avleses på et display.

– At plassen også kan benyttes at yrkessjåfører og andre som hvile- og rasteplass og som parkeringsplass når det er mulig, mener vi er gode servicetilbud overfor vegbrukerne, sier Arne Johnsen.

Sivert Glærum var en

av sjåførene som stakk hodet inn kontrollstasjonen åpningsdagen. Han fikk også æren av å klippe snora. Overraskelsen over et uvanlig tilbud som kaffe og kake og hyggelig løsprat om alt og intet, var stor.

– Det er ikke vanlig at biltilsynet inviterer til kaffeselskap, men desto mer overraskende og hyggelig er det. Nå har jeg rent mel i posen, så en utvidet kontroll innenfor de rammer biltilsynet vanligvis driver frykter jeg ikke. Jeg synes stasjonen er et utmerket tilbud til oss som har arbeidsplassen vår bak rattet på en storbil mange timer i døgnet, sa Sivert Glærum, før han igjen var på veg mot målet.

Gutta sine heltinner



*Innsatsvilje og tål
av Ruth Myklebust!*

*Tøy og bøy etter enda
en seier.*

*Jubelscener for enda et
mål!*





«Bølgen» velter bortover langsida på bane 5 til tross for at Øyern fremdeles sto flere centimeter under nivået til fotballbanene på Åråsen. Dikebygging og kjellertømming sto stille, ellers trauste herrespillere fra de to nordligste vestlandsfylkene viste gløden- de entusiasme og syd- landsk temperament da Møre og Romsdal braket sammen med Sogn og Fjordane i damefinalen under årets «VM» i fot- ball.



Dette forteller alt om guttas innsats utenfor banen.....

Begge lag hadde nådd finalen på en meget over- bevisende måte. Jentene fra Møre og Romsdal etter å ha «pulverisert» Vestfold, Telemark og Akershus i innlednings- spillet, og deretter Agder i semifinalen.

Under en relativt jevnspilt førsteomgang kunne man ane et visst tempomessig overtak for jentene fra Sogn, som visstnok hadde en tidligere nord-norsk mester i sprint på laget. Dette overtaket ga seg etter hvert tellende resultat i form av en 1-0 ledelse som holdt seg fram til pause.

«Våre» jenter startet imid-

lertid andre omgang meget friskt, og fikk inn et tidlig utlikningsmål. Dessverre kontret sog- ningene inn 2-1 scoringen like etterpå, noe som ga jentene fra Møre og Romsdal en aldri så liten psykisk knekk. Til tross for intense oppfordringer fra sidelinjen om høyt press på «bakrommet», valgte jentene å fortsette med fjellstø defensiv organisering, og omgang- et ebbet ut med 2-1 til Sogn og Fjordane. Møre og Romsdal tapte altså damefinalen med minst mulig margin, og totalt sett må innsatsen karak- teriseres som intet mindre enn imponerende.

Stolte tilskuere fra herrelaget vil herved gratulere med innsatsen, og ber samtidig om at personal- seksjonen tar alle midler i bruk for å holden Yen- stin- ne proffagenter på en armleng- des avstand, slik at stammen i laget beholdes også til framtidige VM.

Ragnar Evensen

PS: Herrelaget led i år av en uforklarlig måltørke og ble derfor slått ut i innled- ningsrunden etter 0-0 mot



Guttas måltørke illustreres her. Motstandernes målmann fikk tid til røykepause

Oslo, 0-2 mot Nordland og 0-2 mot Finnmark.



KORRESPONDANSESKYTINGA 1995:

«INNERTIER» for jentene fra biltilsynet

Det ble nesten ren «innertier» og fullt hus for jentene fra Biltilsynet i Molde i årets korrespondanseskyting. Torild Wirum, Kjersti Kjöll og Sølvi Berg fulgte opp fjorårets skarpskyting med lagseier og en meget sterk inn-

sats i lagkonkurransen. – Dette var artig. Vi visste at de fleste skuddene satt hvor de skulle, men at vi skulle gjøre det så godt hadde vi ikke drømt om, sier skarpskytterne i biltilsynet.

Vårt bedriftsidrettslag har som kjent stått som arrangør av korrespondanseskytingen for 1995, og vi har nå resultatlista ferdig til utsending.

Det var i år påmeldt 211 skyttere fordelt på 31 dame- og 180 herreskyttere, samt 25 lag, derav 4 damelag. Deltakere fra 10 fylker er representert på resultatlista.

Resultatene er som vanlig noe varierende, og slik skal det være. Skal noen likevel fremheves, må vi nevne de 2 skytterne fra Sogn og Fjordane, Eivind Ytri med sine 297 poeng av 300 oppnåelig, derav 2 skiver med fullt hus (100 poeng), og Bjørn Indrebø med sine 291 poeng, også han med 1 skive med utrolige 100 poeng.

Av våre egne skyttere er det damene som utmerker seg med dobbeltseier i klasse 1 med Torild Wirum og Kjersti Kjöll på henholdsvis første- og andreplass med poengsummene 244 og 243, og med Sølvi Berg på en fin sjetteplass med 239 poeng. Dermed stakk de også av med seieren i lagkonkurransen med 726 poeng, 8 poeng foran Rogaland på 2-plass.

Beste herrelag fra Møre og Romsdal kom på 6-plass av 17 deltakende lag. Av øvrige resultater vil vi nevne at i klasse 1 kom Hilmar Stein på 7-plass (257 poeng), Oddvar Gjelsteinli



Torild Wirum (t.h.), Kjersti Kjöll og Sølvi Berg (t.v.) vant lagskytinga, og besatte første, andre og sjetteplassen i den individuelle konkurransen.

på 8-plass (257) og Nils Helge Bjørdal på 10-plass (255) av 71 skyttere. I klasse 2 har vi Erling Rørhus på 3-plass (265) og Arvid Talset på 5-plass (261) av 23 skyttere. I klasse 3 er Ove Røbekk vår beste-

mann på 6-plass (264) av 21 skyttere, og i klasse 4 er Arvid Bø vår bestemann med sin 4-plass (272). I den høyeste klassen, klasse 6, er det Jørn Storli som har oppnådd høyeste poengsum fra vårt fylke

med sine 282 poeng og dermed 6-plass totalt.

Vi gratulerer med innsatsen!

Skytegruppa

Erotikk og **TRAFIKK**

Denne «erotikk- og trafikk»-kronikken har vi sakset fra Stavanger Aftenblad.

Dette er ikke bare morsom lesing. Det ligger mye alvor bak de morsomme formuleringene.

Signaturel Pedell sine mange sannhetsord føler vi må ha truffet inntier'n hos noen – iallefall hos de mest ihuga tunnelforkjemperne. Derfor les disse ord, og kos dere alle.

På Vestlandet er som kjent ferjedriften viktigere enn kjønnsdriften. Men det er vel så sant at det ikke er noe som gjør en vestlending mer avslappet tilfreds enn en skikkelig vegutløsning.

Alle vet jo at folk i denne delen av landet alltid har bodd så langt fra hverandre at hver gård har måttet ha sin egen hannkatt. Men er det noen som har tenkt på hva det har betydd for folkeliv og forplantning at enhver kjønnsmoden og kjønnsvillig ungdom har måttet ta seg over brede fjorder og høye fjell hver gang lysten kom over ham? For vestlendingen har aldri tunnelen vært en del av det underbevisste. Vestlendingen har gravd seg tunneler i ren og bevisst brunst.

Enhver vestlending med normal produksjon av livssaft ser på forhøyninger i terrenget som noe skaperen har lagt der for at man skal bore seg gjennom, og ettersom gutter er og blir gutter, er det ganske vanlig å høre vestnorske vegsjefer og samferdselsministre sitte og skryte av hvem som har den aller lengste – tunnelen.

Tunnelen er et symbol på det norske, og beviser at Det Egentlige Norge er den delen av landet hvor folk må skrape seg til en tilværelse i skårer og motbakker, og bare folk som er alvorlig låghalte kan få til en behagelig arbeidsstilling i våronna.

Nordmannen, altså vestlendingen, fant fort ut at hvis han jevnlig skulle over fjorden for å tjuvslakte sau hos de hine, var det praktisk med fast båtforbindelse. Men aller sterkest var behovet for trygg og sikker frakt til nærmeste jomfru, eller tilsvarende. Slik ble utbyggingen av ferjesystemet knyttet til drømmen om den runde

kvinnebarmen.

Hvor ildfulle italienere besteg marmortrapper og sang «La donna e mobile», snøyt vestlendingen seg i fingrene, strøk av seg på buksebeinet og remjet: «Dar kjem dampen, gamle dampen».

Men når befolkningsøkningen var så langsam på Vestlandet, skyldtes det at det ikke var så lett å styre driften etter ruteboken til Det Stavangerske Dampskibsselskap. Der sto ynglingen på kaien, vannkjemmet og trippende utålmodig, og så oppdaget han plutselig i ruteplanen at det han trodde var fluelort, var en fotnote som gjorde oppmerksom på at M/S «Årdalsfjord» bare anløper lørdag kveld i tiden mellom Mikkelsmess og sjetten søndag etter septuagesima – hvis det er passasjerer i motsatt retning. Det var i et slikt øyeblikk idéen om den første tunnel oppsto.

Vestlendinger, i hvert fall de som ikke bor på øyer, snakker lenge og varmt om kjærlighetsferjeiser. Jo takk, kjærlighetsferjeiser hadde nok vært til å holde ut, hadde det ikke vært for det uendelige forspillet i ferjekøen. Om ferjekø og ferjekaier kan ingen lidenskapelige tanker tenkes. Buddhistene lever et helt liv i søken etter nirvana, den tilværelse der absolutt intet skjer. Men sammenliknet med ferjekaia på Osnes en våt kveld i november er nirvana det reneste Disneyland.

Det blir ikke snakket mye om dette i hovedstaden. Men Kjell Opseth har selvfølgelig sett sammenhengen mellom erotikk og trafikk i den landsdel kan kommer fra. Derfor heter det i krav til stamveger, at de i tillegg til å være 8,5 meter brede, også skal ha særlig god kurvatur. Det er mindre forskjell på Kyststamvegen og Lill Lindfors enn folk tror.

Pedell

Rundt om i fylket



Nu går alt så meget bedre

Rygging er noko herk. Farleg kan det også vere. Meir enn ein gong har nokon på fylkesveg 15 over Nerlandsøya måtte rygge når dei har møtt ein «stor bil». Delar av vegen er «einspora» og som-

marstid møter ein gjerne «store bilar, bubilar og danskar» på veg til Runde. «Men nu skal alt gå så meget bedre», etter at det vart bygd fleire møteplassar her.



På bompengetoppen

Møre og Romsdal har igjen inntatt en plass helt i toppen. Denne gangen gjelder det bompengetoppen. Blant landets fylker ligger vi på 4. plass når det gjelder fylkesvis bompeng-einnbetalinge. Øverst troner suverene Akershus/

Oslo med 659,4 mill. kroner. Så følger Hordaland, Sør-Trøndelag og altså Møre og Romsdal med 134,7 mill. kroner. Aust-Agder og Oppland er for øvrig de seneste bompengefrie fylkene.

Vakre vegers pris

Skal Møre og Romsdal oppleve å få Vakre vegers pris i 1995? I så fall må det bli for anlegget Lianes-Skorge bru på riksveg 1 utanfor Ørsta. Nå er det selvsagt slett ikke på noen

måte sikkert at vi når opp i den skarpe konkurransen, for det finnes mange andre pene veganlegg som helt sikkert aspirerer sterkt til vegdirektørens pris. Men vi er nå med, da.

Jubilanter!

Sistesida gratulere vaktmester Josef Ferenzi og plateformann Reidar Åndal på vegsentreren med henholdsvis 50 og 50 år. Samtidig nytter vi anledningen til å gratulere tidligere vegsjef Arne Inge Torvik. Han rundet 80 år 18. april. Vi nytter også anledningen til på forhånd å gratulere Ottar Hansgård (8. juli), Arnfinn Orvik (5. august) og Knut Inge Braute (1. september) med de kommende 50-årsdager, Bjarne Hole (1. juli), Oddbjørn Midlid (7. juli),

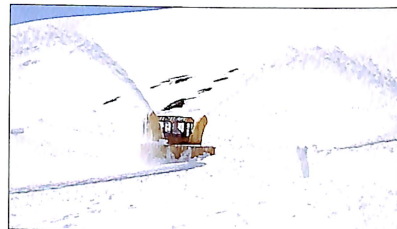


Veg og Virke gratulerer!

Edgar Kåre Våg-sæter (23. juli), Toralf Moltubakk (24. juli) og Karen-Marie Sørseth (8. august) med 60 år.

Sommeråpning

Med åpninga Norangsdalen, Geirangervegen og til sist Trollstigvegen, kan vi slå fast at Møre og Romsdal har sommerdørene på vidt gap. Selv om snømengdene var store



årets sommeråpning er hentet fra Geiranger. Vakkert og spennende, ikke sant?

årets sommeråpning er hentet fra Geiranger. Vakkert og spennende, ikke sant?



Statens vegvesen
Møre og Romsdal