

# Veg og Virke

Nr. 4 1995 23. årgang

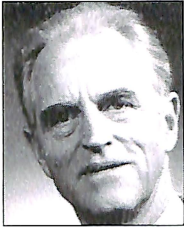
Bedriftsblad for  
Statens vegvesen Møre og Romsdal



**Statens vegvesen**  
Møre og Romsdal



# INNHOOLD



## VEGNYTT

Festuke for Aursundforbindelsen.....	10-16
Eiksundsambandet .....	18
Ny Hen bru .....	20-21
Enda en pris .....	21

## PROFILER

Vegsjef Eivind Vollset slutter.....	6-7
Møt Karl Melby, vår nye vegsjef .....	8-9
Fra luftfart til vegdrift.....	19

Velferdstur .....	5
-------------------	---

Bedriftskontrollen på studietur .....	17
---------------------------------------	----

Siste vegmestermøte i havgapet.....	22-23
-------------------------------------	-------

## SISTE SIDE

Smånytt fra fylket.....	24
-------------------------	----

Redaktør: Wiggo Kanck  
Redaksjonssekretær: Reidun Nordli

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

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

Opplag: 2200

Side 3 vert 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: Frå opninga av Aursundsambandet, vegsjef Eivind Vollset til høgre. Foto: Per Tormod Nilsen

Deadline for neste nummer, 31 okt. 1995.

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





Eivind Vollset

Det er i haust 41 år sidan eg tok til i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Og bortsett frå 5-6 år med bygging av vegar i Iran og Brasil i 1960-åra har eg halde meg her i fylket.

Dei første 4-5 åra hadde eg Nordmøre som arbeidsfelt og fekk der ta del i så vel stikking som bygging av vegar og bruer. Det var enno vegingeniøren, i vindjakke og nikkers, og med stikkstenger og profilark som stort sett på eiga hand kunne slå fast kvar vegen skulle gå.

Som regel var det berre grunneigarane som blanda seg inn. Mange ville gjerne ha vegen mellom løa og våningshuset. Det var veldig greitt og lettvindt, og det gjekk med minst mogleg dyrka mark. Ei anna god løysing kunne sjølvsagt også vere å plassere vegen over jordet til grannen.

Om vegane den gong fekk betre plassering enn med dagens avanserte hjelpemiddel, omstendelige regelverk og høyringar er vel heller tvilsamt. Men planlegginga var langt enklare og raskare. Det var også nødvendig når vi omtrent utan forvarsling kunne få beskjed om å finne sysselsetjing for store arbeidsstokkar i løpet av få dagar. Då galdt det å raske på med stikking, nivellering, profilering, linepålegg og masseberekning slik at folket kunne kome og akkord utsetjast.

Etter denne første perioden i Vegvesenet har eg fått prøve meg som vedlikehaldssjef og anleggssjef, før

## Takk for samarbeidet

eg vart driftssjef i 1969 og vegsjef i 1984.

Frå midten av 1950-åra og fram til i dag har det skjedd utruleg mykje så vel når det gjeld styring og organisering av etaten som metodar, hjelpemiddel, maskinar og utstyr i planlegging, bygging og vedlikehald av vegenettet. I minst like stor grad gjeld dette bil-trafikken som har auka i omfang meir enn nokon hadde fantasi til å tenkje.

Dei første åra mine i Vegvesenet var det enno handlessing av grus og stein, og tunnelboring med handhaldne bormaskinar. Den maskinelle revolusjon kom først for alvor i 1960-åra. Omtrent på same tid fekk vi store omveltningar innan samferdselen. Dampbåtane som gjekk fjordane på langs med anløp skiftevis på kvar side vart avløyst av ferjer. Trafikken vart overført frå sjø til land og ferjekaier vart bygde i stort tempo. Vegnettet var svakt og dårleg, men det gjekk utruleg bra. Tillatt aksellast på 6 tonn og vogn-breidde på 2,30 m vart gradvis auka. Og utover i 1970-80 åra vart igjen den eine ferjekaia etter den andre avløyst etter kvart som det vart bygd vegar, bruer og faste samband av ulike slag. Dei 5 undersjøiske tunnelane som blei bygd i perioden 1987-92 kom som ei ny løysing for å krysse fjorden.

Vegvesenet har nettopp gjennomført ei ganske omfattande omorganisering. Det er vel berre så vidt alt er kome på plass enno, men etter kvart skjer nok det. I det heile trur eg Vegvesenet har vore flink til å endre organisasjonen og styreform med vidare etter som tilhøva har endra seg. Eg har fått opplevd fleire endringar og tilpasningar gjennom åra. Den mest omfattande var nok funksjonsdelinga som faktisk starta her i fylket ved at vedlikehaldet vart skild ut som eiga avdeling i 1954. Drivkraft i det arbeidet var tidlegare vegsjef Arne Inge Torvik. Dette førte til at det omkring 1960 vart egne

avdelingar for planlegging, anleggsdrift og vedlikehald i alle fylker.

I den organisasjonsendringa som er gjennomført i år ligg det store utfordringar for alle. Skiljet mellom produksjon og forvaltning vil ubønhørleg vise konkurranseevnen vår på ulike felt. Og her må vi rekne med at vi blir følgt opp så vel politisk som frå våre konkurrentar, entreprenørane og frå «arge skattebetalarar».

Ved at omorganiseringa vart om lag slik som vi sjølv ønska det, for mellom anna å dra positiv nytte av den gjennomgåande kompetansen som vi har innan Vegvesenet, bør det vere all grunn til å tru at det går bra.

Når eg ser tilbake på den tida som er gått sidan eg tok til i Vegvesenet må eg berre konstatere at det har skjedd ei eventyrlig utvikling på alle område. Eg har aldri angra på valet av arbeidsplass. Oppgåvene har vore utfordrande og mange og framfor alt har eg i alle år hatt svært gode, lojale medarbeidarar som har skapt eit samarbeidsklima som ein knapt kan tenkje seg verdien av. Også kontakten utanom Vegvesenet til fylkeskommunen og kommunane har alltid vore positiv og god og gitt meg mykje.

Det eg no på tampen kjenner som leitt er at det har vorte for lite tid til kontakt med utedrifta. Det er framfor alt ute på vegen at den viktigaste og mest synlege del av jobben blir gjort.

Eg vil her nytte høvet til å takke alle ute og inne for fin innsats og godt samarbeid gjennom alle år.

Lykke til vidare!

Beste helsing

Eivind Vollset





Karl Melby

1. januar 1967 begynte jeg min første arbeidsdag i Statens vegvesen. Den gangen som praktikant på et veganlegg litt sør for Narvik. Det var ikke i mine tanker at jeg nesten 30 år senere skulle bli vegsjef i Møre og Romsdal.

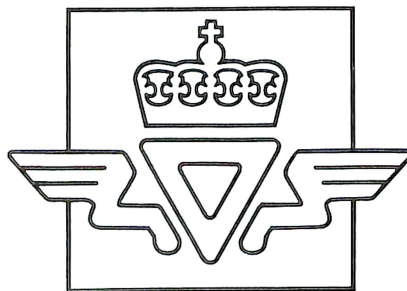
Mange år er gått siden den gangen på Efjordanlegget. Gode år som har ført meg både til Trøndelag og Østlandet. Men de fleste årene er så avgjort tilbrakt i Nordland og Bodø. Her har barna våre vokst opp, og de er nå i ferd med å forlate redet.

I dag står jeg foran en ny epoke i mitt liv. En spennende og utfordrende jobb venter meg i et av Norges vakreste og mest interessante fylker. Jeg vet jeg kommer til et vegvesen som er kjent for et godt miljø og dyktige arbeidstakere på alle områder. Dette gjør det lett for meg å komme til den nye jobben.

Vi har alle sammen vært gjennom et turbulent år med omorganisering, nye ledere og til dels nye arbeidsoppgaver. I mitt

# Kjære nye medarbeidere!

arbeid i Vegdirektoratet har jeg reist mye rundt i landets fylker. Jeg har besøkt en rekke arbeidsplasser. Karakteristisk for disse besøkene har vært den gode og positive stemningen. De fleste jeg har snakket med, har store forventninger til at vi nå skal utføre arbeidsopp-



gavene både bedre og mer effektivt enn tidligere. Jeg har også stor tro på at vi alle skal bli dyktigere i årene som kommer. Skal vi greie dette, må vi alle være villige til å stille krav til oss selv. Spesielt viktig er at vi hele tiden må søke løsninger i stedet for problemer. Tilsvarende må vi arbeide aktivt for å få til samarbeid og unngå unødige konflikter. På den måten kan vi alle være ambassadører for et

Statens vegvesen som er en viktig medspiller i samfunnslivet.

Jeg kommer i de første to-tre månedene til å reise mye rundt i fylket. Målsettingen min er at jeg skal få anledning til å hilse på dere alle sammen. Jeg håper at jeg på den måten kan få høre litt om forventningene fra dere, snakke med dere og bli litt kjent med arbeidsplassene rundt i fylket.

Jeg gleder meg til å begynne den nye arbeidsdagen i Møre og Romsdal. Jeg vet det vil bli travle og hektiske dager, men jeg vet også at jeg har mange gode støttespillere rundt meg. Så derfor ser jeg fram til en fin høst sammen med dere.

Med hilsen

*Karl Melby*  
Karl Melby



Årets velferdstur gikk til

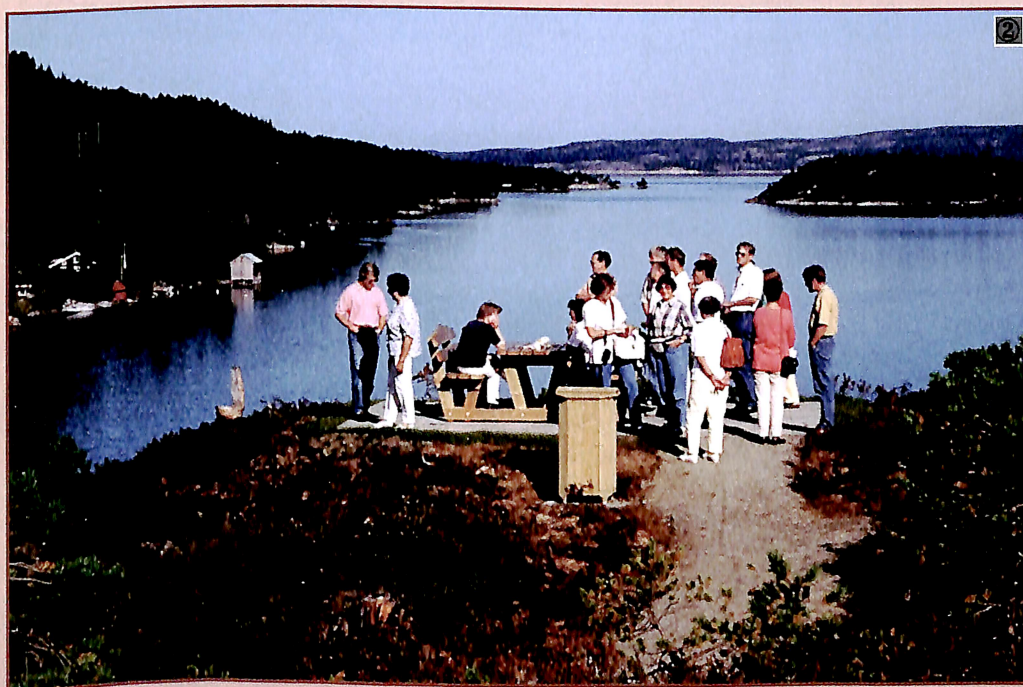
# «gasskommunen» *Aure*



Årets velferdstur ble i år lagt til de nordlige deler av fylket, nærmere bestemt til Aure – landets nye «gasskommune». At todagers-turen, som samlet 92 deltakere fra vegkontoret og maskinavdelinga på Årø, ble lagt til nettopp nordmørskommunen må også sees i sammenheng med at Aursundforbindelsen ble åpnet i august.

Det ble en gjennomført vellykket tur med både vegbefaring og besøk på Tjeldbergodden, ilandførings- og produksjonsstedet for gassen fra Haltenbanken.

Bildene forteller det meste.



① Turen gikk også ut til Tjeldbergodden, ilandføringsstedet for gassen fra Haltenbanken.

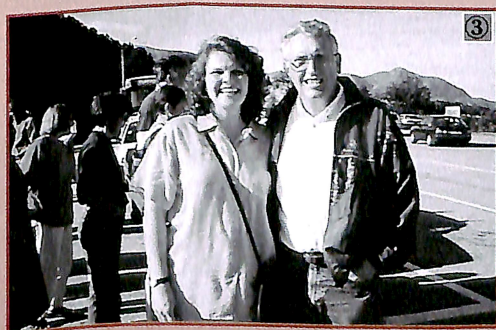
② Utsikten fra rasteplassen ved Mjosundbrua på Rottøya er storslått.

③ «Turoperatørene» Irene Bolsø og Magne Blomsnes hadde med seg 90 arbeidskamerater på velferdsturen.

④ Oddbjørn Pladsen og Erling Rødven (t.h) ved Mjosundbrua.

⑤ Hermund Vebenstad studerer klipperedskapet som ble brukt da Aursundsambandet åpnet i august.

⑥ En pust i bakken.



Alle foto: Terje Haug



Eit kapitel i vegvesenhistoria er slutt:

# Sprengte – grenser – og visjonar har vorte sanning

**– Det gjekk for alvor opp for meg først etter at eg kom heim frå vegsjefmøtet i Lofoten at tida som vegsjef i Møre og Romsdal no er slutt. Det er no med eit visst vemod eg ser fram mot dagane etter 1. oktober**

I samme andedrag legg han til at nokon «7. far i huset» har han ikkje tenkt bli. – Men sjå ikkje bort ifrå at eg kan dukke opp ein dag, men først etter at det har gått ei tid, seier han, men utan å tidfeste den dagen.

Eivind Vollset seier sjølv det var eit tilfelle som førte han inn i Statens vegvesen. Etter realskule og gymnas i Molde og vidare NTH i Trondheim, vart han ein statens tenar. Det tilfeldige «tenarskapet» starta i 1954. Frå 1959 blei det over to periodar i fem år i Sjahens Persia – det som seinare er blitt presteskapets Iran. Og endå nokre år seinare vart det eit kortare opphald i Brasil, før han tok avgjerda om at Vegvesenet skulle bli den framtidige arbeidsgjevaren. Han har gått gradane, sidan han i det gamle Vegvesenet starta på Nordmøre avdeling med vegstikking og anleggsdrift som nokre av arbeidsoppgåvene. Seinare blei han leiari av vedlikehaldsavdelinga, og frå 1984 vegsjef i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Han er ein beskjeden og vennleg mann, Eivind Vollset. Han er òg ein nøktern sjef. Men fantasilaus? Nei!

Når han etter 35 år i Statens vegvesen ser seg attende, må det vere i forvissing om at mange grenser er sprengte og at mange visjonar har vorte sanning. Som vegsjef har han hatt det overordna – det formelle ansvar for at kvardagen for så mange av oss har vorte så mykje enklare, og at det rundt om i det oppstykket og istykkerrevne fylket vårt sit mange takksame øybuarar og vegbrukarar som har fått eit døgnkontinuerleg vegsamband.

Han har altså ikkje vore mykje beskjeden når det gjeld kommunikasjonsmessige spørsmål, og kva han meiner tener vegbrukaren best. Og vi tek gjerne opp att at det i løpet av dei siste 10-12 åra har vore eit utruleg tempo i bygginga av fjordkryssingsamband i Møre og Romsdal. Fem undersjøiske tunnelar – Ålesundstunnelane, Fannefjordtunnelen og og Freifjordtunnelen i Krifastsambandet – er plotta inn på vegkartet. Legg vi så til at Møre og Romsdal har fått Aursundsambandet på ytre Nordmøre, Valsøyfjordprosjektet på riksveg 71, gjennomgåande opprusting av vegnettet på Sunnmøre og ei betydeleg rassikring på riksveg 9 i Romsdal dei aller siste åra, skal det ikkje mykje fantasi til for å vere einig i påstanden om at han har vore ein nyttig mann for heimfylket sitt, for det norske samfunn og for Statens vegvesen.

Spør du han kva for eit veganlegg han trur har tent vegbrukaren best, svarer han: – Det første NVVP-dokumentet blei lagt fram på tampen av 1969. Frå årsskiftet 1970 tok dokumentet til å gjelde. Dette førte til at vi fekk større løyvingar og vi fekk følgjelig gjort fleire ting enn tidlegare år. Litt seinare fekk vi bompengeprojekta, noko som førte til at vi fekk svært høg aktivitet. Då vart mellom anna Herøybruene og ferjesambanda Aure–Aurnes, Liabygda–Stranda og Vestnes–Furneset bygde.

– *Kva med Eiksundsambandet, Averøy-tunnelen og ein tunnel under Langfjorden i Romsdal?*

– Vi er ikkje ferdige med dei store prosjekta i Møre og Romsdal. Dei vil kome i tur og orden. Det er delte meiningar om kva for eit prosjekt som bør kome først. Alt tyder på at det blir Eiksundsambandet, som er omtalt i vegplansamanheng.

– På fylkestinget like før jul var det veldig stor politisk vilje til rassikring i Møre og Romsdal. Austefjordvegen og Stordalsvegen fekk spesiell omtale

og prioritering av fylkestinget. For Stordalsvegen var det endå til vedteke at om det ikkje blir ekstra midlar til rassikring, eller auka rammer, må finansiering skje ved at prosjekt som er inne i planen med planlagt start i 1997 viker plass og blir utsett. Dette er eit sterkt signal til regjering og Storting. Personleg kan eg vere samd i dette, man samstundes må konsekvensane vere klare. Dei beløp det her kan bli snakk om, kan ikkje skaffast ved hjelp av osthøvelprinsippet med å ta litt her og der av småanlegg. Her må store prosjekt inn i bildet, for ikkje å seie ut av plana!

– Vi har elles eit vegnett her i fylket som treng opprusting, seier han på sine lune, forsiktede, men likevel bestemte måte.

– *Kanskje din diplomatiske måte å svare på, har sin bakgrunn i nøkternhet?*

– Nøktern, ja, seier han, smakar på ordet, samstundes som han på sin karakteriske måte tek fatt i venstre øreflipp og lar blikket ettertenksomt gli ut av vindaug i 3. etasje på baksida av fylkeshuset i Molde.

– I Møre og Romsdal har vi tradisjon for, og er vel og kjent for å ha eit nøktern syn på tinga, veit du.

– Eg skal ikkje sjå bort i frå at eg gjennom mine forgjengarar er blitt oppdradd til å vise måtehald og nøkternhet. Andre fylker har vel brukt meir tid og pengar på eigen navlebeskuing. Dei har kanskje drive langt meir organisasjonsutvikling enn kva vi har gjort. I Møre og Romsdal trur eg vi kan seie at vi har vore meir oppgåveorientert. Kanskje for mykje av det eine, og for lite av det andre?

– Men eg er likevel ikkje så overtydd om at våre vegvalg har gitt dårlegare resultat for vegbrukarane våre.

– *Korleis har du opplevd den politiske prosessen i vegplanarbeidet?*

– Eg har gjennom alle år hatt eit svært godt samarbeid med samferdselsut-



*Eivind Vollset har vore ein nyttig mann for heimfylket sitt. Det sit mange takksame øybuarar og vegbrukarar ikring i Møre og Romsdal som har fått eit døgnkontinuerleg vegsamband. Her frå opninga av Aursundsambandet.*

vart neste vegsjef, til å få vedlikehaldet inn under Vegvesenet si leiing i ei avdeling på vegkontoret. Samling av vedlikehaldet på denne måten vart starten til funksjonsdelinga, der anlegg og plan etter kvart også vart samla.

– Den organisasjonsendringa vi no gjennomfører held fast på funksjonsdelinga, men no vert fleire funksjonar sett i samanheng, eksempelvis planlegging og bygging og vidare drift av vegnettet og trafikken på vegane. Det er nok ei rett utvikling.

– Alle store organisasjonar har behov for å endre seg. Det er viktig å endre seg før andre fortel at det er nødvendig. Vegvesenet har alltid vore opne for endringar, og må halde fram med det om vi skal innfri dei krav samfunnet set.

– *Og med Det nye Vegvesenet sluttar Eivind Vollset?*

– Ja, no er det slutt, men som eg har sagt tidlegare veit eg ikkje kva som ventar. Nokre hobbyar har eg. Eg har ein høvelbenk og noko snekkarverktøy. Litt snekring blir det tid til. Jakt og friluftsliv vert det òg meir av. Eg har mange ulesne bøker som det vert tid å blåse støvet av.

– Kona og eg hadde ein draum om at vi som pensjonistar igjen skulle få oppleve Iran. Vi har berre gode minner frå opphaldet der. Eg er fascinert av Midt-Østen, og blir det ikkje Iran kan det bli ein tur til eit anna land i det området.

– Men umiddelbart er hjortejakta mest nærliggjande, seier Eivind Vollset fortsatt på sin lune måte.

valet. Der har det – stort sett – vore saklege drøftingar som har gitt meg mykje og som eg har sett stor pris på. Men det har sjølv sagt også vore saker vi har hatt ulike syn på. Det finn eg òg rimeleg. Det kan kanskje seiast at Vegvesenet har kjent ansvaret for eksisterande vegnett meir på kroppen enn mange politikarar og derfor ikkje alltid har vore med i heilagjengen for alle nye storprosjekt. Eg har sjølv sagt registrert enkelte utslag av misnøye av den grunn og finn det naturleg nok. Det er derimot noko anna eg har undra meg over i fleire tilfelle, nemleg at lokale pressgrupper som arbeider for eit prosjekt – stort eller lite – såpass ofte får gjennomslag hos sentrale styremakter trass i at desse tiltaka ikkje er med i dei prioriteringsliste-

ne som samferdselsutval og fylkesting har gjort vedtak om. Det ser ut som det av og til er betre å ikkje kome med i prioriteringslista i det heile tatt enn å vere med på lista, men ikkje nå opp.

– *Du har vore med på minst to omorganiseringar. Er Det nye Vegvesenet berre eit gode for etaten og våre brukarar?*

Vegvesenet er heilt endra sidan eg tok til i 1954. Fylket var då delt i 4 geografiske avdelingar, nemleg Nordmøre, Romsdal, Sunnmøre og Ålesundshalvøya. Kvar avdeling var leia av ein avdelingsingeniør som hadde ansvaret for planlegging og anleggsdrift.

Vedlikehaldet var det lensmennene som stod for. Dåverande vegsjef K. H. Oppegaard fekk Arne Inge Torvik, som



Karl Melby, «egenregikaren som ser gult»:

# Et godt utbygd vegnett er et samfunnsgode

**Å satse på vegene i distriktet dreier seg ikke bare om å øke akseltrykket og legge fast dekke, men dreier seg like mye om å legge forholdene til rette for at utkantene skal være levende og utvikle seg videre. Et godt utbygd vegnett er et samfunnsgode, og godene skal alle være med å dele.**

Det er påtroppende vegsjef i Møre og Romsdal, Karl Melby, som sier dette.

– Men understreker han, dette er ingen programerklæring, bare en erkjennelse av at vegutbygging ikke betyr ensidig satsing på stamvegnettet.

Hvem er så denne nordlendingen som skal fylle stolen etter romsdalingen Eivind Vollset?

Førsteintrykket er spennende, og gir bud om en skolert mann med visjoner som satser på utstrakt samarbeid i alle retninger.

Vel, vel, Karl Melby runder et halvt hundre år tidlig i 1996. Kone hjemme i Bodø og to voksne barn under utdanning, er det vi tar med fra familiesiden. Av personalia ellers skal vi kort avsløre at den nye vegsjefen i Møre og Romsdal er født, oppvokst og har sin grunnleggende skolegang i Bodø, har solid utdanning fra NTH med en doktor-ingeniørtittel fra samme utdanningsinstitusjon. Tar vi med at han som junior- og reservelagsspiller ikledde seg den gule og svarte Bodø/Glimt-drakta i klubbens første storhetsperiode og at han var en ivrig sportsdykker som også setter stor pris på friluftslivet og menneskelig kontakt, skulle mye være avslørt.

– Jordnær er et annet begrep som faller oss inn.

Erfaring og praksis har han i

massevis. Gradene fra anleggsslusk til ingeniør og prosjektleder, anleggsleder og anleggsjef i Nordland, og videre til produksjonsdirektør i Vegdirektoratet er ikke så overraskende. For Karl Melby avslører raskt et intellekt, et pågangsmot, viten og vilje som forteller hvorfor han ble kalt til «faderhuset» som en av etatens mektige menn med ansvar for 5 000 mann.

– Grunnlaget for yrkesvalget fikk jeg i mitt første møte med tidligere vegsjef Nestvold i Nordland. Måten jeg ble tatt imot på og samtalen vi hadde den gangen, er årsaken til at jeg er i Statens vegvesen, sier han med et positivt minne.

– Men hvorfor i all verden vegsjef i Møre og Romsdal?

– Jeg har ingen tilknytning til fylket, verken arbeids- eller familiermessig.

– Møre og Romsdal er et fylke med mange utfordringer, og er vel kanskje på mange områder veldig likt Nordland fylke. Jeg er glad i kysten og livet ute ved havet. Når vegsjefstillinga ble ledig i et kystfylke, var søknaden en konsekvens av alt dette og at jeg har lyst til å være med i ledelsen i Statens vegvesen, sier han.

Karl Melby er ikke redd for å ta imot utfordringer. Og i løpet av timene vi prater sammen utdyper han gjerne de utfordringene han ser som vegsjef i Møre og Romsdal.

– Den foreløpig største må være å bli kjent og gjøre seg kjent i mitt nye hjemfylke. En utstrakt reisevirksomhet for å hilse på våre ansatte, møte tillitsvalgte, bli kjent med politikere og det varierte næringslivet vil helt sikkert oppta arbeidsdagene i startfasen. Jeg er forresten invitert til Norges Lastebileierforbund i Møre og Romsdal sitt årsmøte på Surnadal i oktober. Det skal bli spennende. Samfunnskontakt ser

jeg forøvrig på som vesentlig for å lykkes.

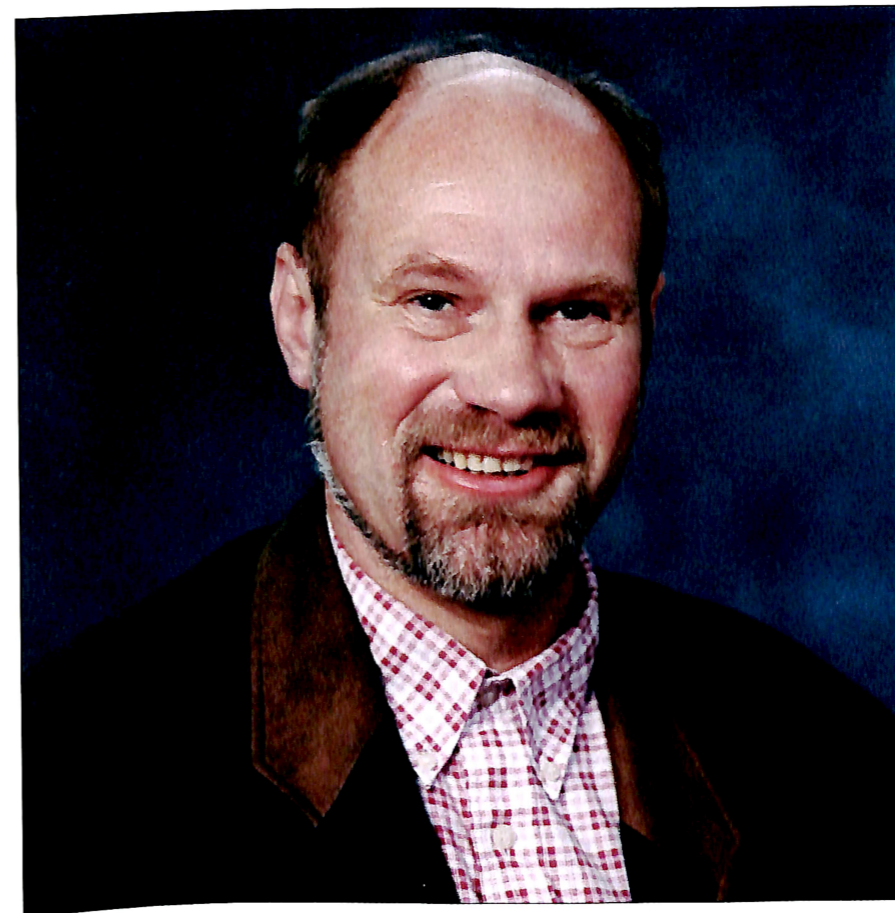
– Jeg har stor respekt for arbeidsoppgavene som venter. Derfor er det nå vanskelig å heise flagg for hvilke mål som er viktigst. Men Eiksundsambandet, med de teknologiske og kostnadmessige utfordringer som ligger i prosjektet, Øksendalstunnelen, innfartsvegen til Ålesund, rassikring på Austefjordvegen og Stordalsvegen, en oppgradering av fylkesvegnettet og riksvegstrekingene med grusdekke kommer jeg vel ikke utenom.

– Når det gjelder grusvegstrekingene på riks- og fylkesvegnettet ligger utfordringene i første omgang å få fram et program som vi kan arbeide etter. Jeg vil tro utfordringen på fylkesvegnettet ikke er knyttet til geometrien, men til å øke bæreevnen og få fast dekke. Møre og Romsdal er det største ferjefylke i landet. Best mulig frekvens for trafikantene og innkorting av ferjesamband kan være gode alternativer istedet for nye, store fjordkryssingsamband.

– Kommunikasjon betyr mye for næringslivet. Et moderne samfunn bygger på veltutdannede mennesker, på mobilitet og et variert næringsliv. Mennesket har behov for et variert arbeidstilbud om bosettinga i distriktet skal opprettholdes. Og skal vi fortsatt ha levende utkanter må reiseavstandene kortes ned.

– Jeg tror på stamvegutbygging. Men, vi skal ikke glemme det underordnede vegnettet, og skal stamvegene få den betydning de skal ha må tilførselsveger også få sin del. Det er greit nok å spare en time på strekinga Kirkenes–Oslo, men ....

– Vi snakker om å dele samfunnsgodene, men et samfunnsgode er et godt utbygd vegnett. Det være seg på riksvegnettet som på fylkesvegnettet.



– Du blir karakterisert som en «egenregikar som ser gult». Er dette en påstand eller en sannhet?

– Jeg er glad i Vegvesenet. Jeg er glad Vegvesenet kan gjøre ting med egne ressurser ikke bare innenfor planlegging men også i utførelsen. Skal vi bli dyktigere på egne områder, kan vi ikke gå ut ensidig å kjøpe tjenester, sier han.

Når han utdyper dette nærmere, gjør han det ved hjelp av fotballterminologien.

– Vi lærer mye mer ved å være med i spillet ute på banen enn å stå på tribunen og fortelle sidemannen at «dette kan vi mye bedre». I fremtiden skal Vegvesenet klart være mere med i spillet ute på banen. Jeg vil gjerne bli karakterisert som en «egenregikar som ser gult».

– Mitt syn er klart; bruk egne ressurser når vi har de tilgjengelig!

– Jeg tror helt sikkert at Vegvesenet framover vil kunne bli en hoggestabb for entreprenørsida. La det være understreket at vi er avhengige av de private aktørene for å kunne gjøre jobben vår, og at vi må legge forholdene til rette for «blått» utstyr. Likefullt er jeg overbevist om at det er best økonomisk for samfunnet å ha en del «gult» utstyr, og da skal dette utstyret brukes fullt. Det gjelder å få igjen mest mulig for skattebetalernes penger.

– Hvordan har du tenkt å styrke Statens vegvesen Møre og Romsdal sine kvaliteter på bru- og ferjekaisiden?

– Møre og Romsdal er i Det nye Vegvesenet utpekt som rådgivere i ferjekaiutbygging på landbasis. Vi vil i framtida ikke oppleve like stor ferjekaibygging omkring i landet som til-

Vår nye vegsjef kommer fra produksjonsdirektørjobben i Vegdirektoratet. – Det er nok av utfordringer å ta fatt på i Møre og Romsdal, sier han.

fellet har vært så langt. Jeg vil tro at utfordringene på dette området vil ligge på vedlikeholdsida i det å utvikle nye rutiner, samtidig som utstyrsutviklinga vil få breiere plass.

I egne rekker har det vært og er fortsatt en viss frykt for en omfattende reduksjon i antall tilsatte om «frigjøringa» på produksjonsida blir gjennomført fullt ut.

– Har Statens vegvesen, som Postverket og Tele-Nord, problemer med overtallighet?

– Statens vegvesen har i utgangspunktet ikke samme problem som de to nevnte etatene. En stor andel av vår virksomhet er basert på private, og pr. i dag er det vanskelig å se at Vegvesenet vil komme inn i et overtallighetsproblem.

– Omorganiseringa har ikke avdekt at vi er for mange. Vår nye organisasjon har istedet avdekt at vi har en bra sammensetning av arbeidsstokken og en fin sammensetning av egne folk og innleid arbeidskraft. På sikt vil det skje en omfordeling av folk, og spesielt andelen private vil i fremtiden måtte variere en god del.

La oss helt avslutningsvis legge enda noen avsløringer i korga. Karl Melby er en sosial kar som setter sosialt samvær høyt. Se ikke bort i fra at han nok kan dukke opp både på håndballtrening og foran volleyballnettet.

– Jeg håper på å være med å videreføre det gode sosiale samværet innenfor de mange delene av Statens vegvesen Møre og Romsdal, avslutter Karl Melby.

Velkommen til Møre og Romsdal!



2.000 feiret at Aursundforbindelsen samlet Aure til ett rike

# – Starter en ny tidsregning!

– Dette innleder en ny verden, en ny tidsregning for oss! Aure-ordfører Knut Baardset gledet seg sammen med vel 2.000 sambygdinger da samferdselsminister Kjell Opseth sto for den offisielle åpningen av Aursundprosjektet på Nordmøre presis kl. 13.24 torsdag 17. august.



Da Aursundprosjektet ble realisert ble enda et skritt tatt på veien mot å samle Møre og Romsdal til ett rike. Mjosundbrua foran.

Samferdselsministeren fikk æren av å åpne Aursundprosjektet med et høyst originalt redskap: Et jomfrukne! Redskapet ble brukt til å binde fangliner i ro- og seilbåter for 150 år siden.

Allerede en time før samferdselsministeren kunne klippe av snora på Rottøya hadde flere hundre personer samlet seg i det tidligere anleggsområdet.

– Aursundforbindelsen gjør at vi har nådd vårt mål om å gjøre Aure til ett rike. I tillegg vil den gjøre hverdagen lettere for mange av oss. Det er som vi ikke riktig fatter hva vi er med på, sa en beveget og oppriktig glad ordfører Knud Baardset.

Fylkesmann Alv Jakob Fostervoll forsikret at dette var en gledens dag

ikke bare for aurgjellingene, men også for hele fylket. Møre og Romsdal ser ut som et istykkerrevet landområde, med fjorder og øyer over alt.

– Med Aursundprosjektet realisert er vi enda et skritt på veien mot å samle fylket vårt, sa Fostervoll.

– Det har etter hvert blitt åpnet en lang rekke slike prosjekt i landet, omfattende vei, tunnel og bru. Overalt feires naturlig nok åpningen – men aldri har jeg sett et program som her i Aure: Elleve dager til ende er jo satt av! – påpekte samferdselsminister Kjell Opseth.

Samferdselsminister Opseth pekte også den betydningen bedre kommunikasjon har – ikke bare for befolkningen og deres vei til og fra jobb, fritidssysler, idretts- og kulturtilbud - men også for næringslivet som vil stille sterkere i konkurranseøyemed.

– Det er likevel ildsjelene – folket – som i over tretti år utrettelig har arbeidet for sitt mål, som fortjener mest ros. Aldri har de mistet troen, tross flere tilbakeslag. Disse pådriverne har all ære av at Aure nå er samlet til ett rike, og at landet vårt er blitt større!, sa samferdselsministeren.

Også Statens vegvesen fikk sin takk av ministeren.

## JOMFRUKNE TIL BEUNDRING

– Til selve klippeseremonien skal vi bruke et *jomfrukne*, kunne ordfører Knut Baardset fortelle et forventningsfullt publikum da åpningsseremonien såvidt var kommet i gang. At det var noe spesielt, visste alle - for dette hadde vært et vel bevoktet øyeblikk. Ingen tvil om at samferdselsminister Kjell Opseth og de 2000 andre tilstedeværende likte det de så – og for alltid vil jomfrukneet kunne beundres som fastmontert skulptur ved rasteplassen på Rottøya – ved innkjørselen til Mjosundbrua.

– Jeg kunne ikke si nei da jeg ble spurt om å lage et originalt redskap til å åpne Aursundforbindelsen med. Jeg så det som en stor ære å bli spurt! – sa Harold Djupvik, kommunens egen tusenkunstner.

Han laget redskapet som en kopi av en rundt 150 år gammel original, brukt til å binde fangliner i ro- og seilbåter. Jomfrukneet bandt snora som skulle klippes av – mens selve jomfrua stod for «kuttingen» gjen-

nom samferdselsministerens håndbevegelse!





Mer enn 2000 mennesker var tilstede under åpningssermonien.



– Dette prosjektet er et klart bevis for at vegvesenet tar miljøet alvorlig. Tross sprenging, graving og fylling har vegvesenet klart å ta vare på miljøet, gjennom planering, fylling og isåing av sårene i veiskråningene, sa samferdelsminister Kjell Opseth.

Assistert av vegdirektør Olav Søfteland og veisjef Eivind Vollset sto samferdelsministeren for den symboliske snorklippingen – til enorm jubel for menneskemengden.

Samtlige skolebarn fra Aure var til stede. De stilte i rekke over Mjosundbrua, og var også med på en egen takke- og avskjedsseremoni til ferja, B/F Folkestad, som med bruåpningen har gjort sin siste tur i Aure kommune.

Stemningen var stor – og følelsene ble satt ytterligere i sving da skoleelevene sang «Song til heimbygda».

## AURSUND-REPORTASJE

Torger Strand  
(tekst)  
Per Tormod Nilsen  
(foto)



## SVENSK-PILK FOR GUINNESS' REKORDBOK!

Bruåpninga i Aure havner også i Guinness' Rekordbok – men på en heller spesiell måte: Svensk-pilken som ble brukt til å heise ned bløtkake til ferjemannskapet på «Folkestad» kvalifiserer til plass i den verdensberømte rekordboka!

Hele 240 cm lang var pilken, kontrollmålt av lensmannen for at rekorden skulle kunne godkjennes. Den var laget i aluminium – av Harold Djupvik.

For skipperne Ottar Mæhle og John Strupstad var det en rørende og

vemodig stund. I henholdsvis 19 og 18 år har de fraktet folk mellom Aure og Ertvågøya. Ferja mellom Aure og Ånes gikk for første gang i 1961.

Godt over 1 million biler og rundt 3,2 millioner passasjerer er fraktet disse 34 årene – og de senere årene har ferja hatt rundt 50 anløp i døgnet.



Vegdirektør Olav Søfteland om Vegvesenets rolle:

# - Vi skaper et bedre samfunn!



Vegdirektør Olav Søfteland  
signerer klipperedskapen.

– Vegvesenet er til for å skape et bedre samfunn i Norge. Denne dagen føler jeg at vi virkelig er med på det, sa vegdirektør Olav Søfteland under åpningsmiddagen i Bergtun samfunnshus på Ertvågøya.

– Med det sundrevne landet vi lever i har det alltid vært en drøm blant folk om å krysse sjøer og fjell. En slik ide var det som i hemmelighet oppsto i Aure på 1960-tallet, en ide som har modnet, som ildsjeler har drevet fram – og som i dag kan realiseres.

– Mange hevder at ei bru skjemmer terrenget den ligger i. Det er tull. I dag starter arbeidet med å pynte parallelt med byggearbeide..., sa Søfteland. Han hadde et råd til Aure kommune for ytterligere å utvikle effekten av Aursundforbindelsen:

– Tenk på turismen! Vi skal være med på å legge veg til de mange attraktive tomtene i området, – et samarbeid mellom kommunen og de som driver innen turisme kan sikre resten, sa han, og viste til hvordan samarbeid mellom vegvesenet og private har gitt resultater ved veg- og bruutbyggingene i Aure.

Flere hundre gjester var samlet i fest-

Aure-ordfører Knut Baardset:

## – VEGFORBINDELSE ER ET RETTMESSIG KRAV!

– 1995 vil for alltid stå som et merkeår for Aure og hele regionen. Vegforbindelse er et rettmessig krav for folk i utkantene, og er et viktig tiltak for å gi næringsliv og bosetting grobunn, sa ordfører Knut Baardset på festmiddagen.

– Lang tid har det tatt – men slikt tar av erfaring tid. Det gjelder å være

tidlig ute med å begynne modning. I vår region har vi kanskje hatt en tendens til å slåss innbyrdes – og bli slått. I så måte ble stiftingen av Nordre Nordmøre bruselskap i 1982 en viktig milepæl. Dette samarbeidet har satt fortgang i mange prosjekter, sa Baardset.

– Det var en stor dag for oss, 21. august 1992, da samferdselsminis-

ter Opseth kunne gi endelig klarsignal for prosjektet, mintes Baardset.

Han karakteriserte Aursundforbindelsen som «et nydelig veiarbeid i et nydelig område», og han roste Statens vegvesen for meget vel utført arbeid.

– En stor takk også til myndighetene



salen i forsamlingshuset Bergtun på Ertvågsøya. I tillegg var alle kommunens innbyggere invitert til gratis servering i en provisorisk hall utenfor. Det virket som om hele bygda stilte! 600 liter rømmegrøt var kokt – og det trengtes! I tillegg ble servert 105 kilo spekemat.

Vegsjef Eivind Vollset ønsket velkommen til bords.

– Da jeg startet som vegsjef for 41 år siden foregikk all transport i Aure over sjøen. Rundt 1960 begynte mye av trafikken å gå over land, hvor veien var knyttet sammen ved ferjer. På det meste var det ti ferjekaier i Aure kommune!

Siden har det gått andre vegen, og med Aursundforbindelsen er ferjestrekningen Ånes-Aure også blitt overflødig. Da er vi ved vegs ende – Aure er samlet! Bare Aresvik og Vinsternes har ferjeleier i bruk i dag – mot nabokommunene. Neste skritt blir å få bru over Imarsundet, da faller Aresvik bort også, sa veisjef Vollset.

Fylkesordfører Grethe Bjørlo sammenlignet Aursundprosjektet med et eventyr:

– Eventyr starter med «Det var en gang....», akkurat som noen engang begynte å drømme om Aursundforbindelsen for mange år siden. Drømmen har overlevd nye generasjoner.

Eventyr slutter med at «....og så levde de lykkelige alle sine dager». Nå er

virkelig forholdene lagt til rette for at innbyggerne i Aure skal få samme blide skjebne, sa Bjørlo.

Per Inge Henriksen hilste på vegne av A/S Anlegg, og la ikke skjul på at Mjosundbrua «er blitt ferdig i riktig tid og til riktig pris... – som vanlig!»

– Med de siste års store prosjekter har Møre og Romsdal gått fra å være et ferjefylke til et bru- og tunnel-fylke, mente han.

På vegne av Aursundbru-byggerne hilste Terje Skjelbred fra EEG-Henriksen.

– Vi har bygd fire bruer i distriktet på

kort tid nå. Nå tør jeg snart ikke vise meg her mer. Da jeg tok ferja fra Seivika til Tømmervåg i dag, sa en av mannskapet at «ser jeg deg mer nå, mister jeg snart jobben min!». Jeg svarte at «Det er jo ikke vi som bestemmer at bruer skal bygges, – men vi bygger dem gjerne!», sa Skjelbred.

Han takket og minnet også Hans Melbye, som omkom ved en arbeidsulykke under anleggsarbeidet.



Rundt 2000 mennesker hadde møtt fram til åpninga.



for at vi slapp å betale bompenger. Vi hadde faktisk regnet med det, men vi ser ingen grunn til å være sure for at vi slapp.....!

I dag er vi akkurat halvferdige med bru-prosjektene bruselskapet hadde prioritert. Neste er bru over Imarsundet. Riksvei 680 har status som en av de viktigste sideveger langs hele kyststamveien, og den er veldig viktig for industrien, ikke minst på grunn av etableringen på Tjeldbergodden.

Så – til samferdselsutvalget: Vi skal nok vite å banke på døren igjen...., forsikret ordfører Baardset.

Et nytt vegprosjekt er naturligvis til nytte og glede for alle – så også Aursundprosjektet. Men samtidig er det vemodig – ikke minst vil nok enkelte – tross alt! – komme til å savne ferjene.

Eller som en av de fram møtte ved åpningen på Rottøya uttrykte det:

– Det er litt synd og. Nå blir det slutt på *skit-praten* på ferja.....!



# 174 millioner kroner

Tre bruer og 5,5 kilometer vei mellom Kjelkليا på Aure fastland og Ertvågsøya utgjør den nye Aursundforbindelsen. Den gir 850 beboere på Ertvågsøya, Rottøya og Ruøya fastlandsforbindelse. Prisen: 174 millioner kroner.

Den første lokale brukomiteen ble nedsatt i 1969, og denne kostnadsberegnet prosjektet til sju millioner kroner. Etter stiftelsen i 1982 tok Nordre Nordmøre Bruselskap over brukomiteens arbeid for å få realisert prosjektet.

## ET AV DE STØRSTE I LANDET

Anlegget er blant de største Statens vegvesen Møre og Romsdal har hatt under bygging de siste årene, og er et av de største anleggene som blir åpnet i hele Norge i 1995. Hovedplanen ble godkjent av Vegdirektoratet i februar 1989, og siste del av detaljplanen i oktober 1993. Første arbeidsøkt ble foretatt 23. november 1992.

Aursundforbindelsen består av Mjosundbrua (346 meter), Smalsundbrua (208 meter) og Aursundbrua (468 meter) samt Skiphamntunnelen (100



Aursundforbindelsen samler Aure til ett rike. Aursundbrua i forgrunnen.

meter) og Valatunnelen (300 meter) og utgjør totalt 5,5 kilometer vei. Fra rundkjøringa på Kjelkليا, der nyanlegget starter like ved Aure sentrum, er det 1.600 meter til Aursundbrua. Fra Aursundbrua over Ruøya til Smalsundbrua er det 1.108 meter veg – de to tunnelene inkludert. Fra Smalsundbrua over Rottøya er det en vegstrekning på 1.370 meter til Mjosundbrua. På andre side av Mjosundbrua ligger Giset på Ertvågsøya. Tidligere fylkesveg 362 mellom Giset og Ånesdalen er nå omklassifisert til riksvei.

Prosjektet knytter Aure kommune endelig sammen til *ett rike*.

Aursundprosjektet var til slutt kostnadsberegnet til 174 millioner kroner, hvorav 146 millioner dekkes av Staten og 28 millioner av Møre og Romsdal fylke. Brua ble ferdig til rett tid, og en regner med at sluttregnskapet vil vise at kostnadsrammen også holdt.

## AURSUNDBRUA:

**Entreprenør:** Eeg-Henriksen Anlegg A/S.

**Byggherre:** Statens Vegvesen Møre og Romsdal.

**Tekniske data:** Brutype: Spennarmert betongbru med brukasse, bygd etter fritt-frambygg-metoden, det vil si balansert utbygging om en søyle. Pilarer bygd med senkkasse, permanent (massiv) søyle og utenforliggende hul hjelpesøyle.

**Brulengde:** 486 meter.



**Seilløp:** 40 x 16 meter

**Andre nøkkeldata:**

Antatt totalkostnad: 56 millioner kroner (inkl. mva)

**Milepæler:**

Oppdrag tildelt entreprenør: 12. august 1993

Åpning for alminnelig ferdsel: 17. august 1995

## MJOSUNDBRUA:

**Entreprenør:** A/S Anlegg, Trondheim.

**Byggherre:** Statens Vegvesen Møre og Romsdal.

**Prosjektleder:** Oddbjørn Pladsen.





# Nydelig rasteplass

På Rottøya, ved siden av der den offisielle åpningen av Aursundforbindelsen fant sted, er det bygget en meget flott rasteplass.

Ikke bare ligger den lekker og tiltrekende med grøntareal og bord, stoler og romslig tumleplass – beliggenheten gjør den også til et garantert populært utkikksted over Mjosundet i begge retninger og øyene utover.

## PRIORITERER MILJØ

At hele området var anlagt allerede til åpningen, – inkludert friskt, grønt gress over alt – er et utmerket eksempel på hvordan vegvesenet prioriterer miljø rundt sine prosjekter.

Også en rekke skjæringer langs nyvegen er pyntet – først forsøkt formet slik at den går i ett med terrenget ved å unngå de tradisjonelle skarpe kantene, og deretter jordlagt i så stor utstrekning som mulig og isådd gress. En del står igjen – men det aller fleste var faktisk unnagjort allerede til den store åpningsdagen.

Noe ikke så rent få tilreisende gjester behørig la merke til!



Rasteplassen på Rottøya ligger vakkert til.

### Tekniske data: Brutype:

Stålkassebru med betongdekke. Hvert av fundamentene i sjøen står på 12 utstøpte stålrørspeler rammet 25-30 meter i løsmasse. Øvrige fundamentene står på fjell.

**Brulengde:** 3,46 meter.

**Seilløp:** 40 x 28 meter.

**Andre nøkkeldata:** Antatt totalkostnad: 44 millioner (inkl. mva.)

**Milepæler:** Oppstart på brustedet: 15. desember 1993.

Åpning for alminnelig ferdsel: 17. august 1995.

### SMALSUNDBRUA:

#### Entreprenør og byggherre:

Statens vegvesen Møre og Romsdal.

**Anleggsleder:** Oddbjørn Pladsen.

**Tekniske data:** Brutype: Spennbetongbjelker med plaststøpt betongdekke. Fundamentert med utstøpt stålrørspeler på fjell.

**Brulengde:** 208 meter fordelt på sju spenn.

**Seilløp:** 30 x 8 meter.

**Andre nøkkeldata:** Antatt totalkostnad: 15,8 millioner kroner

**Milepæler:** Arbeid igang på brustedet: 1. april 1993

Åpning for alminnelig ferdsel: 17. august 1995.





# Store omveltninger på Nordmøre

I sin åpningstale pekte vegsjef Eivind Vollset på de store omveltninger i vegkommunikasjonene på ytre, nordre Nordmøre de siste åra. Han viste videre til at det var 3 år siden KRIFAST ble åpnet, og at det i juli var 2 år siden vegsambandet over Valsøya var ferdig. Vegsjefen sa seg glad for at turen nå var kommet til Aursundsambandet.

I sin tale sa Eivind Vollset videre: «Ønskene om å få knyttet Ertvågsøya og de mindre øyene Rottøya og Ruøya til Aure fastland er gamle, og ble sterkere og mer formalisert etter at Aure kommunestyre i 1969 satte ned en kommunal brukomité. Et viktig steg videre kom gjennom Nordre Nordmøre Bruselskap som ble dannet i 1982.

Behovet for dette sambandet er sjølsagt blitt ytterligere forsterket etter at det ble fastlagt at gassen fra Haltenbanken skulle ilandføres på Tjeldbergodden her i Aure.

Aursundsambandet er etter vår målestokk et stort anlegg med 3 store bruer med samlet lengde i overkant av 1 km, 2 kortere tunneler på 100 m og 300 m, og vel 4 km veg i dagen, til sammen ca. 5,5 km. Når en i tillegg tar med tilførselsvegen på ca. 2,5 km, som ble bygd i 1983-84, kommer vi opp i vel 8 km.

Hovedplanen ble utarbeidet av firmaet A. Reinertsen i Trondheim, mens detaljplanene er utført av Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Aursundbrua, fra fastlandet og ut til Ruøya, er den lengste av de 3 bruene med sine 486 m. Det er ei betongbru bygd etter fritt-ram-bygg-metoden med ei seilingshøyde på 16 m.



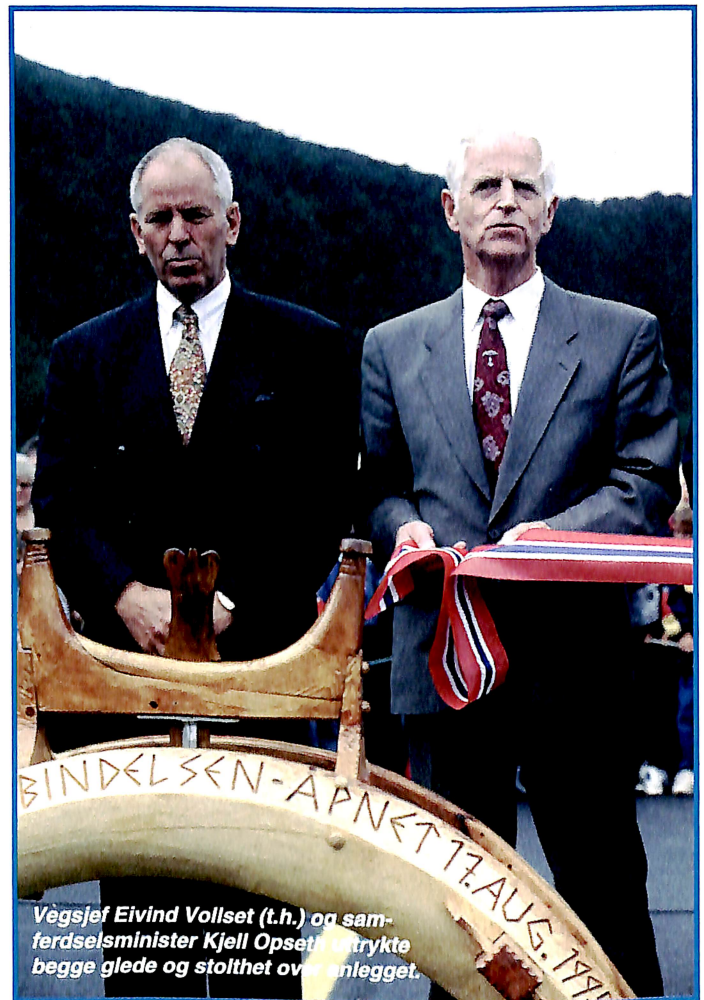
Smalsundbrua binder sammen Ruøya og Rottøya.

Det spesielle ved denne brua er at de bærende søylene er omgitt av en beskyttende ytre kappe av betong. Åpninga mellom denne kappen og søyla er fylt med ferskvatn. Dette er gjort for å hindre salt fra sjøvattn å trenge inn i selve søylen. I tillegg til dette er det for såvel denne brua som for de andre bruene på anlegget, brukt ekstra stor armerings-

overdekning og spesiell tett betong.

Dette har medført noe økte byggekostnader, men vi håper dette er en god investering med tanke på framtidige vedlikeholdskostnader og bruas levetid.

Dessverre medførte arbeidet med denne brua en trist arbeidsulykke i det 36 år gamle Hans Meland mistet livet under reising av en kabelkran.



Vegsjef Eivind Vollset (t.h.) og samferdselsminister Kjell Opseth uttrykte begge glede og stolthet over anlegget.

Anleggsregnskapet er ennå ikke avsluttet, men alt tyder på at vi kommer i mål innen overslagets ramme på 174 mill. kr. Av dette beløpet er 146 mill. kr bevilget av staten, mens de resterende 28 mill. kr kommer fra Møre og Romsdal fylkeskommune, som ved bygginga av Aursundsambandet ble fri kostnaden med drift av fylkesvegferjesambandet Ervik-Rendal.

Det at arbeidet er utført innenfor fastlagt tids- og kostnadsramme forteller om god planlegging og profesjonell gjennomføring av dyktige fagfolk.

Nå ved anleggets avslutning og offisielle åpning vil jeg på vegne av Statens vegvesen Møre og Romsdal få lov til å uttrykke glede og stolthet over en vellykket gjennomføring.

Samtidig vil jeg gratulere og takke alle som på ulike måter har medvirket og gjort sin innsats. Det gjelder pådriverne fra lokalsamfunnet, og politisk og administrativt arbeid på kommunalt og statlig plan.

Og sist, men ikke minst, en hjertelig takk til alle som reint praktisk har stått for ledelse og gjennomføring av anleggsarbeidet. Det gjelder såvel de ulike entreprenørene som Vegvesenets egne ansatte på alle plan.»



# BEDRIFTSKONTROLLEN PÅ STUDIETUR

12.-16. juni var vi som jobber med kjøre- og hviletid i bedrift, på studietur og besøkte biltilsynet på Svinesund og Færdselsstyrelsen i København.

Vi fikk stipend fra Vegdirektoratet for å studere kjøre- og hviletidsbestemmelsene i Norge og Danmark. Bakgrunnen for dette er at etter Norge skrev under EØS-avtalen ble bedriftskontroll av kjøre- og hviletid innført her i landet.

Formålet med disse bestemmelsene er å harmonisere konkurransevilkårene mellom de ulike former for landtransport, særlig innen vegtransport, samt å forbedre arbeidsforholdene og trafikksikkerheten. Vi er pålagt å kontrollere transportbedriftene og det gjelder både person- og godstransport.

I Møre og Romsdal er kontrollen lagt til biltilsynet i Ålesund og vi er 3 personer som jobber med dette.

Turen gikk med fly fra Vigra til Oslo. Derfra tok vi toget til Svinesund hvor vi ble godt mottatt av Hans Otto Grynning.

Vi ble vist rundt på stasjonen og fikk se nærmere på et dataprogram som heter ALAD og som er laget i et samarbeid med Vegvesenet og A/S Fartsskriver. Dette programmet er laget for å forenkle kontrollen av kjøre- og hviletid. Vi fikk se hvordan ALAD fungerte i kontrollsammenheng. Bedriftskontrollen i Møre og Romsdal vil også ta dette systemet i bruk i den nærmeste fremtid.

Som takk for oss overrakte vi

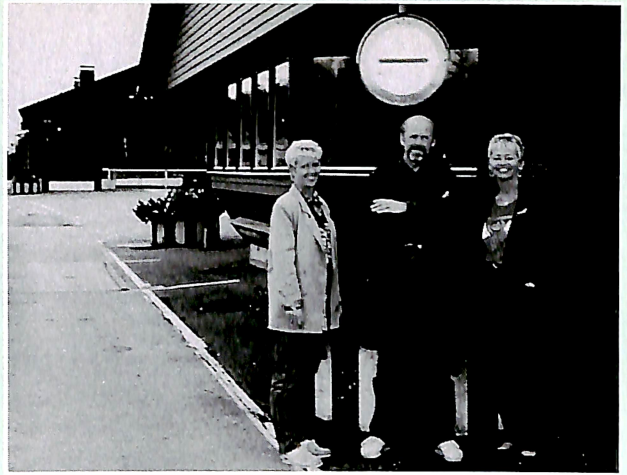
Grynning en T-skjorte fra Aursund-prosjektet.

Vi reiste så videre med tog fra Halden til København.

I København hadde vi avtalt 2-dagers møte hos Færdselsstyrelsen. Det er det samme som vårt Vegdirektorat. Der ble vi mottatt av fullmektig Birte Steinmetz, kontorsjef Jan Lindeskov og kontorsjef Niels-Erik Nielsen. Det er de som har ansvaret for denne arbeidsoppgaven ved Færdselsstyrelsen.

Ved Færdselsstyrelsen i København kontrolleres kjøre- og hviletid for hele Danmark. Vi fikk en grundig innføring i hvordan kontrollen foregikk når det gjelder:

- grunnlag for utvelgelse av kontroll
- innkallingsrutiner
- purring
- praktisk gjennomføring av kontrollene
- reaksjoner (bøter)
- oppfølging
- hjelpemiddel
- informasjon



På Svinesund ble vi mottatt av Hans Otto Grynning.

I og med at kjøre- og hviletidskontrollen er sentralisert i Danmark blir det lik behandling av alle som blir kontrollert, og det virker som om danskene arbeider systematisk og strukturert.

Besøket hos Færdselsstyrelsen var svært lærerikt og interessant og vi føler at vi har hatt stort utbytte av studieturen.

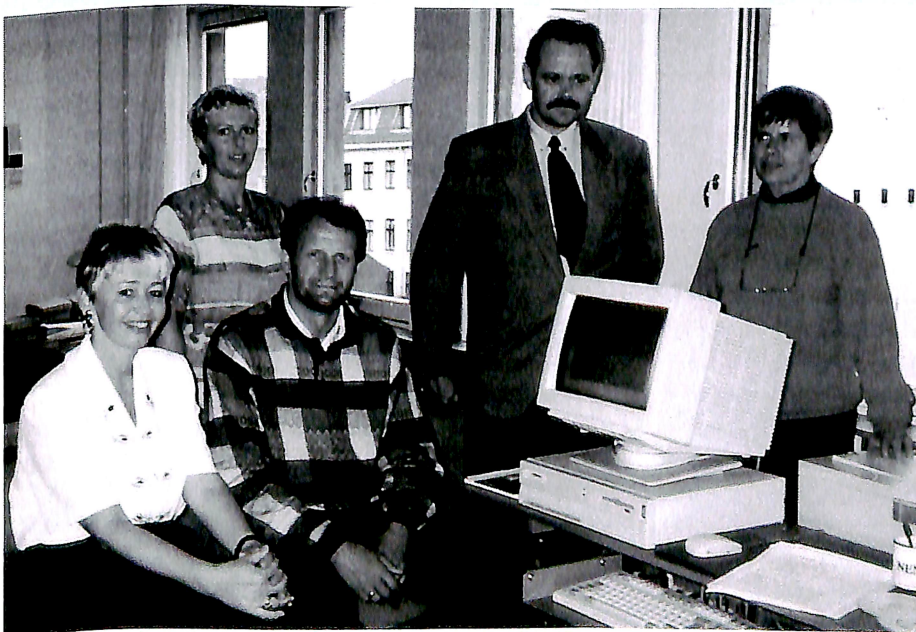
Vi overrakte vimpel fra Statens vegvesen Møre og Romsdal og bøker om norske veger som takk for besøket.

Både ved Biltilsynet Svinesund og Færdselsstyrelsen ble vi veldig godt mottatt og vi er glade for at de tok seg tid til å ta imot oss.

Fritiden ble godt benyttet og vi fikk sett oss rundt i København, hvor det for øvrig var nydelig vær de dagene vi var der. Vi besøkte Amalienborg slott og have, Nyhavn, Christiania Fristed, Tivoli, Christians kanal og Pisserenden (!). Vi var også på sightseeing med båt, hvor vi blant annet fikk se Den Lille Havfrue.

Turen gikk så tilbake til Oslo med tog, som for øvrig var en utmerket reisemåte, og videre med fly til Vigra.

Bente Angvik  
Ole Lied  
Tove Strandman



På besøk hos Færdselsstyrelsen i København, Tove Strandman (t.v.), Bente Angvik og Ole Lied (t.h.).



# EIKSUNDSAMBANDET – HOVUDPLANEN FERDIG



Planlegginga av Eiksundsambandet har gått etter veglova, og det er difor Vegdirektoratet som skal godkjenne hovudplanen. Hovudplanen vart over-sendt 12. juni 1995.

Eit ferjesamband med innkorta selingsdistanse vil kunne kome i ei lågare takstzone, få ca. 11 minutt overfartstid og dermed avgang kvar heile og halve time. Dette kunne vera eit godt, rassikkert og rimeleg alternativ enno ei tid framover for dei 500-600 bilane som dagleg nyttar dette sambandet.

Ferjealternativet har ikkje funne gehør i dei aktuelle kommunane. Dei har alle gått inn for at det må byggjast ein undersjøisk tunnel, sjølv om den på grunn av den djupe fjorden må ned på 300 m og dermed blir over 9 km lang. Med bompengefinansiering av ca. 1/4 av kostnaden vil utgiftene for den enkelte trafikant bli tilsvarande 3 soner tillegg til dagens ferjetakst.

Dersom tunnelalternativet til 480-500 mill. kr, med årlege driftsutgifter 7-8 mill kr blir vedtatt, meiner vegsjefen at påhogget på Ulsteinsida bør bli i Selvåg.

På Ørsta/Volda-sida har Volda kommune gått inn for tilførselsveg i dagen langs Voldafjorden (Alida-alternativet). Ørsta har vedtatt å tilrå tunnelen ført opp ved Rjånes, medan Ulstein går inn for veg langs Sørestranda ved Ørsta-fjorden. Herøy har endra sitt vedtak og går no inn for ny veg langs Voldafjorden (om Alida). Her er såleis sprikande vedtak i dei kommunane som blir berørte.

I tilrådinga overfor Vegdirektoratet går det fram at *dersom* ein ikkje reknar med omfattande rassikringstiltak for vegen langs Voldafjorden (Alida-alternativet) kan tunnel mellom Selvåg og Berkvika bli 40-50 mill. kroner billegare enn Sørestrandalternativet.

Det er likevel mykje som tyder på at tilførselsveg langs Voldafjorden ikkje er tilrådeleg utan at det blir gjennomført omfattande rassikringstiltak. Vegkontoret har difor sett i gang ytterlegare og meir detaljerte undersøkingar på denne strekinga for å finne ut kor lang ein eventuell rassikringstunnel vil bli og kva kostnader dette medfører.

Etter 1. juli 1994 gjeld ikkje lenger planforskriftene etter vegloven. Vidare

planlegging må difor skje etter plan- og bygningsloven (PBL) – som reguleringsplan basert på godkjent hovudplan.

Ein reguleringsplan skal vise detaljert alle inngrep og kunne danne grunnlag for erverv av grunn. Reguleringsplanprosessen blir dermed også omfattande og tidkrevjande. For det første vil det ta tid å utarbeide det tekniske grunnlaget for første gongs utlegging. Vi må rekne med at det må gjennomførast fleire detaljerte grunnundersøkingar, truleg også seismikk. Når veglina blir vist i detalj kjem det alltid inn nye merknader, og som kjent kan det også på reguleringsplannivå kome motsegner. Å få ferdig utarbeidd og godkjent så omfattande reguleringsplanar som dette vil bli på under ett år, ser vi på som lite realistisk.

Løyvingar for 1997 krev godkjent reguleringsplan ved årsskiftet 1995/96.

Anders S. Moen

## USEMJE!

Det er framleis usemje mellom dei kommunane som blir berørt av Eiksundsambandet. Dei har alle gått inn for at det må byggjast eit fast samband med undersjøisk tunnel. Det nye påhogget i Selvåg på Ulsteinsida er dei òg samde om. På Ørsta/Volda-sida sprikar derimot vedtaka. Volda kommune går inn for Alida-alternativet med veg langs Voldafjorden. Ørsta har vedteke å tilrå tunnelen ført opp ved Rjånes, medan Ulstein og Herøy går inn for veg langs Sørestranda ved Ørsta-fjorden.

I godkjenninga av hovudplanen

meiner vegsjefen at dersom det blir vedteke å byggje tunnel står valet mellom Sørestrand-alternativet og Berkvik-alternativet (Alida). Sistnemnde har vorte rekna som billegare, men då har det ikkje vore teke omsyn til rassikring.

– Med samtidig bygging av rassikringstunnel forbi alle parti der det kan kome nedfall av stein, vil dette alternativet ikkje vere kostnadsmessig fordelaktig, seier seksjonsleiar Anders S. Moen.

– Det blir no sett i gang undersøkingar langs Alida for å finne ut kor lang ein eventuell rassikringstunnel vil bli.

Det er òg fremma motstand mot vegen langs Sørestranda grunna

mellom anna omsynet til strandnaturen, kulturlandskapet og jordbruket i området. Motstandarar er fylkesmannen, fylkeslandbruksstyret, kulturavdelinga og grunneigarar.

Ein undersjøisk tunnel vil koste 450-500 millionar kroner avhengig av alternativet, og skal delfinansierast med bompengar. Vegsjefen meiner at ferjesamband med innkorta seglingsdistanse er eit godt og rimeleg alternativ, men ferjealternativet har ikkje funne gehør i dei berørte kommunane.

Kva for eit alternativ som skal gjennomførast er no opp til Vegdirektoratet som har fått tilsendt saka.

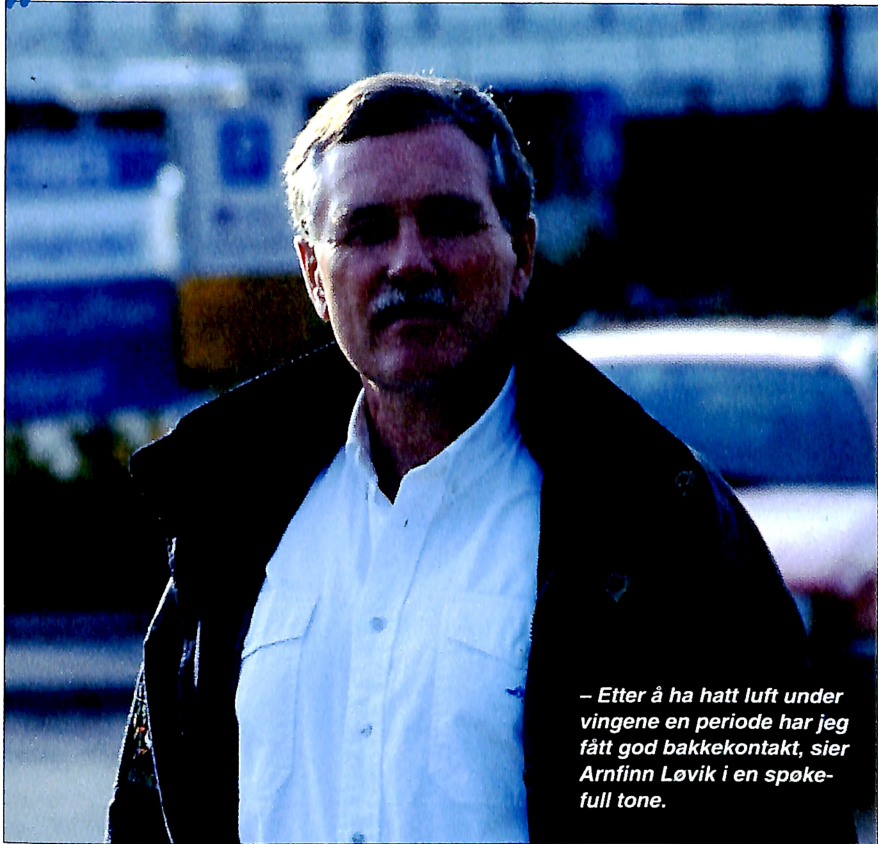




Nok av utfordringer for den nye distriktslederen i Kristiansund trafikkdistrikt:

## Fra luftfart til vegdrift

**Arnfinn Løvik, med rik erfaring fra både privat og offentlig virksomhet, er den eneste av distriktslederne i de fire trafikkdistriktene i Det nye Vegvesenet i Møre og Romsdal som ikke er rekruttert fra egne rekker.**



*– Etter å ha hatt luft under vingene en periode har jeg fått god bakkekontakt, sier Arnfinn Løvik i en spøkefull tone.*

– Jeg er på veg inn i et nytt «vesen», som er vesentlig forskjellig fra det «vesenet» jeg nå slutter i. Utfordringene i min nye jobb er mange og varierte, og arbeidsoppgavene er vel muligens noe mere jordnære.....

– Så etter å ha hatt luft under vingene i en periode, skal du få lov å skrive at det blir greit nok med bakkekontakt, sier 50-åringen, som er på plass på trafikkstasjonen på Løkkemyra 1. november.

Arnfinn Løvik er på ingen måte ukjent med Statens vegvesen.

– I årene 1967-68 jobbet jeg som praktikant på vegkontoret i Molde. Oddvar Åfløydal var min overordnede, og en av arbeidsoppgavene var masseberegning av skjæringer og fyllinger i forbindelse med nyanlegg. Datateknologien var ikke kommet lengre enn at metoden vi brukte var ruteark, passer, linjal og kladdeark. Men resultatene ble riktige den gangen også.

Etter perioden på vegkontoret i Molde og noen års videreutdanning, var han i en 10 års periode tilsett som bygningssjef i Frei kommune. Siden ble det entreprenørvirksomhet hos tidligere Harry Mathisen Entreprenørforretning

A/S i Kristiansund, senere Selmer Møre A/S, og altså driftssjef på Kvernberget flyplass før ingeniøren er tilbake der han startet – i Vegvesenet.

– Jeg skal vel helst ikke snakke for høyt om utfordringer og alt det der, men ser helt klart mye nytt og mange spennende oppgaver i jobben som distriktsleder på Nordmøre. En viktig oppgave vil være å få en fornuftig deling mellom egedrift og bruk av private entreprenører. Jeg får en langt større kollegial masse og forholde meg til, arbeidsoppgavene blir mere mangeartet og arbeidsfeltet vil være langt større enn det jobben som driftssjef på flyplassen i Kristiansund er. Jeg er også opptatt av at det nye distriktskontoret skal få et godt ansikt utad.

– Jeg vet at etaten har mange, flinke personer i alle ledd innenfor virksomheten og at det kollegiale samholdet godt. Men skal vi møte publikum, slik en av intensjonene med Det nye Vegvesenet er, må vi selv legge vekt på å opptre korrekt ovenfor våre brukere. Møtet med Statens vegvesen skal være en hyggelig og positiv opplevelse. Selv liker jeg å omgås folk, og jeg trives godt i andres selskap. Stillinga som

trafikkleder fører følgelig til at jeg må forholde meg til mange typer mennesker. Bare det er i seg selv spennende, sier Arnfinn Løvik.

I samtalen kommer han ikke utenom de mange arbeidsoppgavene som venter ute på vegen. Når vi forteller at han har et våkent øye til standarden på gang- og sykkelvegnettet i distriktet, skal vi i retterferdighetens navn også skynde oss å legge til at det alene ikke kommer av at sykkelene titt og ofte bringer han fra eneboligen på Frei til arbeidsplassen på Kvernberget.

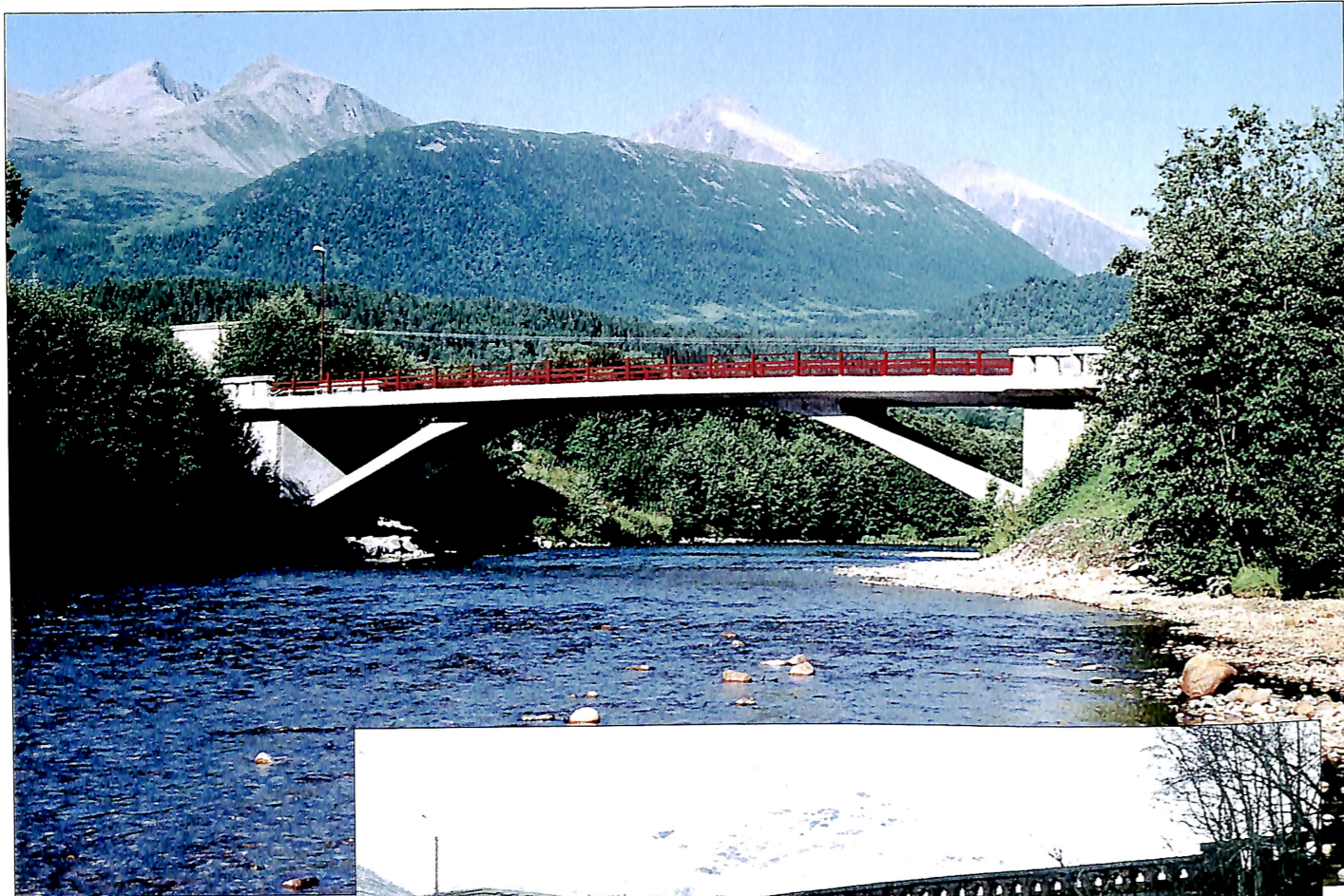
– Trim er sunt, og opplevelsene på sykkelsetet er verdt å ta med seg videre.

– Nå ja, det er vel ikke mitt forhold til sykkelene som er avgjørende for at jeg er opptatt av at gang- og sykkelvegene skal være godt farbar og godt vedlikeholdt hele året i hele trafikkdistriktet.

– Sykkelen er etterhvert blitt et stadig viktigere fremkomstmiddel i alle aldersgrupper, og vi må være med å legge forholdene til rette for de såkalte myke trafikantene. Dette krever godt vedlikehold, sier Arnfinn Løvik, som avslutter med å si at han ser frem til å ta fatt i den nye jobben sin.



# NYE HEN BRU OG SENTRUMSTILTAK I ISFJORDEN



**G**amle, ærverdige Hen bru i Isfjorden var etter hvert blitt merket av tidens tann. Teglsteinsbrua som i nesten ett århundre hadde fraktet folk trygt over elva, tålte ikke lenger vekta av en buss, og skapte sikkerhets- og avviklingsproblemer både for lokaltrafikken i Isfjorden og rutebiltrafikken i Romsdalen.

Noe måtte gjøres – men hva? Ved bru- og ferjekai-seksjonen kom man etter hvert fram til at det måtte bygges en ny bru på stedet. Men kunne en ny, moderne bru fylle gamlebruas plass i landskapsbildet på en estetisk sett forsvarlig måte?

Det ble fort klart at det ikke var teknisk og økonomisk mulig å bygge en kopi av gamlebrua, så målet måtte

være å skape vår tids «svar» på oppgaven, der gamlebruas kvaliteter ble ivaretatt så langt som mulig. Det viste seg at de gamle landkarene i hogget stein var såpass brukbare at nybrua kunne hvile på disse. Dette gjorde at nybrua fikk en god forankring i landskapet. Videre representerer den nye bru-konstruksjonen i betong et formmessig svar på den gamle teglsteinsbrua. I

utformingen av rekkverket har det vært et mål å skape en rytme og farge-nyanse som gir assosiasjoner til gamlebrua, fjernt fra stålskinnenens grå ensformighet.

Overingeniør Tore Witsø har vært prosjektansvarlig, med undertegnede som rådgiver i enkelte spørsmål knyttet til den arkitektoniske utformingen.

Mens brua var under planlegging, fikk jeg så i oppgave å lage en detaljplan for en miljø- og trafiksikkerhetsmessig opprustning av krysset mellom fylkesveg 176 og fylkesveg 178 i sentrum av Isfjorden.

Driftsavdelingens Steinar Vestnes (nå leder av Ålesund trafikkdistrikt) fikk den gode idéen at en del hogget stein som var blitt til overs etter gamlebrua, kunne utnyttes i dette

anlegget. Disse ble derfor innarbeidet i planene, og dermed er nesten hele gamlebrua blitt tilbakeført til lokalmiljøet gjennom de nye vegane.

Teglsteinsrestene er blitt brukt som masse i en utfylling ved elva. Landskapsarkitekt Anne Trine Hoel har stått for planteplanen i sentrumsprosjektet.

Ragnar Evensen



## Enda ein pris!

«Prisraset» vi opplevde tidlegare i år held fram. Siste helga i august fekk Statens vegvesen Møre og Romsdal overrakt Arbeiderbevegelsen sin miljøpris 1995. Det skjedde under LO og Arbeiderpartiet si fagleg/politiske samling i Molde.

Prisen, som er den tredje miljørelaterte hedersteiknet dette året, fekk vi for det arbeid som vert gjort for det ytre miljø. I sin begrunning peiker juryen særskilt på den omfattande rasteplassutbygginga dei siste åra, og korleis vi på ein så skånsom måte søkjer å spare terrenget og naturen i val av vegtrase. Vidare peiker juryen på korleis anleggsarbeidet vert gjort, og korleis vi forlet eit anleggsområde. Arbeidet med støydemping, og at vi har ein vedteke Miljøplan for åra 1994–97 var og moment juryen la vekt på.

Det var utbyggingssjef Paul Bølset som tok imot prisen. Han uttrykte stor glede for at det arbeid vi gjer på miljosida har vorte så godt lagt merke til utanfor egne rekkjer.

– Det å betre miljøet langs vegane våre, og å redusere ulempe av vegtrafikken, har vorte ein stor og viktig oppgave for Statens vegvesen. Å tenkje miljø i dag har vorte ein naturleg del i nesten all vår verksemd. Vi må tenkje miljø hele vegen, frå vi startar planlegginga av nye vegtraseer, i anleggsfasen og til drift og vedlikehald av vegnettet.

Det vert satsa mye på at nye veger skal liggje fint i ter-



Utbyggingssjef Paul Bølset (t.v.) og Arbeidsmandsforbundet sin Tore Andersen tok på vegne av Statens vegvesen Møre og Romsdal imot prisen.

renget, og i tillegg legg vi mye inn på å lage fine skråningar og vegskjeringar. Vi skal lage innbydande rasteplassar, ferjeholdeplassar og vi skal sørge for god landsskapspleie i det eksisterande vegnettet.

Det er jo sagt at vegnettet skal vere «heile Noregs hage». For å få dette til, oppretta vi ei miljøgruppe på vegkontoret som skal vere initiativtakarar, ideskaparar og samordne innsatsen ved dei ymse avdelingane. Dette har ført til at vi har lagd ein detaljert og ganske omfattande miljøplan for inneverande vegplanperiode, 1994–1997, sa Paul Bølset, som heilt avslutningsvis sa seg glad for at folk og våre omgjevnader legg merke til og verdset det miljøarbeidet vi gjer.



Siste vegmeistermøte:

# Langt frå grøfterens og stikkrenner

**Sommarens vegmeistermøte i det gamle Vegvesenet var lagt til heller uvante omgjevnader. Langt i frå grøfterens, asfalt, rekkverk, gatelys og andre meir trivielle vegspørsmål, samla vegmeisterne seg til ei aller siste samling.**

Det skjedde i eventyraren, oppdagaren og kosmopoliten Ragnar Thorset sitt rike. Sjøluft, havdur og måkeskrik la på ingen måter nokon demping på den «dauande rasen» – vegmeistarane – sin veremåte ute i havgapet. For møtet i maritime omgjevnader på Håholmen, på yttersida av Averøy med Hustadvika som næraste nabo, blei to minnerike dagar. Riktig nok sto det i innbydinga til det tradisjonelle vegmeistermøtet handsaming av fleire viktige vegsaker, men ramma omkring samlinga og programmet må en vel kunne hevde gjorde sitt til at det vart eit effektivt møte og eit heller hyggelig «gravøl» – om ein då kan nytte eit slikt uttrykk.

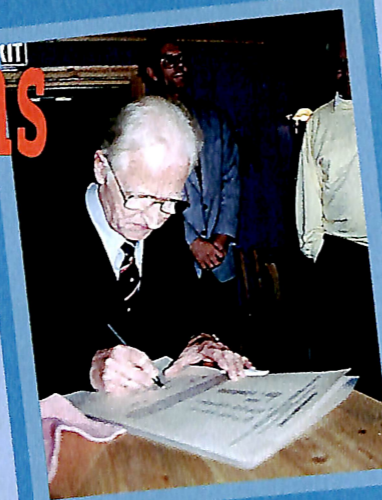
Det korte «vikingetoktet» frå fastlandet til den gamle handelsstanden i skipsleia utenfor Nordmøre, og det seinare møtet med Ragnar Thorset i «Saga Siglarhallen», blei ei minnerik oppleving. Som «passasjer» på vikingetoktane og andre utfordrande, spennande og halsebrekkande opplevingar vi berre såvidt minnes i frå avisomtalar, radio og fjernsyn, blei timen med «Ragnar sjøfararen» så mykje meir enn ei kort innføring i norsk vikingehistorie.

Kveldssamlinga med ovnsbakt kveite, is og bjørnebær og godt drikke til, muntre innslag, alvor og skjemt, ble rett koseleg. Nedlegginga av vegmeisterdistrikta og oppretting av trafikkdistrikt blei på ein humoristisk måte dokumentert ved at trafikksjef Arne Johnsen fekk overlevert dokumentet som fortel om det nye ansvarsområdet han no har. Dokumentet fortel om kva han no skal gjere, om alle anlegga, bruer, tunnelar, kor mange meter stikkrenner, kor mange brøytestikker, undergangar, kor mange meter grusveg og alt mellom «himmel og jord» han og trafikkavdelinga skal ta vare på. Og alvoret i handlinga vart understreka ved at samtlege 25 deltakarar undertekte dokumentet.

Tidlegare vegmeister Sigmund Kleppe i T2 i Ørsta, som etter Håholmen-samlinga trådte ut av vegrekka, fekk mange go'ord og helsingar med seg vidare.

Sjølvsagt blei vegspørsmål og andre viktige vegmeisteroppgåver som opptek ein vegmann, handsama og avklart. Det skjedde siste dagen.

Og vi kan slå fast at rydding av busker og kratt i vegkryss, veglys og stikkrenner, snøbrøyting, sommervedlikehald fortsatt vil vere oppgåver i Det nye Vegvesenet.



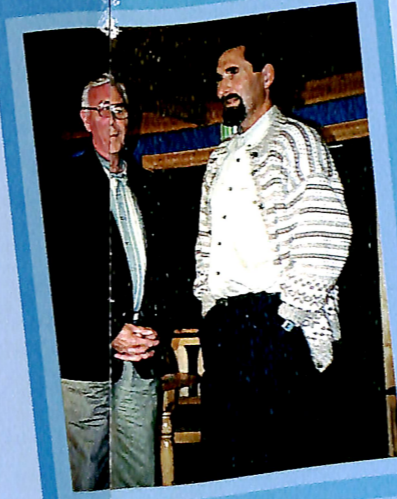
Vegsief Eivind Vollset underskriver det høgtidelege dokumentet som fortel at trafikksjef Arne Johnsen har teke over ansvaret for «alt på vegen».



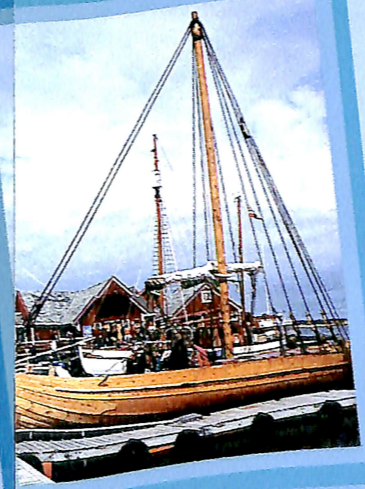
Overingeniør Geirmund Nordal takka tidlegare driftssjef Oddmund Gussiås for godt leiarskap og samarbeid gjennom mange år.



Tidligere ass. vegsief, nå utbyggingsjef Paul Bølset, hilste vegmeisternar frå arbeidkameratene andre stader i fylket.



Paul Bølset, Sigmund Kleppe, Ivar Hol og Otto Jøsok (skjult) strekkjer på beina i eit maritimt miljø.



Fortel oss om dine innerste tankar, Otto Jøsok.



Knut Nauste (t.v.); Oddmund Gussiås, Sigmund Kleppe, Paul Bølset og Roald Småge i heller uvante omgjevnader.



Møtet på Håholmen var siste gong vegmeisterne Otto Jøsok (f.v.), Kolbjørn Engen, John M. Bæverfjord, Harald Dragset, Olaus Winther, Sigmund Kleppe, Asbjørn Sæther, og Johan Nybø var samla. Vegmeister Bernt Helge Sjursen på Stranda, var ikkje med på møtet.



Sigmund Kleppe (t.v.) og Harald Dragset, to gode kollegaer, i hyggelig passiar.



De ser noko konsentrerte ut Bjørn Andersen (t.v.), Harald Dragset, Johan Nybø, Sigmund Kleppe og Per Brandli.

Eit av vikingeskipa til Ragnar Thorset. I bakgrunn ser vi «Havhella» som heile familien overvintra i ved Svalbard.

Vegsief Eivind Vollset, overingeniør Geirmund Nordal, tidlegare driftssjef Oddmund Gussiås (no leiara for byggeseksjonen på Utbyggingsavd.) og trafikksjef Arne Johnsen med overtakingsdokumentet.



På «vikingetokt». Harald Dragset, Olaus Winther, Eivind Vollset, Arne Johnsen og Jan Gunnar Sandblåst fant seg godt til rette ombord i eit av Ragnar Thorset sine vikingskip.

Restane av vikingskipet Saga Siglar vart nøye studert.





# Rundt om i fylket



# C

## Ny boretraktor

Grunnborene har fått en etterlengtet ny boretraktor etter at den gode gamle Geotech'n etter hvert begynte å vise tydelige aldersdomssvakheter.

Det nye vidunderet, Geotech 705, er en forbedret

storebror av den gamle. Operatørene Bergsvein Skjølsvik og Odd Einar Risan (t.v.) er begge godt fornøyd med nyanskaffelsen.

(Foto: Tore Andersen)



## Jubilanter!



Måndalingen Olav O. Vold er en traust vegmann med mange og gode minner fra en svunnen tid. 20. juni i år fikk han tildelt nåla for 25 års medlemskap i Norsk Arbeidsmandsforbund.



Kåre Moen, vegmann og laksefisker, har et humør og en spenst som forteller at selv om årene renner på er helsa god. Også han fikk i sommer tildelt Arbeidsmandsforbundets nål for 25 års medlemskap.

*Veg og Virke gratulerer begge jublantene.*

## Vi gratulerer



### 50 år

Knut Inge Braute,  
6400 Molde,  
1. september,  
Hjalmar Brudeseth,  
6400 Molde,  
11. oktober,  
Gabriel Støve,  
6300 Åndalsnes,  
21. oktober.

### 60 år

Einar Nygård,  
6142 Eidså,  
16. september,  
Anton Hosetm  
6531 Bådalen,  
17. september  
Geirmund Nordal,  
6400 Molde,  
29. oktober.

## Kjøre- og hviletids- kontroll

En landsomfattende kjøre- og hviletidskontroll ble gjennomført onsdag den 13. september 1995.

I Møre og Romsdal ble den gjennomført på Hjelset v/Molde, Dragsundet og Nørvasundet v/Ålesund.

Antall kontrollerte førere	175
Antall førere med bruss på forskriftene	44
Herav kjøreforbud	2
Herav anmeldelser	1



**Statens vegvesen**  
Møre og Romsdal