

Bliv

# Veg og Virke

Nr. 5/6 1995 23. årgang

Bedriftsblad for  
Statens vegvesen Møre og Romsdal



*God Jul!*



**Statens vegvesen**  
Møre og Romsdal



# INNHold

Førjulstanker .....	3
---------------------	---

## VEGNYTT

Bygdafest på Osmarka .....	4
Vegutbygging i Innfjorden .....	5
Nytt hovedvegssystem på Solevågseidet .....	12-13
Snart ferdig på Vevang .....	16-17
Utbedringer i Trollstigen .....	20
Vegbudsjettet 1996 .....	21-23
Ny vegløsning i rekordtempo .....	24-25



Vi borer i Oslos havnebasseng .....	6-7
-------------------------------------	-----

Ny verkstedvogn .....	8
-----------------------	---

Fellesmøtet i Geiranger .....	9-11
-------------------------------	------

Vegsjefen sin avslutning .....	14-15
--------------------------------	-------

Hils på ferjekaibyggerne .....	18-19
--------------------------------	-------

Nytt grunnlagsnett .....	26
--------------------------	----

Kua i Valdres .....	27
---------------------	----

## SISTE SIDE

Smånytt fra fylket .....	28
--------------------------	----

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: 2000

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

Om ikke annet er oppgitt, er teksta laga av redaktøren. Ettertrykk blir tilrådd, men oppgi kilde. Personlige meningsytringer gjør nødvendigvis ikke greie for etatens offisielle holdninger.

Framsida: Miljøgata – Batnfjordsøra. (Foto: Per T. Nilsen)

Deadline for neste nummer, 12. februar 1996.

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





## Førjulstanker

Jeg har nå tilbrakt mine første arbeidsdager i Møre og Romsdal. Travle dager, men uhyre interessante og morsomme dager. Nesten 1000 personer fra vegetaten, næringslivet, politikk osv. har jeg håndhilst på. Dermed har jeg også truffet de fleste medarbeiderne i fylket. Men ennå er det noen igjen. På en såvidt stor og geografisk spredt arbeidsplass som vi har, vil det nødvendigvis ta litt tid før jeg har besøkt alle arbeidsstedene.

Hva har jeg så opplevd? På en av mine første turer rundt i fylket kom en person bort til meg og sa følgende: «Åja, det er slik han ser ut den nye vegsjefen». Da måtte jeg svare med et lite smil: «Ja, han ser vel ut omtrent som vegnettet i fylket».

At ikke alt er like velpolert på vegnettet fikk jeg oppleve allerede om kvelden samme dag som jeg begynte. Da var jeg med på et stort folkemøte ute i Averøy kommune. Møtet tok for seg utbedring av fylkesvegnettet. Jeg fikk oppleve en engasjert lokalbefolkning som fortalte om bygda si og næringslivet som blomstret. Sentralt stod ønsker om både forsterkning av veger og bruer, men de framhevet også sterkt behovet for å ta vare på de myke trafikantene. Slik fikk jeg raskt et innblikk i tilstanden på fylkesvegnettet og det store standard-spranget som er mellom riksveger og fylkesveger.

Andre arbeidsdagen ble så mitt første møte med de politiske styringsdelene i fylket. Da var det møte i fylkets samferdselsutvalg. Her bar det rett inn i behandling av Todalsvegprosjektet. Jeg visste knapt noe om Todalsfjorden. Mine kunnskaper vart stort sett vage minner fra julehefter i barndommen. Knut, Steinar, Larris og Sterk-Ola Bakken og en kobling til Todalen gjennom tegneserieforfatteren Leif Halse. Ja, ja. Ved hjelp av gode støttespillere på vegkontoret gikk det greit.

Senere har jeg møtt det nye fylkestinget i Geiranger og blitt bedre kjent både med politikere og administrasjon hos fylkesmannen og fylkesrådmannen. I tillegg har jeg truffet de fleste ordførerne i fylket. Slik har jeg fått relativ god kunnskap om mennesker og aktiviteter rundt omkring.

Tredje arbeidsdagen min ble jeg oppringt av en av beboerne i Osmarka. Bygdefolket var strålende fornøyd med 10 km fast vegdekke på riksveg 665. Så de ville gjerne spandere en liten matbit på arbeiderne på vegen. Slikt varmer og forteller om hvor stor pris folk i distriktene setter på våre tiltak. Noen meter asfalt regnes ikke som noen stor begivenhet i sentrale strøk. For de som har levd et liv langs en gjørmete og dårlig farbar veg, representerer asfalt en ny epoke i livet. Så vegfesten i

Osmarka ble en flott første kontakt med arbeidskollegaer og vegbrukere ute på vegnettet.

Slik har arbeidsdagene rast av gårde. Kontaktmøter, arbeidsplassbesøk, et og annet møte i Oslo, vegplan, budsjettarbeid. Ja, uka er nesten gått før den begynner, og da har det også vært godt med en tur hjemom i Bodø.

Da jeg begynte som ny vegsjef fikk jeg mange hyggelige hilser. En av disse hilsenene var noen ord fra en pensjonert vegsjef i et annet fylke. Han skrev følgende til meg:

*«Jeg ønsker deg alt godt i den artigste, mest spennende og utfordrende jobb som kan tenkes!»*

Han skrev dette ut fra egne erfaringer som vegsjef i et distriktsfylke i mange år. Jeg som bare har vært vegsjef i kort tid og opplevd så mye allerede. Hva har jeg ikke foran meg?

Med dette ønsker jeg alle en riktig god jul og et godt nyttår.

Hilsen  
*Karl*  
Karl





Bygdefolket på Osmarka inviterte til bygdafest og takket for ny veg. Prosjektleder Jakob Engeseth (midten) og arbeidslaget fikk overrakt blomster.

# Bygdafest for ny veg

På takkefesten bygdefolket på Osmarka i Gjemnes kommune stelte i stand for anleggsfolkene og vegplanleggerne, var det jubelen over hva bygda hadde fått og ikke nye vegkrav som rådde grunnen.



Arbeidet med vegen pågikk til siste slutt.

Takkefesten, jubelen og den smakfulle trakteringa de rundt 60 gjestene tok del i, gjaldt 11 km ny riksveg gjennom bygda, og at et gammelt folkekrav endelig var innfridd. Nesten, da....

For fortsatt står det igjen noen kilometer ny veg før Osmarkavegen, fra Angvik over Osmarka til Istadkrysset på riksveg 665, ligger ferdig. Med vegutbygginga i Osmarka forsvant samtidig flere flaskehalsar. Den beryktede Aspåbakken er borte. Det samme er de like beryktede Småliene. Skrekkehistoriene om turister, fastboende, yrkessjåfører eller tilfeldige reisende som enten kjørte seg fast i snøen vinterstid på smal veg, eller enda verre, opplevd at bilen sank godt fast i gjørma i teleløsinga og ble stående til en gardbruker med traktor forbarmet seg over stakkarren, er mange.

Hva har så bygdefolket fått istedet for den smale riksvegen med grusdekke, farlige bakkertopper, uoversiktlige og overraskende svinger. Den smale vegen, gjørma, de uovervinnelige bakkertoppene og de knappe og overraskende svingene er erstattet med ny riksveg av høy standard og med gulstripe, og dimensjonerende fart på rundt høyeste tillatte fartsgrense her i landet.

Da var det kanskje ikke så rart at følelsen var spesiell og sinnet svært lettet for en av vegforkjemperne da han dagen før takkefesten satte seg på sykelen for å komme tett inn på nyvegen og riktig få nærkontakt med asfalten. – En gammel drøm er gått i oppfyllelse. Da jeg tok turen kom det over meg at dette må være noe av det største vi har opplevd i bygda, kunne han fortelle forsamlinga.

Ordfører Nils Martin Sæther var ikke snauere i sin glede da han sa: – Jeg synes det er spesielt trivelig at det er bygdene rundt vegen som gir uttrykk for at de er glade for den.

Oppsynsmann Magne Nauste forteller at det gikk nærmere to år før den drømmen ble oppfylt.

– Det er like moro for oss som har bygd vegen å bli satt pris på på en slik måte, som det må være for bygdefolket å oppleve at vegen ligger ferdig. I mine mange år i Statens vegvesen har jeg kun en gang tidligere opplevd at det er blitt stelt i stand fest for oss. Det var forøvrig også i Gjemnes kommune, på Brubæk. Den gangen fikk vi rømmegrøt, forteller Magne Nauste.





## Riksveg 9 Innfjorden–Søvika: **VAKKER VEGSTREKNING**

Parsellen Innfjorden–Søvik på riksveg 9 ble fredag 13. oktober markert ferdig ombygd til god stamvegstandard. Prosjektet hadde en kostnadsramme på 12,8 millioner kroner. Sluttsummen ble 11,2 millioner.

Etter at fyllingene av masse fra Innfjordtunnelen var fullført i 1991, startet arbeidet med parsellen Innfjorden – Søvik opp igjen 16. november 1994.

Utsiktene med bevilgningen gjorde at vi startet opp meget forsiktig. 23. mars 1995 var det klart at vi fikk beholde bevilgningene (9,2 mill. kr for 1995).

Parsellen er kostnadsberegnet til 12,8 mill. kr.

Etter planen skulle parsellen vært fullført våren 1996, men etter forsering i høst ble anleggs-arbeidene ferdige i løpet av uke 41.

Vegens lengde er 3550 meter. Den er bygd etter stamvegstandard det vil si 8,5 meter total vegbredde (to kjørefelt hver på 3,25 m + 1,0 m skulder på hver side).

Kurven på Søvikneset har en radius på 180 m og den største stigningen på vegen er 27,5%.

Detaljplanen ble godkjent 19. desember 1990.

Total utfylling av masse er i størrelsesorden ca. 200.000 m<sup>3</sup>.

Per-Arne Gjerde

### *Automatisk tunnelprofil-måling*

At trailere og andre store kjøretøy kiler seg fast i tunneler med varierende profil er et kjent fenomen i Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Nordland. Firmaet Blom AS i Bergen har utviklet en automatisk profilmåler, som gjør registreringsarbeidet av tunnelenes høyde og bredde mye enklere. Måleutstyret plasseres på en bil som kjører med hastighet 2 km/t. Hastigheten er lav for å få flest mulig målepunkter. Bilen må kjøres i begge retninger, men når det er snakk om å fastsette maksimum høyde i tunnelen, må det kjøres to ganger nær senterlinjen. I løpet av en time fastsettes maksimum og minimum høyder, og uttegningen kan være hos vegkontoret i løpet av en uke, skriver «Våre Vegger»



# Grunnborerer for tunnel under Oslo havn

Det forberedende arbeidet med kjempeprosjektet, som skal binde Oslotunnelen sammen med Ekeberg tunnelen i hovedstaden, er godt i gang. Svært sentralt i dette arbeidet er grunnborene fra Møre og Romsdal. Prøvene som ble hentet opp i fra sjøbunnen vil gi svar på mange ubesvarte, tekniske spørsmål som vurdering og beskrivelse av fundamenteringsprinsipp og andre geotekniske forhold.



Odd Einar Risan (t.v.) og Bergsvein Skjølsvik sitt arbeid er av uvurderlig betydning for byggherren.

Midt ut på Oslo havn, på ei lita trefflåte ikke større enn 3 x 4 meter, treffer vi grunnborene Odd Einar Risan og Bergsvein Skjølsvik. På land ledes arbeidet av Arvid Talset.

– Det er mange hensyn å ta. Båttrafikken og et svært forurenset havnebasseng er ikke nettopp det arbeidsmiljøet vi ønsker oss mest, sier de tre.

Senketunnelen til 1,2 milliarder kroner blir bygd for å lette trafikkavviklingen rundt Oslo sentralbanestasjon, for å bedre adkomsten til den nye hovedflyplassen på Gardemoen og ikke minst av hensynet til miljøet i Gamlebyen. Planene viser at E-18 føres under Bjørvika og knyttes til riksveg 4 i et eget kryss. Løsningen sikrer stor frihet i utviklingen av byfunksjonene, med gjenåpning av Akerselva og tilgang til sjøkanten for Oslos befolkning.

Men som alle større utbyggingsoppgaver, må også dette prosjektet gjennom en forberedende fase.

Og det er nettopp på dette stadium at grunnborene fra Møre og Romsdal sin innsats er

av uvurderlig betydning for byggherren. Det var flere som ville ha jobben. Veglaboratoriet, som har det overordnede ansvaret for grunnundersøkelsene, ga altså oppdraget med å utføre sjøboringene til Møre og Romsdal.

Boringene på land blir utført av Statens vegvesen Akershus.

– Framdriften er god. Vi startet arbeidet 20. oktober, og regner med at oppdraget vil ta seks uker. Det betyr at vi ikke vil være ferdig før helt i slutten av november. Oppdraget konsentrerer seg innenfor det indre havnebassenget. For den som er kjent i Oslo kan vi fortelle at vi arbeider i området Bjørvika, Bispevika og Sørenga. Oppdraget går ut på å gjøre totalsondering på sjøsida. Det betyr all sjøboring. I denne sonderingsrunden skal vi bore 106 hull ned til kote -45. Konkret skal vi ta prøver av og undersøke løsmassene og fjellet på havbunnen, forteller Arvid Talset, som sammen med arbeidskameratene Odd Einar Risan og Bergsvein Skjølsvik utgjør en erfaren trio.

På bunnen av hovedstadens havnebasseng skjuler det seg helt sikkert et stykke viktig byhistorie. Området hvor tunnelen blir bygd var en viktig innfallsport til byen, med de bosettinger som grodde opp rundt utløpet av Akerselva. Sett med historiske øyne dreier dette området seg om middelalderhovedstaden gamle Oslo og renessansebyen med Kvadraturen og Akershus festning. Kommunedelplanen, for denne delen av hovedstaden, anbefaler at strekningen Aker Brygge til Middelalderbyen på sikt bør opphøre som trafikkhavn og bli en opplevelses- og miljøhavn.

– Fundamenteringsforholdene i hele området virker ugunstige med



-Arbeidsforholdene blir mange ganger bedre når vi tar i bruk denne flåta, sier Bergsvein Skjølsvik.





Midt ut på Oslo havn arbeider Odd Einar Risan og Bergsvein Skjølsvik. Arvid Talset leder arbeidet på land.

store dyber til fjell. Mektige lag med leire medfører at oppfyllinger eller andre tilleggsbelastninger lett vil gi betydelige setninger. Løsmassene er flere meter dype. Jeg er ikke i tvil om at vi kan finne mye spennende på havbunnen om vi brydde oss om å lete, men det er ikke så mye spennende vi får på boret. De øverste løsmassene består av 3-5 meter forskjellige masser, og noe sprengstein. Videre består grunnen av forskjellige typer leire og slam. Dybden til fjell i området vi borer er 15 til 55 meter. Forurensingen av havnebassenget er betydelig. Restriksjonene er strenge, og vi må passe oss for å komme for mye i kontakt med tungmetall; bly og kvikksølv når vi tar opp løsmasse og fjell til analyse.

– Ellers flyter det masse rart i overflata, som jeg ikke skal beskrive nærmere. Imidlertid ser vi mye fisk i sjøen. Det som overrasker, er at det hopper og spretter mye blankfisk rundt flåta vår. Likevel, kan jeg ikke tenke meg å gjøre det samme mange gjør her nede; å stå kailangs med fiskestanga og håpe på at fisken biter, sier Odd Einar Risan.

Arbeidsforholdene på flåta var

ikke de beste, savnet etter «Laban» var tydeligvis stort. Men den gamle treflåta skulle byttes ut med ei større og mange ganger stødigere flåte. På denne skulle nødvendig utstyr monteres.

– Det blir bedre når vi får flåta fra Oslo havnevesen. Det eneste «aber» må være at den er såpass stor at det vil bli vanskelig å manøvrere den. Men, det går nok. Hadde vi hatt «Laban» ville jobben blitt enklere, og vi ville kanskje ha gjort den raskere.

– Selv om trafikken på havna til tider kan være stor, går det likevel

bra. Vi er hele tiden i kontakt med Havneshjefens vaktentral, sier Bergsvein Skjølsvik.

– Oppdraget har gått helt etter planene. Men litt erfaring har vi nå skaffet oss etter mange lignende oppdrag andre steder i landet. Framdrifta er så god, at vi faktisk arbeider fortere enn planleggerne, sier Arvid Talset, Bergsvein Skjølsvik og Odd Einar Risan før de setter kursen fra land og ut på den vesle flåta midt i Oslo havn med «Danskebåten» som nærmeste nabo.

Den nye traktoren klargjøres for bruk.







Det er store dimensjonar over den nye verkstadvogna. Trekkvogna er ein Iveco Magirus med 320 hk. Boligdelen (foran) og verkstaddelen er bygd opp på ei brukt containertralle.

- Dette er bra. Vi har fått ei verkstadvogn vi vil verte nøgde med. Vogna er på alle måtar godt utstyrt, så no er det berre å sette i gang seier Terje Nordli og Anders Bergem ved verkstaden på Årø.

- Vi mangler mykje utstyr i verkstaddelen, men når det er på plass blir dette kjempebra, seier Terje Nordli.

# Den nye verkstadvogna er på vegen

Etter mykje om og men og fleire utsetjingar kunne dei to nyleg ta den nye verkstadvogna i augesyn.

- Er ikkje dette eit vakkert syn. Det som er moro er at dei tilsette på verkstaden på Årø har gjort så mykje av arbeidet. Det er ikkje mykje arbeid vi har sett bort til andre.

Det går heilt sikkert mange verkstadvogner rundt om i landet, men eg er ikkje så sikker på om det går så mange av dette slaget, seier Anders Bergem.

Han har hatt det overordna ansvaret for den nye verkstadvogna, som erstattar vogna frå 1974. Den gamle vogna har på alle vis gjort nytta si. Den var rett og slett utslitt, etter å ha farta land og strand rundt i 21 år.

- Når vi først skulle bygge ny vogn var det fleire omsyn vi måtte ta. Butilbodet for dei som skal bruke den måtte betrast. Det samme måtte verkstaddelen. Vidare vart det viktig å gjere bruken så lett som mogeleg. Sjølv om det tok noko tid før vogna

vart ferdig, er eg sikker på at dei som skal bruke den vil verte godt nøgde med resultatet, seier Anders Bergem.

Trekkvogna er ein 1986 modell Iveco Magirus tippbil. Den har 320 hk, 10 sylindra luftavkjølt motor og 4 x 6 hjul. Den gjekk tidlegare i Surnadalsområdet. Vidare er den utstyrt med ein radiostyrt Palfinger hydraulisk vinsj med lang rekkevidde.

Bolig- og verkstaddelen er bygd på ei containertralle. Fordelen med denne løysinga er mellom anna den lave lastehøgda bak. Verkstaddelen er ein 20 fot stor og godt isolert kjølecontainer. Boligdelen er eit åtte meter langt, spesialbestilt letthus frå Rindal. Her finn du romsleg soveplass til to. Det er mogeleg å utvide til tre soveplassar. Ein godt utstyrt og romsleg kjøkkrok, god spiseplass og ein salong er det plass til i boligdelen. Vidare er vogna utstyrt med dusj og wc, noko ikkje den meir enn 21 år gamle vogna hadde.

- Det er klart vi no får det arbeidsmessig mykje betre, samstundes som trivselen vil verte større når vi er ute på jobb. No ser vi berre fram til å kome i gang, seier Terje Nordli, som sjølv har ein ikkje så liten finger med i det arbeidet som er gjort på den nye verkstadvogna.

Ein av fordelane med containertralle er at lastehøgda vert låg.

Det er godt med plass i boligdelen. Her finn vi soveplass for to, kjøkkrok, spiseplass og salong. Bak i boligdelen finst dusj og klosett.



Sammensmelting av flere miljø gir:

## «Fin kvalitetsblanding»

- Sammensmeltinga av driftsfolk og biltilsynsfolk må føre til at trafikantene merker forbedringer. Vi må bli mer opptatt av å utnytte det vegnettet vi har, og i framtida må vi bruke midlene på en enda synligere måte. Jeg håper videre at den omorganiseringa vi har gjennomført, ved å skille produksjon i en avdeling og trafikk i en avdeling, også vil føre til trafikantene merker forbedringer på vegen.

Dette sa mellom annet trafikkdirktør Nils-Erik Bogsrud i Vegdirektoratet i sin hilsen til deltakerne på Trafikkavdelingas første fellesmøte. Det var lagt til Union Hotel i Geiranger i oktober. Møtet ble på alle måter meget nyttig i arbeidet med å sveise sammen forskjellige kulturer og for å gjøre gammelt biltilsyn, gammelt vedlikehold og deler av tidligere planavdeling til et sammensveiset team – til en avdeling.

Nettopp samarbeid var det vegsjef Karl Melby pekte sterkest på under åpninga av fellesmøtet. På sin lune, særegne måte billedgjorde han sammensmeltinga av flere kulturer med disse ordene:

– Det største historiske fremskritt som er gjort i mennskekulturen var da vi lærte å dele byttet, eller lærte å samarbeide. Det nye Vegvesenet må preges av samarbeid både innad og utad. Vi må basere oss på å finne løsninger og ikke konflikter. I vår hverdag står vi overfor store utfordringer, og vi vil etter hvert oppdage at det vil bli et stadig sterkere krav om at vi må få mest mulig ut av samfunnets penger, sa Karl Melby.

Trafikksjef Arne Johnsen var ikke i tvil om at omorganiseringa av etaten var nødvendig, og at den kom på et riktig tidspunkt.

– Vi må ikke betrakte omorganiseringa som en øvelse, og ferdig med det! Vi skal følge Stortingets forutsetning. Avgjørende for hvordan vi skal klare oss, er òg om Det nye Vegvesenet blir en like god

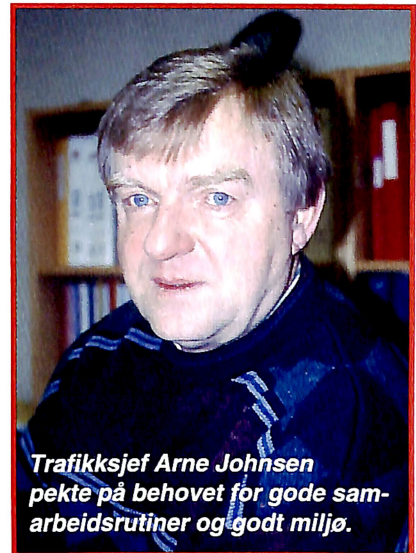
arbeidsplass med det samme gode miljøet vi kjenner. Valget er ikke så skrekkelig vanskelig. Jeg tror vi skal få et godt miljø i avdelinga.

I sine ord til trafikkavdelinga sa produksjonssjef Andor Wicken at egendrift ikke er et mål i seg selv. Også produksjonssjefen pekte på at samarbeid mellom avdelingene er en nødvendighet om vi skal innfri kravet fra samfunnet «utenfor» om bedre og mer effektiv drift.

– Vi må bygge veg slik at samfunnet rundt oss blir fornøyd. Det ligger vel til rette for ei produksjonsavdeling i vegvesenet. Omorganiseringa er ikke endring av oppgavene, de er de samme. Men vi må kanskje også bli nødt til å satse der vi er dyktige og bygge ned på områder der vi ikke er så dyktige, sa Wicken.

Trafikkdirktør Nils-Erik Bogsrud brukte mye av sin tid på utfordringene som venter med bakgrunn i sammensmeltinga av ulike kulturer, nytten av å kunne snakke samme språk under samme tak og på nødvendigheten og nytten av samarbeidet vegkontor – Vegdirektorat.

– Faglige «på-tvers»-vurderinger innenfor trafikkfeltet er noe av hovedbegrunnelsen bak omorganiseringa. Vi må etablere gode samarbeidsformer og samarbeidsrutiner mellom hver enkelt av oss og mellom avdelingene, og mellom vegkontoret og Vegdirektoratet. Vi må bruke tid på å stille krav til hverandre og få større bredde i våre vurderinger. Ikke minst må vi være



Trafikksjef Arne Johnsen pekte på behovet for gode samarbeidsrutiner og godt miljø.

troverdige i forhold til den jobben vi skal gjøre, sa Bogsrud som pekte på viktigheten av at det ble etablert et godt og varig samarbeid mellom trafikkavdelinga og produksjonsavdelinga.

I sitt innlegg nevnte han spesielt utfordringene i forhold til EØS-kontrollen, og utfordringene som venter etter 1998 når personbilene blir underlagt samme kontroll. Han trodde sammensmeltinga av driftsfolk og biltilsynsfolk ville føre til at det ble funnet fram til gode og fine samarbeidsformer som i neste omgang resulterer i bedre framkommelighet og sikkerhet for den enkelte vegbruker.

Trafikkdirktøren trodde ikke at noen kan regne med mere midler til vedlikeholdsoppgaver i årene framover.

– Vi har mange og store tunneler som krever vedlikeholds- og driftsmidler. Skulle vi i årene framover ikke få flere midler er det bare to utveier, enten å redusere vedlikeholdsstandarden på det lavtrafikkerte vegnettet, eller redusere dekkelegginga.

Hva kan vi gjøre dårligere?

Han avsluttet sitt innlegg med å hevde at tiden er inne for å avklare Statens vegvesen sitt ansvar i forhold til kollektivtrafikken.

– Jeg tror at tiden etter hvert vil bli moden for at Statens vegvesen kan komme inn med et sterkere totalansvar for infrastrukturen, sa Nils-Erik Bogsrud.



# ENNÅ LANGT TIL MÅLET!



Stig Seljeseth (t.v.), Ruth Myklebust, Leiv Heggstad, Anne Rita Klock og Harald Dragset har forskjellige oppfatninger i nødvendigheten av omorganiseringa og om vi har lyktes så langt i prosessen.

**Trafikksikkerhetsarbeid, godt samarbeid på tvers av gamle avdelingslinjer, romslige budsjett for trafikkretta vedlikehold, nytenking og frigjøring fra det gamle Vegvesenet er noen av utfordringene som venter i Det nye Vegvesenet, mener fem «nye» kollegaer i trafikkavdelinga. Videre nevnes pålegg om å utføre flere oppgaver bedre uten tilføring av nye ressurser, og at det blir oppnådd aksept for at «ferja er en del av vegen» som andre oppgaver og utfordringer i årene fremover.**

Oppsynsmann Stig Seljeseth fra tidligere T-5, Anne Rita Klock fra det gamle biltilsynet Ålesund, Harald Dragset, tidligere vegmester i T-7, avdelingsingeniør Ruth Myklebust fra den gamle planavdelinga og økonomisk førstekonsulent Leiv Heggstad, som har tatt skrittet over fra administrasjonsavdelinga, har alle forskjellige syn og oppfatninger av hvilken utfordring som er den største for den enkelte tilsatte og samlet for trafikkavdelinga i Det nye Vegvesenet.

Vi samlet de fem i en pause under fellesmøtet, stilte de nye kolleganene opp til fotografering og avkrevde svar på flere spørsmål vi

mener kan være sentrale i den videre prosessen.

På tross av forskjellig bakgrunn, ulikt antall år i etaten og helt ulike forventninger er likevel omkvedet at den viktigste og alt overveiende oppgaven er å få til integrering av gammelt biltilsyn, gammelt vedlikehold og deler av gammel planavdeling på en raskest og mest mulig smertefri måte.

På fellesmøtet i Gerianger ble det ellers flere ganger understreket at trafikksiden i den nye organisasjonen skal medvirke til en styrking og større synliggjøring av etaten sitt trafikksikkerhetsarbeid. Men for at disse målene skal nås, er det flere forutsetninger som må innfris.

Og et naturlig spørsmål i denne sammenheng til de fem, var da også;

– Har du funnet deg til rette i den nye organisasjonen?

Selv om alle fem svarte ja, var det likevel noen betingelser forbundet til svarene. Det ble påpekt at å bruke tid på å omstille seg og å finne sin plass i den nye organisasjonen og samtidig bruke tid på å finne til gode samarbeidsrutiner, muligheten til å påvirke resultatet og integrering av fagmiljøene på distriktsnivå, er nødvendige for å lykkes.

– På trafikkstasjonen i Molde er det ikke plass til å ta imot flere med-

arbeidere. Å sitte på forskjellige steder, er ikke akkurat noen ønskesituasjon i forhold til det nære samarbeidet det er lagt opp til, sier Stig Seljeseth.

Harald Dragset sier han ikke føler at hans arbeidsituasjon i øyeblikket er like givende og inspirerende som han opplevde i rollen som vegmester. Dette begrunner han mellom annet med at han har mindre anledning til påvirke det endelige resultatet og hvordan arbeidet skal utføres på en mest mulig effektiv måte.

Det er kanskje ikke så uventet at de mest utdypende svarene på spørsmålet om omorganiseringa har gitt likestillingsarbeidet et puff framover, eller om Vegvesenet har blitt et enda mer «mannsvesen», kommer fra Ruth og Anne Rita.

De tre av det sterke kjønn konkluderer med at de ikke har merket noe til kvinnes frammarsj i Det nye Vegvesenet.

– Likestilling har vært et «ikke-tema» i omorganiseringa. Kanskje dette kommer av at vi stort sett har flest menn som er kvalifisert til de tradisjonelle mannsyrkene. For å kunne oppnå bedre likestilling må vi for det første få flere kvinner med samme utdanningsnivå som menn. Deretter må de opparbeide seg relevant praksis på linje med mannfolka i etaten, svarer Ruth.

– Likestilling i etaten er et gullkanta ord uten innhold. I vedtak etter vedtak omkring emnet sies eller skrives det gjerne at, «alt skal legges til rette for.....».

Konkrete eksempler fra alle positive vedtak savnes. Vegvesenet blir mer og mer et mannsvesen, mener Anne Rita.

– Hvordan opplever du integreringa av gammelt biltilsyn, gammelt vedlikehold og deler av gammel

planavdeling?, var et annet spørsmål vi ville ha svar på.

– Det er tre forskjellige kulturer som møtes. Vi har stort sett de samme målene for arbeidet vi driver med, men vi har forskjellige roller. Samarbeid krever litt nytenking, mener Ruth.

– Integrering av biltilsynet i den nye trafikkavdelinga har så langt vært beskjeden. Samarbeidet knyt-

– Har ikke opplevd dette enda!

En av våre fem mener at omorganiseringa ikke var nødvendig. Harald Dragset utdyper svaret på spørsmålet slik:

– Vi har i flere omganger over flere år opplevd noen omorganiseringer. Med dette mener jeg at vi hele tiden har tilpasset oss endringene i samfunnet rundt oss. Samarbeidet mot planavdeling og anleggsavdelinga var svært godt, iallefall på Nordmøre. Samarbeidet med biltilsynet, i den grad det var nødvendig, var også bra.

Leiv Heggstad har motsatt oppfatning. Han sier at i en stor etat under stadig forvandling, vil det være helt nødvendig å vurdere organiseringa.

Han får støtte i sin oppfatning av Ruth, som sier at kravet om å skille produksjon og forvaltning gjorde omorganiseringa

nødvendig.

– Det gamle Vegvesenet sin organisasjon ville fått problemer framover med å innfri kravet om troverdighet, som i stadig sterkere grad stilles til offentlige etater.

– Omorganiseringa er et resultat av en politisk beslutning. Visse endringer var sikkert nødvendig. Når noen mener at tingene fungerer på riktig måte, har man tradisjon for at det er bunnen av hierarkiet som må omorganiseres. Det positive denne gangen, er at man har valgt å gjøre noe helt i toppen, framholder Stig.

Imidlertid var det ett spørsmål som hadde et svært sammenfallende svar. Det fikk vi på spørsmålet om vi er blitt en bedre etat.

– Det vil bare fremtiden vise, var svaret, kort og greit.



Selv om likestillingsprosessen ikke er kommet langt nok i Det nye Vegvesenet, tar vi med dette bildet bare for å vise at innslaget av det «svake» kjønn i Geiranger var sterkt.

tet opp mot produksjon har hittil vært av beskjeden karakter, framholder Harald.

– Integreringa av gamle avdelinger i ny trafikkavdeling er hos oss ennå i startfasen. Ellers viste fellesmøtet i Gerianger at «familien» er blitt større. Men hvordan denne «familien» skal fungere gjenstår å se, sier Anne Rita.

– Foreløpig har det blitt mest kontakt mot gammelt biltilsyn. Samarbeidet halter ennå noe. Men det vil rette seg etter hvert, og jeg ser positivt på at ulike kulturer går sammen og samarbeider mot et felles mål, sier Stig.

Det mest presise og korteste svaret hadde Leiv.



## Nytt hovudvegssystem på Solevågseidet gir betre trafikkflyt og:



*Skulevegen for dei yngste var vanskeleg før og under anleggsarbeidet. Per Egil Flaten er opptatt av at alle skal ferdast trygt i trafikken, og dagleg har han gitt dei yngste ei hjelpande hand på veg gjennom anleggsområdet.*

# Trygger kvardagen for dei yngste

– Sjølv om trafikken på det nye hovudvegssystemet over Solevågseidet vart satt på i år, vil vegen ikkje liggje ferdig før ein gong ut i 1997. Nyvegen fører med seg ein ny kvardag for alle trafikantgrupper. Nokre utfordringar har vi møtt på under vogs. Dei største har vore dei av bilførarne som ikkje nett er av den mest omsynsfulle arten i trafikken, seier oppsynsmann Arne Leikanger.

Den nye riksvegsparsellen 9/61 over Solevågseidet i Sula kommune like utafor Ålesund, er med ein høg årsdøgntrafikk ein av dei meir trafikkbelasta vegstrekingane her i fylket. Det viktige vegkrysset, som bind søreluten av Møre og Romsdal saman med resten av fylket, har i alle år lagt der til irritasjon og ergelse og vore en prøveklut for travle trafikanter og ei utfordring for vegingeniørane. For det er klart at når all trafikk til dei store skulesentra i Ørsta/Volda-området og

vidare ut av fylket og all trafikk til nokre av dei store industri- og fiskerikommunane Hareid, Ulstein og Herøy må gjennom dette viktige knutepunktet, vil trafikken korke seg på den mest hektiske tida av dagen.

– Å byggje ny veg er i seg sjølv ei utfordring. Vi har møtt på nokre av dei her her. Den største utfordringa er at vi arbeider midt i trafikklinja, med dei farer det fører med seg. Ei anna har vore skuleungane. Vi har forsøkt å lage eit mellombels samband for å få

ungane trygt fram og tilbake til skulen. Det er elles gjort mange mellombelse tiltak og løysingar for å sikre god flyt og sikker avvikling av trafikken. Eg trur vi har lagt stor vekt på å sikre anleggsområdet for gåande, både for å hindre uhell forårsaka av eiga drift og for å hindre trafikkuhell. Dei fleste bilførarne er omsynsfulle, men kvar dag ser vi dei som ikkje er det. Og det er dei bilførarne, som ikkje viser omsyn for medtrafikantane og for oss som har arbeidsplassen vår



ute på vegen, som skaper dei farlege situasjonane. Trafikken har nok vore den største hemskoen, meiner Arne Leikanger.

Det nye hovudvegssystemet over Solevågeidet til ferjestadane Solevågen og Sulesund, vil koste 39 millionar kroner når anlegget ligg ferdig om halvanna år. For desse millionane vert det bygd totalt 3 km ny riksveg, 1,5 kilometer gang-og sykkelveg og 300 meter tilstøtande veg. Vidare vert det bygd to bruer, kvar på 22 meter lengd, 3000 meter med med kabel-/kloakk- og vatngrøft samt ein god del meter forstøtningsmur i betong og gråstein.

– Anlegget delte vi inn i tre parsellar. Det aller meste av arbeidet har gått føre seg i eigenregi, men med innleigde maskiner. På anlegget er vi no 6-7 gulkledde. Parsellen frå houvdkrysset til oppstillingsplassen for ferja til Festøy er lyst ut på anbud. Kven som får den jobben, veit ingen no.

– Delar av nyvegen, frå Eidskrysset langs Storevalen mot Vegsund, vil gå nokre meter lågare men parallelt med den gamle. Eg

*Oppsynsmann Arne Leikanger har hatt ei sikker hand om anleggsdrifta. Her i samtale med eit par av arbeidarane.*

snakka litt om utfordringar tidlegare. Ei anna stor utfordring har vore høgdeforskjellen mellom gamal og ny veg, med dei reint arbeidsmessige utfordringane vi har møtt. Høgdeforskjellen mellom gammalt og nytt kryss her på Solevågeidet vert heile 7 meter. Det er mykje!

– Eg er heilt sikker på at når anleggsarbeidet er slutt og det nye hovudvegssystemet ligg ferdig, vil alle trafikantgrupper møte ein ny kvardag til det beste for alle – kanskje til det aller beste for dei yngste blant oss, undrer ein travelt opptatt oppsynsmann Arne Leikanger.



*Det nye krysset på Solevågeidet vert senka inntil syv meter. Den nye løysinga gir betre trafikkavvikling og flyt, og trafikktryggleiken vert betre.*







Fin ramme omkring Eivind Vollset sin avskjedstilstelning:

# Møtt med gavedryss

Tidlegare vegsjef Eivind Vollset blei møtt med eit gavedryss av dei aller mest sjeldane da vegkontoret tromma saman til avskjedstilstelning for han i september. Vegdirektør Olav Søfteland, fylkesordførar Grete W. Bjørlo, assisterande fylkesmann Kjeld Brecke, MRF-direktør Olav Smørdal, pensjonistar og tidlegare kollegaer, tillitsvalde frå organisasjonane, tilsette på vegkontoret og hans næraste medarbeidare frå dei 11 åra han var vegsjef helste fylket sin aller fremste og kjente vegmann denne dagen.

Ramma om avskjedstilstelninga var den aller beste. Tilsette og gode kollegare innanfor og utanfor egne rekkjer, var sjølv sagt til stades. Eivind Vollset sin aller, aller næraste

te medarbeidar gjennom meir enn 40 år som vegmann, kona Liv, var den som satt nærast han under avskjedstilstelninga på Hotell Alexandra.

Det var vegkontoret sitt eige songkor, «Vegvalsen», dyktig leia av Atle Bell, som trakk opp stemninga. Med sjølvlagde, morsomme tekstar fulle av poeng og hendingar frå Eivind Vollset si tid som vegmann, bunde saman av fine tona, fekk sangkoret raskt fram det gode humøret og smilet hos kvar ein skild i salen. Når så morromannen og kåsøren Arild Hoksnes fekk frie tøyler til å herje fritt med etaten vår og det vi står for, vart det ikkje fritt for at latteren runga gjennom spisesalen. Med velvalde formuleringar, eit

godt ordspell, litt fri historieomskriving ispedd noko sant og noko usant tok han vegvesenet fleire gonger på kornet.

Jo da, han får det sagt, den same Arild Hoksnes.

Sjølv sagt ble det bære fram mange helsingar og gaver frå medarbeidarar og samarbeidspartnarar innanfor og utanfor vegetaten. Tale-rekkja var lang, og orda Eivind Vollset fekk høyre var gode.

I sin helsing til vegsje-fen sa vegdirektør Olav Søfteland bl.a.: – Eivind Vollset har vore tilsett i Statens vegvesen i ei tid då bilsalet var rasjonert, men utbyggingsoppgåvene i eit kommunikasjonsmessig vanskeleg fylke var mange. Ein såg at mykje av trafikken ville bli overført frå sjø til land. I 1960 vart



Sangkoret «Vegvalsen» hausta applaus for morsomme tekstar og god song.



Dei tilsette på vegkontoret var med å lage ei fin ramme omkring denne dagen.

bilsalet fritt, og behovet for vegutbygging og vegvedlikehald auka sterkt.

Eivind Vollset har teke sin del av dei store utfordringane Statens vegvesen har fått. Han har vore ein interessert, iderik og ansvarsfull ingeniør med stor arbeidskapasitet. Han har lojalt stilt seg til disposisjon for dei krevjande arbeids- og lederoppgåvene Statens vegvesen har bydd på.

Eivind Vollset er ein vennleg mann ein alltid kan stole på. Han sparar seg ikkje. Han har vore ein nyttig mann for Statens vegvesen og det norske samfunn.

Paul Bølset, ein av Eivind Vollset sine aller næraste medar-

Ei av gåvene tidlegare vegsjef Eivind Vollset fekk, var denne minneboka. Boka, som var ein hilsen frå samtlige tilsette i Statens vegvesen Møre og Romsdal, fortalte mellom anna om viktige, store og banebrytande vegprosjekt som vart bygde under Eivind Vollset sine 11 år som vegsjef i fylket.

beidarar hilste frå kollegar på vegkontoret og tilsette i fylket elles. Han overrakte Vollset ein akvarell av Otto Nøst og ei minnebok over Eivind Vollset sine 11 år som vegsjef. Forutan at minneboka er den einaste som finst og gjev eit tilbakeblikk over kva som skjedde på vegsektoren i løpet av det siste tiåret, fant Eivind Vollset òg navnetrekket til samtlige tilsette i Statens vegvesen Møre og Romsdal i boka.

I sin helsing peikte Paul Bølset på at under Eivind Vollset sin vegsjeperiode har Møre og Romsdal vorte knytta saman gjennom fleire store og banebrytande oversjøiske og undersjøiske samband. Paul Bølset nemde òg spesielt kva Vollset hadde betydd for han som kollega og sjef, og kva Eivind Vollset hadde betydd for tilsette i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Paul Bølset, ein av Eivind Vollset sine aller næraste medarbeidarar, helste frå kollegaer på vegkontoret med å overrekke ein akvarell laga av Moldekunstnaren Otto Nøst.



Vegdirektør Olav Søfteland ønskte Eivind Vollset alt godt som pensjonist.



## Siste embedsgjerning

Eivind Vollset sin siste embedsgjerning var å opne Hessavegen i Ålesund. Det gjorde han fredag 29. oktober då han klipte snora og erklærte at vegen var kjørelklar. Den tidlegare vegsje-fen vår fekk god hjelp av Asbjørn Måløy, Gustav M. Flisnes, Johannes Giske, Leodulf Dahle og Kjell-Arne Slinning.

(Foto: Lars Brautehaug)







Her er julegåva til brukarane av riksveg 64:

# Ny bru over Bjørnevikstraumen

**Brua over Bjørnevikstraumen, flaskehalsen på riksveg 64, er snart historie. Forutan ny bru, nokre kilometer opprusta riksveg 663 i retning Farstad, gangvegutbygging, oversiktlege kryssløysingar og fleire kilometer ny riksveg 64 med fast dekkje, er den støyande og forurensande trafikken no lagt utanom busetnaden på Vevang i Eide kommune.**

Ein betre julegåve kunne ikkje trafikanter på riksveg 64 og folket på Vevang få. Sidan Atlanterhavsvegen vart opna i 1989, har støyande og forurensande trafikk ridd det vesle lokalsamfunnet som ei mare. Så stor var gleda over nyvegen, at folket like godt tromma saman til vegfest ein laurdag

ettermiddag etter at trafikken vart sett på delar av anlegget.

«Vevang vert no den finaste og beste plassen å bu på jorda. Vi må ferie oss sjølve, og feire at vegen er lagt utanom sentrum. Gamalvegen har nærast vorte gangveg etter at all biltrafikk

vart borte», kunne lokalpressa fortelje påfølgjande måndag.

Når den 110 meter lange Straumhaugbrua er køyreklar, forsvinn samstundes den vanskelege nedkøyringa, dei vanskelege svingane, den overraskande bakketoppen inn til den



Når den 110 meter lange Straumshaugbrua vert køyreklar, forsvinn samstundes den vanskelege nedkøyringa, dei vanskelege svingane og den overraskande bakketoppen inn mot den gamle brua.

smale, og for mange sjåførar, sjølve prøvestein på riksveg 64 – brua over Bjørnevikstraumen. Like overraskande som «julekvelden kjem på kjer- ringa» kvart år, har flaskehalsen kome på sjåføren – om han eller ho har vore lokalkjent eller ikkje. Straumshaugbrua vil, når ho er ferdig tett opp under julekvelden, føre trafik- ken rett fram og trygt over Bjørne- vikstraumen.

Straumshaugbrua er bygd i eigenre- gi, og er ei betongbjelkebru i fire spenn. Før brua er køyreklar, skal dekkje støypast ferdig og det skal monterast rekkverk.

Anlegget er elles for det meste ferdig på nordvest-sida av brua. Det nye vegkrysset med gangveg og vegarm mot Vevang vart ferdig asfaltert, mer- ka og skilta i oktober. For den som er lokalkjent, kan vi fortelje at trafikken no går i ein bue rundt samvirkelaget og busetnaden, og inn mot eit nytt T- kryss, riksveg 64/664 midt mellom postkontoret og Bjørnevikstraumen.

Vidare er det brukt vedlikehaldsmid- lar til å ruste opp og leggje fast dekkje på riksveg 664 mot baneanlegget til idrettslaget Bryn på Skotten.

Oppsynsmann Tor Inge Unhjem fortel at vidareføring av veganlegget frå Bjørnevikstraumen over Gaustad- myrane mot Ørjavik vil gå føre seg i vinter. På denne delen av anlegget vil det verte nytta masser som har lagt lagra etter byggjinga av Atlanter- havsvegen, som vart ferdig for seks år sidan. Ei strekning på omlag 1,0 km vil bli rusta opp og få fast dekkje. Samstundes vil det gå føre seg utbe- tring og tilknytting av Årsbogvegen til riksveg 64.

*Vegen går no i ein bue rundt samvirkelaget og utanom busetnaden.*



Torbjørn Røsberg, Bjarne Strand og Oddbjørn Bolli i ferd med klargjøring før dekkje vart støypt.



Det nye vegkrysset, riksveg 64/664 med gangveg og vegarm mot tettstaden Vevang vart ferdig asfaltert, merka og skilta i oktober.







## Ferjekaier:

# Mer vekt på utforming

Estetikk blir viktigere og viktigere på ferjekaiene våre. Kaiene kan aldri bli helt like, men målet er at trafikanten skal «kjenne seg igjen» når han kommer til ei ferjekai.

– Enkelte steder er det lett å bli forvirret for den som skal ta ferja og ikke er lokalkjent, sier Leonhard Dahl.

Dahl sitter sentralt i arbeidet med samordningen av de rundt 250 ferjekaiene her i landet. Han forteller at hydraulikken skapte en revolusjon for ferjekaiene på 60-tallet. Senere har vi fått en standardisering av ferjekaibruene, med åtte ulike størrelser. Bredden er fra 4,5 til 9 meter, og lengden er 12-15 og 18 meter. Like-dan er den elektriske styringen og det hydrauliske systemet samordnet, slik at en ferje fra ett fylke i prinsippet skal kunne trafikkere et hvilket som helst innenlandssamband i landet.

Nå står landsida for tur. Det gjelder biloppstillingsplassen som skal gjennomgå en slags standardisering. Når det er ferjer med opptil 50 biler, mener ferjekaiutvalget at det er mest praktisk

med oppstilling av biler i en rekke. Er det større ferjer, skal det i utgangspunktet være oppstilling i flere filer. Men her vil det alltid være lokale variasjoner, for det finnes knapt ett sted der terrenget er helt likt.

– Det viktigste er at bilisten straks skjønner hvor han/hun skal stanse for å vente på ferja, sier Dahl.

I tillegg legges det stadig mer vekt på det estetiske ved utformingen av ferjekaiene våre. Ferjekaiene er nemlig ikke bare et sted der bilen venter på ferja, men også et sted der de som sitter inne i bilen skal ha det bra i ventetida. Stikkord er beplantning, benker, kiosk, sanitæranlegg osv. slik vi allerede ser det på enkelte av ferjekaiene våre i Møre og Romsdal.

### HAR VOKST OPP MED FERJEKAIER

Leonhard Dahl (58) kan ikke skryte av så mye formell utdannelse, men han er kanskje den her i landet som kan mest om ferjekaier. Ingen ferjekaier er helt like, og lang, praktisk erfaring er en god ballast å ha med seg når nye utfordringer trenger seg på. Ingen problemer er uløselige for Dahl og karene hans.

Lønna er et speilbilde av utgangspunktet: Dahl henter 2/3 av lønna fra vegkontoret i Møre og Romsdal og 1/3 fra Vegdirektoratet. Møre og Romsdal er nemlig tillagt oppgaver innenfor bygging, reparasjon og vedlikehold av ferjekaier også i resten av landet. Et resultat både av at fylket



Det er ikke bare å skifte den gamle ferjekaibrua. Her må karene på «Basen» ta jobben helt fra bunnen av.

gjennom årene har vært landets største ferjefylke og dessuten har ligget langt framme i utviklingen av kaier. Samordning er viktig, og der er Dahl en krumtapp.

– Jeg er sjøllært, og begynte i faget som 15-åring, forteller Dahl på vei ut mot Fjørtoft, der det er arbeid på gang med utvidelse av ferjekaibrua. Dahl arbeidet hos sin egen far som drev kaibygging i Vikebukta, og fulgte nærmest «med på lasset» da faren solgte alt utstyr til Statens vegvesen i 1966. Det ser ikke ut til at noen av partene har grunn til angre på det. Leonhard Dahl har fortsatt med ferjekaibygging i hele sitt voksne liv. Han har fast plass i Vegdirektoratets ferjekaiutvalg og er også observatør i ferjeteknisk råd. – Ferjene bestemmer mye av utviklingen for ferjekaiene, men det er viktig at utviklingen på ferjesida blir styrt på en slik måte at det blir gunstigst mulig for kaiene, sier han.

Han er sterkt opptatt av at alt som dreier seg om ferjekaier må forbli en profesjon som Vegvesenet har hånd om også i framtida. – Dette er et håndverk som er så spesielt og har et så lite volum at det nok ville bli veldig mye dyrere om det skulle settes ut på anbud til konsulenter og entreprenører. Jeg er ikke noen motstander av anbud, men akkurat her tror jeg vi er tjent med å opprettholde en viss kapasitet i bemanningen på egen hånd, sier han.

Ferjekaiene våre er antakelig den mest «mishandlede» eiendommen Vegvesenet har. De står ikke bare utsatt til for vær og vind, men blir også påkjørt opptil 70-80 ganger i døgnet. Derfor skal det holde, og Dahl trekker med seg gode erfaringer fra den ene enden av landet til den andre. På bilferja «Rinna» fra Dryna til Fjørtoft diskuterer han løsninger for både ferjekaia og hurtigbåttillegget med oppsynsmann Arne Hoem, som har bilen med over. Han skal nemlig til Hareid etterpå. For en utenforstående virker det både som om tida blir godt brukt, og kanskje enda viktigere: Der andre kanskje ville brukt ferjeturen til å diskutere helgas fotballkamp, fant vi her minst like stor interesse og entusiasme rundt et ferjetillegg på Fjørtoft.

Og da «Rinna» la til kai, var det enighet om skissen som Dahl tegnet kvelden i forveien.....

#### SAMMEN OM JOBBER I 20 ÅR

Siden en gang på 70-tallet har arbeidsformann Magne Bøe fra Bøfjorden og brødrene Kjell og Jostein Sandnes fra Åfarnes holdt sammen som ukependlere med ferjekaibygging og reparasjoner av ferjekaier som sitt spesialfelt.

Med seg på «Basen» har de også Arild Risan fra Kortgarden og Eilif Hammervold fra Kristiansund.

«Basen» er både arbeidsplass og hjem uka gjennom for karene om bord. Det er ikke mange meterne fra TV-salongen til dreiebenken, og smale ganger og bratte trapper ga undertegnede assosiasjoner tilbake til tida i Sjøforsvaret ombord i KNM «Narvik». Riktignok delte 16 mann banjeren der om bord, men direkte romslig var det heller ikke på «Basen».

Kjøkkentjenesten hadde Arild Risan ansvaret for denne dagen, og det så ut til at han ønsket seg det samme som Gjertrud i «The Julekalender» – nemlig en foodprosessor til jul. Kanskje en god idé, Melby?

Det sier seg selv at man må være



Smal oppkjøring langs den gamle ferjekaibrua på Fjørtoft. Disse smale ferjelemmene er snart historie.

gode venner for å ha det bra på en slik arbeidsplass, der man ser de samme ansiktene 24 timer i døgnet - og ikke engang har fast grunn under kjøya .... Og i tillegg er det ikke råd å få fred for ferjene som kommer og går, og hele tida fører til avbrudd i jobben.

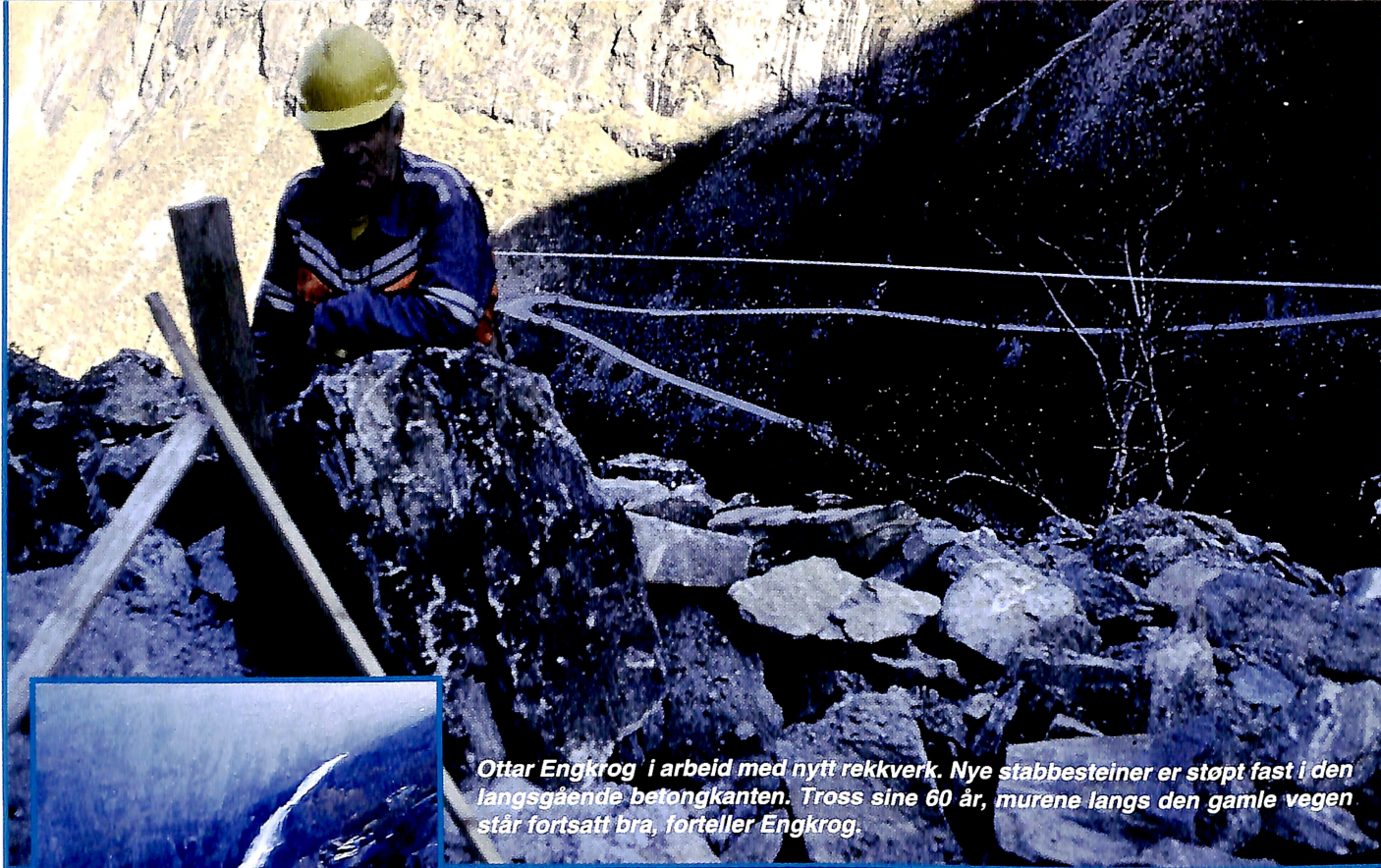
– Men vi har det bra om bord, og vi har på en måte lært oss til å være fleksible i forhold til ferjene. Noen naturlig «arbeidsstilling» blir det ikke på oss, men det er en del av dagliglivet med ferjeankomstene og – avgangene, sier Magne Bøe. Et forhold som også gjør hverdagen levelig legger han også vekt på: – Vi har en «søkkja» god ledelse!

Kjell Herskedal



– Hvordan gjør vi dette, karer? Praktiske løsninger diskuteres på stedet, og vanligvis går det greit å bli enige.





*Ottar Engkrog i arbeid med nytt rekkverk. Nye stabbesteiner er støpt fast i den langsgående betongkanten. Tross sine 60 år, murene langs den gamle vegen står fortsatt bra, forteller Engkrog.*



*Vakkert, ikke sant. I utbedringsarbeidet er det lagt vekt på å ta vare på det gamle, noe denne muren så klart understreker.*

## Tar vare på det gamle

– Med tanke på at Trollstigvegen ble bygd i 30-åra, og at vegen over lang tid har vært utsatt for en helt annen belastning enn den var tiltenkt, står murene fortsatt svært bra. Nå har det vært drevet mindre utbedringer de siste åra, men det er nå kanskje etter hvert på tide å legge fram en plan som viser hvordan Trollstigen vil se ut i framtida.

Det er overingeniør Tore Witsø som sier dette. Han har arbeid ut planene og vært ansvarlig for utbedringsarbeidet som så langt er gjort.

Trollstigen har vært stengt siden 10. september for at nødvendige utbedringer på en av steinmurene i vegen er skadet. Det er forøvrig tredje året Trollstigvegen stenges tidlig på høsten for reparasjoner og utbedringer. Tore Witsø forteller at det fortsatt må holdes et våkent øye med vegen, og at det er laget en rapport over de tiltak som må utføres.

Skadene på «turistmaskinen» skyldes i hovedsak tidens tann og tæring, men stor trafikk og tungt lastede turistbusser som kjører vegen i en hektisk turistsesong er en annen viktig årsak til rehabiliteringsarbeidet som så langt er utført. At belastningen på den 60 år

gamle vegen er høy, understrekes av at mer enn 2100 kjøretøy og 100 busser daglig kjører opp og ned Trollstigen i sommersesongen og at med mer enn 600.000 mennesker besøker et av de største turistmålene i Møre og Romsdal hver sommer.

Nå er det ikke bare tungtafikken som tærer og sliter, men vansker med trafikkavviklingen har også etter hvert blitt et problem. Så høy har sommertrafikken blitt med årene, at det kommende sesong kan bli iverksatt tiltak for å bedre og lette trafikkavviklingen i juli, den store feriemåneden. Trafikksjef Arne Johnsen forteller at ingen bestemmelser er tatt.

– En løsning kan være fast politi-overvåking for å få flyt i trafikken opp og ned de mange svingene, sier Johnsen.

– I år har utbedringene skjedd et stykke nedenfor den nest øverste svingen. Arbeidet er utført over en lengde på 70 meter. I halve veglengden er vegbanen og eksisterende steinmur helt gravd bort og ny steinmur er satt på en underliggende mur av betong som er boltet i fjell. Betongmuren skjules av løse masser som legges foran. På resten av strekningen er fyllmasse gravd bort og erstattet av ny masse.

I tillegg er det støpt betongplate over hele vegbredden for å avlaste steinmuren. Nye stabbesteiner er støpt fast i langsgående betongkant. Arbeidene var kompliserte og ble utført av produksjonsavdelinga i egenregi, men med innleide maskiner, forteller Tore Witsø.



Rasteplassutbygginga held fram neste år. (Foto: Iver Gjelstenli)

**Vegsjef Karl Melby seier at sjølv om det vert ein mindre nedgang i investeringane på riksvegsida og vedlikehaldposten i neste års budsjett ikkje vart så stor som ein trodde, vert aktiviteten framleis høg på vegane i fylket.**



## *Mindre til investeringar – vegvedlikehaldet som no*

– Sjølv om vi ikkje fekk investeringsmidlar slik vi håpte på, er ikkje dette noko signal om at dei store prosjekta si tid er forbi. Til riksvegvedlikehald fekk vi knapt 194 millioner kroner. Med desse midlane skal vi gjere ein god jobb på vedlikehaldssida også i 1996, seier vegsjefen.

Om ikkje vedlikehaldsmidlane er fordelte krone for krone, seier trafikksjef Arne Johnsen at det er avgjort at omlag 50 millioner vert brukt til asfaltering av 100 km riksveg. At berre omlag 1 km riksveg med grusdekke vert erstatta med fast dekke, meiner han er for dårleg.

Til bruvedlikehald er det sett av 10 millioner kroner. Behovet er tre gonger så stort. Til nye ferjekaier og ferjekaivedlikehald er det sett av syv millioner kroner. Av andre tiltak nevner Arne Johnsen at publikum neste år vil merke Vegvesenet si sterke satsing på rasteplassar.

– Vintervedlikehaldet vert omlag som no. Det vil seie at brøytestandarden denne vinteren vert den same som tidlige sesongar. Brøyteinnsatsen vert da gradert etter trafikkmengda. Det fører til at på riksvegar med færre enn 500 biler i døgnet blir

vintervedlikeholdet ikkje like godt som på riksvegar med høgare trafikk. Saltepolitikken vil vi halde fram med også denne vinteren. Fylkesvegvedlikehaldet vil truleg ikkje bli på same nivå som riksvegvedlikehaldet.

– Mykje taler for ein økning av biltilsynet sin kontrollverksemd neste år. Vektkontrollar, kontroll av køyre- og kviletid er noko vi skal bruke ressur-

sar på. Joda, biltilsynet vil verte å se på vegane også neste år.

– Med dei midlane vi har til disposisjon skal vi vite å gjere en god innsats til det beste og til glede for vegbrukarane, lover Arne Johnsen.

*Vintervedlikehaldet vert oppretthalden på 1995-nivå.*





# Riksveganlegg 1996



Riksveg 1, Kile



Riksveg 1, Lerstad



Riksveg 9, Veblungsnes



Riksveg 60, Magerholm ferjekai

Regjeringa sitt forslag til statsbudsjett 1996 er no kjent. Løyvinga til riksveganlegg i fylket er 205,9 mill. kr og i tillegg 15,1 mill. kr til rassikring som er eigen budsjettpost. Samla er dette noko mindre enn den ramma som låg til grunn for vegkontoret sitt arbeid med budsjettet. Oppfølging av vegplanramma hittil varierar ein del mellom fylka og dette heng saman med at det er lagt vekt på rasjonell framdrift av prosjekt som er i gang. Variasjonen vil bli noko utjamna i løpet av heile vegplanperioden. Vi konstaterar elles at det framleis blir investert mykje i utbygging av riksvegnettet.

Dei viktigaste anleggsarbeida som er planlagt gjennomført i 1996 er:

## ✓ Riksveg 1

- *Parsell ved Kile.* Omlegging 0,8 km pluss opprusting mot Straumshamn.
- *Solvågseidet.* Fullføre bygging av 3,2 km ny veg på rv. 1 og 61, og i tillegg 1,5 km gang- og sykkelveg. Løyving 25,3 mill. kr.
- *Blindheim-Moa-Lerstad.* Her blir det gjort førebuande arbeid med detaljplanlegging og grunnverv. Kostnad for prosjektet rundt 300 mill. kr, herav 8,7 mill. kr 1996.
- *Remmem-Vestnesbrua.* Gjeld start på bygging av ny veg i 2,3 km lengde inkludert ny bru over Straumen med lengde 140 m. Overslaget er 50,5 mill. kr, ferdig 1997.

## ✓ Riksveg 9

- *Veblungsnes.* Innløysing av bustadhus som står i ny veglinje. Løyving 2,3 mill. kr.
- *Innfjorden-Søvikneset.* Arbeidet med 3,5 km veg fullført i 1995, men blir sluttfinansiert i 1996 med 3,6 mill. kr.

## ✓ Riksveg 60

- *Magerholm ferjekai med oppstillingsplass.* Arbeidsstart på anlegget som samla vil koste 22,5 mill. kr. 13,0 mill. kr løyvd i 1996, ferdig 1997.
- *Nedfartsveg til Hellesylt.* Vegomlegging 0,8 km inklusiv 365 m tunnel blir ferdig. Overslag 22 mill. kr, herav 17,5 mill. kr løyvd i 1996.

## ✓ Riksveg 61

- *Hareid ferjekai.* Nytt landkar og ferjekaibru i østre tillegget, sluttfinansiering.
- *Årvik ferjekai.* Ombygging av hovedpir frå tre til betong. Overslag 3,5 mill. kr som blir løyvd i 1996.

## ✓ Riksveg 63

- *Oppland grense-Korsmyra og Trollstigen.* Arbeid med sikring av murar, 2,7 mill. kr.

- *Oppskredfonna-Øvstelia.* Slitelag av asfalt, 2,0 mill. kr i 1996.
- *Krikebrua.* Denne skal utvidast i breidde til kostnad 3,2 mill. kr.
- *Geiranger ferjekai med oppstillingsplass.* Arbeidsstart med utfylling av oppstillingsplass for bilar til ferja og ny ferjekai. Overslag 20,4 mill. kr, ferdig 1997.

## ✓ Riksveg 64/663

- *Bjørnevikstraumen-Vevang.* Anlegget er venta teke i bruk i 1995, men fullfinansiering og sluttarbeid skjer i 1996.

## ✓ Riksveg 651

- *Volda-Hunnes.* Start tunnelbygging for rassikring. Plan ikkje klar pr. oktober 1995. Løyving i 1995 og -96 er 30,1 mill. kr.

## ✓ Riksveg 661

- *Parsell v/Hofset.* Vegomlegging 1,1 km. Overslag 4,5 mill. kr, ferdig 1996.

## ✓ Riksveg 670

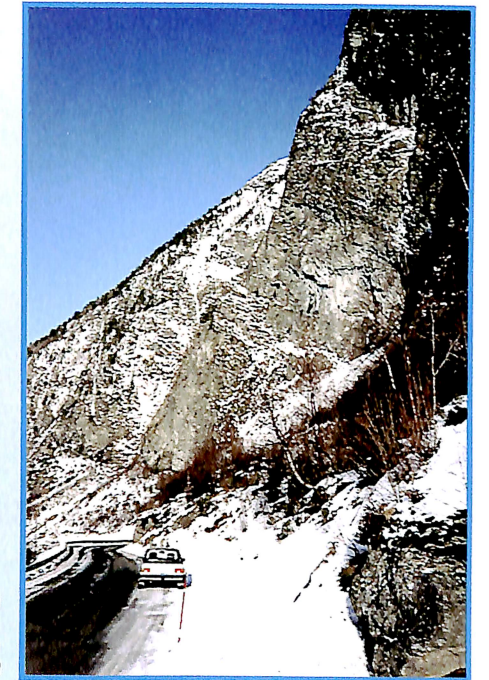
- *Rykkjem ferjekai.* Inkludert i prosjektet er ny ferjekai og oppstillingsplass og 0,5 km tilføringsveg til denne. Overslag 10,6 mill. kr, ferdig 1996.

## ✓ Prioriterte gang- og sykkelveganlegg er (nokre er starta i 1995):

- Hovden-Osborg i Volda, 0,8 km
- Røbekk-Strande i Molde, 1,6 km
- Tuftene-Tjørnvåg i Herøy, 1,1 km
- Bjåstad-Bigset i Hareid, 0,4 km
- v/Vedde i Sula, 0,5 km
- Skei-Grimsmo i Surnadal, 0,9 km

Nokre andre gang- og sykkelvegprosjekt går inn som del av riksvegbygging. Til andre trafikkisikringstiltak er det forslag om løyving på 15,7 mill. kr, kollektivtiltak 1,5 mill. kr, miljøtiltak 6,0 mill. kr og til mindre prosjekt/planlegging/til disposisjon m.v. 18,9 mill. kr.

Til opplistinga er å merkje at løyvingane er Regjeringa sitt forslag som kan bli endra i Stortinget si behandling i desember.



Riksveg 651  
Volda-Hunnes,  
Austefjorden



Gang- og sykkelveg, Røbekk-Strande



Gang- og sykkelveg, Skei-Grimsmo





Det er litt av ein innsats som ligg bak vegomlegginga og kryssløysinga med lysregulering. Alt vart gjort for at det store kjøpesenteret skulle opne som planlagt.

# Kjempeinnsats for nytt **KJØPESENTER**

– No flyt trafikken fint, og både dei gåande og dei som bruker bilen har ingen problem med å kome trygt til og frå det nye kjøpesenteret her på Moa. Hadde det ikkje vore for Vegvesenet sin innsats, er eg ikkje så sikker på om sentret hadde blitt opna som planlagt. Det er vel ingen andre enn oss sjølve, som er klar over kva vi har gjort og kva for ein innsats som ligg bak vegomlegginga med ny kryssløysing, seier oppsynsmann og arbeidsleiar Kjell Haukeberg.

Saman med Veg og Virke skuar han og formennene Hans Petter Erstad og Magnar Skrede utover verket Ålesund produksjonsområde nyleg har avslutta. Forutan veg og godkjent og godt fungerande avkjøyrsløysing, ville ikkje myndigheitane godkjenne ombygginga og utvidinga av kjøpesenteret. Ein av føresetnadane var nemleg ny og god kryssløysing med lysregulering.

Det er eit imponerande stykke arbeid som er gjort, og det kan vere fristande å ta fram dei kraftfulle adjektiva når ein veit at innsatsen og jobben ikkje vart gjort under dei aller beste tilhøva.

– Det gjekk bra. Nokre problemer støyte vi på. Verst var trafikken. Års-

døgntrafikken er 15 000 køyretøy på denne strekninga. Vi trur den var høgare dei dagane vi var her. Årsaka til det var at i tillegg til den daglege trafikken, dukka det opp mange nysjerrige personar, vi hadde anleggstrafikken og vi fekk føle varetransporten til og frå senteret i dagane før opninga. Etert kvart takla vi dei problema.

– Verre var det mogleg for dei mukje trafikantane og særleg for dei 3–400 skuleungane på Spjelkavik barneskule å ta seg over vegen. Vi prøvde å lose både gamal og ung over vegen, gjennom anleggsområdet og trygt fram til framkomststaden.

– Eit anna problem var mørke. Vi måtte ta ned lysmastene uten at dei



som er ansvarlege dukka opp og satte opp nye. Det ble til at vi måtte arbeide i kveldsmørke, fortel Magnar Skrede og Hans Petter Erstad.

Kjell Haukeberg fortel at han var ikkje direkte optimistisk da oppgåven var klar. Det vart nokre søvnlause netter før anlegget starta, fortel han.

Medan eigarane bak kjøpesenteret med sine ressursar hadde ein byggeperiode på nærare eit år, fekk vi to og ei halv veke på oss. Jobben skulle gjerast av seks mann. Det gjekk fort, medgir Kjell Haukeberg.

Men kva er det så anleggskarane har gjort for at brukarane av senteret og varetransporten til og frå denne «kjøpekolossen» ved riksveg 1 på Moa i Ålesund skal få ein problemfri adkomst. Her følgjer oppdraget bit for bit.

- 200 METER NY VEG I EIN KJØYREBANE
- 2 NYE AVKJØYSLAR
- 300 METER NY GANGVEG
- 250 METER NY DRENERING
- 650 METER KANTSTEIN
- 13 KUMMER
- FLYTTING AV 6 LYSSTOLPAR
- OMLEGGING AV HØGSPENTLINA, TELEKABEL OG VASSLEDNING
- NEDFRESING AV 200 METER DETEKTORSLØYFE FOR LYSKRYSS
- NEDLEGGJING AV TREKKRØYR
- 75 METER LANG MIDTRABATT FYLT MED FARGA BETONG
- 16 KUBIKKMETER BETONG
- 700 KVADRATMETER GRØNTAREAL PÅ BEGGE SIDER AV RIKSVEGEN
- 6 STK. TRAFIKKLYS
- ALL VEG.....KING
- LEGGING AV NYTT DEKKE

Det er berre å ta av seg hatten for tempoet og resultatet.

- Det er vel det. Jobben skulle gjerast, og det var berre å stå på. I gjennomsnitt jobba det seks mann på anlegget. Vi gjekk ut med fire mann på dagtid og to mann på kveldstid. Det skal seiast at vi hadde eit godt samarbeid med alle dei involverte partane. Uten godt samarbeid er det ikkje sikkert alt hadde gått like bra.

- Vi er sikker på at ting kunne ha vorte gjort på ein anna og kanskje betre måte. Men vi meiner no løysinga og resultatet vart både god og fint, seier dei tre.



Øverst: Kjell Haukeberg, Magnar Skrede og Hans Petter Erstad gjorde saman med andre tilsette i Ålesund produksjonsområde ein kjempeinnsats for det nye kjøpesenteret

Midten: Riksveg 1 gjennom Moa er ein av dei mest trafikkbelasta vegstrekningane i fylket. Årsdøgntrafikken er på 15 000.

Nederst: - Sjølv om trafikken vart noko hindra, så det ut som om sjåførane tok det med eit smil, fortel dei tre.





Måling i punkt MR 01, Hegerholm ved Skorgen i Rauma kommune.  
(Foto: Terje Frisvold, Vegdirektoratet).



Statens kartverk har vedteke etablering av nytt grunnlagsnett for heile landet. Ei dekking på 70–80 % er berekna til å koste omlag 15 mill. kroner. Målsetjinga er at dette skal være i praktisk bruk i hovudtyngda av kommunane før år 2000. Møre og Romsdal er eit av 8 fylke der det praktiske arbeidet med etableringa av det nye grunnlagsnettet har starta. Det er no etablert og målt 70 stamnett punkt rundt om i heile fylket som alle er målt med (GPS) Global Positioning System – dvs satellitt-teknologi. Arbeidet med dette har vore utført av Statens kartverk og Statens vegvesen, der Vegvesenet har utført omlag 50 % av målearbeidet i 1995.

Har eigedomsseksjonen vorte eit minifylkeskartkontor ?

## – Vegvesenet si rolle i etableringa av nytt grunnlagsnett

Grunnlagsnettet i Norge og ikkje minst i Møre og Romsdal er av svært varierende kvalitet. Målingar med GPS gjer at vi oppdagar svakheiter i grunnlagsnettet. Desse er til dels så store at det kan ha praktiske konsekvensar ved posisjon til for eksempel bruer og tunnelar. Frå fleire hald i Statens vegvesen har det i den seinare tid vore hevda at det bør etablerast eit nytt GPS-nett, i staden for å renovere det eksisterande NGO-nettet. Ei slik renovering ville truleg aldri verte optimal eller godt nok til for eksempel å bruke ved framtidige større bru- og tunnelprosjekt. Når vi no får etablert det nye nettet, vil dette være godt nok til å kunne nyttast direkte ved slike anlegg utan at ein treng å etablere lokale byggenett eller kontrollere/forbedre NGO-nettet.

Det er vel lov å hevde at Vegvesenet var den viktigaste pådrivaren som gjorde at Statens kartverk for omlag 2 år sidan bestemte seg for at ein skulle satse på å få etablert eit heilt nytt nett – stamnett – etablert med målingar med GPS. Dette og at Vegvesenet har tileigna seg stor teoretisk og praktisk kompetanse, er vel grunnen til at Vegvesenet har vorte så sentral i dette arbeidet.

Stamnettmålingane for Møre og Romsdal vart gjennomført i ein periode på tre veker i juni og juli i år. Målelaget besto til ei kvar tid av seks personar med kvar sin GPS-mottakar. Det var ein frå Statens kartverk, geodesidivisjonen, to frå Statens kartverk, fylkeskartkontoret, ein frå Vegdirektoratet (utstyrsansvarleg) og to frå vegkontoret, Møre og Romsdal. Dei tre som deltok frå eigedomsseksjonen var: Terje Gjendem, Jan Nygaard og Olav Sæter. Det vart vegvesenet sitt Leica-utstyr som vart bruka ved målingane i Møre og Romsdal. Utstyret er sameige mellom fleire vegkontor, mellom anna Møre og Romsdal.

Målingane vart gjennomførte med tre måleperiodar pr. døgn. to på dagtid med omlag fire timars varigheit og ein om natta på omlag 8 timar. Dette gjorde at dei som var med på dette, fekk ein arbeidsdag på 15–16 timar. Vi starta i Sør-Trøndelag, var innom Oppland og hamna til slutt i Sogn og Fjordane. Dette var nødvendig for å måle tilknytningar over fylkesgrensane. Den mest bruke overnattingsstaden var i bilen, men det vart overnatta ute i det fri, i telt, i campinghytter og på hotell. Det var berre å innrette seg

på beste måte, da det kunne være langt til næraste overnattingsstad.

Mange vil sikkert stille spørsmål ved om det er riktig at Vegvesenet engasjerer seg så mykje i dette arbeidet. Er dette ei oppgåve for oss?

Før var dette ei soleklar oppgåve for Kartverket, tidlegare NGO. No er det bestemt at også overordna oppmålingsoppgåver skal løysast gjennom GEOVEKST-samarbeid. Samarbeidet er i dette høvet bestemt på sentralt hald mellom Statens kartverk, geodesidivisjonen og Geodatakontoret i Vegdirektoratet.

Kven som skal delta i slike prosjekt, og kva ein får igjen for dette i høve til andre brukarar av grunnlagsnettet er enda uklart. Dette er det Geodatakontoret som tek seg av, og vi rapporterer våre utgifter med dette målearbeidet dit. Dette vil utan tvil være ei god investering for framtida både for Vegvesenet og alle andre etatar som arbeider innan kart- og oppmålingsfaget.

*Olav Sæter*



Byråkratane gjer seg strev og uro med mange ting.

Denne sommaren har dei hatt mykje omsorg for ei ku oppi Valdres. Ein bonde har dekorert eine låveveggen sin med ei ku og ei budeie, og slike lite daglegdagse påfynster er til uendeleg plage for byråkratane. Korleis kan ein vettug mann finne på å teikne eit husdyr midt for augene på turisttrafikken?

Ein kan ikkje dekorere låveveggen sin med bilete og krusifiks her i landet. Då kjem styresmaktene øyeblikkeleg halsande med store presenningar og paragrafar og skal dekkje til styggedommen. Då er dei snare. Då dryger dei ikkje natta på seg.

I andre land spikrar dei opp både Lenin og Stalin og Jomfru Maria på veggane utan blygsel. Her i landet skal det ikkje lukte verken troll eller kristenmanns blod. Nakne og nøytrale skal veggane våre vere, grå og ulastelege som sureverskodda på Stadhavet.

Men vil vi ha det slik til evig tid?

Det gjeld å smi medan jernet er varmt; eg vil straks oppfordre alle bønder i fylket som har ein låvevegg ledig, at de ilar til med mållarkost og stige. Tenk alle dei flotte kunstverka vi kunne fått! Det finst så mange uforløyste talent mellom steingardane her i landet. «La de tusen blomster blomstre», som han sa han Mao ein gong han snakka bokmål. Eg er sikker på at mang ein bonde går med ein kunstmålar i magen. Kven veit kva ein har i magen, godtfolk? Har du kika etter?

Ofte sit vi på keisame bilturar, opp og ned Gudbrandsdalen. Same landskapet susar forbi kvar gong. Han Bjørnstjerne Bjørnson sa det slik ein gong han heldt på å duppe av: «Gudbrandsdalen er som en fedrelandssang med litt for mange vers.»

Tenk kor oppkvikkande det hadde vore om alle desse blodlause låveveggane hadde vore dekorert, og at det sat ei og anna budeie og lokka bortover i geografien. Om ho heitte Gro eller Pillar-Guri var det same for oss.

Men vi nordmenn skal støtt vere så seriøse. Finn ein tenkjande mann på noko spesielt, skal det snarast dek-kjast til med presenning. I allfall på landet. Her skal ikkje vere for mykje å kikke på. Og kyr er vist det verste som

Nei, då er det vill oppstandelse. Då er det kriseoppslag i Dagsrevyen og harde truslar om presenningar og rettsaker i høyen hall.

Eg skulle ikkje sagt noko om budeia i Valdres var sterkt utringa eller viss kua stod i ei uanstendig stilling eller noko slikt – eit visst krav til sømd lyt vi ha langs kongelege norske riksvegar med, men denne gongen skjønar eg ikkje kva dei øser seg opp om.

Kua kunne naturlegvis hatt brysthaldar. Og hoftehaldar. Det er så klart grenser for kva dei danna bymenneska skal orke å sjå på, og rumpa kunne ha peika ein annan veg eller hatt ei anna krumming. Men alt dette har sikkert byråkratane greidd ut om i papira sine før dei gjekk til aksjon.

Spørsmålet er meir enn nærliggjande: Kva vert det neste frå Vegdirektoratet og dei? Kvar står den neste uhyrlegheita som må fjernast? Det er tindrande klart at skal ein fjerne kvar ei ku og alt som er trafikkfarleg her i landet, så skal ein få arbeid. På våre kantar lyt ein knallsikkert pakke inn heile naturen i presenning. Heile naturen!

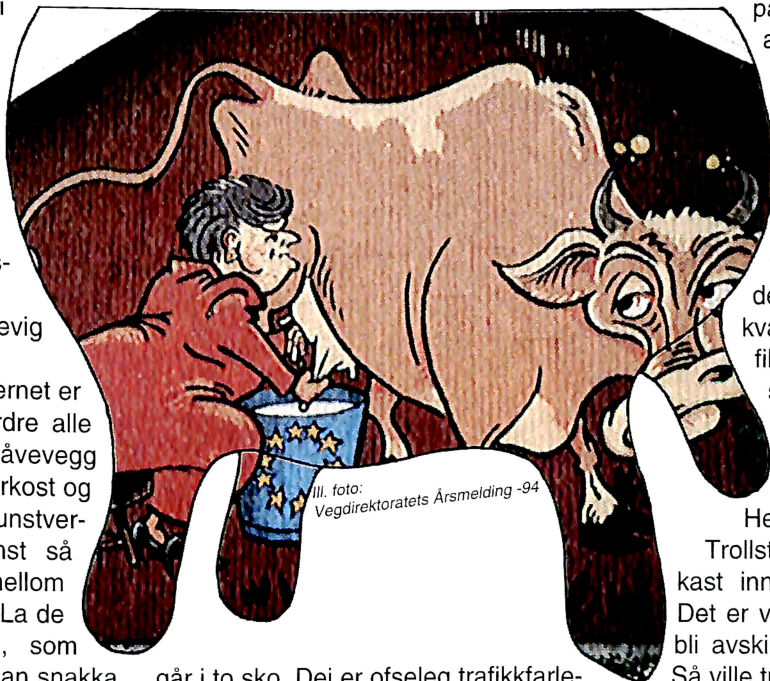
Trollstigen måtte i allefall pak-kast inn, og Flydalsjuvet med. Det er vandelaust for ein bilist å bli avskipla på indre Sunnmøre. Så ville turistane på død og liv sjå Geiranger, så laut dei stoppe bilen, gå ut og lette på presenningen, og kanskje betale ei avgift til Vegdirektoratet for å få lov. Avtale time kunne dei også godt gjere.

Så eg trur presenningfabrikkane har framtida for seg. Det er ei vekstnæring av proporsjonar og dimensjonar.

I mellomtida skal eg gå ut og blande meg ei passeleg måling og setje opp stigen. Der er store gleder i vente. De har høyrte kva han sa, Valdresbonden, då han hadde fullendt kunstverket sitt: «Dei seks timane det tok å måle kua var dei seks kjekkaste timane i mitt liv».

# EI KU I VALDRES

**Mykje vert sagt og mykje vert skrive om vegbyråkratane. Vi skal ikkje vere blind for at dei skrivefore nok har rett i mange av tankane dei gjør kjent for omverda. Liv Randi Bjørlykke frå Stranda tok i haust penna fatt og festa nokre tankar i bladet Vestborg-kontakt om sommarens store mediaflopp i Valdres. Vi falt for det ho skreiv. Les sjølv!**



Ill. foto: Vegdirektoratets Årsmelding -94

går i to sko. Dei er ofseleg trafikkfarlege, om dei er aldri så daude og heng på ein vegg.

I dei store byane, derimot, heng dei opp kva det skal vere. Der tronar det nakne damer både her og hist. Dei skjemmast ikkje for å luften magane sine. Eg les f.eks. i måndagsavisa at 25. november skal det hengjast opp 4.500 trusebilete i storbyane våre. Kan det vere nauda som tvingar dei? Og er det nokon som føler seg kalla til å hengje opp ein presenning? Er ikkje 4.500 truser med damer inni trafikkfarlege, så veit ikkje eg. Men dette har dei fått lov til nedi Oslo.

Men spør om det går an å hengje opp ei naken ku langt oppi Valdres?



# Rundt om i fylket



# C

## Ikke på jumboplass

Endelig, vi er ikke vegjumboen i klassen. Møre og Romsdal har ikke lengre den tvilsomme æren å være det fylket i landet med flest kilometer grusdekke på riksveger. Likevel, de lærde strides noe om hvor mange kilometer riksveg med grusdekke vi har igjen. Men trolig ligger det et sted

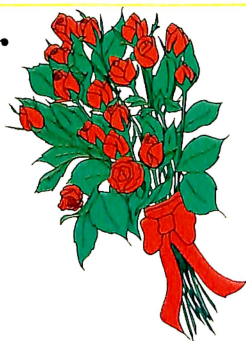
mellom 70 og 80 km. Og denne framgangen har i løpet av 1995 ført oss to plasser oppover på den tvilsomme «19 på topp-lista». Vi har lagt både Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag bak oss. Og vegsjef Karl Melby er ikke snauere enn han lover at vi aldri mer skal innta jumboplassen.



## Vi gratulerer

### 50 år

Dagfinn Grønningssæter  
15/11, 6210 Valldal  
Terje Josefsen  
16/11, 6400 Molde  
Helge Settemsdal  
28/11, 6690 Aure  
Asbjørn Molaup  
1/12, 6400 Molde  
Egil Sæther  
23/12, 6320 Åndalsnes  
Leiv Heggstad  
31/12, 6400 Molde



### 60 år

Magnar Skrede  
18/12, 6013 Ålesund  
Jan Fjellanger  
26/12, 6200 Stranda.

## 40.000 skilt/trafikkskilt

Langs vegnettet i Møre og Romsdal skal det ifølge Nordic-registeret være rundt regnet 40 000 trafikkskilt i forskjellig form og farge, og med forskjellig budskap til vegbrukeren. Uten å være noe sannhetsvitne for det ene eller andre, og uten å ta stilling for opplysnings-skiltet, påbudskiltet eller fareskiltet, mener «Sistesida» bestemt at det skal være flest opplysnings-skilt plassert langs riks- fylkes- kommune- og gardsvegene i fylket. Avdelingsingeniør Bjørn Andersen ved vegkontoret vil ikke bekrefte dette. Han forteller om et



enormt press fra publikum om enda flere opplysningskilt, mens det på den andre siden visst nok ikke skal være så stort press på skilt som regulerer hastigheten.

– Vi vil prøve å begrense antall skilt noen steder, mens publikum vil oppleve at det «gror» opp nye skilt andre steder, sier Bjørn Andersen.

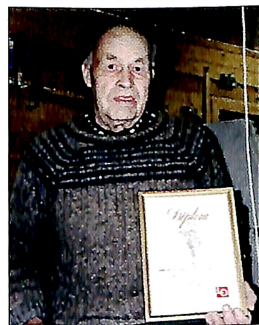
## Vegmannen Ola

Vegmannen Ola Skjølvold bosatt på hjemstedet i Rindal, ble 16. august i år hedret for sitt 40 års medlemskap i LO.

Ola er en fullt oppegående 80 åring med skaperlyst og han tilbringer mye tid i sitt velutstyrte snekkerverksted. Her produserer han langbord og langbenker, og at aktiviteten er stor ser vi på mengden av ferdige og halvferdige produkter. Ola var arbeidsformann for brubyggerne i sin aktive tid i Vegvesenet og fartet hele fylket rundt. Han er levende opptatt av politikk og om hvordan vi har det i Vegvesenet i dag. Han er rimelig godt oppdatert i og med at han har to nevøer som arbeider i Vegvesenet. Brødrene Ola og Asbjørn bringer tradisjonen videre i Vegvesenet.

Vi gratulerer og ønsker Ola fortsatt mange gode år.

Tore Andersen



**Statens vegvesen**  
Møre og Romsdal