



Statens vegvesen  
Møre og Romsdal

# veg og virke

Nr. 1 – 1997/25. årgang

Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad





## Jubilantar og pensjonistar



Like sikkert som den berømelege julekvelden «kjem på kjer- ringa», like sikkert er det at vi under den tradisjonelle julekaffien på vegkontoret er

med på å heidre jubilarar og tar avskjed med pensjonistar. I desember kunne seksjonsleiarane Harald Oterhals (t.v.) ved administrasjonsavdelinga, Sigmund Lønset ved produksjonsavdelinga og overingeniør Kjell Skotheim ved utbyggingsavdelinga ta i mot kvar sitt armbandsur som bevis på at tida går fort og at dei har tent etaten i 25 år. Fjerdemannen var overingeniør Terje Lindstad ved utbyggingsavdelinga, men han kunne diverre ikkje vere tilstades.



Overingeniør og ferjekaispesialisten Per Korsbrekke ved utbyggingsavdelinga, kunne sjå tilbake på endå lengre tenestetid. Med meir enn 40 år som tenestemann i Statens vegvesen, er han ein av dei verkelege veteranane. Per Korsbrekke vart heidra med armbandsur i gull. Det var administrasjonssjef Knut Nauste som overrekte gåvene.

Oppsynsmann Ole Reiten, vart pensjonist i fjor. Etter å ha reist fylket på kryss og tvers i ein mannsalder, og etter å ha vore med på mange av dei store og banebrytande vegprosjekta i fylket, kan ein med god grunn seie at han har sett merke etter seg i asfalten. Ole Reiten vart heidra med gåve, blommar og diplom. Det



var tidlegare anleggssjef, sjefsingeniør Kjell Loen, som helsa frå Statens vegvesen. Kollega, oppsynsmann Ivar Meisingset og førstesekretær Aud Kolberg ved administrasjonsavdelinga på vegkontoret, vart óg pensjonistar i 1996. Ingen av dei to hadde høve å vere tilstades.



## Det er mange måtar å utnytte bruene våre på

Her er eit eksempel frå Sunndal, der nokon har plassert ei parabolantenne på ei søyle på Bjørbekk bru, riksveg 70. Legg merke til skjermen over parabolen, som er for å verne mot snøsprut frå plogen.

## 170 år, tilsaman.....

Gratulerer med vel overstått! Som seg hør og bør, trommet gode kollegaer på Molde vegstasjon sammen til burdsdagsfest da tidlige produksjonsleder Oddbjørn Pladsen (50 år), fagarbeider Paul Hjellnes (60 år) og renholder Anne Nøsavik (60 år) jubilerte i forrige måned. Ei stor burdagskake til hver og lommeur og armbandsur vanket det til de to eldste.



## Ny fagarbeider

Joachim Meisel er ein av fleire lærlingar i Statens vegvesen. Det siste året har han hatt arbeidsplassen sin ved plate- og sveiseverkstaden på Vegsentralen. Då vi var innom verkstaden, var Joachim travelt oppteken med å avleggje fagpøva. Kabeluttrekk til ferjekai var ei oppgåve han hadde 14 dagar på, og som skulle vere fullført innan utgangen av veke 10. Etter avlagt prøve kan Joachim Meisel titulere seg som fagarbeidar.







## Statens vegvesen Møre og Romsdal

### veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal  
sitt bedriftsblad

Nr. 1 - 1997 / 25. årgang

#### Utgitt av:

Statens vegvesen Møre og Romsdal  
Fylkeshuset, 6400 Molde  
Tlf. 71 25 80 00

#### Redaksjonen:

Wiggo Kanck – redaktør,  
Reidun Nordli

Ettertrykk blir tilrådd, men gje opp  
kjelde. Personlege meiningsytringar  
gjer ikkje nødvendigvis greie for  
etaten sine offisielle haldningar.

#### Framsida: Riksveg 1 Vestnes

Foto: Per Tormod Nilsen

Layout: Reidun Nordli

Sats og trykk: EKH trykk, Molde

Opplag: 1900

#### Deadline for neste nummer:

21. april 1997.

#### Innhald

Informasjonsverksemda	4-5
Plateverkstedet	6-7
Nestenulykker	8
Møte med kommunene	9
Ullasundbrua	10-11
Statsbudsjettet	12-13
Bompengeprojekt	14-17
Trafikktryggingskonferanse	18-19
Arbeid i Zambia	20-21
Trafikkavdelinga sin visjon	22-23
§20 – ordninga	24-25
Køyreopplæring på ville vegar	26-27
Kultur dagar 1998	28
Fotballtrening – VM 1997	29
Miljøvenleg bruutviding	30
Jubilantar	31

## Bompengefinansiering:

# Eneste mulighet eller.....?

Det siste året har det vært uvanlig stor aktivitet på bompengefronten, noe en artikkel i dette Veg og Virke også viser. Vi som stiller med bompengefinansiering får ofte tilbakemeldinger fra trafikantene på hva de mener om eksisterende og planlagte prosjekt. I denne artikkelen vil jeg ta for meg de motforestillingene vi møter, og komme med noen kommentarer til dem.

Skepsisen kan stort sett grupperes i tre synspunkt:

- Avgiftsnivået på bilhold er for høyt allerede.
- Nye vegprosjekt vil bare gjøre oss enda mer avhengige av bilen og dermed bidra til økt forurensing.
- Bompengefinansiering er sniking i prioriteringskøa.

Til det første vil jeg si at bomveger som oftest erstatter ferger der bommen vil være evigvarende. Verdien av bompengetillegget i taksten og økt kjørelengde overstiger heller vanligvis ikke verdien av den tidsgevinsten som de fleste får. Ved prosjekt som ikke avløser ferge, vil eksisterende veg være åpen og ikke avgiftsbelagt.

Sniker bompengeprojekter i køa? Når prosjekt skal prioriteres gjelder det å få mest mulig ut av de offentlige kronene. Dersom et prosjekt blir mye rimeligere for staten på grunn av at bompenger og lokale tilskudd kommer inn, vil dette frigjøre midler til andre prosjekt. Innenfor en viss periode vil bompengefinansiering bidra til at flere prioriterte prosjekt blir realisert.

Hva så med forurensing? Prosjekt som korter inn eksisterende veg, sparer mye mer drivstoff enn det trafikken øker. Tussentunnelen, f.eks, er av «Dag og Tid» utpekt til «Noregs minst nyttige tunnel» har ikke gitt stor trafikkvekst, men 3000 biler sparer 6,5 km veg hver dag. Denne type prosjekt ser jeg få betenkeligheter med ut fra miljøhensyn, så lenge også fysiske hensyn tas. En bil forurenser så vidt jeg vet ikke mer om den kjører i tunnel istedet for å bli fraktet med ferga med det belegget fergene har i dag. Et fast samband tilbyr imidlertid et så mye bedre tilbud til trafikantene at trafikken øker så mye at de samla utslippene øker. Dette er et problem. Særlig vil denne effekten gjøre seg gjeldende i samband der trafikantene har brukt ferga uten å ta med bil, og som med fast samband tvinges over i privatbil. Fast samband uten bompenger vil imidlertid gi en langt kraftigere trafikkvekst.

Et forbedret fergetilbud lanseres ofte som et alternativ til fast samband. Dette er et godt alternativ på mange måter. Trafikantene får et bedre tilbud enn det dagens fergetilbud gir, investeringskostnadene er som oftest lavere, og for kostbare fastlandssamband vil netto nytten økes. Vi kjenner alle til eksemplet med at bare rentene av investeringskostnadene av et fast samband vil kunne finansiere gratis biff og rødvin på ferga, samt hurtigbåt for de som synes ferga er for treig. Det vi imidlertid ikke må glemme er at skal et forbedret fergetilbud gi tilnærmet samme grad av mobilitet og rettidighet som et fast samband, vil det miljømessig komme dårligere ut. Trafikkmengden vil bli den samme, men antall ferger og avgangsfrekvensen vil måtte øke, slik at utslipp vil overstige det som tilfellet hadde blitt om bilene gikk for egen maskin.

Ønsker vi at den delen av befolkningen som i dag er avhengige av ferger skal likestilles med de som bor og ferdes i fergefrie strøk, vil faste samband i kanskje de fleste tilfellene være å foretrekke fremfor et utvida fergetilbud. Med de ressursene vi står overfor må vi utnytte de mulighetene vi har for å skaffe kapital til veie gjennom bompenger, uten at vi derved priser trafikantene vekk. Hvert enkelt samband er forskjellig, og individuelle vurderinger vil fortsatt måtte gjøres både med hensyn til miljø og prising.



Leif Magne  
Lillebakk

Leif Magne Lillebakk  
økonomisk førstekonsulent



# Informasjon på dagsorden

**Då evalueringa av informasjonsverksemda i Statens vegvesen Møre og Romsdal vart vedteken gjennomført i fjor, blei samstundes vår samla informasjonsverksemd sett på dagsorden for første gong.**

Tekst: Wiggo Kanck Foto: Hild Nordal

Evalueringa av informasjonsverksemda vart vedteken gjennomført som ein del av omorganiseringa av etaten. Eit mål med evalueringa var å styrke eksisterande tiltak, og finne fram til nye tiltak for å få informasjonstenkinga nedfelt i heile verksemda vår. Eit anna mål var å innarbeide nye rutiner og oppnå forståing i alle ledd i organisasjonen vår for at informasjon, er eit av verkemidla som skal bidra til at etaten når sine vedtekne mål.

Oppgåva var to-delt. Leia av ei styringsgruppe blei det satt ned ei arbeidsgruppe for intern informasjon og ei arbeidsgruppe for ekstern informasjon. Begge gruppene fekk kortfatta eit mandat som gjekk ut på å klårleggje brukarane sine ønskje, sjå på behov og kome med framlegg til endringar for å betre vår totale informasjonsinnsats. I arbeidsgruppene sat det representantar frå hovudsamanslutningane, avdelingane og representantar frå trafikkdistrikta og produksjonsområda.

I sine vurderingar og konklusjonar viser arbeidsgruppene til at både intern og ekstern informasjon har nær samanheng med vilje, ansvar, leiarstil og personalhandsaming. Sjølv om vår vedtekne infor-



masjonspolitik er forankra i leiinga, seier ikkje arbeidsgruppene noko om korleis ansvaret blir teke vare på i lina. Men begge arbeidsgruppene peikar på prinsippet om informasjon som leiaransvar og lineprinsippet, og dermed at oppfølginga av desse prinsippa er avgjerande for om vår informasjonspolitikk vert gjennomført.

– Det er vanskeleg å oppnå dei vedtekne mål, utan ei leiing som ser trongen for å kommunisere godt og profesjonelt med etaten sine tilsette og våre brukarar, vert det sagt.

Ein konsekvens av statleg informasjonspolitikk, er altså lineansvaret. I rapporten vert det på nytt sterkt understreka, at den som har ansvaret for å oppnå resultat på eit bestemt område, må ha kontroll og mynde til å bruke dei ressursar og verkemiddel det er behov for, om ein skal nå vedtekne mål. Altså, informasjonsansvaret er knytt til den daglege sakshandsaminga. Rapporten og vedtekne informasjonsprinsipp understrekar at på linje med økonomiske, juridiske, fysiske og organisatoriske verkemiddel, må informasjon verte brukt som eit verkemiddel Statens vegvesen aktivt nyttar for å nå måla våre.

Eit særskilt viktig resultat av evalueringa er at avdelings-

sjefane har fått pålegg om å påse at avdelingsvise informasjonsplanar vert ein obligatorisk del av avdelinga sin årsplan!

I rapportane frå dei to arbeidsgruppene vert og den aktive informasjonen halden fram. Det gjeld å vere i førkant av hendingane. Informasjon må ikkje komme som defansive ad-hoc tiltak, men styrt slik at saker vert sette på dagsorden i organisasjonen vår og i media og at vi ikkje let oss styre av dagsorden til media.

Rapporten konkluderer med fem satsingsområde for informasjonsverksemda. Forutan at pålegget om avdelingsvise informasjonsplanar, er nok vedtaket om å opprette eit informasjonsforum i Statens vegvesen Møre og Romsdal, det mest samlande.

Informasjonsforumet skal vere eit rådgjevande organ for avdelingsleiar-møtet, og skal vere avgjerdsledyktig i dei sakene som vert delegerte. Eit mål med informasjonsforumet, må vere å bryte ned dei usynlege grensene som finst mellom avdelingane og slik bidra til å betre den interne informasjonen og dermed den eksterne informasjon og kommunikasjon. Slik kan eit informasjonsforum verte eit organ for samordning og effektivisering av

vår totale informasjonsverksemd. Men eit hovudmål må likevel vere å sikre kvalitetsmessig god intern og ekstern informasjon, medan eit delmål kan vere å utarbeide ein langsiktig strategisk informasjonsplan, rulling og avdelingsvis oppfølging av denne.

Informasjonsforumet skal ha sju medlemmer, og vert sett saman av ein representant frå kvar avdeling, og to medlemmer frå utedrifta – ein frå produksjonsområda og ein frå trafikkdistrikta.

Opprettinga av eit informasjonsforum vil ikkje minst vere eit viktig bidrag til å ta vare på og gjennomføre heilskapsprinsippet. Heilskapsprinsippet inneber at informasjon frå Statens vegvesen, i størst mogleg grad skal samordnast slik at den står fram som heilskapleg for mottakaren. Eit informasjonsforum vil òg vere eit bidrag til at informasjonsverksemda får ein betre to-vegsfunksjon.

I fem-punkts pålegget vert retningslinjer for informasjonsverksemda i Statens vegvesen Møre og Romsdal, innarbeiding av strategi for innføring og bruk av moderne datateknologi og korleis denne teknologien kan kome alle tilsette på alle nivå til gode. Betring av informasjonsrutinene og auka satsing på interne og eksterne marknadsførings og profileringstiltak hevda som andre tiltak.

Rapporten og tiltaka er handsama i møte med hovudsamanslutningane og godkjent i avdelingsleiar møte.

Men ting tar tid, og gjennomføring av tiltaka er ikkje gjort over natta. Skal vi lukkast i prosessen vi står føre, krev det mellom anna forståing for at informasjon er eit leiarverktøy og at lineansvaret i informasjonspolitikken tilseier at ansvaret for informasjonen ligg hos den som har ansvaret for saka.

## Retningslinjer for informasjonsarbeidet i Staten vegvesen Møre og Romsdal

### 1) God informasjon er ditt ansvar

God informasjon er et linjensvar og et virkemiddel for at Statens vegvesen Møre og Romsdal effektivt skal nå sine mål. Den viktigste forutsetningen for å gi informasjon, er å være informert. Det er derfor en oppgave for informasjonstjenesten gjennom nært samarbeid med fagavdelingene og gjennom deltaking på møter, å være godt informert om virksomheten i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Informasjon er en del av saksbehandlerens arbeid, og ingen saksbehandling er avsluttet før det er avgjort om – og eventuelt hvordan det skal informeres. Informasjonsheten skal yte service overfor avdelingene og den enkelte medarbeider, og overfor media og publikum generelt. Alle tilsette kan uttale seg til media i saker innenfor sitt arbeidsområde.

Når det er behov, fungerer også informasjonslederen som talsmann for etaten. Vegsjefen har det overordnede ansvar for informasjonsarbeidet. Vegsjefen gir selv informasjon i saker av prinsipiell og policypreget art, i saker som er politisk omfintlige, i større enkeltsaker og i saker som omfatter flere avdelinger.

Informasjon er viktig for et hvert saksområde og er et linjensvar i Statens vegvesen. Informasjon er følgelig et lederansvar. Ledere på ulike nivå har varierende kunnskap om media og medias behov. Et høyt faglig kunnskapsnivå kan av og til virke som motstykke til lettfattelig og forståelig informasjon. Forvaltningskulturen kan også være et effektivt hinder for nødvendig åpenhet.

### 2) Mål for informasjonsarbeidet

#### Interne mål

- Gi ledelsen informasjonsfaglige råd.
- Trekke opp langsiktige retningslinjer og planer for organisasjonens forhold til sine omgivelser.
- Bidra til at etatens ansatte får tilstrekkelig informasjon til å se sammenhengen mellom egne arbeidsoppgaver og etatens totale virksomhet og derigjennom inspirere til selvstendig initiativ.
- Fremme åpen kommunikasjon og intern samhoeringsfølelse og arbeide for en sterk og samordnet etatskultur.
- Utvikle informasjonsbevissthet og kompetanse slik at informasjonsvirksomheten styrkes.
- Yte støtte til fagavdelingene i deres informasjonsarbeid.

#### Eksterne mål

- Vegvesents virksomhet, mål og resultater skal være godt kjent blant publikum.
- Etatens omdømme skal styrkes i befolkningen.
- Det skal skapes forståelse for og oppslutning om virksomheten og de faglige vurderinger til Statens vegvesen.
- Yte service til massemedia.

### 3) Informasjonspolicy

- Informasjonsarbeid skal bidra til at Statens vegvesen når målene sine på en mest mulig effektiv måte.
- Statens vegvesen skal oppfylle kravene til god offentlig informasjon.
- Informasjonsvirksomheten skal være åpen, aktiv, offensiv og profesjonell.
- Informasjon kan bare løse problemer som skyldes mangel på informasjon.

### 4) Informasjonsforum

Informasjonsforum skal være sammensatt av medarbeidere ved Informasjonstjenesten og en representant for hver avdeling. Ledermøtet oppnevner avdelingsmedlemmene og hvor lang funksjonstid det enkelte medlemmet fra avdelingene skal ha, etter råd/forslag fra avdelingslederne. Med bakgrunn i etatens retningslinjer og mål for informasjonsarbeidet, skal Informasjonsforum være et organ for samordning og effektivisering av etaten sin samlede informasjonsvirksomhet. En hovedmålsetting for arbeidet er å sikre kvalitetsmessig god intern og ekstern informasjon. Informasjonstjenesten leder Informasjonsforum.

### 5) Informasjonsenheten

#### Informasjonstjenesten har det daglige ansvar for:

- at etatens overordnede informasjonsmålsettinger nås
- utvikling av overordnede strategier for informasjonsarbeidet
- utforming av informasjonspolicy
- å vurdere informasjonstiltak, og ta initiativ overfor ledelsen i denne sammenheng
- planlegging av målrettet informasjonsarbeid
- å informere ledelsen om holdninger og reaksjoner i etatens omgivelser
- rådgiving og informasjonsarbeid for avdelingene
- å samordne arbeidet med informasjon i etaten
- samordning av informasjon ved katastrofer, større uhell og aksjoner



# Fergekaier i øst og vest

**– Det har vært rimelig travelt så langt i år. Oppdragene er mange, og dermed vil aktiviteten på plateverkstedet holde seg utover året. Delproduksjonen av fergekaier til Horten, Magerholm, Brekstad i Sør-Trøndelag og Geiranger går for fullt, forteller oppsynsmann Kjell Sagli.**

Tekst/foto: Wiggo Kanck



*Einar Strand i arbeid med kaia som skal til Horten.*

Møre og Romsdal er landets største fergefylke. Med sine 29 riksvegsamband og noen fylkesvegsamband i tillegg, er det klart at kyst- og fjordfylket med årene har opparbeidet seg den fergekaiekspertisen som er nødvendig og naturlig. Det var vel kanskje ikke så rart at da Vegdirektoratet var på søk etter en fergekaikoordinator, måtte de ankre opp i Møre og Romsdal og be om Leonhard Dahls bistand.

Likevel, i første rekke finner vi gutta på plateverkstedet på maskinsavdelinga på Årø. Ikke bare utvikler de nye ideer og løsninger, og står bak det meste ei moderne fergekai er oppbygd av. De reiser også land og strand rundt, monterer og utfører servicearbeid på fergekaier fra nord til sør og øst til vest.

I skrivende stund er montører fra avdelinga ute flere steder rundt om i landet. I fergesambandet Valset-Brekstad i Sør-Trøndelag bygges det ny kai. En del gammelt materiell brukes om igjen, men det meste er produsert på Årø utenfor Molde. Betongarbeidet utføres av våre folk.

I Horten foregikk det i februar/mars ombygging av fergekaia i «problemsambandet» over Oslofjorden, Moss-Horten. Her er det et omfattende arbeid som er i gang. Det skal mellom annet støpes nytt landkar, pontonger og stålkasser skal skiftes ut.

På Magerholm, i fergesambandet Aursnes-Magerholm på riksveg 60. Her skal det bygges helt ny kai. Plateverkstedet er i gang med å produsere denne.

– Samtidig med at produksjonen av kaia pågår hos oss, er anleggsarbeidet i full gang. Den nye fergekaia skal være ferdig før ferien og sommertrafikken setter inn for fullt. Også i Geiranger er det bygget en ny kai. Den blir tatt i bruk før turisttrafikken er over oss. I tillegg til ordinært arbeid, har vi også produsert 120 meter rekkverk til nykaia. Kaia i Geiranger er av en størrelse og konstruksjon som fører til at de største delene må fraktes inn på lekter og monteres på stedet, forteller Kjell Sagli.

I tillegg har Østfold, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal inngått avtale om bygging av reservekai. Også denne produseres på Årø. Kaia, når den er ferdig, skal lagres i Møre og Romsdal.

– Så langt i år har vi hatt nok å henge fingrene i. Vi er nå 15 på plateverkstedet. En del ekstrajobb inne i mellom andre oppdrag får vi også. I tillegg til fergekaiproduksjonen, skal vi produsere rekkverk til den nye brua i Øvre veg her i Molde. Vi skal også produsere rekkverket til bruene på nye riksveg 1 i Vestnes. Det dreier seg om adskillige meter. Det er vanskelig å spå om fremtida, men all erfaring viser at det stadig dukker opp nye oppdrag, sier oppsynsmann Anders Bergem.



*Oppsynsmann Anders Bergem forteller at ansatte på plateverkstedet har hatt nok å henge fingrene i så langt i år.*





Jørn Klungnes mottar diplom og premie av verneleder Knut Olav Stokkeland.

# Nesten en ulykke

**Ordtaket «lykka er bedre enn forstanden» blir ofte brukt når vi såvidt har unngått et uhell. Med enkle tiltak kan vi unngå uhell, eller i verste fall en ulykke. Nestenulykker blir tatt på alvor i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Meldinger om nestenulykker er et meget viktig ledd i det å forebyggende arbeidet for å redusere arbeidsulykker.**

Tekst/foto: Tore Andersen

Statens vegvesen har i forbindelse med det forebyggende arbeidet, begynt å premiere den som melder om nestenulykker. Vi har 24 innmeldte nestenulykker i 1996, og av de blir det trukket ut en «vinner» som får en påskjønnelse.

Vinneren av nestenulykke-meldinger i 1996 ble Jørn Klungnes som er reparatør ved anlegget Stordals-tunnelen.

Tirsdag 4. februar ble dette markert ved en overrekkelse av diplom og fotokamera. Verneleder Knut Olav Stokkeland foretok overrekkelsen. Han oppfordret til å fortsette å melde om nestenulykker og understreket hvor viktig dette tiltaket er. Vegsjef Karl Melby og produksjonssjef Andor Wicken var også tilstede under markeringa. Vegsjefen synest tiltaket er godt,

og han håper dette kan bidra til at fravær p.g.a. skader vil gå ned.

Vegsjefen oppfordret også samtidig til å bruke forslagsordninga som vi har i Statens vegvesen. Det finnes ikke «dumme» forslag og alle ideer blir seriøst behandlet. Det er også premiering for gode forslag.

Det var en god stemning på brakka under overrekkelsen av premien, og vi var alle blitt foreviget med Jørn's nye kamera før vi forlot brakkeleiren i Stordalen.



I løpet av fjoråret og våren i år, skal vegsjef Karl Melby ha vore i møte med alle kommunene i fylket. Hensikta med møta er å betre samarbeidet mellom kommunene og Statens vegvesen Møre og Romsdal, med tanke på vegsaker.

## Byggjer bru mellom Vegvesenet og kommunene

Tekst/foto: Hild Nordal

– Målet med samarbeidet sett frå mi side, er todelt. Den eine delen går på å verte personleg kjend med kommunene og problemstillingane deira, og også at dei skal få eit meir personleg forhold til meg, seier Karl Melby.

– Den andre er å få fram at vegetaten er til for å gjere ting i samarbeid med kommunene, som f.eks. veginvesteringar og ulike småtiltak.

Responser frå kommunene har vore svært god. Ei rekkje praktiske ting har vorte avklarte på møta, noko som har vist seg nyttig for vegkontoret. Akkurat no er arbeidet med revidering av Norsk veg- og vegtrafikkplan i gang, som for første gong er for ein 10-års periode. I denne samanheng er det viktig med kontakt med dei ulike kommunene i fylket. Til våren skal det også utarbeidast ny fylkesvegplan, og også denne er det svært nyttig å få drøfta med kommunene.

– I fleire kommuner har eg også vore i oppfølgingsmøte etter det første møtet. Eg har ikkje merka noko direkte press frå kommunene, men listene med ønskje og krav frå dei ulike, er lange. Interesse for vegar synest stor, og folk er opptekne av å få gjort tiltak på vegnettet, dei ser det som særskilt viktig, fortel Karl Melby.

Melby meiner det er svært viktig å vere aktiv mot alle brukarane av vegnettet, og at kommunene i den-

ne samanheng står sentralt, sidan det er her behova vert kartlagde. I tillegg har kommunene styring av all arealbruk.

– Tidlegare låg styring av arealbruk under veglova, men etter at arealbruk kom inn under plan- og bygningslova, er det kommunene som har råderett på dette feltet. I relasjon til dette er det difor viktig å oppretthalde eit godt samarbeid mellom kommunene og vegetaten, meiner han.

Kontakten med kommunene er verdifull med tanke på å registrere behova som eksisterer, og er med på å skape større forståing frå kommunene og brukarane av vegnettet, for vala Vegvesenet gjer.

– Gjennom kommunikasjon rundt ulike vegprosjekt o.l., trur eg på større gjensidig forståing, seier Karl Melby.

– Ved eit møte og gjerne også synfaring, til samanlikning med kommunikasjon gjennom brev, får begge partar ei reell forståing for dei ulike problemstillingane, og ein kan kome fram til løysingar som kan påverke begge sider. Vegvesenet er ikkje berre ute etter å selje, men er også i høgste grad ute etter å få synspunkt, seier han.

Vegsjefen ser den eksterne informasjonen i etaten som svært viktig. Vegvesenet får svært mykje merksemd frå både publikum og media.

– Folk er opptekne av alt vi driv med, og det er difor viktig at vi er

aktive med all informasjonsformidling. Mine møte med dei ulike kommunene i fylket, er ein del av denne formidlinga. Vi vil vere synlege, vise at vi er eit vegvesen som er ute blant folk, at vi fyl med i det som skjer, og at vi svarer på spørsmål, seier han.

Karl Melby har gjort seg bemerkert, blant anna ved å ha ein høg medieprofil, samanlikna med tidlegare vegsjefer i fylket.

– Jobben min er å vere veldig utadretta. Utifrå den store interessa rundt vegsaker, er det min jobb å vere ei form for «utanriksminister» seier han til dette.

– I ei av kommunene eg har vore på besøk, var det forresten ein kar som litt på spøk sa noko artig. Han fortalde at dei i denne kommunen hadde tre høgdepunkt. Det første var når kongen kom på vitjing, det andre når statsministeren kom på besøk, og det tredje var no når vegsjefen hadde lagt turen dit, seier Karl Melby og ler.

– Og sjølv om denne korte historia var meint som ein spøk, seier den eigentleg litt om kor viktig samferdsel er i fylket vårt. Kommunikasjon står svært sentralt hos oss i Møre og Romsdal. Dette såg vi tydeleg då Samferdslekomiteen på Stortinget var på rundreise og synfaring i fylket i fjor haust. Opplegget rundt dette besøket vart nemleg vektlagt omtrent som om det skulle vore kongeleg besøk, smiler han.







Med nyslipt sigd kuttet Ole Ullahammer snora.

# Annonseendring ble til bruåpning med stil

**Med unntak av en, var det ikke noen som var klar over at overskriften i avisannonsen var endret fra «Trafikkomlegging» til «Bruåpning». Men annonseendringa og misforståelsen ble likevel til ei bruåpning og trafikkomlegging noe utenom det vanlige, ikke så velregissert kanskje, men likevel stilfull.**

Tekst: Wiggo Kanck Foto: Einar Vie

– Da 92 år gamle Ole Ullahammer møtte opp i finstasen og med nyslipt sigd skjult under finjakka, og nærmest forlangte å foreta snorkuttinga, måtte vi i all hast improvisere bruåpning. Men det ble ei åpning med stil i stormkastene ute i havgapet i Ullasundet.

Det er seksjonsleder Jørn Arve Hasselø ved bru- og ferjekaiseksjonen på utbyggingsavdelinga som forteller historia. I ettertid drar han på smilebåndet, og tar tilsynelatende hele hendelsen med nordmørsk overbærenhet og stoisk to. Men det er nå det, og ikke da!

Alle kan lett, og helt sikkert tenke seg den noe først så usikre, så etter hvert noe mer nervøse og til slutt den helkrisiske stemninga da det gikk opp for Jørn Arve Hasselø, byggeleder Einar Vie og resten av

mannskapene at her skulle det være bruåpning.

– Vi begynte å ane at noe var i gjære. Da også en skoleklasse fra Haramsøy kom uanmeldt, skjønnte vi at nå er det alvor.

– I all enkelhet og beskjedenhet hadde vi planlagt å markere ferdigstillingen av brua med en ærestur for Ole Ullaland. Han er nærmeste nabo til brua, og har daglig fulgt arbeidet på nybrua. 92-åringen var forresten pensjonist da gammelbrua sto ferdig i 1970. I allefall, Ole Ullahammer var forberedt på mer enn en æres- og kjøretur da vi hentet ham. Så da var det bare for oss å ta det vi hadde for hånden. Sermonisor i rødt, hvitt og blått, hornmusikk og vegsjef hadde vi ikke. Så det ble istedet nylontau med refleksbrikker, en velbrukt,





men nyslipt sigd, en seksjonsleder, en byggeleder, anleggsfolk og mange nysgjerrige!

– Det ble suksess i uværet 4. februar, forteller Jørn Arve Hasselø – og legger forsiktig til – jeg håper at annonsetekstene ved senere anledninger ikke endres for mye uten at vi først blir orientert – og uten at vi først får forberedt oss noe.

Det var ikke tidens tann og stor trafikkbelastning i løpet av en god mannsalder, som hadde tatt knekken på gammelbrua. Det hadde naturkreftene og saltinntrenginga sørget for. Det skulle altså ikke ta mer enn 26 år, før det måtte bygges ny bru.

Byggarbeidet på nybrua tok til i mai i fjor. Hele prosjektet, som i til-

legg til ny bru omfatter massefylling på tilsammen 27 000 kubikkmeter sprengt stein, riving av den gamle brua og bygging av ei 20 meter lang platebru, har totalkostnad på 30 millioner kroner. Den 20 meter lange platebrua, Flemsbrua, nevnes også som ei miljøbru. Den betegnelsen forklares med at brukonstruksjonen har til hensikt å gi økt vannutskifting i området. Brua ligger på ei en kilometer lang steinfylling mellom Ullasundbrua og Flemsøy og Skuløy. Arbeidet på miljøbrua startet opp i midten av januar og skal være ferdig rundt 15. april.

– Selv om vi til slutt foretok ei skikkelig bruåpning, gjenstår det ennå noe arbeid på Ullasundbrua.

*Gammel og ny bru. Gammelbrua bak. Den rives og blir trolig fyllmasse.*

Etter at Ole Ullhammer fikk brukt den nyslipte sigden sin, sto det igjen oppsetting av lysmastre, injiseringsarbeider og selvsagt asfaltering.

Rivinga av gammelbrua tok til i forrige måned, og vi regner med at den skal være avsluttet innen 1. mai. Det er forøvrig Ødegård Berging A/S i Ålesund, assistert av Christie & Opsahl Entreprenør A/S fra Molde, som sørger for å fjerne gammelbrua.

– Hva restene skal brukes til?

– Det blir vel fyllmasse eller småbåtkaier, avslutter Einar Vie.



*Arbeidet startet opp i fjor, og skal være avsluttet i mai. Prosjektet har ei kostnadsramme på 30 millioner kroner.*





*Parsellen Remmem–Vestnes kyrkje på riksveg 1 fekk 9,2 mill. kroner.*

## 240 mill. til riksveganlegg – og 247 mill. til drift og vedlikehald

Etter mykje uvisse og etter ei politisk «rasering» av vegsjefen sitt framlegg til vegbudsjett for 1997, vende stortingspolitikarane heilt om under salderingsdebatten før nyttår. Mange av prosjekta, som hadde ramla ut under den politiske handsaminga og tautrekinga i Stortinget, vart med eit «trylleslag» tekne inn att. Samstudnes kom fleire til. Mellom desse var «den gløymdde veg» i Eide, riksveg 64, Ørjavik–Årsbogmyrane og grusvegstrekinga på riksveg 680 over Ertvågøya. Tillegga kom som gledelege overraskingar.

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Per Tormod Nilsen/Wiggo Kanck

Då det endelege vedtaket vart gjort i Stortinget 19. desember i fjor, lydde melodien blant vegvesentilsette omtrent som dette; «Dette var eit gledeleg vedtak, sjølv om mange behov ikkje er finansierte eller tekne med».

Budsjettet for inneverande år har ei slik fordeling:

- 240 mill. kroner til riksveganlegg
- 247 mill. kroner til drift og vedlikehald
- 25 mill. kroner til fylkesveganlegg
- 66 mill. kroner til administrasjon

I tillegg kjem 6,2 mill. kroner til spesielt vedlikehald på grunn av oppheving av telerestriksjonar.

Samanlikna med fjoråret ligg riksvegbudsjettet for i år på same nivå. Derimot har vegadministrasjonsbudsjettet, midlar til drift av vegkontoret og trafikkstasjonane, fått ein reell reduksjon i høve til tidlegare år.

Dei viktigaste anleggsarbeida som er planlagt gjennomført på riksvegnettet i inneverande år er:

### Riksveg 1:

*Søre Vartdal–Berghalsen.* 6 mill. kroner til oppstart. Kostnadsrekna til 16 mill. kroner. Ferdig hausten 1998.

*Blindheim–Breivika.* 9,4 mill. kroner til innløyising av grunn.

*Valle–Håhjem.* 8 mill. kroner til oppstart av ny 2,4 km veg. Vert opna for trafikk hausten 1998.

*Remmem–Vestnes kyrkje.* 9,2 mill. kroner til fullføring av ny veg utanom Vestnes sentrum. Vert opna seinhausten 1997.

*Nordsundet bru.* 3 mill. kroner til riving av gamal bru.

### Riksveg 60:

*Magerholm ferjekai.* 10 mill. kroner til ny ferjekai og oppstillingsplass.



Vert opna for trafikk sommaren 1997.

**Riksveg 62:**

*Øksendal–Krogshamn.* 10 mill. kroner til start av 6 km lang tunnel og 1,3 km veg. Kostnad 130 mill. kroner.

**Riksveg 63:**

*Oppland grense–Korsmyra.* 3 mill. kroner til sikring av oppsprukke fjellparti ved Opplenskedal.

**Riksveg 64:**

*Ørjavik–Årsbogmyrane.* 10 mill. kroner ombygging av 4,5 km lang grusvegparsell. Samla kostnad 27 mill. kroner. Oppstart seinhausten 1997.

**Riksveg 650:**

*Stordal–Dyrkorn.* 62 mill. kroner til fortsatt arbeid på den 3,5 km lange tunnelen og tilstøytande veg. Opnast juni 1998.

**Riksveg 651:**

*Volda–Greifsnaset.* 31,2 mill. kroner til bygging av 2 km lang tunnel og omlag like mykje veg i dagen. Arbeidet starta opp tidleg i år.

**Riksveg 652:**

*Velsvik–Stigen.* 15 mill. kroner til bygging av 250 meter lang tunnel gjennom Voldshammaren og utbeiring av eksisterande veg.

**Riksveg 653:**

*Eiksundsambandet.* 5 mill. kroner til framhaldande planleggingsarbeid for prosjektet.

**Riksveg 655:**

*Lekneset ferjekai.* 5 mill. kroner. Bygging av ny ferjekai i betong til avløyning av noverande kai.

**Riksveg 680:**

*Vinsternes–Foldfjorden.* 5 mill. kroner til start på ein omlag 6 km lang parsell som er den siste grusvegparsell på ruta. Kostnaden er rekna til 45 mill. kroner.

Vidare er det avsett 3,1 mill. kroner til fullfinansiering av parsell ved Kile på riksveg 1. Dette anlegget vart ferdig i 1996. 3 mill. kroner

vert nytta til dekning av tidlegare kostnader av veganlegget på Solavagåseidet på riksveg 1, og 3 mill. kroner går til å dekkje dei siste kostnadene ved bygging av nytt anlegg Årsbogmyrane–Vevang på riksveg 64 i Eide kommune.

Til bygging av gang- og sykkelveggar i Ørsta, på Bruhagen i Averøy og Skei i Surnadal kommune skal det nyttast 8 mill. kroner. Til trafikktryggingstiltak i mellom anna Hareidsdalen og Langvegen i Kristiansund er det avsett 9 mill. kroner, medan det til miljøtiltak som støyskjerming og grøntanlegg skal brukast 3 mill. kroner. Bygging av leskur, busslommer og opprustning av bussterminalar vil koste 1,1 mill. kroner, medan det til service-tiltak er avsett 1,5 mill. kroner.

Driftsbudsjettet har ei ramme på knappe 247 mill. kroner. Fordelinga mellom trafikkdistrikta er denne; Ørsta 16 mill. kroner, Ålesund 27,3 mill. kroner, Molde 30,3 mill. kroner og Kristiansund 23,5 mill. kroner. Til rekkverkfornyng er det avsett 5 mill. kroner, vegmerking 6,9 mill. kroner og 9 mill. kroner til trafikktryggingstiltak. Til dekkefornyng er det avsett 45 mill. kroner.



Det er avsett 62 mill. kroner til Stordalstunnelen.



Det skal byggjast gang- og sykkelveggar for rundt 8 mill. kroner.



Til dekkefornyng på riksveggar er det avsett 45 mill. kroner.



# Status 1996 og videre utvikling i bompengeprojektene

Året 1996 var et godt år for bompengeprojektene i fylket, målt ut fra økonomiske kriterier. Trafikken har økt samtidig med at renta har falt. Med andre ord en utvikling vi ønsker. Selv om de fire bompengesambanda vi har på offentlig veg her i fylket er av forskjellig karakter, ser vi den samme tendensen.

- En trafikkøkning i 1996 som i hovedsak kommer fra det vi kan kalle lokaltrafikk.
- En tendens til at rabattkort brukes mer og mer.
- Antall passasjerer pr. kjøretøy synker.
- Lette kjøretøy øker mer enn tunge.

Tekst: Leif Magne Lillebakk  
Foto: Hild Nordal



At det er lokaltrafikken som øker ser vi kanskje klarest når vi ser på feriemånedene juni, juli og august. Her har trafikken sunket sammenlignet med 1996. I de andre månedene har vi stort sett hatt økning, til dels stor økning også. Med den utviklingen vi har hatt i næringslivet i fylket vårt i 1996, er ikke det overraskende. Det viser seg i undersøkelser at det er en svært nær sammenheng mellom trafikkvolum og inntektsnivå.

Økning i rabattbruken er et utslag av det samme. Det virker kanskje rart at økt inntekt fører til mer rabattbruk. Det vi da må huske på, er at det å skaffe seg et kort er kostbart. At det er dyrt å være fattig er noe som bompengefinansiering understreker. Høyere inntekt og større optimisme gjør at flere regner med å utnytte sambandet oftere, og derfor anskaffer seg kort. I Ålesund-Giske sambandet ser vi tendenser til en overgang fra 50-klipps kort til 500-klipps kort. På Skålavegen skyldes hele trafikkøk-

ningen i 1996 passeringer med rabattkort.

Inntektsnivået påvirker også viljen til at flere samordner kjøring. Den samme utviklingen ser vi også på fergene. Biltrafikken øker mer enn persontrafikken. I tillegg har vi en tilvenningseffekt i bompengesamband. Det tar gjerne noen år før trafikantene venner seg til et fast samband og den uavhengigheten det gir. Et unntak fra tendensen til at personer pr. kjøretøy synker er Atlanterhavsvegen. Her ble taksten for passasjerer redusert i 1996, noe som gjorde at trafikantene tilpasset seg den nye situasjonen. Så der steg tallet på personer pr. kjøretøy.

Veksten i økonomien har ikke ført til at trafikken med store kjøretøy har økt. Kanskje kapasiteten i vogntog og lastebiler har økt, det har vi ikke tall for. Skålavegen viser i alle fall at heile trafikkøkningen kommer i form av økningen i lette biler.

Ser vi på endringen i inntekter

for sambanda, så har den naturlig nok ikke økt i samme grad som trafikken. Her vil også eventuelle takstendringer spille inn. Ved alle takstendringer over et visst nivå vi har hatt, har trafikken sunket og inntektene har økt. På Skålavegen hadde vi ikke takstendringer i 1996. Her økte antall kjøretøy med 8,4 prosent, inntektene bare med 2,0 prosent. På de andre sambanda har vi hatt takstendringer i 1996. I Ålesundsambandet økte inntektene med 8,2 prosent og på Krifast med 3,8 prosent. På Atlanterhavsvegen fikk vi en omlegging av takstsystemet som gjorde at det ble rimeligere å passere bommen for typisk turisttrafikk. Med denne trafikens tyngde og økt rabattbruk i den andre trafikken i dette sambandet ble her inntektene i 1996 1,5 prosent mindre enn i 1995 selv om trafikken økte med 3,6 prosent.

Hva kan vi så vente av fremtida? Tendensene vi har sett i 1996 vil nok fortsette dersom Norge fort-

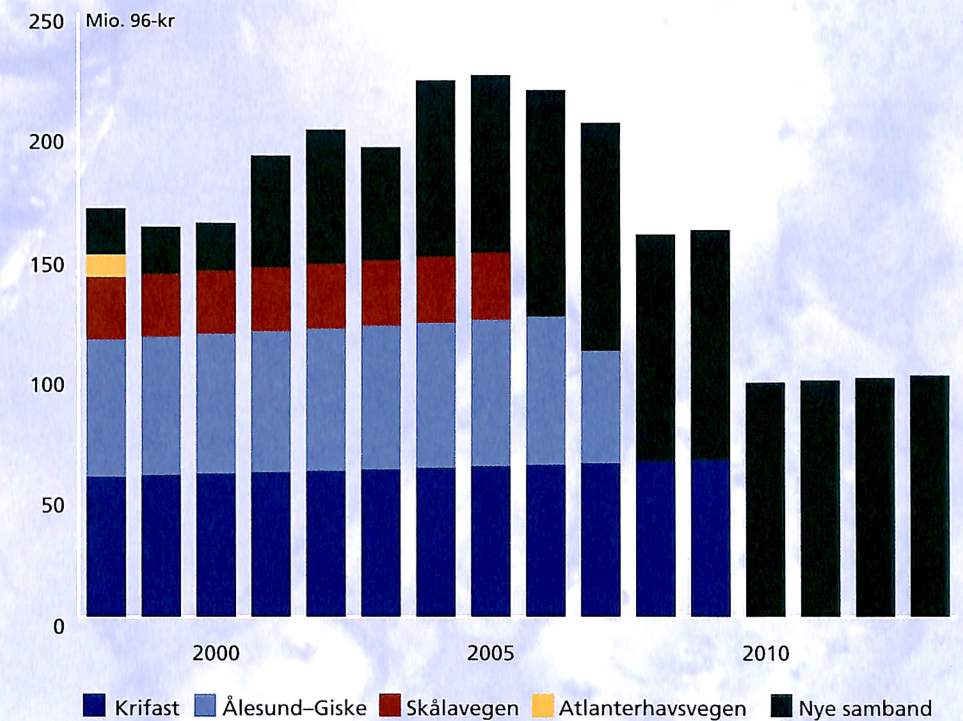
satt går bra. Det de fleste er interessert i å vite er om dette får stor betydning for nedbetalingstida. Her vil rentenivået være avgjørende. Med de rentene vi har i dag ser det bra ut. Sammenlignet med de langsiktige rentene vi opererer med i våre prognoser, vil gjenstående nedbetalingsperiode kunne forkortes med et par år både på Skålavegen og Krifast. Låna på Atlanterhavsvegen er så og si nedbetalt. Her er det imidlertid en stor aksjekapital som skal tilbakebetales med en viss prisstigningskompensasjon, slik at perioden med bompenger vil vare ett og et halvt til to år til. Ålesund-Giske sambandet har en slik økonomi at utgifter og inntekter ikke vil ha noen betydning for avslutningstidspunktet. Her forhandles det nå om ny avtale mellom staten og selskapet. Vegdirektoratet har gått inn for at bompengeperioden skal avsluttes seinest høsten 2009.

Som kjent har Vegvesenet til behandling flere søknader om bompengefinansiering av prosjekter enn noen sinne. Skulle disse gå igjennom, vil antall bommer i fylket øke betraktelig. Dette gjelder Imarsundprosjektet, Todalsfjordprosjektet, Averøytunnelen, Tresfjordbrua, Vestnes fergekai (innkreving på ferge), Nordøyvegen, Eiksundsambandet, Hareid fergekai (innkreving på ferge) og Sykkylvsbrua. I skrivende stund virker det som om søknaden om bom på Skodjebrua blir trukket. Hva vil alle disse bompengeprojekta ha å si for de totale innbetalingene av bompenger i fylket vårt? Figuren viser dette.

Som vi ser vil eksisterende samband utgjøre bompengeutgifter i størrelsesorden 150 millioner kroner i 1998. Krifast er det sambandet som tar inn mest bompenger. Ålesundsambandet har temmelig nøyaktig 1/3 større trafikkmengde, men høyere takster på Krifast gjør at inntektene her er litt større. Trafikkveksten i Ålesund gjør imidlertid at bompengene her nærmer seg Krifast år for år. Nivået ligger

for begge i størrelsesorden 55-60 millioner kroner. På Skålavegen kom det inn vel 25 millioner kroner i 1996 og på Atlanterhavsvegen knappe 9 millioner kroner. Figuren viser også at vi venter at bommen

må vi trekke utgifter som vi i dag har til ferge. Bommene skal også bare stå en begrenset tidsperiode selv om 15 år er langt frem. Takstsystemet kan også endre seg, allerede nå ser vi at automatiske



på Atlanterhavsvegen blir revet i løpet av 1998/1999, Skålavegen i 2005/2006, Ålesund i 2009 og på Krifast i 2009/2010. I en periode vil de nye sambanda komme opp på eksisterende og øke omsetningen i bompenger til 225 millioner kroner, altså 50 prosent opp. Når de eksisterende er nedbetalt vil nivået synke til under 100 millioner kroner.

Hvordan er så fordelingen mellom de nye prosjektene? Her er det Averøytunnelen som er dominerende. Dersom prognosene slår til, vil det komme inn i underkant av 30 millioner kroner årlig der. Eiksundsambandet vil sannsynligvis ligge i underkant av 20 millioner kroner og Todalsfjordprosjektet i underkant av 15 millioner kroner. De andre sambanda vil ta inn mindre.

Er dette mye å betale for fast samband eller innkorting av ve-gen? Vi må huske på at fra dette

innkrevingsystemer kan redusere innkrevningskostnadene betraktelig. Dette gjør at vi må vurdere takstsystemet i de nye sambanda. Kanskje vil passasjerbetaling og betaling med kontanter opphøre helt?

I alle fall, et bompengesamband er ikke komplett før det opphører å være et bompengesamband.





Tresfjordbrua vil binde Vestnes kommune saman og korte inn køyrelengda på riksveg 9 mellom Ålesund og Åndalsnes.

## Større bu- og arbeidsmarknadsregionar

Eit av fire spesielt vektlagde tema i fylkesplanen for Møre og Romsdal, er temaet «Større bu- og arbeidsmarknadsregionar». For å oppnå slike regionar må reisetida reduserast, ved å korte ned på eller utbetre vegnettet. Å erstatte ferjesamband med faste samband, er eit døme på slik nedkorting. Det er planar for ti prosjekt på tilsaman 1,9 milliardar kroner, der 770 millionar kroner er tenkt bompengefinansiert.

Tekst: Hild Nordal Foto: Per Tormod Nilsen

Det har vore stor interesse for å prøve å realisere nye og viktige vegprosjekt i fylket, og Statens vegvesen Møre og Romsdal har teke imot fleire søknader og førespurnader frå ulike kommuner. Med omsyn til framdriftsplan, er situasjonen for fleire av desse prosjekta, at dei vil verte fylkespolitisk behandla i løpet av våren 1997.

Her følgjer presentasjon av igangsette og mulige nye bompengeprojekt i samband med NVVP 1998–2007:

### Imarsundprosjektet

Prosjektet er kostnadsrekna til 115

millionar kroner, omfattar 4,5 km veg og to bruer, og vil delvis verte finansiert av bompengar. Imarsundprosjektet skal erstatte ferjesambandet Aukan–Vinsternes på riksveg 680.

### Averøytunnelen

Prosjektet vil avløse ferjesambandet Kristiansund - Bremsnes, og består av ein undersjøisk tunnel og vegar på land. Finansieringsopplegget er enno ikkje ferdig gjenomarbeidd, men det er klart at den statlege andelen vil kome som refusjonar fordelt over åra 2008 - 2010. Dersom distriktet gir direkte

tilskot til prosjektet, vil fordelinga av kostnadene sjå slik ut: Investeringskostnader 365 millionar kroner, statlege refusjonar 90 millionar kroner, distriktstilskot 40 millionar kroner, og bompengandel 235 millionar kroner.

### Todalsfjordprosjektet

Prosjektet kan delast i to, der den eine delen gjeld vegen inn til Todalsøra. Her er det behov for utbetring av eksisterande veg for ca. 95 millionar kroner. Av desse er allereie 35 millionar finansiert ved blanding av kommunale, statlege og fylkeskommunale midlar.



Del to av prosjektet omfattar ein lengre tunnel som vil eliminere ferjesambandet over fjorden, kostnadsrekna til 210 millionar kroner. Av dette beløpet kan bompengar finansiere omlag 100–115 millionar kroner.

### **Nordøyvegen**

Prosjekt i Haram kommune som omfattar bru til Lepsøya og under-sjøisk tunnel vidare til Haramsøya. I tillegg er det planlagt eit vidare samband (Nordøyvegen etappe II) til Fjørtofta i Haram kommune, og vidare til Harøya i Sandøy kommune. Forslag til finansiering av investeringskostnadene på 280 millionar kroner er: Bompengar 60 millionar kroner, ordinær statsløyving og distriktstilskot 220 millionar kroner. For å frigjere plass til statsløyvingane, vert prosjektet Skodjebrau sett i samanheng med Nordøyvegen.

### **Skodjebrau**

Prosjektet Skodjebrau i Skodje kommune er kostnadsrekna til minst 70 millionar kroner. Eksisterande bru er i dårleg stand og har sterk vekstbegrensing, noko som gjer at tungtrafikken til og frå industrikommunen Haram, må køyre gjennom Skodje sentrum. Bompengefinansiering av brua vil medføre at prosjektet mest sannsynleg kan verte realisert ein god del raskare enn ved ordinære statsmidlar, d.v.s ein periode på maksimalt 10 år.

### **Tresfjordbrua**

Tresfjordbrua er eit prosjekt som vil korte inn køyrelengda på riksveg 9 mellom byane Ålesund og Åndalsnes, med 12,3 kilometer. Prosjektet er med bru, fylling og tilførslevegjar kostnadsrekna til 300 millionar kroner, og bompengar er rekna til å kunne stå for inntil 100 millionar kroner av denne summen.

### **Vestnes ferjekai**

Då ferjesambandet Molde-Vestnes vart innkorta i 1985, vart dette finansiert av bompengar på ferja. I ettertid har det oppstått trong for utbetring av dei trafikale behova på ferjekaia. Kostnadene i samband med utbetringa er omlag 12 millionar kroner, og med ein trafikk på 450 000 køyretøy i året, vil ein bompengeperiode vere av relativ kort karakter.

### **Hareid ferjekai**

På grunn av vanskelege trafikktilhøve på Hareid ferjekai, har kommunen teke opp spørsmålet om ein ved å ilegge bompengar på ferja kan finansiere nødvendige utbetringar i området. Total kostnad er rekna til 40 millionar kroner, og av dette utgjer bompengane 24 millionar kroner.

*Skodjebrau er nedslitt og ei ny bru vil koste minst 70 mill. kroner.*



### **Eiksundsambandet**

Eiksundsambandet på riksveg 653, vil gje eit ferjefritt samband for kommunene Hareid, Herøy, Sande og Ulstein. Etter ein planleggingsperiode på meir enn 10 år, er det lokalt semje om eit lineval med fylling/bru over Eiksundet og under-sjøisk tunnel mellom Eika og Ytre Steinnes. Vidare skal vegen gå i tunnel frå Sørheimstranda til Hovdevatnet, og gjennom Åsen til kryss med riksveg 1 i Furene mellom Ørsta og Volda kommuner. Samla veglengde vil kome på 16 263 meter, og total kostnad vert på 573 millionar 1996-kroner. Av totalkostnaden vil omtrent 125 millionar kroner verte finansiert med bompengar, medan resten vert finansiert over offentlege budsjett.

### **Sykkylvsbrua**

Sykkylvsbrua er eit fylkesvegprosjekt som vil føre til ei innkorting på 11 km av vegstrekninga mellom Aure, administrasjonssenteret i Sykkylven, og Ikorntnes der bl.a. Ekornes fabrikkar ligg. Prosjektet vert vurdert som svært godt når det gjeld miljøhensyn og betydning for

næringslivet. Kostnadsoverslaget for brua er 120 millionar kroner, og det er rekna med at bompengar kan finansiere inntil 70 av desse.

### **Eksisterande bompengeprojekt**

I Møre og Romsdal har fleire ferjestrekningar vorte innkorta ved hjelp av finansiering med bom-

pengar. Felles for desse bompengeprojekta på ferjer, er at nedbetalingsperioden vart mykje kortare enn forutsett.

Andre bompengesamband har også gitt gode erfaringar. Det einaste avslutta, nemleg Herøybrua, gjekk svært godt. Det vart aldri nødvendig å prisjustere taksten, og lånet vart nedbetalt i 1987 – mange år før prognosen.

I dag er det bompengeneinnkreving i fire samband på riksveg, og i ei innkorting av riksveg som er klassifisert som privat veg. Av desse sambanda er det berre Ålesund-Giske som går dårleg. Atlanterhavsvegen går svært bra, og vil verte nedbetalt på godt under 10 år med etterskotsbompengar. Skåla-vegen og Krifast er også i rute. Tussentunnelen er bygd etter fri-luftslova, og er ei innkorting av riksveg 64. Prosjektet har vorte godt motteke av trafikantane, og lånet vil vere nedbetalt om 10–12 år, noko som vil seie ei total bompengeperiode på 16–17 år. Bompengesatsen har vore justert ein gong, og bompengane dekkjer også drifta av tunnelen.





Mario Obreque Cardenas, chileneren som planlegger trafikk- og trafikksikkerhet i Ålesund.

nere da anleggsarbeidene på Tjeldbergodden begynte. Det er få innbyggere i kommunen og ulykkestallene er også små, 1-2 ulykker med personskaade i året, ofte i forbindelse med utforkjøring.

Kommunen ville være føre var, og ønsket også å gjøre noe med en følelse innbyggerne hadde av utrygghet i trafikken. Tustna var den eneste kommunen i fylket som ba om å få bli med i forsøksprosjektet.

Publikum er trukket med i arbeidet på ulikt vis. Man har satt seg et entydig mål; null skadde og drepte i trafikken på Tustna. Potensielle trafikkfarer er listet opp og prioritert, og det er allerede gjennomført tiltak som refleksaksjon, utleie av barneseter og sikkerhetsnett, samt trafikkrock for 6-åringer. Fysiske tiltak som er vedtatt gjennomført, er skoleskysst for barn med trafikkfarlig skoleveg - selv når avstanden til skolen er under 3,5 kilometer, bygging av gang- og sykkelveg ved Nord-Tustna skole, monte-



Knut Andreas Stai og Irene Golmen på Tustna, kan vise til konkrete tiltak underveis i planarbeidet. Det lover godt.

trafikktryggingen. Man har skaffet seg oversikt over hvordan elevene kommer seg til og fra skolen, og det er laget lister over utrygge soner. En konkret plan med kostnadsoverslag for Voldsdalen skole foreligger. Planen tar hensyn til at mange barn kjøres til og fra skolen, og at forholdene ved av- og påstigning er ryddige og oversiktli-

# Ålesund og Tustna skal bli tryggere

**Ålesund og Tustna har tatt viktige grep for å bli trafikk-tryggere kommuner. I begge de to forsøkskommunene i Møre og Romsdal arbeides det med kommunale trafikksikkerhetsplaner, og planene har så smått begynt å avleire seg i både fysiske tiltak, aksjoner og adferdsarbeid.**

Tekst/foto: Kjell Herskedal

Av innleggene til Mario Obreque Cardenas (Ålesund) og Knut Andreas Stai/Irene Golmen (Tustna), på trafikktryggingseksjonens kommunekonferanse om trafikksikkerhet i Ålesund i februar, var det likevel ett spørsmål som hang igjen i lufta: Hva nå? Er politikerne villige til å prioritere trafikksikkerhetsarbeidet såpass høyt at planene blir til handling? Er det vilje til å gi tiltakene en plass i budsjettet?

## Tustna

Tustnas situasjon var en plutselig trafikkøkning gjennom kommunen da ferga til Smøla ble omlagt, og se-

ring av veglys, oftere strøing over Nordheimshøgda, autovern langs en kommunal veg på Golma, og fareskilt ved hjortens trekkrunder.

## Ålesund

Ålesund skal også bli tryggere, om chileneren som elsker byen - Mario Obreque Cardenas, får det som han vil. Planarbeidet og prosessen rundt dette, vitner om godt og målrettet arbeid. Men Cardenas innser at det blir en kamp med mange andre interesser, å få gjennomslag med planene.

Barne- og ungdomskoleelever er trukket direkte inn i prosessen med

ge. Planen skal brukes som grunnlag for en søknad på «aksjon skoleveg»-midler.

Tiltakene som er tenkt gjennomført i perioden 1997-2002, er kostnadsberegnet til 3,69 millioner kroner. Cardenas kunne opplyse at handlingsplaner for andre trafikkantgrupper kommer. I disse planene skal ansvaret plasseres, det skal ikke være tvil om hva som skal gjøres og tidspunktet for gjennomføring. I Ålesund skal det før skolestart til høsten, arrangeres informasjonsmøter for foreldre til 6-åringer i samarbeid med Trygg Trafikk.



Når Bjørn Wivestad frå vegkontoret og Arvid Talset frå vegsentralen, den 7. februar sette kursen mot Zambia, var dette ikkje i hovudsak for å kome bort frå ein gufsen vinter her heime. Dei er nemlig ute i embetsmedfør, for å gi Roads Department i Zambia, nyttig opplæring i geoteknikk.



Bjørn Wivestad og Arvid Talset har lagt kursen mot Afrika og varmare klima.

Tekst/foto: Hild Nordal

# Med geoteknisk fagkunnskap i kofferten

Ein avtale om institusjonelt samarbeid, er gått inn mellom Statens vegvesen i Norge og Roads Department i Zambia. Opplæring i geoteknikk er eit av fleire samarbeidsprosjekt som vil verte gjennomførte under denne avtalen.

Og sjølv om sola som oftast er brennande varm i Afrika, var det også regntøy og paraply med i bagasjen til Bjørn og Arvid.

– Det er regntid når vi kjem til Zambia, så det er nok ikkje berre

shorts og solbriller som får plass i kofferten nei, fortalde Bjørn Wivestad før han drog av stad.

– Vi har då førebudd oss noko, ved å lese om landet; kultur, samfunn, skikk og bruk. Dette kan nok kome godt med, sjølv om vi ikkje skal opphalde oss der så veldig lenge.

Den viktigaste bagasjen i denne samanheng, ligg likevel ikkje i kofferten. Norsk praksis når det gjeld fagfelte innan geoteknikk, har hovudrolla denne gongen.

Under opphaldet i Zambia bur Bjørn og Arvid på hotell i hovudstaden Lusaka. Bjørn skal vere der i fire veker, og har då ansvaret for opplæring av ein ung og uerfaren zambisk geoteknikar. Denne unge mannen har ikkje tidlegare praktisert geoteknikk, og skal no lære å fungere som saksbehandlar. Kurset i geoteknisk rapportering skal innehalde alle faser i geoteknisk saksbehandling for aktuelle typer byggeprosjekt; vegar, bruer og gang-

vegar, frå grunn- og laboratorieundersøkingar via berekingar og vurderingar, til ferdig rapport.

Arvid disponerer to veker til å lære bort kunnskap om grunnundersøkingar og praktisk bruk av borerigg, til eit bore-team. Boreriggen er eit svært kostbart instrument, og det er difor viktig at boreteamet har nødvendig kunnskap om korleis ein skal behandle denne. Målet med opplæringa er at riggen i ettertid skal verte behand-

la på rette måten. Dette er nødvendig for å oppretthalde pålitelege resultat av boreundersøkingar.

– Når den geotekniske kunnskapen i Zambia vert heva til eit høgre nivå, vil Roads Department få høve til å utføre geotekniske undersøkingar for ulike vegprosjekt, seier Bjørn Wivestad.

I ettertid vil dei frå Roads Department i Zambia som var med på dette prosjektet, verte gitt ein demonstrasjon av korleis geotek-

nisk undersøking og rapportering vert utført i Norge. Programmet vil inkludere besøk på Veglaboratoriet, og også på vegkontoret i Molde. Eit anna mål for gjensvitten, vil vere å vise utstyr og fasilitetar i eit materiallaboratorium i Norge. Dette for å betre kontakta og forholdet mellom Roads Department i Zambia og Statens vegvesen i Norge.

Før han reiste, fortalde Bjørn Wivestad at han såg fram til desse fire vekene i Afrika.

– Førespurnaden om å vere med på dette, kom frå internasjonalt kontor – det er dei som styrer all u-lands verksemd i Statens vegvesen.

Eg takka ja av den enkle grunn at eg ser det som ei stor utfordring å drive geoteknisk opplæring i eit framandt land, så ulikt vårt eige, sa han.

Og sjølv om mesteparten av tida i Zambia nok vil gå med til fagretta syslar, har Bjørn planlagd å få med seg i alle fall eit sjåverde i dette landet langt borte, nemlig dei svært så berømte fossane Victoria Falls.





Distriktsleiar Arnfinn Løvik og Vigdis Helmersen med symbolet for «O-visjonen».

# Trafikk utan ulykker

**Ein visjon er ein draum. Fantasi eller sanning om det som har hendt eller kjem til å hende.**

Tekst: Vigdis Helmersen Foto: Reidun Nordli

## Innføring med «tretrinnsrakett»

I januar -97 sende vi ut til heile trafikkavdelinga i Møre og Romsdal, første og innførande ledd i kjent- og synleggjeringa av visjonen. Pakka inneheld 3 brev, kvar med eit bilete og nokre liner på ei tekstsida. Desse freista forklare kvar sin del av den store historia, om det som ligg bakom og målet med visjonen. Brev kom med få dagars mellomrom, på skrivebordet til medarbeidarane på vegkontoret og som lukka brev heime til dei andre i fylket.

Litt merksemd, ei oppbremsing som skulle mane oss til ettertanke, gjere opp status og tenke tankar om framtida kring arbeidet og arbeidsplassen vår, byrje diskutere dette heime og i lunsjpausa, var det breva ba om.

No var grunnlaget innført direkte til alle tilsette på trafikkavdelinga. Neste ledd i kjentgjeringa internt var presentasjonsrunden.

Oppslutninga til presentasjonen var omlag så god som ønska, mottakinga og entusiasmen var betre enn forventa. Dei aller fleste var svært positivt innstilt til visjonen, i alle fall når dei fekk forklaring på samanhengen av denne «merkelege» forma for marknadsføring,



Leiarane på trafikkavdelinga med trafikksjefen i spissen, byrja hausten -96 å utveksle sine draumar om arbeidsplassen sin, for seg og sine medarbeidarar, som bedrift og vår rolle i samfunnet. Reflekterande og søkjande freista dei finne det enkle, men ikkje passive som vi alle saman på trafikkavdelinga er felles om, for å kunne styrke oss på desse områda.

Denne utvekslinga ønskte leiargruppa plante i bedrifta, på trafikkavdelinga, til alle medarbeidarar med von om at den enkelte ville gjere seg fortruleg med draumen, og føle seg som ein del av desse draumane våre, ja jamvel kunne kjenne det som ein del av sin identitet.

Leiargruppa engasjerte informasjonsleiar Wiggo Kanck, informasjonsmedarbeidar Reidun Nordli og arkitekt Vigdis Helmersen til å delta i utforminga av eit opplegg for kjentgjerung og synleggjering av visjonen.

Dei viktigaste emna som diskusjonen om våre felles mål og ønskjer omhandla, og som skulle komme til uttrykk i visjonen var;

**miljøet** – trivslen i arbeidet; isolert, innbyrdes og ut  
**produktet** – vegane og livet på vegane, i samfunnet  
**tida** – behovsstraumane, utviklinga for oss, ut og utanfrå  
**konsekvensane** – av kva vi utrettar, kvifor og korleis

Summen og samspelet av desse delane - miljø, produkt, tid og konsekvens, utgjer i nokre stikkord innhaldet av trafikkavdelinga sitt arbeid og vesen. Dette innhaldet er det vi skal foredle og utvikle framover.

Med omtanke for heile trafikkavdelinga sitt innhald og utvikling er eit enkelt utsagn, ein påstand, eit motto, eit slagord, ei von, ei målsetting, eit minste eller største felles multiplum sagt med få ord, det vi vil plante.

– Målet er at vi skal kunne kjenne dette budskapet som meiningsgjevande i arbeidet vi gjer, at dette er det djupaste ønskje for våre ulike oppgåver, våre ulike brikker som skal passe inn i det store puslespelet. Målet er at vi heilt enkelt, med handa på hjartet kan svare at «**vi arbeider for trafikk utan ulykker**» til dei som vil vite kva Statens vegvesen si trafikkavdeling slyskar med, seier trafikksjef Arne Johnsen.

### Er visjonen fantasi eller sanning?

– Det er eit spørsmål, eit mål det spør om du vil være med på å verkeleggjere. Kvar enkelt av oss er med på å sannferdiggjere dette utsagnet, seier Arne Johnsen til slutt.

men det var óg enkelte kritiske kommentarar som både gjekk på innføringsmetoden og mot vanskelegheita og idealismen i å oppnå målet.

På presentasjonsrunden delte vi ut to innramma eksemplar av det siste «fullbiletet». Når visjonsbiletet no er gjort kjent iblant oss, vil det ha ei spesiell meining for oss. Vi kjenner til historia bakom og difor til oppbygginga av det. På veggene blir vår visjon synleg for våre vitjande, og er eit vesentleg element i spreinga av budskapet.

No har alle motteke forsida og historia om denne, og plakaten er utdelt på stasjonane.



Ansatte ved Ålesund trafikkstasjon.



Frå introduksjonen på Ørsta veg- og trafikkstasjon.



Konsentrerte tilhøyrarar ved Molde trafikkstasjon.

Neste ledd i kampanjen er utdeling av klistermerke til alle tilsette, primært til bruk på konvoluttar, på bilruiter, på syklane, over senga eller på baderomsspegelen.

Utpå våren får alle på trafikkavdelinga jakkenål og vi vil gjenkjenne den som ein sterkt forenkla utgåve av det til då så velkjente visjonsbilete. Noko seinare mot sommaren vil vi få t-skjorte med det same «nullet» på. Tida og etterspørsla får vise om andre effektar skal takast i bruk til kjentgjerung av visjonen som allereie no går under navnet «NULLET».





18 vegarbeidarar har teke fatt på første steg mot fagbrev.

# Auka fagkompetanse i etaten

**I fjor på denne tida annonserte Statens vegvesen Møre og Romsdal, etter tilsette som kunne tenkje seg å ta fagbrev gjennom § 20-ordninga. Denne ordninga går ut på avleggje fagprøve utanom læreforhold. Og responsen var stor, omlag 70 personar melde si interesse for ulike fag.**

Tekst: Hild Nordal Foto: Tore Andersen

Utifrå dette vart i første omgang anleggsførarfaget valt ut som satsingsområde. Personalseksjonen på vegkontoret har jobba med å finne egna opplegg for desse faga. Ein stor del av dei som melde si interesse, skalla av av ulike grunnar, men til slutt stod det igjen 17 deltakarar til anleggsførarfaget. I tillegg er Statens vegvesen Møre og Romsdal no med i eit opplegg med yrkesteorikurs for asfaltfaget, der seks tilsette tek del.

I følgje § 20 kan ein altså avleggje fagprøve utanom læreforhold. Før førstegangsprøva må det dokumenterast minst 25% lengre, allsidig praksis i faget, enn den fastsette læretida.

Paragrafen opnar for at andre enn skuleelevar eller lærlingar, kan får dokumentert dei faglege kunnskapane sine.

Kurset i asfaltfaget tok til 3. februar, og er lagt opp som eit intensivkurs over tre veker, med 160 timar teori. Statens vegvesen Møre og Romsdal, har kjøpt 6 av plassane hos arrangøren Vegdekke. Det var nokre fleire som hadde søkt seg til asfaltfaget, men på grunn av at kurset går av stabelen i Ørsta, er det personar heimehøyrande i dette distriktet som har fått plassane.

Det er mange fag som står på programmet på yrkeslæreкурset i asfalt. Deltakarane skal blant anna



innom matematikk/fysikk/kjemi, steinmateriale, bindemiddel, asfaltdekke, vegbygging, vedlikehald og kontroll/kvalitetssikring.

Opplæringa i anleggsførarfaget tok til i Molde 21. februar, og har som siktemål å gi deltakarane kvalifikasjonar og kompetanse som fagfolk. Anleggsmaskinførarar må kunne køyre, vedlikehalde og stelle anleggsmaskiner i byggje- og anleggsverksemda. I tillegg til dette skal kandidaten ha kunnskapar om variert anleggsarbeid, enklare stiking- og nivelleringsarbeid, enkel sveiseteori, samt sprengingsarbeid.

Teoriopplæringa i anleggsførarfaget vert lagt opp som fire-fem todagars samlingar, med utgangspunkt i fredag og laurdag. Alle



kandidatane vil få permisjon for ein dag (fredag) per samling, medan dei sjølve må bruke ein fridag (laurdag) per samling. Kravet til praksis er 45 månader allsidig praksis på tre typer maskiner, der to er såkalla hovudmaskiner, og ei er tilleggsmaskin. Kravet er minst 750 timar på kvar maskin. Frå 31. juli 1997 vert kravet til praksis auka til 60 månader, og det er difor viktig å avlegge teoretisk prøve før denne tid. Deretter kan ein til dømes vente til våren 1998 med å gå opp til praktisk prøve. Det er altså viktig å vere

«godt i gang» og oppmeld til praktisk prøve, før kravet til praksis vert utvida.

Det vert ikkje stillt krav om førutgåande teoriopplæring, men ved fagprøva må kandidaten vise at han/ho har førutsette kvalifikasjonar, også i dei teoretiske faga. Felles for både anleggsførarfaget og asfaltfaget, er avsluttande teoretisk prøve i månads-skiftet mai /juni.

Med ei slik satsing på § 20-opplæring, håper Statens vegvesen Møre og Romsdal å heve både den formelle statusen til kvar einskild kursdeltakar, og i tillegg heile etaten si fagkompetanse.

*Ein må ha 45 månader allsidig praksis på forskjellige typer maskiner.*

## Vordende fagarbeidere i Statens vegvesen

**Tekst: Tore Andersen**

Knausen hotell er stedet hvor oppstarten for § 20 opplæring i anleggsførarfaget går av stabelen. 18 forventningsfulle vegarbeidere fra hele fylket tok ivrig fatt på første skritt for å ta fagbrev.

Den teoretiske delen er i regi av MEF skolen, og under kyndig veiledning av opplæringskonsulent Øyvind Bergset. Ansvarlig for kurset er opplæringskonsulent Fred Arild Gyldenås, begge fra opplæringskontoret for anlegg og bergfagene i Møre og Romsdal.

Teoridelen går over fire samlinger på to dager. Øyvind Bergset legger stor vekt på at det er viktig å velge riktig studieteknikk og anbefaler at det lages små studieringer rundt om på arbeidsplassene.

Lykke til !





**Det er hardt stoff som vert lagt på bordet, når sensor Ingvald Roald ved Ålesund trafikkstasjon, går ut og hevdar at verken køyreskulane eller sensorane ved trafikkstasjonane held mål. Roald har fått nok av det han meiner er totalt uakseptable tilhøve i norsk bilføreropplæring.**

Tekst/foto: Hild Nordal

## Hardt ut mot eigen stand: «Køyreopplæring på ville vegar»

Kritikken hans rettar seg altså både mot køyreskular, og hans eigen stand – sensorane ved trafikkstasjonane. Han meiner det er på tide å akseptere problemet at bilføreropplæringa har ei skremmande svak kvalitetssikring, og at elevane i mange tilfelle ikkje får den vara dei betaler for.

Mange sensorar har ikkje greie på pedagogikk, kun eit tre veker langt kurs for å verte sensor. Utifrå dette har ikkje sensoren kunnskap til å forstå at det er viktig å finne ut kva vurdering som ligg bak hand-

linga til eleven, og ikkje sjøve handlinga. Det nyttar ikkje at eleven gjer rett i ein situasjon, når han på førehand er instruert av køyreskulen om kvar oppkøyringsruta går. – På dette feltet er Møre og Romsdal eit katastrofeområde. Vårt fylke er det eingaste i landet som ikkje har pedagog innan dette fagfeltet, og dette resulterer i eit system heilt ute av styring. Det at mange elevar veit kva dei skal gjere, men ikkje kvifor, er det ingen som avslører, seier Ingvald Roald. – Målet er at eleven må bruke si

eiga fornuft for å løyse problem som oppstår i trafikken. Det er vala eleven gjer som er interessante. Det vert sagt at førarprøva ikkje måler haldning. Det gjer den, men til feil person, nemleg køyrelæraren. Min påstand er at eleven vert vist kva han skal gjere, men ikkje får opplæring i kvifor.

– Eg veit at størsteparten av køyreskulerelevane i dag ikkje kan å nødbremse frå 80 km/t, av den enkle grunn at køyreskulane hoppar over denne delen. Som følgje av dette vert ikkje slik nødbremsing

testa på førarprøva. Likevel er dete noko ein bilførar må kunne når eit lite barn brått spring ut i vegen, meiner Ingvald Roald.

Sensoren meiner det er for langt mellom det elevane lærer, og den verkelege trafikken.

– Eg vil nærmast påstå at ingen køyrer slik som dei lærte på køyreskulen. Ingvald Roald set opp ei spørjande mine. Sjølv om det er relativt få år sidan artikkelforfattaren fekk førarkortet, finnast det ikkje motargument.

Gjennom dagens bilføreropplæring får ikkje eleven vere til stades i den trafikksituasjonen han/ho befinn seg i, av den grunn at dette ikkje er nødvendig for å bestå førarprøva.

– Elevar med ferske førarkort må i dag bruke eit par månader på å avlære seg det dei har lært på køyreskulen, og tilvenne seg normal trafikk og det samspelet som går føre seg, seier han.

I dagens bilføreropplæring, smuldrar budskapet frå Vegdirektoratet vekk, på veg nedover i etaten. Dette resulterer i at førarprøva slett ikkje virkar som ho skal. Dagens førarprøve er rett og slett eit godt kamuflert skodespel, med ein dårleg sufflør, hevdar Roald.

Ingvald Roald har vore køyrelærar i 17–18 år, og har dei siste åra altså vore sensor ved trafikkstasjonen i Ålesund. Ved å gå ut med slike påstandar som han har gjort, har han fått merke sterk vind kring øyrene, men har også fått støtte i ulike miljø og fagkrinsar.

– Eg har fått god støtte i pedagogiske miljø, og vil då spesielt få trekkje fram ein forskar. Han har så treffande sagt at «...det er viktigare å gjere dei rette tinga, enn å gjere ting rett». I dette ligg det å gjennomføre ei meir detaljert analyse

av kva som ligg til grunn for beslutningane folk tek.

Ingvald Roald tek eit godt tak i vaskekosten. Han meiner det er på høg tid med ei grundig reingjering innan bilføreropplæringa.

– Eg vil setje eit stort spørsmålsteikn ved kvifor Statens vegvesen har late køyreskulane verte så dårlege som dei er. Dei beste fagfolka innan sensorstanden er på veg ut, dei er ikkje lenger interesserte. For at sensorfaget igjen skal verte attraktivt, bør sensorane få like høg løn som køyrelærarar. I dette høvet kan eg vise til utlyst sensorstilling i vårt trafikkdistrikt, lønna med lønnstrinn 17 – kva er vel dette samanlikna med årsløna til ein lærar ved ein køyreskule? Etter mi oppfatning har dessutan ikkje førarprøva noko i Statens vegvesen å gjere. Denne burde høyrte under kyrkje- og undervisningsdepartementet, og på denne måten fått pedagogisk kvalitetssikring, seier Ingvald Roald.

– I skulen er det nemleg annleis, allereie i ungdomstrinnet tek dei sensorar utanfrå når elevane skal opp til eksamen. Korleis harmonerer dette med at ein og same sensor køyrer opp med alle ungene i bygda? Eg meiner at det er aktuelt med ein debatt om kor vidt uteksaminering innan bilføreropplæringa er ein offentleg eksamen eller ikkje, seier han.

For å få ei ordning på dette kaoset, meiner Ingvald Roald at sensorane må tileigne seg auka kompetanse. Berre ved skikkelege, utdanna sensorar, vil trafikkskulane følgje etter med rett opplæring fordi førarprøva styrer opplæringsnivået. – Sjølv synest eg at sensorane bør rullere ved dei ulike trafikkstasjonane i fylket. Særlig på bygdene er det i dag slik at ein og same sensor, har ansvaret for halvparten av ungdomane i byggefeltet. Eg vil hevde at det må vere grunn til å stille spørsmål om habiliteten og gyldigheita av denne prøva. Vi bør lage eit sensorkorps i fylket, direkte underlagt Vegdirektoratet. Innan dette korpsset bør det gå føre seg hospitering av sensorar rundt om i fylket. Kanskje også bør oppkøyringa gå

føre seg ein annan stad, enn der elevane er gitt opplæring, seier Ingvald Roald.

– Poenget mitt er at opplæringa ikkje bør ta særleg lengre tid enn i dag, ikkje treng den å verte dyrare heller. Men det må ligge pedagogiske læringsprinsipp til grunn, slik det er i all anna opplæring, understrekar han.

Sjølv om Ingvald Roald skyt kraftig mot eigen bransje, der han meiner at mangelen på kunnskap er



enorm, vil han også understreke at det finnast mange gode køyreskular. Likevel vil han ikkje vere med på dette lenger. For å setje det heile på spissen siterer han ein kollega: «Etter det nye systemet har vi slutta å undervise og gått over til å vise. Paradoksalt nok er dette tilfredsstillande for Vegvesenet.» I mars i år sluttar Ingvald Roald som sensor ved trafikkstasjonen i Ålesund. – Med dette utspelet håper eg på ein debatt der ingen går i skyttergravene, men at heile systemet vert gjennomgått, avsluttar han.

Vår utsende set seg i bilen og vender nasen heimover. I første vegkryss dukkar det brått opp eit nytt spørsmål i bakhovudet; Veit du no verkeleg kvifor du handlar slik som du gjer ute i trafikken?





**Utpå sommarhalvåret i 1998, er det duka for det største arrangementet i Vegvesenet si historie. Den 19.–21. juni dette året, skal nemleg Statens vegvesen arrangere dei første Kulturdagane sine. Desse dagane er meir enn tusen kulturinteresserte vegfolk venta til mønstringa på Norsk vegmuseum.**

Tekst: Hild Nordal Foto: Vegmuseet

# Kulturdagar 1998

Over lengre tid har eldsjeler ivra for å få presentere det blomstrande kulturlivet i etaten, og no har dei fått gjennomslag heilt til topps i Vegdirektoratet. Arrangementskomitèen er allereie godt i gang med planlegginga av det gigantiske arrangementet.

Idèen bak Kulturdagane er henta frå Finland, der finske vegfolk har lang tradisjon med å arrangere slike dagar. Kvart fjerde år kan dei vere deltakarar på Tielaitoksen Kultuuripäivät, som fungerer som ei solid vitamininnsprøyting på det indre livet i Vegvesenet. På den siste samlinga som var i fjor, tok om lag to tusen personar del i mønstringa. Håpet er at Statens vegvesen i Norge skal få til noko av det finna har klart.

Dei komande Kulturdagane er meinte å gjere Statens vegvesen til ein endå betre etat. Føremålet er at alle «skapkunstnarane» i Vegvese-

net skal få vise fram kva dei held på med. Dette til glede og inspirasjon for alle andre, men først og fremst for at dei sjølve skal få eit puff vidare og treffe likesinna som kanskje syslar med dei same tinga. Slik kan Kulturdagane vere eit viktig bidrag til å utvikle og berike etatskulturen på tvers av avdelings- og fylkesgrensene.

Aktivitetane under Kulturdagane kan i hovudsak delast inn i to hovedgrupper. Den eine er framsyningar av ulikt slag, enten på stor scene eller i mindre forsamlingsar rundt om på museumsområdet. Den andre er sikta inn på kunst- og handverksarbeidsutstillingar, der utstillarane får høve til å selje egne arbeid. Det er dessutan lagt opp til ein brei presentasjon av ulike samlingar, med alt frå veteranbilar til pins.

Med mottoet «sjå kva eg er glad i», er det samspel og ikkje kappspel

som står på programmet under Kulturdagane. Både ute og inne i dei mange bygningane på Norsk vegmuseum, ligg alt til rette for eit mylder av aktivitetar. Det vert lagt opp til at Kulturdagane skal verte ei rimeleg helg for vegfolket. På same måte som til idrettsarrangement, kjem Vegdirektoratet til å gi reisetilskot også til dette.

Har du noko å bidra med på Kulturdagane i 1998? Nøl då ikkje med å ta kontakt med kontaktpersonen i Møre og Romsdal, informasjonleiar Wiggo Kanck på vegkontoret. Og sjølv om Kulturdagane først og fremst vert arrangerte med tanke på dei «aktive» deltakarane, kan det verte nokså trasig utan eit talrikt og entusiastisk publikum. Møt difor opp, og ta gjerne med barn, ektefelle, sambuarar m.m., til Norsk vegmuseum dagane 19.–21. juni 1998.





Ruth Myklebust med god kontroll.



«Lange ballar på vingane»,  
Anne Trine Hoel.

# Fotballtrening i Træffhallen

## damene på måndagar

Til vegsjefen si store glede, er «Team Melby» no i gang med førebuingane til veg-meisterskapen i fotball. Dette er altså damene som skal forsvare Møre og Romsdal i vegcupen, som går av stabelen på Lillestrøm 7.-8. juni i år. Om dei klarer å nå vegsjefen sine ambisjonar om å feie all motstand til side og gå si-grande ut av tevlinga, det får tida vise. Dei sju som møtte opp på første treninga viste i alle fall stor innsatsvilje. Under kyndig leiing av coach Wiggo, heldt dei spreke damene ut med både pasningspel, demping og kjeplerunding, utan å mukke. Og sjølv om sju damer kan utrette mykje, er ikkje dette mange nok til deltaking i vegcupen. Har du lyst å vere med? Møt opp på Træffhallen måndagar kl. 16.00 då vel.

## og herrene på onsdagar

Herrene er også godt igang med treninga i Træffhallen, i år som i fjor. For oss er det seriefotballen som blir første utfordring. Vi berga såvidt plassen i «Eliteserien» og må nok skjerpe oss for å halde følgje der. I juni er det vegcup og då får vi forsterkingar frå hele fylket. Som før satsar vi for fullt, både på banen og banketten!



Over: Terje Nordli strekkjer seg etter ballen.

T.h.: Terje Fuglsnes (t.v.) og Odd Arild Lindseth trener til endå ein ny vegcup.





Øvre Uglabrua på riksveg 660 mellom Eresfjord og Vistdal har vore ein liten flaskehals på strekninga i lange tider. Rekkverket har vore spinkelt, brua smal og det er langt ned i elva Ugla.

# Miljø- venleg bru- utviding

*Ein har unngått å endre på utsjånaden av brua frå den mest synlege sida.*

**Tekst/foto: Halgeir Brudeseth**

Når ein skulle skifte ut rekkverket var det naturleg at ein vurderte utviding av brua. Det var tidlegare lagt opp til at utvidinga skulle komme på nedstraumssida, då dette ga kortare bruutviding og ein betre veggeometri.

Etter vurderingar frå fleire hald kom ein likevel til at ei utviding på nedstraumssida ville føre til at den mest synlege delen av sidemur og steinkvelv ville bli dekt av den nye konstruksjonen. Etter grunnundersøkingar kom det også fram at det vil gje enklare fundamenteringsforhold å plassere utvidinga oppstraums. Bruutvidinga måtte av konstruktive omsyn vere i betong eller stål.

Resultatet blei at ein bygde ei platebru med to spenn i betong på oppstraumssida (2x10 meter) og

laga ny rekkverksdragar med vaska betongoverflate nedstraums. Som bileta viser så har ein unngått å endre på utsjånaden av brua frå den sida dei aller fleste ser ho. Frå rasteplassen nedanfor brua kan ein no sjå steinkvelvet og overmuren av stein utan at det synast at brua er utvida med ei plate oppstraums. Rasteplassen er elles også eit utgangspunkt for sti til Skulmeistar-fallet like nedanfor Brustaden.

Historia til dette prosjektet syner mellom anna at ein på enkle måtar kan oppgradere funksjonen til ei bru utan att dette treng å få store følgjer for utsjånaden. Det kan koste litt meir og krevje noko meir arbeid med planlegging, men er det ikkje verd det når ein tenkjer på kor lenge slike konstruksjonar skal stå og kor mange som ser dei?





## 40 års medlemskap:



Foto: Tore Andersen

Ove Slemmen – Åndalsnes

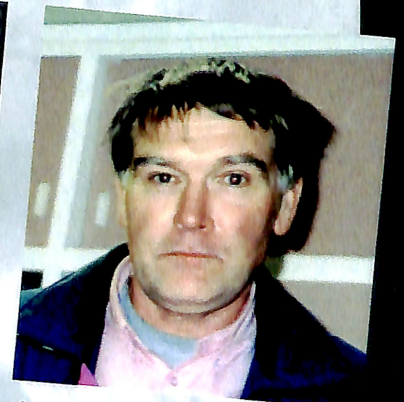
## 25 års medlemskap:



Leif Gunnar Vold, Åndalsnes og Kjell Sandnes, Åndalsnes får gullnål av klubbleder Steinar Flydal.



Jon Hanseth – Mittet



Arvid Talset – Molde



Odd Berget – Molde



Nils Fransgjerde – Skåla



Kristian Alme – Eresfjord



Olav Ness – Aure





Returadresse:  
Statens vegvesen  
Møre og Romsdal  
Fylkeshuset  
6400 Molde