



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

Løberg, MAT

veg og virke

Nr. 5 – 1997/25. årgang



Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad

Arbeidet fortsetter i Stordalstunnelen

Ernst Lunde (f.v.), Petter Vikene og Anders Overå arbeider på spreng for at Stordalstunnelen skal stå ferdig til juni 1998, men tok seg tid til å posere for fotografen. Tunnelen vil koste 85,5 millioner kroner. De samlede kostadene for hele prosjektet vil ligge på 117 millioner kroner. Rassikring av denne strekninga på riksveg 650 har vært en oppgave med høy prioritet for såvel næringslivet som politikerne i kommunen. (Foto: Helge Bredeli Kanck)



Lasse Hjermand har sluttet

Som seg hør og bør viser Vegvesenet at vi setter pris på gode samarbeidspartnere. En slik god partner var tidligere samferdselssjef i Møre og Romsdal, Lasse Hjermand. Etter nærmere 40 år, som fylkeskommunens fremste «vegmann», trakk han seg tilbake 1. juni i år. Lasse Hjermand har vært med å kjempet gjennom mange samferdselsprosjekt. Et av de nyere prosjektene, som ennå er på «bedding», er den nye trafikkterminalen på Devoldholmen i Kristiansund. Som den gode spøkefulglen vegsjefen er, overrakte han den avgåtte samferdselssjefen ei fin tegning av den framtidige terminalen, med flg. navneforslag, «Lasse Hjermands Plass». Stikk den! (Foto: Wiggo Kanck)



Røvbrua på fv 325



Tilstanden på brue-
ne våre er ikke den
beste overalt, det-
te skiltet står på
Røvbrua i Surna-
dal. (Foto: Halgeir
Brudeseth)



Kjell Hegdalstrand hedret

Kjell Hegdalstrand er hedret med H.M.Kongens fortjenestemedalje i gull for sin virksomhet som samler av Vegvesenets historier. Det var fylkesmann i Hedmark, Sigbjørn Johnsen, som overrakte medaljen.

Hegdalstrand tok selv initiativet til det som i dag kalles Vegvesenets minnesamling. Den omfatter de 240 intervjuene han har gjort med personer som har sitt virke innen Statens vegvesen, samt intervjuer med ansatte innen vegetaten i de andre nordiske landene. Minnesamlingen oppbevares i dag ved Norsk vegmuseum. Den har gitt grunnlag for 11 radioprogrammer, tre filmer og har resultert i 14 bøker fra Hegdalstrands hånd.

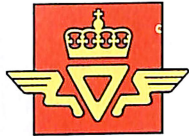
Kjell Hegdalstrand, som opprinnelig kommer fra Molde, er nå tilknyttet Statens vegvesen Hedmark. I mars i år kunne han se tilbake på 50 års virke i etaten. (Foto: Statens vegvesen Hedmark)

Ny samferdselsminister legger vekt på rasfarlige strekninger

Odd Einar Dørum, vår nye samferdselsminister er på plass. Han er 54 år gammel, utdannet cand. mag. og sosionom. De siste årene har han jobbet i Oslo Bymisjon og han har ledet Venstres bystyregruppe i Oslo. Odd Einar Dørum er tidligere Venstreformann og var Stortingsrepresentant fra 1977 til 1981. Han ble også valgt inn på Stortinget nå i høst.

Til dagsavisen Arbeiderbladet sier Dørum at «Gardermoen er jobb nummer en». Han vil gi Stortinget en redegjørelse om Gardermoen så raskt som mulig. Når det gjelder vegsektoren, **skal det legges vekt på rasfarlige strekninger og det sekundære riks- og fylkesvegnettet.**

Hva vil dette bety for oss... kan vi ane «bedre» tider?



Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 5 - 1997 / 25. årgang

Utgitt av:

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

Redaksjonen:

Wiggo Kanck – redaktør,
Reidun Nordli

Redaksjonsutval:

Jonny Eikrem, Anders S. Moen,
Oddbjørn Pladsen, Hermund
Vebenstad, Kolbjørn Engen, Tore
Andersen og Thea Solholm.

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

Framsida:

Bilferja Tresfjord i sambandet
Molde–Vestnes
Foto: Per Tormod Nilsen

Baksida:

Riksveg 62 Tjellekleiva,
Neset kommune
Foto: Wiggo Kanck

Layout: Reidun Nordli, EKH trykk

Sats og trykk: EKH trykk, Molde

Opplag: 1900

Deadline for neste nummer:

1. mars 1998.

Innhald

Miljøtiltak på Smøla	4–5
Ein prat med Asle Kleppe	6–7
Nasjonal verneplan	10
Statsbudsjett 1998/ NVVP 1998–2007	11–13
Veg og Virke 25 år	15–18
Kristiansund trafikkstasjon	19
Prosjektkontoret i Volda	20–21
Vegsjefmøte i Geiranger	22
Nye fagarbeidarar	23
Magerholm ferjekai	24–25
Nytt frå produksjon	26–27
13 enkle	29
Jubilantar/pensjonistar	31

Kulturminneåret

Da jeg fylte 50 år fikk jeg Knut Hamsun's samlede verker. I høst gikk det en TV-serie om Knut Hamsuns liv. Disse to forholdene har fått meg til å tenke litt på den store dikterens historie.

Som innledning til «Markens Grøde» skriver Knut Hamsun:
«Den lange, lange sti over myrene og ind i skogene hvem har trukket op den? Manden, mennesket, den første som var her. Det var ingen sti før ham. Siden fulgte et og andet dyr de svake spor over moer og myrer og gjorde dem tydeligere, og siden igjen begyndte en og anden lap å snuse stien op og gå den når han skulde fra fjæld til fjæld og se til sin ren. Slik blev stien til gjennem den store almenning som ingen eiet, det herreløse land.»

Før Hamsun ble en anerkjent dikter levde han et omflakkende liv. Han var kremmer, lensmannsbetjent, trikkefører, huslærer og mye annet. Også vegarbeider. Fra sine mange erfaringskilder hentet Hamsun inspirasjon til sine romaner og til sitt engasjement. Hans periode med vegarbeid og bygging av landet kan senere spores i mange av hans bøker.

Veger og vegbygging har lange tradisjoner i vårt land. Den eldste vegen jeg kjenner til finnes i øykommunen Træna utenfor Helgelandskysten. Der bygde fangstfolk for ca. 5000 år siden en steinlagt veg over et myrområde. Dette for å kunne gå tørt opp fra båtstøene til boplassen. I Snorre kan vi også lese om imponerende vegbygging. Olav den hellige var «på rømmen» i 1028 fra Sunnmøre til Sverige. Da han kom til den mektige Skjærsura i Vallidal mente bøndene at ferden vil stoppe opp. Men etter forskjellige magiske tegn, klarte 20 mann å flytte steiner som ikke hundre mann hadde rørt av flekken før. Vegen ble rydda gjennom ura til middag, slik at den ble farbar for både folk og kløvhest like godt som på slette vollen.

Senere er det bygd mange flotte veger og bruer.

1997 er kulturminneåret. Et år med fokus på minnesmerker fra tidligere tider. Vi har tatt ut Trollstigvegen som vårt spesielle kulturminne. Vegen sto ferdig i 1936, og er en vegperle i et dramatisk landskap. Denne perlen står der som et monument over dristighet og dyktighet. Vel så viktig som byggverket er imidlertid menneskene som skapte vegen, og hva de har betydd for sin ettertid. Både for oss i Vegvesenet og for alle som bor i Møre og Romsdal. Gjennom sin kunnskap og erfaring har de preget vår nåværende hverdag.

Knut Hamsun tok sine opplevelser som vegarbeider med seg inn i sine diktverk. På samme måte tok beslutningstakere, vegarbeidere og ingeniører erfaringer fra Trollstigen med seg i utbyggingen av landet i flere tiår.

Kulturminneåret handler derfor ikke bare om byggverk. Kulturminneåret handler egentlig mer om menneskene bak byggverkene og deres betydning for utvikling av vår kultur.

Derfor vil vi gå i spissen for å få laget et skikkelig minnesmerke på toppen av Trollstigen. Minnesmerket skal hedre menneskene som sto for gjennomføringen av Trollstigvegen. Vi håper på å få dette til i nært samarbeid med kommuner, fylkeskommune og en rekke andre interessenter.

La oss derfor ha som mål at vi skal ha dette minnesmerket på plass om en to-tre år! Med det ønsker jeg alle en riktig God Jul og et Godt Nyttår.

Hilsen

Karl Meløy



Møtet med storhavet er spesielt. Du får en følelse av romslighet. Du møter det åpne rom.



Først til våren er stedsfornyelsen fullført. Mange gamle elementer videreføres i fornyelsen.



De gamle betongvegene videreføres ut av været.



Fiskerkona minner oss om en svunnen tid.



Fornyelse mot storhavet

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Reidun Nordli og Wiggo Kanck

– Kall for all del ikke stedsfornyelsen for rundkjøring. Dette dreier seg om en fornyelse mot havet – en invitt til en ny opplevelse av fiskeværet Veidholmen på nordmørskysten. Samarbeidet mellom Smøla kommune og Statens vegvesen håper vi skal forsterke opplevelsen for alle som tar turen ut til storhavet, sier faggrupeleder Harald Dragset ved Kristiansund trafikkstasjon.

Like før du kommer inn i selve i fiskeværet, inviteres du til «en pust i bakken». Her er det nok plass til bilen. Eller turistbussen, for den saks skyld. Sittegrupper midt i riksvegkrysset – nærmest ei rundkjøring – og langs betongveggen som verner været mot store brottsjøer, gir deg god anledning til å hvile mens du gir tankene fritt spillerom. Du får straks en følelse av romslig-

het, mens du lar blikket gli over horisonten mot havflata som toner ut i det uendelige.

Planleggerne har så absolutt tatt vare på fiskeværrets opprinnelige elementer. I vegen er det brukt betong som dekke – akkurat som da klippfisker ble buksert i tunge tre-trillebårer langs etter smale betongveger fra klippfiskbergene og inn i været. De samme betong-

stiene fører på nytt den fastboende eller besøkende inn i bebyggelsen – til gamle trebygninger, samle veger, fiskerkona, fiskebåten, brygga – til et sted full av fiskerhistorie.

Men ennå står mye igjen. Det skal plantes og såes. Flere sittegrupper skal på plass. Lys skal monteres. Det skal settes opp ei orienteringstavle med kart over Veidholmen. Spesielt utformede leskur skal opp.

– Dette er et eksempel på godt samarbeid mellom vegvesen og kommune. Gjennom denne samkjøringa har vi fått mye for pengene. Totalt skal det investeres 500 000 kroner, 265 000 vegvesenkroner og 135 000 kommunale kroner, før anlegget står ferdig neste vår, sier Harald Dragset.



Håpet er at stedsfornyelsen skal være med å forsterke og understreke fiskeværrets særegenhet.



Asle Kleppe er oppsynsmann i et vanskelig produksjonsområde; flere ferjestrekninger, tidvis vinterstengte veger, skredfare, stor turisttrafikk og spesielle naturforhold gjør arbeidsdagen innholdsrik og utfordrende.

Asle Kleppe (49) er oppsynsmann i Ålesund produksjonsområde og har sitt daglige virke ved Stranda vegstasjon. Stor skredfare, tidvis vinterstengte veger, spesielle naturforhold og stor turisttrafikk på «Golden route» betyr en utfordrende arbeidsdag.

Tekst og foto: Helge Bredeli Kanck



Oppsynsmann i «vanskelig» område

I august kjørte en motorsykkel og en bobil i rekkverket på grunn av dieselsøl på vegen over Stranda-fjellet, og jeg måtte forklare at vegbanen var sleip, på tysk og engelsk. Det er på mange måter en, dog noe ekstrem, karakteristikk av vår arbeidsdag, forteller oppsynsmannen.

Asle Kleppe startet sitt virke i Vegvesenet i 1973 som oppsynsmannsassistent ved byggingen av Herøy-bruene. Her var han bare et par måneder. Deretter var han fra 1973 til -76 tilsatt ved planavdelinga (trafikkteknisk seksjon) på vegkontoret i Molde, hvor han blant annet arbeidet med ulykkesregistrering. Siden 1976 har han vært oppsynsmann i Stranda. Han er et kjent fjes fra Sunnmørsposten, Sunnmøring-en og Midt-Nytt.

– Å være oppsynsmann i denne delen av produksjonsområdet er både spennende og utfordrende. Området omfatter Stranda, Sykkylven, Norangsdalen, Nordal og Stordal. Dette er et resultat av omorganiseringa der vedlikeholdsområder ble slått sammen til større enheter, forteller han.

Som oppsynsmann har han ansvaret for arbeids- og økonomisk ledelse. I tillegg er han ofte på «besøk» ute på anleggene. Å arbeide i denne delen av fylket, med stor turisttrafikk sommerstid, gjør at Asle Kleppe også har mye kontakt med reiselivsnæringen og trafikantene.

Han synes det er trist at budsjettkuttet vil komme til å ramme vedlikeholdsoppgavene hardt og understreker viktigheten av å bevare et godt miljø på rasteplassene i forhold til de mange turistene.

– På sommerstid er det faktisk flere utlendinger enn nordmenn på vegene her omkring, så da er det nødvendig å ha med seg tysk og engelsk ordbok hvor man enn finner seg, sier han videre. Busser fra kontinentet er ikke vant med å ferdes på denne type vegger, som ofte kan oppleves som glatte eller

ufremkommelige, men stort sett går det bra. Dessuten er det ikke alle som har forståelse for at høyfjellsvegen til Geiranger bare er åpen mellom mai og oktober, fortsetter han.

Den vanskeligste oppgaven er åpning og stenging av vegger ved rasfare. Kravene om god framkommelighet og åpne vegger og kravet om sikkerhet er ikke alltid like lett å forene. Om vinteren er trafikken liten og rasfaren stor i de indre fjordstrøkene.



– For å kunne løse oppgavene på en tilfredsstillende måte, tror jeg det er en stor fordel å ha god kjennskap til lokale forhold, både hva natur og befolkning angår, sier Asle Kleppe videre.

Han er glad i jobben sin, med mange og varierte arbeidsoppgaver, selv om det til tider blir svært hektisk. Han administrerer vegstasjonen med i alt 20 ansatte og tror mye tyder på at han vil fortsette i etaten frem til han når pensjonsalderen. Og det er det jo en stund til.

– Det fine med min stilling i Vegvesenet, er at jeg har omfattende og varierte arbeidsoppgaver, at jeg kommer i kontakt med mye folk og at arbeidsplassen min er forholdsvis trygg. Dersom jeg skal trekke fram noe negativt, må det være de harde prioriteringene under stadig sterkere økonomisk press, samt at vi har mye langtidsfravær blant de ansatte. Dette er muligens en konsekvens av mange og påkjennende arbeidsoppgaver, både på kontorene og ute på anleggene, sier han.

– Dessuten har etaten mange dyktige og ansvarsbevisste ansatte. Vi vet vi stort sett gjør en god jobb. Det er muligens derfor vegvesenfolk tåler å bli vitset så mye med, smiler han.

Asle Kleppe ser på seg selv som en «distriktenes mann». Han er bekymret over den generelle samfunnsutviklingen som går i retning av stadig større grad av sentralisering og nedbygging av distriktenes. Han mener dette også gjelder Vegvesenet.

– Gjennomføringa av Det nye Vegvesenet skulle innebære en desentralisering av etaten, med oppretting av blant annet lokale prosjektkontor. Jeg synes ikke dette ser ut til å bli gjennomført i tilstrekkelig grad. Vi har på mange måter fått en «sentralisert desentralisering». Dessuten opplever vi en enda sterkere byråkratisering av etaten, med ansvarssplittelse og en mer uoversiktlig og oppdelt etat, mener han.

Sentraliseringsprosessen pågår fortsatt og jeg synes å merke en viss usikkerhet i forhold til utviklinga også her på stasjonen, avslutter Asle Kleppe.

– I Stranda setter naturkreftene til stadighet Vegvesenet på prøve, forteller oppsynsmann Asle Kleppe.



Vi møtte kommunane

Møtet med kommunane, fylkeskommunen og fylkesmannen i midten av forrige måned vart både nyttig og interessant. Det var NVVP 1998-2007 som var hovuddinnhaldet på møte. Samtlege kommunar var representert, og dei fleste stilte med sin fremste folkevalte – ordføraren. Engasjementet frå både innleiarhold og salen var stort, og særleg var fleirtallet i salen oppteken av at dei store prosjekta ikkje måtte gå på bekostning av allereie igangsette prosjekt og prosjekt som rasikring og gangvegutbygging. Fra kommunehald vart det uttrykt sterkt ønskje om fleire møter av dette slaget. (Foto: Wiggo Kanck)

Arnfinn lagar vandringsstavar



Arnfinn Hanstad-haugen bruker mykje av fritida si til å vandre i skog og mark. På turane leitar han etter høvelege emne til vandringsstavar. Dei siste åra har han laga og gitt bort meir enn 60 stavar. Vandringsstavane er spreidde rundt heile landet, frå Stavanger i syd til Tromsø i nord. Arn-

finn fortel at det ikkje berre er vegvesenfolk som har fått ein vandringsstav. Han gir bort staven til alle som er glad i å bruke naturen. På kvar stav risser han gjerne inn eit ordtak eller ei setning frå eit dikt, som er knytta til naturopplevingar. På bilete ser vi Arnfinn Hanstad-haugen saman med Reidun Nordli i fri demonstrasjon av vandringsstaven. (Foto: Wiggo Kanck)



Tilstandsundersøkelser på Langøybrua på Averøya viste store skader som var med på å framskynde vedtak om riving og ombygging kostnadsregnet til ca. 40 mill. kroner. (Foto: Halgeir Brudeseth)

Fylkesbrukonferanse i Kristiansund 12.-13. november

Fylkesvegbruene har i det siste mer og mer framstått som et meget stort problem på fylkesvegnettet. Bakgrunnen for dette er underdimensjonering/overbelastning og kloridskader på store kystbruene. For å få en gjensidig oppdatering og diskusjon om fylkesvegbruenes situasjon inviterte vegsjef Karl Melby kystfylkene fra Rogaland til Troms, samt Vegdirektoratet til konferanse.

Alle fylkene, bortsett fra Horda-

land, stilte med representanter som gikk gjennom tilstand m.h.t. bæreevne og skader i sitt eget fylke. Ut fra status i hvert enkelt fylke ser det ut til at Møre og Romsdal har størst problemer, spesielt p.g.a. de lange slanke bruene som ble bygd på Averøya fra 1967 til 1973. Det tas sikte på å videreføre initiativet til et mer strategirettet møte på overordnet nivå.

Kjære vegsjef!

Frùblomstringen er vakkert mot hvite isbreer. Om høsten girer solmoden granfrukt are beautiful against the white of the glaciers. sun-kissed fruit.

REDD BARNNA

Kjære vegsjef
 Takk for at det nu er bygget
 undergang og fortau ved bygging i
 Hovdebofjell. - Det nyttige arbeidet
 på nær 1000 er et veldig flott
 resultat!!! Takk og sønn for at
 du vil gjøre det dere kann alle
 at det blir gang/aukebeløng til
 biler. Det er så viktig at barn
 unngår - og alle kann hjelpe på
 kongs skole fering strekk.
 Ellers har vi ønsket Ordet barnn,
 om dugnad og ansvar på bygging
 ventur på 1000. Vi er veldig
 glade for det positive arbeidet
 har gjort langs veien. I vår
 kommune. Heleam Ordet
 Reidun Nordli
 Anne-Lise
 Ørsteinvik

Oktober 1997

Til
 Vegsjefen,
 Statens vegvesen,
 Fylkeshuset,
 Molde,
 6400

Snorre SD144 Natur og Kulturforlaget ©, Norway ☎ +47 5188 1995. Trykk: Grafisk Effekt, Stavanger Foto: Pål Hermansen ©.

Malmefjorden fekk også undergang

Undergangen på fylkesveg 215 ved Malme skule i Malmefjorden, er forebels det siste store trafikktryggingstiltaket i Fræna kommune. Undergangen vart ferdig og teken i bruk i oktober måned. (Foto: Wiggo Kanck)



Nye kjøretøy



Ålesund produksjonsområde er utstyrt med nye kjøretøy. Produksjonsområdets nye «flaggskip» blant feiemaskinene, er en Bucher-Scørling/Volvo FH12 med helluftfjæring og powertronisk girkasse (bilde). Verkstedseksjonen skal i vinter konstruere og montere ny frontmontert spylebom for fortau- og kantstripespyling. Fører Magne Frostad på den nye liftbilen, en Multiear M 26 4x4 (bilde), er godt

fornøyd med nyanskaffelsen. Liftet er montert på vekselplansystem, slik at skifte mellom lift og 3-vegs tipp kan gjøres på 10 minutter. Foruten liftarbeid, er bilen tenkt brukt til snørydding og vedlikehold av grøntanlegg. Produksjonsområdet har også gått til anskaffelse av en Lundberg 344 T, redskapsbærer med kantklipper, og en Volvo FH12. (Foto: Ottar Brudeseth)

«Satelittbrøyting»

I tidsrommet 4.-12. september mål- styt landmålarar ved eigedomssek- sjonen vegkantane på Trollstigen og Geirangervegen med GPS-utstyr (satelittlandmålingsutstyr). Hensikt- en med dette er at ein lettare skal

finne igjen vegen når den skal brøy- tast om våren. Da skal det setjast opp ein GPS-motakar med radio- samband i eitt kjent punkt og tilsva- rande utstyr på brøytemaskina.

På dataskjermen i brøytemaski- na vil ein til ei kvar tid sjå kor ein er i høve til vegen. Vi snakkar her om ei nøyaktigheit på 5-10 cm. Vegen vil ofte vere fleire meter under snø- en. Teknisk er det lite som tilseier at dette ikkje skal gå bra når vi star- tar opp til våren. Det einaste er skjerming for satelittane i enkelte område på grunn av tronge dalar. Med erfaringane frå innmålingane i haust, trur vi ikkje at dette skal bli noko stort problem. (Foto: Wiggo Kanck)



Slutt på dårlige rygger



En av de tyngste arbeidsoperasjo- nene for brubyggerne har vært armering av brudekker. Det å gå bøyd i time etter time for å binde armeringen har vært hard kost for mang en rygg.

Men nå ser det ut til at mye av dette kan være en saga blott. På Vestnes har vi nå tatt i bruk en automatisk bindemaskin. Jern- binderen kan nå gå oppreist og maskinen (batteridrevet) med forlengerarm vikler tråd og lager knuter.

Så dette må være den største revolusjonen innen jernbinderyr- ket på lang tid; -raskere binding, og aller viktigst, mindre slitasje på rygg og hender. Viser maski- nen seg å være driftssikker vil dette bli det nye verktøyet på alle armeringsarbeider. (Foto: Per Arne Gjerde)

Uri bru på riksveg 63 i Valldalen.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å utarbeide ein nasjonal verneplan for vegar og bruer i samarbeid med Riksantikvaren. Det er Statens vegvesen som har ansvaret for gjennomføringa av verneplanen, og prosjektleiinga er lagt til Norsk vegmuseum som vil ha det faglege ansvaret for planen i nært samarbeid med vegkontora.

Tekst og foto: Geirmund Nordal



Nasjonal verneplan for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminner

Norsk vegmuseum meiner det er viktig å lage ein verneplan som også omfattar vegar og bruer frå nyare tid, i tillegg til maskiner, bygningar og andre vegrelaterte kulturminner. Verneplanen vil difor omfatte tre delplanar:

1. Delplan for vegar og bruer bygd mellom 1537 og 1960
2. Delplan for vegar og bruer bygd i tidsrommet frå 1960 og fram til i dag
3. Delplan for Vegvesenet sine eigne kulturminner som inkluderer maskiner, utstyr og bygningsanlegg

I første omgang er det delplan en vi skal arbeide med.

Det er nedsett ei tverrfagleg arbeidsgruppe som får ansvaret for

innsamlingsarbeidet og utveljing av verneobjekt. Grappa er: Produksjonsleiar Knut Inge Braute Overingeniør Erling Rødven Landskapsarkitekt Anne Trine Hoel Fylkeskonservator Jens Petter Ringstad Overingeniør Geirmund Nordal (prosjektleiari)

Det at Statens vegvesen no har fått ansvaret av våre politiske styresmakter til å utarbeide ein nasjonal verneplan, er ei stor og viktig utfordring for oss. Gjennom ein slik plan får vi høve til å dokumentere vår verksemd og kompetanse med omsyn til å ta vare på etaten sine eigne kulturminner.

Kva er så våre kulturminner?

Om eg nemner Skodjebruene, Trollstigvegen og Geirangervegen mot Oppland, så er vi alle samde. Men det er også mykje meir i dette. Det kan vere andre bruer med sær-eigne konstruksjonar, gløymde vegfar, steinvorar, ferjekaier og liknande. Ofte knyt det seg ymse historiske eller andre dramatiske hendingar til vegen eller dei nære omgivnader. Slikt kan vere med på å sikre veghistoria.

Vi ønskjer respons frå alle som kan ha noko å melde om, det er mange i Vegvesenet med god kunnskap og kjennskap til store og små ting frå farne tider. Så skriv, bruk telefon eller ta kontakt på annan måte.

1998-budsjettet for stramt, men Aksjon skoleveg - et lyspunkt!

– Aksjon skoleveg fremstår som et solid lyspunkt i budsjettforslaget for 1998. Med seks millioner kroner ekstra, sammenlignet med nivået for noen år siden, skal Vegvesenet bidra til at i minste fall skolevegen blir tryggere for enda flere skolebarn i Møre og Romsdal. Budsjettforslaget viser ellers mindre til veginvesteringer og mindre til service, drift og vedlikehold, sier vegsjef Karl Melby.



Vegsjefen sier at lite investeringsmidler gir urasjonell framdrift for flere vegprosjekt. Drifts- og vedlikeholdsmidlene er redusert i forhold til 1997, men Aksjon skoleveg fremstår som et solid lyspunkt.



Tekst og foto: Wiggo Kanck

Vegsjefen påpeker sterkt at reduserte investeringsmidler gir sakte og urasjonell framdrift for flere vegprosjekt. Han fremhever også at mindre til drift og vedlikehold vil være en trussel mot trafikksikkerheten, men håper at ferjetilbudet kan opprettholdes med den gitte ramme.

– Vegbudsjettet, om det blir vedtatt slik det er framlagt, er det dårligste på mange år. Likevel, vi er ikke rammet av krisestemning. Tross alt og sammenlignet med andre fylker, kommer ikke Møre og Romsdal direkte dårlig ut, sier vegsjefen.

Spør vi vegsjefen om rammene for neste 10-årsperiode, sier han som vi hadde forventet.

– Med større rammer, ville vi fått gjort mer. Med de rammene som er gitt til drift og vedlikehold av vegnettet, må også trafikkkavdelinga sin service for bilkontroll og fører-

kort bli dårligere. Vi må også være villig til å se nærmere på bygningsmassen vår. Dersom de årlige rammene blir ytterligere redusert, kommer vi ikke utenom en omfattende reduksjon av aktiviteten innen det trafikkretta vedlikeholdet. Mye tyder ellers på at de årlige bevilgningene til investering ikke vil gi rom for rasjonell anleggsdrift på alle prosjektene vi ønsker. Men akkurat dette er noe tidlig å være bestemt på. På stamvegside vil Møre og Romsdal få store midler til utbygging av ny innfartsveg til Ålesund.

– Jeg vil likevel legge til at overgangen til en planperiode på 10 år, vil gi oss langt bedre oversikt enn tidligere. Men igjen, når behovet er stort og vegønskene mange, blir prioriteringa vanskelig, sier vegsjefen.

Mer bestemt er han derimot når vi ber om en noe mer presis kommentar til 98-budsjettet.

– 10 millioner kroner mindre

neste år til drift og vedlikehold betyr at det vil være mer snø på vegene før brøytemannskapene rykker ut. Fjerning av spor i asfalten blir ikke prioritert. Det blir mindre til oppsetting av rekkverk og til annet nødvendig vedlikehold. Servicegraden på trafikkstasjonene blir dårligere. Folk må vente lengre for å få førerkort eller når kjøretøy skal registreres.

Men hva med investeringsiden i budsjettet?

– Å hevde at investeringskapitlet i budsjettforslaget er spesielt gledelig, selv etter Bondevik-regjeringas justeringer, er ikke riktig. Sammenlignet med inneværende år har vi for 1998 fått en reduksjon på omlag 50 millioner slik at vi har omlag 210 millioner til investering. Reduksjonen fører til at viktige prosjekt blir skjøvet fram i tid, samtidig som det blir urasjonell drift på allerede igangsatte prosjekt og unormalt lange anleggsperioder, sier vegsjef Karl Melby.



Ørsneset ferjekai skal utbedres for 5 mill. kroner i 1998.

1998 på «lavgir»

Det er ikke de nye, store oppgavene og utfordringene vi tar fatt på i 1998. Neste år konsentrerer vi oss om å videreføre igangsatte anlegg på riks- og stamvegnettet. Mens vi vet at vi disponerer i overkant av 210 mill. kroner til riksveganlegg, kjenner vi i skrivende stund ikke størrelsen på beløpet til drift- og vedlikehold og til fylkesveganlegg.

Eiksund – blir den store utfordringa

Heller ikke de første fire årene av vegplanperioden 1998–2007, vil vi møte de store utfordringene. Mellom 1998 og 2001 vil vi konsentrere oss om videreføring og fullføring av igangsatte anlegg – anlegg som fikk bevilgning i 1997. Den eneste store utfordringa må være oppstart av Eiksund-sambandet helt i slutten første 4-års periode.

Tekst: Wiggo Kanck

Dette viser handlingsprogrammet for kommende vegplanperiode. Handlingsprogrammet skal ellers være så detaljert at effekter på trafiksikkerhet, miljø og transport nøye kan regnes ut for hvert år i perioden 1998–2001 og samlet for hele perioden. Selv om handlingsprogrammene er detaljerte for de enkelte år, vil vi hvert år legge

Tekst: Wiggo Kanck

Den nye regjeringa har foreslått noen mindre påplussninger i forhold til det opprinnelige budsjettforslaget. Økte bevilgninger vil trolig bli rettet mot rassikring, vedlikehold og drift av riksveger, trafikkssikkerhetstiltak, fylkesvegformål og til vedlikehold av bruer i kystdistriktene. Budsjettet er pr. utgangen av november ikke ferdigbehandlet. Dermed kjenner vi heller til størrelsen på drift- og vedlikeholdsbudsjettet, og følgelig heller ikke til fordelingene mellom trafikkdistriktene.

De viktigste anleggsarbeiderne på riksvegnettet i 1998 er:

E 39:

Søre Vartdal-Bergehalsen 10,1 mill. kr. Fullføring av 1,7 km veg.
Blindheim-Brevika 6 mill. kr. Planlegging og grunnkjøp.
Valle-Håhjem 11,1 mill. kr. Fullføring av 2,4 km veg.
Remmem-Vestnes kirke 33,3 mill. kr. Fullføring av 2,3 km veg, åpnes juni -98.

Rv 60:

Ørsneset ferjekai 5 mill. kr. Utbedring.
Hellesylt 3 mill. kr. Restbevilgning. Vegen åpnet i 1996.

Rv 62:

Øksendalstunnelen 40 mill. kr. Tunnelarbeidet fortsetter.

Rv 64:

Sølsnes ferjekai 4,1 mill. kr. Utbedring.
Ørjavik-Årsbogmyrene 9 mill. kr. Ombygging av riksvegen fortsetter.

Rv 650:

Stordal-Dyrkorn 25 mill. kroner. Stordalstunnelen, 4 km veg og tunnel, åpnes juni -98.

Rv 651:

Volda-Greifsneset 17 mill. kr. Tunnel- og vegarbeidet fortsetter.

Rv 680:

Vinsternes-Foldfjorden 9 mill. kr. Fortsetter ombyggingen og utbedringen av 6 km grusveg.

Andre tiltak:

Gang og sykkelveger	10,1 mill. kr.
Trafikksikringstiltak	8,1 mill. kr.
Miljø- og servicetiltak	2,7 mill. kr.
Kollektivtiltak	1,0 mill. kr.
Planlegging	14,1 mill. kr.

En rekke andre prosjekt er prioritert neste år. Dette dreier seg om gang- og sykkelvegutbygging, trafikksikringstiltak og miljøtiltak. Disse prosjektene har en slik prioritering:

Gang- og sykkelveger:

Div. tiltak i Vanylven, Fræna, Eide og Gjemnes kommuner for bygging i kommunal regi	1,0 mill. kr.
Rv 61 Larsnes i Sande kommune	1,0 mill. kr.
Rv 64 Bruhagen sentrum i Averøy kommune	1,0 mill. kr.
E39 Hjelset i Molde kommune	6,5 mill. kr.
Rv 662 Kringstad-Djupdalen i Molde kommune	0,8 mill. kr.

Trafikksikkerhetstiltak:

Rv 70 Sunndal sentrum i Sunndal kommune	1,3 mill. kr.
Rv 70 v/Håndverkeren i Kristiansund kommune	3,0 mill. kr.
Rv 70 Kristiansund ferjeterminal i Kristiansund kommune	2,0 mill. kr.
Rv 70 Langveien i Kristiansund kommune	1,3 mill. kr.
Div. veglys	0,5 mill. kr.

Miljøtiltak:

Rv 667 MPG Skei i Surnadal kommune	2,7 mill. kr.
------------------------------------	---------------

fram for fylkespolitisk behandling det enkelte årsbudsjett.

I Stortingsmeldinga om NVVP 1998-2007 er investeringsrammen de fire første årene 660 mill. kr, mens det for hele perioden er satt 1440 mill. kr. I tillegg er det regnet med 130 mill. kr i bompenger i perioden 2002-2007.

I slutten av første 4 års periode er oppstart av Eiksundsambandet lagt til grunn. Her er det avsatt 70 mill. kr. Investeringsprofilen i årene 1998-2002 viser en satsing på opprusting av eksisterende vegnett med utbedringer av ferjekaier, rassikring og legging av fast dekke på

gjenværende grusveger. I slutten av 4-års perioden prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og trafikkssikkerhetstiltak.

Forslaget til strekningsvise investeringer på de tre stamvegrutene, E 39 Bergen-Ålesund med tilknytning til Lærdal, E 39 Ålesund-Trondheim og E 136 Dombås-Ålesund, som går gjennom Møre og Romsdal har i hele 10 års-perioden en ramme på 17 610 mill. kroner. Stamvegutbyggingen de første fire årene er beregnet til 7 420 mill. kroner.

Kutt i rammene til drift- og vedlikehold vil få negative virkninger også etter 1998, samtidig som en

prisøkning på brøyting og strøing ikke gjør situasjonen enklere i årene fremover. Reduserte bevilgninger innenfor disse områdene medfører at trafikkavdelinga sin service for bilkontroll og førerkort blir vurdert, samtidig som Statens vegvesen Møre og Romsdal også må vurdere bygningsmassen.

Etter fylkestingets behandling av handlingsprogrammet i desember, vil det foreligge en populærguide av handlingsprogrammet som i kortversjon viser hva som vil skje på vegnettet i Møre og Romsdal de neste 10 årene.



God ord og varm kaffe

Ros og gode ord er ikke hverdagskost for anleggs- og driftsfolka ute på vegen. Og det hører så absolutt til sjeldenheten at karene i første linje får servert varm kaffe, og nys-tekte wienerbrød. Men det rettet Magnhild Midflå fra Averøy på. Her forleden inviterte hun likegodt anleggsgjengen på Bruhagen på

Averøy; Gudmund Ersvik, Jørn Storli, John Ødegård, Halvor Nedal, Jan Terje Berntsen, Mange Veiset og Knut Bjerkelund til kaffekos på trappa.

– Dette fortjener dere, og takk for et flott veganlegg, sier Magnhild Midtflå. (Foto: Roald Sevaldsen).



To gode venner

Det er alltid hyggelig med besøk. Ekstra hyggelig ble det da Elias Mwape fra Zambia stakk hodet innenfor døra til informasjonslederen. Besøket i Møre og Romsdal var en gjensitt etter at tidligere laboratoriesjef Bjørn Wivestad først hadde vært på oppdrag i det afrikanske landet. Her lærte han opp ansatte i det Zambiske vegvesen i grunnboring og geoteknikk. Elias Mwape, som er leder for laboratoriedrifta i vegvesenet i hjemlandet, kunne fortelle at han hadde hatt et lære- og opplevelsesrikt opphold i Norge. Selvsagt måtte han få med seg skryteboka vår, «Veger i Norge». (Foto: Bjørn Wivestad)

Trafikantene må vente



Foreløpig må nok trafikantene på riksveg 62 smøre seg med tålmodighet. Avdelingsingeniør Andre Moltubakk på produksjonsavdelinga vil ikke si noe bestemt om når det igjen kan være normale forhold over elva i Jordalsgrenda. Det var regnværet og elva i september som «tok» brua. Den er foreløpig erstattet med ei Bailey-bru, og det er ikke alle bilførerne som har taklet smalere bru like godt. Men, så snart forholdene ligger til rette for det, starter reparasjonsarbeidet på landkaret som flomvannet tok. Dersom reparasjonsarbeidet, som tok til i november går som planlagt, kan forholdene være normale igjen tidlig neste år – kanskje? (Foto: Wiggo Kanck).

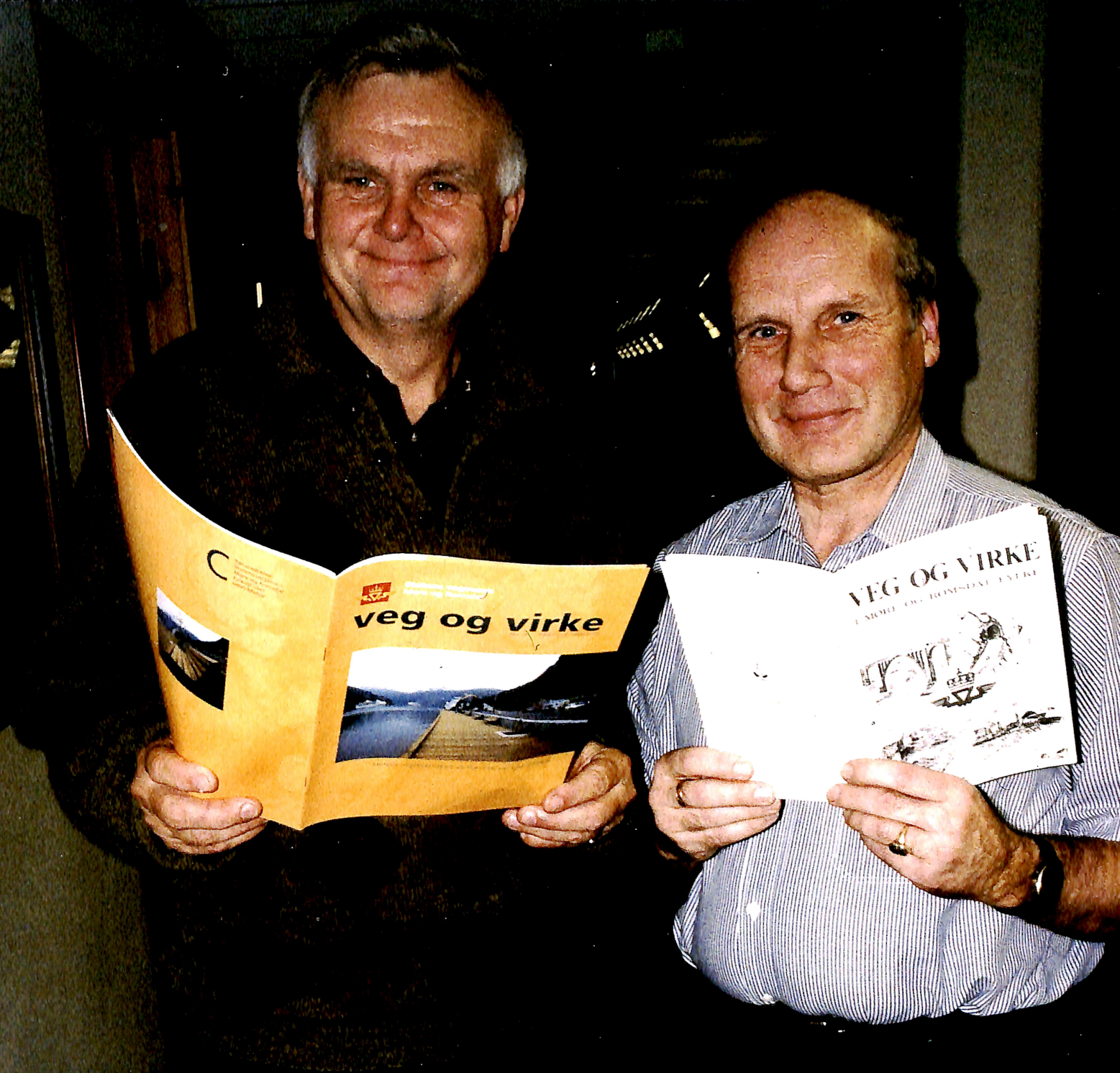


Ku på ville veger

Morgentrøtte kristiansundere sperret opp øynene, panikkbremset og var helt sikkert i villrede da de en tidlig oktobermorgen glante inn i fareskiltet midt i Langvegen; Ku i vegbanen – et nytt kutråkk midt i Kristiansund sentrum i løpet av natta?????

Nei da, bare tull, selvsagt. Kristiansund er på ingen måte en landbrukskommune, og byen er fortsatt ku-fri. Om det var, eller er, noen vegbrukere som har et horn i siden til Vegvesenet eller om det bare var for moro skyld at skiltet kom opp, vet vi ikke.

Men en kuriøs kunngjøring var det jo! (Foto: Bjørn Hansen)



25 år med Veg og Virke

I år er det 25 år siden det første nummeret av Veg og Virke kom ut. Internavisa hadde da et opplag på 1100 og ble utgitt svart-hvitt i A5-format. Siden den gangen har mye skjedd, både når det gjelder layout, innhold og stoffmengde. Hva mener to tidligere ildsjeler, Andor Wicken og Terje Haug, om dagens produkt?

Foto: Wiggo Kanck

Hvem skriver vi for?

Produksjonssjef Andor Wicken ved vegkontoret var Veg og Virkes første redaktør. – Det var mange flere ansatte i etaten den gang og behovet for interninformasjon var også større. Fagkunnskap gjennomsyret bladet, mens jeg i dag føler at popularisering av stoffet gjør seg stadig mer gjeldende. Spørsmålet blir: Hvem skriver vi for?

Tekst: Helge Bredeli Kanck

Foto: Wiggo Kanck

Daværende vegsjef Arne Inge Torvik tok i 1972 initiativet til å starte et internt informasjonsblad. Intensjonen var klar: Et blad av og for de ansatte skulle skape større grad av samhørighet og fellesskapsfølelse. I sin opprinnelige form var bladet enkelt, uten farger og nesten uten bilder, men med stor vekt på fagkunnskap.

– Dagens utgave fremstår både som informativt og delikat, men likevel har jeg nå inntrykk av at det henvender seg like mye til omverdenen som til oss ansatte, gjennom popularisering av innhold og kunnskap, sier Andor Wicken videre.

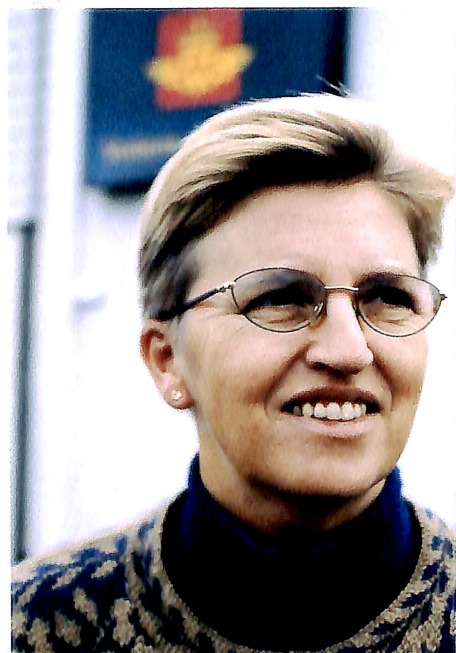
Han påpeker at dette er noe som går igjen hos de andre vegkontorenes og offentlige kontorers internblad.

– Personlig kunne jeg tenke meg flere faste poster og bidrag fra ansatte ved alle avdelinger. Målgruppa må defineres klarere. Er det de ansatte eller omverdenen? Bruker vi ressursene rett? Er det klart hva vi ønsker å oppnå med denne avsa?, spør produksjonssjefen videre, men understreker deretter at bladet er med på å gi et godt bilde av hva som rører seg i etaten i hele Møre og Romsdal.

Da det første nummeret kom ut i april 1972, var opplaget på i alt 1100 eksemplarer. I dag mottar rundt 1900 personer Veg og Virke: Alle ansatte, kommunene, stortingsrepresentantene, fylkeskommunale kontorer og Vegvesenets pensjonister, som slik holder forbindelsene med sin gamle arbeids-

Seks raske

LESER DU VEG OG VIRKE?



Aud-Sissel Opshaug, Stranda, førstefullmektig (46):

Jeg blar gjennom og leter som regel etter reportasjer fra Stranda-området. Dessuten er Veg og Virke er fin måte å holde seg oppdatert om Vegvesenets aktiviteter i andre deler av fylket.



Magnar Sylte, Stranda, spesialarbeider (40):

Jeg synes den interne informasjonen i Statens vegvesen er kritikkkverdig, men Veg og Virke gjør det i alle fall mulig å holde seg noenlunde orientert. Jeg leser bladet hver gang, om ikke alle reportasjer like nøye, så i alle fall stoff fra mitt distrikt.



Marit Munkebye, Volda, kontormedarbeider (49):

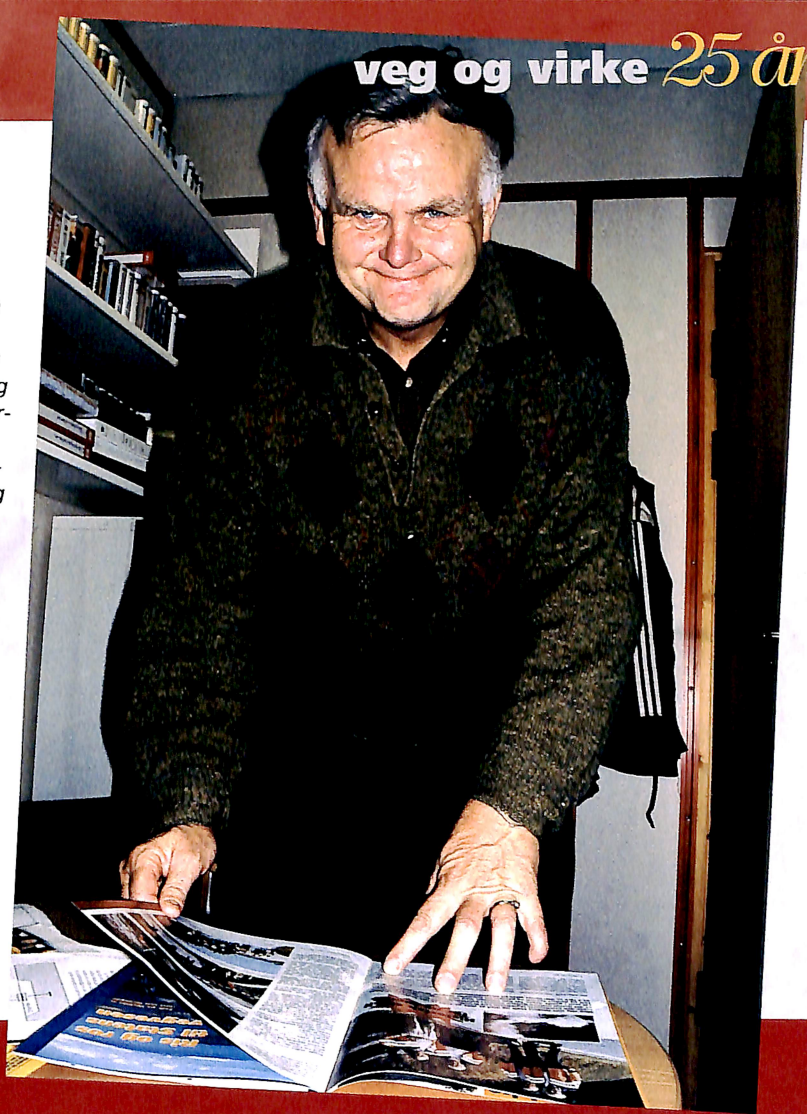
Jeg prøver å lese Veg og Virke hver gang og har inntrykk av at reportasjene fordeler seg bra over hele fylket. Gjennom bladet er det også mulig å følge med på aktiviteten i andre områder enn ditt eget.

plass. Wicken mener Veg og Virke også er et godt ansikt utad.

Når det gjelder spørsmålet om Veg og Virke burde henge seg på de nye data-trendene, hvor en i stadig større grad bruker datakommunikasjon til å spre informasjon og legger aviser, blad og tidsskrifter ut på nettet, er Andor Wicken klar i sin tale:

– Veg og Virke er best tjent med å utgis som blad. Ettersom et mindretall av «abonnentene» har tilgang til disse nye datakommunikasjonene, er dette i mine øyne en uaktuell problemstilling, sier han.

Andor Wicken var med og startet Veg og Virke i 1972 og var bladets første redaktør. Han mener internavisa i dag fremstår som delikat, men har også inntrykk fagkunnskapen har måttet vike plassen for popularisering.



Tekst og foto: Helge Bredeli Kanck



Hallgeir Wuttudal, Molde, avdelingsingeniør (41):

Jeg blar som regel gjennom og leser det jeg finner interessant. Veg og Virke gjør det mulig å holde seg orientert om Vegvesenets mål og oppgaver i hele fylket.



Per Gjerde, Molde, FTU-sekretær (35):

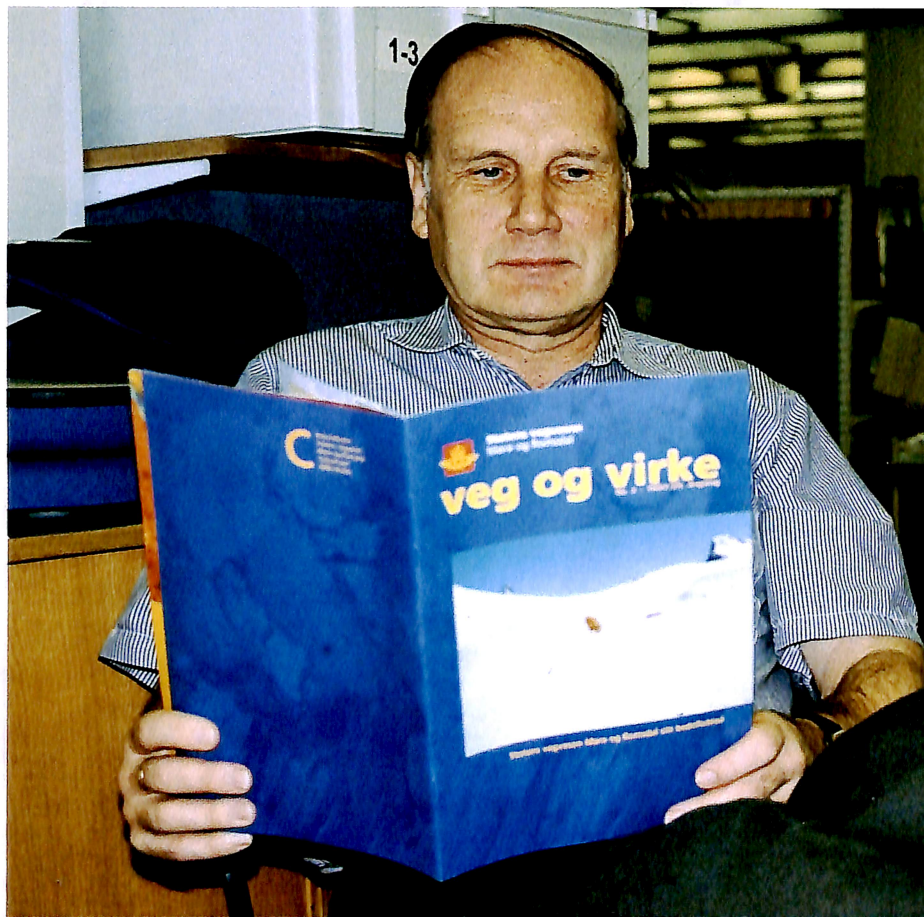
Jeg leser bladet hver gang. Jeg har mottatt det i sju år, og synes produktet blir stadig bedre. Det er leservennlig, og for de som etterlyser mer faglig tyngde: Utdyping av rapporter og lignende kan gjøres gjennom andre kanaler!



Vigdis Helmersen, Molde, landskapsarkitekt (32):

Jeg setter pris på mye aktuelt stoff. Men jeg savner mer meningsutveksling gjennom bladet for å skape debatt innad. Kanskje blir bladet slik i enda større grad et internt organ. Men det forutsetter at folk engasjerer seg og skriver.

- Et blad å være stolt av!



Terje Haug var aktivt med i arbeidet med Veg og Virke fra 1978 og ut 1996. I tillegg til jobben som redaksjonssekretær, har han også vært medlem av redaksjonsutvalget. Han er godt fornøyd med dagens produkt. – Veg og Virke er et blad vi kan være bekjent av, sier han.

– Veg og Virke har vært med å skape en etatsmessig samhörighet og knyttet Vegvesenets ulike avdelinger i fylket nærmere hverandre. Fra det første nummeret i april 1972 har mye skjedd, og bladet har etter min mening gjennomgått en stor og positiv utvikling.

Tekst og foto: Helge Bredeli Kanck

Terje Haug var tilknyttet redaksjonen i Veg og Virke fra 1978 og ut året 1996. Han hadde verv som redaksjonssekretær og medlem av redaksjonsutvalget. Han var fornøyd med utgavene på 70-tallet og synes fortsatt Veg og Virke er ei internavis Statens vegvesen Møre og Romsdal har grunn til å være stolt av. Likevel er forandringene er store.

Den 58-årige konsulenten har tatt vare på og bundet inn samtlige nummer av bladet, i alt 105. I 1976 ble det utgitt kun ett nummer, mens det året etter var full stopp i produksjonen. Siden 1978, året da Terje Haug fikk jobben som redaksjonssekretær, har det kommet ut mellom fire og seks nummer årlig.

Store forandringer

– Det første nummeret var på 36 sider, i svart-hvitt og med forside tegnet av Egil Småge, en logo som forøvrig ble beholdt i mange år, forteller han.

– Initiativet til å starte et internt info-organ ble tatt etter at Vegdirektoratet anmodet vegkontorene rundt om i fylkene om på denne måten skape etatsmessig samhörighet og bedre kontakt mellom avdelingene, sier Terje Haug videre.

Fra 1978 til -87 stod ingen som ansvarlig redaktør for bladet, men oppgavene ble delegert av et redaksjonsutvalg som da satt med redaktøransvaret. Dette gjorde at flere utenfor redaksjonen bidro med faglig stoff til Veg og Virke.

– Navnet har vi beholdt siden 1972, men de forandringene som har skjedd siden de første årene i Veg og Virkes 25 år lange historie, har vært store og dels gjennomgripende. Spesielt vil jeg trekke fram bruken av fargebilder og en ny og mer leservennlig layout, sier konsulent Terje Haug.

Telelinse provoserte

Hva reaksjoner på produktet utenfra angår, kan han ikke huske å ha

mottatt negativ kritikk mer enn en gang, da en fylkespolitiker gikk på talerstolen og kritiserte en tegning Andor Wicken hadde laget til bladet: En vegarbeider, med et kamera hengende under beltestedet og med en solid telelinse pekende oppover, satte fantasien i sving og provoserte, om ikke den gemene hop, så i alle fall en del politikere. Slikt kunne man da ikke ha noe av i et offentlig tidsskrift!

– Jeg tror noen må ha misforstått ganske kraftig. Intensjonen var å få folk i etaten til å engasjere seg og lage intervjuer og reportasjer til Veg og Virke, forteller Terje Haug. Ellers har det stort sett vært bare lovord å høre.

– Men selv om forandringene har vært store, er bedriftsavisen etter min mening fortsatt det den er ment å være: Et viktig hjelpemiddel til å informere om oppgaver og mål, planer og ressurser, samt å bringe de ansatte nærmere hverandre, avslutter Terje Haug.

Kristiansund trafikkstasjon gjenåpnet

Etter flere måneder med omfattende påbygging og oppussing kunne de ansatte ved Kristiansund trafikkstasjon ta imot publikum i nye og trivelige lokaler. Det var Magne Ommedal, tidligere seksjonsleder ved stasjonen som 21. oktober stod for den høytidelige åpningen.

Tekst og foto: Reidun Nordli



Den nye ekspedisjonen er mer brukervennlig og trivelig både for publikum og de ansatte.

Magne Ommedal foretar åpninga av Kristiansund trafikkstasjon sammen med regionsjef Jan Otto Rydland og prosjektleder Kjetil Lehn, begge fra Statsbygg.

Siden mai har det foregått hektisk byggeaktivitet ved trafikkstasjonen på Løkkemyra. Nå står nybygget ferdig med i alt 215 kvadratmeter, 45 kvadratmeter i førsteetasje og 170 kvadratmeter i andre etasje. Ekspedisjonen er bygd om for å gjøre den mer brukervennlig og trivelig både for publikum og de ansatte. Det er også tatt i bruk et nytt kølappsystem, så nå kan de besøkende slappe av i sittegrupper i stedet for å danne køer foran skranke mens de venter.

Det er distriktslederen og faggruppene trafikk og veg som har flyttet inn i den nye andre etasjen. I tillegg inneholder den et større møterom og et teknisk rom for det nye ventilasjonsanlegget. Ventilasjonsanlegget gjør at man blant annet kan justere temperaturen på de forskjellige kontorene uavhengig av hverandre. Ombyggingen har i alt kostet rundt 3,5 millioner kroner. Og det er eieren, Statsbygg, som har stått for finansieringen.

– Under ombyggingen har ekspedisjonen midlertidig vært flyttet til Køff-bygget, noe som stort sett har fungert greit. De siste to dagene har stasjonen vært stengt for å komme i orden til åpningen, men noen har hvert innom oss for å få utført tjenester i disse dagene også, sier distriktsleder Arnfinn Løvik.

Tirsdag 21. oktober kunne Kristiansund trafikkstasjon gjenåpnes. Det var Magne Ommedal, tidligere medarbeider ved stasjonen, som sammen med regionssjef Jan Otto Rydland og prosjektleder Kjetil Lehn i Statsbygg kunne foreta den høytidelige åpningen. Det vanket gratulasjoner og lykkeønskninger fra vegsjef Karl Melby. – Jeg har vært med på flere vegåpninger etter at jeg tok til som vegsjef i fylket, men det er første gang jeg er med på å markere at en av våre bygninger tas i bruk, fortalte han. Trafikksjef Arne Johnsen overrakte blomster til distriktslederen og uttrykte at det nå var på høy tid



Det manglet ikke på blomster og gratulasjoner da distriktsleder Arnfinn Løvik endelig kunne ønske velkommen til den ombygde stasjonen på Løkkemyra.



Ombyggingen av Kristiansund trafikkstasjon har pågått siden tidlig på sommeren. Totalt er det påbygd 215 kvadratmeter til en kostnad på ca. 3,5 millioner kroner.

de ansatte får bedre arbeidsforhold.

–Endelig er alle de fire faggruppene samlet i ett og samme bygg, sa distriktsleder Arnfinn Løvik. Han kunne fornøyd by gjester og publikum på kaffe og kaker i den ombygde ekspedisjonen.



Travelt på de nye prosjektkontorene

Tidligere ble de aller fleste vegprosjekter i fylket ledet fra sentralt hold, det vil si fra vegkontoret i Molde. Nå er det opprettet i alt seks prosjektkontor i fylket, og ved kontoret i Volda opplever de ansatte travle dager. Prosjektleder Rolf Arne Hamre mener prosjektkontorene er overlesset med arbeidsoppgaver.

Tekst og foto: Helge Bredeli Kanck

– Vegvesenet opererer stikk i strid med alle trender innen offentlige etater. Jeg synes på mange måter at den nye prosjektorganiseringa slår feil. Her i Volda står overhodet ikke arbeidsmengden i forhold til antall ansatte, sier han.

De seks prosjektkontorene i fylket er kontorene for Eiksund-sambandet, Spjelkavik (prosjektet Blindheim-Breivika), Vestnes, Stordalstunnelen, rassikringsprosjektet Volda-Greifsneset og Øksendals-tunnelen.

Prosjektkontoret i Volda ble åpnet 23. juni i år og har ansvaret for ledelsen av følgende prosjekt:

- Voldshammartunnelen (250 meter med portaler, samt ny veg i tilknytning til tunnelen. Farbar rundt årsskiftet. 15 mill. kroner)
- Volda-Greifsneset (Rassikring, tunnel og ny veg fra tunnelen til Volda sentrum. 104 mill. kroner)
- Søre Vartdal-Bergehalsen (Utbedring av eksisterende veg, mur, lettfylling. 16 mill. kroner)

– Under omorganiseringen ble det sagt at mindre prosjekt, som byg-

BILDE TIL VENSTRE:

Førstefullmektig Marit Munkebye (f.v.), prosjektmedarbeider Arnold Hustad, tunnelkontrollør Erling Pilskog og prosjektleder Rolf Arne Hamre opplever travler dager på prosjektkontoret i Volda.

BILDE TIL HØYRE:

Prosjektleder Rolf Arne Hamre mener den nye prosjektorganiseringen har gått i feil retning. -Oppsplitting av kompetanse og for mange arbeidsoppgaver i forhold til bemanningen er blitt resultatet, sier han.

BILDE NEDERST TIL HØYRE:

Prosjektmedarbeider Arnold Hustad er enig med Rolf Arne Hamre. -Jeg foretrekker prosjektorganisering slik det ble praktisert tidligere, styrt fra vegkontoret i Molde, sier han.

BILDE RETT UNDER:

Prosjektkontoret i Volda leder bl. a. byggingen av Voldshammartunnelen, som tas i bruk rundt årskiftet. (Foto: Hild Nordal)



ging av gang og sykkelveger, fortsatt skulle ledes fra vegkontoret. Dette er ikke blitt fulgt opp, og nå er vi overlesset med arbeidsoppgaver, sier Rolf Arne Hamre videre.

Han legger til prosjektorganiseringen så ut til å virke mer hensiktsmessig i «det gamle Vegvesenet».

- Nå er kompetanse og fagkunnskapen mer splittet, og jeg føler det setter sitt preg på arbeidet også her i Volda, sier han videre. Prosjektlederen mener denne type desentralisering ikke er noen fordel, når en veier positive og negative sider opp mot hverandre og får støtte av prosjektmedarbeider Arnold Hustad.

- Resultatet av desentraliseringen har blitt et lite isolert miljø på prosjektkontorene og stor grad av oppsplitting av fagkunnskap. Jeg

kan ikke si at jeg helt forstår hensikten med den nye prosjektorganiseringen, sier Arnold Hustad.

- Etter at jeg kom hit til prosjektkontoret, er også mitt inntrykk at arbeidsmengden er noe stor i forhold til bemanninga. Dette er et eksempel på at desentralisering av etaten har både negative såvel som positive sider, sier kontormedarbeider Marit Munkebye som tidligere arbeidet ved trafikkstasjonen i Ørsta.

- Et annet problem som har gjort seg gjeldende ved denne type organisering slik jeg ser det, er manglende respekt for hverandres arbeidsoppgaver og beslutninger innad i Vegvesenet når det gjelder produksjon og utbygging, avslutter Rolf Arne Hamre.



Vegsjefene møtte Møre og Romsdal

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Reidun Nordli

Landets vegsjefer, vegdirektøren, ledsagere, foredragsholdere, gjester og andre spesielt inviterte fikk møte storslått natur og hyggelige og gjestfrie møringer da Møre og Romsdal de siste dagene i august var verter for vegsjefens kontaktmøte 1997. I det hele tatt fikk de rundt 80 deltakerne møte et gjestfritt Møre og Romsdal, som på alle måter viste seg fra sin beste side. Det er 19 år siden sist vegsjefmøtet var lagt til Møre og Romsdal. Mange temaer var oppe til diskusjon. Konklusjoner og avgjørelser ble tatt i viktige møter.

Men, like viktig var det sosiale samværet, møte med næringsliv og fylkespolitikere, kultur og storslått natur. Alt dette gjør vegsjefmøtet til en opplevelse den enkelte deltaker kanskje bringer med seg videre?

Det tre dager lange oppholdet i Geiranger, med Union Hotel som base, ble på alle måter svært vellykket og en ny dokumentasjon på at det ikke bare er rent faglig innhold som inspirerer den enkelte vegsjef i sitt videre arbeid.



Bilde 1:
Fire vegsjefer og «lærmester'n fra høyskolen i Trondheim». Karl Melby (t.v.), Kaare Flaate, Arne I. Torvik, professor Rasmus S. Nordal, og Eivind Vollset samlet på ett brett.

Bilde 2:
En av turene gikk til Norsk Setermuseum på Herdalssetra i Nordal kommune.

Bilde 3:
Intens møteaktivitet. Vi kjenner igjen Kjell Bjørvig, Asbjørn Flø, Kjell Haaland og Olav Sæter.

Bilde 4:
Dyktige servitører. Ytterligere kommentar unødvendig, men Paul Bølset, Knut Nauste, Andor Wicken og Arne Johnsen viste at de også innenfor dette arbeidsområde har gått i god skole.



Bilde 5:
Agnes Torvik og Grete Rognan fotografert under utflukten til Vesterås.

Bilde 6:
En av turene gikk inn i nabofylket og den offisielle åpninga av turistvegprosjektet, Gamle Strynefjellsveg.





Nye fagarbeidarar – kjempeinnsats frå § 20 kandidatane

Produksjonsavdelinga gjekk i 1996 ut med eit skriv til sine tilsette for å kartleggje interessa for å ta fagbrev etter § 20 i «Lov om fagopplæring i arbeidslivet». Dette inneber at tilsette med praksis som svarar til minimum 3 år og 9 månader innanfor det aktuelle fagområde, og som i tillegg har teke teoretisk prøve, kan ta fagbrev.

Tekst: Berit Brendskag Lied
Foto: Tore Andersen

Interessen var stor og mellom 70–75 personar meldte seg som interesserte til å ta fagbrev i ulike fag. Storparten av dei som meldte si interesse hadde ønskje om å ta fagbrev anten i anleggsmaskinførarfaget eller veg- og anleggsfaget.

Våren 1997 sette etaten i samarbeid med Maskinentreprenørenes Forbund v/MEF-skolen i gang yrkesteoritisk kurs for anleggsmaskinførarfaget. Opplæringa som var lagt opp med fire helgasamlingar utover våren. I tillegg til helgasamlingane var opplæringa basert på brev- undervisning. Ei slik opplæringsform krev stor eigeninnsats, og dei som var med brukte mykje fritid og la ned mykje arbeid for å kome igjennom. Vi er imidlertid svært nøgd med resultatet, - heile 95 % av dei som meldte seg på har bestått fagprøva, og vi kan gratulere følgjande personar med fagbrev i anleggsmaskinførarfaget:

Norleif Brandsæter, Eide
 Øyvind Gjøvik, Ålvundfjord
 Einar Kvalvåg, Kortgarden
 Gunnar Moe, Ørsta
 Per Magne Moen, Surnadal
 Edvard Ansgar Myrvoll, Smøla
 Asbjørn Rimstad, Tingvoll
 Gunnar Rovde, Folkestad
 Arild Vadset, Tennfjord
 Steinar Dromnes, Aure
 Arnulf Hovden, Hovdebygda
 Odd Andersen, Søvik
 Ola Arne Berg, Volda
 Espen Wicken, Molde
 Magnar Sylte, Stranda
 Einar Skjevling, Sunndalsøra
 Kjell Svendsli, Bæverfjord

I tillegg til desse har to kandidatar av praktiske grunnar enno ikkje fått avlagt fagprøva, men dette vil truleg skje før årsskiftet, dette gjeld:

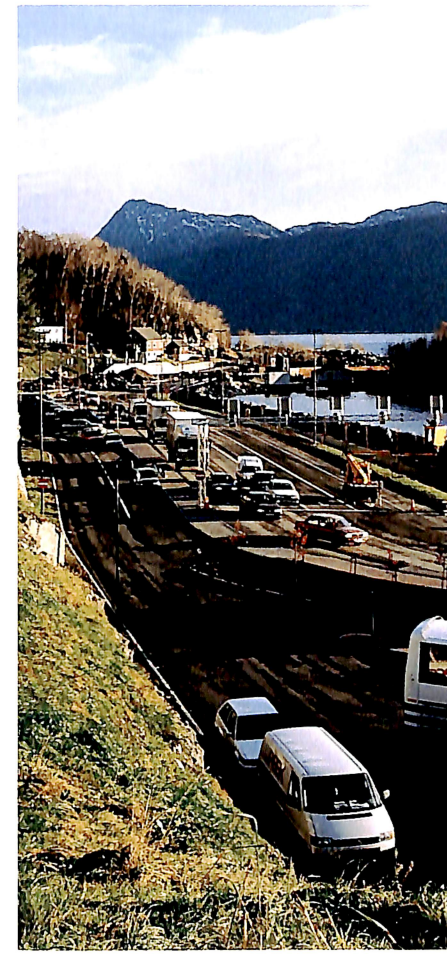
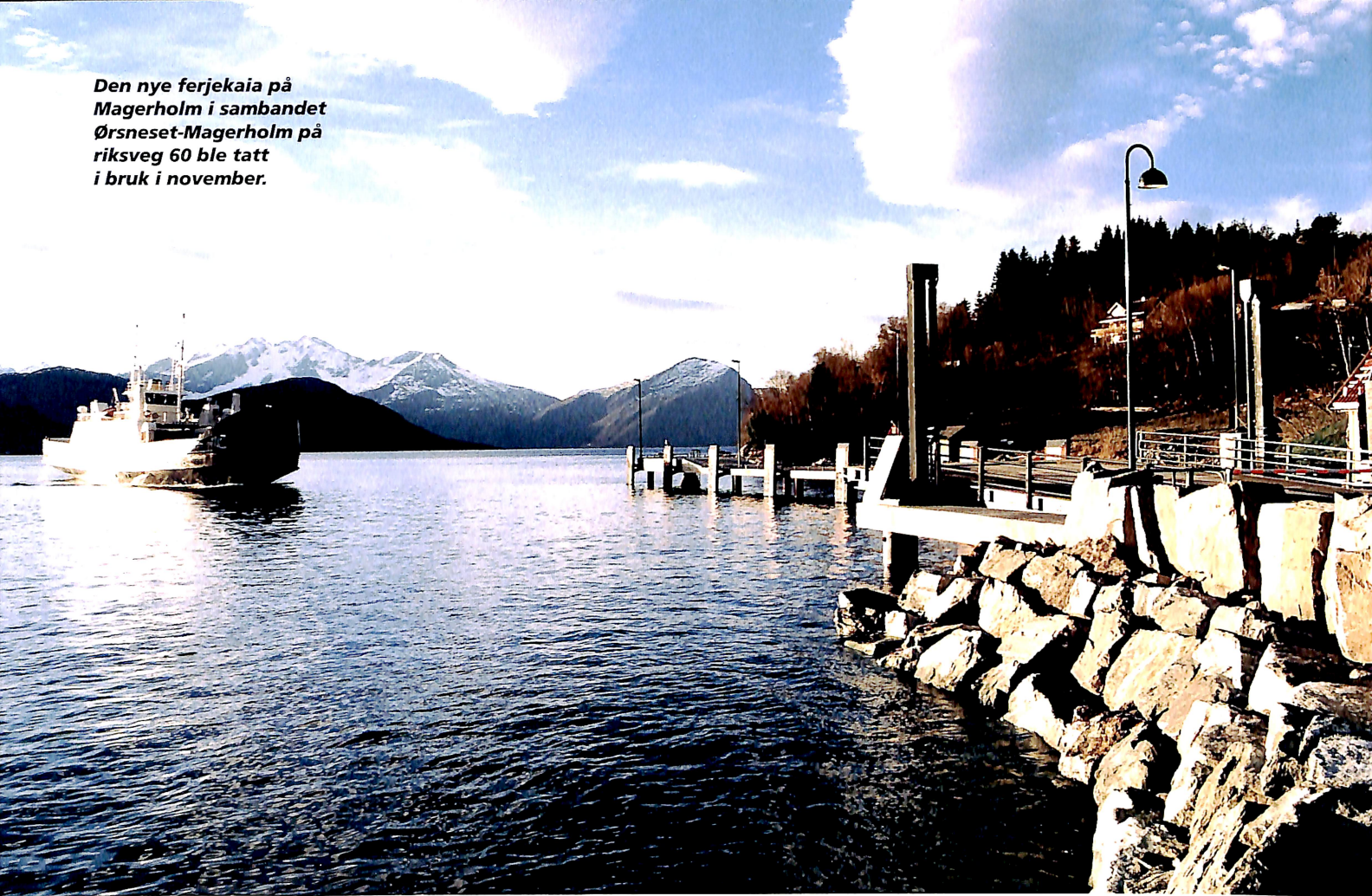
Tor Kåre Sæter, Frei
 Knut Albert Toven, Flemma

I 1997 har vi óg hatt tilsaman 8 per-

sonar frå material-/asfalt seksjonen tatt yrkesteoritisk kurs for § 20-kandidatar i asfaltfaget. Dette har skjedd ved at vi har «kjøpt» ledige plassar ved henholdsvis Vegdekke og Statens vegvesen Sør-Trøndelag sine yrkesteorikurs. Desse vil no kunne gå opp til den praktiske prøva i løpet av 1998.

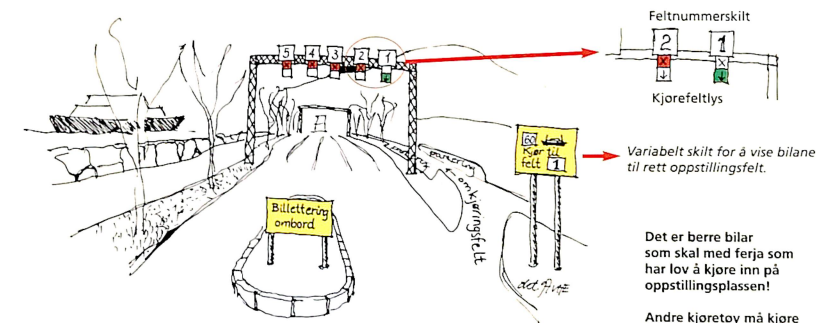
Som mange truleg er kjent med gjennom oppslag på vegstasjonane vil vi óg våren 1998 sette igang yrkesteoritisk kurs for § 20-kandidatar, -denne gang i veg- og anleggsfaget. Vi legg her opp til ei meir intensiv kursverksemd, og den teoretiske prøva vil bli halde 9. juni 1998. Vi har vidare som mål at alle skal ta den praktiske prøva i løpet av sommaren/hausten 1998. Det har óg vore stor respons til dette opplæringsprogrammet, men dersom det framleis er tilsette som ønskjer å melde seg på dette yrkesteoritiske kurset kan ein vende seg til personalkonsulent Berit Brendskag Lied ved vegkontoret for nærare informasjon.

Den nye ferjekaia på Magerholm i sambandet Ørsneset-Magerholm på riksveg 60 ble tatt i bruk i november.



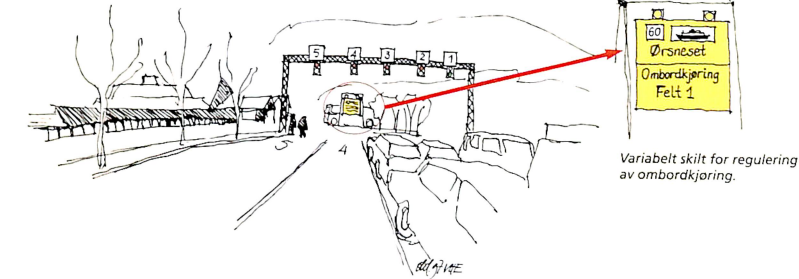
Ved oppstilling på haldeplassen:

- Skiltet ved innkjøringa viser nummeret på det feltet du skal kjøre til.
- Grøn pil på trafikkportalen viser det feltet du skal kjøre inn på for oppstilling.
- Raudt kryss: Kjør ikkje inn i desse feltet!

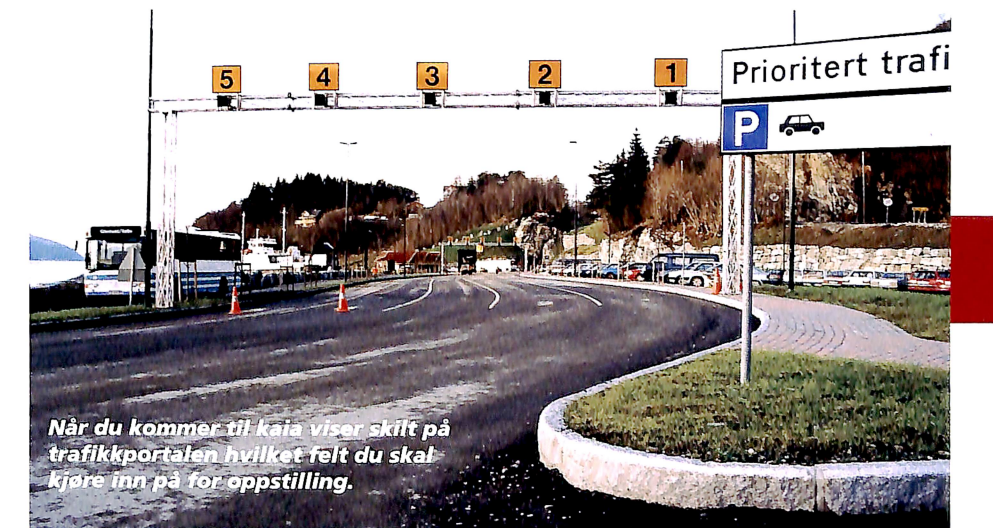


Ved ombordkjøring på ferja:

- Det store skiltet framom oppstillingsrekkjene viser nummeret på det feltet bilane skal kjøre frå.
- Trafikklysa på portalen viser grønt lys for bilane i det feltet som skal kjøre.
- Trafikklysa på portalen viser raudt lys for bilane i dei felta som ikkje skal kjøre.
- Følg elles mennesket si tilvising og dirigering.



Kaia har fått fem oppstillingsfelt for biler, felt for busser og annen prioritert trafikk kommer i tillegg. Feltene for omkjøring og ilandkjøring er fysisk skilt fra oppstillingsplassen med rabatter.



Når du kommer til kaia viser skilt på trafikkportalen hvilket felt du skal kjøre inn på for oppstilling.

Magerholm ferjekai tatt i bruk

Den nye ferjekaia på Magerholm står nå ferdig etter en anleggstid på litt over året. De reisende i ferjesambandet Ørsneset-Magerholm på riksveg 60 vil komme til fylkets mest moderne ferjekai, hvor et avansert trafikkstyringssystem vil «dirigere» bilene ombord.

Tekst og foto: Reidun Nordli

Nye Magerholm ferjekai ble tatt i bruk i november. Anleggsarbeidene har pågått siden september 1996, og forandringene som har skjedd på Magerholm har vært store. – Den gamle kaia hadde altfor få og dårlige oppstillingsplasser, dessuten måtte ferjekaia bygges om for å ta større ferjer, forteller prosjektleder Einar Drugli.

Den nye kaia er også mer solid og ligger godt skjermet for været. Selve ferjekaibygginga er det produksjonsavdelinga i Statens vegvesen Møre og Romsdal som har utført i egen regi, og arbeidet på land er det entreprenørfirmaet Rano Anlegg AS som har stått for. – De totale kostnadene vil bli rundt 25 millioner kroner, fortsetter Einar Drugli.

Ferjekaia er utstyrt med et avansert trafikkstyringssystem.

– Det er lagt ned følere i oppstillingsfeltene. Disse registrerer når bilene kjører inn i feltene, og likeså når feltene er fylt opp, sier overingeniør Kjetill Kjersem ved areal- og transportplanseksjonen på vegkontoret. Følerne styrer også kjørefeltlysene som viser oss til riktig oppstillingsfelt. Når første felt er fylt opp veksler kjørefeltlyset over fra grønt til rødt. Det neste feltet får samtidig grønt lys og kan fylles. Ombordkjøringa skjer etter samme prinsipp. Oppstillingsfeltet som får grønt lys kjører ombord. Så snart feltet er tomt for biler vil det neste feltet få grønt lys osv. Et stort skilt foran oppstillingsrekkene vil også angi nummeret på feltet som bilene skal kjøre ombord fra, avslutter Kjetill Kjersem.



Det er lagt stor vekt på å skape et trivelig miljø på hele kaiområdet, bl.a. med murer i naturstein, fine detaljer og grøntanlegg.





Produksjonen i Vegvesenet skal være effektiv, og egenproduksjonen skal styrke vår kompetanse.

Produksjonsavdelinga på veg mot

Vegvesenet skal målstyres, og alle har vi en oppfatning om hva det betyr. Innen en stor etat som Vegvesenet må vi ha en klart definert målsetting som er kjent for alle. Så må alle lojalt innafor gitte forutsetninger forsøke å nå dette målet.

Tekst: Andor Wicken

Foto: Wiggo Kanck

Ifølge grunnlagsdokumentene for ny organisasjon har vi slike mål for egenproduksjonen:

1. Konkurranssevne

«Produksjonen skal være effektiv og kunne dokumentere konkurranssevne i forhold til det private marked. Dette vil på sikt være bestemmende for omfanget av egen produksjonsvirksomhet.»

2. Strategisk egenproduksjon

«Egenproduksjonen skal bidra til å styrke Vegvesenets kompetanse som byggherre, utgjøre et korrektiv i markedet og være virkemiddel i FOU-sammenheng, samt utgjøre en viktig del av beredskapen ved uforutsette hendelser.»

3. 1994-nivå på omfanget

«Vegvesenet skal ha produksjonsvirksomhet i alle fylker, og omfanget skal tilsvare 1994-nivået på landsbasis. Bemanningsnivå, maskiner, bygninger etc. må dimensjoneres og tilpasses dette.»

Velkjente formuleringer for oss

alle – som vi har brukt masse tid på å diskutere og ha meninger om. Det eneste alle er enige om, er at målene spriker i stor grad og delvis er motstridende. De kan ikke nås samtidig – derfor trengs «prioritering» – et klart kursvalg for videre utvikling.

Vi kan ikke lenger leve med at noen stadig nevner at 1994-nivået skal beholdes, andre poengterer at nå må produksjon dokumentere sin konkurranssevne, mens andre prioriterer produksjons strategiske muligheter og betydning. Alt kan ikke ivaretas fullt ut samtidig!

Enklest må det være med det såkalte 1994-nivået: Stortingets stadig reduserte budsjetter kombinert med privatiseringspress innenfra og utenfra, gjør tanken om å opprettholde omfanget av egen produksjon til ren utopi. Store kutt er allerede gjort i forhold til 1994. Dessverre må dette skje av hvert enkelt fylke og uten en entydig, landsomfattende policy. Dette skaper intern diskusjon.

De to gjenstående målsettinger er også i høyeste grad sprikende. Spørsmålet blir hva samfunnet (politikere, trafikanter, alle) venter av

oss. Hvilken rolle skal Statens vegvesen fylle?

Skal vi med effektivisering som stikkord og alibi, styre mot ren entreprenør-tankegang, slik LBA (som meningsberettiget del av samfunnet) stadig hevder?

Eller teller de strategiske momentene tyngre, slik at produksjonsavdelinga fremdeles skal ha en bredere «samfunnsrolle» på vegnettet landet over?

Kanskje er svaret både og? Kanskje skal rollen være en annen for utkant-Norge enn i bystrøk og gi forskjellige løsninger for storanlegg contra vegvedlikehold?

Et er i alle fall sikkert: Hver enkelt av oss i organisasjonen kan vanskelig delta helhjertet og målrettet så lenge vi er i tvil om hvor vi skal.

Bare entydige avklaringer på høyt plan kan spare oss for gnisninger og motsetninger i organisasjonen. Tida til nå har til fulle vist at vi har forskjellige oppfatninger om hvor vi skal, og nå haster det med at alle får akkurat det samme budskapet hvis vi skal dra sammen mot målet – hva det nå enn er.

Stålverkstedet oppgraderes

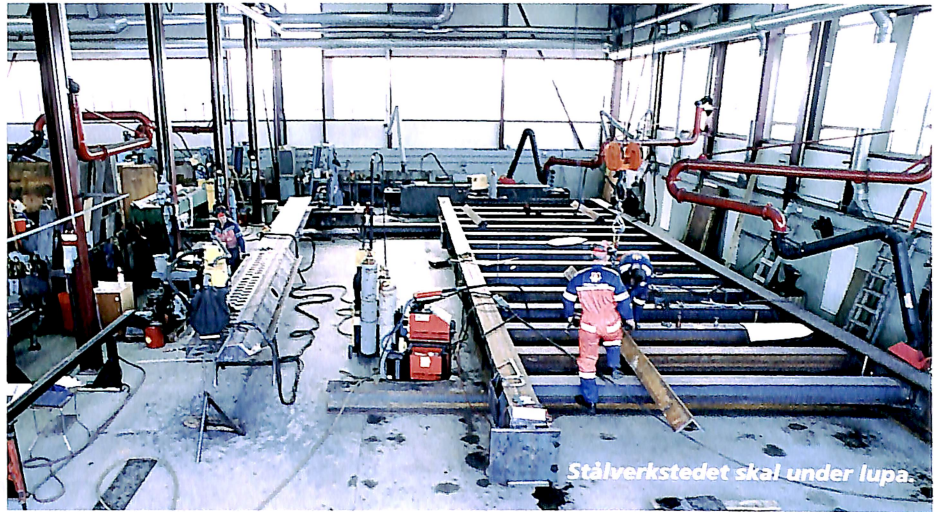
Tekst og foto: Andor Wicken

Også i Vegvesenet svirrer daglig rundt begrep som kvalitetssikring, ISO-9000, avviksmelding, K-plan og dokumentasjon. Felles for oss alle er at alt dette stadig blir viktigere, og særlig å sette det hele i system er avgjørende.

Nå er stålverkstedet på Årø under lupa: Vi har relativt nytt lokale, mye bra utstyr og ikke minst en kompetent arbeidsstyrke som i en årrekke har laget bilbruer og ferjekalkomponenter av god kvalitet over nesten hele landet.

Det vi ikke har, er et tilsvarende kvalitetssikrings- og dokumenteringssystem som vi krever av private firmaer som gjør tilsvarende jobber. Ifølge lister oppsatt av Vegdirektoratets brukontor er det mange tiltak som må på plass!

Dette var en fin vekker, for naturligvis må også våre produkter bevislig holde den kvaliteten som er foreskrevet. Dette gjelder gene-



relt for alt vi gjør, og for stålarbeid er heldigvis systemene relativt oversiktlige.

Nå krummes nakken hos de involverte, og spesialkompetanse dras inn med siktemål å få på plass dokumentasjonssystem fra innkjøp, via skjæring, sveising/montering og overflatebehandling så snart at vi på nyåret kan satse på utfordrende

stålbrubygging. Dette ser ut til å komme mer og mer – også her i ut-satt vestlandsnatur.

Apropos vårt solide stålverksted og dokumentasjon. Kan du dokumentere kvaliteten på det du har gjort i dag? Kanskje en idé å overføre tankerekka til din arbeidsplass og komme kravene i forkjøpet?

Funksjonsavtalen er her

Nordmøre er først ute med funksjonsavtale for drifts- og vedlikeholdsarbeidet.

Tekst: Andor Wicken

Foto: Wiggo Kanck

For 1998 skal det være en såkalt funksjonsavtale som legges til grunn for drifts- og vedlikeholdsarbeidet på Nordmøre. I de andre områdene blir avtalene som før med angitte mengder for grøfterensk, grusing osv., mens vi nordpå nå skal prøve den nye formen:

I funksjonsavtalen er det standarden på vegen - hvordan den til enhver tid skal se ut - som klart og entydig skal beskrives av trafikkavdelinga. Her vil trafikkmengde og ikke minst budsjett være viktig ved siden av våre standardregler i håndbok 111. Produksjonsavdelingas oppgave blir nå kanskje ennå

mer utfordrende, og forhåpentligvis vil ordninga spore til oppfinnsomhet og mer rasjonell arbeidsutførelse. Rolledelingen mellom trafikk og produksjon skulle også være helt klar ved den nye avtaleformen:

- trafikks utfordring blir å «legge lista» rett i krav og beskrivelser ut fra budsjett og trafikksituasjon, samt følge opp at vegnettet er som forutsatt,
- mens produksjon skal løse det rent praktiske med egne ressurser, innleie osv. ut fra de produksjonsplaner de sjøl lager.

For vårt fylke regner vi med at tilsvarende avtale vil gjelde overalt i 1999, og vi vet at det i noen fylker



allerede forberedes å inngå funksjonsavtale med private firmaer. Det ligger i korta at det vil være avgjørende for framtida også for oss hvordan vi lykkes med å gjøre funksjonskontraktene til et godt redskap til å drive vegnettet vårt.

Trollstigen eit særeige vegminne



Eit av særprega ved Trollstigen er at vegen er smal og at vegbreidda varierer. Lite bilde fra bevaring ved ferdigstillinga av Stigfossbrua. (Foto: Norman samlinga)



1997 er Noreg sitt kulturminneår, og i samband med det er Trollstigen valt ut som vårt kulturminneprosjekt. Vegen vart opna 31. juli 1936 av kong Haakon VII, han ga også vegen namnet, Trollstigvegen.

Tekst og foto: Anni Kari Pedersen

Historia til vegen starta mykje tidlegare, allereie på 1500-talet var det eit stort vegengasjement i Vall-dalen, ønskje var eit samband over fjellet til Romsdalen. Ein kløvsti vart bygd, men det tok mange år før vegen vart ein realitet. I 1928 starta veganlegget opp og vegen stod ferdig i 1936.

Trollstigen er meir enn riksveg 63, i turistsamanheng er den fylkes største naturattraksjon. Sesongen er kort og hektisk, frå mai/juni til

september. Kvart år oppsøker 500-600 000 personar vegen.

Hausten 1995 blei det oppnemnd ei arbeidsgruppe som skulle gjennomføre ein analyse og totalvurdering av Trollstigen, dette arbeidet har resultert i ein rapport, «Bevaringsplan Trollstigen». Rapporten ser tilbake på historia til vegen, men mest framover. Den legg vekt på trafikktryggleik, estetikk og framkomst. I botn av rapporten ligg eit ønskje om at vegen framleis skal ha det særpreg den hadde da den vart bygd. Og resul-

tatet er ein tiltaksretta rapport, som anbefalar kva tiltak som må gjennomførast, korleis dei skal utførast og i kva rekkjefølgje.

Det første tiltaket som blir oppstarta er utbetring av Vegvesenet sine område ved Stigrøra, områda ved Grustaksvingen er også av dei prosjekta som står langt oppe på prioriteringslista. Andre tiltak som kan nemnast er oppsetting av stabbestein og breiddeutviding i Kjelstadlina og forblending av betongmurar med natursteinsmur.

Slettafossen utbetra

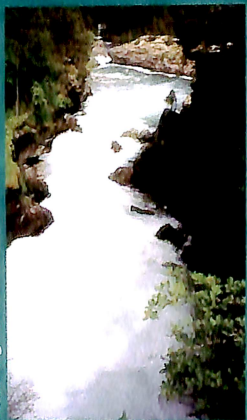


Foto: Vigdis Helmersen

Slettafossen i elva Rauma er ein storslegen attraksjon langs europaveg 136 i Romsdalen, ei naturoppleving på høgde med andre i Møre og Romsdal.

For at Slettafossen verkeleg kan bli ein rasteplass vi kan annonserer med og innby til større bruk, krevst ei opprustning av området jamvel av trafikale tryggleikssyn og servicetilbod.

Ein hovudidé i plana er at terrenget ikkje skal endrast og at det er det naturlege terrenget som

skal vere leikeplassen for borna, her skal det ikkje brukast fabrikkframstilte leikeapparater. Første byggjesteget er i gang. Bygginga av det vel 300 meter lange rekkverket ble ferdigstilt før snøen kom.

Vi nådde ikke opp

«Vakre vegers pris» for 1997 ble delt mellom gang- og sykkelvegen langs Fv 382 ved Hafrsfjord i Rogaland og Mannheller ferjekai i Sogn og Fjordane. En liten trøst for oss må det være, når vi forteller at vi har hatt en finger med i spillet. Uten fergekaiekspertisen vår, hadde det vel ikke blitt noen kai på Mannheller – eller? Når det regner på presten, drypper det på klokkeren, heter det et sted.....

Vårt bilde er fra da komiteen besøkte vår kandidat, den nye riksveg 63 gjennom Eidsdalen. Et vakker parti Norge og et vakkert stykke veg, men ikke vakkert nok altså. Vi ser oppsynsmann Kristen Leganger i samtale med tre av medlemmene.

Gratulerer med prisen, Sogn og Fjordane og Rogaland!



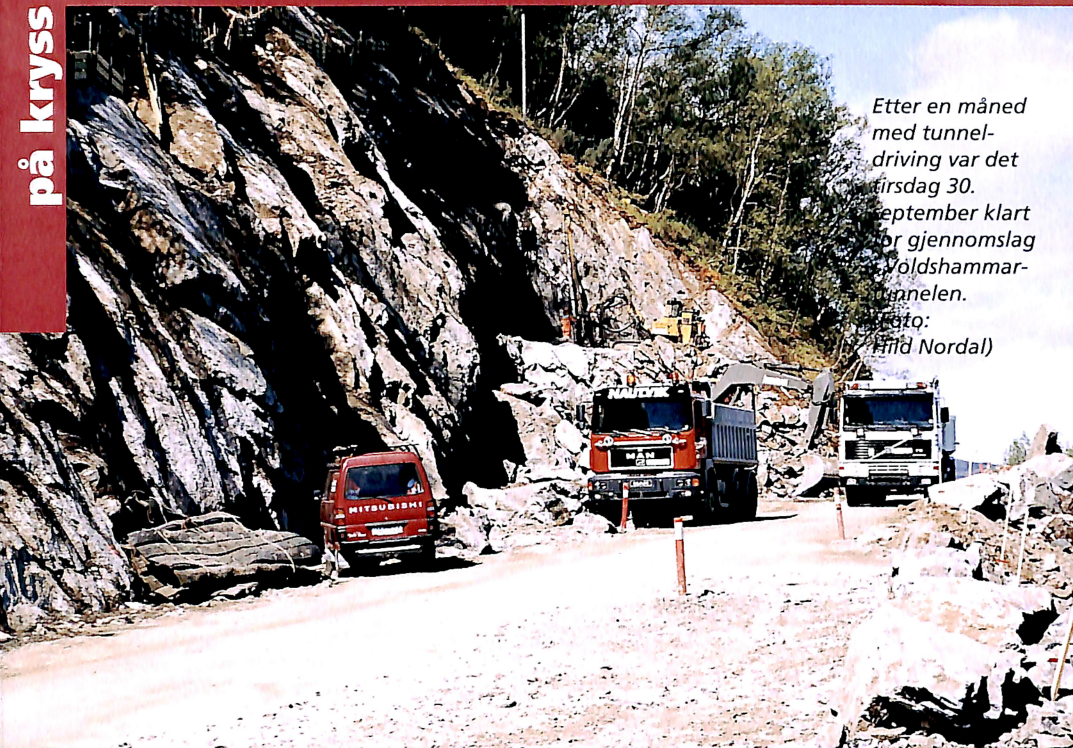
Foto: Wiggo Kanck

13 enkle

Her er en prøve på egen visdom! Ikke være redd. Ta utfordringa. Hvor mange bygninger eier Statens vegvesen Møre og Romsdal? Hva heter den nye vegsjefen i Østfold? Hvem overtok som vegsjef i Statens vegvesen Oslo? En av Statens vegvesen sine bedriftsaviser ble i år kåret til landets beste, hvilket fylke fikk prisen? Hvilket prosjekt var Statens vegvesen Møre og Romsdal sin kandidat til årets Vakre vegers pris? Kan du svare på disse spørsmålene, tror vi denne siden er noe for deg. Kan du ikke svare, gjør ikke det noe. Og har du lyst å prøve deg på nye spørsmål, fortsett.....

1. Bildet, som ligger under teksten på denne sida, er hentet fra Møre og Romsdal. Hvilket anlegg er dette, og hvor i fylket befinner vi oss?
2. Hvor mange gyldige førerkort var det pr. 31/12-96 i Møre og Romsdal. (Næmeste 1000)?
3. Hva heter informasjonsdirektøren i Statens vegvesen, Vegdirektoratet?
4. Nevn de fem lengste riksvegbruene i Møre og Romsdal?
5. Kolbjørn Engen er formann i Forslagsnemda i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Hvem er de tre andre medlemmene?
6. Møre og Romsdal har to høyfjellsveger som er stengt vinteren. Hvilke vegger er dette, og hvilke vegnummer har de?
7. Vi har en vegdirektør, men hvor mange etatsdirektører har vi? Kjenner du navnene?
8. To store vegprosjekt i Møre og Romsdal blir åpnet neste år. Hvilke anlegg er dette, og i hvilke kommuner ligger de?
9. Når ble Edøysambandet åpnet?
1987 1988 1989
10. Hvem er ikke miljødirektør i Vegdirektoratet?
Kjell Bjørvig Bjørn Selnes Sidsel Sandelien Kjell Haaland
11. Hvem var samferdselsminister i den siste Arbeiderpartiregjeringa?
12. Hvor mange bompengesamband har vi i Møre og Romsdal?
13. Hvem av disse tre åpnet Valsøyfjordprosjektet?
Olav Søfteland Kjell Borgen Kjell Opseth

Svar: 1. Valsøyfjordprosjektet - Halså kommune, E 39 • 2. 142 262 stk. • 3. Steinar Gullvåg • 4. Gjæmnesundbrua (1 257 m), Bergsøysundbrua (931 m), Bolsøybrua (555 m), Giskebrua (552 m), Herøybrua (544 m) • 5. Knut Stokkeland, Reidar Aandal og Palma Pladsen (sekr.) • 6. Riksveg 63 mellom Opplandskeidal i Geiranger og Grotli i Skjåk, riksveg 63 mellom Langdal i Nordal og Hanekamhaug i Rauma, mens riksveg 655 gjennom Norangsdalen er stengt store deler av vinteren. • 7. Tre - Kjell Bjørvig, Kjell Haaland og Sidsel Sandelien • 8. Stordalstunnele, riksveg 650 i Stordal kommune, Remmen-Vestnes kirke, E39 i Vestnes kommune • 9. 1989 • 10. Sidsel Sandelien er miljødirektør • 11. Sissel Rønbeck • 12. Fem - Atlanterhavsvegen, Krittast, Skålavegen, Ålesundstunnele, Eiksundsambandet og Tussentunnele (privat veg) • 13. Kjell Borgen



Etter en måned med tunneldriving var det tirsdag 30. september klart for gjennomslag i Voldshammartunnelen. (Foto: Hild Nordal)

Gjorde nytte denne gongen også



Nyfonna rasoverbygg på riksveg 60 ved Hellesylt vart råka av ei større steinblokk i samband med den siste flomhelga i september. Bilete viser dei store kreftene som har vore i sving, og syner samtidig at overbygget gjorde nytta si denne gongen også. (Foto: Halgeir Brudeseth)

Lys i tunnelen!

Endelig gjennomslag i Voldshammaren

Tirsdag 30. september fyrte ordfører Knut Bere i Volda av den siste salva og sørget dermed for gjennomslag i Voldshammartunnelen. Nå skal tunnelen sikres, portaler bygges og forsterkningslag legges før trafikken blir koblet på ved nyttårsskiftet.

Tekst: Helge Bredeli Kanck

Tunnelen er et viktig ledd i rassikringa av riksveg 652 mellom Lauvstad og Velsvik. Når den står ferdig vil den erstatte en vanskelig, smal og rasutsatt strekning på riksvegen. Det er til sammen bevilget 15 millioner kroner til arbeidet. Til forskjæring og ny veg er det brukt 3,2 millioner kroner, mens tunneldrivinga kostet 5,3 millioner kroner.

Selve tunneldrivinga startet med den første salva mandag 25. august. I løpet av en snau måned har arbeidslaget hatt ei gjennomsnittlig inndrift på 57,25 meter per uke på den nå 229 meter lange tunnelen. Med portaler blir den totale lengden 250 meter.

I forbindelse med forskjæringa er det sprengt ut i alt 9 200 kubikkmeter fjell. I tillegg har man bygd rundt 400 meter ny veg. Det ble til sammen sprengt 50 salver og kjørt ut 12 960 kubikkmeter fast fjell. Dette gir en gjennomsnittlig inn-

drift på 4,67 meter per salve. Tunnelarbeidet har til sammen krevd nærmere 30 tonn sprengstoff og 5 300 tennere. Inntil asfalteringa av vegen skjer i mai neste år, må brukere ta til takke med grusdekke.

Etter at Voldshammartunnelen står ferdig, med T 8 profil og 6,5 meter vegbredde, er det ennå ytterligere 3,3 kilometer av riksvegen som må rassikres.



Ordfører Knut Bere i Volda fyrer av den siste salva i Voldshammartunnelen. (Foto: Møre)

Drivinga i gang i Øksendalstunnelen



I midten av forrige måned startet drivinga av Øksendalstunnelen på riksveg 62. Det var tirsdag 19. august at startskuddet smalt. Skuddet, som var den første salva på forskjæringa, markerte samtidig anleggsstarten. Den omlag 6 000 meter lange Øksendalstunnelen til 200 millioner kroner vil eliminere et av de vanskeligste partiene på riksvegen når tunnelen står ferdig i år 2001. Drivelagene, ett fra Møre og Romsdal og to fra Sogn og Fjordane med rigg fra nabofylket, regner med å ha drevet 100 meter tunnel innen årsskiftet. (Foto: Wiggo Kanck)

Jubilanter i Norsk Arbeidsmannsforbund - 25 års medlemskap -



Ingvar Rødal, Molde



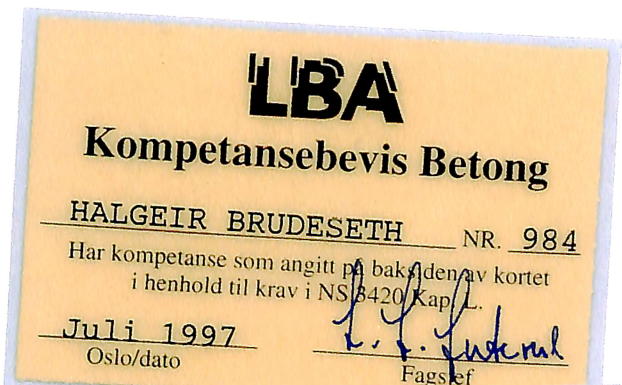
Magnar Beinset, Midsund



Arild Harry Tveter, Skodje

Støpelederkurs

Våren 1997 arrangerte Veglaboratoriet i samarbeid med LBA støpelederkurs for ansatte i Statens vegvesen. Det var til sammen 190 deltagere fra alle fylkene. Støpelederne har etter gjennomført kurs og godkjent eksamen oppnådd kompetanse til å lede betongarbeider for konstruksjoner som bygges etter kravene til «Utvidet kontroll» i Norsk Standard 3420 «Beskrivelsestekster for bygg og anlegg» kapittel L. Ved Statens vegvesen Møre og Romsdal er nå 20 ansatte på bru/kaiseksjonen ved produksjonsavdelinga og 3 ansatte ved bru- og ferjekaiseksjonen ved utbyggingsavdelinga



Godkjenningen gjelder følgende funksjoner

Kontrollklasse	Arbeidsleder	Støpeleder
Utvidet kontroll	X	X
Normal kontroll	X	X

Kompetanse er gitt på bakgrunn av dokumentert kombinasjon av utdanning, erfaring og tilleggskurs der eksamen er vurdert av LBA som **bestått**.

Landsforeningen for bygg og anlegg
Pb. 128, Blindern, 0314 Oslo • Tlf. 22 96 55 00

godkjente som støpeledere. (Jørn Arve Hasselø)

Pensjonistar i 1997

Nils O. Bersås, Molde
Asbjørn Martin Dyrli, Flemma
Jan Fjellanger, Stranda
Oddvin Haukeberg, Skodje
Arne Holm, Åndalsnes
Per Korsbrekke, Molde
Kjell Loen, Molde
Johan Dagfinn Nybø, Nerlandsøy
Einar Nygård, Eidså
Ole Martin Naas, Eide
Magne Punnerud, Gjemnes
Per Norvald Ræstad, Midsund
Jostein Sandnes, Åfarnes
Svanhild Seljebotn, Ålesund
Magnar Skrede, Ålesund
Robert Strømmen, Skodje
Magnar Johan Toven, Eidsvåg
Bjørn Wivestad, Molde
Per Åkernes, Fiskarstrand
Petter Aarset, Skodje

Slutta i 1997

Frank Dyrhaug, overingeniør
Bodil Kaurin, fullmekting
Joachim Vangen Meisal, lærling
Knut Onipede, avdelingsingeniør
Rune Oshaug, lærling
Kjell Arne Sagli, oppsynsmann
Alf Idar Småge, overingeniør
Mona Vestnes, fullmekting
Einar Vie, kontrollingeniør
Sverre Ytterstad, inspektør

Begynt i 1997

Inger Lise Andersen, praktikant
Leif Terje Andersen, fagarbeidar
Kristine Bjørndal, førstekonsulent
Odd Mareno Bæverfjord, oppsynsmann
Else Karin Eide, konsulent
Svein Gunder Gammelsæter, lærling
Tommy Grønseth, teiknar
Mikael Jørgensen, lærling
Runar Inge Larsen, distriktsleiar
Wenche Koppen Nilsen, reinhaldsbetjent
John Inge Nustad, fagarbeidar
Andre Asle Rovde, lærling
Frank Sandvik, inspektør
Turid Solheim, avdelingsingeniør
Arne Ola Stavsen, avdelingsingeniør
Roald Sørå, inspektør
Vigdis Søvik, fullmekting
Harald Thoresen, inspektør
Terje Øverås, oppsynsmann



Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6400 Molde



*Godt jul og
godt nytt år!*