

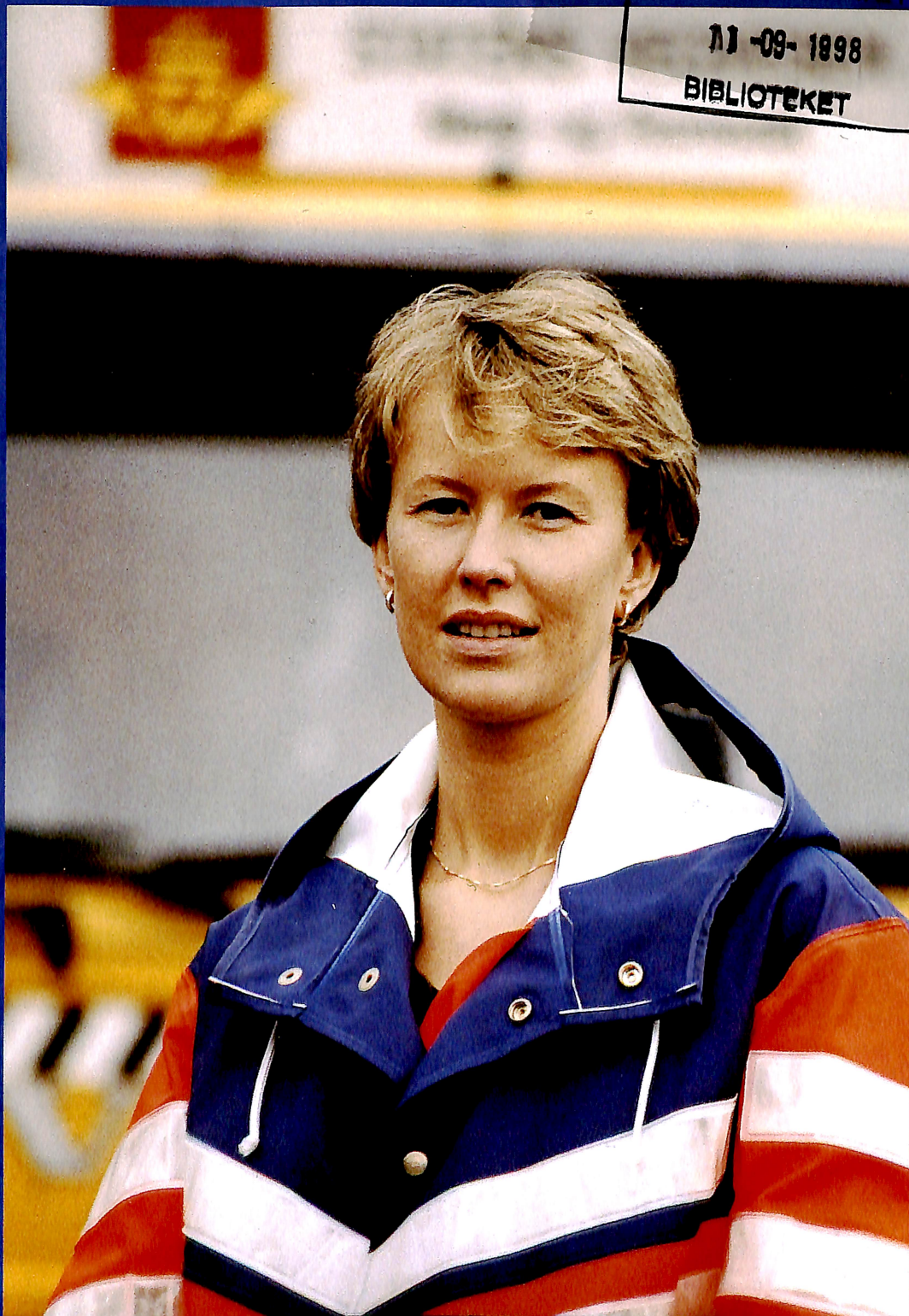


**Statens vegvesen**  
Møre og Romsdal

# veg og virke

Nr. 5 – 1998/26. årgang

Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad



VEGDIRSKTORATET

11-09-1998

BIBLIOTEKET

# veg og virke - i farta

## Parkering for damer



Med ein eigen dame-parkeringsplass blir parkeringa så enkel at sjølv mor kan klare det!

Parkering kun for damer er eit fenomen ein foreløpig ikkje vil finne her til lands. Men i Tyskland fann Leif Magne Lillebakk denne perla av ein parkeringsplass. Som vi ser av bildet har dameparkeringa god plass og medfører lite behov for krevande svingemanøvrar.

– Så enkelt at sjølv mor kan klare det! Som vi ser er Porschen og Audien behørlig parkert på «mannedparkeringa», medan Ford Ka'en er plassert under skiltet for konebilar.

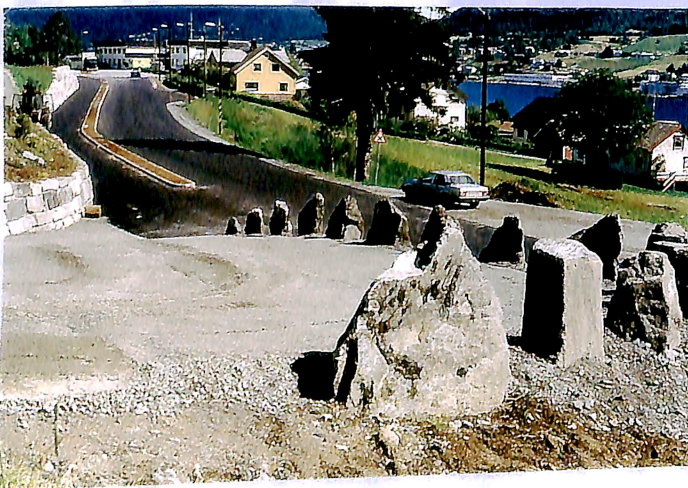
Kva med å overføre dette til norske forhold? Kva med egne parkeringsfiler til dømes «Kun for bønder i byen»? Noko å tenke på til neste revisjon av Vegnormalen?

(Marte Kjørstad – foto: Leif Magne Lillebakk)

## Pittoresk sykkelveg

På Sætre, på fylkesveg 71 sør for Ikornes, har vegvesenet nettopp fullført eit gang- og sykkelvegtiltak med fine natursteinmurar, ny asfalt og beplantning. Gamle stabbesteinar henta frå Hellesylt utgjer eit pittoresk innslag på ein av nedkomstvegane.

(Anders S. Moen)



## Solceller til batterilading

Det er nå montert solcellepanel til lading av batterier på skiltvognene. Kreative personer på asfaltlagene (egenregi) har dermed løst problemet med manglende stikkontakter langs landevegen. Opplegget fungerer aldeles utmerket.

(Gunnar Flemmen)

## Takkar for fast dekke



– Diverre har filmen blitt til dels øydelagd på grunn av statleg refleks, skriv Kåre Nerhagen, som har sendt oss bildet.

Kåre Nerhagen takkar i eit brev til vegsjef Karl Melby for «ekspedit og velvilleg handsaming» av saka om fast dekke på fylkesveg 93.

– Det er ei glede både å køyre på og å bu ved vegen etter at han fekk fast dekke, skriv han. På vegne av alle i bygda retter han ei hjarteleg takk for nyvegen.

(Marte Kjørstad – foto: Kåre Nerhagen)



## Statens vegvesen Møre og Romsdal

### veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal  
sitt bedriftsblad

Nr. 5 - 1998 / 26. årgang

#### Utgitt av:

Statens vegvesen Møre og Romsdal  
Fylkeshuset, 6400 Molde  
Tlf. 71 25 80 00  
www.vegvesen.no/moreogromsdal

#### Redaksjonen:

Wiggo Kanck – redaktør,  
Reidun Nordli, Marte Kjørstad

#### Redaksjonsutval:

Jonny Eikrem, Anders S. Moen,  
Oddbjørn Pladsen, Hermund  
Veбенstad, 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:** Ingunn Simonhjell er ny  
produksjonsleiar i Kristiansund pro-  
duksjonsområde. Foto: Wiggo Kanck

**Baksida:** Blautkaka kom fram då  
iherdige tunneldrivarar passerte 2000  
meter inn i Øksendaltunnelen.  
Foto: Viktor Storsveen

**Layout:** Reidun Nordli, Marte  
Kjørstad, EKH trykk

**Sats og trykk:** EKH trykk, Molde  
**Opplag:** 1900

**Deadline for neste nummer:**  
12. oktober 1998.

#### Av innhaldet

Rassikring i Ørsta produksjonsområde	4-5
Første kvinnelege produksjonsleiar	8-9
Kvinnene inntek leiarplass	9
Over og ut med NVVP	12
Forsvinnande sandsiloar	14
Stemning frå Stordal	15

## argusauge og millimetermål!

Vi har heile tida vore klar at folk utanfor rekkjene våre har eit godt auge til oss. Det gjeld ikkje berre politikararne og ivrige vegforkjemp-  
arar i distrikta. Det er greit nok og slik det skal vere! Noko verre er det,  
tykkjer mange, at einskilde nynorskforkjemparar følgjer oss med  
argusauge og millimetermål. Lokale mållag har lenge vore på «krigs-  
stien» og har klaga redaktøren av Veg og Virke inn til Det Kongelege  
Kulturdepartement. Årsak; dei krev at alt redaksjonelt stoff som vert  
trykt i bladet – sjølv sagt ikkje bilder og illustrasjonar – skal vere på ny-  
norsk. I vår fattige forstand trudde vi at ved å sørgje for ein jamn  
fordeling mellom nynorsk og bokmål fulgte lova, og slik gjorde alle til  
lags – det vere seg nynorskfolk eller dei som heller vil lese bokmål.  
Men, slik er det altså ikkje! Avdelings-  
direktøren og rådgjevaren i det tidlegare  
nemte departement viser til mållova. Basta!  
Gjennom brev og ei mengd vedlagte kopiar av  
forskrifter og lovtekstar gjer dei det klart at  
alt det redaksjonelle stoffet i Veg og Virke skal  
skrivast på nynorsk. For å slippe ein ny runde  
med mållaga og departement, tar vi med ein  
gong på oss ansvaret når vi seier at dette må  
vel og femne om Månadsnytt.

Eit lite hol i lova har eg likevel funne,  
meiner eg. Artiklar, som ikkje er skrivne spesi-  
elt for bladet vårt, kan skrivast i den målforma  
forfattaren ønskjer å bruke. Eg veit så inderleg  
vel at administrasjonsmålet vårt er nynorsk, men eg oppfordrar ikkje til  
lovbrudd – voner og trur eg – når eg skriv at bidragsytarane ikkje leng-  
re oppmodast til å skrive spesielt for Veg og Virke. Er det tankar og  
idear, hendinger, opplevinger eller noko dykk vil fortelje og dele med  
oss andre, så skriv det ned i det målføre du bruker. Finn du så ut i  
neste omgang at du dele orda din med andre, spør du redaktøren om  
det kan kome på trykk i Veg og Virke. Så får vi sjå på det.

Vi er ikkje uenig i målkampen som no først, nær sagt med alle  
midlar. I krig blir mange våpen tatt i bruk, men måten kampen vert  
ført på er ikkje alltid med på å fremme saken. Det eg lurar på, er om  
ikkje målfolket hadde stått seg betre på, og kanskje og fått større  
forståing i kampen for økt nynorskbruk, om dei ikkje hadde vore så  
beinharde og kompromisslause. Halvparten av dei tilsette i etaten vår  
nyttar bokmål, og dermed trur eg og at halvparten av dei mange  
tusen lesarane våre nyttar eit anna målføre enn nynorsk. Skal vi ikkje  
ta hensyn til dei som berre nyttar bokmål, riksmål, dialekta si eller kva  
det måtte vere?  
Eg berre spør?

Vel, vel, alt det redaksjonelle stoffet i denne utgåva av Veg og Virke  
er skriven på nynorsk. I ettertid skal vi gjere så godt vi kan, men altså  
artiklar som ikkje er skriven spesielt for Veg og Virke kan vi lite gjere  
med, kjære målfolk.

Ha ein god dag, om du les nynorsk eller bokmål.



Wiggo Kanck  
redaktør/infoliar

# Rassikring i Ørsta produksjonsområde



**I Ørsta produksjonsområde skjer det for tida mykje i rassikringa sitt teikn. Årsomsetnaden er i år på omlag 60 millionar kroner, – 15 millionar meir enn normalt. Ei viktig årsak til auka omsetnad og auka sysselsetting er bygginga av riksveg 651 Volda–Greivneset.**

**– Rassikring er viktig, og spesielt i eit område som Ørsta, der vi har svært mange rasutsette vegstrekningar, seier produksjonsleiar Ingolf Kleppe. Produksjonsleiaren er også oppteken av sikkerheitstiltak for dei som har arbeidet sitt på vegen.**

## Ørsta produksjonsområde

Ørsta produksjonsområde femner om Ulstein, Hareid, Ørsta, Volda, Vanylven, Sande og Herøy kommunar. Området har 35 tilsette. Av desse er det fire oppsynsmenn som administrerer arbeidet på eit anlegg eller område, (blir fire og ei halv stilling frå hausten av) og to kontortilsette på heiltid. Det er to vegstasjonar underlagt Ørsta produksjonsområde, – ein på Eidså og ein på Guskøy.

Rassikring er ei av dei viktigaste oppgåvene i dette området. Ørsta er det produksjonsområdet i Møre og Romsdal som er mest utsett for snøfonner og ras, og som har flest vegstengingar på grunn av ras. Særleg er indre deler av området utsett. Døme på slike vegar er Ørsta/Volda, Standal/ Festøy, Austefjorden og Dalsfjorden.

Tekst og foto: Marte Kjørstad

Mot ein årsomsetnad på omlag 45–46 millionar kroner i fjor, er omsetnaden i Ørsta produksjonsområde i år på heile 60 millionar kroner.

– Årsomsetnaden er stort sett nokså stabil når det gjeld oppdrag frå trafikkavdelinga, men skiftande når det gjeld oppdrag frå utbyggingsavdelinga, forklarar produksjonsleiar Ingolf Kleppe. Vegbygginga på prosjektet Volda–Greivneset føregår stort sett i eigenregi. Arbeidet med tunnelen er likevel sett vekk til Veidekke. Betongseksjonen på produksjonsavdelinga tek seg av betongarbeidet, resten av det vanlege vegarbeidet blir utført av Ørsta produksjonsområde. Den store omsetnaden medfører også auka behov for mannskap. Dette vert dekt med omdisponeringar og inntak av korttidstilsette. I tillegg har Ørsta produksjonsområde to lærlingar.

– Drifta av Rotsethorntunnelen på anlegget Volda–Greivneset går svært bra. Entreprenøren held skjemaet, både når det gjeld penge- og



tidsforbruk, fortel anleggsleiar Dagfinn Rotevatn. Drivinga av den omlag 2,2 km lange tunnelen har gått utan uhell og uforutsette stopp, og gjennomslaget skjedde 25. august.

Rassikringsprosjektet er kostnadsrekna til 104 millionar kroner. Prosjektet omfattar i tillegg til tunnelen omlag ein km ny veg frå Øvre Rotset fram til Sjukehuskrysset, og vidare skal vegen forlengast til Volda sentrum. Samtidig blir muligheita for ei forlenging av tunnelen mot Løvikneset halden open.

– Kva vil skje med omsetnaden når dette rassikringsprosjektet blir avslutta?

– Eg håpar at vi kan utføre ulike delprosjekt av Eiksundsambandet. Men eg ser nok med ei viss uro på framtida i og med at omsetnaden nødvendigvis må gå ned ein periode når rassikringa er ferdig, fortel produksjonsleiaren.

### Utnytting av ressursar

Ingolf Kleppe har vore produksjonsleiar i Ørsta produksjonsområde i tre år. Men på grunn av at han har vore leiar i Norsk vegteknisk forening hadde han permisjon frå jobben i eitt år. Produksjonsleiaren snakkar varmt om tryggleik og utnytting av ressursar. Han fortel ivrig om den nye lastebilen til 1,6 millionar kroner som blir brukt til vegmerking om sommaren. Vinterstid

blir vegmerkingsutstyret teke av, og bilen blir brukt som salte- og brøytebil på Gurskøya.

– Eit godt døme på ressursutnytting, meiner han. Elles fortel produksjonsleiaren at bygginga av Vikebygdvegen er framskunda. Ved å bygge Vikebygdvegen no, har ein klart å utnytte tunnelmassen frå Rotsethorntunnelen til vegbygginga.

Ørsta produksjonsområde er det einaste området i fylket som har ein kombinert veg- og trafikkstasjon, og produksjonsleiaren fortel at samarbeidet fungerer godt. Stasjonen har felles kantine og sentralbord, noko som fører til at det blir eit felles miljø for dei som arbeider ved stasjonen. Ingolf Kleppe trur at spesielt dei som tidlegare har arbeidd på ein stasjon med berre ein eller to tilsette set pris på å ha eit slikt miljø rundt seg. Stasjonen har også nye og fine lokale som er med på å skape trivsel.

Produksjonsleiaren trur at det tette samarbeidet fører til at felles problem for trafikk og produksjon løyser seg på ein lettare måte. Han fortel at dei også hjelper kvarandre på kontorsida, ved at dei som arbeider på kontoret har skaffa seg kompetanse på nye område og kan utføre nye og ulike oppgåver på stasjonen.

– Er det ingen problem knytt til ei slik organisering?



Produksjonsleiar Ingolf Kleppe håpar at dei tilsette i Ørsta produksjonsområde kan utføre ulike delprosjekt av Eiksundsambandet.

– Rolledelinga kan kanskje vere eit problem til tider, men i hovudsak er mi erfaring at det å vere i eit litt større miljø berre er positivt, sier Ingolf Kleppe.

### Salting og trugslar

Alt er likevel ikkje berre fryd og gaman i Ørsta produksjonsområde, heller. Produksjonsleiaren fortel at dei som har arbeidet sitt på vegen, til dømes med salting eller brøyting, av og til er plaga med trugslar på arbeidsplassen. I lokalmiljøet er det ein del motstand mot salting, og arbeidarane har opplevd å bli truga både med knyttnevar og kniv. Området er også mykje plaga med at brøytestikkene blir brotne ned. Ingolf Kleppe etterlyser no eit nytt informasjonsopplegg for å skape forståing for kvifor ein til dømes saltar vegane. Han ser også for seg eit opplegg skreddarsydd for skuleungdom angående brøytestikker, som han håpar kan vere klart når vinteren kjem.

## «Knusaren» i Hordaland

Siden påsketider har vårt flytende knuseverk «Knusaren» vært på oppdrag for Statens vegvesen i Hordaland, nærmere bestemt i Åkrafjorden, ca. 9 mil øst for Haugesund. Oppdraget går ut på knusing av forskjellige fraksjoner med råmasser fra en tunnel som drives langs Åkrafjorden (lengde ca. 7 km), som vil inngå i stamvegen (E134) mellom Haugesund og Oslo. Hovedtyngden av de knuste masser fraktes i båt til det såkalte «Trekantsambandet» i Sunnhordland, som skal binde sammen øyene Bømlo og Stord med Sveio. Totalt omfatter kontrakten 110 000 tonn hvorav 70 000 tonn er tilslagsmasser til asfalt på nevnte storan-



Fra venstre: Åge Sellvoll, Hordaland vegkontor (ansvarlig for kvalitetsoppfølging), Ernst Tupsjøen (innleid hjelp fra Statens vegvesen Hordaland) og vår egen stedlige arbeidsleder Odd Berget.

legg. I kroner utgjør kontrakten ca. 2,5 mill.

Til nå har arbeidene gått svært bra, og det er kommet gode tilbakemeldinger fra oppdragsgiver. Stedlig leder for arbeidene er formann Odd Berget. En regner med at arbeidene i Hordaland er fullført innen utgangen av november 1998. Da setter «Knusaren» kursen mot Sunndalsøra hvor 60 000 tonn tunnelmasser venter på knusing til forsterkningslag i Øksendalstunnelen. Dette arbeidet skal være fullført senest i utgangen av mars 1999. Deretter er planen for «Knusaren» bl.a. produksjon av tilslag til asfaltproduksjon på Sunndalsøra i 1999. (Gunnar Flemmen)

«Knusaren» i arbeid ved E134 i Åkrafjorden, Sunnhordland.

## Asfaltarbeid i Sunndalen

Fra 3. august og fram til ca. 1. oktober vil det pågå asfaltarbeid langs rv 70 i Sunndalen fra tidlig morgen til sen kveld. Totalt skal det legges ut vel 40 000 tonn asfalt, og arbeidene vil pågå fra kl 0600 til 2330 mandag til torsdag med i tillegg et forkortet dagsskift på fredag. I de 40 000 tonn ligger nytt slitelag på rv 70 fra Sunndaløra til fylkesgrensa, nytt slitelag på fv 314 mellom Gjøra til Hafsåsen (7,4 km) samt strekninger med nytt slitelag på rv 70 fra Sunndalsøra til Ålvundfjord.

Asfaltarbeidene blir utført i egenregi i samarbeid med Statens vegvesen Sør-Trøndelag, som og står for hoveddelen av arbeidene.



Trøndere igang med knusing ved Krogshamn, Sunndalsøra.

Knusing av tilslag til asfaltproduksjonen var igang 22. juni. Knusing av tilslag til asfalt og produksjonen av asfalt skal utføres av vårt nabo fylke i nord, i tillegg skal de og delta med ett dekkeleggingslag. Råmassene til knusing av asfalttilslag tas direkte fra tunneldrivinga. Et eksempel godt regionalt samarbeid mellom gode naboer og god total ressursutnyttelse.

(Gunnar Flemmen)

## Samarbeid om stadsutvikling



Stadsutviklingsprosjektet for Veiholmen og Vestsmøla, som er eit samarbeidsprosjekt mellom Smøla kommune og vegvesenet vart avslutta 31. juli. No framstår ankomstområdet på Hottran-klakken på Veiholmen i ny og avgrensa form. Området dannar eit godt førsteinntrykk for tilreisende som held fram på den gamle sementvegen innover i Været, der Stadsutviklingsprosjektet har anlagt ein vandringstrasé.

Også på Dyrnes, ved Dyrneskrysset på riksveg 669, har samarbeidet mellom Vegvesenet og Stadsutviklingsprosjektet fungert godt. Krysset er no stramma inn og avgrensa, slik at det er meir oversiktleg. I samband med dette arbeidet har Smøla kommune rydda opp i ein del av kloakkutlaupa i området, og har bidrege med midlar til Vegvesenet sitt arbeid. Det gjenstår ein del mindre arbeid på den opne ankomstplassen ved brannstasjonen på Dyrnes. Arbeidet som gjenstår er mellom anna å anlegge eit mindre areal med rundstein for ei sittegruppe. Befolkninga på Dyrnes har sagt seg villege til å kjøpe inn plantar og stå for beplantning og vedlikehald.

(Marte Kjørstad - foto: Magne Gjernes)



Ei av mange kaker som vart servert. Kåre Nerhagen var «primus motor» for festen.

# Dekke- legging i Norddal

**Tekst: Karl Melby Foto: Karl Melby/Geirmund Nordal**

Fylkesveg 93 slynger seg omtrent frå strandnivå ved Fjørå og opp til Selboskar nesten 400 meter over havet. Dei siste to-tre åra har det vore ekstra innsats for utbetring av vegen ved hjelp av spleiselag mellom Norddal kommune og Fylkeskommunen. Etter at Norddal kommune makta å finne 300 000 kroner ekstra på kommunebudsjettet i år, var grunnlaget lagt for å få fast dekke på heile vegen. 2. juli 1998 vart ein høgtidsdag i bygda og kommunen. Då var arbeidet fullført. Flagga gjekk til topps og alle asfaltarbeidarane fekk kaffi og kaker frå glade og takknemlege naboar og brukarar av vegen.

Asfaltleggarar, bygdefolk, ordførar og vegsjef samla på trappa utanfor ungdomshuset Fredheim på Fjørå. Alle fekk smake på årets jordbær, og fekk også ei rose frå kommunen.



Legging av dekke på Fjørå. Ved utleggaren ser vi frå venstre Kristina Nyland, Jan Rogne, Edmund Nerland, Reidar Bjørkedal og Ole Svendslid.



Edmund Norland svingar seg i valsen... Valsing i bratte slynger krev at tunga må haldast beint i munnen, både for å halde seg på vegen og for å få god kvalitet på dekket.



Siste resten av asfaltlassen vart brukt til å asfaltere oppstillingsplassen ut mot sjøen. Her ser vi Melissa Trones, Arne Strandmann, Edmund Nerland, Reidar Bjørkedal og Jan Rogne. Ved utleggar-spakane Ole Svendslid.



**Ingunn Lindgaard Simonhjell heiter den nye produksjonsleiaren i Kristiansund produksjonsområde. Ho er 29 år og den einaste kvinnelege produksjonsleiaren i Statens vegvesen. – Det å ha ei leiarstilling har ikkje berre med erfaring å gjere, og det har ingenting med kjønn å gjere, seier den nye produksjonsleiaren som gler seg til å ta fatt på arbeidsoppgåvene.**

# Første kvinnelege produksjonsleiar

**Tekst og foto: Marte Kjørstad**

Ingunn Simonhjell starta i stillinga på Nordmøre 20. juli. Ho kjem opprinneleg frå Rissa i Sør-Trøndelag, men har det siste året vore produksjonsleiar i produksjonsområde vest i Førde i Sogn og Fjordane. Tidlegare har ho mellom anna arbeidd på utbyggingsavdelinga i Statens vegvesen Akershus, der ho var kontrollingeniør på eit anlegg. Ho er utdanna sivilingeniør og har også studert pedagogikk.

– Å vere ung kan vere ein fordel. Ettersom eg er komen inn i etaten etter omorganiseringa samanliknar eg ikkje stadig med den gamle organisasjonsstrukturen, seier 29-åringen. Den nye produksjonsleiaren har likevel erfaring frå myndighetssida og frå arbeid mot entreprenørar. Ho trur at arbeidet hennar i Kristiansund vil innebere stort sett dei same utfordringane som i Førde.

– Arbeidsrollene i den nye organisasjonen er ikkje klare nok enno, og det same gjeld ordninga med funksjonsavtalar, seier ho.

– Eg meiner at det er ein fordel at det er ulike aldrar og kjønn i slike stillingar, sjølv om både alder og kjønn til tider har blitt brukt imot meg. Produksjonsleiaren fortel at ho ikkje tenker så mykje over at det er eit mannsdominert miljø ho arbeider i, men at ho stadig vekk har vorte mint på det.

– Det har ofte blitt forventet av meg at eg skal ha ein «maskulin» oppførsel, fortel ho. Ein gong vart ho til dømes spurdt om ho leika med bilar då ho var lita ettersom ho var interessert i ein teknisk jobb. Ingunn Simonhjell kjenner seg ikkje

særleg maskulin, og ser heller ikkje nokon grunn til at ho skulle gjere det.

– Å vere produksjonsleiar inneber også personalhandsaming og administrasjon, og spesielt i desse arbeidsoppgåvene er det kanskje ein fordel å vere jente, trur ho. Produksjonsleiaren trur at folk har lettare for å opne seg for ei kvinne enn for ein mann. Likevel har ho fått spørsmål om korleis ho har gjort seg fortent til dette, ho som er så ung og som attåt er kvinne?

– Det er langt fram til vi har likestilling, meiner ho. Ho har for det meste positive erfaringar med å arbeide i mannsdominerte miljø, men synest at dei skjulte fordommene sårar.

– Eg har opplevd å ikkje bli innstilt til ein jobb fordi ein har meint at eg ikkje ville takle å «sjefe over» mannfolk, fortel ho.

– Og menn har ofte verka overraska når eg har kome med argument og meningsytringar. Dei hadde kanskje ikkje rekna med at eg skulle ha så mange meiningar, trur ho. Elles fortel ho at ho ofte automatisk har blitt sett på som raudstrømpe, eller at menn har gått ut ifrå at ho er den som er flinkast til ulike hushaldningsoppgåver som å koke kaffi og liknande.

Stort sett har produksjonsleiaren likevel berre positive erfaringar frå karrieren si så langt. Ho har som oftast blitt teken seriøst i fagmiljøet, og spesielt i Sogn og Fjordane fekk ho veldig positiv tilbakemelding.

– Det er ein fordel at det er ulike aldrar og kjønn i leiarstillingar, meiner Ingunn Simonhjell.

– Der vart eg behandla som ein «likemann», og slik håpar eg det blir i Møre og Romsdal og. Produksjonsleiaren ser det ikkje som si oppgåve å drive kjønnskamp, men ho synest at etaten treng fleire jenter, og ho håpar difor at tilsetjinga kan vere med på å trekke fleire jenter inn i Vegvesenet.

– Publikum oppfattar signal og har gjennom åra kanskje fått ei litt negativ haldning til Vegvesenet, seier ho, og trur det er på tide å vise at Statens vegvesen ikkje er ein «gutteklubb», men ein seriøs etat. Den nye produksjonsleiaren ser fram til å ta fatt på oppgåvene som ventar henne, og gler seg til å bli kjend med både folket og området.



# Kvinnene inntek leiarplass

## – men Møre og Romsdal er «Svarte-Per»

Tre nye kvinnelege leiarar er oppløftande nytt for leiar i likestillingsutvalet i Statens vegvesen Møre og Romsdal, Vigdis Helmersen. Så langt har det derimot gått trått med tilsettinga av kvinner i Vegvesenet i fylket. Tal frå 1997 viser at ein berre for stillingstypen praktikant oppfylte måla til etaten når det gjeld talet på kvinnetilsettingar. Likestillingsleiaren håpar no at rekrutteringspolitikken begynner å vise resultat i form av ei jamnare kjønnsfordeling i etaten.



-Likestillingspolitikk treng ikkje å innebere kjønnskvotering, seier leiar i likestillingsutvalet i Vegvesenet i Møre og Romsdal, Vigdis Helmersen.



Inger Muren Grønseth (til høgre) er seksjonsleiar ved seksjon for fellestenester. Vidare ser vi Inger Lise Andersen, Inger Lange, Mary E. Seljeseth, Marit Romuld og Anne Margrete Heimen.



Berit Brendskag Lied er tilsett som ny seksjonsleiar ved planleggings- og samordningsseksjonen. Her i diskusjon med frå venstre Terje Finsås og Gunnar Flemmen.

Tekst: Marte Kjørstad  
Foto: Wiggo Kanck

Med Berit Brendskag Lied som ny seksjonsleiar ved planleggings- og samordningsseksjonen og Ingunn Simonhjell som produksjonsleiar har Statens vegvesen Møre og Romsdal til saman tre kvinnelege leiarar. Frå før har ein Inger Muren Grønseth som er seksjonsleiar ved seksjon for fellestenester. Dette er godt nytt for likestillingsutvalet i Statens vegvesen Møre og Romsdal, som håpar at likestillingspolitikken no begynner å vise resultat.

– Det er ikkje snakk om kjønnskvotering, seier leiar Vigdis Helmersen. Kvotering er både uaktuelt og uønska. Kva for ei kvinne, eller mann for den del, vil vere fornøgd med å bli tilsett berre fordi han eller ho er av «rett» kjønn? Likestillingspolitikk treng slett ikkje å innebere kvotering. Det finst mange andre tiltak for å få fleire kvinner inn i etaten, og også inn i utradisjonelle retningar i etaten. Vigdis Helmersen nemner nokre av forslaga som er komne på ulike li-

kestillingskonferansar, samt frå den sentrale personaleiinga i Vegdirektoratet:

– Det kan vere snakk om deling av stillingar slik at to personar deler til dømes ei leiarstilling. Ein vil også vurdere nokså offensive tiltak som rotasjon av leiarstillingar og å gi andre tilbod til eksisterande leiarar for å gje plass til nye.

– Men er det nok kvalifiserte kvinner å ta av til desse stillingane?

– Nei, spørsmålet om korleis ein skal rekruttere dukkar stadig opp som eit sentralt personaltema i heile etaten. No snakkar ein om å gå inn i ungdomsskulen og oppfordre jenter til å ta ei teknisk utdanning, - eit tiltak som ikkje har vore iverksett før, fortel Vigdis Helmersen.

Kvinneandelen i Vegvesenet er som følger:

Stillingstype	Etatsmål ved nyttilsettingar jfr. Handlingsplan for likestilling frå 1995	Nyttilsettingar i fylka i 1997, Vegdirektoratet ikkje inkludert	Nyttilsettingar i Statens vegvesen Møre og Romsdal i 1997	Talet på kvinner i Vegvesenet i M&R totalt pr. 1.1.1998
Vegarbeidarar:	10%	7%	0%	1%
Tekniske stillingar:	35%	30%	20%	8%
Praktikantar:	30%	60%	100%	100%
Oppsynet:	30%	17%	0%	0%
Lærlingar:	20%	10%	0%	0%
Leiarstillingar:	35%	34%	0%	3%
Sommarvikarar	ikkje med i oversikta	ikkje med i oversikta	55%	ikkje med i oversikta

– Desse tala viser at vi i Møre og Romsdal må kunne seiast å vere «Svarte-Per» når det handlar om kvinner i etaten, men dog at vi er på veg i riktig retning. Det tabellen imidlertid ikkje fortel oss, er i kva grad det er sprik mellom viljen til å tilsette kvinner kontra tilgangen på kvinner, seier Vigdis Helmersen.





*Straumskrysset har fått bedre sving og endret vikeplikt.*

## Straumskrysset – Skodje

I forbindelse med at dispensasjon for busser i rute gikk ut 1. mai i år, ble ruten for bussene lagt om slik at de nå kjører via Skodje sentrum og Dragsundet til Ålesund. For å bedre forholdene ble Straumskrysset lagt noe om med bedre sving og endret vikeplikt. Tilbakemelding fra bussjåfører som kjører strekningen er god. Prosjektet ble planlagt i samarbeid mellom vegkontoret og Ålesund trafikkstasjon. Ålesund produksjonsområde har stått for utførelsen.

(Runar Inge Larsen)



*Student Siv Oterhals markerer landkar akse 1 på Ikorntnes. Brua vil gå herifrå og over mot Vik på vestsida av fjorden.*

## Sykkylvsbrua blir til

Byggestart for brua over Sykkylvsfjorden er planlagt i januar 1999, og anlegget vil då stå ferdig sommaren år 2000. Brua har no offisielt fått namnet Sykkylvsbrua, eit vedtak som er i samsvar med tilråding frå kommunen og namnekonsulentane for Vestlandet. Sykkylvsbrua vil få ei total lengd på 860 meter, og vil vere ein del av ein ny parsell på fylkesveg 71. Bruarbeida saman med tilhøyrande vegarbeid vil bli lyst ut på anbod i haust.

(Jørn Arve Hasselø)



## Fallskjermhopping forbode

Fallskjermhopping forbode stod det ein gong på dette skiltet på Trollstigen. Om klistermerka markerer reviret til dei som har trassa forbodet er uvisst, men at dette ein gong var eit forbodskilt er i alle fall ikkje lett å sjå.

(Marte Kjørstad – foto: Anni Kari Pedersen)

## Kast søppel her!



«Kast søppel her» står det på denne containeren. Og det gjorde dei...

(Foto: Jørn Arve Hasselø)

## Ny Langøybru – Fv252 i Averøy

Arbeidet med ny Langøybru skal startast i haust og er planlagt avslutta seinhausten 1999. Nybrua får fem spenn og total lengd på 240 meter mot gamlebrua som har tolv spenn og total lengd på 252 meter. Brua får to køyrefelt og to meter breidt fortau. Lengste spenn blir 60 meter og seglingshøgda 16 meter. Brua skal byggast som stålkassekonstruksjon, det vil seie at botn og sideveggar blir utførte i stål medan brudekket blir støypt i betong på staden. Stålarbeida inklusiv montering vil bli sett bort til entreprenør, medan betongarbeida blir utførte av produksjonsavdelinga vår.

(Per Åge Brevik – foto: Wiggo Kanck)



*Langøybrua vil bli av same typen som Mjosundbrua i Aure (bildet).*

# Flaskehals blir historie

**Averøy kommune markerte 9. juli at den tronge, bratte og uoversiktlige flaskehalsen på riksveg 64 mellom Bruhagen og Naustvollkrysset er blitt historie. Vegarbeidarane og representant frå vegkontoret var inviterte av ordførar John Harry Kvalshaug til hyggeleg lag med kaffi og marsipankake. Det vanka også mykje ros for godt arbeid – både med å bygge vakkert og med å bygge slik at trafikantane vart lite hefta under byggeperioden.**

**Tekst og foto: Anders S. Moen**

Bruhagen/Vardesvingen er ikkje blant dei store prosjekta i fylket med sitt budsjett på 4,5 millionar, men trafikantane er blitt kvitt ei problemstrekning som har medført store materielle skader og også personskader. Og kostnaden er innanfor budsjetttramma. Bruhagen lysforening har bidrege til at anlegget også har fått veglys.

Det har heile tida vore ein hyggeleg og god tone mellom vegarbeidarane og grunneigarane. Gamlelensmann Wangensten Øye, som sjølv hadde ansvaret for å skaffe veggrunn i si tid, kunne knapt få

*Vardesvingen i Bruhagen på Averøy er blitt rett så vakker og godt framkomeleg.*

fullrost vegvesenkarane nok. Av overskotsmateriale har han sjølv snikra blomsterkasser ved vegkanten. No er han oppteken av at det fine anlegget også blir vedlikehalde inn i neste årtusen. – Men! – og det er alltid eit men. Det står framleis att 1,2 kilometer gang- og sykkelveg til ca. 6 millionar kroner nordover til Rødsand før ein kan seie seg ferdig med høgt prioriterte tiltak ved kommunesenteret. Og ordføraren understreka at vi ikkje må gløyme dei viktige tiltaka for mjuke trafikantar i Kårvåg.



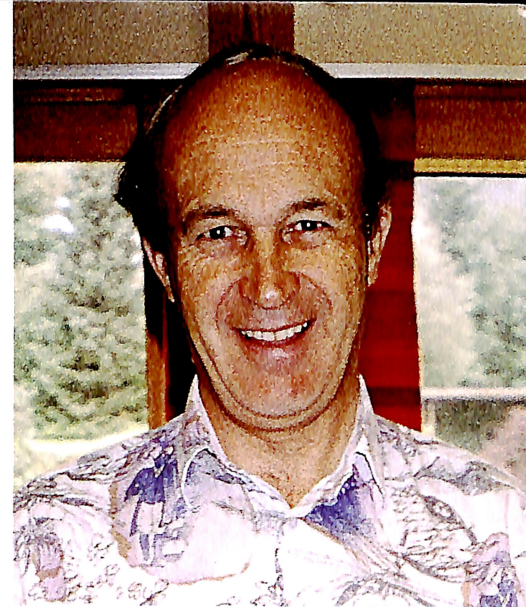
*Averøy kommune med ordføraren i spissen spanderte kake på arbeidarane 9. juli. Frå venstre: Magne Veiset, ordførar John Harry Kvalshaug, planleggjar i Averøy Kristian Larsen og Olaf Bal frå Bruhagen veglyforening*

*Her er det blitt blomster og parkeringsplass der riksvegen tidlegare gjekk heilt inntil huset til pensjonert lensmann Wangensten Øye.*

**Over og ut med NVVP:**

# Nasjonal transportplan – ein nyskapning

**Arbeidet med nyskapningen Nasjonal transportplan 2002–2011 – som nok blir erstattaren for styringsdokumentet NVVP – er såvidt i gang. Det endelege felles plandokumentet frå dei fire samferdsleetatane Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Luftfartsverket, som vil fortelje korleis Staten sine pengar skal brukast til samferdsleutbygging, drift og vedlikehald, blir lagt fram for Stortinget til handsaming våren 2000.**



*Over og ut med NVVP, spør overingeniør Svein Solbjørg.*

utlandet, med god tilknytning til regionale og kommunale transportsystem. Vidare skal vi sjå på mulegheita for å overføre trafikk frå veg til jernbane. Det fremste målet er likevel at politikarane skal få eit fagleg godt grunnlag for prioriteringane sine når pengane skal setjast av til samferdsleformål. Kva for konsekvensar dette eventuelt kan få for veginvesteringane i framtida, er for tidleg å seie noko om, slår koordinator Svein Solbjørg i vegsjefens stab fast.

Ein sentral del av planen vil altså bli omtalen av utfordringar og prioriteringar i definerte transportkorridorar. Det er så langt definert åtte korridorar. Kristiansand–Stavanger–Bergen–Ålesund–Kristiansund–Trondheim og Oslo–Trondheim/Ålesund er våre definerte korridorar.

Andre hovudtema i planen vil vere utvikling av effektive og miljøvennlige transportsystem, samtidig som planen også tek for seg trafikktryggleik og miljøproblem innanfor transportsektoren.

**Tekst: Wiggo Kanck**

**Foto: Marte Kjørstad**

Det er lagt opp til eit stramt tidsskjema. Grovt skissert pågår planarbeidet i fylket fram til desember i år. Då går fristen for dei lokale utfordringsdokumenta ut. Før altså Stortingsmeldinga blir lagt fram om godt og vel halvanna år, er det mange fristar som skal haldast og mange milepælar som skal passerast på vegen. For Statens vegvesen er det ei solid fjør i hatten og heller ikkje ei så reint lita tillitserklæring at det er vår etat som har fått oppgåva med å koordinere arbeidet mellom etatane og i forhold til fylkeskommunen.

Fylkeskommunen si rolle og medverknad i planarbeidet vil bli styrkte både politisk og administrativt samanlikna med det som har vore tilfellet tidlegare. Dette skjer ved at fylkeskommunen blir trekt aktivt med i utreiingsarbeidet til transportetatane. Vidare er det ein føresetnad at prioriteringar på vegnettet utanom stamvegane blir overlata til den ein-skilde fylkeskommune innanfor overordna økonomiske planrammer og rammer fastsette av Stortinget.

Men kva vil så Stortingsmeldinga ta for seg? Først og fremst skal Nasjonal transportplan konsentrere seg om overordna spørsmål. «Detaljering» er det ikkje lagt opp til, og departementet forlanger heller ikkje semje om alle val og prioriteringar.

Transportsektoren si rolle i regjeringa sin politikk og avgiftspolitiske forhold med verknad for transportsektoren vil vere eit tema. Transportpolitiske utfordringar og verkemiddel og forslag tilprioritering av økono-

miske rammer mellom dei ein-skilde transportsektorar og innan den ein-skilde delsektor, vil vere ein annan del av innhaldet.

– Tiltak innanfor transportsektoren som fremmar utvikling av robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar, med eit konkurransedyktig næringsliv, er mellom dei sentrale emna i planarbeidet. Planen vil legge stor vekt på utvikling av viktige nasjonale transportkorridorar og samband til



## Startskotet går 9. september

– Etter at Stortinget har handsama planen, er det klart for ein ny runde. Då blir handlingsprogrammet med konkrete prioriteringar av ulike tiltak og kva for vegprosjekt som skal gjennomførast klart, fortel Svein Solbjørg.

Onsdag 9. september blir det lokale arbeidet og den politiske handsaminga sparka i gang. Det skjer i samband med møtet i samferdsleutvalet i fylket.

– Vi har mange tidsfristar å halde framover, så her blir det nok å gjere, seier Svein Solbjørg. Saman med Jan Arild Johansen, Hermund Veбенstad, Ulf Myhre, Lage Lyche, Leif Magne Lillebakk og Karl Melby representerer Solbjørg Statens vegvesen i den lokale gruppa.

## Farvel til RØYKE- ROMMET på vegkontoret

Du var der alltid, med døra på gløtt for oss som ville inn.

Stellet og livsvilkårene var det så som så med, men du var som en løvetann i asfalten. I regn og sørvest «brant du inne» med all vår tobakksrøyk, for skikkelig lufting fikk du kun gjennom vinduet på vindstille godværsdager. Veggene dine ble gule og du luktet ikke særlig godt. Vi tettet dine trekkfulle sprekker etter beste evne, men det hjalp ikke alltid. Trasiq var det de gangene du plaget «de andre» med din innestengte røyklukt, og derfor fikk enda en spiker i din kiste.

Vi måtte til slutt innse at din tid var tilmålt. Elsket av noen, hatet av andre – det var dessverre ikke plass for deg lenger. Det var en trist dag da veggene dine falt for snekkerens hånd (og i antiroykernes ånd).

Nå er du borte, kun en svak eim av din eksistens henger igjen i korridorene og minner oss om de gode stundene hos deg. Du var det eneste sosiale samlingspunktet på vegkontoret som fungerte på tvers av både alder, funksjon og avdelinger. Du var med og knyttet sosiale forbindelser som ikke hadde vekstvilkår andre steder på kontoret enn hos deg.

Arbeidsdagen på vegkontoret blir ikke det samme uten varmen, samholdet og trivselen du tross alt gav oss. Vi sørger sårt over tapet av deg, der noen av oss står i fylkehusets kalde, mørke og trekkfulle kjellerutgang for å dempe nikotintrangen – og for å treffe hyggelige kollegaer som en ellers ikke ser.

Du er og blir dypt savnet.

Hilsen alle oss som hadde (og fortsatt har) behov for å bruke deg.

## Premiering frå forslagsnemnda



Ove Røbekk og Svein Solbakk stakk til saman av med 17 000 av dei 21 000 kronene som vart fordelte på møtet i forslagsnemnda 30. juni. Dei to fekk 6000 kroner kvar for forslaga om henholdsvis «Ombygging frå mekanisk til hydraulisk løft og senk av sideplater på screed» og «Høgtrykkspylebom bak sidebørsten på feie bilen». Vidare vart Røbekk premiert for «Total ombygging av skøyte kost på asfaltutleggar», medan Solbakk fekk premie for «Opphenging av autovernskiner på rekkverk». På møtet vart det vidare vedteke å premiere Bjørn Andersen sitt forslag «Skilting på ferjekaier om stenging av propananlegg i køyretøy» med 4000 kroner.

Forslagsnemnda har fått opplyst at Gudmund Hol sitt forslag «Snøfresing etter vinterstenging» er ytterlegare premiert med 5000 kroner frå det sentrale Bedømmelsesutvalget. Kjell Arne Sagli har fått 2000 kroner for «Bruoppeng for ferjekaibruer».

Tidlegare i år har følgjande forslag blitt premierte: «Gjenbruk av gammal asfalt» av Anders Bergem og Sverre Digernes (10 000 kroner), «Snøfresing etter vinterstenging» av Gudmund Hol (10 000 kroner), «Tappekran for vatn til ferjene» av Arne Hoem (2500 kroner) og «Ressursforbruk personell» av Trygve Vestad (4000 kroner).

(Marte Kjørstad)

## Miljøtiltak på Trollstigen



På Trollstigen har det skjedd ein del utbetringar den siste tida. På Stigrøra er gammal betongkant bytt ut med rekkverk av naturstein, og framfor restauranten er det bygd ei trafikkø. I tillegg er arbeidet med ein gangsti mellom Stigrøra og restauranten i gang, fortel David Grøvdal ved Åndalsnes vegstasjon.

(Marte Kjørstad –  
foto: Anni Kari Pedersen)

Vigdis Helmersen utøver  
balansekunst på Stigrøra.

## Eksotisk rygging

Camilla Norli frå Trondheim (i bilen nærmast) synest det var svært så eksotisk å måtte rygge ombord på ferja til Ona.

(Marte Kjørstad)



**For å gjere glatte vintervegar farbare, har det vore nytta ulike metodar opp gjennom tida som til dømes sandstrøing. Problemet er at sand lagra ute om vinteren fryser, og for å løyse denne situasjonen har det vorte utprøva diverse lagringmåtar. Ein av desse lagringmåtarne som no er i ferd med å verte heilt uttrydda, er sandsiloane. Dei grøne, firkanta jarnkassene med rombeforma topplokk som stod på fire høge, tynne bein i sandtaka rundt omkring.**

*Sandsiloen og sandlageret på Lerheimsreiten i Rauma kommune.*



## M Å N A D E N S K U L T U R M I N N E

# Forsvinnande sandsiloar

**Tekst og foto: Kristine Bjørndal**

Jobbar ein med kulturminneregistrering i marka, dukkar det opp litt av kvart. Folk ein kjem i kontakt med har forskjellige interesser og er opptatt av ulike ting. Og det fører ein til eit mangfald av typar kulturminne. Dømer på det er gravrøyser, teinvegar og – sandsiloar.

Glatte vegar om vinteren for nokre tiår sidan vart sandstrødde for å vere farbare. Men sand lagra ute om vinteren fryser, og vert mest uråd å få laus. Då var det kjekt å ha ein sandsilo som romma nokre billass med ufrosen sand. Sanda i siloane vart oppvarma av fleire straumførande element som gjekk horisontalt frå vegg til vegg i fleire høgder inne i siloen. Det kunne ta opp i ei veke å få varma opp sanda i siloen. Elementa trekte mykje straum, og var ikkje akkurat energisparande.

I distriktet til noverande Åndalsnes vegstasjon var det i si tid tre slike sandsiloar. Ein i sandlageret på Brusletta ved Slettafossen på Verma, ein på Lerheimsreiten og ein på Mjelvabøen der Åndalsnes vegstasjon ligg i dag. Siloane på Brusletta og Lerheimsreiten kom omlag sam-

stundes kring midten av 1960-talet. Mjelvabøsiloen kom nokre få år seinare. Dei to fyrste romma 60 kubikkmeter sand, medan Mjelvabøsiloen tok heile 80 kubikkmeter sand. Forutan storleiken var denne siloen ein nyare og litt betre modell.

Oskar Rødstøl, som no er pensjonert vegvoktar og vedlikehaldsarbeidar, hugsar at sanda vart varma opp til ho rauk. Varmast vart sanda kring varmeelementa, og det var nok den sanda som rauk. Medan resten av sanda berre vart nok oppvarma så ho ikkje skulle fryse.

Kan hende var slike sandsiloar med oppvarma sanda og dei erfaringane vegarbeidarane hadde med dette utstyret, ein idégjevar og ein sped forløpar til dagens prøveprosjekt med strøing av heit sand på vintervegane våre?

På 1960- og 1970-talet kjøpte vegvesenet inn mange slike siloar, mellom anna frå Ankerløkken. Dei vart sende som gods på Raumabana, og verkstadformann Per Fiva hugsar dei fekk i oppdrag å køyre ut siloane dit dei skulle. Det vart visst nokre turar kring fjordane på Sunnmøre og elles rundt om i fylket.

I dag er alle dei tre opprinnelege

sandsiloane i Rauma borte. Dei rusta opp, og vart rivne. Det gjeld for øvrig samtlege sandsiloar i fylket vårt, så nær som ein. Mest alle forsvann samstundes då sandhusa vart bygd kring midten av 1980-talet. Den eine sandsiloen som enno er att hjå Vegvesenet her i fylket, står på Lerheimsreiten i Rauma. Då den opprinnelege sandsiloen her vart rivne, flytta vegvesenet ein sandsilo frå Grønnes dit. Han er framleis i bruk, men er no mykje rusta og i dårleg forfatning. Så om ikkje lenge finst det ikkje att nokon sandsilo på Lerheimsreiten heller.

**Kjelder:**

Oskar Rødstøl – pensjonert vegvoktar og vedlikehaldsarbeidar i

Rauma, Statens Vegvesen

Per Fiva – verkstadformann

Åndalsnes vegstasjon, Statens Vegvesen

David Grøvdal – formann

Åndalsnes vegstasjon, Statens Vegvesen

Asbjørn Sæter – pensjonert

oppsynsmann, Åndalsnes vegstasjon, Statens vegvesen

# Stemning frå kulturkvelden i Stordal

Eg vart litt sein, og stiltra meg på tå  
opp på galleriet – der fekk eg sjå  
Bestestova i Stordal'n, utan lyset tent på.  
Film frå vegopning i 56 over lerretet dro  
– nær 400 menneske og festduka bord, og 150 telys med glo.  
Pianisten gav stemning – til filmen han spela,  
folket satt stille, tenkte og dvela  
– no har vi tunnel – slutt er det på rasfaren og tela.

Det vart underhaldning av likaste slag,  
nabokommunar gav sin kulturgåve i dag  
– frå opera og sekkepipe til Brazzy Ones og Strings, dei kunne sitt fag.  
Øss'n frå Ørskog mintes tider annleis enn no,  
dei hørde på låtten, dei kjende seg att - ja den var go.  
Liv Randi frå Stranda leverte tankevekkjande kåseri av rette sorten,  
gamletunnelen hadde hol i begge enda, men var tett,  
den ville ho selje til Romeriksporten,  
i hølet som da vart att, kunne Martin Schanke drive rallysporten.

Så vart det Melby og Bratland, dei tala etter tur.  
Karl gratulerer, han trivs i bygda, Olav seg på neste byggjesteg bur.  
Ja, så menn, fekk vi òg tips om koss ei synfaring bør vera, om ein er lur.  
Dei mest tevla om likaste orda så folk knapt pusten slapp,  
det er stas for meg vegvesenansatt når bygda gir sjefen min trampeklapp.  
Brattland takka, og sa som han meinte før dei fekk gåva.  
Lik Drillo du burde hatt «pæla», ikkje vase i småsko rundt nova.  
Du fekk berre ein, den neste må vente på byggjesteg to, som du nesten lova.

Men eg veit kva du heilt sikkert lova  
– dagen med fast dekke til Overøye, du da ville nytte gåva.  
Eg skulle så gjerne gitt deg ein ullsole eg sjølv har tova.  
Om sola skein du ville brette støvlen ned.  
Eg vonar du ikkje får «kalde føt», og at eg kan vere med.  
Med sommaren håpet veks  
– eg byr så gjerne på nytrekt kaffi og Mariekjeks.

Helsing vegvesenansatt bybone og Stordalspatriot



Returadresse:  
Statens vegvesen  
Møre og Romsdal  
Fylkeshuset  
6400 Molde



«halvvegs gjennom  
Øksendalstunnelen»