

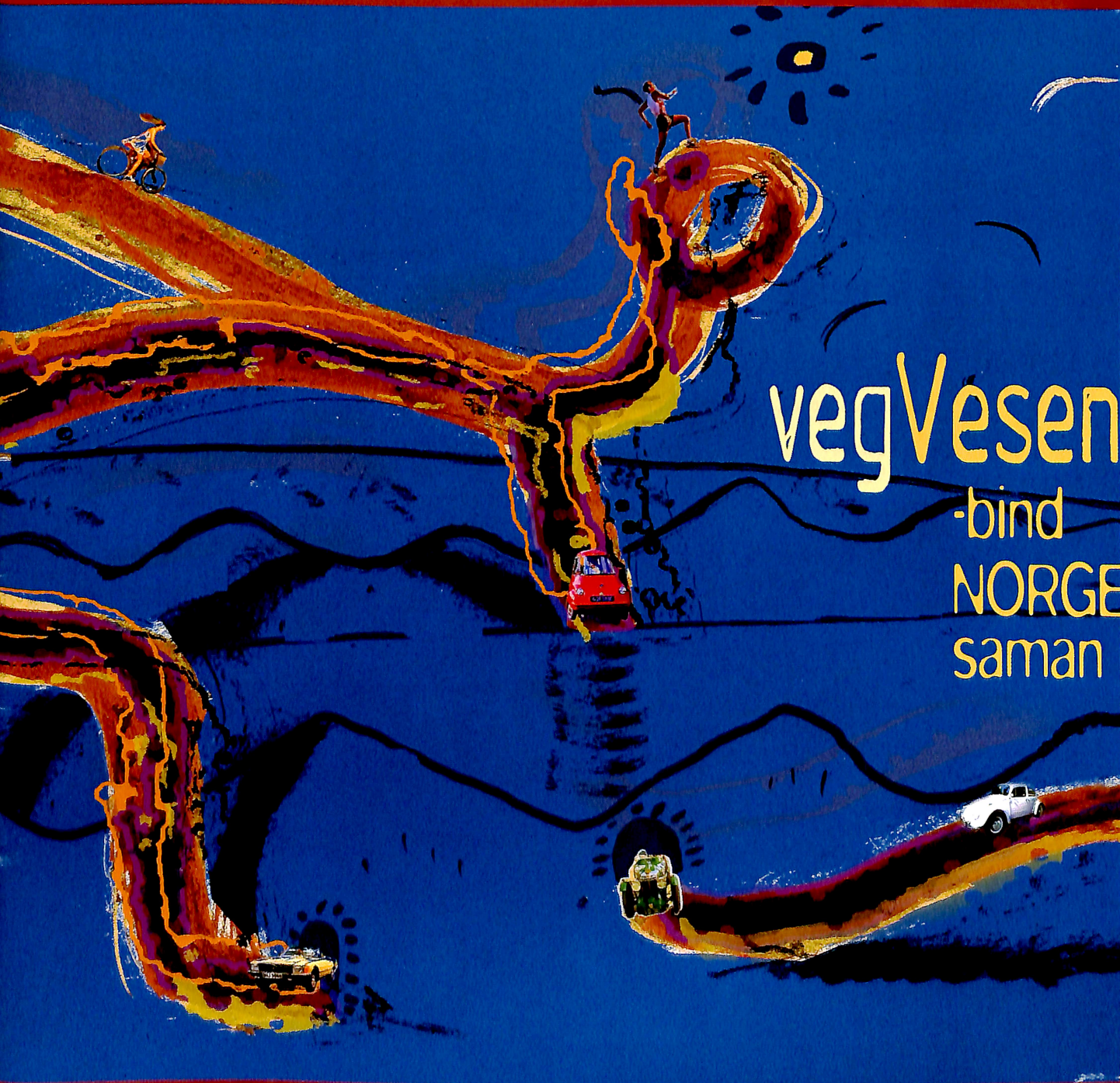


Statens vegvesen
Møre og Romsdal

VEGDIREKTORATET
- 6 - 11 - 1998
BIBLIOTEKET

veg og virke

Nr. 6 – 1998/26. årgang



vegVesenet
-bind
NORGE
saman

Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad

Forbrødring over fylkesgrensene



Kva ein meiner om regionalisering og spesialisering får så vere. Desse fire karane er iallfall eit godt døme på det, og kanskje meir til. For arbeidet med Øksendalstunnelen og asfalteringa av riksveg 70 gjennom Sunndalen har til fulle vist korleis det kan gjerast, og korleis vi over fylkesgrensene kan jobbe saman for eit godt resultat. I Sunndalen sprengjer sogningane og møringane tunnelen, trønderane knuser stein og har saman med møringane lagt asfalt. (Wiggo Kanck)

Eit framifrå døme på forbrødring og samarbeid over fylkesgrensene – ikkje sant! Magne Egge (t.v.), Bjørn Klungnes, Ola Dalebø og Eivind Lund får stå som representantar for det gode samarbeidet.

Ny medarbeidar på elektroseksjonen

Anders Sponaas er tilsett som oppsynsmann/arbeidsleiar på elektroseksjonen. Sponaas tok til i etaten 1. september og held til på Årø vegsentral. Han har frå 1993 og fram til no vore tilsett i Nordmøre Energiverk med arbeidsområde Tustna-Aure. I tillegg har han arbeidd for Statoil med metanolprosjektet på Tjelbergodden.



Seksjonsleiar Arnt Aasen håper spesielt å dra nytte av den kompetansen hans nye medarbeidar har på internkontroll og kvalitetssikring.

– Eg er fødd og oppvaks på Farstad, men bur no på Leira i Tustna kommune. Så det blir vekependling til Molde, fortel Anders Sponaas til Veg og Virke. På fritida er det kor- og korpsarbeid, samt aktivitetar i ungdomslaget som opptek tida mi, avsluttar han.

(Reidun Nordli – foto: Wiggo Kanck)



Ny rasteplass ved Slettafossen

Produksjonsavdelinga vår held i desse dagar på med å utbetre rasteplassen ved Slettafossen på E136. Det er byggjetrinn to som skal ferdigstillast no i haust. Det inneber at avkøyrslse skal rettast opp, ny parkeringsplass opparbeidast, den gamle vegslynga skal «strammast opp» med storgatestein og asfalterast. Vidare skal plassen der kiosken og borda skal plasserast, opparbeidast og planerast med grus. Det vil óg bli sett opp stabbestein på nokre parti. Første byggjetrinn, oppsetting av 215 m gjerde, vart ferdig i fjor haust. Det tredje og siste byggjetrinnet er planlagt ferdig i løpet av neste år. Då vil det bli bygd ein treplatt for plassering av bord og benkar, og kiosken/toalettbygget vil stå ferdig. Det er òg planlagt å plassere ut større steinar i terrenget, som små «oasar», til bruk som sitjeplassar. Planane er utarbeidd av landskapsarkitektane Feste as Lillehammer, og det er lagt til grunn at eksisterande terrenng i minst mogleg grad skal rørast ved. (Reidun Nordli)



Nye fagarbeidere



Fredag 19. juni var det utdeling av fagbrev til nye fagarbeidere i anleggsmaskinførerfaget på Ulstein Hotel.

Blant de nye fagarbeiderne fant vi fra venstre Gunnar Moe, Gunnar Rovde og Ola Arne Berg. Alle fra Ørsta produksjonsområde. (Tore Andersen)



Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 6 - 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.

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/Baksida:

«vegVesenet»
Illustrasjon: Arne Nøst

Layout: Reidun Nordli, EKH trykk

Sats og trykk: EKH trykk, Molde

Opplag: 1900

Deadline for neste nummer:

15. november 1998.

Av innhaldet

Tilbake 30 år etter	4-5
Ferdig med fagprøva	8-9
Modell av Geirangervegen	10
Teinvegar, pukkvegar og ridestiar	12-13
Bilder frå Romsdalen	14-15
Forslagsnemda	16-17
Tunnelvaskedag	18-19
Sunnmørsmessa	20-21
Velferdstur til Loen	23

er det så vanskeleg?

«Vi har kjempa i motvind den siste tida», er det mange som av ulike årsaker hevdar. Ingen ting er som det ein gong var, vert det sagt. Og det siste er rett nok, det! Spørsmålet mitt er; Har vi det så tungt som det vert hevda og er arbeidsdagen verkeleg så vanskeleg? Eg skal ikkje svare på vegne av alle andre, men heller oppmode kvar einiskild, på alle nivå i Vegvesenet, til å tenkje gjennom dette å prøve og sette fingeren på det som eventuelt er galt og så tenkje ut eit forslag til korleis «alt» kan verte betre.

Her ein dag traff eg forresten ein kollega på ein anna arbeidsstad i Statens vegvesen Møre og Romsdal enn der eg sjølv er. Vanlegvis bruker vi å ha ein munter tone, men denne dagen var alt berre skitt. Ikkje noko var bra, og verst var det med arbeidslansens hans og oppgåvene han skulle gjere. Han var slettes ikkje munter. Eg slo fram på at han kanskje skulle gå i seg sjølv først for å sjå om han kunne gjere noko for å gjere dagen lettare. «Nei, det nyttar ikkje», svara han.

Nokre dager seinare var eg på eit møte på Åndalsnes. Her kom eg i kontakt med ein anna kollega. Også han hadde registrert mismotet. Han, derimot, var av ei anna oppfatning enn denne andre kollegaen min. Han, som meg, meinte at vi kan ikkje vente at andre skal gjere dagen lettare når vi sjølv ikkje vil. Vi snakka litt fram og tilbake om dette, og vi vart fort samde om at Statens vegvesen er ein arbeidsplass med mange moglegheiter for den ein-skilde. Du, sa han, kan ikkje du skrive ned tankane våre i bladet. Eg tok utfordringa han gav meg, og sjansen på at eg så langt ikkje har fornærma nokon.

Det er no berre ein gong slik at samfunnet ikring oss er i konstant endring og utvikling. For mange var omorganiseringa ein vanskeleg prosess, og er det kanskje ennå? I neste omgang skal vi gjennom regionalisering- og spesialiseringssprosessen. Funksjonsavtalar er eit anna vanskeleg tema. Det er lite fruktbart å kjempe mot denne utviklinga, om ho ikke er slik vi gjerne vil. Vi må heller bruke energien på å gjere vårt til at resultatet av alle desse prosessane tilsaman vert eit godt vegvesen, både for oss som arbeider i etaten og for kundane våre.

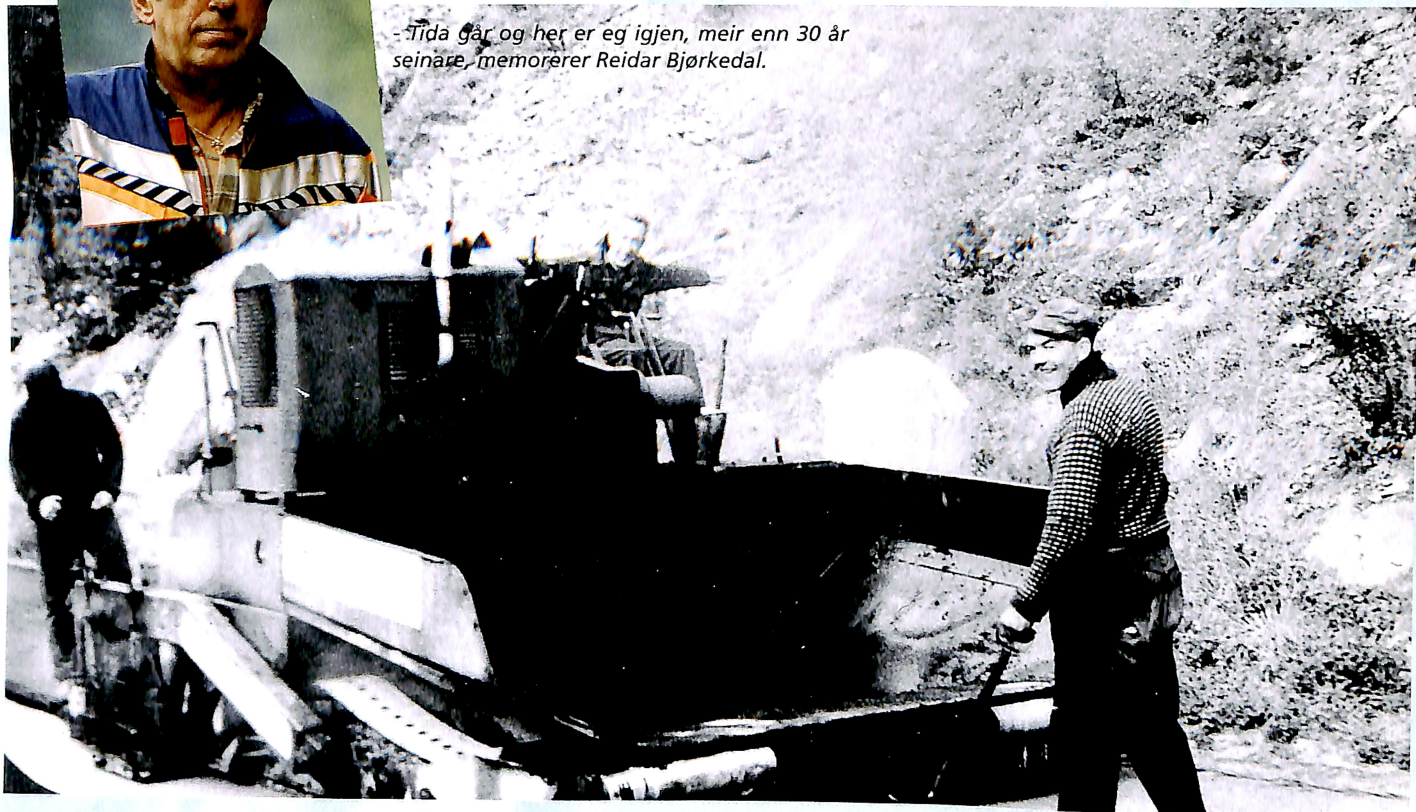
På omslaget av denne utgåva av Veg og Virke har vi eit bilete av «vegVesenet». «Kva er dette for noko tøv», får eg sikkert høyre. La no dette «vegVesenet» være eit symbol, eit minne med optimistisk forteikn på at at Statens vegvesen er ein veg-og trafikktryggingsetat. La «vegVesenet» også minne oss om at Statens vegvesen samarbeider med andre offentlege organ og ulike interessegrupper, og at vårt mål er god framkomst, høg trafikktryggleik, godt miljø langs vegane og høg publikumsservice.

Vær sikker, vi vil møte «vegVesenet» med jamne mellomrom i ulike samanhengar i tida framover. Ikkje berre skal «vegVesenet» fortelje at vi byggjer veger, bruer og tunneler og legg forholde til rette for at vegbrukeren skal kome fram på ein raskast mogleg og trygg måte. «vegVesenet» skal og fortelje om samfunnet sin trong for eit organisert vegtransportsystem og at vi slik er vegbrukaren sin etat. Tenk på alt det positive vi gjør i samfunnet sin teneste. Vi må sjå etter sjansane og utfordringane og ikkje leite etter avgrensingane. Vi må sjå framover. Og da, bruk «vegVesenet»!



Wiggo Kanck
redaktør/infoleiar

- Tida går og her er eg igjen, meir enn 30 år seinare, memorerer Reidar Bjørkedal.



Tilbake... 30 år etter

Tida går fort, veit du. Men at det er gått godt over 30 år sidan sist eg var med å leggje asfalt gjennom Sunndalen, kan eg nesten ikkje tru. Eg er vel truleg den einaste som er igjen frå den gongen. Dei som var med då, veit eg ikkje kor er. Dei fleste som er med no, er framand for meg. Men her skal vi vere så lenge, at vi rekk å bli godt kjende heile bunten, likeins som midt på 60-talet.

Tekst og foto: Wiggo Kanck

Det er Reidar Bjørkedal (60) som memorerer saman med Veg og Virke sin utsende i grøftekantene. Vi treffe asfaltveteranen på riksveg 70, på fylkesgrensa mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag øvst i Sunndalen, ein mellomvarm sein-sommardag i august. Asfaltveteranen og leggjelaget hans kjører opp tempoet litt på denne formiddagen. Det er mange kilometer veg att. Arbeidslaget skal verte ferdig med oppdraget innan fristen som er sett. Dessutan, helga nærmar seg. Det er torsdag!

– Her går det unna, og tempoet er noko anna no enn sist eg var her, legg han til, medan vi trår forsiktig på nylagt og varm asfalt, på veg mot sikker grunn.

– Vi legg rundt 1000 tonn asfalt på skiftet. Tempoet er høgt. Her er det mykje å passe på. Vi skal ikkje berre ha eit vake auge til det vi sjølv driv på med. Det er ikkje alle gitt å arbeide midt i trafikken. Vi må ha eit vake auge på kvar finger. Ikkje alle bilførarar tenkjer over at vi er i vegen for deira skuld, seier han etter at vi har fått drege han til side, på trygg grunn – eit stykke opp i skråninga og godt utafør vegbana.

I to sesongar, i Beatles si storhetstid – altså for godt og vel 30 år sidan – arbeidde han for Norsk Essensfalt i fem år, frå 1963 til 1967. Eit av oppdraga var å leggje asfalt på vegen gjennom Sunndalen. Så fornøgd var oppdragsgivaren med jobben som vart gjort og måten den vart utførte oppdraget på at Reidar Bjørkedal nokre år seinare fekk førespurnad om han kunne tenkje seg å bytte arbeidsgjevar.

– Det var etter jobben her oppe var gjort, at vegsjef Ivar Torvik tilbød meg jobb i Vegvesenet. Eg byrja i Vegvesenet våren 1968. Sidan Vegvesenet sjølv skulle ta i

bruk utleggjar, var det trong for folk som hadde erfaring på reiskapen. Oppgåva mi var å lære opp tilsette i Vegvesenet på utleggjaren. Eg var snar med å seie ja, skal eg fortelje deg. Tida går, og her sit eg 30 år seinare og pratar om same jobben som eg gjorde den gongen. Så det skulle vere lett å forstå at det etter kvart har blitt nokre tonn asfalt og nokre kilometer veg. Men eg trivst og har det fint. Når eg ikkje er med å legg asfalt, vert det arbeid i Ørsta produksjonsområde, seier han tankefullt medan to par auge samstundes følgjer nøye med i det som skjer på vegen og på hissige bilførarar som har dårleg med tid.

– Og no er du tilbake på gamle «tomter»?

– Jau, du kan så seie. Det er litt rart å tenkje på at det har gått meir enn 30 år sidan sist eg var med å leggje fast dekke her oppe. Så vidt eg hugsar var det grusvegar før vi kom. Og det fortel litt om utviklinga vi har vore gjennom – og som vi er midt oppe i. Medan vi la ut 300 tonn på skiftet i den gongen, har vi i dag meir enn tredobla tonna og legg no ut 1 000 tonn. Kapasiteten på bilane var òg langt mindre. Mellom 3 og 5 tonn på lasset var det bilane fekk med seg. I dag tek semitrailerane opp til 30 tonn på turen. Så du skjønar at vi er mange gonger meir effektive no. Utstyret vi har å hjelpe oss med



– Det er ikkje alle gitt å arbeide midt i trafikken. Vi må ha eit auge på kvar finger, seier Reidar Bjørkedal.

i dag, er sjølv sagt heller ikkje til å samanlikne med det vi hadde den gongen. Det står forresten ein utleggjar av same type på Vegmuseet.

– Så du synest det er greitt med gult?

– Ja, på alle vis. Måten oppdraget samla vert utført på, er spesiell på

fleire måtar. Også den gongen vart jobben gjort i eigen regi. Vi hadde eige knuseverk. Og det pussige er at asfaltverket stod på same plass då som no. Som den gongen, brukar vi og i dag noko gult, fleire innleidde bilar og noko framand utstyr.

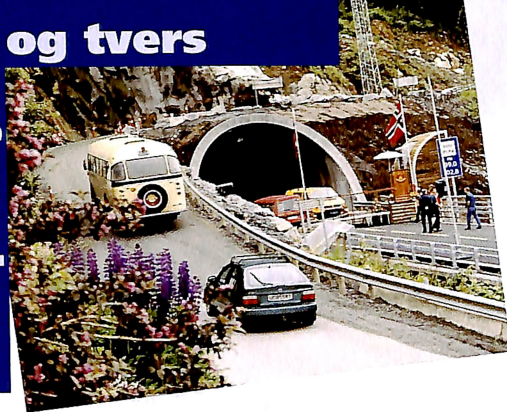
Samarbeidet som går føre seg mellom tre fylke er fint og ikkje minst utviklande. Sogningane sprengjer tunnel og kjører ut stein. Trønderane knuser steinen og lager asfalt. Møringane og trønderane legg asfalten, medan møringane har arbeidsleiinga. I tillegg er dette det største enkeltoppdraget eg har vore med på. Snakk om samarbeid! Kan det verte betre?

– Du har drive med asfalt i heile ditt yrkesaktive liv?

– Å nei du! Eg hadde andre jobbar før eg byrja hos Norsk Essenasfalt. I ein periode jobba eg i Møre og Romsdal Fylkesbåtar. Erfaring i den jobben eg no held på med er viktig, men no er det fleire som har lengre «fartstid» og meir erfaring enn eg har, avsluttar asfaltveteranen – og trår tilbake mellom maskiner og iltre bilistar på nokre meter nylagt asfalt -berre nokre meter frå fylkesgrensa øvst i Gråura.



– Så vart grensa nådd for Reidar Bjørkedal, Arne Strandmann, Ole Svensli, Jan Rogne og Trond Åge Dyrkorn.



Snart helt ferdig i Stordalstunnelen

Produksjonsavdelinga sitt arbeid på Stordalstunnelen er snart ferdig. I veke 41 vart det lagt asfalt på avkøyrslar til gamlevegen og i november skal Stabbegyltunnelen på gamlevegen tettast i begge ender. Dei som ferdast langs Storfjorden på gamlevegen må då gjere det på eige ansvar. Anleggskontoret på Seljeneset vert ståande tomt til vi får bruk for det på andre anlegg.

Som anleggsleiar på Stordalstunnelen vil eg takke alle som har arbeidd på anlegget for godt utført arbeid.

(Kristen Leganger - foto: Marte Kjørstad)

Vi legg til at kontorriggen for Stordalstunnelen er no fråflytta og prosjektleiar Leif Husby er tilbake på vegkontoret.

Ut på kontroll



Kontrollverksemda på vegane har vore stor i år. Det er med andre ord ikkje berre politiet bilførarane treff på vegen. Ein kveld i slutten av august gjennomførte Ålesund trafikkstasjon ein større aksjon i området rundt Ålesund. Utan at det vart lagt nokon jarnring rundt byen, fekk bilførarane som var ute denne kvelden eit møte med kontrollverksemda fleire forskjellige stader. Kontrollørane hadde delt seg i to grupper. Nokre av bileigarane hadde diverre ikkje dekkja i orden. Dei var nedslitne. Andre igjen hadde ikkje betalt årsavgifta, medan fleire ikkje brukte bilbelte. Dei var ikkje mange, men likevel var det nokre som fekk avskilta køyretøya sine av andre grunnar. Vi forstår det slik at det vert fleire kontrollar.

(Wiggo Kanck - foto: Bjørn Welle)



Krifast-erfaringar

Det er meir enn seks år sidan Krifast, eit av dei største samferdselsprosjekta i landet, vart opna for trafikk. Kva har skjedd og kva har fastlandssambandet hatt å seie for utviklinga i regionen? For å sjå nærare på erfaringane med prosjektet og kva for nytte regionen har hatt av sambandet, vart det i september arrangert erfaringsseminar i Kristiansund om Krifast. Inviterte deltakarar frå mellom anna Stortinget, fylkeskommunen, fylkesmannen, Krifastkommunane, vegvesen, Vegdirektorat og dei største entreprenørane frå anleggsperioden så på avgjerslegrunnlaget, tekniske løysingar, økonomi og finansiering av framtidige prosjekt. Seminaret blei sett på som særst verdifullt, og som seg hør og bør blei det heile avrunda med eit skikkeleg kristiansunds-måltid, bacalao. (Wiggo Kanck)

Transportplanen sparka i gong

Det var fylkesordfører Ole E. Øverland som fekk æra av å sparke i gong den politiske prosessen og arbeidet med Nasjonal Transportplan. Det gjorde han på Molde stadion 9. september med leiaren av samferdselsutvalet, Dagfinn Ripnes som målmann. Statens vegvesen har fått oppdraget med å koordinere arbeidet mellom dei fire transportetaten, Jernbaneverket, Kystverket, Luftfartsverket og då Statens vegvesen. Nasjonal Transportplan vil fortelje korleis Staten sine pengar skal brukast til samferdselsutbygging etter år 2000. På biletet fylkesordfører Ole E. Øverland (t.v.), regiondirektør Egil Løksa, Luftfartsverket, leiar i samferdselsutvalet Dagfinn



Ripnes, avdelingssjef Norvald Nesse, Kystverket og vegsjef Karl Melby. (Wiggo Kanck)



Vakker naturstein

På Sætre, fylkesveg 71, sør for Ikorntnes, har Statens vegvesen fullført eit gang- og sykkelvegtiltak med fine natursteinsmurar, ny asfalt og tilplanting. Gamle stabbesteinar frå Hellesylt utgjer et pittoresk innslag på ein av nedkomstvegane. Det er ein liten, men vakker vegstump som ligg der. (Anders Moen)



Geirangervegen og Skodjebruene – våre kulturminner

Blant fleire vegkulturminner er Geirangervegen og Skodjebruene dei to vegsjefen går inn for i den nasjonale verneplanen for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminner. I alt åtte aktuelle vegstrekningar og seks bruer er kome med på lista. Kriteria er at anlegga skal syne ulike byggjeteknikkar, byggjekunst og slik at line i den tekniske utviklinga kjem fram. Forutan Geirangervegen og Skodjebruene har vegsjefen notert Trollstigvegen og Kløvstien, postvegen Bergen-Trondheim, Norangsdalen, Kile-Sogn og Fjordane grense over Bjørkedalseidet, Fursetfjellet, Romsdalen og Todalen-Kårvatn-Storli. Bruforslaga er Aam allfar og bygdebru i Ørsta, bruvaktarbustaden til Dragsund gamle bru og Herøy og Uri bru. På bildet: Skodjebruene. (Wiggo Kanck - foto: Per T. Nilsen)



På ferjekaikonferanse

Ferjekaikonferansen -98, var lagt til Møre og Romsdal. I tre dagar reiste møtedeltakarane ikring i heile fylket, frå fjord til fjell og djupe dalar. Programmet var både innhaldsrikt, spanande og ikkje minst presenterte foredragshaldarane nye tankar og idear innan ferjedrifta. Konferansedeltakarane møtte kvarandre i Molde, drog vidare til ytre delar av Romsdal og tok første stopp i Kristiansund. Synfaringa heldt fram på Nordmøre og Romsdal, og vart avslutta på Sunnmøre. Eit raskt overslag fortel at deltakarane tråkka over 10 ferjekaier før dei tok farvel. Med B/F «Stordal» i bakgrunnen, kjenner vi att tre av deltakarane og nemner dei i rask rekkjefølgje f.v., Andre Moltubakk, Sigmund Lønset og Leiv Heggstad. (Wiggo Kanck)

Øksendalsøra sett frå toppen av Vettafjellet. Avdekt område langs riksvegen er den nye veglina.



Føre planen i Øksendalstunnelen

3. oktober har vi dreve 2 500 meter, og det er 240 meter føre planen. Dersom vi held fram slik kan det verte gjennomslag til juleferien i 1999. På grunn av dårlegare fjell enn antatt, har sikringsarbeidet vorte meir omfattande enn vi planla. Hittil er det sett inn 11 600 fjellboltar, som er 46 % meir enn planlagt. Sprøytebetongforbruket er 40 % over planlagt. Tunnelsteinen vert transportert til ymse føremål og depot på Sunndalsøra. Det er brukt 44 800 tonn til asfaltproduksjon. 1. desember kjem «Knusaren» og utover til påske neste år skal alle fraksjonar til grøfter og vegbygging knusast. Vi har planlagt flytting til Øksendalsøra i april neste år for å drive dei siste 1 966 meter av den totale tunnallengda på 5 966 meter.

Alle tunnelarbeidarane frå Møre og Romsdal er nå innmeldt i Molde bedriftshelseteneste som i oktober skal sjekke helsetilstanden. Gass og støvmålingar i tunnelen syner at miljøet hittil er akseptabelt. I samarbeid med brannvernet i Sunndal kommune har det vore to brannøvingar i tunnelen.

Innkvarteringa i eigen brakkeleir med kokelag fungerer godt. Blanding av arbeidarar frå to fylke går bra. To veker på arbeid og ei veke heime er ei grei skiftordning. Lange heimreiser gjer at ein slik turnus er det beste for arbeidarane. Utanom arbeid vert det mest eting, soving, tv og aviser på brakka. Ofte vert det ein middagslur etter arbeidsdagens slutt kl. 1600. Opphaldsrommet med aviser og tv/parabol er den naturlege samlingsstaden, med kort veg til kaffi og kakefat. Kokkane har alltid noko godt å by på. Det er forslag om å kjøpe badevekt for å sette overvektige på diett eller trim. I brakkeleiren er det badstue og ergometersykkel og utstyr for steinsliping. I korthelga med fri laurdag kveld og søndag er det moglegheiter for litt av kvart. Enkelte har prøvd fiskelykka i fjellvatn, og elles er det mange turalternativ i Sunndalsfjella.

(Kristen Leganger)



Kokkane Rigmor Vågenes (t.v.) og Bente Lindseth.

Med fagprøva i lomma

- Det fine med å vere lærling i Vegvesenet er at du får det du har krav på, utan heile tida å måtte krevje! Det gjeld så vel lønn, som arbeidsklede, reiser og kurs og ikkje minst innanfor HMS-arbeidet. Det same er ikkje tilfelle på alle arbeidsplassar. At opplæringsplanen vert følgt, er ein tryggleik i seg sjølv.

Tekst og foto: Wiggo Kanck



Håkon Sudmann, elektriskar.

Framfor oss sit tre nyutdanna fagarbeidarar innanfor plate- og sveisefaget, anleggsmaskinreparatørfaget og elektrikarfaget. Mikael Jørgensen (21), anleggsmaskinreparatør, og Håkon Sudmann (22), elektriskar, nikkar begge og seier seg samde når tredjemann, Geir Thomas Bølset (22), oppsummerer noko av læretida deira i Statens vegvesen.

- No er ikkje alt berre rosenraudt her heller. Det manglar ein del, og dermed kan mykje gjerast betre for at ungdom under utdanning skal få ein optimal læreperiode i etaten. Noko av manglane og feila må arbeidsgjevar vere villig til å endre til det betre, sjølv sagt, utan at eg meiner det er naudsynt å vere så alt for konkret på det her og no. Verre er det at sentrale opplæringsstyresmakter endrar opplæringsmønsteret nærast utan forvarsel, med dei problem det gir for oss som lærlingar og for lærebedrifta vår, held Geir Thomas Bølset fram, som følgjeleg har fått fagbrevet i plate- og sveisefaget.

-For eigen del måtte eg ut på «låns» i andre bedrifter for å få den opplæringa eg måtte ha for å kunne gå opp til fagprøva. Vegvesenet har ikkje all den kompetansen eg hadde trong for. Men det løyste etaten på ein fin måte. Som elektriskarlærling vart eg sendt ut i privat verksemd for å få naudsynt opplæring i husinstallasjon. Vegvesenet er mykje industriprega, og dekkjer difor ikkje denne kompetansen noko særleg. Mitt eksempel skulle dermed ikkje vere noko argument for andre bedrifter om ikkje å ta inn lærling med tilvising til at bedrifta ikkje har god nok kompetanse til å gi ei fagleg god opplæring. Sjå det positive i samarbeidet mellom privat og offentleg verksemd, påpeikar Håkon Sudmann.

- Eg vart godt følgt opp, og hadde ei triveleg og utviklande tid.



Geir Thomas Bølset, plate- og sveisearbeidar.

Ingen kan sitje å vente at andre skal ta initiativ og legge alle forhold til rette for seg. Nokre krav må ein setje til seg sjølv. Som lærling må du evne å engasjere deg sjølv, du må vere frampå og du må vise engasjement. Du må vise at du passar i det yrket du har valt. Å kome som ung til en arbeidsplass, med garva folk som kan vere litt «tung» i kjeften, treng ikkje å vere like lett å takle for alle. Det ligg i dei aller fleste tilfelle ikkje noko vondt i det som seiast. På ein mannsarbeidsplass vert det mange gonger ein tøff tone. Det dreier seg om gi og ta, om ikkje med same mynt, men så pass sterkt at du gir klar melding om kven du er og kva du står for. Det nyttar, og eg trur det vert sett pris på, legg Mikael Jørgensen til.

- Korleis kom dykk i kontakt med lærlingeordninga og Statens vegvesen?

- Eg fekk gjennom kjentfolk vite at Vegvesenet skulle ha lærling. Det var ein smal sak å få lov til å flytte frå den mekaniske bedrifta der eg var og hit ut til Årø, fortel Thomas.

- Eg var elev ved vidaregåande skule, og gjennom søknad og seinare intervju fekk eg læreplassen, fortel Håkon.

- Gjennom vidaregåande skule vart eg utplassert her. Eg trivst

godt, og dermed var det gjort, smiler Mikael.

– Fagprøva då?

– Som ein anna eksamen. Etter læretida og nokre år på skole er du klar for prøven. I tillegg til teoretisk prøve, skal vi og gjennom praktiske prøver. Fagprøven går over 5–6 dagar og er krevjande. Nervøsiteten var til stades i fullt monn. Så du kan jo sjølv tenkje deg vi letta mykje då siste hand var lagt på verket. Tenk deg òg den utrulege gleda vi opplevde då vi fekk fagprøva i handa, prøvet på at du er fagarbeidar, seier dei tre.

Med fagprøva som anleggsmaskinreparatør, plate- og sveisearbeidar og elektrikar i baklomma, er dei samstemde om at perioden på vegsentralen er ei investering i eiga framtid, ei framtid dei ser lyst i møte.

– Jobb får vi. Det veit vi. Har vi fagbrev, står vi sterkt. Dette er å sjå på som vidaregåande utdanning, på lik line med meir teoretiske utdanning. Men først vert det militærtjeneste, kanskje noko meir skole, seier Håkon, Geir Thomas og Mikael – samstemde karar!



Mikael Jørgensen, anleggsmaskinreparatør.



Jan André Ferstad, Bjørn Øien og Hans Olav Tjelle er dei nye lærlingane i etaten.

3 av 250

– Kor mange lærlingar vi har hatt gjennom åra, veit eg ikkje. Stort sett har vi hatt mellom ein og tre lærlingar årleg her ute på Årø. Eg har merka meg at etaten har få kvinnelege lærlingar, seier Arnfinn Gautun ved vegsentralen på Årø.

Ut av døra går då Geir Thomas, Mikael og Håkon, medan Jan André Ferstad (anleggsmaskinførarfaget), Bjørn Øien (betongarbeidarfaget) og Hans Olav Tjelle (anleggsreparatørfaget) kjem inn og er mellom dei 250 lærlingane Statens vegvesen totalt tek inn i løpet av året. Samla har styremaktene målsetjing om å ta ansvar for å sørge for opplæring av 17 000 ungdommar årleg.

– Dei erfaringane vi har, som føresette og arbeidsgjevar, er berre positive. Dei tre som sit framfor oss her, er greie karar som har vist stor ansvar. Men det er ikkje alle, som av ulike årsaker, fullfører læretida. Men dei fleste vi har hatt hos oss, må ein seie strålar av ungdommeleg entusiasme og viser at dei er her for å lære seg eit yrke. Vi er forplikta til å sørge for nyrekruttering og sikre at arbeidsplassar vert oppretthaldne. «Lærlingar er ei investering i

framtida», er Arnfinn Gautun sin klare tale.

Statens vegvesen har vore, og ønskjer å halde fram med å vere blant dei fremste når det gjeld talet på statlege lærlingar. Det dreier seg om å vise samfunnsansvar. Dermed er det òg viktig at ambisjonsnivået på kvaliteten i opplæringa ikkje ligg på eit minimumsnivå samanlikna med andre opplæringsverksemdar eller i forhold til regelverket.

– Vegvesenet ønskjer å rekruttere fleire kvinnelege lærlingar. Som etat har vi vanskeleg med å stå fram som ein interessant arbeidsplass for kvinner. Men i alle høve må vi i større grad enn tidlegare vere aktive ovanfor potensielle lærlingar av begge kjønn med mellom anna tiltak i skulen for slik å markedsføre etaten som ein attraktiv arbeidsplass. Reform 94 legg opp til å utdanne fleire fagarbeidarar enn tidlegare. Her har vi som offentleg etat eit klart ansvar. Konkurransen om faglært arbeidskraft vil verte større. Vi har som policy å auka talet på faglært arbeidskraft. Ikkje berre for å styrke vår eiga konkurransevne, men òg av di at lærlinga i læretida står for ein vesentleg verdiskaping, påpeikar seksjonsleiar Berit Brendskag Lied.

(Wiggo Kanck - foto: Berit B. Lied)

Frå verdensutstilling i Paris år 1900 TIL VEGMUSEET

Til verdensutstillinga i Paris år 1900, hadde Vegvesenet, etter vegdirektør Krag sin ide laga ein gipsmodell av Geirangervegen. I eit referat i Teknisk Ugeblad, frå eit møte i Den polytekniske forening, 30. januar 1900, heiter det:



Tekst og foto: Geirmund Nordal

«Reliefkart over Geiranger var udstillet under møtet. Det var en overordentlig nøiaktig i gips udført kopi af Geirangertrakten, der var bestemt til pariserudstillingen. Veidirektør Krag gav en del oplysninger om dette smukke arbeide, der på foranstaltning af veivæsenet var udført for en vesentlig del af kandidat Ihle. Denne hadde i længere tid opholdt seg på stedet for at foretage de til arbeidets udførelse nødvendige observasjoner.»

I ein artikkel om «Tekniske nyheder,» i same nr. av Teknisk Ugeblad, heite det vidare om «Norge på pariserudstillingen:»

«Veivæsenets udstilling omfatter et kart over Norges veinet, flere meget vakre fotografier fra de større veianlæg, hovedsagelig fra



fjeldegge og et reliefkart af veianlægget fra Geirangerfjord til Djupvand, der giver et godt billede af vor storartede fjeldnatur, og de vanskeligheder veiingeniøren har at overvinde.»

Modellen imponerte i alle høve juryen, den fekk gullmedalje og diplom. I 1914, vart modellen, som inntil då hadde stått på veidirektørkontoret, gitt som gåve til Norsk Teknisk museum.

I samband med Vegvesenets 125 års jubileum, og Geirangervegens 100 års jubileum, i 1989, vart denne modellen etterlyst. Truleg vart det då ei misforståing mellom kontaktpartane slik at modellen vart antatt å vere borte.

Ein fornya kontakt til Norsk Teknisk museum på seinsommaren i år, klargjorde at modellen fanst på museet, og var plassert på fjerndepotet i Kniplia i Gjerdrum. I samband med reise til museumskonferansen som Norsk vegmuseum arrangerte i Sandefjord, besøkte eg dette lageret, etter svært velvillig avtale og assistanse frå Anne Marit Karlsen v/Norsk Teknisk museum.

Modellen var i svært god stand, plassert i ei solid trekasse. Storleiken er 177 cm lang, 66 cm breid, og 37 cm høg. Den er noko fargelaus no, men det er eit imponerende handverk.

I 1999, er det 100 år sidan den var laga. Om det let seg gjere, ville det vere svært fint om den kunne bli permanent utlånt til Norsk vegmuseum, der både gullmedaljen og diplommet er plassert.

Slumpelukka

Livet består stort sett av dei små hendingane - heldigvis. Men av og til kan små hendingar vere årsak til dramatiske og uventa følgjer. Sjå no berre på denne modellen av Geiranger/ Geirangervegen, som har vore borte, men som no har dukka opp att. Den historia starta i sommar, og på ein så enkel måte:

Inger i ekspedisjonen trengde hjelp til å løfte noko papir frå ei hylle høgt oppe i arkivet i kjellaren. Sidan eg gjekk forbi akkurat då, vart eg spurd om å hjelpe til med dette. Det var greit og under dette arbeidet såg eg ei stor kasse som var merka Geiranger. Dette viste seg å vere alt som Odd W. hadde samla i samband med vegvesen- og Geirangervegjubileet i 1989. Her var historisk stoff og kladdar/notatar i «skjønn forening». Verkeleg interessant!

Eg brukte ei helg og nokre kveldar på å gå gjennom stoffet, og etter dette var det at eg tok kontakt til Norsk Teknisk museum. - Slik var det med den saken.

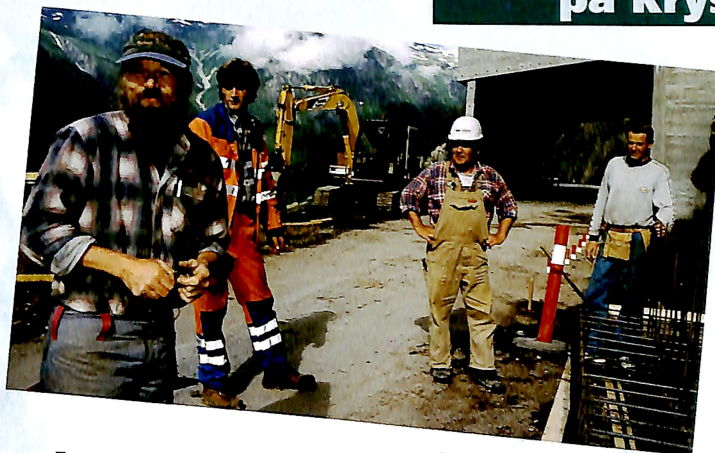
Så eit godt råd: Dersom Inger bed om hjelp til noko, må du for all del slå til, kanskje kan det dukke opp ting du minst ventar. Og for all del, ikkje avslå ein tur i kjellaren!

Geirmund Nordal



Mindre trafikk i Trollstigen

Teljeapparatet i Isterdalen syner ein nedgang i trafikken på riksveg 63 over Trollstigen denne sommaren. -Nedgangen i dei samanliknbare vekene er på litt over 7 prosent i høve til fjoråret, seier avdelingsingeniør Harry Berg ved vegseksjonen. Totalt har det til no i år passert om lag 116 000 bilar, det tilsvarande talet for 1997 var på vel 125 000 bilar. 4,5 prosent av bilane er busar eller større køyretøy og det er eit tal som har vore stabilt dei seinaste åra. I år har vi ikkje teljingar lenger enn til veke 36. På slutten av sesongen er trafikken stabil, så det er ikkje naudsynt med teljingar fram til stengingsdato kvart år. (Reidun Nordli – foto: Anne Trine Hoel)



Litt tryggare på Eikesdalvegen

Arbeidet med rassikringa på fv 191, Eikesdalsvegen, er avslutta i denne omgang. Det vil seie at rasoverbygga på Slepren og Torshammaren no er ferdig og dermed har vegen vorte litt tryggare å ferdest på. Men rastrygingsarbeidet held fram. I forslag til statsbudsjettet 1999 er det avsett 4,8 millionar kroner. På biletet nokre av arbeidarane, som ikkje kjem frå egne rekkjer. (Foto: Avis Driva)



Vegbreidde eller trafikktryggleik?

På E-39 mellom Stokke og grensa til Sør-Trøndelag har vi hatt mykje rekkverk av betong. Dette har både vore lågare enn ønskjeleg og på fleire strekningar ikkje hatt den styrken som trengst. Endeavslutningane har dessutan vore usikra. Sikring av betongendane har vorte utsett dels grunna at rekkverket snart måtte hevast og dels at avslutning med nedføring med rekkverkskinne (i alle fall etter mi meining) ikkje ville «passe inn». Oppsetjing av tradisjonelt rekkverk av stål måtte dessutan føre til at vegbana ville måtte verte smalarre. Etter mitt syn legg mange i etaten kanskje for stor vekt på at vegane våre skal vere så brei som mogeleg.

I sommar har alt betongrekkverket på strekninga vorte erstatta med vanleg stålrekkverk. På enkelte parti er vegbreidda nede i 3,3 meter. Desse strekningane vil verte skilta med skilt «Smalare veg».



Betongrekkverket som vart rive har vorte nytta til å flate ut skråningar for å unngå oppsetjing av rekkverk. Desse utflatingane vil verte påført matjord og seinare tilsådd.

Etter mitt syn har dette arbeidet ført til ei vesentleg betring av tryggleiken på strekninga. Både dei valde løysingane og utføringa vitnar om god tilrettelegging og vurdering av trafikktilhøva.

(Ivar Hol – foto: Jan Gunnar Sandblåst)



Her står Håkon og Tove Skiri på den gamle ridevegen eller hulvegen på Skiri. Truleg er hulvegen fleire tusen år gamal.

M Å N A D E N S K U L T U R M I N N E

Teinvegar, pukkvegar og ridestiar

Kjøyrer du E 136 i Romsdalen, kan du få inntrykk av at det berre er plass til jarnbana, eksisterande veg og elva i dalen. Men går du ut av bilen og bort i skogkanten eller åkerkanten finn du fort ut at dalen er mykje vidare og med langt fleire vegar enn du skulle tru.

Tekst og foto: Kristine Bjørndal

For å kunne skilje alle desse vegane og stiane frå kvarandre, og for å vere sikker på at folk snakka om same vegen, har det utvikla seg eit mangfald av vegtypar og vegnamn i Romsdalen. Her finnst det Kongeveg, allfarvegar, ridestiar, kjerrevegar, Urdavegen, 1869-veg, teinvegar, tyskervegar, Burma-vegen, gardsvegar, postvegen, utmarksvegar, pukkvegar og seter-vegar.

Vegen kunne få namn etter den funksjon han hadde, staden han vart bygd, måten han vart bygd på eller alderen. Men det var ikkje gitt at same vegline hadde lik funksjon eller namn heile tida. Namneskifte kunne til dømes kome av oppgradering av verde til veglina eller funksjonsendring. Såleis har ei av veglinene – kjerrevegen, delvis skifta namn til postvegen, seinare til 1869-vegen og Kongevegen. Namnet Kongevegen tyder ikkje nødvendigvis at han kun var for kongar eller at det hadde reist mykje kongar på han. Kongevegen var datidas namn på riksvegar eller hovudvegnettet i landet.

Teinvegar er døme på vegar som har fått namn etter funksjonen og aktiviteten på dei. Ein teinveg er vegen som går til lakseteina i elva. Mest kvar teine i Rauma elv hadde sin eigen teinveg. Dei gardane som hadde fleire enn ei teine kunne så gar ha fleire teinvegar. Såleis har det gått til at Søre-Remmem har eit teinvegskilje der

teinvegen deler seg. Ei arm går til Neste-teina og ei arm til Øvste-teina.

Horgheim garden har sin teinveg nede på Eide, der vegen går til ei teine som ligg i elva like oppunder Trollveggen. Gardeigaren Jarle Horgheim mintes dei drog mange kilo laks ut av teina. Det var så mykje laks somme tider at dei måtte få fangsten heim med hest og kjerre. Teinvegen er tydeleg oppbygd enkelte stader, sjølv om vegen stort sett følgjer terrenget opp og ned. Alderen på vegen er noko usikker, men utsjånaden på han er lik dei andre vegane i dalen som vart laga eller utbetra før 1800-talet. Sjølve fiskestaden i elva er nok mykje eldre. Men det er først i 1870 me får skriftlege prov om denne teinplassen. Då var det ein rettstvist mellom gardane Horgheim og Fiva om grense-draging kring teinplassen her på Eide.

I dag har vegen nær mista funksjonen sin, og er i ferd med å gro

att. Han har meir karakter av sti. Det er så vidt ein kan sjå den store Kvilesteinen som markerer byrjinga av teinvegen. Der batt gardsfolket hestane fast når dei skulle hente laksefangsten heim. Jarle Horgheim fortalde at dei mange gongar var glad når dei kom seg til Kvilesteinen frå lakseteina, fekk sette frå seg laksebøra på steinen og ta seg ein kvil.

Pukkvegen har fått namnet sitt etter måten han vart laga på. Det er fleire av dei i Rauma, men dei på Trøan-furumoa mellom skulen i Medalen og Kors kyrkje, er mest synleg. Dette er unge vegar. Dei vart laga under andre verdskrigen av polske krigsfangar. Heile furumoa var under krigen tysk stillingsområde. Her lå det minst 20 bunkersar som delvis var gravd ned i bakken og svært mange skyttergraver. Like vest for moa, nede ved dagens E 136 lå det tyskebrakker.

Pukkvegane gjekk på kryss og tvers gjennom heile området, og batt dei ulike krigsanlegga saman. Gabriel Støve fortalde at den tyske okkupasjonsmakta sette polske krigsfangar til å slå sund stein til pukk. Pukken vart så lagd ned på dei stiane som allereie var der, eller på bakkeoverflata for å lage ein ny veg med eit fastare dekke. Såleis fekk vegen namnet sitt. Å slå pukk til stein for å lage pukkvegane, var ein av sysselsettingsoppåvene til krigsfangane i Rauma.

Over furumoa gjekk også kjerrevegen eller allfarvegen, men mesteparten forsvann truleg under krigsåra med all militæraktiviteten på staden. Enkelte stader stikk han likevel enno fram. Den gamle ridestien gjekk også her, men synleg som ridesti er han ikkje. Delar av han fekk pukkdekke under krigen, og noko fungerer som lysløype i dag.

Ridesti eller hulveg er døme på ein veg som har fått namnet sitt på grunn av alderen. Desse vegane eksisterte allereie i mellomalderen eller enno tidlegare – jernalder/bronsealder. I byrjinga var dei kun ein smal sti trakka av dyr og menneske. Stien gjekk der det var lettest å take seg fram, der ein trongte å gjere minst mogleg med han i terrenget. Det karakteristiske med desse vegane er at dei får utsjånad som eit u-forma søkk i terrenget. Enkelte stader kan det vere rydda

bort stein, eller lagt nokre steinar til rette for å hjelpe foten til folk og dyr.

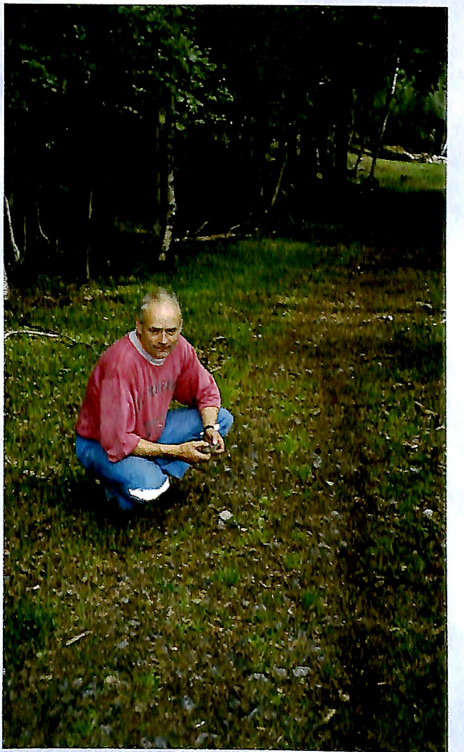
Denne vegtypen er ikkje så lett å finne i terrenget, fordi dei er attgrodde, øydelagde av dyrking, skred eller nyare veganlegg. Men somme stader kan ein framleis komme over korte stubbar som tildømes ridestien på Skiri. Den korte stubben har fått ligge i fred fordi han her går gjennom ei ur som ikkje er vorte vekksprengd eller rydda vekk av moderne jordbruk. Alderen på stien kan truleg trekast heilt attende til byrjinga av jernalderen, omkring år 0. Det fortel utforminga på han, og funn av oldsaker frå denne perioden i området.

Kjelder:

- Gabriel Støve, formann
Åndalsnes vegvegstasjon
- Håkon Skiri, gardbruker i
Romsdalen
- Jarle Horgheim, pensjonert
gardbrukar i Romsdalen.



Jarle Horgheim står ved Kvilesteinen med eit godt tak kring jarnbolten dei batt hestane fast i. Teinvegen som er godt tilvaksen av busk og kratt, ligg til høgre i biletet.



Gabriel Støve på ein av pukkvegane på Marstein.

Romsdalen

– samferdslehistorisk ekskursjon



Tysdag 15. september 1998 fekk 35 tilsette frå Åndalsnes vegstasjon og vegkontoret i Molde oppleve eit eingongsføretak – dagsekskursjon opp Romsdalen med kulturhistorikar Kristine Bjørndal frå vegkontoret som førar. Tema for kursdagen var samferdslehistorie – kultur og veg.

Deltakarane fekk sjå, og prøve, Romsdalshorn stasjon, teinvegar, sprengladningsholene frå 2. verdskrigen på gamle riksvegen ved Opplandsgrensa, driftsbygninga med hesteskyssebåsar på Kylling, oldtidsveg på Skiri og vegar frå 1700-1800-talet. Vêret skein opp og vart nydeleg ved lunsjtider – akkurat som bestilt til pølsegrillinga på «1869»-vegen ved Årstalsteinen, Fantehelleren og Skorsteinen. Skal ein dømme etter tilbakemeldingane frå deltakarane, fekk dei både fagleg utbytte av turen, og hadde det svært hyggeleg attpå.



Dei som ikkje ville vere med på turen, får heller nytte høve til å sjå på bileta – og gle seg til fotoutstillinga som kjem seinare i haust på vegkontoret i Molde.

Opphavspersonen til den ideen var Anders

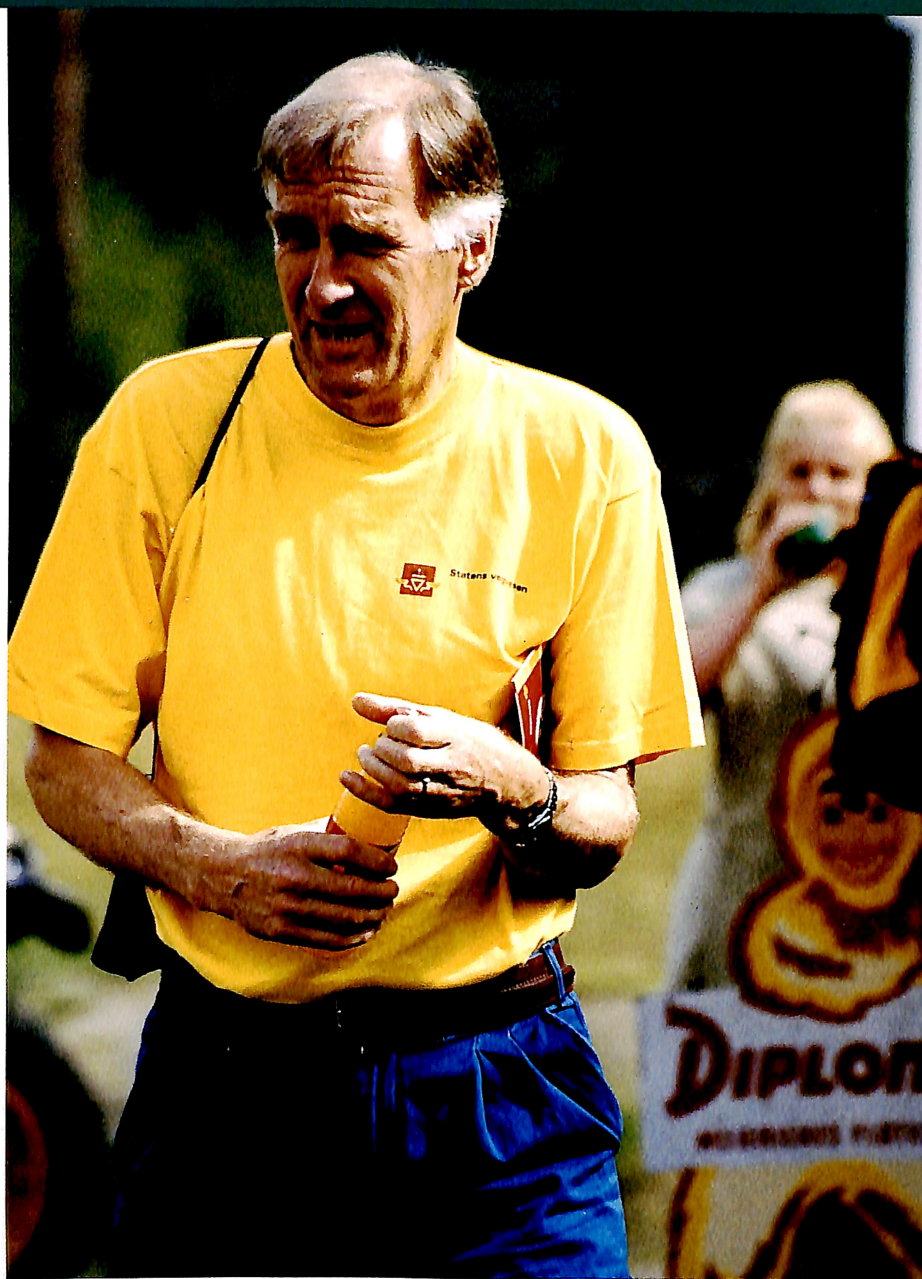
Moen. Bileta er tatt av deltakarane på «Romsdalsturen», og tema for fotoutstillinga er: Romsdalen – veg og kulturmiljø. Her kan alle som jobbar på vegkontoret, eller som kjem innom vegkontoret, vere folkejury og stemme på det biletet dei likar best. Attåt vil ein handplukka jury velje biletet dei tykkjer er best. Premiane er hemmelege enno ei tid...



Foto: Anne Trine Hoel, Anders Moen og Terje Lindstad

Kolbjørn Engen, leiar i forslagsnemnda, seier at nemnda si viktigaste oppgåve er å stimulere til fleire idéar og forslag til gode løysingar.

- Dei tilsette har etter kvart vorte flinke til å kome med forslag. Difor må det vere lov å vere så optimistisk at vi satsar mot å verte beste forslagsfylke om ikkje så alt for mange år. Eg trur ikkje vi klarer det i 1998, men om eit år eller to. Skal vi satse på 1999?



Beste fylke i 1999?

Tekst og foto: Wiggo Kanck

Det er vegsjefen som i eit meir uformelt møte med forslagsnemnda stiller spørsmålet. Dermed sender han samstundes utfordringa til alle tilsette om at vi tar eit tak for at Møre og Romsdal skal verte beste forslagsfylke før tusenårsskiftet.

Møtet, som fann stad i oktober, kom i stand av di vegsjefen er imponert over det engasjement, kreativitet og den store oppfinnsomheten tilsette i etaten no syner. Og det er ikkje berre vegsjefen som seier seg glad for den fine utvik-

linga. Frå sentralt hald er det kome fleire lovord om det gode forslagsarbeidet som går føre seg i fylket. Allereie tidleg i oktober, månader før årsskiftet og status skal gjerast opp, har forslagsnemnda handsama fleire forslag enn for heile 1997. Og nettopp dette gjer at også leiaren i nemnda, Kolbjørn Engen, ikkje ser det som umogleg at Møre og Romsdal kan verte det beste forslagsfylket i landet før vi tek fatt på eit nytt tusenår.

- Men det krev at det gode forslagsarbeidet på alle plan i etaten vår held fram. Det er ingen tvil om

at vi er inne i ei fin utvikling. Arbeidet er inne i ein trend eg ikkje har opplevd tidlegare. Eg trur det vert vanskeleg å bli nummer ein i 1998, men la oss ta forslaget til vegsjefen med i det vidare arbeidet. Eg veit det er mange spanande forslag på gang, eller forslag som alt er levert nemnda. Dei som er i startgropa, eller som rugar på ein god idé, sit ikkje på den. Få idéen eller løysinga på problemet fram i dagen, er oppfordringa frå Kolbjørn Engen.

Etter nokre år i daudvatnet, tok forslagsarbeidet seg kraftig opp i

1997. Ein årsak til den fine oppblomstringa og det store engasjementet etter at arbeidet nærast låg heilt nede i 1996, er at tilsette begynte å snakke om forslagsarbeidet, om eigen kreativitet og oppfinnsomhet. Samstundes skula mange over til andre fylke, som kunne vise til gode resultat. At tilsette også utfordrar kvarandre, vert hevda å vere ei anna årsak til den fine oppblomstringa arbeidet opplever.

Variasjonen på forslaga som vert handsama er stor. Nemnda har handsama og premiert forslag som spenner frå turistkart, til skilting, ressurskjema for personell og vidare til tappekranar for vatn til ferjene og gjenbruk av gamal asfalt.

- Vi handsamar det meste. Snakk om spennvidde og spenst i forslaga, seier nemnda sin sekretær, Palma Pladsen. Ho kan ein liten månad etter møtet fortelje at nemnda har handsama 20 forslag med ein samla premiesum på nærare 80 000 kro-



Vegsjef Karl Melby er full av lovord om det fine forslagsarbeidet som går føre seg, og no utfordrar han alle tilsette til å bli med på å gjere Møre og Romsdal til beste forslagsfylke før tusenårsskiftet.

Premierte forslag

- **«Skjema for kulturminne- og kulturmiljøregistrering»**
Forslagsstillarar:
Kristine Bjørndal/Hilde Moltumyr,
premiert med kr 5.000,-.
- **«Påbygging av limbil»**
Forslagsstillarar:
Dekkelag 1, premiert med kr 5.000,-.
- **«Solcellepanel på sperrevogner og hvilebrakker»**
Forslagsstillarar:
Dekkelag 1 og 2, premiert med kr 8.000,-.
- **«Hvilesete på asfaltutleggere»**
Forslagsstillarar:
Dekkelag 1 og 2, premiert med kr 12.000,-.
- **«Redskap for å slå ned is i tunneltak»**
Forslagsstillarar:
Tillsette ved Åndalsnes vegstasjon,
premiert med kr 4.000,-.

Forslagsnemnda har óg fleire andre forslag inne til vurdering.

ner. Mange av forslaga vert sendt vidare til den sentrale nemnda. Og det er heller ikkje få som har fått ein ekstra pengesum etter handsaminga her.

- I 1997 hadde vi handsama 17 forslag. Det talet har vi passert. Medan vi tidlegare hadde ei øvre grense på 10.000 kroner, kan den lokale forslagsnemnda premiere forslag med opp til 20.000 kroner. Altså ei dobling. Ramma for sentral premiering er auka til 50.000 kroner, fortel Palma Pladsen.

- Kva kan så gjerast for å nå målet; Møre og Romsdal beste forslagsfylke før år 2000?

- Vi låg mogleg på eit lavt nivå i premieringa i forhold til andre fylke, men har no altså auka premiesummen. Vidare må vi jobbe meir for å få fram idéane, kanskje mot eit større publikum. Likeins som

helse, miljø og tryggleiksarbeidet, bør forslagsarbeidet inn som fast post på alle møter, frå avdelingsleiarmøte på vegkontoret til lagsmøte ute. Når idéen vert premiert, er det viktig at den vert følgt opp. Kor vart det av forslaget? Kva skjedde vidare med det, er moment vegsjefen peikar på som viktige.

- Forslagsnemnda skal ikkje berre ta imot forslag til handsaming, vurdere kvart einskild for så å setje pris på det. Det er heller ikkje forslagsnemnda si oppgåve å sjå til at forslaga vert brukt. Vår fremste oppgåve må vere å stimulere til at fleire kjem med idéar og gode forslag til løysingar som i neste omgang kan gjere at arbeidsoppgåva vert utført betre, raskare, tryggare, billigare, i det heile tatt på ein meir rasjonell måte, seier Kolbjørn Engen.



Ein av dei svenske gjestane saman med møteiar Øyvind Andersen frå Vegdirektoratet.

Tekst: Wiggo Kanck
Foto: Kolbjørn Engen



Tunnelvaskardagane - STRÅLANDE IDE!

Ein flygeidé! Nokre ord ut i lause lufta. Det kan vere nok til at ting vert gjort og at eit forslag vert sett ut i livet. I så måte var tunnelvaskardagane på Åndalsnes, i byrjinga på oktober, nettopp resultatet av nokre ord i lufta - eit meir lausleg forslag.

Og dei orda fell over bordet, i ein lausleg samtale, siste gong forslagsnemnda og premievinnarar var samla. Det skjedde for øvrig tidlegare i år, då «Per Smartene» på Åndalsnes vegstasjon vart premiert for tunnelbørsta som har brakt karane bak løysinga mykje heider og ros - og ein monaleg pengesum.

Kva skjedde så etter at orda hadde falle. Jo da, orda eller kanskje meir presist forslaget om ein fagdag, vart teke på alvor. Det vart sett ned ein hurtigarbeidande komité. Tidspunktet og innhaldet for dei landsomfattande, eller kanskje heller dei

nordiske tunnelvaskardagane, vart fastsett. Interesse frå andre fylke var stor. Fagdagane kom også Vägverket i Sverige raskt for øyre. Og dei var ikkje seine om å melde seg på. Velkomne var dei, saman med alle tunnelfylka i landet!

I si helsing til deltakarane gjorde vegsjefen det klart at samlinga på Åndalsnes var eit resultat av forslagsarbeidet i Møre og Romsdal. Samstundes håpte han at dagane også kunne vere eit bidrag til å blåse enda meir liv i forslagsarbeidet omkring i fylka, og ikkje minst at dagane kunne vere eit bidrag til betre ressursutnytting.

Og la det berre med ein gong vore skrive, tunnelvaskardagane viste sin nytte.

Noko av den første dagen brukte deltakarane til å vere turist. Eit besøk i to av dei mest besøkte turistattraksjonar i landet, Trollstigen og Trollveggen, høyrer sjølv sagt med når Åndalsnes vert avlagt eit besøk.



Ein tur til Trollveggen og Trollstigen høyrer med når Åndalsnes vert avlagt eit besøk. Her får deltakarane ei orientering om Trollveggen.

Forslagsverksemda i medvind



Forskjellig utstyr og metodar vart presenterte.

Resten av første dagen gjekk med til demonstrasjon av tunnelbørsta, vaskebilar og andre reiskap og løysingar Møre og Romsdal nyttar for å få reinare tunnelar. Vi har latt oss fortelje at tunnelbørsten og løysingane til vertsfylket hausta mange lovord.

Den fylkesvise presentasjonen og møtet andre dag, vart ein tydeleg demonstrasjon på dei mange systema som er i bruk, samstundes som den vart ei passeleg påminning om at produksjonsteknisk avdeling i Vegdirektoratet bør setje inn ressursar for å få til ein landsomfattande, einsarta metode for reinhald av tunnelar.

Inn i mellom demonstrasjonane og møteaktiviteten, greip vi fatt i ein travel oppsynsmann Per Brandli, ein av «Per Smartene» bak tunnelbørsta. Det vi undrar på, og som vi gjerne vil ha svar på, er om han nokon gong tenkte at tunnelbørsta skulle avstadkome ein fagdag?

- Nei, noko slikt har aldri vore i tankane mine, og heller ingen av oss andre her på stasjonen. Men det er jo tydeleg at vi har rørt ved noko. Det er veldig morosamt å tenkje på at vi kanskje kan vere med å inspirere andre, og at smarte løysingar kan vere med å spare pengar og gjere arbeidsoppgåvene enklare. At vi kan kome saman for å utveksle idéar og løysingar trur eg har mykje å seie for den einskilde og jobben vi gjer. At det frå leiariahald vert teke initiativ til ei slik samling og at forslagsnemnda følgjer opp, er inspirerende for alle.

På den annan side er det også godt å vise andre kva vi kan. Tunnelbørsta er vårt produkt, og dette trur eg har mykje å seie for samhaldet vårt på stasjonen. Utviklinga av børsta gjekk over lang tid. Dette styrkte samhaldet, og nettopp det har kanskje meir å seie enn utviklingskostnadene. Den snøballeffekten tunnelbørsten vår tydeleg har fått, trur eg ingen av oss kunne tenkje seg på førehand. Så mi oppfordring til alle er; bruk kreativiteten og den oppfinnsomheten som ligg latent i kvar av oss, seier Per Brandli.

Kolbjørn Engen, leiaren i forslagsnemnda, følgjer opp uttalen til Per Brandli når han seier at:

- Så langt har denne samlinga vore både interessant og nyttig. Det går føre seg ei utvikling av utstyr og metodar i fylka, som i mange høve kan vere ukjent på andre sida av fylkesgrensa. Det positive med denne samlinga, er at dei som driv med tunnelvaskinga har fått eit forum kor dei kan kome saman for å bli kjende med kvarandre, med utstyret og metodane som vert brukte. At også ansvarlege i Vegdirektoratet er med, er ikkje minst nyttig.

Kva kom så ut av dagane på Åndalsnes?

Ikkje minst vart mange forskjellige system, metodar, løysingar og utstyr presenterte. Samlinga var òg ein idédugnad og ikkje minst kon-



taktskapande. Representantane frå Sør-Trøndelag sa det så klart at;

- Vi må i større omfang vere villige til å trakke over eigen dørstokk for å sjå om andre har betre løysingar eller for å sjå om vi kan utvikle og samarbeide om ei løysing fleire enn eit fylke kan bruke. Kan denne samlinga vere eit steg på vegen til at vi får ein einsarta metode og utstyr for tunnelvasking, og slik utnytte ressursane betre og samstundes få ned kostnadene, har dette vore ei nyttig samling.

- Vestfold er eit nytt tunnelfylke. Vi er her for å lytte, lære og suga til oss kunnskap. Mange utfordringar står framfor oss, men det står og klårt for oss at utfordringane og løysingane meistarar vi best i fellesskap, var konklusjonen frå Vestfold sine utsendingar.

Dei svenske utsendingane var ikkje snaue då dei skulle oppsummere samlinga.

- Samarbeid over landegrensene er både viktige og nyttige. Vi ser det som ein stor fordel å kome til Noreg for å lære.

Ein betre attest er det vel vanskeleg å få - og kanskje den beste oppfordringa om at alle tilsette bruker oppfinnsomheten og kreativiteten sin.



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

1 Prosjektleder Einar Drugli sa seg godt nøgd med oppslutninga om ny vegløyning Blindheim-Breivika. 2 Det er viktig å synleggjere seg i ei slik forsamling, noko Palmar Hurlen her bidreg sterkt med. 3 God kontakt med dei yngste vegbrukarane kan vere ein viktig del i det haldningsskapande trafikktryggingarbeidet. 4 Terje Lindstad (t.v.) kunne konstatere at det var mange spørsmål rundt planlegginga og framdrifta av dei to utbyggingsprosjekta på Sunnmøre. 5 6 Publikum slutta godt opp om standen til Statens vegvesen. Mange tok målbevisst kontakt medan andre stoppa opp og kasta nysgjerrige blick på plakatane.

Stor interesse for Vegvesenet



Saman med om lag 150 andre større eller mindre utstillarar, fant Statens vegvesen Møre og Romsdal vegen til Ålesund og den nye Sunnmørshallen. Høvet – jo, for å synleggjere oss og profilere etaten på Sunnmørsmessa som vart arrangert 17.-20. september 1998. Det er første gong vi er med på ei messe av denne storleik og karakter, og publikum slutta godt opp om Vegvesenet sin stand.

Tekst og foto: Reidun Nordli

Det er mykje vi kunne presentert på ei slik messe, så utruleg mange forskjellige arbeidsoppgåver vi utfører, så mange delar av samfunnet vi grip inn i. Det er nettopp det moldekunstnaren Arne Nøst prøver å synleggjere med sin illustrasjon «vegVesenet». Når ein skal framstille ein så mangfaldig etat for publikum, må ein gjere eit utval. Det vi stod att med denne gongen var ein presentasjon av organisasjonen vår, kor i fylket vi held til, kva for yrkesgrupper og arbeidsoppgåver vi har, ein presentasjon av lærlingeordninga, kva for oppgåver trafikkstasjonane har og kva for tenester dei yter til publikum. Vidare vart dei to store utbyggingsprosjekta på Sunnmøre, Blindheim-Breivika og

Eiksundsambandet presentert og på pc'ar kunne dei interesserte studere overvakinga frå Stordalstunnelen og Vegvesenet sine heimesider på internett. Mange var opptekne av kva Statens vegvesen gjer og kva for tenester vi kan hjelpe dei med. – Er det hos Statens vegvesen ein kan ta førarkort og få utført kontrollar på bilen, var av dei mange spørsmåla som vart retta til funksjonæra frå Ålesund trafikkstasjon. Det at tidlegare Biltilsynet og Statens vegvesen er ein og samme etat var det nok mange som ikkje hadde fått med seg. Ungdommane var naturleg nok mest opptekne av reglane for øvelseskjøring, forskrifter for føraropplæring og omregistrering av køyretøy. Vordande foreldre ville

gjærne vete meir om sikring av barn i bil, medan dei heilt yngste helst ville smake litt kjeks eller sjokolade og kanskje få ein refleks til dei mørke haustkveldane. Det som kanskje var mest gledeleg var at såpass mange viste interesse for lærlingeordninga og kva for yrkesutdanning vi kan vere med på å gje dei i Vegvesenet. Det har tidvis vore vanskeleg å få lærlingar i dei faga etaten treng framover. At folk er opptekne av veg og samferdsel er tydeleg, det var mange som slo av ein prat for å løyse små og store «vegproblem». Våre naboar langs vegen var nysgjerrig på planane og framdrifta for utbyggingsprosjekta, karta og bileta vart nøye studert og spørsmåla var mange til prosjektleingane. Utstillingsmateriale, som vart laga i samarbeid med Grafia Reklamebyrå og kunstnaren Arne Nøst, vil bli brukt til andre arrangement og i vår vidare profilering av etaten. Er det nokon som skal halde eit foredrag eller ønskjer å bruke delar av materiale for å marknadsføre etaten, ta gjerne kontakt med informasjonstenesta på vegkontoret.

Miljøbevisst IT-seksjon

Nyleg la over 6 tonn edb-utstyr ut på si siste reis. – Dette er fleire generasjonar edb-utstyr som har vore skaffa i perioden frå tidleg

på 80-talet til 1992, fortel leiar på IT-seksjonen Harald Oterhals. Det meste er frå den tida vi brukte Norsk Data-utstyr, men fleire gamle PC'ar er og kome med på lasset. Det vart til saman levert 6 153 kg gammalt edb-utstyr som har vore i bruk over heile fylket. Medrekna transport-utgifter kosta dette miljøtiltaket om lag 50 000 kroner.

– Sjølvsaugt burde vi kvitta oss med det meste av gammalt utstyr for lenge sidan, men det er godt å vite at det no vert gjort på ein miljømessig forsvarleg måte. Sendinga går til eit firma på Østlandet som er offentleg godkjent for å motta denne typen utstyr. Det er først i dei siste 1-2 åra at slike offisielle mottaksstader er etablert, avsluttar han.

(Reidun Nordli – foto: Ove Hanken)



Større ferjekai på Sølsnes

På Sølsnes er det for tida stor aktivitet, bru-/kaiseksjonen på produksjonsavdelinga er i full gang med ombygging av ferjekaien. –Den nye ferjekaien vil bli 9 meter brei og 18 meter lang, noko som både er breiare og lenger enn den gamle kaien, fortel leiar på bru-/kaiseksjonen Sigmund Lønset. Ombygginga skjer mellom anna for å gjere ombord- og ilandkøyringa lettare, og med tanke på framtida vil kaien no vere tilpassa større ferjer, fortset han. Arbeidet vil vere ferdig i månadsskiftet oktober/november og er kostnadsrekna til om lag 4 mill. kroner.

(Reidun Nordli – foto: Anders Moen)

Oase-midlar, stipend og likestillingsstønad

Vegdirektoratet har som tidlegare år gått ut med desse tre tiltaka som kan auke den enkelte sin kompetanse.

Oase-midlar er midlar som går til finansiering av studieopphald, innan- eller utanlands, eller til dekning av utgifter i samband med utplassering i eit arbeidsforhold utanfor etaten.

Stipend kan ein søkje for å kvalifisere seg inn- anfor desse fagområda:

- Utarbeiding av overordna transportplan
- Trafikktryggleik
- Kollektivtrafikk
- Miljøopplæring
- Avtalar og økonomistyring
- Leiarutvikling
- Utvikling av personalpolitikk
- Bättre planarbeid og personalpolitikk
- IT-satsing: Office 98 og SVEIS 2001
- År 2000 problematikken

For begge ordningane er søknadsfristen slik at vi må ha fått søknadene på vegkontoret innan 1. november. Dette for at vi kan foreta ei evt. intern prioritering før det blir innsendt til Vegdirektoratet. Du må nytte eit spesielt søknads-skjema som du får ved å kontakte undertekteikna.

Likestillingsstønad

Til dette føremålet har etaten avsett kr 800 000,-. Vi siterer frå rundskrivet: «Stønaden skal primært gå til fleirårig planmessig kompetansegivande utdanning for kvinner med lav utdanning og lang ansiennitet, men kortare utdanning kan fortsatt være aktuell i dei tilfelle kor dette vurderes mest hensiktsmessig. Det er ein forutsetning at den utdanning som blir valt er i overensstemmelse med etaten sitt behov.»

Søknadsfristen er her 1. januar 1999. Også her må ein nytte søknadsskjema som ein får på personalseksjonen. Meldinga er sendt til alle veg- og trafikkstasjonar, personalseksjonen kan òg gje ytterlegare opplysningar. (Johan Sudmann)

På befarung

Mandag 6. juni var byggeutvalget på befarung ved utbyggingsavdelingens anleggskontor i Spjelkavika. Byggeutvalget som er et underutvalg av arbeidsmiljøutvalget (AMU) består av hovedverneombud Karl Ekroll, hovedtilitsmann Tore Andersen og verneleder Knut Stokkeland som også er utvalgets sekretær. Utvalget var fornøyd med bygget som inneholder kontorer, laboratorium og spesialrom.

(Tore Andersen - foto: Karl Ekroll)



Tore Andersen (t.v.), Knut Stokkeland og Einar Drugli.

«Langs hver en veg»

I år gikk velferdsturen til Loen, 18. og 19. september.

I nydelig vær startet vi fra Molde ferjekai tidlig fredag morgen.

Vi fikk både se og oppleve mye fint langs veien. Bl.a. det nyåpne anlegget på Vestnes der Anne Trine Hoel orienterte. Neste stopp var Stordalstunnelen, der Leif Husby møtte oss, og gav en god orientering om tunnelen.

Da vi kom frem til Loen, gikk turen videre til Lovatnet, der vi tok båten innover. Vi ble guidet av Svanhild Tenden som selv hadde opplevd raset som gikk der i 1936. Det var en sterk opplevelse.

Etterpå gikk turen inn til Kjenndalsbreen. En flott og opplevelsesrik tur.

Om kvelden hadde vi det kjekt med mye god mat på Loenfjord Hotell, og etterpå var det dans.

Lørdagen kjørte vi om Volda, og Rolf Arne Hamre som var med på turen, viste oss anlegget Volda-Greivneset som er under utbygging.

Jeg vil takke Anne Trine, Leif og Rolf Arne for at de stilte opp.

(Tekst: Irene Bolsø Foto: Irene Bolsø/Terje Lindstad/Anne Trine Hoel)





Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6400 Molde



www.vegvesen.no/moreogromsdal