



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

veg og virke

Nr. 4 – 1999/27. årgang

Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad



Vegdirektoratets Bibliotek

bnr: 16654

0000166543140



Effektiv etat s. 9–18

Veg og Virke – blant de 10 beste



En helt vanlig tirsdag i november kom det et meget hyggelig brev inn i redaksjonen. Brevet fortalte at Veg og Virke hadde fått 9+ av 10 oppnåelige poeng i konkurransen om årets bedriftsavis 1999. Det er Informasjonsforeningen som årlig inviterer landets bedriftsaviser til kåringen av beste Internavis og Eksternavis.

Vi er med i «Ti På Topp» i internklassen sammen med: Avissens - ISS Norge AS, BKK-Nytt - Bergenshalvøens Kraftselskap AS, Kjøreveien - Jernbaneverket, Kontant - Gjensidige Nor, Sivilt beredskap - Direktoratet for sivilt beredskap, U&P Bulletin - HydroU&P Drift - Bergen, Vingehjulet - NSB, Åpen linje - Telenor og Tidssignalet - NRK, som også ble kåret til årets vinner.

Juryens evaluering av Veg og Virke:

– Dette er et blad som «lever», som «tar pulsen» på virksomheten og kanskje også bidrar til å gi stolthet hos de ansatte. Det er fine førstesider, gode andre og tredjesider og spalten «i farta» er bra. Juryen mener temareportasjene er gode og vil gi et ekstra pluss til bildene. Layouten er funksjonell og presentasjonen av et så vanskelig stoffområde som nye vegprosjekter smaker av meget god journalistikk. Redaksjonen er ikke redd for å dra ut i «felten», noe som fører til spennende møter mellom natur og mennesker. Nr 3 virker mer gjennomført og gjennomarbeidet enn nr 1, og kanskje burde bladet ha en personlispalte, selv om vi som leser møter mange mennesker.

I sin generelle kommentar nevner juryen at den for andre året på rad kan registrere «kvantesprang» når det gjelder kvalitetsforbedring. Det gledelige var at det i år var svært mange produkter som sloss om å bli vinnere. Juryen er imponert over den redaksjonelle kvaliteten på produktene, som ofte reflekterer en vilje til å gjennomføre en helhetlig ide.

Redaksjonen vil takke alle som har bidratt til at bladet vårt har oppnådd denne flotte plasseringen. Og vi håper på mange entusiastiske bidragsytere i framtiden også. Vi skal ikke bare forsvare dette, men prøve å bli enda bedre. (Reidun Øverland)



Gutt på tur

Bjørn Andersen ved trafikkavdelinga på vegkontoret har fått ett års permisjon for å ta et vikariat i Vegdirektoratet. I den anledning ønsker bedriftsidrettslaget, og spesielt skytegruppa, å vise Bjørn litt oppmerksomhet ved å overrekke en «Gutta på tur»-kniv. Bjørn har vært primus motor i skytegruppa de siste årene. Vi ønsker Bjørn lykke til med jobben i Oslo, og velkommen tilbake til skyttermiljøet. (Arvid Bøe)

Sveisefagmann

På bildet ser vi Svein Gunder Gammelsæter som finpusser sveiseteknikken før fagprøven. Etter endt fagprøve skal han avtjene førstegangstjeneste i militæret. Han forteller at han godt kan tenke seg å fortsette i Statens vegvesen når han har «dimmet». Svein Gunder tok forøvrig fagbrevet i sveisefaget i september. (Tore Andersen)



Smart løsning

Kombinert ferist og spyleanlegg for biler. Smart! Bildet er forøvrig fra Eidsdal. (Leif Husby)



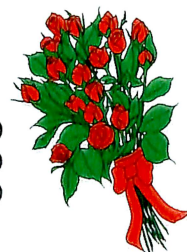
Vi gratulerer!

50 år

| | |
|---------------------------|---------------|
| Elsa Ulvenes, Ørsta | 8. des. 1999 |
| Helge Antonsen, Skåla | 11. des. 1999 |
| Kari Anne Grebstad, Molde | 15. des. 1999 |

60 år

| | |
|------------------------|---------------|
| Erling Pilskog, Ørsta | 3. des. 1999 |
| Ottar Brudeseth, Molde | 22. des. 1999 |





Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 4 - 1999 / 27. årgang

Utgitt av:

Statens vegvesen Møre og Romsdal
Fylkeshuset, 6404 Molde
Tlf. 71 25 80 00
www.vegvesen.no/moreogromsdal

Redaksjonen:

Wiggo Kanck – redaktør,
Reidun Øverland

Redaksjonsutval:

Jonny Eikrem, Anders S. Moen,
Oddbjørn Pladsen, Hermund
Vebeestad, 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: Effektivisering – illustrert
av Einar Rødseth, Molde produksjons-
område. Foto: Per Tormod Nilsen.

Baksida: Gjemnessundbrua, riksveg
70/E39. Foto: Per Tormod Nilsen,

Layout: Reidun Øverland, EKH trykk
Sats og trykk: EKH trykk, Molde
Opplag: 1900

Deadline for neste nummer:
1. februar 2000.

Av innhaldet

| | |
|-------------------------------|-------|
| «Veien er målet» | 4–5 |
| 2000 års førebuingane | 8 |
| Effektivisering og omstilling | 9–18 |
| Gjennomslag i | |
| Øksendalstunnelen | 20–21 |
| Forslagsnemnda | 22–23 |
| Rassikring i Trollstigen | 26–27 |



riv bommane

Den 26. juni 1999 fekk eg årets mest spennande arbeidsoppgåve frå Statsråd Dag Jostein Fjærvoll. Statsråden sa: «Da gir jeg vegsjefen i Møre og Romsdal følgende arbeidsordre – fjern bommen.»

Nokre minutt seinare hang bombua i kroken på krana, på veg til vårt lokale vegmuseum. Ein epoke var avslutta for Atlanterhavsvegen. Ein ny og bomfri epoke kunne begynne.

Symbolisk betyr denne arbeidsordren mykje. Den gir grunnlag for mange refleksjonar:

- Gjennom spleiselag og pågangsmot får vi nye og viktige samferdselsprosjekt nedbetalt etter få år.
- Gjennom praktisk samarbeid på tvers mellom transportetatane, kan det utviklast betre løysing for transportbrukarane. Arbeidet omkring Nasjonal transportplan saman med Jernbaneverket, Luftfartsverket og Kystverket har vist dette.
- Gjennom fjerning av kunstige grenser mellom områda og forpliktande ressursutnytting over fylkesgrensene, får vi eit meir effektivt vegvesen. Det gir «meir veg» og «meir trafikktenester» til skattebetalarane for mindre pengar.

Ja, sanneleg står vi overfor mange spennande utfordringar i tida framover dersom «bommane blir rivne».

Med det vil eg ønskje alle takk for eit flott år, fylt av svært mange gode minne!



Helsing
Karl Melby
Karl Melby

I Vistdalen er kunstnaren Hagbart Solløs godt i gang med minnesmerket som på seinsommaren neste år skal avdukast på toppen av Trollstigen. Minnesmerket, som er delt i 16 blokker, skal fortelje om tradisjon og byggjekunst. Dei polerte hjørna er parablør som dreg parallellar til linjeføringane i veglina. Tilverkinga av sjølve monumentet vil etterlate spor som fortel om «mykje slit og mange tankar».

Kunstnaren Hagbart Solløs trivst godt hos Visdalitt Steinindustri.



Det ferdige minnesmerket vil få ei meir dramatisk avslutning enn det modellen som Egil Nerland (t.v.) og Hagbart Solløs her syner oss.

Under på forrige side: For å få fram den rette kontrasten til flatene som skal polerast, brukar Hagbart Solløs hammar og meisel, før han avsluttar strukturen med prikkhogging (under).

«Veien er målet» – ein heider til vegarbeidaren

Tekst og foto: Reidun Øverland

– Intensjonen er å skape eit reint og enkelt uttrykk som i form og innhald syner ærefrykt for dei som i åra 1916 til 1936 bygde Trollstigvegen. Dei stramme linene i monumentet skal vere ein kontrast, samstundes som dei tek opp topografi- en og kreftene i desse dramatiske omgivnadene, seier Hagbart Solløs. Han fortel vidare at modellen han no jobbar ut ifrå er endra litt i høve til den opphavslege. For å få eit meir «løft» i skulpturen er det smaleste punktet heva til over midten.

– Det å få til den rette vridinga og spennet i skulpturen, slik at den ikkje verkar statisk, er nok den største utfordringa. Vridinga vil gjere at folk får lyst til å gå rundt monumentet, i tillegg skaper den større dynamikk i skulpturen. Avslutninga skal gi assosiasjonar til det majestetiske – kongekrona. Og då tenkjer eg både på Kong Haakon VII som opna vegen i 1936 og dei storslåtte omgivnadene med fjell som Kongen, Dronninga og Bispen, held Hagbart Solløs fram.

Monumentet vert laga i svart gabbro, som er ein sterk vulkansk bergart. Den er seig å arbeide med og gir mykje motstand, noko som kunstnaren meiner er ei ekstra utfordring. Gabbro har mange spennande kontrastar, frå det grå råmaterialet til grøn/svart når det er polert. I tillegg er bergarten så godt



som vedlikehaldsfri og er resistent mot forvitring og erosjon. Dei drivverdige førekomstane av gabbro finst nettopp her i Vistdalen, kor den i generasjonar har vore teken ut av brotet til Vistdalitt Steinindustri. Det er også funne mindre førekomstar av gabbro i området rundt Trollstigen og i fjella på andre sida av Romsdalen. Så ein kan godt seie at monumentet vert bygd i lokal stein, noko som også var eit viktig moment for kunstnaren.

– Det å ha vore med på heile prosessen, frå henting av materiale i

steinbrotet til ferdig skulptur, gir ei god kjensle. Ein set da på ein måte fingeravtrykket sitt på monumentet, seier Hagbart Solløs. I brotet vert steinblokkene sprengt ut ved hjelp av krut og lunte. Hadde ein brukt dynamitt, ville materialet blitt knust. Inne i produksjonshallen vert blokkene grovskåre med sirkelsag, før kunstnaren går laus på steinen med diamantsag for å komme inn i «materien».

– Når alle dei 16 blokkene nøye er tilpassa kvarandre, startar det verkeleg tidkrevjande arbeidet –



poleringa. For å oppnå den rette glansen, vert flatene polerte med diamantslipar, og det vert nytta i alt 10 skiver med forskjellige korningar. Heilt til slutt vert skulpturen polert med tinnaske for å få fram den karakteristiske høgglansa grøn/svarte overflata. Det er nettopp det som er spennande med gabbroen, kontrasten mellom det rå materialet og den polerte overflata, seier han.

Utpå sommaren vert minnesmerket frakta i delar opp til toppen av Trollstigen kor det vil bli sett saman med boltar og lim. Ferdig montert vil monumentet vere 5 meter høgt og vege nærare 20 tonn. For å komme over flomnivået og samstundes heve monumentet reint visuelt, skal det plasserast på ein to meter høg sokkel. På toppen av denne 100 kvadratmeter store sokkelen skal det brukast 6–7 cm tjukke heller av gabbro, medan det på sidene skal vekse opp naturleg vegetasjon.

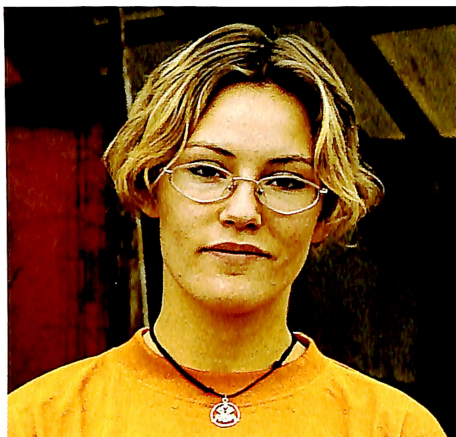
Hagbart Solløs rosar eigaren av Visdalitt Steinindustri, Egil Nerland, for den velvilje og optimisme han syner. Utan hans hjelp hadde ikkje dette gått. Her kan eg bruke det utstyret eg treng, og betre atelier kan ein ikkje få.

Første gongen dei to samarbeidde var i 1996 då kunstnaren var engasjert av Sunndal kommune til utsmykking av plassen framfor rådhuset. Hagbart Solløs er også

engasjert av Sunndal kommune til utsmykking på Øksendalsøra. Det er ein skulptur som skal stå ferdig når Øksendalstunnelen vert teken i bruk neste år. Denne utsmykkinga er den siste av til saman fem utsmykkingsoppdrag på tettstader i kommunen. Dei andre er på Gjora, Grøa, Ålvundeid og Ålvundfjord.

Hagbart Solløs vann, som kanskje mange veit, kunstnarkonkurransen «Minnesmerke på Trollstigen» med monumentet «Veien er målet». Dei tre andre inviterte kunstnarane var Peder Istad, Britt B. Sorte og Kjersti Wexelsen Goksøy. Det er ikkje første gongen Hagbart Solløs går seirande ut av tilsvarande konkurransar. Han har fått ei rekkje prisar og utmerkingar. I tillegg har han hatt utsmykkingsoppdrag og utstillingar i fleire land i Europa. Han har sin formelle bakgrunn frå til saman 8 års studier ved Statens Håndverks- og Kunstindustriskole og Statens Kunstakademi i Oslo. Interessen for stein som uttryksform fekk han då han etter studiane reiste i Michelangelo sine fotspor i Toscana i Italia. Etter å ha nytta marmor som materiale der, var det heilt naturleg å gå over til norsk stein då han kom attende til Noreg.

Annie trivst blant karane på Langøybrua



No har vi endeleg fått ei jente som lærling i betongfaget. Jenta heiter Annie Jensen, er 19 år og kjem frå Åndalsnes. Ho starta læretida si i Statens vegvesen i juni, og har til no arbeidd på Langøybrua.

– Eg trivst veldig godt med arbeidet her. Det at vi har ein fin tone med humor i kvardagen, synest eg

er viktig, seier Annie Jensen. Ho fortel vidare at det ikkje er noko problem å vere jente i eit mannsdominert miljø, snarare tvert i mot. Men legg fort til at ho verken får – eller ønskjer – nokon særbehandling, og gjer det same arbeidet som dei andre.

– Det var nok litt tilfeldig at eg valte denne yrkesretninga. Eg starta først med allmennfagleg studieretning, men «hoppa» av fordi eg ville arbeide med noko som var meir praktisk retta. Etter to år ved Romsdal vidaregåande skole, byggfag grunnkurs og VK1 betongfag, fekk eg to års lærekontrakt i Vegvesenet. Så langt er forventningane mine innfridd, og eg trur eg vil fortsette i dette yrket, seier ho.

Anleggsleiar på Langøybrua, Jan Kåre Haaheim, fortel at han og dei andre kollegaene hennar er imponert over arbeidet ho gjer og den

innsatsviljen ho syner. – Annie er ei positiv jente som glir godt inn i miljøet, meiner han.

Men Annie Jensen er ikkje den einaste lærlingen i betongfaget ute på Langøybrua. Den andre heiter Bjørn Øien og kjem frå Tomrefjord. Han er «veteranen» av dei to, og starta læretida si i august 1998.

– Eg har den same teoretiske bakgrunnen som Annie, byggfag grunnkurs og VK1 betongfag. Arbeidet i Vegvesenet har vore variert og eg trivst godt. Før eg kom hit har eg vore med å byggje to bruer i Volda og arbeidd med ferjekaien på Sulasundet, fortel Bjørn Øien. (Reidun Øverland)



Trivelegare i Hareid



Trafikkavviklinga i Hareid sentrum fungerer ikkje slik køyrande og gåande ønskjer. Dei vanskelege trafikktilhøva er i stor grad knytt til trafikken til og frå ferja. For å kunne løyse konflikten mellom ferjetrafikken, anna trafikk og sentrumslivet, er det i planen for endring av trafikksystemet lagt til rette for at Hareid sentrum igjen skal verte ein triveleg møtestad.

Anleggsarbeidet til 31 millionar kroner, kom i gang i haust. Prosjektet som femner om miljøtunnel, omlegging av eksisterande riksveg, nye kryssløysingar, grøntareal, torg, busshaldeplass og nytt terminalbygg vert ferdig i juni 2001. Terminalbygget for ferje og hurtigbåt inngår ikkje som ein del av prosjektet. (Wiggo Kanck - foto: Per Tormod Nilsen)

... og snart kan du kjøre over nybrua

I begynnelsen av desember vart den siste av i alt 13 seksjonar støypt på den 243 meter lange Langøybrua. I tida fram til det vert sett trafikk på brua, skal mellom anna rekkverk setjast opp.

– Går alt som planlagt kan den første bilen kjøre over den nye Langøybrua i løpet av januar 2000. Men allereie 21. desember vil det vere ein enkel markering på Langøya, der dei som har arbeidd på brua vil få servert ein skikkeleg frokost, seier prosjektleiar Per Åge Brevik. Han fortel vidare at ein no håper det vert tørt og mildver framover, slik at ein del av asfalteringa på dei tilstøytande vegane kan utførast i år. Legging av vass-tett membran på brua og det siste asfaltdekket vert gjort til våren. Den offisielle opninga av Langøybrua vil skje i månadsskiftet januar/februar 2000. Då er det, som seg hør og bør, venta stor folkefest på Langøya. (Reidun Øverland)





Halve Langveien i ny drakt

Kaffelaget og delopninga av Langveien i Kristiansund var ikkje over før arbeidet på andre etappe starta opp. Opprustinga av Kristiansund sin hovudgate, med trafikktryggleik og framkomst som dei primære oppgåvene, har gått føre seg i heile haust. Og som lova vart arbeidet avslutta fredag 19. november – samme dag som handelsnæringa opna julegata i byen. Det fører til at Langveien er open for trafikk fram til mars neste år, da arbeidet vert teken opp på nytt. Men, noko mindre arbeid står att å gjere. Dei siste trafikklysane på strekinga var ikkje montert, samstundes som noko mindre asfaltarbeid sto att. I løpet av november skulle Langveien vere klar. Sjølv om det vert utført noko mindre arbeid i vinter, vil ikkje dette vere til hinder for trafikken. Innan midtsommar 2000 skal Langveien, frå Kongens Plass til Vestervegen, vere køyreklar. (Wiggo Kanck)



Ny innfartsveg til Ålesund

Endeleg, arbeidet på ny innfartsveg til Ålesund er i gang. I denne omgang er det ny vegløyning for E39 mellom Blindheim og Breivika som det vert arbeidd på. Prosjektleiar Oddbjørn Pladsen fortel at vegprosjektet har ei kostnadsramme på 323 mill. 1999-kroner.

– Parsellen skal avløyse eksisterande veg som mellom anna går gjennom Spjelkavik sentrum. Det ligg mange utfordringar og ventar på oss, men desse løyser nok vi som har fått i oppgåve å betre trafikkforhaldene her. Parsellen på i alt 4,8 km veg (E39/Rv60) med tilleggsvegar, nye kryssløyningar, miljøtunnel, miljøgate og fleire bruer er planlagt ferdig i 2002, fortel Oddbjørn Pladsen. (Wiggo Kanck – foto: Per Tormod Nilsen)

Erstatning etter minibankran

Dette kan virke nokså usannsynlig, men ble ikke desto mindre resultatet i en nylig avsagt høyesterettsdom. Bakgrunnen var denne:

En tidlig novembermorgen i 1994 ble minibanksafen til en sparebank i østlandsområdet stjålet. Tyvene hadde på forhånd stjålet en hjullaster som tilhørte Statens vegvesen. Hjullasteren ble brukt som rambukk. Safen ble fraktet bort med hjullasteren, og så med et annet kjøretøy. Tyvene lykkes ikke å åpne safen, men den var påført skader for ca. kr. 200 000,-. I tillegg var bankbygningen skadet for ca. kr. 100 000,-.

Banken fikk skadene dekket av sine forsikringselskap, som på sin side fremmet regresskrav mot Statens vegvesen under henvisning til reglene i Bilansvarsloven. Vegvesenet aksepterte ikke dette og saken kom opp for retten. I herredsretten tapte vegvesenet, men ble senere frifunnet av lagmannsretten etter at saken var anket dit. Saken er nå endelig avgjort i Høyesterett og resultatet ble at Vegvesenet måtte erstatte skadene på bankbygningen og minibanksafen fullt ut.

Etter § 4 i Bilansvarsloven er det forsikringselskap der en motorvogn er ansvarsforsikret, erstatningsansvarlig for skader som motorvognen forårsaker. Ansvar er objektivt, dvs. uavhengig av om noen er skyld i skaden.

I prinsippet skal alle motorvogner være ansvarsforsikret. Staten er imidlertid fritatt for denne plikten, noe bl.a. Statens vegvesen har benyttet seg av. Vegvesenet har derfor de samme forpliktelser som et ordinært ansvarsforsikringselskap. Erstatningsansvar kan derfor, som i denne saken, oppstå selv om ingen i Vegvesenet har hatt noe med skaden å gjøre eller har hatt muligheter for å forhindre den.

Moral: Husk å sikre Vegvesenets motorvogner best mulig mot tyveri. Dersom de skulle komme i urette hender, kan de økonomiske konsekvenser bli store og uforutsigbare for etaten. (Torbjørn Hauso - illustrasjonsfoto: Wiggo Kanck)



Statens vegvesen
Møre og Romsdal
6400 Molde.

Att.: Vegsjef Karl Melby

TAKK FOR OPPRUSTING AV FYLKESVEI 101 MO - OVERØYE.

På vegne av Stordal kommune og alle brukerne av fylkesvei 101 Mo - Overøye, vil jeg takke for opprusting og fast dekkelegging av denne veien.

Dette er noe vi har kjempet for og sett frem til igjennom mange år. Det arbeidet som er gjort vil ha stor betydning både for bosetning, næringsutvikling og rekreasjon.

Vi takker derfor Statens vegvesen for godt utført arbeid, og vi ber om at takken blir videreført til alle som har vært med i dette arbeidet.

Stordal, 01.09.99.

Med hilsen
Ola Bratland
Ordfører





Førebuinga til år 2000

År 2000-problemet er eit dato-/tidsproblem, men gjeld ikkje berre overgangen nyttårsnatta. Mange system har ei internklokke som ofte ikkje vert nytta av oss, men som kan gå feil. Sjansen for feil er større i ein viss periode før og etter årsskiftet.

Tekst: Ivar Hol

Foto: Per Tormod Nilsen

Det overordna for år 2000 arbeidet i Vegvesenet må vere at vegnettet – til ei kvar tid – er farbart for trafikantane. I vårt fylke er tunnelane og ferjekaiene svært viktig. Sjølv om leverandøren av PLS (programmerbar logisk styring) melder at desse skal greie overgangen til år 2000, har vi funne det rett å teste dei undersjøiske tunnelane, Innfjordtunnelen og Måndalstunnelen (dvs. simulert år 2000 på klokkefunksjonen i PLS). Testen viser at desse er år 2000-sikker. PLS i ferjekaiene inneheld ikkje klokkefunksjonen og skulle derfor vere år 2000-sikker.

Det er og ein del andre element

på/i vegnettet som har klokke funksjon i PLS. Leverandøren har imidlertid svara at desse skal vere år 2000-sikker. Vi har funne rett å stole på leverandøren i desse tilfella.

Straumleverandørane er tilskrivne og gitt ei (relativt generell) vurdering av risikoen for bortfall av straum. I fall straumen vert borte skal følgjande testast på førehand:

- Test av at ferjekaibrua kan hevast/senkast med straum frå ferja. (Eige brev frå vegkontoret til MRF.)
- Test av at pumper, vifter og lys i dei undersjøiske tunnelane kan drivast ved hjelp av straum frå mobile/stasjonære aggregat. Dette må gjerast innan 10 desember 1999.

Avdelingsleiar møtet har slutta seg til at «vinterberedskapen» i produksjon også tek seg av beredskapen kring år 2000-problematikken. Det er her viktig å presisere at år 2000-skiftet ikkje fører til problem som elles ikkje kunne oppstå på vegnettet. År 2000-skiftet gjer berre at sjansane for at noko skal hende aukar.

Dersom det vert nødvendig vil vi innføre ei form for beredskap på elektroseksjonen kring tusenårsskiftet.

Dersom lyset vert borte i dei undersjøiske tunnelane, skal vi skilte (redusere) fartsgrensa til 60 km/t.



Godt utgangspunkt

Møre og Romsdal ligg samanlikna med andre fylke godt an i effektiviseringsprosessen

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Per Tormod Nilsen

– Vi har eit godt utgangspunkt for å nå dei mål som er sett. Vi greier å gjennomføre stort sett alt vi gjer profesjonelt og innanfor dei kostnadsrammene som er sett. Det gjer at Statens vegvesen er vel anset i Møre og Romsdal. Folk legg merke til slikt. Eg ser ingen grunn til at vi ikkje skal klare dei måla som er sett til oss i effektivisering- og omstillingsprosjektet.

Dette sa vegsjef Karl Melby da han møtte eit 30-talls leiingar på forskjellige nivå i produksjonsavdelinga i Molde nyleg. Det er Stortingsmelding 41 og møtebøkene frå omorganiseringa som pålegg oss gjere etaten enda meir effektiv og konkurransedyktig. Gjennomføringa av effektiviseringstiltaka vert sett i verk frå og med budsjettåret 1.1. 2000.

Dei siste månadene har det gått føre seg eit hektisk og tidkrevjande arbeid innan dei fire avdelingane. Avdelingane sine forslag for å nå effektiviseringskravet, ble lagt fram og drøfta med tenestemannsorganisasjonane 26. november. Dei blei godtatt utan store merknader. Forslaga skal behandlast ferdig i Vegdirektoratet innan 15. desember og i god tid før julehøgtida sett inn og stemninga senkar seg over kvar av oss. Dei føreslåtte tiltaka tek sikte på å føre til ein effektivisering på mellom 15 og 20% av arbeidsoppgåvene som vert utført av Statens vegvesen sin eigen organisasjon.

Vegdirektøren går ut i frå at effektiviseringa skal gjennomførast innanfor ramma av naturleg avgang og turnover, noko som betyr at det i løpet av fireårsperioden 2000–2003 vil skje ein endring i den samla arbeidstokken. Med 1999 som basis inneber forslaga for Møre og Romsdal ein kraftig reduksjon i talet på årsverk. Det kan til saman dreie seg om 45,5 årsverk, fordelt med 28,5 på produksjon, 11 på trafikk, 3 på utbygging og 1,5

årsverk på administrasjon/stab. Eit utfall av dette kan vere at den enkelte vil fortsetje på same stad, eller vil halde fram på ein annan stad. Vidare kan den enkelte fortsetje etter kompetanseendring eller bli stimulert til å forlate etaten.

I brev til Vegdirektoratet skriv vegsjefen at «dersom det ikkje skjer endringar i vilkåra for å bli pensjonist (AFP-ordningar) ser det ut til at Statens vegvesen Møre og Romsdal skal greie det aller meste av årsverksreduksjonar ved naturleg avgang gitt planlagte budsjett og omsetnadsvolum».

– Samfunnet er i endring og det vert sett nye krav til alle. Vi må forhalde oss til at vi er i en verd i endring. Eg har dei beste forhåpningar til det som skal skje i framtida, seier vegsjef Karl Melby.

”Det er alltid bruk for den som kan sine ting.”

Administrasjonsavdelingen og vegsjefens stab

Alt som før

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Per Tormod Nilsen

Basert på dagens bemanning og aldersgrenser mener arbeidsgruppa for administrasjonsavdelinga og vegsjefens stab at antall årsverk på administrasjonsavdelinga reduseres med 2, til 33 ansatte, fram til 2003. Staben vil i samme periode økes med et halvt årsverk, til 7.

”En forandring innebærer ofte flere forandringer.”

De internadministrative kostnadene knyttet til vegsjefens stab og administrasjonsavdelinga blir forutsatt redusert med 10% i forhold til 1998-kostnadene innen utgangen av 2003. Innsparingen er foreslått fordelt gjennom 5% lokal effektivisering, 3% ved gjennomgang av sentrale effektiviseringstiltak og 2% ved gjennomføring av spesialiseringstiltak. Dette gir en innsparing på 1,8 millioner. En tredjedel, eller 600 000 kroner, skal spares inn i løpet av 2000.

Det vil trolig være det mest synlige resultatet av effektiviseringa for administrasjonsavdelinga og vegsjefens stab.

I føringsnotatet viser arbeidsgruppa videre til evalueringsrapporten av omorganiseringa i 1995. Rapporten konkluderer med at det ikke er behov for formelle organisasjonsendringer ved administrasjonsavdelinga eller staben.

Noe kan imidlertid skje. En konkret tanke, som ikke er nedfelt som forslag, er å endre noe på seksjonsinndelinga. Å endre juridisk enhet til seksjon, er det nærmeste arbeidsgruppa kommer et konkret forslag. Forutsetninga er at det tall-

messige kravet (antall hoder pr. seksjon) blir endret. Dersom det blir opprettet en juridisk seksjon, bør det i framtida ikke være stab under administrasjonssjefen.

Av andre organisasjonstilpasninger pekes det på at en samling av HMS-kompetansen vil øke effektiviteten, og at samling av alt HMS-arbeid i vegsjefens stab vil være riktig. I føringsnotatet blir det og

Det blir videre pekt på behovet for en klarere grensegang mellom innkjøpsfunksjonen ved produksjonsavdelinga og administrasjonsavdelinga.



åpnet for å knytte «lønn» opp mot personalseksjonen og slik få en ren økonomiseksjon. Overføringer av økonomi og regnskapsoppgaver fra andre avdelinger til økonomiseksjonen krever overføring av personale. Det gir en større og mer fleksibel seksjon. En mulig større økonomiseksjon vil åpne for at ny gjennomgang av organiseringa av økonomi- og personalseksjonen innen 2001.

Arbeidsgruppa peker også på at enhetene ved administrasjonsavdelinga blir små sett i forhold til andre seksjoner på vegkontoret, men peker på at tida ikke tilseier sammenslåing av seksjoner.

På administrasjonsavdelinga vil det bli gjennomført noen mindre organisasjonstilpasninger. Muligheten for å gjøre juridisk enhet til seksjon er tilstede. Ellers vil antall ansatte ved avdelinga og i vegsjefens stab være stabil.

Utbyggingsavdelinga

En seksjon mindre

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Per Tormod Nilsen

- Laboratoriet blir overført og slått saman med byggeseksjonen

Dette er i hovedsak det mest gjennomgripende forslag til endring for utbyggingsavdelinga. Konsekvensen av dette forslaget, vil føre til at tallet på seksjonsledere reduseres

fra 5 til 4. Etter hvert som de forskjellige prosjektene avsluttes, reduseres følgelig også det samlede tallet ledere. I år 2003 er det regnet med at det på utbyggingsavdelinga skal være tilsammen 11 ledere. I samme tidsperiode vil 6 tilsatte slutte i avdelinga ved oppnådd aldersgrense 67 år.

Møre og Romsdal er ett av fire fylke som har anledning til å øke



Forandringene for Anni Kari Pederen, Leif Husby og resten av kollegaene på utbyggingsavdelinga ser ut til å bli små. Laboratoriet og byggeseksjonen er foreslått slått sammen til en seksjon.

%-andlene ved utløpet av 2003, men bare med 0,1%. Ut fra dette kriteriet er utgangspunktet for videre effektivisering helt marginalt. Men, som arbeidsgruppa for utbyggingsavdelinga sier i sitt notat; «at det betyr ikke at vi skal slå oss til ro med situasjonen».

– Å gjennomføre våre oppgaver med små ressurser gjør at vi stadig må jakte på bedre måter å løse oppgavene på. Vi kan ikke forsvare ytterligere reduksjon av de små fagmiljøene som er igjen. Risikoen er stor for at vi totalt sett blir ei ineffektiv avdeling og dermed også en effektiv etat, sier gruppa i sitt forslag til Vegdirektoratet.

”Steng ute det som ødelegger og ta inn det som stimulerer.”

Trafikkavdelinga

Slankes effektivt

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Per Tormod Nilsen

- Fra 4 til 2 seksjoner på vegkontoret
- Fra 4 til 2 trafikkdistrikt

Her legges det opp til en effektiv slankekur. Reduksjonen i trafikkavdelinga sine tjenestetilbud ute på stasjonene vil i løpet av andre halvår 2001 medføre fire overtallige. I løpet av perioden 1999 til 2003 vil antall årsverk bli redusert med 11, fra 101 til 90. Effektiviseringsmålet på 12 %, skal oppnås ved å ta 3% i 2000, det samme i 2001, 4% i 2002 og 2% i 2003. Det betyr i 6,4 millioner kroner spart når 2003 renner ut.

”Den som leter etter feil finner sjelden det vellykkede.”

Hvilke trafikkdistrikt som overlever, dersom forslaget om en halvering får sentral tilslutning, er ikke avgjort. I forslaget er det lagt opp til at Ørsta legges ned som eget trafikkdistrikt, og legges inn under Ålesund. Dermed er det sannsynlig at trafikkstasjonen i Ålesund blir hovedkvarter for et nytt trafikkdistrikt. At Kristiansund, Molde og Sunndalsøra blir slått sammen til ett distrikt synes også stor. Usikkerheten omkring etableringa av et framtidig hovedkvarter for nytt trafikkdistrikt nord for Moldefjorden, Molde eller Kristiansund, er stor. Klart er det at det ikke blir full virksomhet på Sunndalsøra. I likhet med Ørsta kan det bli underkontor her, med et redusert tjenestetilbud. I tillegg til Ørsta og Sunndalsøra kan altså stasjonen i Kristiansund eller Molde bli gjort

om til underkontor, som en konsekvens av at det bare kan være et hovedkvarter i et nytt trafikkdistrikt.

En følge av at stasjoner legges ned vil være at faggruppelederfunksjonen forsvinner, og at antall kontroll-løp blir redusert med tre (ett på Sunndalsøra og to i Ørsta). Resultatet blir altså en kraftig reduksjon i tallet på ledere. Mens vi i dag har 26 ledere på forskjellige

nivå i trafikkavdelinga, vil tallet være 8 når 2003 skrives.

På vegkontoret er det lagt opp til en seksjon for veg (drift og vedlikehold) og en seksjon for arealplanlegging og trafiksikkerhet. Bort med trafiksikkerhetseksjonen, trafikkavviklingsseksjonen, vegseksjonen og areal- og transportplanseksjonen!



Trafikkavdelinga halveres. To trafikkdistrikt, to seksjoner på vegkontoret, færre ansatte og 6,4 millioner kroner spart er forslaget som Vegdirektøren får på sitt bord.

Produksjonsavdelinga

Bli enda bedre

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Per Tormod Nilsen

- fra 4 til 2 produksjonsområder
- arbeiderne på verksted- og elektroseksjonen overføres områder/spesialseksjon
- planleggings- og samordningsfunksjoner samt ledelsen i verksted og elektro slås sammen i en samordningsseksjon
- administrative støttefunksjoner skal utgjøre maks. 2,6 % av total omsetning
- kostnader til bygninger skal utgjøre maks. 3 % av inntektene til drifts- og vedlikehold
- verksteddrifta skal effektiviseres med 30 % innen utgangen av 2003
- maskinkostnader og sammen-setning av maskinparken skal tilpasses 20 %-kravet
- innkjøpskostnadene skal reduseres med 15 %

Forslaget fra produksjonsgruppa er en konsekvens av kravet om 20 % kostnadseffektivisering fram mot 2003. Fokus er lagt på organisering, verkstedkostnader og bygningskostnader. Målet med tiltakene er å styrke konkurransevnen. I forslaget, til en halvering av antall produksjonsområder og færre seksjoner, er det tatt høyde for å redusere kostnaden til bygninger til 7,5 millioner årlig.

En kostnadsreduksjon på nærmere 4 millioner kroner innenfor administrative stillinger, må til om de administrative støttefunksjonene skal utgjøre maksimum 2,6 % av total omsetning. Det betyr at engasjementstillinger opphører og at ingen erstattes ved pensjonering eller omplassering.

Forslaget om reduksjon i antall produksjonsområder fra 4 til 2 fremmes innen utgangen av 2001. To produksjonsområder gir bedre utnytting av mannskap og maskiner, færre bygninger (mindre kost-



nader), to økonomiske slagkraftige enheter og mindre til administrasjon. Hvor hovedkvarteret til de to produksjonsområdene blir plassert, er ikke bestemt. Men det legges opp til at Ørsta slås sammen med Ålesund til ett produksjonsområde, og at Molde og Kristiansund slås sammen til ett.

Den desentraliserte verksteddrifta og 10 verksteder, med fra ett halvt til ett årsverk enkelte steder, er kostnadskrevende. Denne løsningen gjør også sitt til at det ikke er like enkelt å utnytte mannskap og ressurser. Kostnadene her skal ned med 30 % innen 2003. Det foreslås ett hovedverksted i hvert område, og et svært avgrenset tall på støttepunkt i verksteddrifta. Verksted og elektro opphører som egen seksjon og ansatte overføres til det ansvarsområde de daglig arbeider for, samtidig som vi får en reduksjon ved naturlig avgang.

Planleggings- og samordningsseksjonen på vegkontoret, som i hovedsak koordinerer og samordner aktiviteter på tvers av seksjoner og områder, foreslås slått sammen med fagmiljø fra de seksjoner som blir lagt ned.

Unni Sølvi Gjelsenli og Runar Gjerde ved Molde vegstasjon er forberedt på at produksjonsavdelinga effektiviserer organisasjonen for å stå bedre rustet til å møte framtida.

”Se mulighetene, grip sjansen.”

– Vi tar utfordringen

– Møre og Romsdal er ett av fylkene som har hatt en nøktern bemanning i forhold til omsetning. Dette nyter vi godt av nå! Jeg tror vi skal klare vår del av omstillingen uten oppsigelser. Vi blir færre, men vi blir færre gjennom at vi vil ha en begrenset nyrekruttering i forhold til avgang.

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Per Tormod Nilsen

Det er administrasjonssjef og leder av samordningsgruppa for effektiviserings- og omstillingprosjektet i Møre og Romsdal, Knut Nauste, som svarer dette på spørsmål om etaten klarer å gjennomføre prosessen uten oppsigelser og «jord-skjelv».

– «Jordskjelv»?

– Alternativene er ikke å være uendret eller å endre seg, men å endre seg kontinuerlig eller å få kraftige «rystelser» med ujevne mellomrom.

– Det siste er ikke å trakte etter, legger han til og fortsetter.

”Å være leder innebærer ofte å tjene andre.”

– Dersom ordningene med mulighet for pensjon fra fylte 62 år opprettholdes på nåværende nivå og arbeidsmarkedet i fylket er rimelig godt, skal vi håndtere omstillingene uten oppsigelser. Vi må huske på at omstillingen som skjer ikke er «sugd» ut av etatens eget bryst. Omstillings- og effektiviserings-

arbeidet vi er inne i er en oppfølging og viderefølgning av omstillingen vi var gjennom for fire år siden. Samfunnet rundt oss gjennomgår en kontinuerlig omstillingsprosess. Politikerne er opptatt av effektive og samfunnstilpassede etater. Skal vi leve videre, må vi følge med og være en aktiv deltaker i prosessen, påpeker Nauste.

Siktemålet er altså at Statens vegvesen gjennom effektivisering skal se kritisk på de oppgavene vi har utført fram til nå, og legge vekt på at oppgaver og ny kompetanse er i samsvar med de forventinger vi møter hos våre oppdragsgivere. Framfor alt skal etaten gjøre jobben enklere, fjerne dobbeltarbeid og bruke mindre ressurser på å administrere oss selv. På kort sikt betyr dette at nyrekruttering begrenses til strategisk viktig kompetanse.

– Hva tror du om dette?

– Noen vil bli mer berørt enn andre av endringene som kommer på den måten at jobben, eller oppgaven som utføres, blir annerledes. Det kan bli færre arbeidskamerater, ledelsen blir ny og oppmøte- og/eller arbeidsstedet blir forandret. Det er klart at noen vil oppleve dette tungt. Dette tar vi tak i ved mellom annet å skolere ledere og tillitsvalgte til å bli bedre å håndtere mellommenneskelige sider ved omstillingen, og vil avsette tid til slikt arbeid, understreker Nauste.

Rapportene fra de lokale arbeidsgruppene ble gjort kjent for de tillitsvalgte siste fredag i november. De foreslåtte tiltakene kom ikke overraskende (se annet sted i bladet). Mye hadde lekket ut på forhånd.

En viktig årsak til at «slankeprosessen» i Møre og Romsdal, og ellers i landet er inne på riktig spor, er ikke minst at vi alle spiller på samme lag og at vi spiller ballen i

lengderetning. Fagorganisasjonene sin medvirkning, innspill fra engasjerte medarbeidere og ikke minst at det er enighet mellom ledelsen og fagorganisasjonene om en ny omstillingsavtale, er andre moment for at prosessen så langt er vellykket.

Møre og Romsdal er et av fire fylker som har forholdsvis lave kostnader. Det vil si at vi f.eks. ligger på under 10% kostnadsandel av omsetningen på utbyggingsoppgaver. I effektiviseringsprosjektet er det satt mål for en reduksjon i kostnadsnivået slik at landsgjennomsnittet går ned fra 13,6% kostnadsandel i 1998 til 12,3% i 2003. Dette, sammen med tiltakene på andre avdelinger gir en samlet kostnadsreduksjon på rundt 240 millioner kroner i 2003 i forhold til 1998.

– Betyr dette at Møre og Romsdal, sammenlignet med andre fylker, slipper «billig» unna?

– Næringslivet i Møre og Romsdal er aktivt. Vi er et kommunikasjonsmessig vanskelig fylke, og utford-



– Vi må nærme oss utfordringene med åpent sinn og positiv grunnholdning. Alternativene er ikke å være uendret eller å endre seg, men å endre seg kontinuerlig eller få kraftige rystelser med ujevne mellomrom, sier Knut Nauste.

ringene er mange. Derfor har vi opprettholdt bevilgningsnivået rimelig bra, og det ser ut til at samfunnet fortsatt satser på å forbedre kommunikasjonene i fylket. Når vi samtidig har vært forsiktige i tilsettingspolitikken vår, har vi et rimelig bra forhold mellom oppgaver og bemanning. Reduksjonskravene er derfor mindre for vårt vedkommende enn for mange andre fylker. Noen fylker har det tøft nå!

– Men, hvor effektive skal vi bli?

– Målet er at vi innen utgangen av 2003 skal redusere kostnadsnivået innen egen produksjon med 20%. I løpet av fire år skal vi gjennomføre effektiviseringstiltak som vil gi en innsparing på 15–20 % av oppgavene som utføres av Statens vegvesen sin egen organisasjon.

– Ja vel, men her står utfordringene i kø. Det gjelder den enkelte tilsatte og en samlet etat. Hvilke utfordringer ser du?

– Som etat vil vi fortsatt være en viktig aktør på samferdselssektoren i Norge, og dermed et viktig redskap for politikerne lokalt og sentralt. For å ha en slik posisjon må vi nytte midlene effektivt. Det vil si å bruke midlene på riktige tiltak, og at vi arbeider rasjonelt med de oppgavene vi utfører. Gjør vi dette, mener jeg at vi blir det naturlige valg som utfører når oppgavene på vår sektor skal løses.

– For å nå slike ambisiøse mål, må vi «snu hver en stein» og være villig til å gjøre forandringer. Ikke alt som vi gjorde i 1995 var like hensiktsmessig. Det må vi gjøre noe

med nå! Dessuten var fokus lite satt på kostnadene sist vi omorganiserte. Kostnader knyttet til husleie og drift av bygninger, maskin- og verksteddrift er derfor nå kommet i fokus.

– For hver enkelt betyr omstillingen ei utfordring på den måten at vi må si til oss selv og hverandre at dette skal vi greie fint. Noen av oss får også en tilleggsutfordring; vi får nye arbeidsoppgaver og kanskje nytt arbeidssted.

– Jeg tror vi blir et bedre og dermed et mer effektivt og ikke minst et mer attraktivt vegvesen både for oss som arbeider i etaten og for samfunnet om prosessen lykkes.

– Hva forventer så ledelsen av de ansatte for å få en lykkelig utgang av prosessen?

– Ledelsen forventer at vi nærmer oss utfordringene positivt, eller at vi i alle fall aksepterer kravene til oss. Har vi en positiv grunnholdning, og til nå er det ikke noe som tyder på noe annet, er mye gjort. Da har vi en felles situasjonsoppfattelse og et godt grunnlag for samarbeid. Hos de som blir mest berørt håper og tror vi på et godt samarbeidsklima slik at vi kan løse omstillingsproblemene på en god måte for den enkelte og etaten. Om vi blir gode nok, og om tiltakene som settes inn vil være tilstrekkelig vil tida vise, sier Knut Nauste, som ikke er fri for at vi vil oppleve flere omstillinger i årene framover fremover.

Og han avslutter som han starter;

– Alternativene er ikke å være uendret eller å endre seg, men å endre seg kontinuerlig eller å få kraftige «rystelser» med jevne mellomrom. Det siste er ikke å trakte etter.

Omstillingsavtalen

Effektiviserings- og omstillingsarbeidet er forankret i de verdier og grunnlag som er fastsatt i Personalpolitikk i Statens vegvesen. Det skal gjennomføres uten at fast tilsatte mister arbeidet på grunn av at de ikke lenger har de kvalifikasjoner som er nødvendige eller foreskrevet forestillingen, eller at arbeidet faller bort.

Arbeidet med å ha riktig antall kompetente og motiverte medarbeidere, må ta utgangspunkt i bemanningsplaner basert på framtidig oppgaveinnhold og -omfang til den enkelte driftsenhet.

Den enkelte tilsatte har et selvstendig ansvar for å forberede seg på endring og egen omstilling. Samtidig har etaten en forpliktelse til å komme med tilbud og forslag til mulige løsninger.

Omstillings situasjonen vil på den måten være en anledning til å utvikle de tilsattes kompetanse og øke den interne mobiliteten. Dette vil kunne skje ved å gjennomgå nødvendig opplæring eller utdanning, om nødvendig også ved flytting til andre arbeidssteder.

Avtalen begrenser ikke de rettigheter og plikter som er forankret i lov og/eller avtaleverk for øvrig.

Ved gjennomføring av omstillings tiltak vil et av følgende hovedutfall forekomme:

- Den enkelte vil fortsette samme sted.
- Den enkelte vil fortsette annet sted.
- Den enkelte vil fortsette etter kompetanseendring.
- Den enkelte vil bli stimulert til å forlate etaten.

HMS ved endring/omstilling

HMS-tjenesten er en støttefunksjon som gir råd og veiledning.

Ved endringer/omstilling er det naturlig at enkelte vil føle både stress og oppgitthet. Det er viktig å lytte til kroppens signaler og ta signalene på alvor.

Bedriftshelsetjenesten er en del av HMS-tjenesten og har fagkompetanse som står til vår disposisjon.

Bruk støtteapparatet, sammen skal vi videre i en kreativ og god etat. (Knut Stokkeland)

Fordelane er mange!

Av dei mange spørsmål tilsette har fått lagt på bordet føre seg, er kva fordelar forskjellige grupper eller «interessentar» ser av dei endringane som vil skje i eige fylke og eventuelt i samarbeid over fylkesgrensene.

Spørsmåla er knytt til «Kundar/brukarar», «Meg som leiar», «Dei eg leiar», Statens vegvesen, og Trafikk/utbygging.

Det som kan synast klart er at dei aller fleste av oss rundt 600 tilsette i Statens vegvesen Møre og Romsdal har tenkt ein del på dette. Slik har vi kvar for oss nokre tankar om kva fordelar eg og etaten har av effektivisering- og omstillingsprosjektet. Når eg snakkar med mine arbeidskameratar og kjem inn på «effektiviseringsspøkelset» stiller eg gjerne spørsmålet om det ikkje er nokre fordelar i det som skjer. Og da kjem mange positive tankar fram.

Dei 30 leiarane frå produksjonsavdelinga som møtast i Molde i slutten av sist måned, hadde desse svara:

Meg som leiar:

- større fagmiljø
- større ressursar gir større fleksibilitet i mellom anna utnytting av tilsette på beste måte
- nye arbeidsoppgåver
- større spenn og tryggleik
- fleire miljø
- leiinga kan bli meir fjern for dei tilsette
- delegert ansvar
- kompetanseheving



Dei eg leiar:

- direkte oppmøte på arbeidsplass
- kan verte kvitt meg og slik få ein ny leiar
- erfaringsoverføring og større utsikt til spesialisering og generalisering
- færre å forhalde seg til
- kompetanseheving

Kundar/brukarar:

- ein meir oversiktlege etat
- større von for at kundar opplever etaten som einsarta

- betre informasjon
- kunden for meir for pengane - meir pengar på veggen

Statens vegvesen:

- større effektivitet
- betre kvalitet på arbeidet
- enklare koordinering
- meir pengar på vegane
- færre skott å trengje gjennom
- betre konkurransedyktighet
- større alsidighet og større fagmiljø

Trafikk/utbygging:

- færre avtalar å halde seg til
- fleire profesjonelle leiarar på myndighetssida
- færre områder gjer det mogeleg å ta på seg fleire oppgåver
- felles standard og betre
- total betre kvalitet

Dei 30 fra produksjonsavdelinga som samlast i Molde sist måned, mellom dei Per Brandli (t.v.) og Sigurd Solemdal, så mange fordelar ved effektiviserings- og omstillingsprosjektet.

Fem på Knausen

Hva er din viktigste oppgave som leder i den videre prosessen?

Gunnar Flemmen:

Synliggjøre felles mål. Beskrive hvordan målene kan nås, og hvilke konsekvenser dette fører til for den enkelte medarbeider og organisasjonen. Definere og klargjøre muligheter her gjennom å motivere for at målene er oppnåelige og positive for den enkelte medarbeider, samt omstillings- og effektiviseringsprosessen.



Tom Tverli:

Det må være å tilegne seg mest mulig informasjon om omorganiseringsprosessen, og prøve å etterleve dette for og snarest mulig komme seg inn i den daglige arbeidsrutinen.



Per Leikanger:

Motivere mine medarbeidere til å gjøre en god jobb i den nye organisasjonen, og finne de rette personer til de enkelte arbeidsoppgaver. Men da må jeg samtidig sørge for at den enkelte får den kompetansehevinga som er nødvendig for å gjøre en god jobb. Bidra til å fremme et godt fagmiljø og at mine medarbeidere føler trygghet og motivasjon i ny organisasjon.



Arnt Aasen:

Vise nødvendigheten ved prosessen som er i gang, og hjelpe til med å finne det positive for den enkelte i den modellen som blir valgt. Videre må jeg bidra til å beholde den kreative holdningen som i dag er i seksjonen jeg leder. Bidra til at alle på seksjonen ser muligheten i ny organisasjon.



Kristen Leganger:

Informere og motivere!



”Si det negative så positivt som mulig.”

Kompetanseheving og fleksibilitet

Framtidsbiletet for produksjonsavdelinga er prega av strenge krav for å få mest mogeleg ut av kvar krone.

Tekst og foto: Wiggo Kanck

– Entreprenørar, politiske miljø og samfunnet elles er opptekne av vår rolle som produsent. Difor er det viktig av vi heile tida set fokus på at vi skal forbetre oss, og gje samfunnet veganlegg og drift- og vedlikehald av vegnettet til rett pris, seier produksjonssjef Jan Arild Johansen.

”Gjer det mogelege i staden for å snakke om det umogelege.”

For å nå målet peiker produksjonssjefen på kor viktig det er at etaten som ein eining, og produksjonsavdelinga som ein del av denne eininga, utviklar vidare samarbeid over fylkesgrensene. I dette er Møre og Romsdal sitt bidrag til ein framtidig samordna tunnelproduksjon og kompetente og svært erfarne tunnelarbeidarar. Det same vil vere tilfelle når det gjeld ferjekaibygging i andre fylke. Når det gjeld material- asfaltproduksjonen og legging av asfalt vil samarbeid med andre fylke halde fram.

– Utviklinga mot regionale og landsdekkjande produksjon er det viktig at vi er med på, slår Jan Arild Johansen fast.

– Men kva ønskjer du, som produksjonssjef, at avdelinga di skal bli?

– Vi, seier eg, ønskjer å vere ei



avdeling som er etterspurt og ønska av oppdragsgjevarar og samfunnet rundt oss. Vi skal halde fokus på å løyse arbeidsoppgåvene våre på ein god måte. Om vi alle, kvar på vår arbeidsplass gjer vårt beste, vil vi nå målet om å vere etterspurt.

– OK, det er eit ønskje. Men for å innfri det, må avdelinga fungere som ein eining. Korleis?

– Produksjonsavdelinga skal ha ei så fleksibel oppbygging at vi kan ta på oss dei oppgåvene som kjem. Vi skal utvikle kompetansen vidare – medarbeidarane på alle nivå er den viktigaste ressursen vi har. Difor er fokus på kompetanseheving eit signal om at vi ønskjer å utvikle oss, seier han.

Når det er sett så konkrete effektiviseringsmål for produksjonsavdelinga, forklarar Johansen det med å styrke konkurransevna.

– Difor, seier han, blir det lagt føringar for kor store kostnader avdelinga kan til administrative støt-tefunksjonar.

I denne samanheng er det sett mål på kor store kostnader som kan forsvarast til bygg, verkstadtenes-

– Vi ønskjer å bli ei etterspurt avdeling, seier Jan Arild Johansen (stående). Her i samtale med Ingebrigt Heggset (t.v.), Sigurd Solemdal og Kjell Sagli.

ter og maskindrift. Ved å samanlikne kostnadsnivået med andre fylke, får produksjonsavdelinga indikasjonar på kor god ho er og kor det er størst rom for forbetringar.

– Til slutt, Jan Arild Johansen, kva er din viktigaste oppgåve som leiar i prosessen vi har foran oss?

– Min oppgåve er å legge til rette for at produksjonsavdelinga vil bidra for å nå dei måla vi har sett oss. Eg vil sjå til at vi involverer medarbeidarane, og at vi har motiverte leiarar til å gjennomføre dei endringane som vert vedtekte.

Lang teneste i Vegvesenet



9. september 1959 starta Magne Blomsnes på si, til no, 40 års lange fartstid i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Han begynte ved bokhalderiet på vegkontoret som den gang haldt til i Åndalbygget i Molde. Etter ein periode på bokhalderiet var han på «lønn» ei stund, før han i oktober 1962 flytta over til maskinavdelinga på vegsentralen på Årø. Han har heile tida arbeidd med rekneskap og er etter omorganiseringa i 1995 knytt til verkstadsjersonen.



Ein annan som også i desse dagar kan feire 40 års teneste i Statens vegvesen Møre og Romsdal, er Terje Haug ved økonomiseksjonen på vegkontoret. Han starta så smått arbeidet i etaten ved Bilsakkyndige i Ålesund eit par månader sommaren 1959.

2. januar 1960 tok han til som kontorassistent i ekspedisjonen på vegkontoret. Frå 1961 og i 12 år framover var han på vegsentralen på Årø før han i november 1972 var tilbake på vegkontoret og no ved bokhalderiet.

(Reidun Øverland - foto: Jon Røbekk/Reidun Øverland)

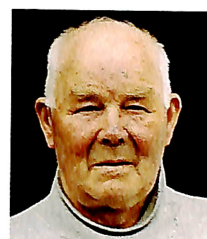
Jubilanter i Norsk Arbeidsmandsforbund



25 år

August Furu, Vågstranda
Lars Yterli, Valldal
Jan Torvik, Molde
Terje Nordli, Molde

40 år



Magnar Myrene, Gurskøy (t.v.)
Arnold Hågensen, Måndalen

Nokon kjem og nokon går.....

Begynt i 1999

Frantz Roald Aunvik, spesialarbeidar
Jon Birger Bruaset, fagarbeidar
Oddvar Magne Eidem, fagarbeidar
Janne Stine Eliassen, reinhaldsbetjent
Svein Arne Henjesand, avdelingsingeniør
Stian Hustad, lærling
Jan Øystein Håvik, spesialarbeidar
Annie Elisa Jensen, lærling
Petter Killingberg, avdelingsingeniør
Yngvild Meinseth, landskapsarkitekt
Geir Midtgard, overingeniør
Joseph Kahema Mwitwa, avdelingsingeniør
Rune Overvåg, fagarbeidar
Linda Reiten, avdelingsingeniør
Per Åge Risan, fagarbeidar
Kjell Arne Sagli, avdelingsingeniør
Jan Tore Sandøy, inspektør
Svein Ivar Sjøholm, avdelingsingeniør
Per Birger Vingsand, spesialarbeidar
Brynjar Aasen, lærling

Slutta i 1999

Stig Folkestad, spesialarbeidar
Ivar Jostein Gravem, fagarbeidar
Vigdis Helmersen, arkitekt
Anne Trine Hoel, landskapsarkitekt
Edit Jørgensen, reinhaldar
Kari Lund, reinhaldar
Sigmund Lønset, produksjonsleiar
André Moltubakk, overingeniør
Lisa Rakvåg, fullmektig
Kirsten Skarvøy, fullmektig
Hege Sporstøl, fullmektig
Ben-Tore Ulleland, fagarbeidar

Pensjonistar i 1999

Jan K. Aspen, Kristiansund
Gunnar J. Bele, Surnadal
Anders Bergem, Molde
Per Dalsbø, Midsund
Kristian M. Ellevset, Surnadal
Magnar Kåre Frostad, Ålesund
Jozsef Ferenczi, Molde
Paul Hjellnes, Eide
Jan Egil Jørgensen, Øydegard
Sigmund Mek, Folkestad
Ole Røv, Meisingset
Jens Monsholm, Volda
Ulf G. Myhre, Molde
Sigmund Skjegstad, Vikebukta
Karen-Marie Sørseth, Kristiansund
Oddmund Tangen, Fiksdal
Kjell Vadset, Skodje
Petter K. Vatne, Ørsta
Edel Ormset, Aure

Jubel i Øksendal – no er det hol i fjellet

Klokka 1600 torsdag fjerde november tente ordførar Jan Silseth lunta som avfyrte gjennomslagssalva i Øksendalstunnelen. Nokre minutt seinare stod stemninga og flaskekorkane i tunneltaket. No var det hol i fjellet mellom Sunndalsøra og Øksendalsøra – og det tre månader føre planen. Ikkje rart at gleda var stor.



Det gode samarbeidet mellom arbeidarane frå Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal var ein av grunnane til tunneldrivinga gikk raskare enn planlagt. Jørn Klungnes (t.v.), Terje Anundsen, Bjørn Akse, Ola Dalebø, Magne Egge, Magne Heggem, Øystein Tafjord, Asle Sunnarvik, Martin Myrvang, Bjarne Selvik, Ivar Aarset, Bente Linseth, Rigmor Vågenes og Cato Jarstad.

Ordførar i Sunndal kommune Jan Silseth (t.v.) får siste oppdatering om tunneldrifta av produksjonsleiar Kristen Leganger.

Det vil alltid vere litt spenning før eit gjennomslag, Sigmar Natvik (t.v.) og Terje Anundsen.



Tekst og foto: Reidun Øverland

Første salve på den 5 965 meter lange Øksendalstunnelen, som går frå Øksendalsøra til Krogshamn på Sunndalsøra, vart sprengt 24. november 1997. Etter knappe to år med tunneldriving og ei gjennomsnittleg inndrift på 69 meter i veka vart det salve nummer 1 226 som markerte gjennomslaget. Endeleg går innbyggjarane i Sunndal kommune og dei andre som ferdast på riksveg 62 den siste vinteren over Svinberget i møte. Om eit år er den 12 kilometer lange rasutsette strekinga historie.

– Vi har hatt ei optimal inndrift på tunnelen og gjennomslaget kom tre månader føre planen, seier produksjonsleiar Kristen Leganger. Han meiner at eit stabilt mannskap, godt miljø og trivsel på arbeidsplassen er nokre av grunnane til at framdrifta har vore så god. Det har heller ikkje vore tekniske stopp på tunnelriggen undervegs. Det som gler produksjonsleiar mest er at det ikkje har vore ulykker med personskade på dei to åra med tunneldrift. – Sjølv om drivinga har gått raskare enn planlagt, har det ikkje på nokon måte gått utover tryggleiken for arbeidarane, poengterer han.

– Fjellkvaliteten var som forventet, men vi måtte sikre litt meir enn planlagt i starten. Totalt er det brukt 24 900 boltar og 6 650 kubikkmeter sprøytebetong, noko som er om lag 30 % meir enn planlagt. Likevel har vi produsert ein rimeleg tunnel og halde oss innfor dei planlagte kostnadsrammene, held Kristen Leganger fram. Det er sprengt ut 324 000 faste kubikkmeter fjell og brukt 760 tonn sprengstoff.

Arbeidet med slutføringa av tunnelen er allereie godt i gang på

Sunnalssida. Berre to veker etter gjennomslaget får tunnelen fire kilometer ferdig lagt asfaltert grus (AG). Drenering, oppbygging av forsterkningslag og asfaltering vert utført av produksjonsavdelinga. Tunneldrivarane som er innleidd frå Statens vegvesen Sogn og Fjordane avsluttar no arbeidet sitt på Øksendalstunnelen, medan dei frå vårt fylke skal fullføre sikringsarbeidet på Øksendalssida.

– I desember startar arbeidet med legging av trekkror og støyping av kantstein på Sunndalssida. Etter nyttår kjem betongseksjonen frå Statens vegvesen Sogn og Fjordane for å støype portalane, medan arbeidet med tilstøytande vegar vert utført av Kristiansund produksjonsområde, avsluttar ein fornøgd Kristen Leganger.

Prisoverslaget er på 207 mill. kroner, medrekna vegar på begge sider av tunnelen. Den offisielle opninga av Øksendalstunnelen er planlagt tidleg i desember neste år.

Men no var det gjennomslaget som skulle feirast. Og når krutrøyken hadde lagt seg i Øksendal og røysa fått sin tradisjonelle dram, vanka det middag på samfunnshuset både til glade innbyggjarar, tunneldrivarar og dei som på anna vis hadde gjort ein innsats for at holet i fjellet var kome.



Vegsjef Karl Melby signerer vesten til «autografeger» Jan Silseth.



Over: Prosjektleiar Jakob Engeseth og Martin Myrvang feirar vel utført arbeid så langt.

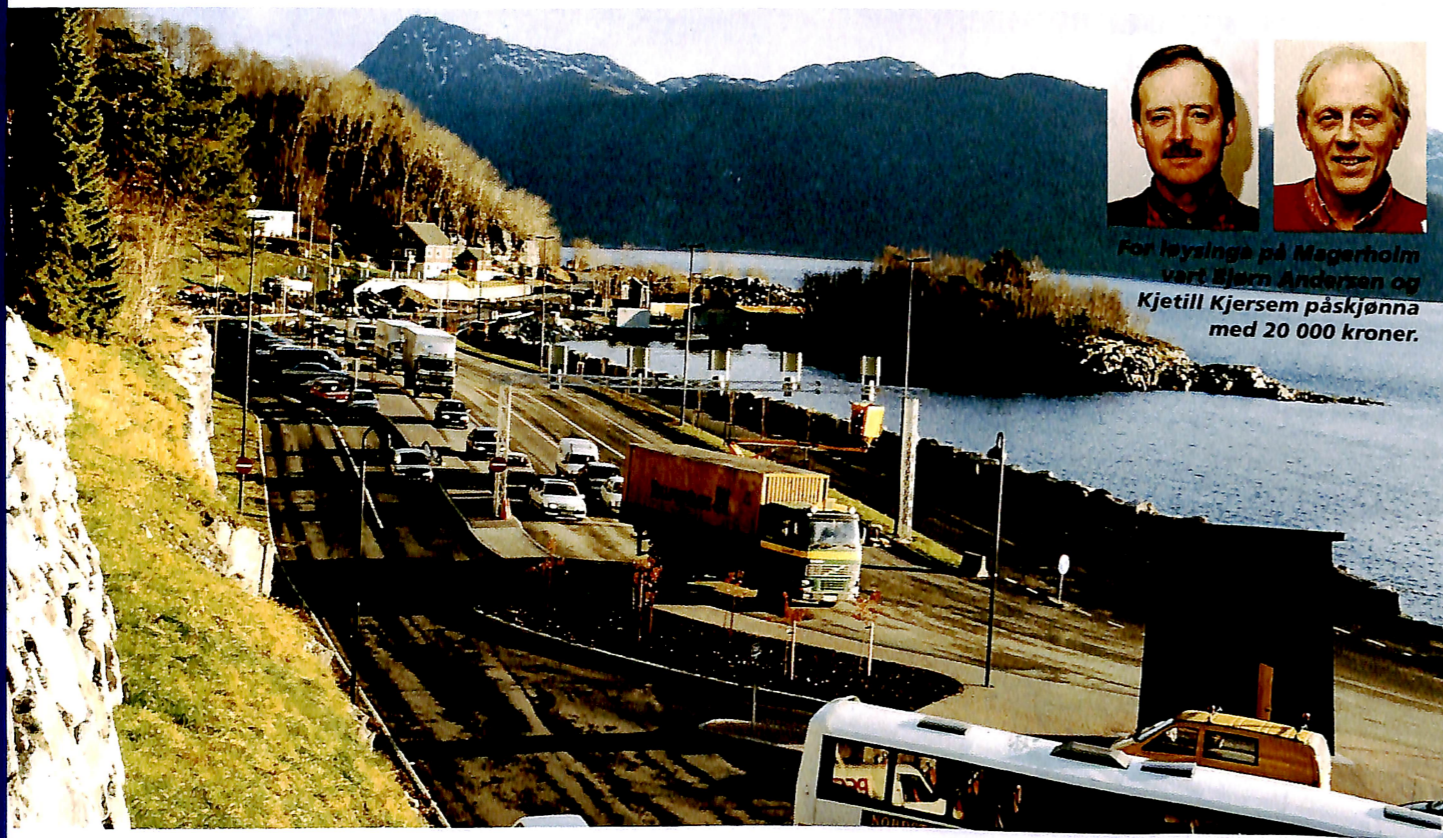
Til venstre: Tradisjonen tro var det røysa som fekk den første drammen.

Under: Jubel på røysa!



Alt frå enkle skjema til trafikkregulering

Eit av dei mange gode forslag som er levert så langt i år er trafikkreguleringa på Magerholm ferjeleie på Sunnmøre. Eit anna, som fengjer ein lekmann sin undring over kor enkelt problem kan løysast, er kjettingpatentet for uttrekk av borestang etter bore-nakkebrudd ved til dømes tunneldriving.



For løysinga på Magerholm vart Bjørn Andersen og Kjetill Kjersem påskjønta med 20 000 kroner.

Tekst: Wiggo Kanck
Foto: Reidun Øverland/Terje Anundsen

Dette er berre to av dei 37 forslaga. Spennvidda er stor. Det er ikkje berre banebrytande tekniske løysingar innanfor trafikkavvikling og tunneldrift som vert levert. Forslag som spenner frå ny påskrift på vegvesen-konvoluttar til forenkling av skjemaveldet og haldningskampanjar retta mot vaksne sjåførar og vidare til banebrytande fastlandsløysingar er mellom dei forslaga som er levert frå ein amatør si hand.

I bunken av gode forslag stansar vi opp ved nettopp trafikkreguleringa på Magerholm ferjeleie. Bak denne løysinga, som har vist seg å fungere svært godt står Bjørn Andersen og Kjetill Kjersem, ingeniørar ved trafikkavdelinga. Rett

nok er førstnemnde på utlån i Vegdirektoratet i ein periode, men har no ein og annan arbeidsdag på vegkontoret i Molde.

Da det nye ferjeleiet på Magerholm i sambandet Ørsneset-Magerholm blei planlagt, vart det og klart at trafikkreguleringa måtte leggjast om. Allereie for fleire år sidan planla dei to ingeniørane løysing for automatisk køregulering av oppstillingsplassar for ferjeleier. Variantar av løysinga er sidan nytta andre stadar i landet.

Da det var klart for bygging av nytt ferjeleie på Magerholm, blei systemet tatt fram og utvikla vidare med tanke på at det skulle fungere både som oppstillingsplass for «automatisk» ombordkøyning, samstundes som ferjemannskapa måtte kunne gripe inn med manuell diri-

gering. Løysinga blei eit sinnrikt system med sløyfesett i oppstillingsfeltet som gir melding om talet på køyretøy til styreapparatet. Dette styrer igjen vekslinga mellom røde kryss og grønne piler som saman med feltnummer og køyrellys er montert i ein overhengande trafikkportal ved dei nummererte oppstillingsfeltet. Styreapparatet sørger og for veksling av tekst som fortel kva for eit felt sjåførane skal køyre til.

Mannskapa på ferja startar ombordkøyninga ved å aktivere ein fjernstyringseinheit som har felles styring for ferjelem, ferjebom og for start og slutt på ombordkøyninga til ferja.

Etter ei akseptabel innkøyrings-tid fungerer systemet så godt ein kan forvente.

For dette vart Bjørn Andersen og Kjetill Kjersem påskjønta med 20 000 kroner.

Ferjer og ferjekaier er ein stor del av verksemda vår. Ei anna er tunneldriving, og tunneldriving kostar. Kostar gjer det og når reiskapen vert øydelagt og ikkje kan erstattast, eller reparasjonskostnadene i beste fall vert store. Ei av dei kanskje mindre kostnadene, men både merkbar og irriterande for tunneldrivarane er når borestanga ryk. Ei borestang med krone og hylse kostar elles 3 000 kroner. Borestanga med borekrone og hylse blir ståande bom fast i fjellet. Den gamle metoden med rørtang og handkraft var tungvint og heller ikkje ufarleg når «bergingsaksjonen» skulle gjerast i korga heilt opp under tunnel-taket.

Løysinga går ut på at ein krage med kjetting vert festa framfor hylsa, og kjettingen blir så festa bak

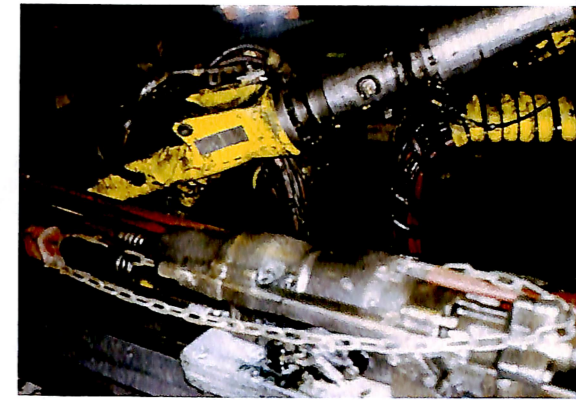
på anleggsmaskina, som i neste omgang drar stanga ut av det tronge holet – og anlegget har «tent» 3 000 kroner. Patentet vart nytta på alle skift under drivinga av Øksendalstunnelen

Bak løysinga står Øystein Tafjord på «Møreskiftet» i Øksendalstunnelen. Forslaget er sendt inn av Terje Anundsen, og vart premiært med 10 000 kroner.

Av dei mange premierte og ikkje premierte forslaga tar vi og med Olav Nyhagen sin ide for å trekkje opp restar etter brøytestikk. Ein god ide og eit enkelt reiskap blei premiært med 4 000 kroner.

Hermund Vebe stad sitt forslag for handlingskampanje rette mot vaksne sjåførlærarar blei premiært med 2 000 kroner.

Så oppfordringa må vere; held fram, blås støvet av gamle og gode idear, ta fram kreativiteten og la iderikdommen blomstre vidare.



Kjettingpatentet for uttrekk av borestang etter borenakkebrudd fikk 20 000 kroner. Patentet står Øystein Tafjord frå «Møreskiftet» i Øksendalstunnelen for.

Kreativiteten og iderikdommen blomstrar NY FORSLAGSREKORD

– Vi får eit nytt rekordår! I 1998 handsama forslagsnemnda 39 forslag. Det vert fleire i år. Så langt er 37 forslag handsama og eg er ikkje for optimistisk når eg trur på fleire før årsskiftet.

Tekst og foto: Wiggo Kanck

Palma Pladsen, sekretær i forslagsnemnda, og den som på mange vis er nærast forslagsstillarane den dagen forslaga ligg på bordet, er full av beundring over kreativiteten og iderikdommen som blomstrar i store omstillingar i etaten.

– Forslagsverksemda skal vere ein stimulans for alle tilsette til å tenkje nytt og utradisjonelt. Etter at ordninga nærast låg nede i nokre år, i allefall var den lite brukt, fekk vi ein oppgang i talet på forslag i fjor som var over all forventning. Vi har sagt at det er gjennom tankar, idear og handlingar i vårt daglege virke at vi kan gjere Statens vegvesen til ein betre etat,

samstundes som vi seier at forslagsordninga skal medverke til nytting og utvikling i det daglege arbeid, seier Pladsen.

I fjor tapte Møre og Romsdal kampen om å bli årets forslagsfylke på målstreken. Den kampen vant Hedmark på vårens vegsjefmøte. Det vi no har fått vite er at Møre og Romsdal også i 1999 kjemper i første rekkje å få tildelt årets Petter Smart-pris, men om innsatsen er stor nok til å verte årets forslagsfylke 1999, står att å sjå. Årets forslagsstillar vil bli kåra på møte i den sentrale nemnda i desember.

– Det ligg forslag i korga som ikkje er handsama i den lokale nemnda enno, og eg ser ikkje bort i frå at fleire kjem. Vi er berre i november

Palma Pladsen trur på 1999 som eit nytt godt forslagsår



og vi skal heilt sikkert ha eit møte til før jul. Det som er moro å registrere, er at sjølv om nokre gjen-gangarar går igjen, dukkar det opp nye namn og mange gode forslag.

– Ein årsak til den aukande interessa omkring forslagsverksemda, er at vegsjefen tok et skikkeleg tak i ordninga i fjor. Vi har fått mange gode forslag og mange gode løysingar.

– Alle forslag vert sendt til den sentrale nemnda, som på nytt vurderer løysingane med tanke på ytterlegare premiering, seier Palma Pladsen som sterkt oppfordrar alle tilsette om å settje tankane og ideane sine ned på papiret og sende dei til i forslagsnemnda.



Bruk sykkel

– Oppgåva mi er å medverke til å auka bruk av sykkel, samstundes som eg og skal vere ein medspelar i å få ned talet på ulykker og slik betre samspelet mellom ulike trafikantgrupper.

Det er sykkelkoordinator Jan Meringdal som seier dette. Det siste året har han ved sida av andre oppgåver i Statens vegvesen Møre og Romsdal, teke på seg jobben som sykkelkoordinator. Å ta på seg oppgåva var kanskje ikkje så vanskeleg for avdelingsingeniøren på trafikkavdelinga, når vi veit at han i mange år har vore tursyklist med deltaking i fleire av dei store og populære tur-ritta som vert arrangert.

– Så langt har oppgåva vore grei. Den store interessen for sykkel finn vi ikkje enno her hos oss, men bruken av sykkel aukar i samfunnet. Sykkelen er eit godt transportalternativ, og for den som ikkje har for lang veg til arbeid må tohjulingen vere eit betre framkomstmiddel framføre firehjulingen, vil eg tru. Oppgåva mi er ikkje arbeide for fleire sykklar og bidra til auke lengda på sykkelveggar i fylket. Å spre informasjon om sykkel som transportmiddel og samstundes være eit bindeledd mellom Statens vegvesen, kommunane og andre etatar ser eg som min hovudoppgåve, seier Jan Meringdal. (Wiggo Kanck)

Nok ein grusveg er historie

Første veka i oktober vart det lagt berelag og slitelag på fylkesvegen mellom Furset og Engeset i Stranda kommune. Dermed er enda ein grusveg gått over i historia. Forsterkningsarbeidet tok til i august og vart styrt av Asle Kleppe ved Stranda vegstasjon.

Pengesekken vi fekk til rådvelde var ikkje stor, så vi har vore nøytt til å leggje oss på ein nøktern standard og heile tida passe på å berre gjere dei viktigaste tiltaka. Veggrøfter, djupdrenering og stikkrenner har fått prioritet framfor å gjere vegen breiare. Til berelag vart valt asfaltert pukk og til slitelag ma.

Vi synes sjølv at resultatet har vorte bra og at bygdefolket er for-



nøgde, er heilt sikkert. Dei har spandert blautkake på arbeidsgjengen kvar torsdag. Og den dagen slitelaget vart lagt, stillte dei med spesiallaga marsipankake. Og dei heiste flagget på kvart eit tun etterkvart som asfaltutleggjaren «sklei» gjennom grenda. Slike opplevingar gjer at kvar og ein får ei god kjensle inni seg av å gjere gangs arbeid for samfunnet. På øverste bildet ser vi leiaren i grennelaget i det han deler ut marsipankake til arbeidsgjengen.

(Leif Husby)

Kulturdagar i 2002



Det er berre å starte førebuingane! For no er det endeleg avgjort at suksessen frå livlege junidagar på Norsk vegmuseum for halvanna år sidan, skal gjenopplivast. Det vert nye kulturdagar på Norsk vegmuseum i tida 14.–16. juni 2002. No er ikkje Statens vegvesen den etat som har dei beste tradisjonar når det gjeld felles sosiale tiltak. Tidlegare samferdselsminister Odd Einar Dørum sine ord under opninga av Kulturdagane 1998 gjekk rett i hjarta på vegfolka da han sa: «Dette er eit arrangement 150 konsulentforma ikkje kan erstatte. Her er overskridelsene frå FATIMA gjenfunnet for lengst».

Nettopp dette og det faktum at «sjelden har så mange gitt andre og seg selv så mye glede» gjer at vi kan sjå fram til spennande og innhaldsrike kulturdagar om to og eit halvt år. Igjen, sett av 14.–16. 2002 og bli med til Norsk vegmuseum. (Wiggo Kanck)

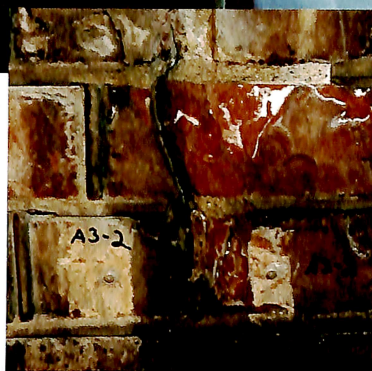
Ny gangvegbru over Rinna-elva

Som en del av gangvegen langs Fv 340 fra Rindal sentrum er det startet bygging av en gangvegbru over Rinna-elva. Det er Selmer ASA avd. Trondheim som utfører byggearbeidene. Brua har lengde 40 m og vil gå over elva i et spenn. Overbygningen vil bestå av to stålplatebærere som er produsert på Selmers verksted på Øysand. På bildet ser vi landkarene før monteringen av stålkonstruksjonen. Brua vil bli åpnet i desember. (Jørn Arve Hasselø)



Rv 661 Skodjebrua

Det er i høst utført en forenklet rehabilitering av Skodjebrua. Det er foretatt rengjøring for å fjerne mose og trær, det er støpt vannavvisningskant, foretatt tettinger for å lede vannet vekk fra brua og det er foretatt utbedring av mørtel på hovedhvelvet. I tillegg er det montert målepunkter for måling av sprekkevidder i teglverket og foretatt en ny spesialinspeksjon av brua for å vurdere tilstandene på brua i år sett i forhold til tilsvarende inspeksjon foretatt i 1997. På fotografiet ser vi en av sprekken i teglverket med påmonterte målepunkter. (Jørn Arve Hasselø)



Ny opplagring av avstivningsbærere

Røvbru og Korsbrua på Fv 325 er to like hengebruene fra slutten av 50-tallet med spenn på ca 60 m. Det var på disse bruene store skader med avskallinger på opplagrene inn mot landkarene. På de to hengebruene er det nå foretatt en utskifting av opplagrene inn mot landkarene. Det er montert ny stålverrbærer innfestet i eksisterende betongdekke. Den nye stålverrbæreren er opplagt på pendelarmen som er innfestet i landkarene. Arbeidene er prosjektert av Bruvedlikeholdskontoret i Vegdirektoratet og arbeidene ble utført av bru-/kai-seksjonen. (Jørn Arve Hasselø)

Rv 60 Hellesylt-Tryggested Utbedring av utrast område

I desember 1998 raste det ut en del av denne vegen. Det var en natursteinsmur fra ca 1880 som raste ut. AS Linjebygg har nå startet med byggingen av en brukonstruksjon forbi det utraste området på denne vegen. Det skal bygges ei ny bru med lengde ca 40 m som skal føre trafikken trygt over rasområdet. I tillegg skal den eksisterende natursteinsmuren forsterkes med utenpåliggende betongpilastre forankret i fjell flere steder ovenfor det utraste området. (Jørn Arve Hasselø)



Bygger ferjekai i Sunnhordaland

Siden september i år har arbeidere fra bru-/kai-seksjonen ved produktionsavdelinga vært i Sunnhordaland for å bygge ny ferjekai på Matre. Den skal erstatte en gammel og lite tidsmessig ferjekai som ligger et par hundre meter unna. Oppdragsgiver er Statens vegvesen Hordaland, og det er Leonhard Dahl og Svein Ivar Sjøholm ved utbyggingsavdelinga som har stått for prosjekteringen. Bygging, montering og alle leveranser utføres av bru-/kai-seksjonen. Kaia er av en vanlig betongpilen er plass-støpt og fundamentert på stålørspeler. Ferjekaia er planlagt ferdig i begynnelsen av mars 2000 og kontraktsummen er på 7,2 mill. kroner. Asgeir Beinset er bru-/kai-seksjonens anleggsleder og Kristen Leikarnes er formann på plassen. For øyeblikket er bemanningen fem arbeidere fra Statens vegvesen Møre og Romsdal og tre fra Sjøentreprenøren AS. (Jan Kåre Haaheim)

Sikringsarbeidet i Trollstigen held fram neste år:

– Verre enn vi truddde

– La det ikkje vere noko tvil. Forholda i Trollstigen meir enn stadfesta det vår eigen geolog, Kåre Ingolf Karlson, slo fast i sin rapport om rasfaren sist sommar. Faren for nedfall av stein var nok langt større enn kva dei fleste av oss på førehand trudde, seier produksjonsleiar Knut Inge Braute.

Tekst: Wiggo Kanck
Foto: Reidun Øverland

Sidan 11. august i år har sikringsarbeidet i området mellom Tverrelva og Stigfoss bru, nokre hundre meter opp i fjellsida på ein av dei store turistmagnetane i landet, gått kontinuerleg føre seg. Og arbeidslaga frå Betongrenovering A/S, godt støtta opp av etaten sine egne spesialistar, har gjort ein kjempejobb så langt. Utfordringane var mange, og sjølv utføringa av sikringsarbeidet er på mange forskjellige vis farefullt. Men god planlegging, gode sikringsrutinar, vante folk som viste kva som venta, er bakgrunnen for at arbeidet så langt har vorte vellukka.

– Dessverre fekk vi eit uhell siste

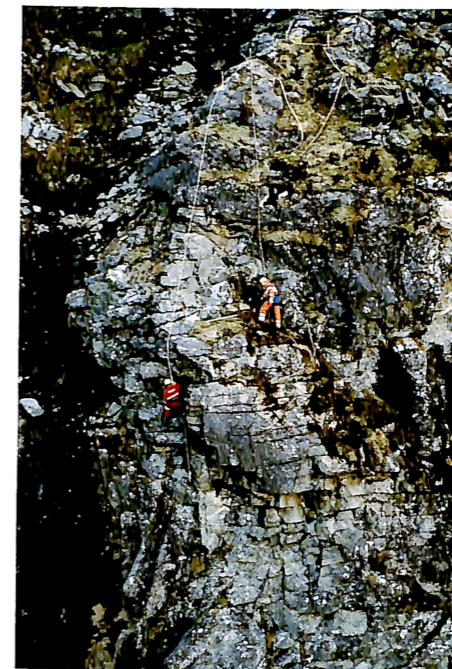
Store mengder laus stein er fjerna frå fjellsida overfor vegsløyfene mellom Tverrelva og Stigfoss bru.

dagen. Ein av arbeidarane, som var på veg ut av området, glei og vart sendt på sjukehus med bruddskadar. Bortsett frå dette uhellet, har vi vore spart for skadar om vi ser bort i frå to overtråkk og ømme anklar, seier Knut Inge Braute.

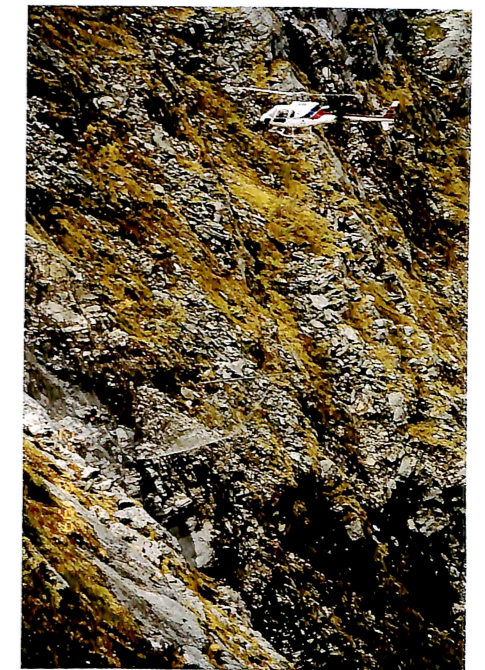
Omlag 5 000 kvadratmeter av eit totalt 15 000 kvadratmeter stort område er reinska og sikra. Knut Inge Braute reknar med at omlag 3 000 kubikkmeter laus stein er fjerna. Av desse kubikkane er 2 500 kjørt bort, medan resten ligg igjen i sløyfene mellom svingane. 4 500 kvadratmeter er sikra med steinsprangnett og 1 000 kvadratmeter er sikra med ubåtnett. Arbeidet med eit 117 meter langt og 4 meter høgt fanggerde, som skal hindre stein i å falle ned på vegen, er starta opp.

– Men enno står mykje att. Vergudane har vore på vår side i haust. Sidan vi starta arbeidet 11. august og fram til snøen gjorde det umogleg å arbeide, har dei same vergudane smilt til oss i lutter glede over det arbeidet vi gjer og over at Trollstigen vert så mykje tryggare å ferdast i. Men dei siste dagane, før vi måtte slutte, vurderte vi forholdene frå dag til dag. Då snøen som kom, i midten av november, avslutta vi arbeida på timen med tanke på tryggleiken.

Vergudane var ein medspelar, helikopteret eit viktig arbeidsreiskap. Utan helikoptertransport ville oppgåva vorte vanskelegare. Nærast umogelege. Vi hadde heilt sikkert ikkje hatt same framdrift uten «hjulvisparen». Helikopteret var av uvurderleg verdi. Men la meg for all del på nytt streke under at utan den store innsikt, kunnskap og den innsats alle har vist frå den første rapporten låg på bordet, hadde det heilt sikkert ikkje gått så godt, seier Braute, og legg til at teamarbeid og samhold er andre moment som har gjort arbeidet vellukka.



Arbeidsforholdene er ikkje enkle. God planlegging, gode sikringsrutinar og vante fagfolk har gjort arbeidet til ein suksess så langt.



Utan helikopter hadde oppgåva vorte vanskelegare

Etter planen vert sikringsarbeidet teke opp att 14. august neste år. Det betyr at Trollstigen får ein litt avkorta, men nesten normal sesong i 2000 – sjølv sagt avheng det igjen av vergudane sitt lynne. Er det mykje snø i fjellet kan det verte sein opning. Er det lite snø, kan Trollstigen få tidleg opning.

– Etter dei planane som vi no arbeider etter, startar sikringsarbeidet i august neste år. Då ventar fleire vanskelege oppgåver på oss. Vi skal mellom anna sprengje eit 1 500 kubikkmeter stort overheng i ei salve. Går det bra og vegen ikkje vert skada, vil det sjølv sagt glede alle. Men gleda kan fort verte noko anna om salva ikkje vert slik ho er planlagt. Går det galt, kan vegen få skader og det kan i verste fall innebære at ekstraarbeid, som vi no ikkje ser omfanget av.

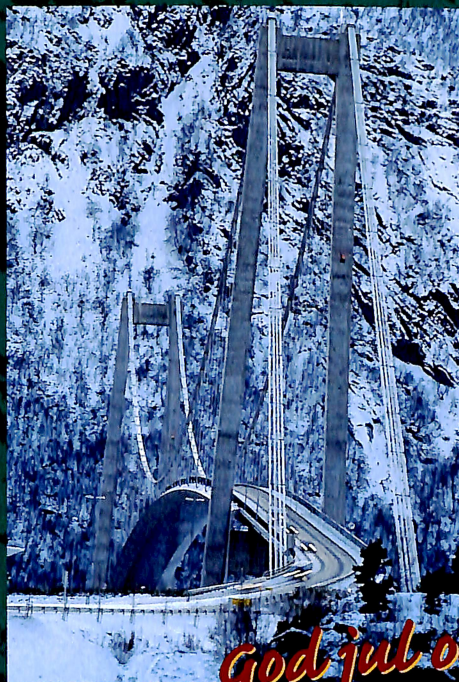
– Vi gjer alt for at arbeidet skal verte avslutta så raskt som moglege. Med den erfaringa vi har fått i



Omlag 5 000 kvadratmeter er sikra med steinsprangnett og 1 000 kvadratmeter er sikra med ubåtnett. Det er og sett opp eit 117 meter langt og 4 meter høgt fanggerde for å hindre nedfall av stein.

haust, og held vi oss til framdriftsplanerna skal siste rest av sikringsarbeidet vere gjort i år 2002, seier Knut Inge Braute.

Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6404 Molde



*God jul og
godt nyttår!*

www.vegvesen.no/moreogromsdal