



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

Vegdirektoratets Bibliotek

bnr: 19376

0000193763140



veg og virke

Nr. 1 – 2000/28. årgang

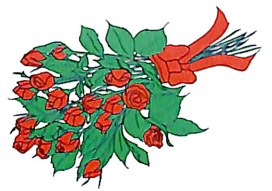


Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad

VEGDIREKTORATET

14 -04- 2000

BIBLIOTEKET



Vi gratulerer!

50 år

Jan Meringdal, Molde	9. april 2000
Gunnar Moe, Ørsta	13. april 2000
Olav Sæter, Batnfjordsøra	18. april 2000
Runar Gjerde, Elnesvågen	11. mai 2000
Thea Solholm, Aureosen	1. juni 2000
Marit Halvorsen, Molde	7. juni 2000
Asbjørn Skjølvold, Rindal	26. juni 2000

60 år

John Torger Køso, Syvde	22. mars 2000
Petter Vikene, Valldal	5. april 2000
Sigurd Solemdal, Kleive	27. april 2000
Leif Arne Veibust, Ålesund	14. mai 2000
Odd Joralf Halgunset, Rindalsskogen	7. juni 2000



Kvifor?

Det er ofte dei som ingen ting kan gjera, det går ut-over. Så også i dette tilfellet frå rundkøyringa mellom gammal og ny riksveg på Vestnes. Kva for glede og kva for føremål kan det ha å brette dette treet.

Vi berre spør..... men svar får vi ikkje.

(Wiggo Kanck – foto: Reidun Øverland)

Jubilantar på vegkontoret

Under den årvisse julekaffen på vegkontoret i desember, kunne administrasjonssjef Knut Nauste nok ein gong overrekke armbandsur til nye jubilarar. Av dei som mottok heider for lang og tro teneste i etaten, kunne konsulent Terje Haug (t.v.) på økonomiseksjonen sjå tilbake på heile 40 år i Statens vegvesen.



Konsulentane Liv Andresen og Odd Rød på personalseksjonen har saman med spesialarbeidar Asbjørn Skjevik på vegseksjonen og leiar for trafikktryggingseksjonen Kjell Ramstad 25 års teneste i etaten. Vi gratulerer! (Reidun Øverland)

Det var den gang...

FOR
50
ÅR
SIDEN

VEGBUDSJETT PÅ 43 MILL. KR

Samferdselsdepartementet har foreslått at det i budsjettermin 1950-51 blir bevilget ialt 43 millioner kroner til veganlegg. Det samlede utgiftsbudsjettet er ført opp med 118.836.300 millioner kroner, som inntekt har departementet ført opp 70.792.200 millioner kroner. Når det gjelder linjevalget for stamvegen gjennom Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal fylker sier departementet: – Departementet finner i tilslutning til vegdirektøren ikke å kunne anbefale noen utvidelse av den opptrukne bevilgningsramme for stamvegplanen eller noen endring i fordelingen på fylkene av det samlede beløp. Av bevilgningen på seks millioner kroner til faste vegdekker er det for Møre og Romsdal ført opp kr. 215.000.

Faksimile fra Romsdals Budstikke



Endeleg får Jendem ny veg

«Det blir vegfest i hausten 2000», kunne vegsjef Karl Melby proklamere, da det i fjor haust vart klart at fylkesvegen Jendem–Aurosen i Fræna skulle utbetrast. Og jubelen sto sjølvstakt i taket hos bygdefolket som har kjempa for betre veg i «alle» år. Da ilandføringskampen om gassen frå Haltenbanken raste som verst, og Storvika (som ligg i enden av vegen) vart rekna som den naturlege ilandføringsstaden, gjekk alle ut i frå at veg skulle det og verte. Men som vi no veit; gassen vart ført i land på Tjelbergodden, nokre sjømil lengre nord på kysten. Og veg vart det ikkje!

Vegkampen starta på nytt.

Så da regjeringa 19. november i fjor, gjorde framlegg om ei løyving på 12 mill. kroner over statsbudsjettet 1999 som omstillingstilskott til Fræna kommune og det vart klart at tilskottet skulle nyttast til problemvegen som kompensasjon for tapt ilandføringskamp, gjekk flagga til topps.

Og fylkesveg 228, som ikkje ligg i «grusvegpakka», vert heilt sikkert ein av oppgåvene til prosjektleiar Leif Husby. (Wiggo Kanck)



Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 1 - 2000 / 28. 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
Vebeustad, 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: Knut Inge Braute (t.v.) og
Gunnar Sandnes diskuterer opning av
fylkesveg 191. Foto: Kjell Herskedal.

Baksida: Fv 191 Eikesdalsvegen.
Foto: Kåre Ingolf Karlson

Layout: Reidun Øverland, EKH trykk

Sats og trykk: EKH trykk, Molde

Opplag: 1900

Deadline for neste nummer:

26. mai 2000.

Av innhaldet

Petter Smart 1999	4–5
Kontroll tunge køyretøy	6–7
Ny utbyggingssjef	10–11
Ras	12
Bilist 2000	13–15
Blindheim–Breivika	16–17
Opning av Langøybrua	18–19
HMS-prisen	20–21
Utviklinga i sjukefråværet	22
Rassikring i Trollstigen	23
Vegveven	24–25
Skodjebrua	26
«Vegrok»	27–29

effektivisering med fokus på prosesser

Effektivisering og omstilling er et vanlig begrep på mange arbeidsplasser i Norge. Nå er det på nytt aktuelt i Statens vegvesen og det angår oss alle på en eller annen måte. Men effektivisering må være noe mer enn bare å telle hoder og bygninger.

All aktivitet i Vegvesenet inngår i noen hovdeprosesser med tilhørende delprosesser, og på hver vår måte tilfører vi prosessene noe gjennom vår arbeidsinnsats. Når vi skal bli mer effektiv er det viktig å analysere de forskjellige måtene vi arbeider på. Ved å gjennomføre enkle prosessgjennomganger, kan vi finne ut om prosessene er effektive og tjener sin hensikt.

Alle prosesser vil ha små eller store feil i seg, og kanskje noen arbeidsmetoder til og med er unyttige. Mange av oss effektiviserer kontinuerlig ved å endre arbeidsmåte umiddelbart når feil oppdages. På den måten får vi forbedringer og effektiviserer uten helt å være klar over det. Statens vegvesen har i lang tid vært bevisst på dette, og mange ansatte har gjennom årene blitt premiert for sin kreativitet gjennom forslagordninga.

Ved effektivisering med fokus på prosesser må kunden stå i sentrum. Får kundene det som er bestilt, er tjenesten som forventet, eller har vi den holdning at vi vet hva som er best for våre kunder.

Ledere på alle nivå har et spesielt ansvar når det gjelder effektivisering og forbedring. En leder som etterspør forbedringer og med sin væremåte viser interesse og engasjement synliggjør at utvikling og nyvinning har stor betydning for sin avdeling eller arbeidslag.

Hensikten med fokus på gjennomgang av prosesser er fornøyde kunder, altså de som bruker våre tjenester. Har vi prosesser som ikke fungerer, misfornøyde kunder eller arbeidsmetoder som opprettholdes fordi ting har vært gjort slik til alle tider?

For å komme i gang med prosessgjennomganger kan dette gjøres enkelt ved å tenk gjennom følgende:

- Hva kommer ut av prosessen?
- Hvem er bruker av produktet/tjenesten?
- Hva er det som inngår i den aktuelle prosessen?
- Hvor starter og slutter prosessen?

Ved effektivisering er det viktig at feil og arbeidsmåter som ikke fungerer blir synliggjort, ikke overdekt eller gjemt bort. Når en ny tanke/ide blir kastet frem er det viktig at nærmeste lederen lytter og griper sjansen til forenkling/effektivisering av prosessen. Våre ledere må bli flinkere til å bruke det vi kaller «sturt forslagsvirksomhet» ved å etterlyse løsninger / forbedringer på konkrete problemstillinger. Det vil skape engasjement, optimisme og økt følelse av tilhørighet i disse omstillingstider.

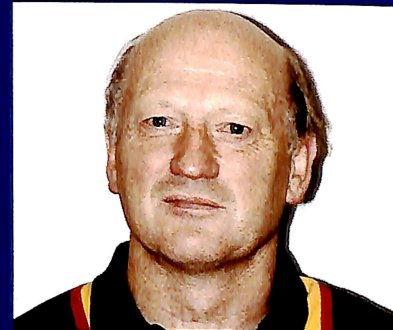
Etter mitt syn kommer ikke effektivisering og omstilling så brått på som mange vil ha det til. Dette er noe vi har drevet på med til alle tider, men vi har brukt ord som:

Det er raskere å gjøre det slik, kutt ut den omvegen, bruk maskinen på en annen måte, ingen merker at du kutter ut det skjemaet.

Vi har altså gode tradisjoner for å effektivisere og vi må bygge videre på det som allerede er innarbeidet på våre arbeidsplasser.

Grip sjansene! Vis engasjement og vilje til nytenkning. Brett opp armene «monter vindmøller» søk ikke ly.

Knut Stokkeland – kvalitetsleder



.....og fekk som fortent

Som oftast får ein som ein fortener. Det fekk Leonhard Dahl! Årets Petter Smart 1999! Spør vi han kva han sjølv meiner om heiderstittelen seier han: «jo, det er moro å verte sett pris på».

Tekst og foto: Wiggo Kanck

Og prissett har ferjekairådgevaren vorte det siste året. I 1998 premierte den lokale forslagsnemda ham med beste lokale forslag: «Brubås og heisetårn i stålørskonstruksjon».

Og i 1999 Petter Smart, den smartaste av alle vegvesentilsette, i heile landet altså.

La oss berre og ta med at Leonhard Dahl gjennom sine forslag til gode løysingar dei siste åra nok og har gjort ein spesiell innsats for forslagsverksemda. Det er ikkje så mange som har fått bedømt og vorte premiært lokalt for 10 forslag. Alle forslaga har og vore bedømt sentralt.

Så legger da og det sentrale bedømmelsesutvalet vekt på dette når dei seier:

«Forlagsstillar har gjennom systematisk forbedringsarbeid over fleire år fått fram løysingar som har gitt stor rasjonaliseringsgevinst for Statens vegvesen. Han har ved forslagene fått fram løysingar som er teknisk sikkerhetsmessig gode, kombinert med at estetikk er ivaretatt. Forslagene er benyttet i andre fylker».

– Ja, kva seier du til dette, da?

– Kor smart eg er, får andre bedømme. Eg skal, som eg tidlegare har sagt, ikkje leggje skjul på at det er artig å verte sett pris på i kvar dagen. Eg har heller ikkje tenkt så mykje over kva løysingane kan ha å seie for andre. Men ein verdi har dei nok. At dei og er nytta i andre fylke og igjen har ført til standardiserte løysingar, er poeng det er morosamt å teke med seg vidare, seier Leonhard Dahl.



Samanlikninga mellom han og tryllekunstnaren, som tek kaninen ut av hatten lett som berre det, vil han ikkje vere med på. Han fortel at ideane kan dukke opp titt og ofte, nærast som troll av eske, men at det ikkje er alle ideane som er mogleg å setje alle ut i livet. Den endelige løysinga, er resultat av ein kontinuerleg prosess som skjer i nært samarbeid med medarbeidarane på vegkontoret og «praktikantane» på vegsentralen, forstår vi han rett.

– Det er vel omlag slikt det skjer. Du vet, når det er ferjekaibygging eg held på med heile året og oppdragsmengda er stor, kjem eg bort i mange forskjellige problemstillinger. Så at eg tek med meg problema er ikkje så rart. At nokre av desse roterer rundt i hovudet på meg og at det til slutt vert nokre løysingar er vel ikkje så rart, medgir han forsiktig.

– Men, du er vel ikkje verre enn at du vil avslører den neste ideen din?

– Den er vi godt i gang med! Det som kan verte ei god løysing er kva vi no driv på med på Festøya. Dersom vi lukkast med ei såkalla «sideforskyva ferjekaia», har vi gjort et godt «krøk». Ei ferjekaibru som kan sideforskyvast vil gjere det lettare å tilpasse ferjeleiet etter kor stor ferja er. Får vi dette til å fungere vil, vi det kunne vere eit bidrag til å spare mykje på ombygging av ferjekaiene i og utafor fylket vårt. Kaia skal vere ferdig i løpet av mai.

– Så Petter Smart'n fornektar seg ikkje?

Nei, dette er jobben min. Det blir gjerne slik at kommer eg til ei kai, er det ikkje fritt for at eg tenkjer på korleis kaia kan gjerast betre. Når det gjeld prisen er den artig å ta med seg, men mest glad er eg for at forslaga fungerer godt, seier Leonhard Dahl.

Leonhard Dahl fekk som han fortente. Petter Smart-prisen fekk han for mellom anna for systematisk forbetningsarbeid av ferjekaiar over fleire år.

Fleire forslag

Trafikksjef Arne Johnsen ønskjer fleire forslag, ikkje berre frå eiga avdelinga men frå alle tilsette i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

– Jo, vi gjer det! Arbeid i tunnel fører ofte til farlege situasjonar fordi køyretøyene held for stor fart. Vi etterlyser gode løysingar og tiltak som kan vere med på å betre arbeidsforholda for dei som arbeider i tunnelane våre.

– Dette var stor fart. Også dei som har det vi kan kalle for saktegåande arbeid i trafikken opplever farlege situasjonar. Eg tenker da til dømes på våre tilsette som arbeider med høvling, feiing og anna arbeid på svingete og uoversiktlege vegar. Her skjer ofte til tider farlege og livstruande episodar fordi bilane kjem i for stor fart utan at sjåføren tenkjer på at nokon har sin arbeidsplass her.

– Skulle det vere nokon av våre tilsette som har forslag til løysingar som kan vere med på å gjere arbeidsforholda betre, er det berre å ta kontakt med forslagsnemda, er oppfordringa frå Arne Johnsen.



Dei som har sitt arbeid ute i trafikken, vert ofte utsett for livstruande hendingar. No etterlyser trafikksjefen forslag som kan gjere arbeidsdagen tryggare for våre arbeidskameratar.

NB! FRIST 1. MAI

Tekniske gode løysingar kombinert med god estetikk har prega forslaga til Leonhard Dahl.



Ole Lied meiner at utanlandske sjåførar må få større kunnskap om norske vinterforhold.



Ikkje skodde for norsk vinter – 105 fekk køyreforbod

At vogntoga, og spesielt dei utanlandske, ikkje er godt nok skodde for norske vinterveggar, fekk vi nok eit bevis for under storkontrollane på Horgheim i februar. Frå 1. til 4. februar vart 799 vogntog og lastebilar kontrollerte på E136 i Romsdalen. 9 prosent av dei norske og heile 28 prosent av dei utanlandske fekk køyreforbod på grunn av manglande kjettingar og dekkutrusting. – Skremmande høge tal, meiner Vegvesenet sine kontrollørar.

Tekst og foto: Reidun Øverland

Med bakgrunn i dei mange vegsperringane og utforkøyringane, spesielt den siste vinteren, har Statens vegvesen intensivert kontrollen av tunge køyretøy i fylket. Etter eit møte mellom vegsjef Karl Melby og representantar frå Vegdirektoratet vart det bestemt at kontrollen av vogntog skulle innskjerpast. Og resultatane av kontrollane berre understrekar inntrykket vi har fått om dei problem dårleg skodde vogntog har skapt langs vegane våre dei siste vintersesongane. Frå vaktentralen i fylket får vi opplyst at det til no i vinter har vore rundt 70 bilbergingar som har ført til stengte veggar. Strekningane som oftast går igjen er E39 Stigedalen, E136 Romsdalen og riksveg 70 Sør-Trøndelag grense-Sunnalsøra (Gråura). Sjølv om det ikkje berre er utanlandske vogntog som skaper problem, er dei klart i fleirtal.

«Veg og Virke» var innom Horgheim i Romsdalen under kon-

trollen som strekte seg frå 1. til 4. februar. Aktiviteten på staden var stor, og mange hadde fått køyreforbod for manglande bruk av kjettingar på det glatte føret. Ja, fleire av vogntoga hadde ikkje eingong teke med seg nok kjettingar før dei la ut på turen. Sjølv om føret på vegane skulle tilseie at kjettingane ikkje berre skulle vere med, men òg vore tekne i bruk, rulla vogntoga eitt etter eitt inn på plassen altfor dårleg utrusta. At kjettingar eller vinterdekk var riktig utrusting, var det ikkje mykje tvil om. Nokre av vogntoga hadde rett og slett problem med å ta seg fram på kontrollplassen då dei skulle køyre til side for å sko seg betre. Og Vegvesenet sine kontrollørar var sjølv sagt heilt klare, ikkje eitt vogntog slapp vidare før dei var skodde etter forholda. Det gjorde at fleire av sjåførane fekk ei lang pause i køyringa si – kjettingar måtte skaffast før turen kunne halde fram. Reglane for vinterutrusting på store køyretøy seier: Sju kjettingar på vogntoga – ein som er

Til venstre: Aktiviteten var stor på E136 på Horgheim – i løpet av fire dagar vart alle dei 799 vogntoga og lastebilane som passerte opp eller ned Romsdalen, stoppa for kontroll.



Jan Lysfjord kontrollerer køyre- og kviletid. Sjølv om denne sjåføren hadde alt under kontroll, var det til saman 27 brot på desse reglane.



Det var mange som ikkje var tilstrekkeleg utrusta for det såpeglatte føret.

tilpassa forhjula, fire tilpassa drivhjula og to tilpassa hengaren. For enkeltbilar seier føreskriftene at tre kjettingar skal medbringast – ein tilpassa forhjul og to tilpassa drivhjula. Men det er ikkje berre manglande kjettingar som er problemet, dekkka er òg ofte for dårlege til bruk på vinterveggar. Det vere seg reine sommardekk eller dekk med feil gummiblanding. For å verte godkjend skal vinterdekk ha merkinga M/S (mood and snow) og ha tilstrekkeleg mønsterdjupne.

– Sjøførane er stort sett greie og blide når dei vert stoppa. Men det har sjølvsagt mykje å seie korleis vi oppfører oss overfor dei òg, seier kontrollørane Jan Lysfjord, Terje Tjelle og Svein Arne Henjesand. Dei legg til at sjølv om uteplassen på Horgheim er godt eigna til føremålet, kunne dei nok ønskt seg betre kontorlokale.

– Vi skulle hatt eit større og meir avskjerma lokale til bruk når sjåførane er med oss inn. Det er ofte personopplysningar både om sjåførane og arbeidsgivarane deira som vert diskuterte, opplysningar som ikkje bør kome andre for øyre. Utekontroll av tunge køyretøy er blitt ein omfattande dokumentkontroll med ei stor mengd av papir. Desse bør òg vere skjerma for uvedkommande. Det kan vere eit problem når fleire sjåførar er innom på same tid, påpeikar dei.

Det vart i alt kontrollert 799 vogntog og lastebilar, 614 norske

og 185 utanlandske, i løpet av dei fire dagane kontrollen varte. 104 fekk køyreforbod som følgje av manglande kjettingar eller dårleg dekkutrusting, 9 prosent var norske og 28 prosent utanlandske. 22 for dårleg skodde vogntog vart pålagte gebyr og eit vart meldt av same grunn. I tillegg hadde 27 brote reglane for køyre- og kviletid, medan ein vart meldt. Ein tilsvarande kontroll på same stad seinare i månaden forsterkar inntrykket. Då var nærare 400 tunge køyretøy kontrollerte. Tala viser det same resultatet: Altfor dårleg skodde vogntog.

– Det at utanlandske vogntog har størst manglar på bruk av kjettingar og dekkutrusting, gjenspeglar berre dei mange bilbergingane vi har hatt i vinter. Det er flest utanlandske vogntog som skaper farlege situasjonar langs vegane våre, sjølv om dei norske heller ikkje kan frifinnast heilt, seier inspektør Ole Lied ved Ålesund trafikkstasjon. Han meiner vidare at utanlandske sjåførar ikkje har tilstrekkeleg kunnskap om den norske vinteren og dei køyreforholda vi har.

– Det verkar som om dei ser på bruk av kjettingar først og fremst som eit framkomstproblem, og ikkje som eit tryggleiksproblem. Dei har ofte alt for liten respekt for køyreforholda våre, og må få ei kraftig haldningsending. Vi må kunne forvente at dei har betre dekkutrusting når dei trafikkerer



Terje Tjelle undersøkjer om gummiblanding og mønsterdjupna er etter føreskriftene.

langs vegane våre vinterstid, understrekar Ole Lied. Både topografien og klimaet i fylket vårt, med svært skiftande vør- og føreforhold, tilseier ein utstrekkt bruk av kjettingar. Han fortel vidare at han heilt klart ser ein tendens der industrien i fylket har eit aukande transportbehov og at talet på utanlandske køyretøy er sterkt veksende, særleg dei to siste åra. Vi må hugse at vi bur i det største eksportfylket i landet, med dei utfordringar til transport det fører med seg. I tillegg er avgiftspolitikken i Noreg blitt slik at stadig fleire norske transportørar etablerar seg i austuropeiske land.

– Som sagt, vi må få ei haldningsending og ein mykje større respekt for norske vinterveggar både blant utanlandske og norske vogntogsjåførarar. Dette vil, saman med ei intensivert kontrollverksamdom, vere med på å gjere vegane våre tryggare å ferdast på vinterstid, avsluttar Ole Lied.

Arbeids- og idémøte om riksveg 60 i Ålesund



Riksveg 60 på strekninga mellom Blindheim og Magerholm i Ålesund er ei problemstrekning både med hensyn til sikkerhet og avvikling. Denne riksvegen, som er en viktig fjernveg, har etterhvert fått så igjenbygde sidearealer og så stor aktivitet både langs etter og på tvers av vegen, at dette nå fører til trafikkproblemer både for fjerntrafikken, for lokaltrafikken og for de myke trafikantene.

Det må lages en ny plan for riksvegen, og denne planen må ivareta interessene for alle typer trafikk. Det er ellers et stort utbyggingsspress i området og dette må også

tillegges vekt i de planoppgaver som skal utføres. Det haster derfor med å bestemme veg- og krysstyper, samt plassering og utforming av et sikkert gangvegnett. Det er nylig utarbeidet forslag til kommunedelplan, som snart skal ut på høring, men der er vegens rammer og betingelser ikke avklart.

Ettersom problemstillingene er nokså allsidige og vanskelige, så ble det arrangert et arbeids- og idémøte mandag 7. januar i år, for om mulig å komme videre i planprosessen. I dette møtet deltok representanter fra Ålesund kommune, fra vegkontorene i Sør-Trøndelag,

VM i landevegsløp

I år er det nok ein gong etatsmesterskap i landevegsløp i Sogn. Distansen er 4,2 km og går fredag 19. mai om kvelden. Klasseinndelinga er basert på alder og kjønn. Nytt av året er ein stafett med 4 etappar neste dag. Her kan ein person løpe heile distansen, ca. 10 km eller vi dele distansane opp. Vi kan òg stille med blanda lag, så her står vi ganske fritt til å komponere laget. I første omgang må vi av omsyn til påmeldinga få vite kor mange som er interessert på eit eller anna vis. Førebels signalisering av interesse til Johan Sudmann, personalesjonen, seinast 12. april. (Johan Sudmann)

Oppland og Møre og Romsdal, fra Vegdirektoratet, fra Ingeniørhøgskolen i Ålesund, samt representanter fra to konsulentfirmaer.

Møtet ble vellykket, og de innspill og forslag som kom fram vil være til stor hjelp i det videre arbeidet. På bildet ser vi gruppe nr. 3 i «brytningsarbeidet» for å finne gode løsninger. Lars Vartdal – Ålesund kommune (t.v.), Alf Idar Småge – Asplan Vikak, Magne Flemseter – Statens vegvesen Møre og Romsdal, Trond Aune – Statens vegvesen Sør-Trøndelag og Ruth Myklebust – Statens vegvesen Møre og Romsdal. (Kjetill Kjersem)

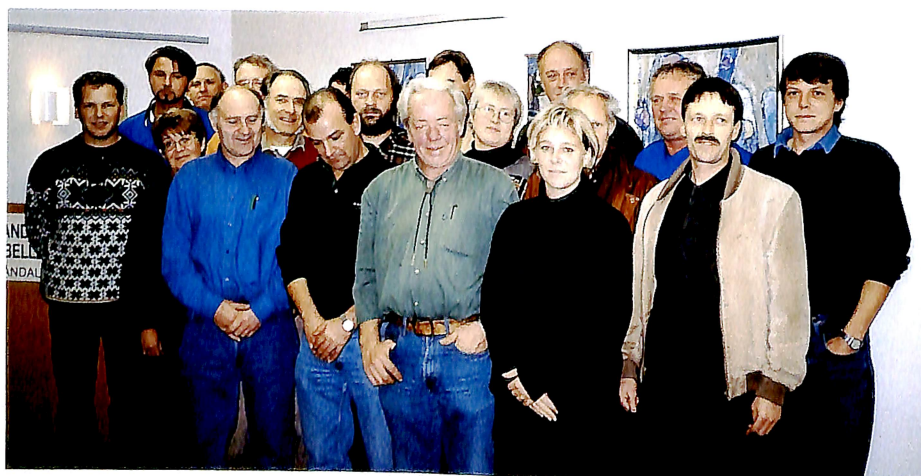
Samling for verneombud

Høsten 1999 hadde verneombudene temasamling på Åndalsnes. Og hva var vel mer naturlig enn at det var arbeidsmiljøet som stod i fokus på denne samlingen.

Det som opptok verneombudene var

- AKAN og hvordan verneombudet skal forholde seg i AKAN-saker.
- Hva kan den enkelte bidra med for å få et godt arbeidsmiljø.
- Oppfølging av kollegaer under sykefravær.

På bildet ser vi bakerst f.v. Henning Sjo, Kjell Atle Fugelsnes, Martin Myrvang, Harald Dragset, Petter Vikene, Odd Egil Løseth og Sindre Hjelset. Midtre rekke f.v. Øyvind



Myren, Knut Toven, Bjørn Heggset, Torild Virum, Einar Skjevling og Paul Arne Koppen. Fremste rekke f.v. Petter Husby, Evelyn Eriksen,

Oddbjørn Husøy, Karl Arne Ekroll, Ola Arne Berg og Siw Mek. (Tore Andersen)

Oppsummering av år 2000 arbeidet

Vegdirektoratet samla fylka hausten 1998 og la rammene for arbeidet. Det var lagt opp til ei svært omfattande registrering av alle element som inneheld PLS (programmerbar logisk styring). Det alt vesentlege av arbeidet vart gjort av elektroseksjonen. På grunnlag av det innkomne materialet vart det utarbeidd risiko/sårbarhetsanalyser.

Vår enkle grunnfilosofi gjennom heile arbeidet var at vegnettet skulle vere farbart til ei kvar tid. I vårt fylke var det då særleg tunnelane og ferjene som kunne vere kritiske. Arbeidet vart derfor konsentrert om desse. I alle systema som inneheld klokkefunksjon vart tusenårsskiftet simulert ved å stille fram klokka.

Svært mange firma har vore i kontakt med oss og tilbydd sine tenester med tilrettelegging for år 2000. I mange høve har vi fått inntrykk av at vegnettet knapt kunne fungere i det heile dersom ikkje det

spesielle firmaet fekk oppdrag med å førebu tusenårsskiftet.

Vi valte å stole på egne vurderingar, og laga ein svært enkel beredskapsplan/sjekkliste på ei A4-side. Det at vi har lagt vekt på å gjere ting så enkelt som mogeleg, har ført til at fylket har hatt svært små kostnader. Samla kostnad er ca. 140 000 kroner. Andre fylke har vurdert problemet annleis og skifta komponentar/utstyr for å sikre at dei var på den rette sida. Det har også vore laga store og omfattande beredskapsplanar. Kva som var rett er vanskeleg å sei. Hos oss har i alle fall tusenårsskiftet gått uproblematisk.

Arbeidet med å førebu år 2000 kan lett samanliknast med vanleg husarbeid. Dersom alt fungerer som det skal – er alt arbeid med førebuingar gløymt. Er det noko som ikkje fungerer – ser alle kva som skulle vore gjort.

(Ivar Hol – foto: Per Tormod Nilsen)



Bru-/kaiseksjonen samlet i Ålesund

Den årlige samlinga til bru-/kaiseksjonen på produksjonsavdelinga fant sted i Ålesund 9. og 10. desember 1999. På programmet stod HMS som hovedmeny. Hans Georg Halvorsen var innleid foredragsholder. Han var engasjerende og underholdene i sitt emne. Han greide på en finurlig måte å hale fram dårlig samvittighet for vårt engasjement i HMS-arbeidet, og ingen forlot salen med helt god samvittighet. Videre var fornying av sikkerhetskortet ved verneleder Knut Olav Stokkeland på dagsorden. Produksjonssjef Jan Arild Johansen orienterte om arbeidet i effektiviserings- og omstillingsprosessen, og hoveditillitsmannen gikk gjennom forslaga til tariffoppgjøret. På samlingens andre dag ga prosjektleder Oddbjørn Pladsen en grei orientering om prosjektet Blindheim-Breivika. Dagen ble avsluttet med at Motek AS orienterte om sine produkter.

Under samlinga fikk Jon Ingar Eik og Jofred Klauset (øverste bilde) overrekket gave for 25 års tjeneste i etaten av seksjonsleder Jan Kåre Haaheim. Pensjonistene var heller ikke glemt og seksjonslederen delte ut gaver til Sigmund Skjeggstad og Oddmund Tangen og takket for innsatsen i Statens vegvesen. (Tore Andersen)





Endeleg ein sunnmøring i leiinga! Tida da romsdalingar og nordlendingar åleine rådde grunnen på vegkontoret, går mot slutten. Petter Hildre, ein vaskeekte sunnmøring frå Brattvåg med litt heimlengsel, med mange mål og klare meiningar om mangt og mykje i kofferten, er det som skal ta over etter Paul Bølset. Den nye utbyggings-sjefen reknar med å vere på plass før sommaren trår til for fullt, nærara bestemt 1. juni.

Med Petter Hildre på plass som ny utbyggings-sjef: «Ein av kvart slag»

Tekst og foto: Wiggo Kanck

La oss berre leggje til, før vi går vidare, at Petter Hildre er nærare 50 enn 40 år og familisert. Det meste av sin yrkesaktive karriere har han frå Vegvesenet. Han signaliserer krystallklare mål for oppgåvene som ventar, er glad i friluftsliv, tek gjerne fram ei god krimialsoge signert Desmond Bagley, likar å reise, og USA har vore reisemålet dei siste åra. Den på fotball eller volleyballlaget som ventar på ein ny medspelar, må nok sjå langt etter den tilveksten. Sjølv om Petter Hildre ein gong var aktiv bedriftspelar innan nemnte idrettar, er den tida forbi.

Jo, sjølv sagt, så er han da på husjakt i Molde.

No er det ikkje på nokon måte meininga å vere uærbødig når vi slår dette fast. Jamvel om det er mange av «dei» frå før, er det likevel eit uomtvisteleg faktum at det ikkje har vore ein sunnmøring i toppleiinga i Statens vegvesen Møre og Romsdal i ny organisasjonstid. Slik får lesarskribenten i Sunnmørsposten, som for ein del år sidan etterlyste sunnmøringar på vegkontoret «oppe på Mølde», sitt ønske oppfylt.

Berre for å ha sagt det òg; vi har romsdalingar, nordlendingar, snart ein sunnmøring, men manglar ein nordmøring i leiinga.

Til dei som lurar på om den nye utbyggings-sjefen har nok særleg kunnskap om fylkeshovudstaden, kan vi fortelje at gymnastida vart gjennomført i Molde med bravur – vert det kviskra oss i øyrene. Bakgrunnen og kunnskapen han tileigna seg om byen da, har han sikkert òg konservert!

– At eg kjem til heimfylket, var sjølv sagt viktig i det vegvalet vi gjorde når det gjeld kva for opp-

gåver eg skal styre med mellom kl. 0800 og 1600 i åra framover, bryt han av.

Skal vi presentere Petter Hildre, kjem vi heller ikkje utanom å fortelje at han etter skolegangen i Molde tok turen til NTH og Trondheim. Eksamen vart avlagt i 1980, før turen gjekk til konsulentfirma i Haugesund. Vegvesenkarrieren starta i 1982. Avbrote av 8 måneders forskarteneste ved SINTEF, har han vore trufast mot etaten.

– Personleg utvikling og trongen til å gjere noko anna, var drivkrafta bak mitt første «scenebytte». At jernbanen vart omtalt i positive vendingar og det vart gjeve mange sterke signal om framtida til NSB, gjorde at eg valte å satse på banen. Men den gong ei! Etter seks månader ringte eg vegsjefen i Troms og sa kort dette; «eg vil heim». To månader seinare var eg tilbake på vegkontoret i Tromsø. Før eg flytte til Vegdirektoratet og Oslo var eg tilsett som produksjonssjef i Troms. Eg har òg jobba i Nordland. Så når du innleiingsvis kommenterer den distrikts-, eller kanskje heller «landsvise» samansetjinga av leiinga ved vegkontoret i Molde, må eg leggje til at det på ingen måtar er nokon ulempe.

Når vi spør han om kva han elles veit om oppgåvene som ventar i Møre og Romsdal, seier han dette:

– Lokalavisa, «Haramsnytt», har følgt meg sidan eg forlet Brattvåg. Gjennom lokalavisa har eg halde meg godt orientert om smått og stort, og ikkje minst om vegsakene som er på tapetet i min heimdel av fylket. Å hevde at eg i detalj kjenner til kva som rører seg på vegsektoren i Møre og Romsdal, er å ta hardt i. Men gjennom jobben i Vegdirektoratet som kontorleiar på utbyggingsavdelinga, og som delaktig i arbeidet med Nasjonal Transportplan – og at eg slik har arbeidd med Møre og Romsdal sitt føringsnotat i effektiviserings-

omstillingsarbeidet – har eg etter kvart gitt meg god kunnskap om dei store vegprosjekta. Så det som skjer på utbyggings-sida, trur eg at eg kjenner så godt til som det lar seg gjere.

– Møre og Romsdal har mange ildsjeler. Enkeltpersonar og næringslivet i fylket trur er eg har vore og heilt sikkert vil kome til å verte viktige medspelarar i vegutbygginga i åra som kjem. Desse ressursane må vi ta vare på. Statens vegvesen Møre og Romsdal har òg ei open haldning til media og omverda elles, har eg registrert. Dette er òg ein verdi det er viktig å ta vare på, legg han til.

– Vi har innledningsvis «prissatt» sunnmøringar. Vel, eg skal ikkje på noko vis tvinge av deg ei programerklæring, «men lell da gitt...»?

– Sjølv likar eg godt å halde på med planleggingsoppgåver og overordna planlegging. At vi har breidd på det arbeidet vi gjer på planleggings- og utbyggings-sida kopla opp mot produksjon, er sjølv sagt avgjerande for eit godt resultat. Vegvesenet med sin ekspertise og sin posisjon som aktør i samfunnsplanlegginga og medspelar på transportsida gir meg mykje. Eg har vore med i vegutbygginga i Tromsø og Troms fylke dei siste åra. Kan eg ta med dei erfaringane eg har tileigna meg og bruke dei i Møre og Romsdal, gjer eg gjerne det. Prosjektorganisering, slik det vert praktisert hos Dykk, er eg vel vant med frå Troms.

– Eg har nok visse forventningar til jobben som ventar. Det kjem mellom anna av, som eg tidlegare har nemnt, at eg gjennom mine oppgåver i samband med NTP-arbeidet har fått god kunnskap om planar og prosjekt som er under planlegging.

– Eg har elles inntrykk av at det faglege miljøet er godt, og eg har visse forventningar spedd med ikkje så lite spenning til å få høve til

å jobbe saman med gode folk. Skal resultatet verte godt, må vi i søkefasen vere opne for ønskje og diskutere løysingar. Samspel er viktig, men like viktig er det at innspela kjem til rett tid. Sjølv sagt er det viktig å få til ein prosess kor innspel utanfrå blir fanga opp. Å styre prosessen, og at rett person styrer den, er viktig for å få eit riktig resultat. Når retninga er staka ut, går vi den vegen!

– Du har vore inne på kor viktig godt samspel med premissgjevarene er, og at det å ha ei open haldning til det vi driv med er ein sjølv sagt ting. Å vere opne til det vi driv med, betyr det òg god informasjon?

– La meg først seie at det er dumt å skjule ting. Ting kjem for ein dag, uansett! Å vere opne til media, spele på lag og ha ein naturleg og open prosess i saksutgeinga, er naturleg for meg. Det er viktig å ha gode medspelarar om ein som einskildperson, som gruppe eller som etat skal lykkast. Når det elles gjeld bruk av informasjon, som eit reiskap for å nå måla, er det slik «at for mykje og for lite skjemmer alt». Riktig informasjon med rette verkemiddel til rett tid, må vere ein lede-tråd innanfor dette arbeidet. For meg er del viktig at våre tilsette først vert kjent med vedtak som har ekstern interesse og verdi.

– Heilt til slutt, er det noko du ser fram til å ikkje gjere når du kjem til Molde?

– Ja, kjem det kontant. Tre gonger i vinter har eg reinska snøen av taket på huset heime i Tromsø. Det slepp eg når vi kjem til Molde, eller kva?

For eigen del legg vi til; ver no ikkje så sikker på det.

I allfall, snø eller ikkje snø. Du kjem til Molde etter at snøklukka har blomstra, men på ei tid da plantane elles skal stå i full blomst

Så, velkommen attende!

Petter Hildre er den første sunnmøring i nyare tid som går inn i leiargruppa i Statens vegvesen Møre og Romsdal.



Fylkesveg 191, Eikesdalsvegen, vart stengt meir enn 20 gonger denne vinteren. Utan stor innsats frå ryddemannskpane si side, ville nok vegen tross alt ikkje vore så godt farbar som den har vore dette vinterhalvåret.

SNØ, SNØ, SNØ..... og stengte vegar

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Asle Kleppe/Kjell Herskedal

Dei enorme snømengdene sette grå hår i hovudet på både snøryddar og vegfarande. Aldri tidlegare har viktige vegar vore stengt samanhengande i så lange periodar som denne vinteren. Ikkje nok med det. Dei enorme snømengdane gjer og at vi kan få ei rekordsein opning av vinterstengte vegar i fylket.

Riksveg 60, mellom Røyr og Hellesylt, har ikkje tidlegare vore stengt samanhengande så lenge som vinteren. I meir enn 14 dagar var det ikkje vegsamband mellom turistbygda Hellesylt og Stranda. Fylkesveg 191, Eikesdalsvegen vart stengt meir enn 20 gonger og riksveg 655, Norangsdalen er stengt når vi skriv 20. mars. Legg vi så til at dei vanlege problemvegane, fylkesvegane på Sunnmøre og vart stengt med jamne mellomrom, skjønner alle korleis vinteren har arta seg for deg som er avhengig av vegen.

– Denne vinteren har vore heilt spesiell. Det er rapportert om store snømengder i fjellet. Vêret dei neste vekene vil bli avgjerande for nå riksveg 63 kan opnast, men noko tidleg opning er det ingen grunn til å tru, seier seksjonsleiar Ivar Hol.



Frå arbeidet med opninga av riksveg 60 mellom Røyr og Hellesylt i Stranda kommune. Riksveg 60 har aldri tidlegare vore stengt samanhengande så lenge som denne vinteren.



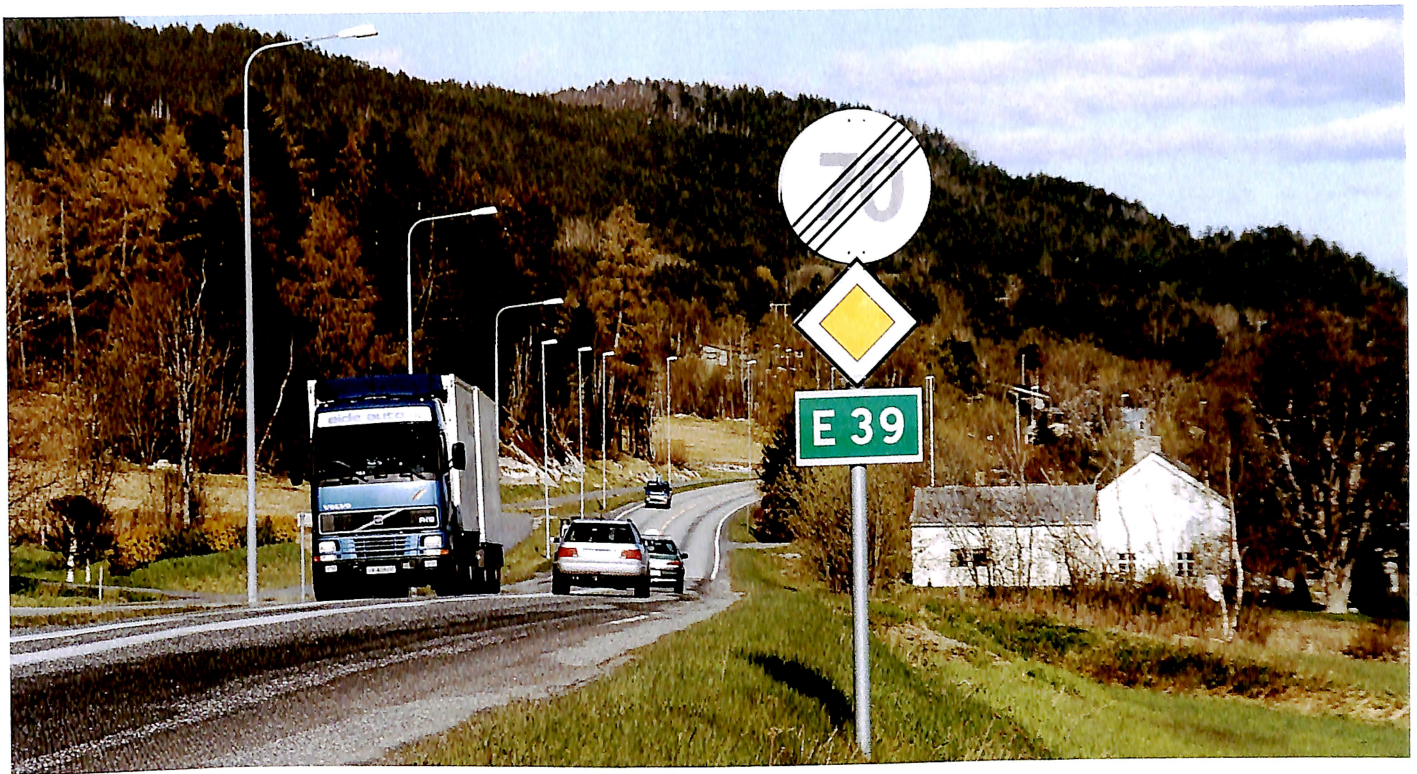


Foto: Reidun Øverland

Bli med på Bilist 2000



Den 16. mars 2000 gikk det offisielle startskuddet for Bilist 2000, et prosjekt som har satt trafikksikkerhet på dagsordenen i tre år fremover. I likhet med 28 andre organisasjoner og bedrifter i Norge deltar Statens vegvesen.

1998 ble et rekordår for antall drepte og skadde i trafikken. Statsministeren tok problemet opp i sin nyttårstale, verdikommisjonen satte det på sin agenda og myndighetene søkte etter nye mål og metoder. Tiden var inne til å sette foten ned og si: Nok er nok!

Dermed ble Bilist 2000 startet etter initiativ fra direktør Finn Tandberg og styret i Bilimportørenes Landsforening våren 1999. Siden har 29 organisasjoner og bedrifter samlet seg om dette tiltaket og skapt en stiftelse hvis formål er å redusere antall drepte og skadde i trafikken. Hver enkelt organisasjon deltar i Bilist 2000 ved å bidra med penger, aktiviteter, gaver, kunnskap og engasjement.

– Bilist 2000 skal belønne fornuft og ansvar, sier direktør Finn

Tandberg. – Poenget er at den enkelte bilist selv skal føle et ansvar overfor sine medtrafikanter, seg selv og sin familie, og derfor ta hensyn ved å redusere farten og å bruke bilbelte. Denne innsatsen skal belønnes. Det skal nettopp være positivt å delta i Bilist 2000, samtidig som man er med på en betydelig samfunnsdugnad ved å få ned antall drepte og skadde i trafikken, poengterer Tandberg.

En forutsetning for å delta er at

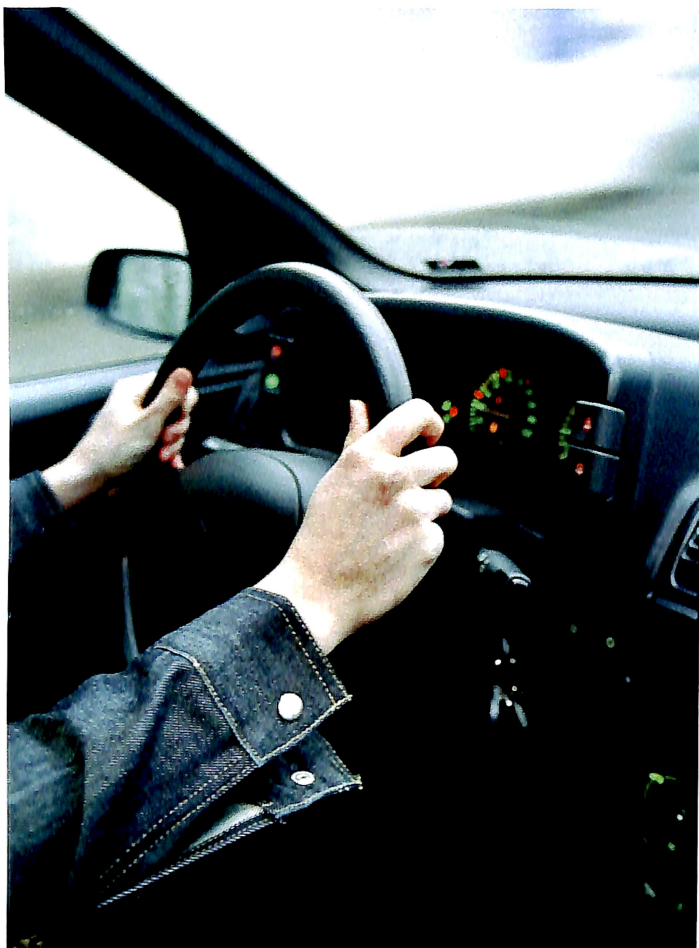
du kjører bil, og at du forplikter deg til å bruke sunn fornuft i trafikken. Det betyr at du skal prøve å etterleve de to viktigste reglene for aktiv sikkerhet: Respektere fartsgrensene og bruke bilbelte.

Slik melder du deg på:
Bilist 2000 sekretariatet –
tlf. 22 39 66 99
eller via internettadressen
www.bilist2000.no

DELTA KERNENE:

Aftenposten
Autoristerte Trafikkskolers
Landsforbund
Bilforlaget
Bilimportørenes Landsforening
Dekkimportørenes forening
Falken
Forsvaret
Justisdepartementet/UP
Kongelig Norsk Automobilklubb
Kort Sagt
Motorførernes Avholdsforbund
Norges Automobil-Forbund
Norges Bilbransjeforbund
Norges Bilsportforbund
Norges Forsikringsforbund

Norges Lastebileier-Forbund
Norges Taxiforbund
Norsk Caravan Club
Norsk Petroleumsinstitutt
Næringslivets Hovedorganisasjon
Opplysningsrådet for Veitrafikken
Oslo og Omegn Bilbransjeforening
P4 Radio Hele Norge
Posten Norge
Samferdselsdepartementet/
Vegdirektoratet
Transportbedriftenes
Landsforening
Trafikksikkerhetssenteret AS
Trygg Trafikk
Viking



Enhver bilist representerer sin egen risikoprofil i trafikken. Avhengig av hvor god risikoforståelse du har, hva du gjør og hvordan du tenker, er du selv med på å bestemme hvor sannsynlig det er for at du forårsaker eller blir innblandet i en ulykke. I 1999 ble flere enn 11 600 personer skadet eller drept i trafikken. Er du så dum at du tror en ulykke ikke kan ramme deg, har du en skyhøy ulykkesprofil som du øyeblikkelig burde gjøre noe med.

Hva er din ulykkesprofil?



Med stort og smått skjer det hvert år ca 300 000 uhell og ulykker der bil er involvert. Tusener av mennesker lemlestes for livet og drøye 300 personer våkner aldri til en ny morgen. Antall ulykker kan imidlertid reduseres dramatisk dersom du og alle andre bak rattet i en bil hadde bedre vett – eller kunnskap, om hva som ofte resulterer i ulykker. Og det er ikke snakk om kjøreferdighet og teknikk, men egentlig det enkleste av alt; nemlig å bruke hodet til mer enn pynt.

20 000 møteulykker hvert år, 55 000 påkjørsler bakfra, 50 000 biler rygges på, 44 000 biler smeller i hverandre i landets veikryss hvert år, og 33 000 bilister kjører på et parkert kjøretøy. Slik kunne listen forlenges. Hvordan i all verden kan alle disse ulykkene skje, 99 prosent av dem er jo fullstendig unødvendige? For faktum er at de fleste ulyk-

ker aldri hadde skjedd om personen bak rattet hadde fulgt bedre med eller vurdert situasjonen annerledes.

Enhver bilist representerer sin egen ulykkesprofil. Som den er faretruende høy for enkelte, er den minimal for andre. Du bestemmer selvfølgelig selv hvor høy eller lav din profil skal være.

De to viktigste faktorene som påvirker din ulykkesprofil, er risikoforståelse og din årvåkenhet som sjåfør.

Å kjøre bil er et voldsomt ansvar, både overfor deg selv og dine medtrafikanter. Et rullende tonn av jern, stål og glass i 80 km/t er rene bomben, om det går galt. Det gjør det altfor ofte.

Visste du f. eks. at en moderne bil er sløvende? I forhold til eldre biler, er moderne biler direkte sløvende. Du sitter behagelig og mykt, du har all den komfort du kan ønske deg; musikk, varme, stillhet.

Borte er buldring fra motor og risting fra dårlige fjærer og støtdempere. Stille, mykt og behagelig kjører du mil etter mil. Møtende biler glir som en tåkestrøm forbi, du er i din egen verden er et helt annet sted...

Borte er de fleste humpete og svingete veier. Tusener av kilometre vei er belagt med flat asfalt. Hastighetsmerkingen er mange steder langt lavere enn hva veiens standard skulle tilsi, noe som ikke stimulerer til skjerpet årvåkenhet.

De fleste av oss har stillesittende arbeid, og hverdagen er for de fleste fylt med stress og mas. Noen kilo for mye, og løpeturer vi aldri fikk utført, hører også med i regnskapet. All verdens kriger og mareritter hamres inn i oss av radio og TV-stasjoner, fra tidlig morgen til sene kvelden. Da er det godt å kunne få leve ut mas og dårlig samvittighet i ditt eget fristed – bilen.

Kjør bil – bruk hodet!



Foto: Per Tormod Nilsen



«...årsaken til dødsulykken var den glatte veibanen» er en av forklaringene som ofte gis på mange store ulykker langs våre veier – og er selvfølgelig en helt absurd forklaring: En veibane kan ikke klandres noe som helst!

Verken en glatt kjørebane eller et snøvær kan klandres for en ulykke. Det kan derimot du og jeg om vi ikke bruker hodet. Selvfølgelig er det sjåføren som ikke tar hensyn til omstendighetene når han eller hun er ute og kjører, som har ansvaret.

Ulykkesstatistikken for 90-tallet er dyster lesning. År for år har hundrevis av mennesker mistet livet og titusener er lemlestet. Samtidig har alle bileiere fått merke på pungen at ulykker, store som små, opptrer langt hyppigere enn tidligere. Forsikringselskapene skrur opp prisene som svar på de økte utleggene trafikkuulykkene representerer. Denne utviklingen kan selvføl-

gelig ikke fortsette inn i dette århundret. Svært gledelig er det derfor at Bilist 2000, som involverer så godt som hele bilbransjen såvel som ansvarlige myndigheter, går på lufta i første halvår i år. Dette blir tidenes største trafikksikkerhetskampanje og er en gedigen mobilisering for å redusere antall skadde og drepte i trafikken.

Media er blant de som er med på å spre en helt feil mentalitet blant de bilkjørende. Som en yrkes-sjåfør gjennom 30 år uttalte det: «Det er ikke glatte veier som er årsaken til alle de stygge ulykkene – det er sjåføren selv, det.»

Slitte bremses er ikke et fenomen som kan klandres som årsak til en ulykke. Heller ikke en glatt veibane. I dette landet regner det mer enn ofte nok, så dette kan ikke komme som en overraskelse på noen. Det samme kan sies om snø og is. Halve året ligger det meste av landet under et dekke av nettopp dette «lumske» stoffet. Hvorfor i all

verden skjer det da så mange ulykker der årsaken oppgis å være nettopp disse faktorene? Kan det være at vi etter hvert har lullet oss inn i en form for sløvetstilstand, at vi gjennom samfunnet vi lever i har vennet oss til at andre skal tenke for oss og passe på oss?

I en bil sitter vi lunt og avskjermet, og føler på mange måter en sikkerhet mot det som befinner seg utenfor rutene. Vi har det godt og varmt, bilen har høy komfort og radiostasjonen med den beste musikken er valgt. Og over tid luller vi sakte, men sikkert inn i en verden der «årvåkenhet» og «observasjon» bare er historiske minner fra kjøretimene langt, langt tilbake i tid. Farlig.

Å kjøre bil krever maksimal oppmerksomhet. Har du hodet med deg ute i trafikken, har du samtidig lagt grunnlaget for størst mulig trafikksikkerhet. Det nytter nemlig ikke å skylde på vei eller føre når ulykken er et faktum.

Visste du at...

- I år 1900, altså for nøyaktig 100 år siden, var det bare 3 registrerte biler i landet. Det skulle skje en dramatisk tredobling av antall biler på få år. Allerede i 1902 var tallet kommet opp i hele 9 biler.
- I 1912 var antallet biler økt til 459. Samtidig var det kommet til 185 mopeder og motorsykler. Tallet var nå kommet opp i 644 motorkjøretøyer.
- 1920 skjedde en dramatisk økning av antallet motorkjøretøyer i landet. I løpet av dette ene året økte antallet biler fra 5 140 til eksplosive 9 100.

Samtidig økte antallet mopeder og motorsykler med 2 101. Det totale antallet var nå 13 700 kjøretøyer.

- I løpet av seks år øker antallet kjøretøyer til 38 331.
- I 1960 var tallet for motorkjøretøyer kommet opp i 500 000 enheter.
- I 1968 tangeres det magiske milliontallet.
- 2 000 000 kjøretøyer nås rundt 1980.
- I 1990 er tallet kommet nesten opp i 3 000 000 millioner kjøretøyer totalt.

Oppsynsmann Per Leikanger (t.v.), overingeniør Einar Drugli og prosjektleiar Oddbjørn Pladsen ved byggegrøpa ved Amfisenteret.



Arbeidet på nyvegen Blindheim–Brevika godt i gang:

FERDIG om to år

– Framdrifta går omlag som vi planla da vi starta opp i oktober i fjor. Vi er i gong på alle arbeidsavsnitt, og i oktober 2002 skal nyparsellen Blindheim–Brevika på E39 i Ålesund vere ferdig, fortel prosjektleiar Oddbjørn Pladsen.

Tekst: Wiggo Kanck
Foto: Reidun Øverland
Kart: Grafia

E39 Blindheim–Brevika er ein av dei mest trafikkerte vegstrekningane i Møre og Romsdal. Trafikkmengda er på rundt 18 000 køretøy i døgnet. Delar av strekninga er dessutan sterkt ulykkesbelasta. Den store trafikkmengda skjemmer bu-miljøet og rammer framkomsten for trafikken. Den nye parsellen skal avløyse eksisterande veg, som mellom anna går gjennom tettstaden Spjelkavik og Moa, det største handelssenteret i Møre og Romsdal.

– Dette er bakgrunnen for prosjektet, som har ei kostnadsramme på 323 mill. 1999-kroner.

– Det er eit krevjande prosjekt i driv. Reint teknisk og arbeidsmessig taklar vi utfordringane. Det er likevel mange omsyn i forhold til trafikken, til dei som driv verksemd og dei som har arbeidsplassen sin i området Moa–Spjelkavik, vi heile tida må ha i tankane. Trafikkomlegginga i samband med anleggsarbeidet går greitt. Alle som på eit eller anna vis er omfatta av prosjektet, har vist stor forståing for at tiltaka vi gjer er naudsynte om vi skal kunne gjennomføre prosjektet som vi har planlagt, seier prosjektleiar Oddbjørn Pladsen.

Aktiviteten er stor på alle arbeidsavsnitt. Spesielt er aktiviteten stor på parkeringsplassen i området mellom Amfisenteret MoaGård og Moa Syd, kor mellom anna ei 12

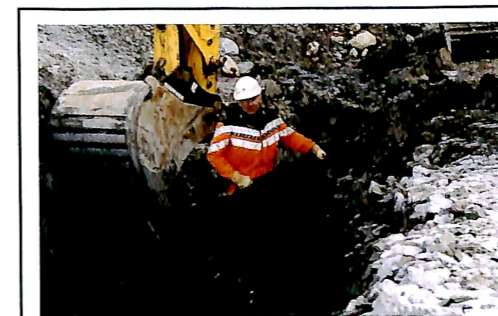


meter djup og 35 meter brei grop skal gravast ut. Tidleg i mai skal støypinga av den 550 miljøttunnelen starte. Omlagte tilførselsvegar og reduksjon i talet på parkeringsplassar for butikkane på Moa, er nokre av tiltaka som er naudsynte for å kunne gjennomføre arbeidet som planlagt.

Og det er inga liten prosjektorganisasjon Oddbjørn Pladsen har rundt seg.

– Vi er ein god gjeng her, og har etablert oss i egne kontorlokale

like ved Ålesund trafikkstasjon. I mars er det totalt 60 som arbeider på veganlegget. Frå mai vil vi vere ca. 80. Eigne tilsette frå utbyggingavdelinga og produksjonsavdelinga utgjer en del av arbeidstokken. Førebels har vi tre entreprenørar i arbeid. Blindheim–Brevika er eit av dei største prosjekta Statens vegvesen Møre og Romsdal no har, fortel prosjektleiar Oddbjørn Pladsen, som har teke over prosjektleinga etter Einar Drugli.



Arnfinn Hanestadhaugen, i arbeid på veggen som skal binde Borgundfjordvegen saman med resten av vegnettet, er ein av våre eigne tilsette på prosjektet.

Dette er nyvegen

- 4,8 km ny riksveg (E39/Rv60)
- 3,5 km sidevegar (dei fleste med fortau)
- 1,7 km frittliggjande gangvegar
- 8 bruer, av desse to større bruer over Spjelkavikelva
- Fjelltunnel (Blindheimstunnelen på 830 m)
- Miljøttunnel (Moatunnelen på 550 m)
- 8 rundkøyringar
- To-plankryss ved Blindheim
- 400 m miljøgate på Moa
- Bygging av støyvollar, støyskjerming og fasadeisolering

Her vert det arbeidd

Det går føre seg ein hektisk anleggsverksemd på ei rekke forskjellige stader i området.

Porten-Kanalen

Frå Porten skal det byggjast ny til ny rundkøyring mellom Kanalen og Spjelkavik. Førebuingane til ny bru over Spjelkavikelva på to stader er starta. Bruene skal vere ferdig i juli og oktober.

Borgundfjordvegen

Borgundfjordvegen vert lagt frå TELE-NORD si bygging og i retning austover. Veggen vert knytt saman med anna vegnett. Ein voner at strekninga vert opna neste sommar.

Blindheimstunnelen

Drivinga av tunnelen startar på Spjelkavik-sida i mai. Gjennomslaget kan kome i desember.

Spjelkavikneset

Frå toppen av Myrabakken med tilkomst til eksisterande riksveg, vert det bygd ny veg til Spjelkavikneset. Skal vere ferdig i sommar.

Blindheim

Opparbeiding av kryssområdet og veggen fram til tunnelpågogget for Blindheimstunnelen og bygging av Bjørnegjerdebrua for ny atkomstveg til Blindheimsneset er i full gang.

Moa

Over Moaområdet er det i tillegg til Moatunnelen bygd eit nytt vegsystem i dagen med mellom anna 3 rundkøyringar. Veggen over Moa vert brukt til E39 med ein stor rundkøyring i Brevika og ved Spjelkavikbrua.

Det var Bjørn Johnsen som fekk æra av å kutte snora saman med ordførar John Harry Kvalshaug og tvillingane Tor Anders og Trym Peder Uran Utheim.



LANGØYBRUA OPNA FOR TRAFIKK 5. FEBRUAR – 400 deltok på brufest

Sjølv om vergudane ikkje viste seg frå si aller beste side, la det inga dempar på stemninga. Nærare 400 øybuarar og andre gjestar trossa vindkasta og deltok på feiringa av den etterlengta nybrua. Og då dei første bilane rulla over den nye Langøybrua kunne dei frammøtte nøgde konstatere at no var ein komen halvvegs med brufornyninga på ytre Averøy.

Tekst: Reidun Øverland

Foto: Roald Sevaldsen/Reidun Øverland

Dei hadde trekt hua godt nedover øyrene og møtt opp i hopetal. Gammal og ung, vegforkjemparar og brubyggjarar, fylkespolitikarar og musikantar, og ikkje minst – dei som nytta brua opptil fleire gonger dagleg. Denne markeringa ville dei ta del i.

Det var den 87-årige brufor-

kjemparen Bjørn Johnsen som saman med representantar frå den aller yngste garde på Langøya, dei 2 år gamle tvillingane Tor Anders og Trym Peder Uran Utheim, som stod for den offisielle opninga av Langøybrua. At Bjørn Johnsen hadde ei sentral rolle under seremonien overraska nok ingen som har følgt med i brukampen på ytre Averøy dei siste tiåra. Som leiar i den første brunemnda i Averøy

kommune hadde han nok meir enn ein finger med i spelet for at den vel 32 år gamle Langøybrua i si tid vart bygd.

Då snora var kutta og korpsmusikken stilna, tok mange beina fatt og deltok på brumarsjen. Andre igjen ville helst vere av dei første som køyrde over nybrua. Uansett framkomstmåte, alle hadde eit felles mål – kome inn i varmen og fortsette brufesten på forsamlings-



huset Øytun. Der vanka det, i tillegg til god mat og sjølvkompontert brusang, sjølvsagt både gåver og godord.

– Vi må kunne glede oss over det vi får til. Og i dag har vi all grunn til å feire, vi er komne halvvegs med brufornyninga på ytre Averøy, sa vegsjef Karl Melby. Han kunne love at når alle bruene står ferdig, vert det på ny tromma saman til brufest. Og då kanskje med kulturministeren som gjest, høgttenkjer han. – For det vi opplever her er etter mi meining kultur av første klasse, heldt ein godt nøgd vegsjef fram. Det var nok ikkje berre vegsjefen som kunne tenkt seg rikspolitikarar til stades, fylkesordførar Ole E. Øverland hadde nok òg sett pris på at ein eller fleire sentrale politikarar var med på slike markeringar. – Då ville dei få sjå kor stort engasjement lokalbefolkninga syner og kanskje få ei anna oppfatning av kva kommunikasjon har å seie langs kysten vår, sa fylkesordføraren.

Arbeidet med den nye Langøybrua tok til i oktober 1998. Brua har ein totalkostnad på 40 millionar kroner, medrekna kostnadene til riving av gamlebrua. Brua, som er 243 meter lang, er ei såkalla stålkassebru – sett saman av fem stålelement på til saman 440 tonn. Søylar og dekke er i betong. Brua har to køyrebanar på til saman 5,5 meter og eit to meter breitt fortau. Sjølv om det no er sett trafikk på nybrua står det att noko finpuss på brukonstruksjonane og asfalte-

ringsarbeid, dette vert utført seinare på våren.

Betongarbeidet på brua er utført av Statens vegvesen Møre og Romsdal si produksjonsavdeling, medan Scanbridge AS frå Sandnessjøen har produsert og montert stålkaassene. Det er Statens vegvesen Møre og Romsdal som på vegne av Møre og Romsdal fylkeskommune er byggherre.

På spørsmålet om kor tid den gamle Langøybrua skal rivast, svara prosjektleiar Per Åge Brevik at han no sender ut anbod på rivinga og at han håper arbeidet kan ta til i løpet av sommaren.

Med opninga av Langøybrua på fylkesveg 252, er to av dei i alt fire fylkesvegbruene i ytre Averøy ferdig. Hendstraumbrua på fylkesveg 251 vart teken i bruk i desember 1998. Dei to bruene som no står for tur er Busundbrua på fylkesveg 260 og Tjønnøybrua på fylkesveg 252.

Dei fire fylkesvegbruene ligg alle på viktige vegar for fiskerinæringa og industrien på ytre Averøy. I åra som er gått sidan bruene vart bygd, har dei vore utsett for store påkjeningar og fått betydelege skadar i form av riss i betongen og rusten armering. Vegane i ytre Averøy har etter måten liten trafikk, men delen av tunge kjøretøy er stor. Problemet for tungtrafikken er at dei to attståande bruene ikkje er godkjend for 10 tonn akseltrykk, noko tilførselsvegane elles er.

– Går alt etter planen og ein får budsjettert midlar som forutsett, startar ombygginga av Busundbrua

Nærare 400 møtte opp og tok del i denne store dagen for bebuarar og næringsliv på ytre Averøy.

Mange av dei framførte deltok på brumarsjen som starta på klippestaden og enda opp på Øytun.



i 2001, fortel Per Åge Brevik. Arbeidet med den vel 23 meter lange brua er kostnadsrekna til 4 millionar kroner. – Når det gjeld Tjønnøybrua har vi teke kontakt opp mot eit konsulentfirma for å sjå på om eksisterande bru kan forsterkast. Tjønnøybrua har ei kostnadsramme på 45 millionar 1997-kroner og planen er å starte arbeidet i 2002, avsluttar prosjektleiaren som no er komen halvvegs med bruene «sine» i øykommunen på Nordmøre.

Stort og flott hedersbevis som sammen med diplom vil bli satt opp på vegkontoret. Kopi av diplomet blir hengt opp i arbeidsbrakken til asfaltleggjelaget.

Norsk asfaltforening, en interesseforening for asfalmiljøet i Norge, har de siste årene delt ut en HMS-pris til representanter fra asfaltentreprenørene eller asfalmiljøet innen Statens vegvesen/andre offentlige etater, som har gjort seg spesielt bemerket i helse, miljø og sikkerhetsarbeidet innen asfaltfaget.



De faste på arbeidslaget og driftsansvarlig for asfaltlagene; Jan Rogne (t.v.), Nils Olav Moen, Kjell Moen, Inge Bergum (driftsansvarlig) og Jarle Ervik.

God holdning og riktig innstilling

Tekst og foto: Gunnar Flemmen

Like over nyttår fikk vi den hyggelige melding at vårt asfaltleggjelag, som opererer mest i det sydlige del av fylket, var nominert som en av tre kandidater til Norsk Asfaltforenings HMS-pris for 1999.

Det var vår hovedtillitsmann Tore Andersen som hadde foreslått asfaltleggjelaget til HMS-prisen. Begrunnelsen var den kreativitet laget hadde vist blant annet i å forbedre utstyr som går på helse- og miljømessige forhold, samt sikkerhet for seg selv og trafikkantene. Samtidig var det oppnådd en effektiviseringsgevinst ved de gjennomførte tiltak. Det ble og i forslaget trukket fram den positive innstilling laget har hatt til helse, miljø og sikkerhetsarbeidet over tid.

Før jul var medlemmer av juryen for HMS-prisen, bestående av representanter fra asfaltentreprenørene, Statens arbeidstilsyn og HMS-tjenesten sentralt i Statens vegvesen, på besøk hos representanter for asfaltleggjelaget og ledelse på seksjonen for intervju, befaringsgjennomgang av utstyr samt se på driftsopplegg og rutiner.

Spenningen var stor på den årlige Asfaltdagen 25. januar, en temadag for asfalmiljøet i Norge arrangert av Norsk Asfaltforening,

hvor prisen skulle deles ut. En av de tre nominerte skulle få hovedprisen, de øvrige to kandidater diplom ved siden av hederlig omtale. Vi følte vi hadde kommet langt bare det å bli nominert blant de tre, og gleden var selvsagt stor da juryformannen åpnet seremonien foran 2-300 møtedeltakere, ved å be vårt asfaltleggjelag komme fram å motta hovedprisen.

I sin begrunnelse trakk juryformannen spesielt fram den kreativitet som var registrert ved asfaltleggjelaget, som gikk på å forbedre og forenkle utstyret og i dette skape et godt og trygt arbeidsmiljø. Gjennomførte endringer på utstyr har redusert tunge løft og forenklet arbeidsoperasjoner, et sterkt bidrag til å redusere skader og uhell. Samtidig var det ved de gjennomførte tiltak oppnådd effektiviseringsgevinster.

Andre forhold trukket fram som kriterier for pristildelingen:

- Generelt gode internkontrollrutiner. Nødvendig krav til dokumentasjon på plass.
- Nedfelte målsetninger for HMS-arbeidet på seksjonen.
- Arbeidslaget tar nestenulykker på alvor idet å innrapportere nestenuhell til ledelsen.
- Aktiv i bruk av bedriftshelsetjenesten (BHT) i det forebyggende HMS-arbeid, herunder at bedriftshelsetjenesten deltar på noen av de årlige vernerunder. God kontakt mot BHT.

Gjennomfører risiko- og sårbarhetsanalyser.

- God omsorg for hverandre på arbeidslaget. Gjennomfører fritidsaktiviteter sammen etter arbeidstid, som tilsynelatende

bidrar til god trivsel innen arbeidslaget.

- Ryddige forhold på laget. Systematikk i gjennomføring av lagsmøter for informasjon og medvirkning.

De øvrige to nominerte kandidater var fra Kolo-Veidekke A/S og Nodest Asfalt A/S.

På temadag om helse, miljø og

sikkerhet i asfaltbransjen dagen før Asfaltdagen, ble det presentert dystre skadetall for bygg- og anleggsbransjen. Bransjen topper skadestatistikkene, og hvor muskel- og skjellettskader er blant de dominerende. Dette er ingen god reklame for en bransje med stort rekrutteringsbehov. Hvilke foreldre vil anbefale sine barn å gå inn i en slik bransje? Det ble også nevnt at

asfaltarbeidere er 30 % mere utsatt for muskel- og skjellettskader enn bygg- og anleggsbransjen generelt.

Skal vi lengre akseptere at mange av våre medarbeidere er utslitt lenge før ordinær pensjonsalder? Her har vi som arbeidsledere store oppgaver med en sterkere fokus på og oppprioritere helse, miljø og sikkerhetsarbeidet. La videre kreativiteten få slippe til og at det oppfordres til «fornyelse», dette gir inspirasjon i hverdagen og vil være et sterkt bidrag til et trygt og godt arbeidsmiljø samtidig som vår konkurransevne blir styrket.

Det er særdeles positivt at de enkelte medarbeidere også selv tar tak i disse problemer, og at deres innsats her har gitt en påskjønnelse. Selv om det denne gangen var et av våre asfaltleggjelag som fikk denne hedersprisen, vil jeg tro at arbeidslaget er så storsinnet at de deler prisen med sine kollegaer på seksjonen. Den holdning og innstilling til sitt arbeid og sin arbeidsplass, som arbeidslaget her har vist, opplever jeg som det generelle blant våre medarbeidere på seksjonen.



Asfaltleggjelag syd i arbeid på riksveg 655 i Åmdalen.

Bruk av kran kan være en utsatt arbeidsoperasjon. (Illustrasjonsfoto)



Yrkesskadene øker dramatisk

Tekst: Knut Stokkeland
Foto: Per Tormod Nilsen

Statens vegvesen Møre og Romsdal kan de siste ti årene vise til en positiv utvikling når det gjelder uønskede hendelser. Vi har gradvis redusert antall skader, og varigheten på fraværet forteller oss at det dreier seg om små skader.

Registreringene fra 1999 ga oss varsel om at den fine utviklingen er i ferd med å endre seg. Skader med fravær økte fra 8 skader med 31 dager fravær i 1998 til 14 skader med 421 dager fravær i 1999.

Starten på det nye tusenåret viser en dramatisk økning av skader. I skrivende stund har vi alt fått melding om 7 yrkesskader med fravær.

Hvorfor må så mange dra hjem fra våre arbeidsplasser lemlestet? En uønsket hendelse er ikke noe som bare skjer og hendelig uhell finnes ikke.

- Tenker vi grundig nok gjennom arbeidsoppgavene vi skal utføre.
- Planlegger «bestiller» med fokus på sikkerhet og etterspørres kravene i gjennomføringsfasen.
- Benytter vi erfaringer om tidligere uheldige forhold.
- Blir risiko og faremomenter tatt på alvor.
- Setter vi oss inn i gjeldende retningslinjer, instruksjer og forskrifter.
- Ansvar for gjennomføring av forebyggende tiltak.
- Sier vi ifra om uheldige forhold.
- Fungerer avviksbehandlingen.
- Går effektiviseringen utover sikkerheten.
- Er opplæring og instruksjon tilstrekkelig.

Dette er noen aktuelle spørsmål for diskusjon, svarene ute på arbeidsplassene blir nok litt forskjellig, men en ting er sikkert:

Uønskede hendelser må bli tema i organisasjonen vår på alle nivå. Forbedringer og forebyggende tiltak må etterspørres om vi skal kunne snu den uheldige utviklingen.

Registreringer viser at utsatte arbeidsoperasjoner er:

- Løfting/handtering av gjenstand: risiko, riktig stropping og kran kapasitet.
- Snubling/fall: risiko, orden/ryddighet på arbeidsplassen, ansvar for strøing av interne gangveger på eget arbeidsområde.
- Sprut i øye: risiko, bruk av riktig øyevern.

Vår HMS filosofi sier at sikkerhet skal prioriteres på våre arbeidsplasser.

Stiller vi nødvendige sikkerhetskrav og har vi mot til å gjennomføre ønsket standard på våre arbeidsplasser?

Nattarbeid i sommar

– Det omfattande og ressurskrevjande sikringsarbeidet på riksveg 63, Trollstigen, vil halde fram for fullt komande sommar og haust. Det fører til at Trollstigen vert stengt for all trafikk frå måndag 21. august fram til vegen vert opna for sesongen 2001.

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Betong Renovering as

Det er produksjonsleiar Knut Inge Braute som fortel dette.

I sommar vert det tatt sikte på å forsere sikringsarbeidet noko. Det betyr at det i perioden vegen er open for trafikk, vert utført enklare arbeid om natta. Nattarbeidet kjem truleg til å gå føre seg i ein periode på 3 til 4 veker i sommar. Arbeidet vil ikkje føre til vesentleg hindringar for trafikken. I perioden med nattarbeid, vil det likevel kunne verte noko ventetid for den svært avgrensa trafikken det er over Trollstigen om natta. I samband med nattarbeidet vil trafikanten kunne oppleve hindringar på same vis som på andre delar av vegnettet der det vert arbeidd om natta.

– Sjølv om det vert utført ein del enklare arbeid om natta i Trollstigen i sommar, er tida som er til råvelde likevel avgrensa med tanke på det omfattande sikringsarbeidet som står att å gjere. Med bakgrunn i verforhalda i fjellet om hausten, vil ein normalt ikkje drive sikringsarbeidet lengre enn til om lag 10. oktober, seier Braute.

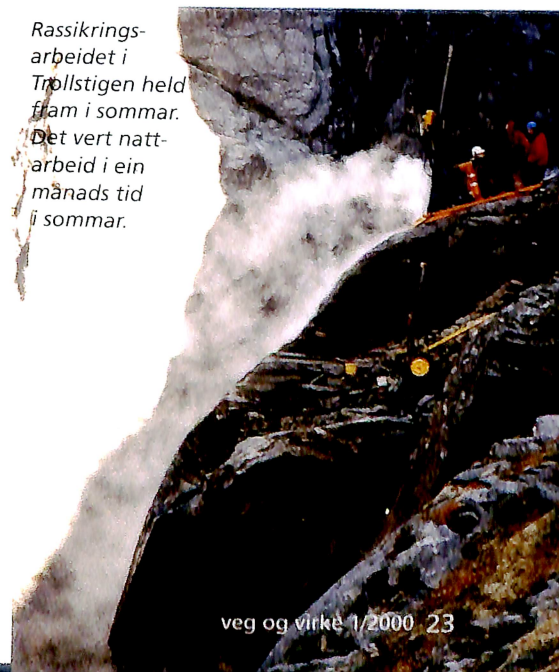
Knut Inge Braute streker under at vegen vil vere open for trafikk på vanleg vis frå opninga i mai/juni



og fram til sikringsarbeidet vert starta opp for fullt att 21. august.

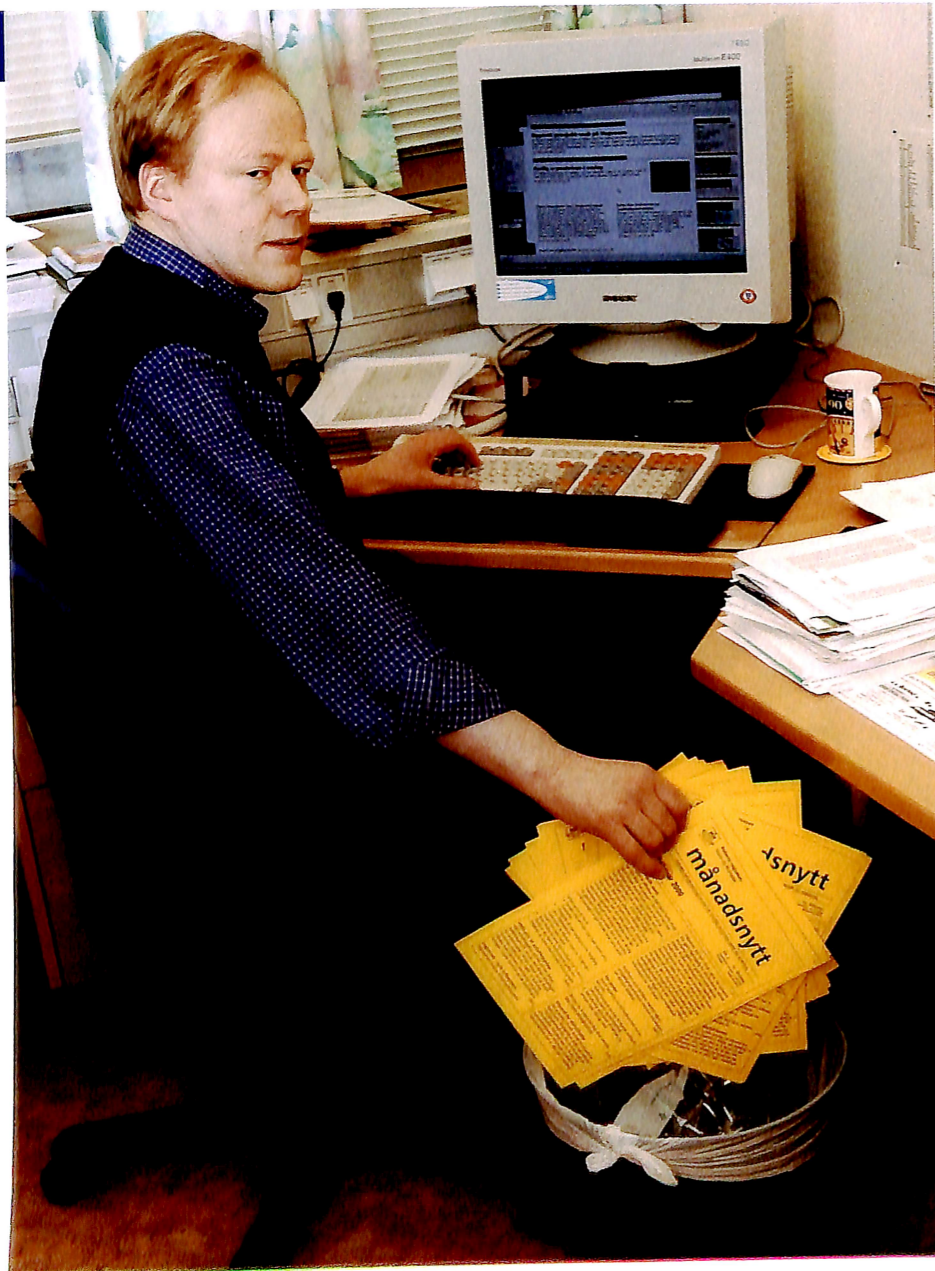
– Statens vegvesen Møre og Romsdal og entreprenøren Betong Renovering as har på nytt vurdert ein ytterlegare utsetjing av stenginga. Ut i frå at vi reknar med at det står att minimum 3 månaderes arbeid, finn vi det heilt naudsynt å starte opp hovudarbeidet slik det tidlegeare er bestemt. Andre arbeidsopplegg med skiftarbeid, fleire arbeidslag og endra arbeidsplan har og vore vurdert. Resultatet av desse vurderingane er altså at 21. august er seinare enn kva som ideelt er ønskeleg, seier Knut Inge Braute.

Rassikringsarbeidet i Trollstigen held fram i sommar. Det vert nattarbeid i ein månads tid i sommar.



Vegveven – et verktøy med potensialer

God internkommunikasjon er kanskje det viktigste verktøyet etaten kan ha. Snart skal vi ta i bruk Vegveven som, om systemet blir brukt riktig, vil bidra til å effektivisere den interne informasjonstilgangen i etaten. Brukerne vil få enkel tilgang på alle typer informasjon som er lokalisert på en hvilken som helst server i Statens vegvesens nettverk. Medarbeiderene i etaten vil bli knyttet nærmere sammen – en god lagånd med godt arbeidsmiljø vil bidra til å øke etatens konkurransevne.



Tekst: Harald Oterhals Foto: Wiggo Kanck

Vegdirektoratet har siden august 1998 gjennomført et prosjekt med formål å etablere en felles intranettløsning (internt informasjonssystem) for Vegvesenet. Systemet er kalla Vegveven og skal være etatens verktøy for enkel og effektiv distribusjon, gjenfinning og administrasjon av intern informasjon som de fleste ansatte har bruk for i sin daglige virksomhet. Intranettet skal bidra til at det utvikles effektive rutiner som letter gjennomføringen av etatens forvaltningsoppgaver ved å:

- fremstå som en av etatens viktigste interne informasjons- og publiseringskanaler
- lette informasjonsinnhenting for den enkelte medarbeider

Målet er å kunne ta ut gevinster både på etats- og fylkes-/avdelingsnivå. For å få det til må det foruten i Vegdirektoratet etableres ett eget «logisk» intranett for hvert vegkontor. Intranettet i hvert fylke vil ha et omfang avhengig av de behov og de ressurser som eksisterer lokalt, men basert på et sett av felles retningslinjer, standarder og tjenester.

Det er ikke første gangen at det har vært et ønske å få ned papirbunken ved å ta i bruk et IT-system, men med Vegveven burde vi ha gode muligheter til å lykkes, sier Harald Oterhals.

Følgende effektmål definerer forventningene til hva som skal oppnås som strategiske og praktiske effekter av innføringen av et felles intranett for etaten. Intranettet skal:

- være et verktøy for alle ansatte i Vegvesenet for enkel og effektiv distribusjon, fremhenting og administrasjon av felles informasjon
- brukes til å støtte opp om verdiskapningen i etaten og stimulere en konkurransedyktig og lærende organisasjon
- inneholde informasjon som er relevant for å kunne tilfredsstille den enkeltes informasjonsbehov, lette innhenting og distribusjon av informasjon og dokumenter
- fjerne unødvendig dobbeltarbeid (utarbeidelse, oppdatering, kopiering, distribusjon, lagring)
- redusere bruk av papirdokumenter

Målsettingene er sakset fra prosjektplanen om innføring av intranett i Statens vegvesen. En lokalt arbeidsgruppe med deltakere fra alle avdelinger er nå i gang med å finne ut hvilken lokal informasjon som skal presenteres i Vegveven. En viktig del av dette arbeidet går ut på å motivere organisasjonen, ikke bare lokalt men også Vegdirektoratet, til å klargjøre hvilken informasjon som skal legges ut. Arbeidsgruppen regner derfor med at den lokale informasjonen i Vegveven vil bli mer omfattende etterhvert.

En av målsettingene med Vegveven er å redusere bruken av papir når informasjon skal utveksles. For mange tilsette blir det derfor en ytterligere omstilling i retning av at informasjon det er behov for i det

daglige arbeidet, etterhvert bare blir å finne på pc-skjermen. Med innføring av Vegveven blir nok den største forandringen likevel at hver enkelt nå selv må søke oppdatert informasjon i de tilfeller hvor denne tidligere er blitt sendt oss i papirutgave.

Alle som har en pc tilknyttet nettverket, på et lite utekontor eller på vegkontoret, får nå de samme muligheter til raskt og effektivt å få tilgang til den samme oppdaterte informasjonen. Innføringen av Vegveven vil derfor i større grad likestille tilsette på ulike nivå i etaten med hensyn til informasjonstilgang. Hvordan informasjonen i Vegveven skal bli tilgjengelig for vegarbeiderne er imidlertid en av utfordringene arbeidsgruppen vil se nærmere på.

Både innlegging og ikke minst senere ajourføring av innholdet i Vegveven vil engasjere mange personer i de ulike avdelingene. Avtaler med informasjonsleverandørene er på plass, og går arbeidet ellers etter planen vil Vegveven bli tatt i bruk like over påske.

De som er med i lokal arbeidsgruppe for å tilrettelegg innhold i Vegveven er Knut Nauste (lokal systemeier), Harald Oterhals, Trygve Henriksen, Mary Seljeseth, Wiggo Kanck, Reidun Øverland, Runar Larsen, Nils Olav Kringstad og Hilde Moltumyr.

Administrasjonssjef Knut Nauste:



Oppdatert og lett tilgjengelig

Intranettet vil i løpet av kort tid være et godt bidrag til oppdatert informasjon for saksbehandling. Målstyringsdata, økonomidata, regelverk og rundskriv vil være oppdaterte og enkelt tilgjengelig. Vi unngår kopiering og usikkerheten om min kopi er den siste og riktige. Adresse- og telefonoversikter blir enkelt å få tak i. Intranett bør derfor allerede fra starten forsvare innføringskostnadene.

Vi som bruker dataskjerm i det daglige arbeidet vil i tillegg til å bruke intranett i saksbehandling, kunne lese aktuelle etatsnyheter på skjermen.

Halvparten av oss bruker ikke skjerm i daglig arbeid. Her ligger begrensningene i intranettet. Intranett blir ikke en enkelt tilgjengelig informasjonskanal for vegarbeiderne – ennå. Hvordan og på hvilken måte intranett skal bli tilgjengelig for alle må vi gripe fatt. Det tar ikke så mange år før sentrale skjemaer og rapporter finnes på intranettet, og kan fylles ut og videresendes på intranett.

All utviklingsoptimisme til tross. Forutsetningene er nøkternhet i bruk og at vi finner oppdatert informasjon. Lykkes vi her, blir intranett nyttig og interessant.



Typiske frostska-
der
på tegl på Skodjebrua.

Skodjebruene – verre og verre

Det ble 1997 foretatt ordinær hovedinspeksjon av bruene av bru- og ferjekaiseksjonen ved Statens vegvesen Møre og Romsdal. De observerte skadene på bruene var da så store at det senere samme året ble foretatt en spesialinspeksjon av bruene av Vegdirektoratets bruavdeling. I rapport 97-12 fra bruavdelingen ble det redegjort for skadene på bruene og det ble foreslått tiltak for utbedring av bruene.

Tekst og foto: Jørn Arve Hasselø

Skodjebrua og Heggjstraumsbrua er bygget med hovedhvelv og sidekonstruksjoner i naturstein. Overmuren er av teglstein forsterket med betong på innsiden av hvelvene. Pilarene har betongkjerne og er forblendet med teglstein. Spesielt den største brua, Skodjebrua, hadde et omfattende skadebilde med

- fuktlekkasjer, frostska-
der på
teglstein og forvitring av fuger
- oppsprekking i små teglsteins-
hvelv pga. belastninger fra tra-
fikklaster

Tillatt last over bruene ble samtidig redusert fra lastklasse Bk10 til Bk6 redusert til 25 tonn totalvekt under forutsetning av at det ble foretatt jevnlig inspeksjoner av kritiske områder, spesielt på teglsteins-hvelvene.

Høsten 1999 ble det foretatt enkel rehabilitering av Skodjebrua. Det ble foretatt rengjøring av teglstein i pilarer og i små hvelv for bedre å kunne registrere hastigheten av avskallingen av teglflatene. Det ble også foretatt omfattende vannettinger for å lede vannet fra

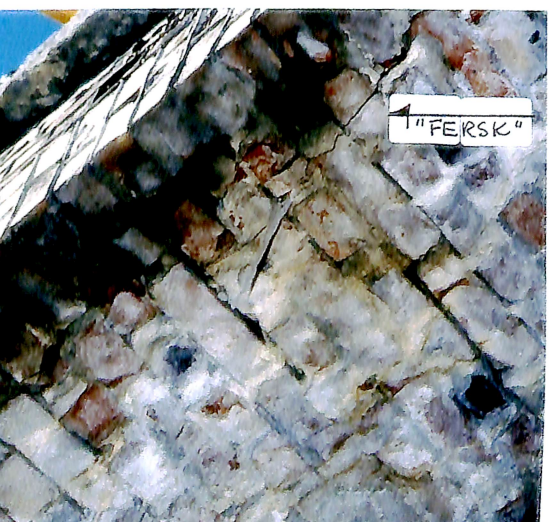
brudekket bort fra teglfasadene. Det ble i tillegg montert et måle-system for å registrere bevegelsene i de største sprekkene i pilarer og hvelv. Disse sprekkene vil bli kontrollert flere ganger årlig i faste intervaller. I forbindelse med rehabiliteringsarbeidene ble tillatt last over brua redusert til 3,5 tonn totallast.

Det ble høsten 1999 også foretatt en ny spesialinspeksjon av Skodjebrua av personell fra vegkontoret og Vegdirektoratets bruavdeling. Det ble her observert en forverring av sprekkene i teglsteins-hvelvene og i pilarene. På grunnlag av dette foretok bruavdelingen en ny vurdering av tillatt last fra kjøretøy på brua. Denne ble lagt fram på møtet 7. februar 2000 mellom de berørte kommunene og Statens vegvesen. Det ble her orientert om at bruavdelinga opprettholder restriksjonene på 3,5 totallast på bruene over Skodjestråmen. Vegkontoret vil følge utviklingen av skadene på bruene med jevnlig inspeksjoner og registreringer. I tillegg blir det en endring av stedskilting ved veganlegget for å rettele sjåførere på større kjøretøy til å kjøre om Dragsundet.



Typisk sprekktype vertikalt i sparesøylene en til to steiner inn. I tillegg vises omfattende kalkutfellinger.

I noen tilfeller fortsetter sprekken i hele buen. Deler av denne sprekken er «fersk».





«Kjerringrok»: Siv Ingrid Strømsnes (t.v.)
og Ruth Myklebust, to jenter det svinger rundt.

KOM I GJEN, JENTER!

Kvinneandelen i tekniske yrker ligger fortsatt langt lavere enn de mål etaten har satt seg. Lokalt har ei arbeidsgruppe sett på hvordan situasjonen er i Møre og Romsdal i dag, og utarbeidet en tiltaksplan for hvordan vi kan bedre interessen for og rekrutteringen av kvinner til tekniske yrker. Målet er flere jenter i tekniske stillinger.

Tekst: Berit Brendskag Lied

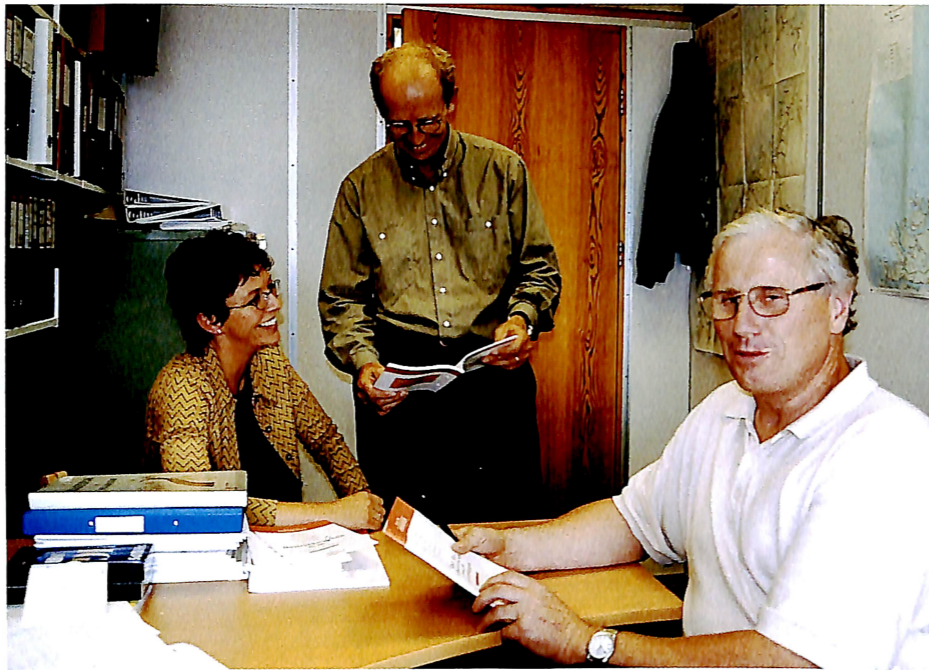
Foto: Reidun Øverland / Wiggo Kanck

Vegdirektoratet etablerte høsten 1998 et tverrfaglig sammensatt prosjekt, kalt «Vegrok», der hovedformålet var å gjennomføre aktiviteter og fremme forslag til hvordan Statens vegvesen kan bedre sitt omdømme og framstå som en attraktiv arbeidsgiver. «Vegrok-prosjektet» ble videre inndelt i fire faggrupper. En av disse faggruppene fikk i oppgave å se spesielt på hva som kan gjøres for å øke interessen for, og rekrutte-

ringen av, kvinner til tekniske yrkesgrupper. I tillegg til representanter fra Vegdirektoratet, Akershus og Hordaland vegkontor, var Statens vegvesen Møre og Romsdal representert i denne gruppe ved Berit Brendskag Lied fra produksjonsavdelinga. Delprosjektet fikk for ordens skyld navnet «Kjerringrok», som uten tvil gir oss assosiasjoner det svinger av.....

Medlemmer i den lokale fylkesgruppa var Ingunn Simonhjell, Odd Arild Lindseth, Vigdis Helmersen og Berit Brendskag Lied.

Hovedtendensen er at de menn som i dag har kvinnelige kollegaer mener dette er positivt. Berit Brendskag Lied i samtale med Terje Finsås og Gunnar Flemmen.



Lokale utdanningstilbud innen bygge- og anleggsgfag må opprettholdes. Annie Jensen er første jente som er lærling i betongfaget i Statens vegvesen Møre og Romsdal.



Ingunn Simonhjell er den første kvinnelige produksjonsleder i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Bruk mulighetene

Mulighetene for å rekruttere og beholde kvinner i Statens vegvesen henger nøye sammen med hvilket miljø, og hvilke holdninger kvinner møter på arbeidsplassen/avdelinga.

For å kunne danne oss et bilde av hvilke holdninger våre mannlige arbeidskollegaer har til kvinner i tekniske yrker, ble det våren 1999 gjennomført en spørreundersøkelse, der målsetningen var å få prøvd ut en del myter/påstander om hvordan våre mannlige kollegaer ser på kvinner som arbeidskamerater.

Spørreskjemaet ble sendt til alle menn i tekniske stillinger i produksjon- utbygging- og trafikkavdelinga, med unntak av formenn, spesial-/fagarbeidere. Bakgrunnen for at vi valgte å avgrense undersøkelsen til disse stillingsgruppene var at vi fant det vanskelig å bearbeide et så stort dataomfang som vi da ville få. Likevel omfatter undersøkelsen 126 menn, og vi oppnådde en svarprosent på vel 76 %.

Hovedtendensen er at de menn som i dag har kvinnelige kollegaer mener dette er positivt (44,7 %), mens 28,9 % mener det er svært

positivt. De resterende mener det å ha kvinnelige kollegaer «til tider er positivt.» Ingen har svart at de mener dette er direkte negativt. Med unntak av små variasjoner viser svarene stort sett sammenfallende holdninger i alle avdelinger, og hovedinntrykket er:

Menn mener kvinner er med på å skape et mer positivt arbeidsmiljø enn når det bare er menn i fagmiljøet. Videre blir det pekt på at kvinner har faglige kvaliteter/løsningsmetoder som menn ikke har. Påstanden om at kvinner har mindre arbeidskapasitet enn menn blir kategorisk avvist, og likeså påstanden om at kvinner faglig sett er «svakere» enn menn. I vår undersøkelse har heller ikke mennene gitt uttrykk for at kvinner har høyere konfliktnivå enn menn, og i den grad kvinner av «naturlige årsaker» er mer ustabil arbeidskraft enn menn, blir ikke dette sett på som noe som er med på å «forringe» arbeidsmiljøet eller effektiviteten i avdelinga.

Når det gjelder påstanden om at kvinner i større grad enn menn «vegrer» seg for å søke høyere stil-

linger/ta utfordringer mener hele 55,2 % av de spurte at dette er riktig, eller til dels riktig.

Selv om dette er en relativt enkel undersøkelse mener vi at den gir et godt bilde av det arbeidsmiljø og de holdninger kvinner vil møte i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Hovedinntrykket her er svært positivt, og fylkesgruppa konkludere med at vi ikke ser behov for å bruke vesentlige ressurser/tiltak for holdningsskapende arbeid innad i etaten, men heller satse på å gjøre etaten synlig og interessant for kvinner i en rekrutteringsprosess.

Vi har et bestemt inntrykk av at jenter også idag velger utdanning ut ifra et tradisjonelt yrkesvalgsmønster. I tillegg vet vi at jenter jevnt over velger kortere utdanning/lavere utdanning enn gutter.

Dette skulle tilsi at vi bør kunne finne kvinnelige rekrutter på nær sagt alle nivå/arenaer. Som barne-/ungdomsskoler, videregående skoler, universitet og høyskoler og i samfunnet generelt via ulike mediekanaler, dersom vi lykkes med å fremme tiltak som appelle-

rer til kvinner. Med bakgrunn i at vi oppfatter rekrutteringsgrunnlaget som stort, men svært avhengig av å nå rekruttene i riktig livsfase, er det viktig å satse på flere tiltak:

- Det er vesentlig at vi kommer tidlig inn med riktig og fengende informasjon om næringen/bransjen. Dette bør skje allerede på ungdomsskoletrinnet. Her vil og bruk av kvinnelige rollefigurer, som f.eks. kvinnelige lærlinger i tekniske fag, være et viktig virkemiddel.
- Informasjonstiltak rettet spesielt mot foreldregrupper i form av informasjon på foreldremøte m.v. bør være et viktig satsingsområde, da vi mener foreldre har til dels stor påvirkning i ungdommens yrkesvalg.
- Informasjonstiltak retta spesielt mot lærere og rådgivere i skoleverket, da vi vet at disse gruppe har mangelfull kjennskap til næringen, og spesielt hvilke muligheter denne gir for jenter.
- Yrkesvalg henger og nøye sammen med tilgjengeligheten til utdanningstilbudene. Vi bør derfor arbeide aktivt for å opp-

rettholde lokale utdannings-tilbud innen bygge- og anleggsgfag.

- Aktiv bruk av praktikantordninger og bedriftsbesøk har en viktig markedsføringseffekt, mener den lokale arbeidsgruppa.

Det er videre en utfordring å lage stillingsannonser som er attraktive for potensielle søkergruppe i dagens samfunn. Vi tror og at kvinnelige og mannlige lesere legger vekt på forskjellige ting, og at vi derfor bør legge både mer arbeid og kreativitet i utformingen av stillingsannonsene. Skal vi spesielt henvende oss til kvinner som potensielle søkere er det ikke nok å ta med standardformuleringen om at «Kvinner oppfordres til å søke». Kanskje bør vi nettopp markedsføre de mange mulighetene kvinner har og det gode miljø i etaten på en slik måte at kvinnene ikke kan la være å søke.

Et hovedelement i Statens vegvesen sin personalpolitikk er at

Status i Møre og Romsdal
Møre og Romsdal har i dag få kvinner tilsatt i typiske tekniske yrker, og en oversikt som viser utviklingen fra 1997 og fram til idag vil se slik ut:

	Etatsmål ved nyttilsetning. jfr. Handl.plan	Nyttilset. i fylkene i 1997 (eks. Vegdir.)	Talet på kvinner i SVV M & R pr. 01.01.98	Talet på kvinner i SVV M & R pr. 01.01.99
Vegarbeider	10 %	7 %	1 %	1 %
Tekn.still.	35 %	30 %	8 %	10 %
Oppsynet	30 %	17 %	0 %	0 %
Lærlinger	20 %	10 %	0 %	14 %
Lederstill.	35 %	34 %	3 %	7,5 %

Oversikten over viser samtlige avdelinger, og gir et klart bilde av at Møre og Romsdal ligger svært dårlig an sett i forhold til etatsmålene ved nyttilsetninger, jfr. Handlingsplan for likestilling fra 1995.

den skal gi kvinner og menn i etaten like vilkår. Gjennom en del konkrete virkemidler har personalpolitikken som mål å gi økt rekruttering av kvinner til tekniske fag og til lederstillinger. Dette er for såvidt positivt, men vår arbeidsgruppe mener det bør utvises varsomhet med å gi kvinner særbehandling m.h.t. karriereoppbygging. Vi ser en viss fare for at særbehandling av enkelte grupper kan virke negativt inn på arbeidsmiljøet og gi «usunne» konkurranseforhold, og det er ingen tjent med.

Den lokale arbeidsgruppa avslutta sitt arbeid med å legge fram forslag til mål og ikke minst en tiltaksplan for videre arbeid. Skal vi nå målsetningene for kvinneandel i disse yrkesgruppene må det arbeides bevisst og aktivt med dette, mener den lokale arbeidsgruppa.

Fleire prosjekt på trappene

Nyleg vart det tilsett leiarar for nye prosjekt som er på trappene. I samband med at det er oppretta ein post på statsbudsjettet for 2000, med tanke på at alle grusveggar på riksvegnettet skal få fast dekke innan utgangen av 2003, vart stillinga som prosjektleiar utlyst. Leif Husby skal jobbe med den såkalla «grusvegpakken». Fram til 2003 skal 54 km riksveg i fylket få fast dekke.

Per Arne Gjerde skal leie utbygginga av E136 i Romsdalen. Ein stor del av tungtrafikken mellom Møre og Romsdal og Austlandet går på E136. Vegen tilfredsstillar ikkje kravet til stamvegstandarden.

Ny parsell på Krifast, innfartsveg til Kristiansund og Averøytunnel planleggjast og Rolf Arne Hamre er tilsett som prosjektleiar for desse

prosjekta. Ein lang 670 m tunnel gjennom Gjemnesaksla og omlag 5 km veg mellom Knutset og Høgset står att før alle Krifast-planane er gjennomførte.

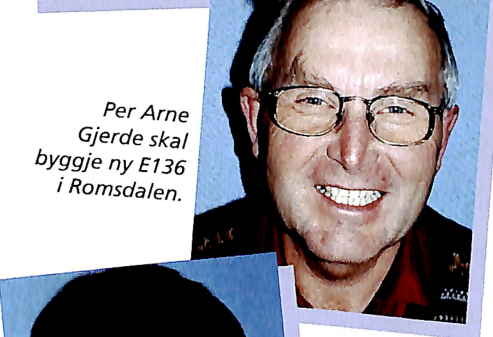
Ny innfartsveg til Kristiansund er under planlegging. For vegparsellen Flyplassvegen–Nordsundbrua er det aktuelt å vurdere ein 600 m lang tunnel som alternativ til veg i dagen. Den nye innfartsvegen kan verte bompengefinansiert.

Averøytunnelen, mellom Averøy og Kristiansund, har lenge vore ønska av både byfolket og øyfolket. Hovudplan er allereie utarbeidd, men det er eit lang lerret å bleike for noko er avgjort.

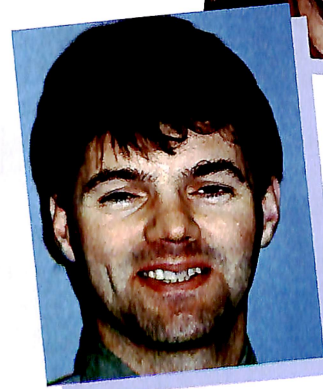
(Wiggo Kanck)



Leif Husby tar seg av «grusvegpakken».



Per Arne Gjerde skal byggje ny E136 i Romsdalen.



Rolf Arne Hamre skal gjere det meir framkommeleg på Nordmøre.

Svarte brøytestikk

Frå neste sesong kan svarte brøytestikk verte eit vanleg syn langs vegane våre.

Årsaka til dette er at svarte stikk er 30 % billigare i innkjøp enn dei tradisjonelle oransje/raude.

Vegdirektoratet har ikkje innvendingar til fargevalet, slik at fylka sjølv får avgjere. Etter ein slik vinter som vi har hatt til no har vi vel ikkje råd til å la vere? (Ivar Hol)



Før noen tiårsiden

petak, kjetting eller spade denne februar dagen i 1980.

Vi var på Rv 15 aust for Bryggja

store isklumpar kom deisande ned i vegbanen.

-Da treng vi vottar, meinte dei

Kongsvik som eigenhendig reinskja vegen for isklumpar med berre nevene, for å kome seg vi-

Gjer det sjølv....

så vert det gjort. Det var kan hende desse tre jentene tenkte da dei tok isen i eigne hender og rydda vegen for ras. Bildet har vi henta frå Sunnmørsposten, og hendinga skjedde på riksveg 15, aust for Bryggja i Nordfjord for meir enn 20 år sidan.

Jentene klarte seg bra, dei gjorde jobben, reinska vegen for isklumpar med berre nevene før dei køyrte vi-

dare. I dag, med dei mange rasane og triste opplevingane friskt i minne, vert vi ganske viss på at reaksjonen ville ha vorte ein anna om nokon hadde køyrt seg inn i nedfall av is, som det her er tale om.

Kva som er fornuftig, gjere det sjølv eller vente på hjelp når det gjeld denne type isnedfall, er vel ingen i tvil om! (Wiggo Kanck og SMP)

Fotoboksane er på plass



– koordinator for ATK i fylket. Ho fortel vidare at ulykkene på strekningen ofte skjer i kryssa, i motsetning til ulykkesbiletet elles i fylket - der utforkøyringsulykkene er dominerande. Det er strenge kriterium for å etablere ATK, og både ulykkesfrekvens, ulykkestettleik og fartsnivå vert nøye vurdert. Vegdirektoratet krev fartsmålingar både før og etter etablering, og det skal rapporterast om drifta. Koordinatoren peikar på at ATK er eit mellombels tiltak for å få ein nedgang i fartsnivået, og dermed òg forhåpentleg ein reduksjon i talet på ulykker. Ho viser til at det på landsbasis har vore ein gjennomsnittleg ulykkesreduksjon på 25 % der fotoboksane har vore i bruk ei stund.

At ATK har ein positiv effekt på fartsnivået, har ein allereie fått ein viss peikepinn på her i fylket òg. Etter at boksane vart monterte, men før dei vart tekne i bruk, var det registrert ein nedgang i fartsnivået på strekningen.

Det er tre fotoboksar på strekningen Blindheim–Magerholm, to i retning Magerholm og ein i retning Blindheim. Men tru no endeleg ikkje at du kan drive med noko «kengurukøyring» mellom boksane. Politiet vil supplere med kon-

trollar mellom fotoboksane – og mellom boksane og ferjekaia. Og har du brote fartsgrrensa og blitt «knipsa», treng du heller ikkje tenke på å hemne deg på fotoboksane. Dersom det viser seg å vere behov vert det montert eit alarmsystem på boksane, nettopp med tanke på hærverk.

– Vi har teke i bruk tre fotoboksar, men det treng ikkje vere noko endeleg løysing. Vi supplerer ved eit eventuelt behov. Likeins kan det vere at vi vel å flytte på boksane, seier Ruth Myklebust. Den daglege drifta av fotoboksane er lagt til Ålesund trafikkstasjon, medan det er politiet som vurderer straffereaksjonar på grunnlag av det fotomaterialet som vert samla inn. Politiet avgjer i samarbeid med vegkontoret omfanget av overvakinga.

– Det er løyvd midlar til å etablere ATK på fleire strekningar i fylket, og tre andre strekningar er vurderte. Det er riksveg 60 Ørsneset-Tynes, riksveg 61 Hareid-Garnes og riksveg 663 Sylte-Elnesvågen. Mest sannsynleg blir strekningen på riksveg 60 eller 61 valt, og vi tek sikte på å få ei ny strekning i drift i løpet av året, avsluttar Ruth Myklebust. (Reidun Øverland – foto: Ruth Myklebust)

Strekninga Blindheim-Magerholm på riksveg 60 er den første strekningen i fylket som vert overvaka med automatisk trafikk kontroll (ATK). Den er svært ulykkesutsett, og målingar viser eit høgt fartsnivå. – Strekninga er ei gjennomfartsåre med ei blanding av lokal- og fjerntrafikk, og trafikk til og frå ferjesambandet Ørsneset–Magerholm. I tillegg har dei siste års utbyggingar i området ført til at lokaltrafikken òg er aukande. Ein kombinasjon som fører til stor spreieing i fartsnivået, noko som igjen har samanheng med at strekninga er ekstra ulykkesutsett, seier Ruth Myklebust

Nytt kvelv i Innfjordtunnelen

I fjor vår vart det konstatert så store skadar på opphengssystemet til den isolerte vass- og frostsikringskledninga i Innfjordtunnelen at det vart bestemt at all isolert kledning skulle takast ned. No er det monterte ny kledning i tunnelen. Den nye kledninga er av typen «Miljøhvelv M93» og består av 1,2 mm tjukke stålplater med 6 cm ekstrudert polystyren som isolasjon. Platene er skrudde til aluminiumsprofil som igjen er forankra i fjellboltar. Nede er platene avslutta mot 1,0 m høg betongkant av New Jersey profil. På baksida er det lagt 1,2 mm plastmembran. I Innfjordtunnelen er det brukt ein ny type membran som ikkje har vore brukt i tunnel tidlegare.

Det vart i alt demontert 770 lm eller ca 14 300 m² plater. I 130 m av tunnelen hadde vasslekkasjane stoppa slik at det er monterte 640 lm, tilsv. 10 640 m² ny kledning. I tillegg er det monterte 22 lm av ei ny type sikring som eit prøvefelt. Arbeidet har vore gjennomført utan ulukker. Kostnadene med riving av gamal kledning, støyping av New Jersey profil og levering og montering av ny kledning blir ca 10,8 mill. kroner. Vi føler oss viss på at både vi som veghaldar og trafikantane vil få glede av den nye kledninga.

(Kolbjørn Engen – foto: Reidun Øverland)



Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6404 Molde

