



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

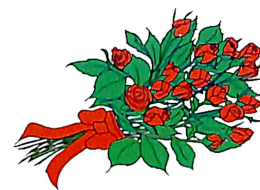
veg og virke

Nr. 2 – 2000/28. årgang

Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad



Vi gratulerer!



Ein tunnelportal kan vere så mangt

Opp gjennom åra har vi bygd mange tunnelportalar her i fylket med litt forskjellig form og utsjånad. Vi må vel vere samde om at desse portalane er forholdsvis nøkterne og enkle å sjå til. For å seie det forsiktig.

Kanskje vi skal ta etter ungararane som har atskillig meir svung over sakene. Bildet viser portalen for ein biltunnel tvers gjennom Pesthøgda i Budapest. Frå ein privat «studietur» i mai. (Leif Husby)



Har noen sett...

Et trofe er forsvunnet fra premieskapet til B.I.L Trofeet har stått i skapet i 3 år nå, og har rød stein i bunn, med en opphøyet fotball i sølv og svart på topp. Belønning utloves til de som får trofeet tilbake på plass.



Sjå dykk føre

Dette bildet vart teke tidleg i vår. Når vi no tek det fram att, er det berre for å minne oss som sitt bak rattet om at «faren lurar bak kvar ei busk». Til hageeigarar og andre som har buskvekstar langs vegkanten; klipp og hald buskvekstane nede slik at dei ikkje representerer nokon fare for dei minste. Til oss andre bak rattet seier vi berre; sjå dykk godt føre.

(Wiggo Kanck)



50 år

Jon M. Frisvoll, Eresfjord
Harald Oterhals, Molde
Edvard Ansgar Myrvoll, Smøla
Roger Arne Moltudal, Ørsta
Magne Halvor Veiset, Averøya
Per Woldstad, Molde
Asbjørn Johan Skjevick, Molde
Liv Andresen, Molde
Palma Pladsen, Molde

7. juli 2000
14. juli 2000
29. juli 2000
19. august 2000
21. august 2000
23. august 2000
9. september 2000
16. september 2000
26. september 2000

60 år

Tormod Bjerkeland, Molde
Ivar Hoem, Skodje
Magne Blomsnes, Molde
Kristian Henden, Surna
Otto Jøsok, Skodje
Solveig Eik, Molde

5. juli 2000
21. juli 2000
31. juli 2000
5. august 2000
14. september 2000
18. september 2000

Mange bruksområde

Jau da, brøytetikken kan nyttast til så mangt. Som her på Batnfjordsøra! (Wiggo Kanck)



Fire av same alen (nesten)

Like er dei (nesten), frå same bygd kjem dei (nesten), i familie er dei (nesten), har same utdanning (nesten), men at dei gjer det same og har same bakgrunn er heilt sikkert. Kva vi skriv om? Jau, om tre av fire produksjonsleiarar i Statens vegvesen Møre og Romsdal. For Ingolf Kleppe (t.v.), Asle Kleppe og Per Leikanger kjem alle frå den vesle bygda Leikanger på Godøya, medan Otto Jøsok er inngifta i Kleppe-familien.

Altså for å forklare det enkelt; Ingolf og Asle er brør. Ingolf er produksjonsleiar i Kristiansund produksjonsområde, medan Asle er tilsett i Ørsta produksjonsområde og styrer verksemda i Strandaområdet. Per Leikanger er produksjonsleiar i Ørsta produksjonsområde og er Asle sin sjef. Dei tre, Ingolf, Asle og Per er gamle kjenningar og kjem frå same bygd, Leikanger på Godøya utafor Ålesund. Otto Jøsok er produksjonsleiar i Ålesund produksjonsområde, og han er Asle og Ingolf sin svoger. Vi strekar under at han, Ingolf altså, ikkje har noko slektsband til Per.

Kan det seiast enklare, og har det alle klart for seg no? (Wiggo Kanck)





Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 2 - 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, Christina Eide Strand

Redaksjonsutval:

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

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

Framsida: Frå kampanjestarten av
Senk Farten aksjonen på E 136 i Roms-
dalen. Foto: Christina Eide Strand

Baksida: Atlanterhavsvegen,
riksveg 64. Foto: Per Tormod Nilsen.

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

Deadline for neste nummer:
1. september 2000.

Av innhaldet

Paul Bølset trappar ned	4–5
Anleggsgartnarar på skulebenken	6
Senk farten	7
Handtering av hendingar på veg	10
Nye bilar på bru-/kaiseksjonen	11
Moss ferjekai	12–13
Hareid sentrum	14–15
Bru- og tunnelovervaking	18
Sjukefråværet	19
Områda/distrikta klare	20–21

mange ras i vinter – betre føre var

Etter fleire snøfattige vintrar fekk vi sist vinter svært mykje nedbør i store delar av fylket. Nedbørskarta frå meteorologisk institutt syner at frå november til april kom det 50 % meir nedbør enn i ein normalvinter. Gjennomsnittstemperaturen var om lag 1 grad høgare enn vanleg. I høgda kom det opp mot tre gonger så mykje nedbør som normalt. Dette har ført til at rasaktiviteten i fylket har vore mykje større enn på lenge. Det har vore mange stengingar både som følgje av at ras har gått, eller at beredskapsvakta har vurdert faren for at ras kjem til å gå som så stor at vegen vart stengt.

Mellom anna har Eikesdalsvegen vore stengt 27 gonger denne vinteren, og riksvegen mellom Stranda og Hellesylt var samanhengande stengt i 19 dagar.

Å ta slike avgjerder er svært vanskeleg og er i periodar ei svært stor belastning. I slike situasjonar er det ofte sterkt press frå vegfarande og bygdelag som vert innestengte om å halde vegen open. Retningsliner for å stengje og opne vegar ved rasfare har vore mangelfulle.

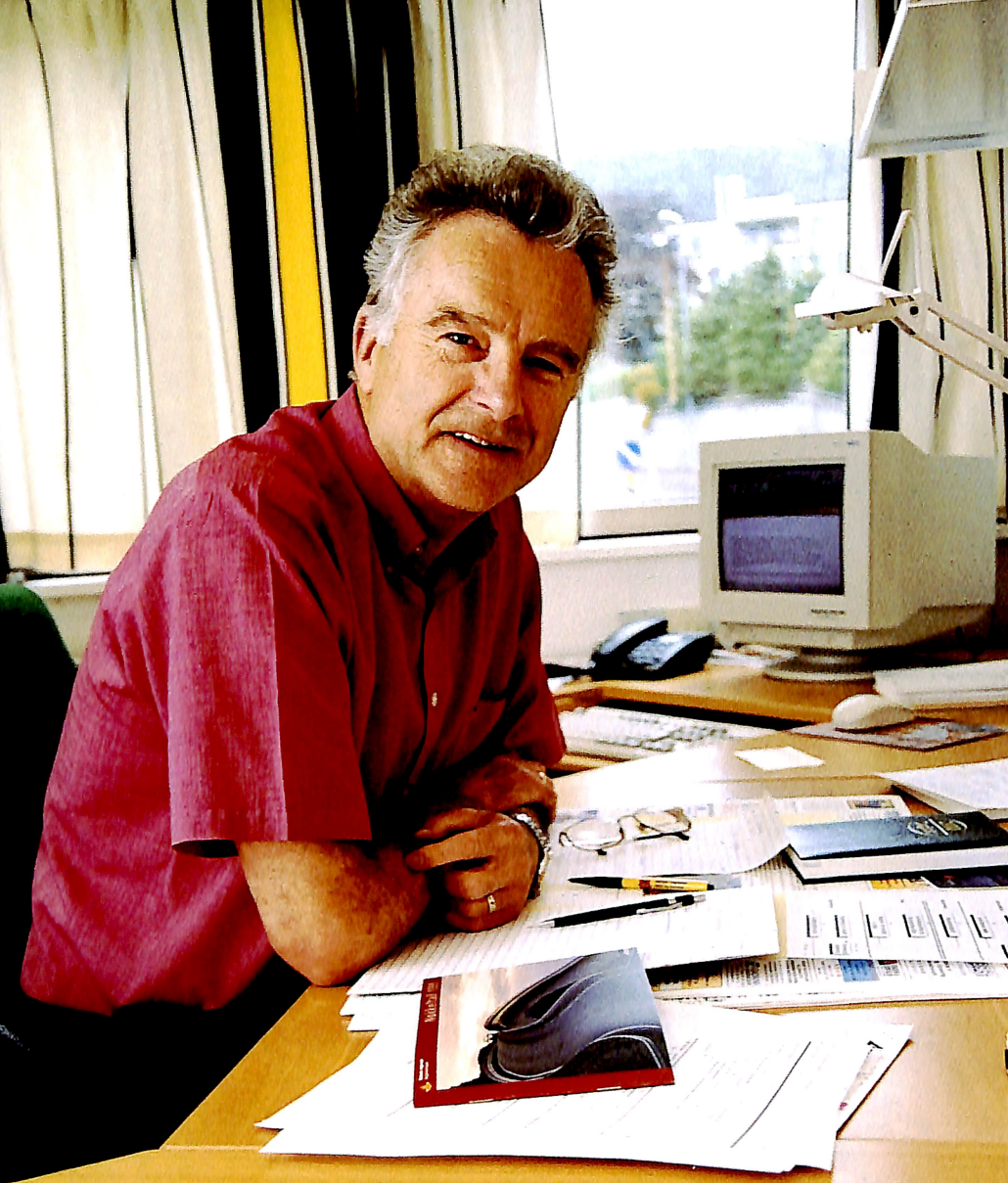
Etter Bragenes-, Sleipner- og Aastaulykkene har det vorte større fokus på tryggleik og på kva rutinar dei ansvarlege etatane har for å førebyggje ulykker. I vår etat har det etter den tragiske ulykka i Lyngen i Troms der fem menneske omkom, vore fokusert på kva rutinar Vegvesenet har for stenging av veg ved rasfare og stenging/opning av veg når raset har gått. Vår vegsjef har sagt at vi til neste vintersesong skal gå gjennom dei rutineane vi har og forbetre desse.

Ettersom problematikken i dei mest rasutsette fylka er relativt lik, har representantar frå «rasfylka» samarbeidd om å lage eit forslag til kva retningsliner som bør gjelde ved stenging grunna ras/rasfare. Vårt fylke har nett gjennomført ein konferanse om dette emnet med 40 deltakarar frå rasfylka.

Forslaget til retningsliner skal sendast Vegdirektoratet som skal ta endeleg avgjerd i kva «policy» etaten skal ha. Målet er at rasfylka skal ha mest mogeleg lik praksis for stenging av veg ved ras/rasfare til komande vinter.



Ivar Hol
seksjonsleiar trafikk



Tekst og foto: Wiggo Kanck

-Eg skal halde fram med andre oppgåver på vegkontoret, men har ikkje heilt teke avgjerd om kor lenge det blir. Men heilt sikkert er det at mine oppgåver framover blir på eit anna plan, no, seier Paul Bølset.

Skal eg få lov til å vere ærleg, må eg få høve til og seie at det er med blanda kjensler og med ein liten porsjon vemod eg forlet stolen min, og samstundes veit at det går mot slutten av mi yrkesaktive karriere, legg han forsiktig til.

Og nettopp det å opptre forsiktig, er ei av dei merkbare, fine sidene med han. At han har stor medkjensle og viser stor respekt og forståing for sine kollegaer og medmenneske er ei anna fin side. At han har den vedunderlege evna til å kunne glede seg over andre sitt hell og lykke er nok ei av dei mange positive tinga som pregar vår tidlegare utbyggingsjef.

Sjølv vil han ikkje snakke så høgt om sin måte å vere på, men den av oss som har hatt han som sin sjef, overordna og som venn og kollega, veit nettopp å setje pris på desse sidene ved Paul Bølset.

Det første vegvalet han gjorde etter studia i Darmstadt i Tyskland vart avslutta forsommaren 1961, førte han som nyutdanna diplomingeniør til SINTEF i Trondheim.

- Eg var knytt til vassdrags- og hamnelaboratoriet, der eg drev litt forskning og modellforsøk. Eg kom bort i nokre kraftverksprosjekt. Av dei meir kjende anlegg jobba eg med mellom anna damanlegga for kraftverka ved Harpefossen og Hunderfossen i Gudbrandsdalen. Men lysta til å prøve noko nytt og noko anna blei etter kvart forsterka. I 1963 gjekk turen frå Trondheim og til vegkontoret i Molde.

Eg har skifta kontor, men kanskje ikkje endringa likevel vert så stor, undrar ein «gamal» vegmann.

Den siste av dei «gamle»

Paul Bølset, 65 år, den siste av dei «gamle». 1. juni var det slutt, nesten. Ein av dei som til fulle har vore med å setje sitt preg på vegbygginga i Møre og Romsdal, trakk seg da tilbake frå stillinga som utbyggingsjef for å gje plass til yngre krefter.

Her stelte eg dei første åra med vegvedlikehald, fortel han.

– Eit par avbrot frå vegkontoret har det og vore. Først eit to månaders minnerikt opphald i Iran, der eg planla rassikringstiltak på ein høgfjellsveg mellom Teheran og Kaspiahavet. Det var under andre politiske tilhøve og styresett, og lenge for Khomeini kom til makta. Frå 1982 vart det nokre års opphald som kontorleiar for vedlikehaldskontoret i Vegdirektoratet.

Og med litt forsiktig stoltheit fortel han vidare om ei rivande utvikling og mange spennande år i Statens vegvesen.

– Eg har hatt mange fine år i etaten. At eg samstundes med endringane innanfor etaten, sjølv har fått vore med på å styrt desse innan eige fylket og at eg ikkje minst har hatt ein sterkt medverkande finger i korleis løysingane og det endelege resultatet for vegnettet i fylket er, synes eg er mykje å ta med seg på vegen vidare.

– Eg fekk tidleg ansvar, og fungerte i første halvleik av 60-talet som vedlikehaldssjef for Eivind Vollset. Medan Kjell Loen, tidlegare anleggssjef, var ute av etaten i nokre år etter 1965, tok eg over anlegga han dreiv på Nordmøre. Ved vegsjefbyttet i 1968, da Arne Inge Torvik tok over etter K. H. Oppegaard, vart eg formelt tilsett som vedlikehaldssjef. Før eg drog til Vegdirektoratet hadde Kaare Flaathe teke over som vegsjef, og da eg kom tilbake var Eivind Vollset min nye sjef. Sjølv gjekk eg inn i stillinga som driftssjef. Driftssjefen sin oppgåve den gong, var omfattande. Han hadde ansvar for vedlikehaldsavdelinga, anleggsavdelinga, maskinavdelinga, laboratoriet og grunnseksjon.

– Fram til omorganiseringa i 1995 var eg assisterande vegsjef, og dei siste fem åra har eg da vore utbyggingssjef.

– Jo, eg har da vore med på noko, medgir han på sin beskjedne og forsiktede måte.

Paul Bølset har vore med på vegen frå 12 til 9 vegmeisterdistrikt, og vidare til 4 produksjonsområde – og om kort tid to. Han har jobba under fem vegsjefar, som han fortel, og han er som vi prøver oss på heilt innleiingsvis; den siste av dei gamle.

Når vi skriv gamle, meiner vi sjølv sagt den eldre garde vegfolk med mellom anna Eivind Vollset, Ulf Myhre, Egil Bakke, Oddvar Åfløydal Kjell Loen, Kathrine Bang og Martinus Bergsli og Anna Sandblåst, og andre som no står på terskelen til «ei ny tid».

– Når vi sitt og pratar slik vi no gjer, er det lett at vi gløymer ei side i utviklinga, seier han. Vi har ein heilt anna vegstandard i dag enn da eg starta i etaten. Sjølv om vi ikkje skal gløyme menneske bak utviklinga, skal vi ikkje gløyme den maskinelle og teknologiske framgangen som har gjort utviklinga mogleg. Denne utviklinga har ikkje minst gjort sitt til at vi har eit vegnett med høy standard og god framkomst! Ser vi på maskinparken og hjelpemidla vi elles har dag og tenkjer 30 år tilbake i tida, skjønner vi alle den rivande utviklinga som har skjedd, trur eg.

– *Dei vegvala som er gjort, er dei riktige og kunne dei ha vore gjort annleis og kanskje for nokon, «betre»?*

– Nettopp det spørsmålet finst det mange svar på – og det finst ikkje svar! Når det gjeld vegnettet i fylket kan eg ikkje seie anna enn at det må da vere godt! Men spør du om dei organisatoriske vegvala som er gjort, og som vi lever med i dag, er det klart at dei ikkje er endelege. Samfunnet endrar seg! Vi må tilpasse oss samfunnet omkring oss og utviklinga og dei nye krav som vert sett til oss. Dersom vi ikkje gjer det, og kanskje aller mest passar på å ligge føre krava og sjølv gjer innspel før vala vert tatt, vil andre gjere det for oss. Utviklinga vil halde fram! Om vi ikkje kan tilpasse oss utviklinga og medverke til den, er det klart at vi vil få eit heilt anna vegvesen om ikkje så alt for lang

tid; eit «vesen» som ikke blir den bidragsyter i samfunnsutviklinga vi alle så gjerne vil. Politikarar, trafikantar, vegbrukarar og andre premissgivarar har sitt dei skal ha sagt og gjort. Utan innspel og aktiv medverknad frå eige etat, kan vi oppleve at det vert gjort val som ikke er samfunnstenelg og at vi slik får ei utvikling som ikkje er til det beste for samfunnet.

– Når eg tenkjer tilbake på åra i etaten og summerer opp det eg har vore med på, blir svaret at eg har fått vore med på ei fantastisk utvikling i ein særspanande periode. Du vet, ting kan alltid gjerest på andre og betre måtar, men det nyttar lite å vere etterpåklod.

– *I din periode har vi bygd mange store vegprosjekt, men er det andre ting innanfor sjølv vegbygginga du kanskje sett like mye pris på?*

– Det er det. At eg har fått vore med frå starten av og heilt fram til opninga av mange store prosjekt, sett eg sjølv sagt pris på. Like moro og gledeleg har det vore for meg, om prosjektet er stort eller lite, og få sjå gleda og takknemmeligheita til dei vi har bygd vegen, tunnelen, rassikra «vegstumpen», bygd brua eller det nye ferjesambandet for. At eg og har fått vore med på ein rekkje andre oppgåver og prosjekt, som har gjort kvardagen enklare og lettare for dei tiltaket er meint for, har og gjort min kvardag lysare. Og det er ærleg sagt!

At vi, den gamle garde vegfolk, Asaman har fått høve til å gjere så mykje for samferdsla i Møre og Romsdal, kan eg vel kanskje få lov å seie at eg er litt stolt over.

– *Kva no?*

– No er eg senioringeniør og ikkje utbyggingssjef. Slik er oppgåvene og arbeidsdagen endra. No vert det sakshandsaming, budsjettarbeid, saksførebuing og arbeid med handlingsprogrammet.

– Kanskje ikkje så store endringar likevel, undrar Paul Bølset.



Fra venstre Jan Georg Fosheim, Ålesund produksjonsområde – Olav Grevsnes, Ørsta produksjonsområde – Øyvind Gjøvik, Kristiansund produksjonsområde. I tillegg var også undertegnede kursdeltaker.

Grøntkompetanse for vegarbeidere

I vinterlig vårvær finpusset Statens vegvesen sin grøntkompetanse. Fra 4. til 6. april 2000 ble det ved Skjetlein videregående skole holdt kurs for de som skal ivareta grøntarealet langs vegene våre i Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal.

Tekst og foto: Tore Andersen

Fire mann fra Møre og Romsdal og sju mann fra Sør-Trøndelag ble kurset i

- anlegg og skjøtsel av grøntareal
- avfallsbehandling – kompostering
- grunnleggende steinarbeid
- innføring av plantevern
- beskjæring
- vedlikehold av uteareal

Kurset inneholdt teoretiske og praktiske oppgaver. Hobbygartneren vekkes fort til live i slike omgivelser og med tema om det

grønne. Naturen opptar de fleste av oss og naturen er skjønn og lunefull. Det å finne rette beplantning på nye anlegg og samtidig få det vi planter til å trives og bli fint, krever både kunnskap og omtanke.

Den korte innføringen i steinarbeid, som det å legge brostein, gjør ingen av oss til eksperter, men vi kan utføre reparasjoner og mindre oppgaver. Steinarbeid er et fag der resultatet ofte avslører om den som utfører oppdraget kunne sitt fag.

I Sør-Trøndelag driver de som et prøveprosjekt med kompostering av grøntavfall. Dette er en ressurs som det er verdt å ta vare på, men

med den kostnadseffektiviseringen vi holder på med, har vi neppe råd til å ta vare på denne muligheten.

Når det gjelder beskjæring av dine trær og busker så er det noe du helst burde overlate til din nabo å gjøre. Planter man et tre eller skal stelle et tre som står ute i naturen langs vegen, må man være uhyre forsiktig for å ivareta treetts naturlige form og omgivelse. Det er lett at treet blir en «raring» og mister sin naturlige effekt.

Det positive ved å øke grøntkompetansen er at Statens vegvesen tenker framtid. Det er det vi trenger.

Senk farten

Trafikktryggingssaksjonen Senk farten 2000, som er eit samarbeid mellom Statens vegvesen og Politiet, er i gang for andre året på rad.



Tekst og foto: Christina Eide Strand

I Møre og Romsdal er det den 42,4 km lange strekninga på E136 mellom Øran på Åndalsnes og Oppland fylkesgrense det blir fokusert på. Målet med aksjonen er å få til ein fartsreduksjon blant trafikantane, som i hovudsak skal redusere talet på skadde og drepne i trafikken.

Måten aksjonen blir markert på er blant anna ved å setje opp skilt i vegkanten med mottoet «Høg ulukkesrisiko – Senk farten». Det vert sett opp seks slike skilt på den aktuelle strekninga, tre i kvar retning. Skilta vil bli ståande ut august månad.

Vegvesenet, Utrykningspolitiet og Rauma lensmannskontor vil intensivisere kontrollane på strek-

Sentrale personer under markeringa av aksjonen «Senk farten». Frå venstre distriktsleiar i UP Jan Halkjelsvik, infokonsulent i Vegvesenet Reidun Øverland, lensmann i Rauma Anders Eide, distriktsleiar ved Molde trafikkstasjon Runar Larsen, avdelingsingeniør Erik Nerli i Vegvesenet, seksjonsleiar i Vegvesenet Kjell Ramstad og lensmannsbetjent Håvard Rognerud.

ninga, både når det gjeld farts-, belte-, promille- og tryggleikskontrollar. Det nye i år er at heile strekninga frå Øran på Åndalsnes og til fylkesgrensa vil bli kontrollert, mot fjorårets der berre den nedre del av Romsdalen blei kontrollert. Erfaringar fra i fjor vil bli lagt til grunn for årets gjennomføring.

Til aksjonen er det laga ein «videosnutt» som viser fartens betydning i en nødsituasjon der du må bremse brått. Det er ikkje snakk om store marginer, og ein fartsreduksjon på berre 10 km kan avgjere skjebnen mellom liv og død.

Seksjonsleiar i Statens vegvesen Kjell Ramstad seier at farta må ned for å motverke og hindre dei mange alvorlege ulukkene som har skjedd på E136 i Romsdalen. Strekinga er svært trafikkbelasta, særleg om sommaren. Da blir nemleg trafikken fem-dobla frå ca. 700 kjøretøy elles i året til ca. 3 500.

I 1999 blei kun 2 personar lettare skadd i trafikken i Romsdalen mens aksjonen pågjekk. Det viser vel berre at det nyttar og vise seg i trafikkbildet, foreta kontrollar og vise at vi er på lag med trafikantane, avslutter Ramstad.



Statens vegvesen
Møre og Romsdal
vegkontor

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Karl Melby - 71 25 83 51
Vår dato
2000-06-07
Vårt ark nr.
071.8

Vår referanse
1999/02299-003
Deres referanse

Kjære alle medtrafikanter i Møre og Romsdal

Alle er vi trafikantar på kvar vår måte. Anten vi går, sykklar eller ferdast motorisert.

Her vender eg meg likevel spesielt til dei som ferdast med bil eller motorsykkel.

Grunnen til at eg skriv til dykk er at vi nærmar oss sommar og ferietid. Da veit vi frå tidlegare år at det er lett å komme ut for alvorlege trafikkulykker. Ulykker med enorme konsekvensar for både pårørende, lokalsamfunn og oss alle saman i fylket.

Vi veit også at mange ulykker skjer i helgar og om natta. Dette er som regel ulykker knytta til fritida vår. Svært mange av ulykkene skjer også når farta er høg.

Eg har derfor eit inderleg ønske. La oss alle saman gjere vårt når vi ferdast i trafikken.

Unngå å bli involvert i trafikkulykker. Ein av dei beste måtane er å senke farta.

Derfor har vi i Vegvesenet vore med på å setje i gang "Senk Farta-aksjonen". Ein aksjon som rettar seg direkte mot oss alle som kjører på vegane. La oss spare på gassen og oppleve litt meir av flott natur og eit triveleg fylke. Trafikktryggleik skaper vi saman.

Med det ønskjer eg alle som ferdast på vegane ein riktig god og trafikk sikker sommar.

Senk farta!

Med helsing

Karl Melby
vegsjef

Sykkylvsbrua – to månader føre planen

Framdrifta på Sykkylvsbrua har vore veldig god etter årsskiftet, og vi er no omlag 2 månader før skjema. Streiken i mai ga oss ei veker stillstand og førte til at entreprenøren Selmer har rett til tilsvarende forlenging av tidsfrist. Siste dekkstøp og «landgang» på Vik vil etter dette skje i midten av juli. Dag for opning av anlegget vil bli fastsett seinare.

Vi er no i gang med førebuing av bompengesystemet og har inngått kontrakt med Q-Free ASA i Trondheim om levering av utstyr for dette. Innkrevjingsutstyret blir i følgje «Autopass-standard», dvs. standardiserte brikker som også skal kunne brukast på andre stasjonar etterkvart. Sykkylvsbrua vil vere det første anlegget som tar dette systemet i bruk i Noreg!

(Halgeir Brudeseth)



Og dette må du betale for å kjøre over brua

Har du kjøretøy som er registrert for til og med 3 500 kg må du ut med 28 kroner. For kjøretøy med registrert totalvekt på over 3 500 kg er prisen 84 kroner, og kjører du motorsykkel eller moped kostar det deg 18 kroner.

Nytt fylkeskart



I samarbeid med Statens vegvesen har Statens kartverk no utarbeidd eit nytt fylkeskart. Det er no 11 år sidan sist. I løpet av dei 11 åra er det kome til fleire store vegsamband, og Vegvesenet har skifta nummer på riks- og fylkevegar. Vegvesenet har lenge gått med planar om å lage eit nytt fylkeskart, og tok derfor kontakt med kartverket for samarbeid. No ligg det nye kartet altså på bordet, eit såkalla fulldigitalt produkt i målestokken 1:250 000, opptrykt i 8 000 eksemplar. Kartet er trykt i 4 fargar, med typografi som kjem godt fram ved skuggelegginga som er nytta.

Wenche Mork, Arild Grønsberg og Kari Buset frå Statens kartverk har stått i spissen for prosjektet som har kosta over 300 000 å produsere. Vegvesenet har kjøpt opp 2 000 eksemplar som skal givast ut til alle tilsette. Og med 95 kroner i utsalspris, med tilgang til kjøp hos bokhandlarar og turistkontor over heile landet, håper dei å komme i balanse økonomisk.

Baksida av kartet inneheld tekst og bilete med generell informasjon frå heile fylket vårt, med glimt frå natur, kultur, næringsliv og landbruk, samt ein kort presentasjon av kvar kommune, med hovudvekt på byane. (Christina Eide Strand)

Brupark på Goma



Nordsundet bru på Gomalandet i Kristiansund er no som kjent borte. Arbeidet med bruparken er godt i gang. Planar og teikningar blei lagt fram, godkjent og bevilling blei gitt.

I følge fastbuande på Goma har dette ført til ei standardheving av sentrum. Det beste som kunne skjedd. Berre positive tilbakemeldingar er gitt, og ein ser fram til å bli ferdig.

Prosjektet er gjort av Statens vegvesenet i samarbeid med parkansvarleg Tore Aukan i Kristiansund kommune. Det er han som står for vedlikehaldet i parken i framtida. Prosjektet blir rekna å stå ferdig i sommar. (Christina Eide Strand)

Elektronisk trafikkstyring til tusen



Det var overingeniørane Kjetill Kjersem og Bjørn Andersen på trafikkavdelinga som trekte det lengste strået i kampen om beste lokale forslag 1999. Forslaget deira «Elektronisk trafikkstyringsanlegg på Magerholm ferjeleie» vart premiert med 20 000 kroner i forslagsnemnda lokalt og med 10 000 kroner av det sentrale administrasjons- og vurderingsutvalet.

Kjetill Kjersem fortel at denne løysinga vart valt fordi disponibelt areal på Magerholm hadde ei form som gjorde at eit sjølvregulerande system ikkje kunne nyttast. Enkelt

sagt har det premierte forslaget følgjarar i bakken som registrerer bilane når dei køyrer inn på oppstillingsplassen og fører dei til riktig felt. Når dette feltet er fyllt opp, vert påfølgjande bilar ført til neste felt. Dette vert styrt av køyrefeltlys. Ombordkøringa skjer etter same prinsipp, feltet som får grønt lys køyrer ombord – så snart det er tomt for bilar får neste felt grønt lys osv. Eit stort skilt framfor oppstillingsrekkjene syner òg kva felt det skal køyrast ombord frå.

Systemet har, etter ein liten innkøyringsfase, fungert betre enn dei på førehand hadde venta.

– Løysinga er ei vidareføring av planar utarbeidde for gamle Magerholm ferjeleie. Planar som vart godkjende av Vegdirektoratet allereie for 15–20 år sidan. Så du skjønar – dette forslaget har vi tygd lenge på, seier Kjetill Kjersem smilande. Liknande system er valt på ferjeleier andre stader i landet, men dei er ikkje løyst på same måte.

(Reidun Øverland)



Rassikring på riksveg 70

Riksveg 70 er hovudsambandet for trafikk frå Nordmøre mot Oppdal og vidare til Austlandet. Men er også er ein sær viktig lokalveg for skuleungdom, arbeidsfolk og industriverksemdene på Sunndalsøra. Tre av delstrekningene på denne vegen er blitt utsatt for ras, Sør-Trøndelag grense-Sunndalsøra, Sunndalsøra–Oppdøl og nord for Bergem mellom Gyl–Øydegarden.

Ei rassikringsplan blei utarbeida i 1996 og arbeidet har no starta med å rassikre riksveg 70. (Christina Eide Strand)



Langveien snart ferdig



Langveien i Kristansund er som kjent under ombygging, med det føremålet å auke trafikktryggleiken og skape eit betre miljø i sentrum.

Frå Viadukten til Kongens plass har det no vorte smalare veg med lik breidd overalt. Fleire lyskryss er montert, og det er no fem totalt. Rabattar har blitt bygd i vegen for å få farta senka, og fortaua har blitt breiare for å leggje forholda betre til rette for dei mjuke trafikantane. Langveien er ein av dei mest ulykkesbelasta riksvegstrekningane i landet, og berre dei siste 10 åra har det vore 62 personskade ulykker på vegen.

Odd Arild Lindseth ved Statens vegvesen Møre og Romsdal opplyser om at noko måtte gjerast. Vegen hadde før eit slags landevegspreg over seg, der farta blei målt langt over lovleg.

Planlegginga har no gått føre seg i over 10 år med analysing, prøving og feiling for ei grei løysing blei funnen.

Statens vegvesen avslutta arbeidet i Langveien 29. juni.

(Christina Eide Strand)



Handtering av hendingar på veg

I 1992 ble første utgåve av våre interne retningslinjer for handtering av hendingar på veg gitt ut til alle tilsatte. I år foreligger ny utgåve med ekstra opptrykte «varslingsinstrukser» og «sjekklister» i plastlaminat, i hanskeromformat.

Tekst: Christina Eide Strand

– Statens vegvesen sine medarbeidarar som blir kjent med kriser eller ulykker skal straks informere etter den oppsette planen. Leiargruppa og informasjonisleiaren må omgåande bli gjort kjent med hendinga, seier infoleiar Wiggo Kanck.

Dine oppgåver er:

1. Dersom du kjem først til ulykkesstaden, ta kommandoen!
2. Næraste politi eller lensmann skal straks varslast!
3. Hendinga skal straks varslast inn i organisasjonen vår!
4. Når og/eller politi/brannvesen kjem til staden, vil desse ta over kommandoen!
5. Statens Vegvesen sine tenestemenn/ kvinner skal deretter stå til teneste for skadeleiar.

Du skal varsle i denne rekkjefølgja:

Eksternt:

1. Næraste politikammer/lensmannskontor
2. Næraste trafikkstasjon
3. Vegtrafikksentralen/vegmeldingssentralen

Internt:

4. Informasjonsleiar
5. Vegsjef
6. Trafikksjef
7. Vegdirektoratet.

Du skal gje desse førstehåndsopplysningane:

1. Kven er du som informerer om ulykka/hendinga?
2. Kva har skjedd?

3. Kvar og når skjedde ulykka/hendinga?
4. Er menneske drepne/skadd – ev. kor mange?
5. Er politiet varsla?
6. Kva er gjort for å avgrense ulykka/skadane?
7. Er veggen sperra?
8. Er omkøyringsvegar skilta?
9. Er farleg last involvert? Kva slags last dreier det seg om?

Vår informasjon skal skje raskt, korrekt og vere på utfyllande som situasjon i øyeblikket tillet!

Trafikkulykker, haveri, ras, flaum og andre alvorlege hendingar på veg fører ofte til store konsekvensar for trafikkavviklinga. Sjølv små ulykker kan føre til vegstenging, ulemper og utgifter dersom det ikkje raskt kan setjast i verk tiltak.

Viktig informasjon frå ulykkesstaden:

- Ved ulykker på vegnettet skal informasjonen til media omfatte trafikkhindring, vegnummer og stad, mogeleg omkøyring, tiltak som skilting, fartsregulering og venta tid for vegstenginga.
- Hugs å melde frå når trafikken går som normalt.

I ein ulykkesituasjon har politiet ansvaret for å leie og organisere arbeidet i redningsfasen og eventuelt setje i verk etterforskning.

All informasjon til pårørende og til pressa om

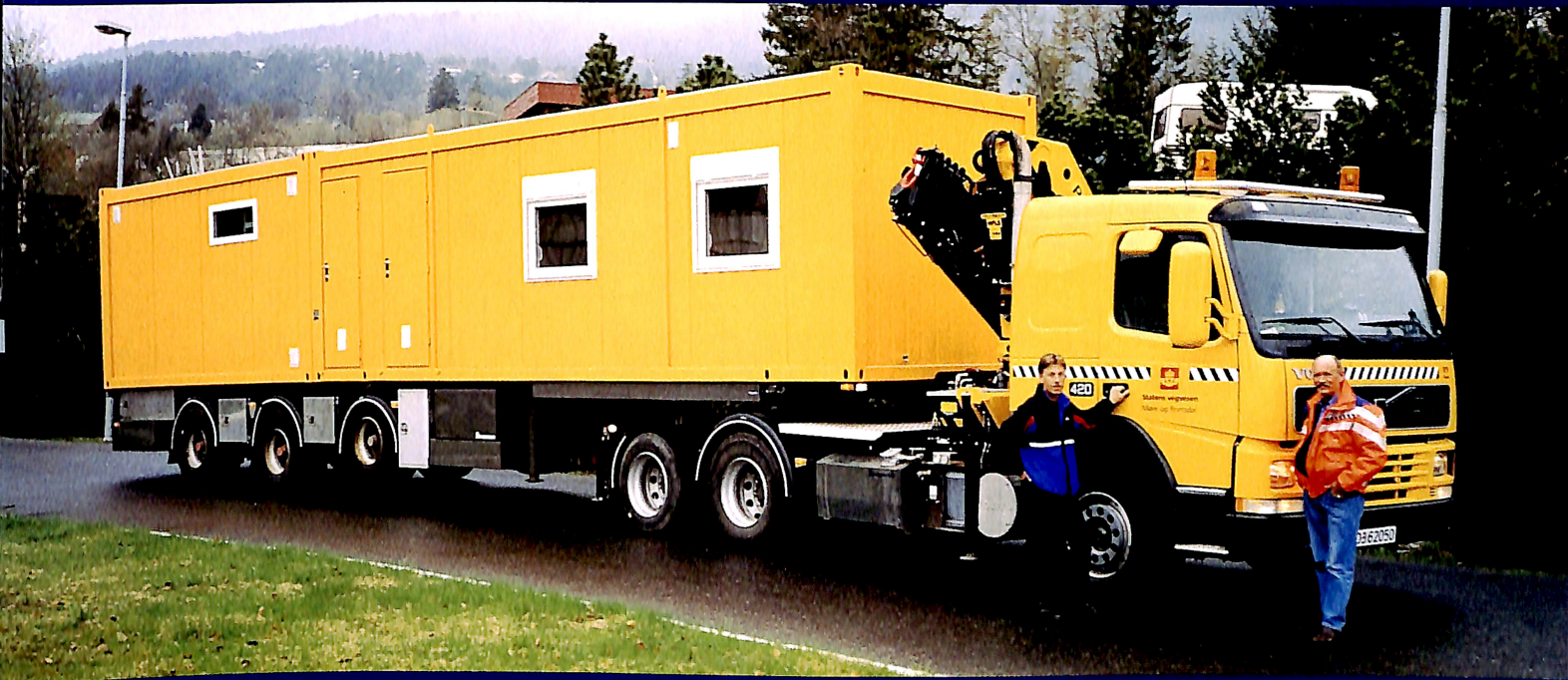
døde, skadde og overlevande skal gå gjennom politiet.

Det viktigaste vil alltid vere å avgrense omfanget og følgjene av skaden. Er strakstiltak på vegnettet naudsynt, må desse setjast i verk med det sama med etterfølgjande rapportering til næraste overordna.

Desse retningslinjene gjeld ikkje for større katastrofar og ulykker eller andre hendingar der Fylkesmannen har det overordna ansvar.

Dei handlar om varsling og rutinar for korleis tilsette i Statens Vegvesen Møre og Romsdal skal medvirke i ein krisesituasjon på vegnettet i fylket. Retningslinjene byggjer forøvrig på handbok 189 «Trafikkberedskap – handtering av hendelser på veg», seier Wiggo Kanck.





På kjøretøyet skal vi kjennes

I løpet av våren har bru-/kaiseksjonen på produksjonsavdelinga foretatt flere nyinvesteringer i sitt «rullende» materiell. Tre større biler er innkjøp, og alle erstatter lignende ekvipasjer som nå utrangeres.

Tekst og foto: Jan Kåre Haaheim

Det øverste bildet viser den nye verkstedvogna for ferjekaiarbeid. Bilen er en Volvo FM 12.420 med tilhenger som inneholder boenhet og verkstedenhet. Ekvipasjen er meget godt utstyrt, bl. a. med 28 tonneters kran, aggregat for arbeidsstrøm og hydraulikkdrevet kompressor integrert i trekkvognen.

På bildet ser vi verkstedleder Kjell Sagli (t.h.), samt Terje Nordli som sammen med arbeidsformann Einar Strand bruker bilen på ferjekaiarbeid over hele landet. Bildet er tatt tidlig på morgenen 2. mai, og Nordli er klar for avgang til Moss, der vi bygger ny ferjekai for Statens vegvesen Østfold.

Det midterste bildet viser en ny Mercedes verkstedvogn, som er oppbygd i vinter. Bilen brukes hovedsakelig av reisereparatør Arnstein Heilevang, og den benyttes i forbindelse med vedlikeholdsarbeid på ferjekai og knuseverk - både i og utenfor fylket.

På det nederste bildet ser vi Geir Nesje på vårt bruvedlikeholdslag, foran vår nyoppbygde Mercedes Actros 2543. Den er bl. a. utstyrt med bakmontert kran, strømaggregat og verkstedpåbygg. Bilen brukes hovedsakelig i forbindelse med bruvedlikeholdsarbeid. Vi har også kjøpt inn en brukt tilhenger til denne bilen. Med dette utstyret har bruvedlike-



holdslaget med seg alt de trenger til de fleste reparasjons- og utbedringsarbeider de utfører på bruer.

Bru-/kaiseksjonen har god tilgang på oppdrag over hele landet, og nyinvesteringene viser at vi satser framtidsrettet og er optimister med tanke på utsiktene framover.



Bygging av kai nummer to i Moss er eit av mange oppdrag bru-/kaiseksjonen på produksjonsavdelinga har utført i andre fylke.

Bygde ny ferjekai i Moss



Over: Einar Strand monterer fenderar bak ferjekaibrua for å ta av støyt mot landkaret. God fending er viktig når dei store ferjene legg til kai.

Til venstre: Det som konstruksjonsmessig er nytt ved denne kaia er sjøve heisetårnet og at eksisterande betongkonstruksjonar vert nytta.

Ferjekaispesialistane på bru-/kaiseksjonen i Møre og Romsdal er stadig på farten til nye oppgåver rundt om i landet. I slutten av mai møtte vi to av dei driftige karane i Moss, der dei bygde ny ferjekai for Statens vegvesen Østfold.

Tekst og foto: Reidun Øverland

– Hei og velkomen hit, var den hjartelege velkomsten vi fekk på kaiområdet i Moss sentrum. Ja, her ser du korleis vi har det, seier Ole Rekdal og Einar Strand. Er vi ikkje privilegerte når vi er ute og reiser – vi bur på dei mest attraktive strandtomtene i landet, spøkjer dei og peikar utover hamnebassenget der den eine fritidsbåten flottare enn den andre fer forbi. Spøk eller ikkje spøk, vi skjønar godt kva dei meiner. Og no har dei i tillegg heva standarden betrakteleg både på bueining og verkstad oppå «luksustomtene» sine. Det er nemleg den første turen dei har med den nyinnkjøpte verkstadvogna.

Arbeidet med den nye ferjekaia i Moss tok til i månadsskiftet

eksisterande kai var eit omfattande arbeid og det var vanskeleg å kome til.

Da Veg og Virke var i Moss hadde dei teke fatt på si fjerde arbeidsveke her. Sjølve ferjekaibrua og dei andre «større» konstruksjonsdelane var forlengst komne på plass. Men det var mykje arbeid som stod att enno – ristene skulle skruast fast til bjelkane, fenderar mot landkaret skulle monterast, rekkverk og sperrebom måtte på plass. Tidlegare vegvesenektrikar Ben Tore Ullaland som fortsatt fartar mykje saman med tidlegare kollegaer, var i full gang med elektroarbeidet. Dobbelt sett med hydraulikkpumper og elektrisk styringssystem var på plass, vert det straumbrott frå land så kan kaia køyrast med straum frå ferja.

– Sidan dette er kai nummer to på ferjeleiet kan vi arbeide kontinuerleg utan å tenkje på ferjeavgangar. Det sparer oss sjølv-sagt for mykje stopp undervegs, samt klyving opp og ned. Likeins kunne vi køyre fram ferjekaibrua utan at ferja må vere ute av drift. Noko som vanlegvis fører til nattarbeid for oss, seier Einar Strand og Ole Rekdal. Men dei legg fort til at arbeidet her så visst ikkje fører til noko latmannsliv sjølv om arbeidssituasjonen er noko enklare enn den elles ofte er. Tidsfristane er stramme, så her må ein stå på.

Og vant til å stå på, er denne gjengen. Det er ikkje få ferjekaier rundt om i landet dei har montert dei siste tiåra. Einar Strand fortel at den første kaia han var med å bygge utanfor eige fylke var på Hitra i 1967, og montering i andre fylke har berre auka på etterkvart. Den første tida var det mykje arbeid i trøndelagsfylka, så vart det nokre kaier i Troms, Vest-Agder, Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane.

– Ja, så langt eg kan hugse i farta har vi utført arbeid i alle ferjefylkene langs kysten. Det er ikkje første gongen vi er i Moss



Ferjesambandet Moss-Horten er det mest trafikkerte sambandet i landet. I 1999 frakta dei to 200-bilars ferjene godt over ein million køyretøy og vel 2,2 millionar personar over Oslofjorden. Delen av tunge køyretøy er stor i dette sambandet.

heller, for nokre år sidan bygde vi om ferjekaiene både her og på Hortensida, seier Einar Strand. Han fortel vidare at utviklinga i desse åra har vore stor, både når det gjeld konstruksjonane og arbeidsmetodane. Vi har mellom anna gått frå sveis til skrumontering av ferjekaibrua.

– Om vi trivst med dette arbeidet? Ja, likar ein å reise mykje, kan tole skikkelege vinterstormar og ikkje er redd for å ta i eit tak – da er dette ein fin jobb, meiner både veteranen Einar Strand og Ole Rekdal som «berre» har 4-5 år fartstid på verkstadvogna.

– I alt har bru-/kaiseksjonen hatt fire mann i arbeid på nykaia i Moss, i tillegg til Ole Rekdal og Einar Strand har Asgeir Kvam og Terje Nordli vært med på monteringsarbeidet. Kaia er kostnadsrekna til om lag 5 millionar kroner og da er betongarbeidet, som vart utført av Statens vegvesen Østfold, òg teke med. Ferjekaia vart overlevert 30. mai og oppdragsgivar var godt nøgd med arbeidet som er utført, fortel produksjonsleiar Jan Kåre Haaheim. Han legg til at bru-/kaiseksjonen er spesielt nøgd med at arbeidet har vore gjennomført utan skadar av noko slag.

Til høyre: Ole Rekdal må ta flåta i bruk, den vert mykje nytta under monteringsarbeidet.



Den kunstige miljøtunnelen vil stå ferdig i oktober i år.

Statens vegvesen Møre og Romsdal har sidan oktober i fjor arbeidd med omreguleringar av kaiområdet i Hareid sentrum. Og sjølv om det er full aktivitet på anlegget den solfylte juni-dagen Veg og Virke var på visitt, låg prosjektet litt bak skjema.

Eit trivelegare og tryggare sentrum

Tekst: Christina Eide Strand
Foto: Wiggo Kanck

Vi måtte bygge omkjøringsveg i samband med ombygging av rv 61. Traseen viste seg å ha djupare myr enn vi først trudde, og fjellmasse måtte takast i bruk for å jevne ut overflata. Det blei litt mykje kav, og meir arbeid enn forventa. Det forklarar noko av tidstapet.

Men no held vi stø kurs, og vi reknar med å bli ferdig til planlagt tid i september/oktober, seier anleggsleiar Dagfinn Rotevatn.

Det er i området rundt ferjekaia, midt i hjartet av Hareid sentrum, at forandringar må til.

I kaiområdet har det skjedd store endringar. Piren på ferjekaia er blitt forlenga.

Ferjetrafikken til og frå Hareid-Sulasundet har i mange år skapt kaos i sentrum. Tanken bak prosjek-

tet, som inneber ny rundkjøring og miljøtunnel, er å lette trafikken i sentrum. Ei ny kryssløysing og utbetring av riksvegen vil gjere at det blir betre flyt i trafikken. Hareid vil også få eit vakrere sentrum når alt står ferdig.

Naturstein er lagt rundt piren på sjøsida. No er det mogleg å gå heilt ned til vassflata på enkelte stader.

Rundkjøringa, som ligg rett nord for kaia, er delvis ferdig og allereie i bruk.

Pynting av området er påbegynt, og det skal leggjast kantsteinar i heile området. Nokre småting gjenstår, men Rotvatn meiner dei skal bli ferdig til juni.

Bepanting vil stå ferdig til neste år.

Riksveg 61 frå sentrum og i retning Ulsteinvik vert senka og lagt under det trafikkfarlege «posthuskrysset» i ein kunstig

miljøtunnel, som i skrivande stund er under bygging. Den 108,5 meter lange tunnelen, er utgravd og støpt, og er venta ferdig til oktober i år.

Under bygginga har omkjøringa gått om Strandgata, Bedehusgata, Hareidmyrane og Holskryset på veg mot Ulsteinvik. Rotevatn synest omkjøringa har gått greitt, utan at nokre spesielle problem har oppstått. Folk tek hensyn og følgjer skiltinga. Ros til folket.

Dagfinn Rotevatn synest likevel synd på folk som bur i anleggsområdet, men lovar eit trivelegare og tryggare sentrum når alt står ferdig til neste sommar.

Når det gjeld kostnadsutsiktene for det 31 millionar kroners-prosjektet ligg dei bra an i forhold til budsjettet. Det er Hareid kommune og staten som betalar



3 millionar kvar, medan 25 millionar vert betalt gjennom innkrevning av bompengar i ferjesambandet Hareid-Sulasundet. Innkrevingsperioden er sett til om lag 6 år, og takstaukinga utgjer eit par kroner turen.

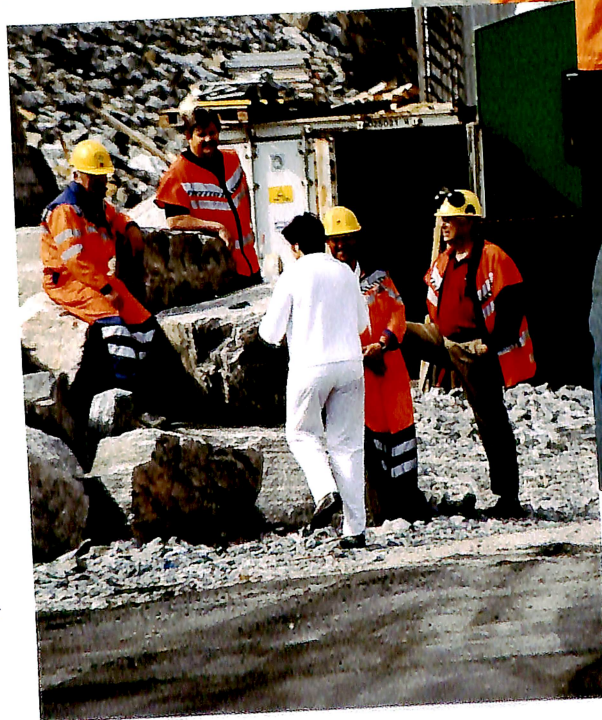
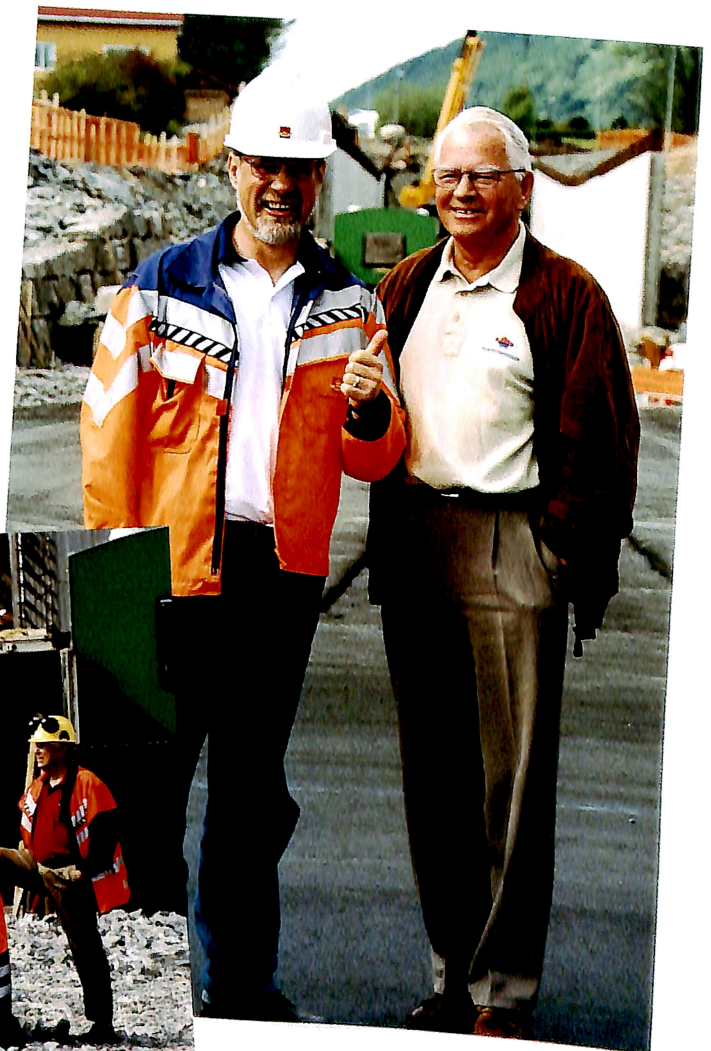
I tillegg til Vegvesenet sitt oppdrag skal det byggjast ein ny terminal på kaia. Også eit nytt signalanlegg for regulering av ombordkøyring på ferja er laga. Biloppstillingsplassen vert bygd om for å kunne få betre flyt i trafikken.

Opning av heile anlegget vil skje i juni neste sommar.

Dagfinn Rotevatn seier han ikkje veit noko om ei eventuell markering eller feiring av opninga, men reknar med at det blir eit eller anna.

Den «halvferdige» rundkøyringa i sentrum skal gje betre flyt i trafikken.

Dette er positivt for Hareid, meiner vegsjef Karl Melby og varaordførar Einar Holm.



Ein pust i bakken. Dagfinn Rotevatn (bak t.v.) i prat med gode arbeidskameratar.

Bevaringsverdig

«Gamle Omsund bru» som blei bygd i åra 1939-40 skal no muligens restaurerast og takast i bruk igjen som gangvegbru. Brua som er ei 200 meter lang to-leddsbue bru blei i 1981 nedlagt som riksvegbru frå Frei til Kristiansund, og har siden stått urørt. Jørn Hasselø i Statens vegvesenet arbeider no for å finne ut kva slags skavankar brua har, og om ho er i forvarleg stand til å takast i bruk igjen.

Vegdirektoratet er førebels ikkje positiv til opning av brua for ferdslen igjen, da dei meiner at brua har for store skadar og treng ein stor opprustningsjobb.

Kanskje brua bør takast i bruk igjen, fordi den har ein stor bevaringsverdi, og godt kan nyttast som gang- og sykkelbru. Planen er å få til ein slags opplevelsessti i området rundt, der det vil bli satt ut sittegrupper så ein kan nyte omgivelsene.



Ei messingplate som inneheld faktaopplysningar av brua, er bestilt og skal monterast. (Christina Eide Strand)

Petter Hildre på plass



1. juni var Petter Hildre på plass på vegkontoret i Molde. Vår nye utbyggingssjef, som tek over etter Paul Bølset, kommer frå Oslo og Vegdirektoratet. Den første tida har Petter Hildre nytta til å setje seg inn i dei mange sakene han no har ansvar for, bli kjendt med nye medarbeidarar og kollegare og forhalda i etaten elles. Sjølvsgagt, han er (i skrivande stund) på husjakt i Molde.

Så den som enno ikkje har hilst på Petter Hildre, kan heilt sikkert stikke hovudet innom døra i 3. etasjen på fylkeshuset for å seie hei til vår nye utbyggingssjef.

(Wiggo Kanck –
foto: Christina Eide Strand)

Vår nye målebil

Målebilen vår, som i mange år no har sørga for overvaking av dekketilstand og bæreevne på vegnettet i Møre og Romsdal, er bytta ut. Ny bil, ein Chevrolet Starcraft, er skaffa frå USA med original gul vegvesenfarge frå fabrikk.

På Heimdal vegstasjon, som har spesialisert seg på oppbygging og modifisering av målebil til Vegvesenet, har dei sett inn og montert på det utstyret som er nødvendig for å samle inn dei data vi skal ha, det utstyret som er nødvendig for å gjere bilen til ein trygg og god arbeidsplass, og det utstyret som er nødvendig for at både sjåfør og medtrafikkantar skal oppleve bilen som trygg i trafikken.

Bilen er utstyrt for å utføre fleire datainnsamlingsoppdrag samtidig:

- Sporslitasje
- Jamnheit på dekke
- Tverrfall
- Horisontalkurvatur
- Digitale stillbilde av vegnettet

Alle desse målingane foregår samtidig, styrt av dei tre pc'ane i bilen, slik at ei gjennomkjøring av vegnettet gir oppdatert datagrunnlag med verdi for mange ulike fagfelt i Vegvesenet.

Bilen er i tillegg førebudd for registrering med VegReg, som er Vegvesenet sitt nye generelle registreringssystem for vegelement-data (arvtakaren til NorDic).

Innsamla data om veg-, vegdekke og vegelement blir lagra i Vegdatabanken, og er der tilgjengelege for alle i Vegvesenet som har behov for det. Digitale stillbilde tatt for kvar 20. meter av vegnettet, vil i løpet av sommaren gradvis bli lagt ut og gjort tilgjengelege på pc-nettverket vårt.

Det er Asbjørn Skjevik som til dagleg er å finne bak rattet og som har den krevjande oppgåva å operere alt det avanserte utstyret i og utanpå bilen.

(Hermund Vebeustad –
foto: Christina Eide Strand)



Pensjonister, foren dere!

Statens vegvesens pensjonistforbund (SVP) har foreninger i alle fylker unntatt Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Finnmark. Fredag 5. mai ble det avholdt uformelt møte på Fylkeshuset i Molde. Leder i forbundsstyret, Bjørn Sørlid, fortalte om hvordan foreningen fungerer i andre fylker og i Vegdirektoratet. Han kom i sin orientering inn på oppgaver som økonomi, oppgaver og tiltak som møter, turer, kurs og informasjonsblad.

Det ble valgt følgende interimsstyre: Levor Legernes (leder), Katrine Bang og Kjell Loen.

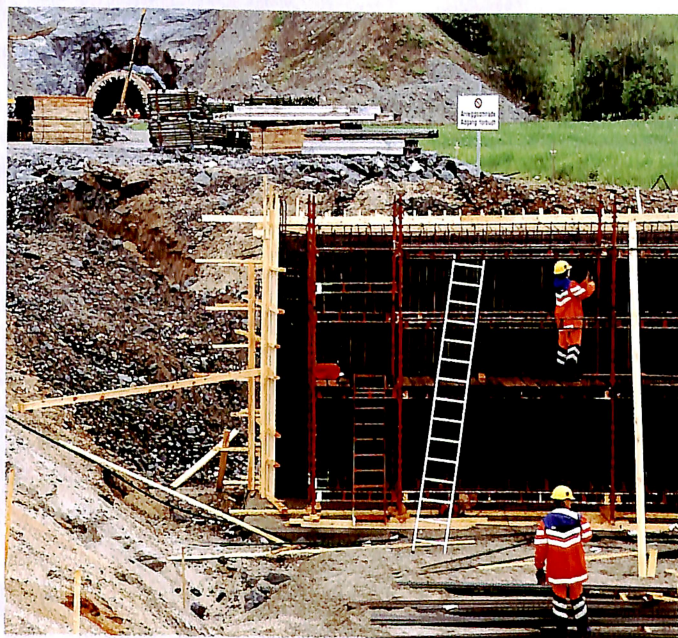
Interimsstyret kommer med forslag til et stiftelsesmøte for SVP i vårt fylke.

(Terje Haug – foto: Wiggo Kanck)



Duka for ny fest i Sunndal

Om vel tre måneder, nærare bestemt laurdag 28. oktober, vert det nok ein gong tromma saman til stor folkefest på Sunndalsøra og i Øksendalen. Då vert den om lag 6 km lange Øksendalstunnelen på riksveg 62 opna for trafikk. Og at innbyggjarane i Sunndal kommune og andre som ferdast langs den smale og rasutsette vegen møter opp i



hopetal, det er ikkje arrangementskomiteén i tvil om. Komiteén er allereie i gang med å planleggje ramma rundt opninga, og lovar noko for ein kvar smak.

Prosjektleder Jakob Engeseth fortel at det både i og utanfor Øksendalstunnelen vert arbeid med slutføringa. Inne i tunnelen held W. Giertsen A/S og Hydro Aluminium Vik Verk A/S fram med frostsikringa, medan Istad Entreprenør AS er i full gang med dei elektrotekniske installasjonane.

Betongseksjonen frå Statens vegvesen Sogn og Fjordane er alt ferdig med portalen på Sunndalssida og har teke fatt på støypinga av den andre. Bru-/kai-seksjonen på produksjonsavdelinga vår er i gang med bygginga av Buakloppbrua på Øksendalsøra, og brua skal vere ferdig i god tid før opninga. Arbeidet med vegane elles held fram for fullt etter ferien, og prosjektledaren lovar at alt skal vere ferdig og fint planert til den store dagen. (Reidun Øverland)

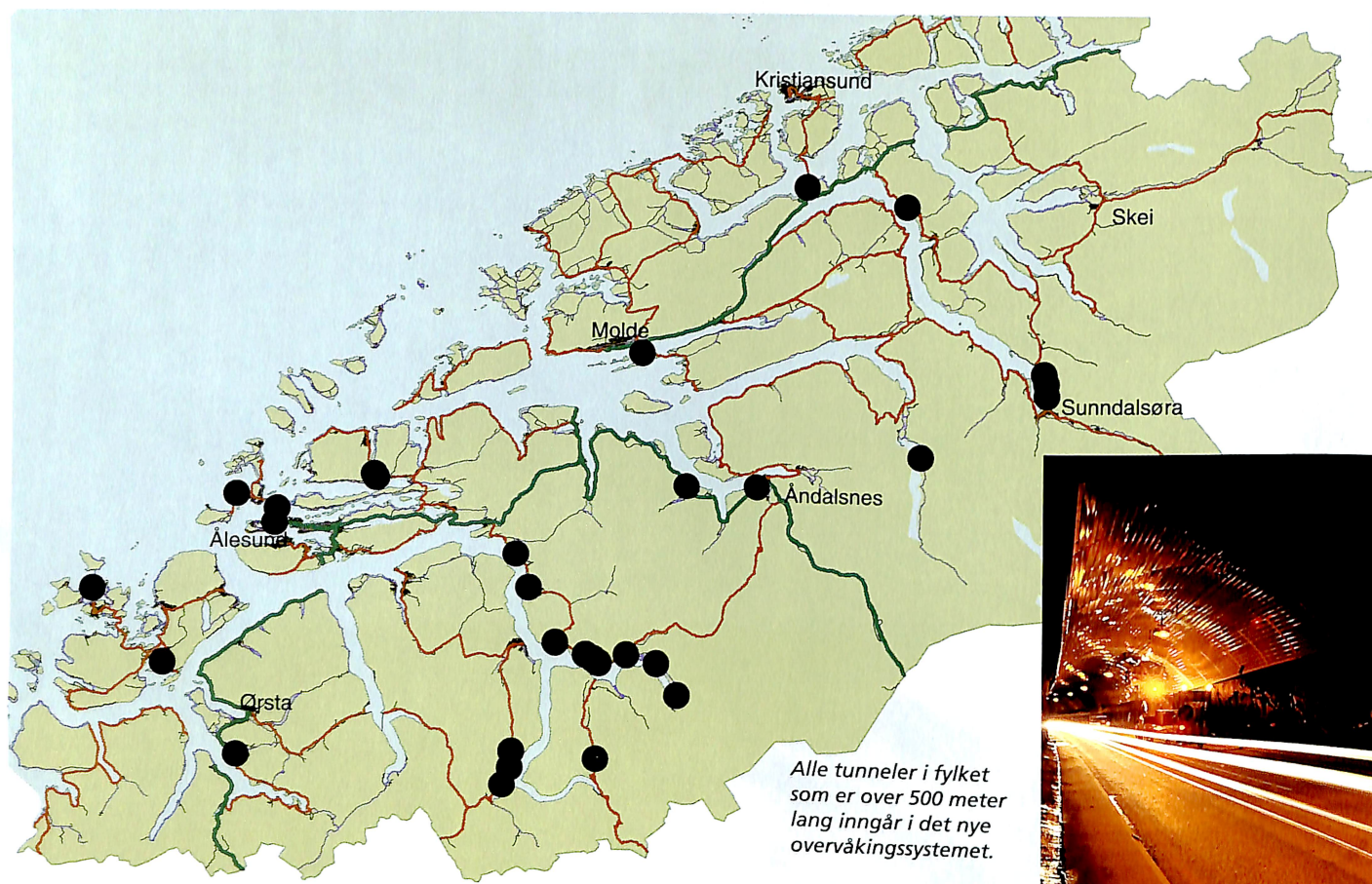
Det månedlege

møte mellom trafikk og produksjon på Nordmøre var denne gongen lagt til motelokala på Kristiansund trafikkstasjon. Dette møtet er ein viktig del av kontakten mellom avdelingane ute. Denne gongen var funksjonsavtalen for drift og vedlikehald eit hovudtema. Også andre prosjekt som produksjonsavdelinga utfører for myndighetssida, vert teke opp på desse møta. Distriktsleiar Arnfinn Lovik i Kristiansund trafikkdistrikt fortel at møtet er



svært viktig, ikkje berre for at begge partar skal få god oversikt over økonomien og kor langt prosjektet er kommet i forhold til planar, men også for kontakten mellom avdelingane. På bildet finn vi Harald Deragseth (t.v.), produksjon, Magne Bæverfjord, produksjon, Arnfinn Lovik, trafikk, Asbjørg Lie, trafikk og Ingolf Kleppe produksjon.

(Wiggo Kanck)



Felles tunnelovervåking

All tunnelovervåking i Møre og Romsdal er nå samlet i en felles styringssentral for hele fylket. Styringssentralen er knutepunktet for informasjon i Statens vegvesens nett av trafikkovervåking i fylket.

Tekst: Steinar Oppedal

Foto: Per Tormod Nilsen

Nordvestconsult Electrical Engineering AS (NVCEE) i Ålesund har på oppdrag Statens vegvesen Møre og Romsdal fullført utbyggingen av overordnet styrings-system for tunnelovervåking.

I leveransen inngår alle nødvendige skjermbaserte IT-systemer samt kommunikasjonssystemer mellom styringssentralen og alle tunneler i fylket med lengde over 500 meter. I tillegg omfatter leveransen utbygging av i alt åtte eksternt tilknyttede fjernbrukere på Statens vegvesens intranettverk; Vegtrafikksentralen i Trondheim, brannvaktene i byene og de vegstasjonene som har driftsansvaret for tunnelene.

Leveransen benytter det siste innen Web-Client-løsninger basert på ActiveX-teknologi. I hver tunnel er det plassert en PLS (programerbar logisk styring) som kommuniserer mot styringssentralen på Kverve. PLS-ene er av ulikt fabrikat. Som skjermssystem for overvåking og styringsdelen er valgt Factory Link. Factory Link er et standard HMI-system som kan bygges på ethvert PLS-system på markedet.

Til kommunikasjonslinkene mellom styringssentralen og ut til respektive overvåkingssteder er det utviklet spesielle kommunikasjonsdrivere som baseres på såkalt Infranett teknologi. Dette er kommunikasjonssamband som benytter eksisterende ISDN-telefonlinjer. Løsningene betraktes som svært kostnadseffektive både i etablering og drift.

Bruken av dagens teknologi med intranett og Web Client løsning gir Statens vegvesen stor fleksibilitet og en kosteffektiv løsning.

Ved behov kan både brannventilasjon og trafikklys styres i ønskede retninger. Ved eksempelvis betjening av brannskap eller telefoner, overskredet CO-nivå eller feil på tekniske innretninger etc., vil alarmer bli aktivert i løpet av to sekunder. Alarmer er gruppert i flere nivåer, og blir rutet til vaktpersonell på riktig sted, enten direkte til aktuell vegstasjon eller som klartekst til vakthavendes mobiltelefoner.

Ved utgangen av alle tunneler på over 500 meter på riksvegnettet er det nå montert nødtelefoner, brann-slokningsapparat og bomber.

Sjukefråværet aukar!

I fleire år har vi hatt reduksjon i sjukefråværet. No er situasjonen i fylke vårt at sjukefråværet aukar. Tala for 1999 viser eit sjukefråvær på 5,7 %. Med dette resultatet er vi langt frå målet vårt på 4,1 % og sett i forhold til 1998 auka sjukefråværet med heile 14 % i 1999. Det totale sjukefråværet for Statens vegvesen i 1999 var på 5,4 % og snittet for bygg- og anleggsbransjen i Noreg var på 7,3 %.

Frå å vere eit fylke med fine HMS resultat, er vi no blitt ein av «verstingane».

Kvifor har det blitt slik?
Kva er årsaka?
Og ikkje minst, kva gjer vi no?

For å kunne setje inn tiltak, må vi vite noko meir. Vi har difor søkt kontakt utanfor etaten, og Aetat v/Arbeidslivstjenesten i Møre og Romsdal har sagt seg villig til å hjelpe oss med å analysere sjuke-



fråværet vårt, slik at vi på ein betre måte kan setje inn dei rette tiltaka. Denne analysen vil vi gjennomføre i sommar.

Til slutt vil eg understreke at det framleis er lov å vere sjuk. Samtidig oppfordrar eg dykk alle til å bidra slik at Arbeidslivstjenesten får gode og oppriktige svar i den planlagte spørjeundersøkinga.

Eg ønskjer alle ein triveleg og flott sommar og med gode feriedagar.

Helsing

Karl Helley

Hvorfor undersøke?



Øystein Jakobsen

På bakgrunn av en henvendelse fra Statens vegvesen Møre og Romsdal vil Aetat – arbeidslivstjenesten i løpet av år 2000 gjennomføre en arbeidsmiljøundersøkelse.

Hovedmålet med undersøkelsen er å få innspill til tiltak som kan være med å finne forebyggende tiltak for å redusere det høye sykefraværet i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Arbeidsmiljøundersøkelsen gjennomføres som en del av et prosjekt der Aetat – arbeidslivstjenesten deltar i en nøytral konsulentrolle. Det er etablert en prosjektgruppe som har følgende medlemmer: verneleder Knut Stokkeland, hovedtillitsvalgt Tore Andersen, adm. avd. Eli Austnes, prod. avd. Berit Brendskag Lied og fra bedriftshelsetjenesten Hanna Horsgård. Fra Arbeidslivstjenesten deltar Øystein Jakobsen. Prosjektgruppa bruker

Arbeidsmiljøutvalget som referansegruppe.

Alle tilsatte i Statens vegvesen blir invitert til å delta i undersøkelsen. Vi er avhengig av at flest mulig deltar for å kunne få et best mulig inntrykk av hva en kan gjøre for å forebygge sykefravær. Aetat – arbeidslivstjenesten skal utarbeide en rapport på bakgrunn av svarene fra undersøkelsen. Arbeidsmiljøutvalget skal utarbeide en handlingsplan basert på resultatene fra spørreundersøkelsen. Handlingsplanen skal være ferdig utarbeidet i løpet av år 2000.

Utfylt spørreskjema sendes til Aetat – arbeidslivstjenesten i lukket konvolutt. Porto er allerede betalt. Alle svar vil bli behandlet strengt fortrolig, og ingen resultater vil bli lagt frem slik at de kan føres tilbake til enkeltpersoner. (Øystein Jakobsen – foto: Christina Strand)

Dei nye produksjonsområda og trafikkdistrikta klare:

Nye utfordringar venter

Spørsmålet om dei nye produksjonsområda og trafikkdistrikta er no avklart. Vi har fått eit «sydområde/distrikt» og eit «nordområde/distrikt». At vi dei neste 4 åra skal styrke trafikktryggingarbeidet og drifts- og vedlikehaldsarbeidet ved å spare 21 millionar kroner gjennom kostnadsreduksjonar til internadministrasjon og sal av bygningar, er i denne omgang dei mest følbare effektiviseringstiltaka.

Det er stor politisk semje omkring prosessen. Føresetnaden for semja er at vi held fram som ein desentralisert organisasjon, seier Knut Nauste



Tekst: Wiggo Kanck

Men fleire utfordringar vil nok kome og etatsleiinga har allereie begynt å tenke på kva vi må gjennom når fase 2 vert avslutta i 2003. Eit nytt og sterkare krav om eit enda meir effektivt og betre vegvesen – noko som betyr at vi må snu og vende på enda fleire «steinar» – er truleg utfordringa som ventar oss.

Men da vegsjefen si avgjerd om plasseringa av distriktsleiarar og produksjonsleiarar vart presentert i møte med organisasjonane 21. juni, falt samstundes den siste brikken på plass i denne delen av omstillings- og effektiviseringsarbeidet. Semja om at distriktsleiarar for

trafikkdistrikt og produksjonsområde Syd vert plassert i Ålesundsområdet (Breivika og Skodje) og at tilsvarende for Nord vert plassert i Kristiansundsområdet (Kristiansund og Frei), gjer at arbeidet med det vidare arbeid med ny organisasjon no kan helde fram for fullt.

Det er alt etablert arbeidsgrupper som skal sjå på vårt «nye indre liv»; organiseringa av dei nye trafikkdistrikta og produksjonsområda, bemanningstilpassning, omstillingsproblem i samband med nye arbeidsoppgåver og ansvar, pendling, alderspensjonering og ikkje minst utlysing og tilsetjing av nye leiarar. Når det gjeld utlysing og tilsetjing i nye stillingar, er det lagt opp til at dei nye leiarane skal

verte tilsett rundt skolestart i august.

– Mange har vore engasjerte i utgreiingsarbeidet på avdelingane i tillegg til leiinga og tillitsvalde. Mange gode og kritiske analysar er gjennomførte. Idear og tankar som vart presenterte berre for få år sidan, er ikkje lengre «god lære». Dei beste og mest moderne lokala, er med eit pennestrøk analysert til å vere for dyre. Trass i at vi har måtta tenkje nytt, og at det er lagt fram dels kontroversielle forslag – til dømes forslag som hos nokon er oppfatta som tilbakesteg for ein-skildmedarbeidarar eller grupper av medarbeidarar – føler eg likevel at vi har hatt ein god og konstruktiv prosess med stor semje om hovudlinene.

- Trafikkstasjonar med distriktsleiar
- Trafikkstasjonar
- Vegstasjonar med produksjonsleiar
- Spesialseksjonar produksjon



Vi har fått eit sydområde og eit nordområde. Skiljet går ved Moldefjorden.

– I fylket vårt er det og stor politisk semje omkring prosessen. Føresetnaden for semja er likevel at vi held fram og framstår som ein desentralisert organisasjon, seier administrasjonssjef og prosjektleiar for omstillings- og effektiviseringsarbeidet, Knut Nauste.

Og berre for å ta det opp på nytt, ein kostnadsreduksjon på 21 millionar kroner dei komande fire åra inneber at:

- vi reduserer talet på årsverk med vel 40 frå dagens 560
- vi må redusere bygningsmassen vesentleg
- vi «slankar» organisasjonen. Vi får 8 færre seksjonar og vi reduserer talet på leiarar og støtteapparat. Produksjonsavdelinga får tre færre seksjonar,

trafikk halverer talet frå 8 til 4 seksjonar, medan utbygging får ein seksjon mindre.

– Når det gjeld utfordringane lengre fram, har vi til no meint at bemanningstilpassninga vil vi stort sett greie ved naturleg avgang. Nokre vil få lengre arbeidsreiser, men slik vi ser det no er det ikkje på tale om mange medarbeidarar som vil få lange, daglege arbeidsreiser eller blir ukependlarar. Nøkkelen til smidig omstilling for oss vil vere alderspensjoneringane. Er desse ikkje attraktive nok, vil omstillingsproblema auke i form av fleire pendlarar og omskoleringsbehov. Kanskje har vi vore litt for optimistiske. Det synest ikkje som om signala – også i utforminga av

pensjonsrettar – om at vi bør halde på lengre i arbeidslivet passar godt saman med den ein-skilde etat – eller bedrift sitt omstillingsarbeid, seier Nauste.

Arbeidet så langt har vore fokusert om kostnadsreduksjonar. Knut Nauste seier at ein diverre ikkje har hatt høve til å bruke veldig mykje tid på analysert av framtidig kompetansebehov.

– Med spørsmåla om formell organisering lagt bak oss og med NVVP – dokumentet snart ferdig – eit dokument som gjer sterke signalar om korleis framtida vår vil bli, er tida komen til å gripe meir fatt i kompetansespørsmål. Så kjem tredje runden – for fullt, seier Knut Nauste.

Aksjon mot ulovleg reklame

Statens vegvesen Møre og Romsdal starta onsdag 3. mai 2000 ein aksjon mot ulovleg reklame langs riks- og fylkesvegane i fylket vårt. Ein aksjon som vil fortsette utover året. Kommunane blei òg innviterte til aksjonen, fordi det er òg stort behov for å fjerne ulovleg reklame langs dei kommunale vegane.

Det er byane og tettstadene i Møre og Romsdal det vil bli fokusert på i aksjonen.

Omfanget er stadig aukande når det gjeld ulovleg reklame i fylket vårt. På grunn av trafikktryggleiksmessige årsaker vil Vegvesenet no ta vekk reklamen som er eit forstyrrende element i trafikkbiletet.

Reklame som var plassert på



offentlege områder eller i seg sjølv er trafikkfarleg, vart fjerna og tekne vare på i tilfelle eigaren vil ha det tilbake. Det vil bli destruert etter tre månader.

Det var dei fire trafikkstasjonane i fylket som leia aksjonen, som altså er eit trafikk-



tryggingstiltak Statens vegvesen Møre og Romsdal har ansvaret for. Også det kommunale vegnettet trengte opprydding, og kommunane blei oppfordra til å rydde opp langs dei vegane dei har ansvaret for.

(Christina Eide Strand – foto: Wiggo Kanck)

Halsetbrua i Todalen

Den over 60 år gamle brua på Riksveg 621 i Todalen, er nå revet, og en ny tofeltsbru er under bygging. Det er mykje trafikk i området på grunn av eit aktivt næringsliv med trelast, sagflis og møbelfabrikk, det er derfor viktig med godt vegnett.

Av økonomiske og estetiske årsaker har deler av den gamle

brua blitt bevart, og den nye blir bygd på det gamle handtverket.

Øyvind Myren, som jobber på Halsetbrua opplyser at brua kommer ferdig på bil, oppdelt i 11 bjelker. Transporten skjer om natta, så mesteparten av arbeidet på annlegget skjer i morgentimene. Deretter må dei vente til neste lass kjem med bjelker.

– Det blir mykje venting, og i og med at vi er blitt underbemanna og nå har redusert oss fra fem til to og en halv mann tek det litt lengre tid enn først forventa.

(Christina Eide Strand – foto: Christina Eide Strand og Jørn Arve Hasselø)



Gamlebrua forsvinn

Langøya på Averøya har som kjent fått seg ny bru over sundet. Like ved ligg den gamle brua, som i det siste har skapt debatt om ho skal rivast eller ei.

Per Åge Brevik ved Statens vegvesen Møre og Romsdal opplyser at rivinga av Langøybrua vil gå føre seg utover sommaren og hausten. Det er skreve kontrakt med Selmer ASA, som utfører arbeidet for ca 2,9 mill kroner.

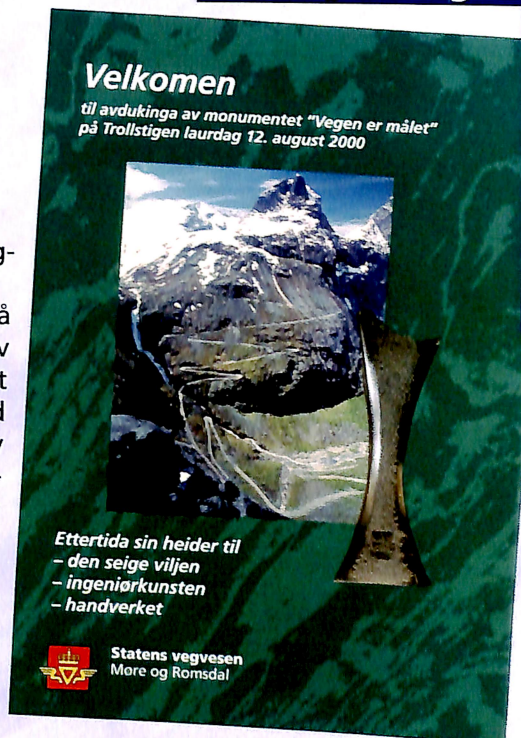
(Christina Eide Strand – foto: Reidun Øverland)

Trollstig-monumentet

Laurdag 12. august avdukes Trollstig-monumentet «Veien er målet».

Ei historisk vandring vil gå frå Kløvstien og opp på toppen av Trollstigen, der sjølve arrangementet vil skje. Ordføraren i Rauma held tale, medan vegsjef Karl Melby orienterer dei frammøtte om Trollstigen, vegbygginga, rassikring og monumentet. Musikk og kulturinnslag vil finne stad innemellom. Kven som står for avdukinga av monumentet er ikkje heilt bestemt enno, men det blir truleg fylkesmann Alv Jakob Fostervoll.

Ei eiga markering vil finne stad for spesielt inviterte etter seremonien, i Vegvesenet si eiga hytte på Øvstestølen. Der vil det bli servert rømmegraut og spekemat. (Christina Eide Strand – ill: EKH trykk)



Hugs førarkortet



Dei som har førarkort som gjeld for bil som har lovleg totalvekt ikkje over 7 500 kg og høgst 8 passasjerplassar, motorreiskap eller lett motorsykkel må før 01.01.2002 fornye førarkortet sitt, dersom dei ønskjer å behalde denne retten.

Den nye førarretten er nå endra til ein eigen førarkortklasse som

heiter liten lastebil C1/C1E, og kan ordnast ved personleg frammøte ved ein trafikkstasjon eller gjennom enkelte lensmannskontor.

Vegvesenet oppfordrar til å vere tidleg ute, ettersom det er forventa stor pågang mot slutten av år 2001.

(Christina Eide Strand – foto: Wiggo Kanck)



Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6404 Molde



God sommer!