

Bibl.



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

veg og virke

Nr. 3 – 2000/28. årgang

Vegdirektoratets Bibliotek

bnr: 22232

0000222323140



Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad



– Bør vi bli spesialistfylke?

Trafikkfarlige brunsnegler

☎ – En kveld jeg var ute og kjørte, var vegen våt og full av brunsnegler. Disse udyrene utgjorde en smørje på vegen som jeg gled på da jeg skulle bremse ned. Bilen mistet veggrepet og skled over gulstripa slik at jeg kolliderte, sier en fortvilet dame på tråden. Nå må vegvesenet ta ansvar å fjerne disse trafikkfellene.

Faksimiler fra Romsdals Budstikke

Den nye folkefienden

Jeg ser i Budstikka at folk kjemper en hard kamp mot den nye folkefienden, brunsneglene.

Det disse stakkars folka må gjøre, er å alliere seg med den viktige organisasjonen, nemlig Statens Vegvesen som har de mest effektive våpnene mot inntrengerne.

De er nok bare glade for en henvendelse slik at de også om sommeren får benytte sitt utstyr og mannskap.

Så bare ring vegkontoret så kommer «saltpetter» opp i oppkjørselen din og sprøyter den dødelige giften utover i hagen din.

Arn Oldfar Stad

Hindrer vi flyt?

Vi konfronterte vegkontorets folk fra Eide med innlegget i Romsdals Budstikke, men de avviste på det sterkeste at de

hadde noe med denne påstanden å gjøre.

Sinker trafikken!

☎ Nå må vegvesenet begynne å holde fartsgrensene, tordner en arg Eide-dame på tråden. Hver dag når jeg skal på jobb blir jeg liggende etter en av disse sinkene som kjører 60 i 80-sonen. Dette skaper trafikkfarlige situasjoner! Her burde Vegvesenet gå foran med et godt eksempel å holde fartsgrensene, og ikke kjøre som 80 år gamle damer på tur!!

Premierte forslag

Lars L. Øie er premiert med 6 000 kroner for forslaget «Forbetring av frontbladets hydraulikkstyring på VAM-MAS RG-181». Arvid Talset er premiert med 3 000 kroner for forslaget «Betre sikring mot hærverk på ATK-utstyr». Odd Arne Rød og Kjell Ramstad er begge premiert med 3 000 kroner for «Varsling av saktegående arbeid», som er et styrt forslag fra trafikksjefen.

Vi gratulerer!

50 år

Stig Seljeseth, Molde
Eli Engdal Austnes, Molde
Harald Buvik, Molde
Gunnar Rovde, Folkestad



20. oktober 2000
6. november 2000
19. november 2000
2. desember 2000



Hilmar Stein.

Oddbjørn Tomren (t.v.), Jan Georg Fosshiem, Paul Arne Koppen og Jon Ingar Eik.

Stilte til start på Lyngåsbanen

Lørdag 9. september stilte fem av våre kollegaer til start på Lyngåsbanen utenfor Drammen. Neida, det var ikke rallycross disse karene deltok i – de konkurrerte på ganske andre områder. Vegmesterskapet i presisjonskjøring var lagt til Lyngåsbanen denne helga og til sammen 81 maskinførere deltok i klassene lastebil, veghøvel og hjullaster.

Best av våre ble Paul Arne Koppen med en fjerdeplass i klassen for lastebil. Jon Ingar Eik deltok i samme klasse og ble nummer sju. Ole Reidar Bollerud fra Buskerud vant denne klassen som hadde 32 deltakere. I klassen for veghøvel endte Hilmar Stein på en 19. plass og Oddbjørn Tomren på en 25. plass. Denne klassen hadde 31 deltakere og vinner ble Arnold Lysfjord fra Nord-Trøndelag. Klassen for hjullaster hadde 18 deltakere og her ble Jan Georg Fosshiem nummer 15. Klassen ble vunnet av Olav Kjetil Vangen fra Nordland.

Sammenlagt ble Møre og Romsdal nummer seks av i alt 18 fylker, og her var det Nordland som gikk av med seieren. Våre fem deltakere kvalifiserte seg til Vegmesterskapet under fylkesmesterskapet i presisjonskjøring som ble arrangert på Vestnes før ferien. Der konkurrerte de mot 13 andre deltakere.

– Vi hadde nok ønsket at flere, spesielt fra nord og sør i fylket, hadde deltatt i mesterskapet. Vi hadde en trivelig dag der vi bl.a. fikk servert lapskaus, kaffe og kaker av Magne Blomsnes og Astri Fossvik Gjøvikli, kan Jørgen Åsgård fortelle.

De tre beste i hver øvelse var

Veghøvel:
1. Hilmar Stein 2. Oddbjørn Tomren 3. Arild Vadset

Lastebil:
1. Jon Ingar Eik 2. Paul Arne Koppen 3. Frank Dypvik

Hjullaster:
1. Odd Helge Bakken 2. Jan Georg Fosshiem
3. Hildur Sørheim

Vi gratulerer alle med innsatsen både i fylkesmesterskapet og på Lyngåsbanen.
(Reidun Øverland – foto: Jørgen Åsgård)



Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 3 - 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
Veberstad, 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 rassikringsarbeidet i
Trollstigen, Bent Bones Olsen (t.v.) og
Knut Inge Braute.
Foto: Reidun Øverland.

Baksida: Anleggsleiar Arne Leikanger
orienterer om arbeidet på
Blindheim–Breivika.
Foto: Kristen Leganger.

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

Deadline for neste nummer:
15. november 2000.

Av innhaldet

Minnesmerke på Trollstigen	4–5
Rassikring i Trollstigen	8–9
Blindheim–Breivika	10–11
Viruell trafikkstasjon	12–13
Sykkylvsbrua landfast	16
Sommarkontroll Horgheim	17

mot en ny framtid

Samfunnet rundt oss er i full omstilling. Effektivisering og lønnsomhet er i denne sammenheng to stikkord vi daglig møter i media og i samtaler ute på gata. Norges Statsbaner, Telenor og Posten er de store «statsinstitusjoner» som de siste årene har vært gjennom en nødvendig og betydelig omstilling, og som i sin omstilling har tatt i bruk teknologien. Statens vegvesen er inne i et betydelig effektiviserings- og omstillingsarbeid, og det er allerede investert betydelige ressurser i ny teknologi. Vi må nok innse at vi på mange områder og sammenlignet med andre store institusjoner, ikke har kommet ut av startblokk når det gjelder å utnytte teknologien for å få en enda bedre kommunikasjonsmediet med publikum. Men jeg legger til; vi er klar! En liten teknologibit i det omfattende effektiviseringsarbeidet er den såkalte «Virtuelle trafikkstasjon», som er et delprosjekt av TREFF-prosjektet.

I forslag til statsbudsjett for 2001 nevnes «Den virtuelle trafikkstasjon» spesielt. Men hva er så en virtuell trafikkstasjon? Kort og godt en «trafikkstasjon» som kan besøkes via Internett. Mange av tjenestene trafikkstasjonene i dag yter samfunnet gjennom personlig kontakt, kan om ikke alt for lenge bli erstattet med et tastatur og en skjerm fra go' stolen hjemme – eller via din mobiltelefon! Vel, vel, men hva så? Tilgjengeligheten for publikum blir større. Hvilke tjenester dreier det seg da om? Timebestilling for kjøretøykontroll og førerprøver er en. Det kan bli aktuelt å legge ut de mest vanlige spørsmål og svar, og selvsagt kan mange av skjemaene legges ut på skjermen. Hvorfor ikke avlegge teori prøven på PC? Og i løpet av 2001 er det ventet at registrering av kjøretøy vil kunne skje ved elektronisk kommunikasjon mellom bilbransjen og trafikkstasjonene. Ved å ta i bruk teknologien, som alt ligger der, og ved å videreutvikle telefoni- og internettbaserte løsninger sikrer vi oss at publikum får raskere svar på spørsmål og raskere behandling av saker. Dette er vel mange gode årsaker til å fortsette utviklinga?

I forslag til statsbudsjett står det om den Virtuelle trafikkstasjon; «Statens vegvesen antar å kunne spare betydelige ressurser i løpet av en periode på 2–3 år, dersom publikum velger å benytte disse elektroniske tjenestene. Utviklingen i publikums bruk av de elektroniske tjenestene vil bli dimensjonerende for bemanningen på trafikkstasjonene.»

La meg her opplyse, «Den Virtuelle trafikkstasjon» har ennå ikke har innhentet Møre og Romsdal. Når vi vet hvor raskt teknologiutviklinga går, er det en ting jeg er sikker på: Den Virtuelle trafikkstasjon kommer også til oss her på berget, snart! Det nytter lite å jobbe mot utviklinga. I et fremmedspråklig ordtak står det – If you can't beat them, join them! Så for å komme fram til gode og riktige løsninger, er det uten tvil viktig og riktig alle ansatte i etaten er aktive med råd, tips og ideer til den sentrale arbeidsgruppa.

Så må en bare mene og si hva en vil om «Den virtuelle trafikkstasjon». Uansett, tida står ikke stille!

PS. Nå er det bare det å si at det lille jeg har registrert fra mitt ståsted om dette er at jo mer vi tar i bruk teknologien, jo større blir papirforbruket og jo flere arbeidsplasser blir det – eller tar jeg feil.....?



«Veien er målet» – ettertida sin heider til



Laurdag 12. august vart monumentet, «Veien er målet», avduka på Stigrøra, på toppen av Trollstigen. Monumentet, som kunstnaren Hagbart Solløs har laga, er ettertida sin heider til den seige viljen, ingeniørkunsten og handverket – dei som gjorde vegdirektør Krag sin plan frå 1895 om veg over fjellet mogleg.



Over: «Gamle vegfolk» viser korleis handboren var brukt. Til høyre ser vi vegdirektør Olav Søfteland og vegsjef Karl Melby.

Til venstre: Monumentet står på toppen av Trollstigen, med tronande tindar som eit mektig bakteppe.

Nede til venstre: David Grøvdal (t.v.), fylkesmann Alv Jakop Fostervoll, Hagbart Solløs, Annie E. Jensen og Geirmund Nordal.



Over: Romsdal og Valldal spelemannslag underheldt med feiande tonar.

Til venstre: Vegsjef Karl Melby på veg opp Kløvstien



- den seige viljen
- ingeniørkunsten
- handverket

Tekst og foto: Christina Eide Strand

I gamal tid gjekk det ein sti over fjellet som folk brukte når dei skulle til Romsdalsmarknaden på Devoll i Romsdal. Valldølene, og seinare grannane på Romsdalssida arbeidde mykje gjennom hundreåra for betring av sambandet til Romsdal. Først for ein kløv- og rideveg. Den stod ferdig i 1913. Så etter lang og strevsam politisk innsats kom oppstarten på veganlegget «Valldalen–Romsdalen» i 1916. Vegen stod ferdig i 1936.

Det 5,5 meter høye monumentet består av 16 blokker gabbrostein som er føydd saman og symboliserer dei mange enkeltbitane eit veganlegg som Trollstigen utgjør. Monumentet, med dei majestetiske fjelltoppane Bispen og Dronninga som bakteppe, er og ein hyllest til ingeniørkunsten, handverket og

innsatsviljen som måtte til for at draumen om en veg over fjellet skulle bli verkeleg. Men ikkje minst symboliserer monumentet alle dei forskjelligearta typar menneske og menneskeleg innsats som måtte trekke saman for at eit slikt anlegg skal lykkast.

Materialet, gabbrostein med grønnskjær, er henta i Vistdal i Romsdal.

– Dei stramme linene kontrasterer samstundes som dei tar opp i seg tegninga i topografien. Tilverknadsprosessen av sjølve monumentet set etter seg spor og vil spegle «mykje slit og mange tankar», seier Hagbart Solløs.

Arrangementet den fine augustlaurdagen, vart til fulle ein heider til Vegvesenet, til dei som bygde vegen og til pådrivarane i dei to kommunane på kvar side av fjellet, Rauma og Norddal, som fekk pressa vegprosjektet fram. Fleire hundre

menneske, med vegdirektør, fylkesmann og vegsjef i spissen var tilstade ved avdukinga.

Arrangementet starta med turmarsj opp Kløvstien, leia av kjentmann Roe Setnes. På toppen vart deltakarane møtt av ein skyfri himmel, solskinn, andre deltakarar og gjestar og ei fin utstilling og fotosamling som ga eit lite innblikk i vegbygging i gamle dagar. Det heile var bunden saman av feiande fine musikkinnslaga frå medlemmane i Rauma og Valldal Spelemannslag.

Sjølve avdukinga starta med talar av varaordførar i Rauma kommune, Solveig Mittet, og vegsjef Karl Melby. Tidlegare fylkestingsmedlem og kjentmann frå Rauma kommune, Per Arne Skomsø, kåserte om vegkulturen, før fylkesmann Alv Jakob Fostervoll stod for den offisielle avdukinga.

– Hadde vegen vorte bygd i dag, ville det vore eit hol i fjellet. Fjellet der dagens veg går ville vorte eksklusivt for fjellvandrarar, sa Fostervoll, medan han bukka og takka for det harde slitet som vegarbeidarane den gong utførte. Men også viljen til å byggje vegen i tillegg til ingeniørkunsten.

Blomstringsløpet

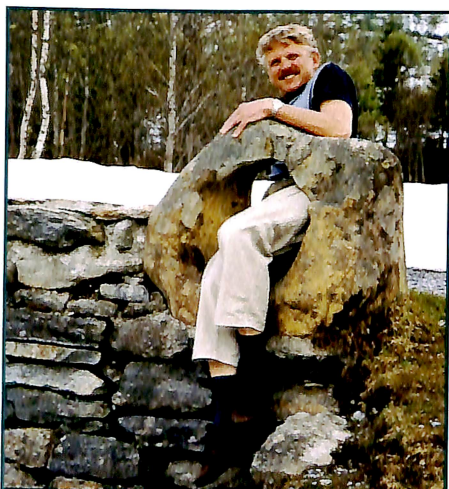
Fredag 19. mai blei Blomstringsløpet arrangert i Leikanger i Sogn og Fjordane. Vi var fem meir eller mindre veltrena frå fylke vårt som tok turen sørover. Kløkka 1900 var det tradisjonelle 4 kilometer lange løpet frå Hanahaug til vegkontoret i Hermansverk. Aaslaug Røberg vann dameklassen 30–39 år, og Terje Gjendem overraska oss med ein sterk andreplass i herreklassen 40–49 år. Erik Nerli følte seg ung i den blomstrande vårlufta og blei ført opp i klasse 40–49 år han òg. Laurdag kunne ein velje mellom å springe 10 kilometer eller stille med stafettlag. Vi stilte med eit «mixed-stafettlag» og blei nummer to i klassen. Aaslaug sprang første



etappe og fortset like godt på 10 kilometeren, som ho òg vann.

Seinare på dagen blei det båttur på fjorden og bankett. Vi fekk ein fin tur med vakker natur, godt humør og masse å sjå på. Spesielt ei trekanta rundkøyring i Utvik,

Odd Arild. Denne turen anbefalast på det sterkaste i 2003. På bilete ser vi dei nøgde deltakarane under banketten, Odd Arild Lindseth (t.v.), Siv Ingrid Strømsnes, Åslaug Røberg, Erik Nerli og Terje Gjendem. (Siv Ingrid Strømsnes)



Lukkeleg resten av livet?

Når du passere grensa til Sogn og Fjordane langs riksveg 60 må du sjå etter Horndølabru. Denne steinen, som er sat opp i enden av brua, blei funne i elva då brua blei bygd. Det seiast at den som kryp gjennom holet skal leva lukkeleg resten av livet. Her ser vi Terje Gjendem sleppe gjennom nålaue. Sagnet blei fortalt til meg ein gong eg stoppa ved kiosken like ved medan eg pendla mellom Leikanger og Fræna i feriane. (Siv Ingrid Strømsnes)



Som kjent har mange av fylkesvegane våre grusdekke. Grunna små løyvingar til investeringar i fylkesvegnettet (det vesle som har vore har stort sett gått til kystbruer) har legginga av fast dekke på fylkesveggar med grusdekke nesten stoppa opp. Dette medfører ulemper både for veghaldaren og bebuarane langs vegnettet. Trafikantane vert «tilbydd» vegdekke med holer i periodar med nedbør, vanskar med framkomst i teleløyingsperiodar og støvplagar. Vi i vegetaten skulle gjerne ha tilbydd både trafikantar og bebuarane langs vegane gode og slette asfaltdekke.

Mange av oss har lagt merke til at det i mange kommunar har kome fast dekke på fleire strekningar. Årsaka til dette er at kom-

munar og grendelag har sett seg leie på å vente til «deira veg» kjem inn på prioritert plass i langtidsplanen for fylkesveginvesteringar. Kommunane har sjølve teke 50 % av kostnadene og søkt fylkeskommunen om det resterande. Både private personar og grendelag har bidratt økonomisk.

Når vi reknar saman alle strekningane kjem vi til at grusvegglengda har vorte redusert med 46 km. Vi må mange år attende før vi sist hadde ein tilsvarende reduksjon av grusvegglengda.

Ettersom det ved utgangen av år 2000 står det att 578 km med grusdekke – er det fortsatt stort behov både for engasjement, spleiselag og kreative løysingar.

(Ivar Hol – foto: Leif Husby)

Oppfylte gammel draum

Med god hjelp frå ferjekaispesialistane på Møre vart ein 30 år gammel draum for folket på Brensholm på Senja og Botnhamn på Kvaløya i Troms fylke oppfylt. Da bilferja «Karsløya» starta trafikken i det nye sambandet siste juni-dagen i år, blei òg Malangensambandet offisielt opna.

Men kva har no ferjekaifylket Møre og Romsdal med dette å gjøre. Spesialistane våre har prosjektert begge kaiene med tilførselsvegar og oppstillingsplass. Og vi har levert og montert aggregathusa med tilhørende hydraulikk.

(Wiggo Kanck – faksimile Nordlys)



Drømmen oppfylt for gamle venner

BRENSHOLMENS BOTSAMBADET Botsambandetet er det største for 30 år siden om ferje mellom Senja og Kvaløya. Nå er en gammel draum gått i oppfylt, og gamle venner har fått se på ferje og gamle venner har fått se på ferje og gamle venner har fått se på ferje...



Støtpute gir tryggare snøoverbygg

På riksveg 70 ved Gjøre i Sunndalen er det no montert ei støtpute på Klinghammaren snøoverbygg. Støtputa, som er den første i sitt slag på riksveg her i fylket, erstattar tidlegare rekkverksemdar som var sett på som trafikkfarlege. Avdelingsingeniør Bjørn Andersen på trafikkavdelinga fortel at dette snøoverbygget, som ligg nær elva, er spesielt utsett for glatt vegbane på hausten og våren. Og når fartsgrensa er 80 km/t kan ein tenkje seg til dei farlege situasjonane som lett kan oppstå her.

Støtputa er dimensjonert for 90 km/t og konstruert slik at vert trykt saman som eit trekkspel ved ein eventuell påkjørsel. Dette hindrar dermed bråstoppen som elles ville



skjedd. Han fortel vidare at støtputa er prøvd ut i fleire fylke tidlegare, og at dei der har hausta gode erfaringar, støtputa har hindra alvorlege ulykke. På det høgtrafiker-te vegnettet er det etter kvart snakk om å sikre alle rekkverksemdar med tilsvarande støtputer. Sjølv om prisen er forholdsvis høg er det viktig å sikre slike punkt, no som vi har løysingane som trengst. Arbeidet i Sunndalen er utført av Arvid Gjerde AS, og dei totale kostnadene vert på om lag 150 000 kroner. Bjørn Andersen meiner at slike støtputer bør vurderast fleire stader og nemner dei andre snøoverbygga i Sunndalen, tilsvarande på Sunnmøre og foran innkrevjingsbodene på bomstasjonane som døme.

(Reidun Øverland – foto: Arnfinn Lovik)

VÅR NYE SIKKERHETS RÅDGIVER:

Transport av farlig gods – ADR



Kjell Atle Fugelsnes ved Ålesund trafikkstasjon, er vår nye sikkerhetsrådgiver. Denne funksjonen skal han ivareta ved siden av sine mange, daglige gjøremål ellers ved stasjonen. Etter å ha gjennomgått nødvendig opplæring og skole- lering, og med sterk interesse for nettopp trygg transport på vegen som solid ballast, er han nå klar til å ta fatt på jobben.

– Jeg ser fram til å ta fatt på oppgavene, som er mange og utfordrende. Jeg skal ikke være noen vaktbikkje! Jeg skal være en ressursperson som skal komme med faglige råd og innspill når det gjelder lagring, bruk og transport av farlig gods som sprengstoff, spillolje, gassflasker og brannfarlige væsker. Men ansvaret for alle aktiviteter omkring bruken av farlig gods skal fortsatt ligge i linja, forteller han.

Andre, viktige oppgaver vil være bevisstgjøring og opplæring av ansatte. Skal ordninga fungere, vil det mellom annet være viktig å få klarlagt hvilke transporter og avsendinger av farlig gods som skal gjennomføres, hvem som skal ha opplæring og hvilke tiltak som skal prioriteres. Så her dreier det seg mye om samarbeid!

(Wiggo Kanck – foto: Reidun Øverland)

■ Rassikringsarbeidet ■ går som planlagt



– Vi er i rute!
Det har gått veldig bra, og så lenge vi har værgudene med oss og gutta står på, kan vi ikke klage. Men vi møter stadig nye utfordringer, forteller formann Bent Bones Olsen hos entreprenøren Betong Renovering A/S.



Over: Formann David Grøvdal ser mange utfordringer i å føre vegen tilbake til slik den en gang var.

Flere tusen kubikkmeter løsmasse landet på vegen i Kjelstadlina. Produksjonsleder Knut Inge Braute ved en av de store blokkene.

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Reidun Øverland/Wiggo Kanck

En av de største utfordringene i et av de meste omfattende rassikringsarbeid av sitt slag i landet, gikk som planlagt. Den vellykede sprenginga, av den mer enn 1 500 kubikkmeter store steinblokka i fjellsida ovenfor Kjelstadlina i august, er en av de største enkeltoperasjonene så langt i prosjektet.

– Det store overhenget hadde flere større sprekker i bakkant. Sprekkene ble etter hvert flere og større og muligheten for ras med de følger det kunne få for trafikantene som ferdes opp og ned Trollstigen gjorde at den måtte

Over til venstre: Spenginga av den mer enn 1 500 kbm store steinblokka var nødvendig.

Til venstre: Deler av de gamle natursteinsmurene raste ut, med den følge av vegen gav etter.

fjernes. Selve sprenginga gikk som vi forutså, men løsmassene tok med seg store steinblokker lengre ned i fjellsida. Men dette hadde vi forutsett. Siden sprenginga har vi fortsatt renskinga, både manuelt og hydraulisk, og vi har vannbombet området fra helikopter. Geologer vurderer nå opplegget for det videre arbeid, men det er klart at noe sikringsarbeid ennå står igjen å gjøre her, forteller Bent Bones Olsen.

De store steinblokkene, som traff vegen med stor kraft, ødela deler av de gamle natursteinsmurene med det resultat at vegen raste ut. Produksjonsleder Knut Inge Braute forteller at skadene blir reparert i høst, før vinteren setter inn og rassikringsarbeidet stanser.

Rassikringsarbeidet må avsluttes for at vi kan starte å reparere vegen. Det har med sikkerhet å gjøre!

Skadene på vegen kom derfor ikke uventet. Vi lager en foreløpig mur og legger inn ny masse. Skadene skal være utbedret i høst,

og vegen skal være sikker og godt farbar til turistsesongen neste år. Senere vil vi tilbakeføre vegen og de gamle natursteinsmurene til slik de en gang var.

Slår ikke værgudene seg helt vrang, og snømassene i fjellet ikke er for store, åpner vi Trollstigen som normalt i 2001. Det vil si en gang mellom 17. mai og 1. juni, sier Braute.

Den 18 manns store arbeidstyrken forflytter innsatsen lengre opp i Kjelstadlina. Her fortsetter rensingsarbeidet med bolting og montering av rassikringsnett og ubåtnett. Tidligere i sommer ble det utført mindre sikringsarbeid Bispelina.

– Vi møter hele tida nye og mange utfordringer. Men arbeidet har så langt gått veldig bra, og jeg regner med at vårt oppdrag kan være avsluttet som planlagt. Det betyr en normal sesong fra 2003, forteller Bent Bones Olsen.

UPÅKLAGELEG FRAMDRIFT I BLINDHEIM–BREIVIKA PROSJEKTET:

«Vi opnar 1. oktober 2002»

Etter ein forsiktig oppstart i oktober 1999, er det no full aktivitet på alle arbeidsavsnitt på Blindheim–Breivika anlegget med ca. 100 mann direkte sysselsett på prosjektet. Arbeida vert utført i ei blanding av entreprisar og eigenregiarbeid, der det er lagt opp til smidige arbeidsformer for mest effektiv drift. Så langt har dette lykkast, og prosjektet er på stø kurs både når det gjeld framdrift og økonomi.



Tekst: Christina Strand/Wiggo Kanck
**Foto: Christina Strand/Wiggo Kanck/
Kristen Leganger**

Det er prosjektleiar Oddbjørn Pladsen som seier dette, samstundes som han forsiktig legg til at med meire pengar i år kunne nyvegen ha vorte ferdig tidlegare.

– Du veit, seier han, framdrifta er ikkje berre styrt av kor fort vi arbeider, men og av dei bevilgningane vi får. Det hadde vært ein fordel om vi hadde fått høve til å gjere meir neste år enn det vi har midlar til, men slik er det no ein gong, legg han forklarande til.

Entreprenøren A/S Rano Anlegg har planert store delar av kryssområdet og 300 meter veg nordover til tunnelutslaget for Blindheimstunnelen. Tilrigginga for tunneldrifta, som er eit samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane, kom seinare i gong enn planlagt. Dårleg fjell og kort avstand til fleire hus gjorde første del av arbeidet komplisert og tidkrevjande. Tross alle problema, ingen skader og få klager frå bebuarane i området så langt. Tunnelen vil få

høg standard kor alle krav til tryggleik er godt teke vare på. Gjennomslag er venta rundt årsskiftet.

Statens vegvesen har gjort ferdig Bjørnegjerdebrua over ny kommunal veg til Blindheimsneset. Den er alt, uoffisielt, teke i bruk av lokalbefolkninga. Brua over riksveg 60, Blindheimsbrua, vert bygd av Vegvesenet i eigenregi. Byggjarbeidet er nett komen i gang. Blindheimsbrua skal ta trafikken til og frå Sula, medan trafikken frå Spjelkavik i retning Magerholm og Sykkylven skal gå i ein sving under brua.

I området Spjelkavika vart vegen grovplanert mellom Blindheimstunnelen og Spjelkavikelva tidlegare i år. Den 65 meter lange Liljedalbrua for ny E39 over elva, er ferdig. Entreprenøren er no i ferd med å avslutte arbeidet på Nedrevollbrua. Den nye Borgundfjordvegen er uttrauet og ledningsarbeida er i hovudsak ferdig. Gangvegbrua ved Nedregård er på det næraste ferdig.

– Vi er ganske sikker på at den stengte Nedregårdsvegen vert opna for trafikk neste vår, fortel Pladsen.

Til venstre: Gangbru over ny E 39, Borgundfjordvegen, er snart ferdigbygd.

Over: Asgeir Strømme er her i gang med rørlegging langs Borgundfjordvegen.

Under: Arbeidet med miljøtunnelen går som planlagt.





Den største utfordringa i prosjektet er vegbygginga i og rundt Moa-området. Med den kanskje mest trafikkerte vegstrekninga i fylket med rundt 18 000 kjøretøy i døgnet – og også det største handelsenteret i fylket med masse folk og røre – seier det seg sjølv at det må litt av ei planlegging til for alt skal klaffe. Ein miljøtunnel på 550 meter og ei 400 meters miljøgate skal i framtida lette trafikken i området.

– I arbeidsperioden har vi planlagt omkøyringsvegane og framdrifta, slik at ulempene for trafikken på E39 og for butikksentra skal bli minst mogleg. Grovarbeidet over Moa vil i hovudsak vere fullført hausten 2001. Arbeidet på Moatunnelen og trafikkavviklinga rundt har gått betre enn venta. Eksisterande E 39 må vi flytte medan tunnelarbeidet går føre. Vi har planlagt å tilbakeføre E 39 over ferdig overfylt tunnel i januar neste år. Dei nye parkeringsareala ved butikksentra vert gjort ferdig etterkvart som tunnelen blir overfylt. Betongarbeidet mot syd vert gjort i

Arne Leikanger skuer utover verket og gir tilsette ved Amfisenteret ei orientering om anlegget.

desember, og i retning mot Breivika i mai 2001. Resten av arbeidet over Moa er i hovudsak planlagt utført i 2001. Vi skal vere ferdig i 2002, seier ein trygg Oddbjørn Pladsen.

– Vi er godt nøgde så langt. Samleveggen til Spjelkaviknesset er allereie opna for trafikk. Den nye kommunal veggen under E39 til Blindheimsneset er snart ferdig, og den nye Borgundfjordvegen vert opna for trafikk neste haust. Da kan vi fullføre ny E39, der denne kryssar gamle Borgundfjordveg. Dermed vert delar av Hovudveg 1 over Moa opna samstundes. Dette vil betre trafikk situasjonen vesentleg.

– Så langt har vi ikkje møtt på uforutsette problem. Unngår vi problem, er vi i god rute til opning 1. oktober 2002. Og da vert vel du med, spør ein godt nøgd prosjektleder Oddbjørn Pladsen.

Tommy Grønseth i arbeid bak totalstasjonen.

Den virtuelle trafikkstasjon



Å få utført offentlige tenester er ikkje alltid like lett. Regelverket rundt tenestene er ofte komplisert og kan vere vanskeleg å forstå for utanforstående.

Tekst: Christina Eide Strand
Foto: Wiggo Kanck

Tilgjenge til offentlege kontor er heller ikkje like god for alle brukarar. Både opningstider og reiseavstand krev ofte at brukarane må ta seg fri frå arbeid eller skule for å få tenesta utført. Ikkje så reint sjeldan sett også regelverket tidsfristar for tenestutføringa – noko som gjer det enda vanskelegare for brukarane å kunne tilpasse dette til egne tidsplanar og gjeremål.

For å tene publikum har Statens vegvesen 78 trafikkstasjonar i tillegg til 19 vegkontor – eitt i kvart fylke. Det er trafikkstasjonane som står for publikumsbehandlinga, som med nokon få unntak har normal arbeidstid (0800 til 1530), og for dei fleste brukarar er dette ei

tid på døgnet der ein er opptatt med arbeid eller utdanning.

No som vi har passert ein nytt år-tusen må det erkjennast at publikumskravet, den teknologiske utviklinga og ikkje minst dei høge kostnadene krev at Statens vegvesen på nytt må revurdere tenestetilbodet sitt. Dei nye tenestetilboda må i større grad vere tilgjengelege på brukarane sine premisser, og må kunne utførast på ein langt rimelegare måte.

Open heile døgnet

Med omgrepet trafikkstasjon meiner ein ikkje ein fysisk stasjon ein bestemt stad i landet, men eit elektronisk tilknytingspunkt der ein elektronisk kan få utført ein del av dei tenestene trafikkstasjonar normalt utfører.

Den virtuelle trafikkstasjon er

altså ikkje ein verkeleg trafikkstasjon, men noko som du loggar opp frå din pc når du har bruk for det, kor det måtte vere. Tilgjengeleg 365 dagar i året, 24 timar i døgnet.

Den virtuelle trafikkstasjon vil ha nokon avgrensingar på kva slags tenester som kan utførast. For det første er det berre tenester som ikkje krev fysisk frammøte som kan utførast virtuelt. Ei anna avgrensing vil også vere i dei tilfella ein treng underskrift på dokument eller identifikasjon på at vedkommande er rett person.

Tenestetilbodet

Informasjon frå Statens vegvesen på internett i dag er avgrensa til det du finn på websida www.vegvesen.no. Denne informasjonen er av meir generell karakter og er på langt nær nok til å tilfreds

stille publikums behov. Skal den virtuelle trafikkstasjon kunne utføre informasjonstenesta på same nivå som dei manuelle stasjonane, må informasjonmengda ha eit heilt anna omfang, og det må lagast «intelligente» løysingar som hjelper kunden til å finne det han har behov for. Med intelligente løysingar meiner ein at kunden ikkje skal søkje på ord eller setningar, men i staden på emner og problemstillingar.

Mesteparten av den informasjonen som kundane treng, har Statens vegvesen tilgjengeleg i dag. Rett nok ikkje i elektronisk form, men likevel tilgjengeleg i form av dokument, forskrifter, handbøker m.m. Det som derfor blir hovudoppgåva er å samle det i databasar og setje det saman på ein slik måte at elektronikken kan bli i stand til å presentere informa-

sjonen for kunden på ein fornuftig måte.

Alle skjema som Vegvesenet brukar overfor sine kundar bør vere tilgjengelege på internett saman med ei forklaring på korleis dei skal fyllast ut. Kunden blir elektronisk rettleidd i utføringa, og eventuelle feil blir umiddelbart gitt melding om. Kunden vil få stadfesting på at opplysningane er komne fram og kor lang saksbehandlingstida vil vere. Ein slik saksbehandlingsmåte har ein ulempe som i dag ikkje er heilt løyst, og det er identifisering av kunden og underskrift. Det vert arbeidd aktivt for å finne ei løysing på problemet, som ein forventar vert løyst innan kort tid.

Timebestilling skjer i dag hovudsakleg pr. telefon – noko som er tidkrevjande både for kunden og Statens vegvesen forutan at det er avgrensa til opningstida. Ei ny løysing vil vere å etablere eit sentralt timebestillingssystem som står til teneste for alle fylke og stasjonar. Løysinga vil bestå av at enkelte stasjonar sjølv planlegg sine oppgåver og legg planløysinga inn i det sentrale timebestillingssystemet. Bestillingar som blir gjort vil så føre til at det blir reservert tid i samsvar med den enkelte stasjons plan. Eit slikt sentralt timebestillingssystem vil kunne gje vesentlege lengre opningstider ved telefonbestillinga og vere døgnopne ved bestilling over internett. For kundane vil det klart vere ein fordel ved at bestillingsrutinene vert effektiviserte.

Effektivisering og forenkling

Som nemnt vil ein virtuell trafikkstasjon kunne utføre tenester med langt mindre bruk av ressursar for Statens vegvesen. Effektiviseringsgevinsten skuldast i første rekkje at

kundane sjølv utfører ein del av arbeidet som saksbehandlarar elles måtte ha gjort. Dessutan blir kundens opplysningar fortløpande maskinelt evaluert, og feil på innmeldte data vil føre til at saka vert avvist. Dermed vil alle opplysningar vere tilgjengelege når saksbehandlinga startar. Sjølve behandlinga vil også vere mindre ressurskrevjande ved at den i større grad blir utført maskinelt.

Effektivisering og forbetring

– Tidsinnsparing

Mindre reisetid.

Kan utføre tenesta i fritida, og ein slepp å bruke arbeids- eller studietid.

Mindre ventetid for å verte ekspert.

– Meirarbeid for kundane

Må sjølv registrere nødvendige opplysningar i datasystemet.

Må sjølv søkje fram informasjon.

– Informasjonstilgang

Opningstid 24 timar i døgnet.

Større informasjonstilgang.

Moglegheit for å finne tilleggsinformasjon og kor denne informasjonen vert henta.

Betre oversikt over kva som trengst for å utføre tenesta.

For Vegvesenet vil det seie:

- Vesentleg mindre registreringsarbeid.
- Alle nødvendige data vil finnast før saksbehandling.
- Reglar og bestemningar lett tilgjengelege.
- Ressursbehovet kan lettare tilpassast arbeidsmengda.
- Betre ressursutnytting og jamnare fordeling av arbeidsoppgåvene.

Samling for verneombod

27. og 28. april var alle verneomboda samla på Hotell Norlandia i Spjelkavika. Dette er ei årleg samling og denne gongen var det også med nokre arbeidsleiarar for å få synspunkt frå den leia. Samlinga vart arrangert av HMS-kontoret og hovudverneombodet, som saman med distriktsleiar Arnfinn Løvik og produksjonsleiar Kristen Leganger leia den to dagar lange samlinga. Mykje av tida var organisert som gruppearbeid, der risikovurdering (S-J-A) før oppstart av arbeid var eit av dei tema som engasjerte mest. Mange gode vurderingar vart pre-



sentert og dette er godt oppfulgt etter samlinga.

Som gjesteforelesarar var det Dag Brekke frå Molde BHT som snakka om reaksjonar ved endringar på arbeidsplassen – eit aktuelt emne i desse omstillingstider. Bent Bones Olsen frå Betong Renovering A/S var invitert til samlinga for å snakke om den uønska hendinga i

Trollstigen og kva han hadde lært av dette. Innlegget var ein vekkar om HMS arbeid og skadesituasjon i praksis.

Ei samling som dette viser seg å vere til stor nytte, ikkje berre for verneomboda, men også for arbeidsleinga og HMS-kontoret. (Helge Lilleidet)

Det nytter!



Fartsnivået på strekninga, riksveg 60 Magerholm–Blindheim, som i dag har fotobokser har gått merkbart ned. Det blitser i ett og flere fartsyndere er tatt, blir vi fortalt. Den neste strekninga som får fotobokser er Hareidsdalen på riksveg 61. Nå vurderes også «fartstrekningene» i Fræna og Halså kommuner som de neste stedene for

fotobokser.

– Så lenge vi erfarer at disse tiltakene har effekt, ser vi god grunn til å fortsette utplasseringa. I tillegg til fotobokser vurderer vi og å montere flyttbar fartstavle. Dette er ei tavle som viser farten, slik at bilførerne kan se hvor fort de kjører. Ingen blir fotografert og tavla er ikke kombinert med fotoboks. Slike tavler vil bli montert på strekninger der det vanligvis kjøres fort, og tavla kan bli stående to til tre måneder før den flyttes. Det er gode erfaringer med slike tavler andre steder i landet, forteller trafikksjef Arne Johnsen.

(Wiggo Kanck – foto: Ruth Myklebust)

To turistvegar?



Forslaget til Nasjonal transportplan omtalar fem konkrete strekningar som kan utviklast til nasjonale turistvegar i perioden 2002–2005. To av desse strekningane finn vi i Møre og Romsdal, riksveg 63 Oppland grense-Åndalsnes og riksveg 64 Atlanterhavsvegen. 1. november gjekk søknadsfristen ut. 1. desember i år vert søknadene vurdert og tilrådinga ligg da føre. Den endelige godkjenninga, som vert gjort i Vegdirektoratet, skal vere klar 1. januar neste år.

Ei vegstrekning som får status som nasjonal turistveg må ha ein rekkje kvalitetar. Lokalt initiativ og engasjement er ein føresetnad, og sjølvstøtt skal vegen gå gjennom landskap med ulike naturkvalitetar. At sjølve køyreturen skal vere ei oppleving og at det langs vegen skal vere element som aukar denne opplevinga høyrer med. Det vert òg sett som krav at servicetilbodet skal



ha mangfald og kvalitet og at strekninga ikkje skal ha overordna transportfunksjon.

Status som turistveg er ikkje evigvarande. Ein nasjonal turistveg må be om fornya tillit med jamne mellomrom. Kvaliteten må følgjast opp og vidareutvikling av turistvegen vil vere viktig for at ikkje strekninga skal miste status. Erfaringane frå turistvegprosjektet tilseier at det må investerast rundt 200 kroner pr. meter veg for nye nasjonale turistvegar.

(Wiggo Kanck – foto: Wiggo Kanck/Per Tormod Nilsen)

Langveien opna

Onsdag 5. juli vart Langveien offisielt opna og fleire hundre kristiansundarar møtte opp for å feire at no stod endeleg byen si hovudgate ferdig. Det var Karoline Tømmervåg Karstensen som fekk æra av å kutte snora, med ordførar Dagfinn Ripnes og prosjektleiar Jakob Engeseth som gode hjelparar. At det var ein representant frå den yngre garde som stod for den offisielle handlinga var heilt naturleg.

– Langveien er blitt ein veg for framtida, der omsynet til dei mjuke trafikantane, trafikktryggleik og betre miljø er viktige faktorar. Blant anna er fortaua blitt breiare, rabattar bygd for å senke farta og to nye lyskryss montert. Alle ser at den estetiske utforminga i Langveien skapar eit betre bymiljø. Og eg har både håp og tru på at tiltaka som er gjort er riktig i forhold til



den store ulykkesbelastninga Langveien har hatt, seier prosjektmedarbeidar Odd Arild Lindseth. Han legg til at dei framkomne var godt nøgd og både Statens vegvesen og Kristiansund kommune kunne hauste lovord for arbeidet som var utført.

Arbeidet med det første byggesteget starta opp ved Kongens plass hausten 1998 og no i juli var arbeidet nådd Vesterveien og an-

dre byggesteg var dermed ferdig. Det er i alt 1 100 meter av Langveien som er rusta opp og totalkostnadene for dei to første byggestega er om lag 24 mill. kroner. Tredje byggesteg som går frå Vesterveien til Viadukten vert ikkje starta opp før etter 2007 og er kostnadsrekna til 6,5 mill. kroner. (Reidun Øverland - foto: Arnfinn Løvik)

Berre ei bru att



Etter vel eit år med to bruer trøande i Langøysundet, kan dei som tek turen til øyriket på Averøya atter sjå berre ei – no er gamlebrua borte. Rivingsarbeidet tok til i byrjinga av juli og i slutten av august var dei siste delane av brua jamna med jorda.

– Arbeidet har gått føre seg som forventa, utan større avvik av noko slag, seier prosjektleiar Per Åge

Brevik. Han fortel vidare at utfordringa her var å ikkje skade nybrua undervegs. Brudekket vart kutta mellom søylane og brua reve ned bit for bit. Entreprenøren Selmer ASA utførte arbeidet for ein anbudspris på 2,9 mill. kroner og var i midten av oktober ferdig med etterarbeid og opprydning.

(Reidun Øverland – foto: Wiggo Kanck)



Om vi får ein flott haust vidare og du tek turen utover til Langøya kan du kanskje sjå desse vakre vegkantane – her veks kornblomst og valmue side om side. Det seiast at det er lokale krefter som står bak dette «miljøtiltaket».

(Foto: Arnfinn Lovik)

Prosjektleiar Halgeir Brudeseth hadde god grunn til «eit smil i barten».



Onsdag 12. juli litt før klokka halv fire fikk Sykkylvsbrua på fylkesveg 71 mellom Ikornnes og Vik på Sykkylven sin siste støyp.



Skål for siste dekkestøypen



14. oktober i år vart brua, til stor festivitas, opna av kulturminister Ellen Horn.

Tradisjonen tro, brufest vart det 12. juli – høg sigarføring og noko godt i koppen høyrer med.

Tekst og foto: Christina Eide Strand



Bru-arbeidarane hadde bytta ut kjeledressen med langt meir representative klede denne spesielle dagen, som var vel verdt å markere. Ei skikkeleg bru-skål med cognac og høg sigarføring høyrde med i feiringa.

Snaut 17 månader etter at bru-arbeidet starta går det no an å gå tørrskodd over frå Ikornnes til Vik. Lokalbefolkninga i Sykkylven jublar over at kommunen deira har blitt samla. Særleg pendlarar som køyrer ofte på strekninga, vil no få det mykje enklare med å komme seg fram og tilbake. Sykkylvsbru-prosjektet vil korte inn køyrelengda

mellom Ikornnes og Vik med 12,4 km, og såleis knyte Sykkylven kommune meir saman.

Forutan brua omfattar veg-arbeidet ny rundkøyring på Ikornnes, tilførselsveggar på begge sider, samt gang- og sykkelveg langs riksveg 60 og fylkesveg 71. Den 860 meter lange brua blei ferdig 8–9 veker tidlegare enn ein først trudde. Det ser også ut til at prosjektet blir avslutta nokre hundre tusen kroner rimelegare. 140 millionar kroner vil prosjektet koste, og skal finansierast gjennom bompenger dei neste 15 åra. Enkeltbillett vil koste 28 kroner, medan pendlarar vil få rabatt.

Sykkylvsbrua er først ut i Noreg med eit nytt bompengesystem som gjer at stasjonen kan styrast ubemannanna med automatisk innkrevjing ved hjelp av brikker og myntautomat. Sidan systemet er så nytt blir det neppe ferdig til den offisielle opningsdagen.

Sykkylvsbrua vart opna 14. oktober. Kulturminister Ellen Horn foretok den høgtidelege snorklippinga. Opningsdagen vart ein skikkeleg folkefest. Vi kjem tilbake til bru-opninga i neste utgåve av Veg og Virke.



Mange kontrollar i Romsdalen

I alt 924 bilar vart stoppa under kontrollen på Horgheim 7. og 8. juli.

Som eit ledd i oppfølginga av «Senk farten» aksjonen som går føre seg i sommermånadene, har vegtrafikktilsynet og politiet vore ute på vegen med jamlege trafikk-kontrollar i Romsdalen blant anna ved Horgheim-eidet. Fylkets mest ulukkesutsette strekning når det gjeld utforkjørings-ulukker.



Tekst og foto: Christina Eide Strand

Kontrollane blei gjennomført med tanke på ferietrafikken som gjennom Romsdalen er meget stor. Poenget var å stoppe flest mogleg bilar slik at førarane fekk kvile seg før dei tok fatt på turen vidare.

Avdelingsingeniør Erik Nerli ved vegkontoret seier at hyppige pauser er veldig viktig, samt at du drikker mykje for ikkje å bli sløv.

– Det skjer altfor mange ulukker på vegane på grunn av at sjåføren sovnar bak rattet.

I helga 7.–8. juli blei det i alt stoppa 924 bilar, av desse blei 8

ilagt beltegebyr, 9 hadde ikkje med førarkort, 2 blei bøtelagt på staden fordi dei hadde ugyldig førarkort, 6 hadde ikkje vognkort. 4 bilar fekk køyreforbud på grunn av dårleg standard, 9 var overlasta og måtte laste om/av. 1 campingvogn blei ståande igjen, medan 10 bilar fekk skriftlege manglar som må utbe-trast.

Erik Nerli synest det er merkeleg at så mange dreg på ferie uten å sjekke at køyretøyet og/eller dokument er i orden. Men synest elles det var bra standard på bilane, og positivt at ein så høg prosent brukte bilbelte.

Bjørn Welle oppfordrar bilistane til å ta ei pause i kjøringa og deler mellom anna ut «pausebrus».

Vegtrafikktilsynet delte også ut ein del generell informasjon som gjeld bremselengd og trafikktryggleik, samt brosjyrer om riktig kosthald ved køyring. Målet er å redusere talet på alvorlege ulukker i sommertrafikken. Det blei også delt ut pausebrus til alle så lenge det rakk. Noko som var veldig populært, særleg blant den yngre garde.

Erik Nerli er stort sett fornøgd med kontrollane, og meiner aksjonen ser ut til å virke.

Trafikktryggingsprisen 2000

Under fylkestingssamlinga i Geiranger i midten av oktober fekk John Ole Huseby tildelt trafikktryggingsprisen for 2000. John Ole Huseby er leiar av Norges Automobilforbund avdeling Indre Nordmøre, og han fekk prisen fordi han i ei årrekkje har arbeidd for trafikktryggleik innan mange område og for alle aldersgrupper på Indre Nordmøre.

John Ole Huseby har vore ein pådrivar og teke initiativ til å sikre borna sin skoleveg ved å få til synfaringar i fleire kommunar, noko som igjen har resultert i konkrete utbetringar. Vidare har han engasjert seg sterkt i Lokal Agenda 21, mellom anna ved å setje i gang eit prøveprosjekt «Idrettskjøring» – der målet er å samordne kjøring til og frå idrettsarrangement for barn og ungdom. Av andre tiltak han har engasjert seg i kan vi mellom anna nemne: refleksdemonstrasjonar for barn, registrert og systemisert meldingar om «trafikkfeller», kursing av bilførarar over 60 år, demonstrasjonar om verknaden/forskjellen av å kjøre med tom – eller fullt lasta bil, haustsjekk og speedometerkontroll på kjøretøy og øvingar i berging av passasjerar frå brennnde bussar.

John Ole Huseby har hatt eit sterkt engsjement innan trafikktryggingsarbeidet sidan byrjinga av 1980-talet. Han har vist evne og vilje til innsats innan dette feltet langt utover det vanlege.

Det er fylkestrafikktryggingsutvalet i Møre og Romsdal (FTU) som delar ut prisen. Føremålet med prisen er å heidre særleg stor trafikktryggingsinnsats og stimulere til auka innsats for trafikktrygging i fylket. Trafikktryggingsprisen er eit kunstverk og ein sjekk pålydande 15 000 kroner.

(Reidun Øverland – foto: Erik Nerli)

Fannefjordtunnelen oppgraderes

Fra 20. september og ut året blir det utført et omfattende sikringsarbeid i Fannefjordtunnelen på riksveg 64. Arbeidet skal inntil videre pågå i tidsrommet mellom kl. 1800 og kl. 0530 fra søndag til lørdag og tunnelen blir i denne perioden trafikkregulert/ stengt.

Fra kl. 1800–2400 blir det feltvis innsnevret til en kjørebane på 100–200 meter lange strekninger. Dette blir regulert med trafikklys. Mellom kl. 0000 og 0530 blir tunnelen stengt for all ordinær trafikk og kun utrykningskjøretøy får passere. Omkjøring blir via europaveg 39 Lergrovik–Opdøl, riksveg 62 Opdøl–Kleive og fylkesveg 406 Kleive–Røvik.

Arbeidet som skal utføres i Fannefjordtunnelen er en oppgradering av vannsikringen, der eksisterende plater blir byttet ut med Giertsenduk. Denne duken blir brukt til vannsikring i lavtrafikkerte tunneler og er samme type som bl.a. er brukt i Stordalstunnelen, i den nye Øksendalstunnelen og i Frøyatunnelen i Sør-Trøndelag. Vannsikringsarbeidet i Fannefjordtunnelen er kostnadsregnet til ca. 13 millioner kroner. (Reidun Øverland)



Arbeidere fra Selmer er i full gang med støping av betongkant med New Jersey profil.

Uønska hendingar – nestenulukker – forbetningsforslag

Kjært barn har mange namn. Utan omsyn til namn; seier vi frå om ei uønska hending er vi samstundes med på å gi vårt bidrag til eit tryggare arbeidsmiljø. Er du eller arbeidskollegaen din på eit eller anna vis blanda inn i ei uønska hending, eller situasjon som ikkje førte til skade, må vi likevel ta ansvaret med å seia i frå. Vert alle einige om å setje opplevinga ned på papiret, vil det vere eit viktig skritt på vegen for at vi i neste omgang saman kan ha hindra ei alvorleg hending.

Det har ikkje noko hast med å melde hendinga til HMS kontoret. Det viktigaste er at du saman med overordna og arbeidskameratane

set i verk tiltak for at hendinga ikkje skal skje på nytt. Når så HMS kontoret tek i mot meldinga, vert den saman med foreslått tiltak registrert i databasen SYNERGI slik at alle i etaten vår kan gjere seg nytte av forbetringa.

Det er leiar med delegert HMS ansvar som gjev tilbakemelding om tiltaka er iverksatt slik at saka kan avsluttast. Saman kan vi bli betre. (Helge Lilleidet)

Jubilanter

På klubbmøtet i Skodje vegklubb 26. januar 2000 fikk fem fagforeningsveteraner sine hedersbevis. Kjell Vadset fra Skodje (t.v.) har 40 års medlemskap i LO og over 40 års tjeneste i Statens vegvesen. Han av-



sluttet sin jobb som sjåfør 1. desember 1999. Oddvin Haukeberg også fra Skodje har like langt medlemskap og tjeneste som Kjell Vadset. Oddvin har hatt en rekke tillitsverv i Norsk Arbeidsmandsforbund og huskes vel best som hovedtillitsmann, et verv han hadde i mange år. I tillegg fikk Petter Årset, Oddbjørn Midtliid og Kolbjørn Haaheim, alle fra Skodje, gullmerke for 25 års medlemskap i Norsk Arbeidsmandsforbund. Vi ønsker fagforeningsveteranene våre en meningsfylt pensjonisttilværelse.



Etter lagsmøte for Leggelag 1, 5. juli 2000, fikk lagbas Kjell Inge Moen sitt gullmerke som bevis på 25 års medlemskap i Norsk Arbeidsmandsforbund. Kjell Inge er opptatt av å ha et godt arbeidsmiljø i sitt lag og derfor har laget praktisk talt ikke sykefravær. Hele laget er opptatt av å tenke ut gode løsninger som trygger arbeidsplassen, noe som ofte er vanskelig når arbeidet så lite som mulig skal hindre den alminnelige trafikken.

(Tore Andersen)

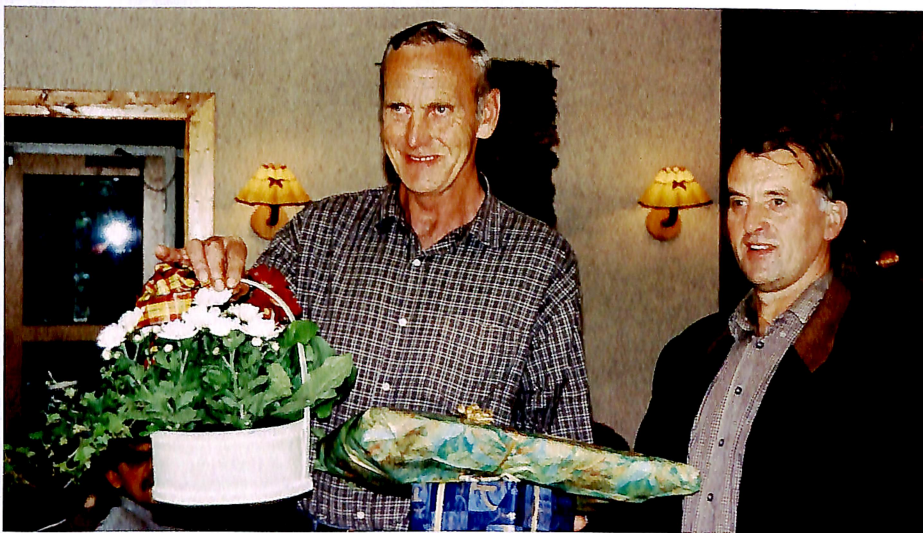
Premie for aktiv rapportering

Talet på arbeidsulukker i produksjonsavdelinga i Statens vegvesen syner ei uheldig utvikling på landsbasis. Denne trenden gjer seg òg diverre gjeldane i Møre og Romsdal, der vi i det siste året har sett ei negativ utvikling både i talet på ulukker og sjukefråværet som følgjer av dette. Rapportering av uønskja hendingar eller «nestenulukker» som det òg vert kalla, er eit viktig hjelpemiddel for å kunne avdekkje uheldige tilhøve og setje inn forberingstiltak som gjer at vi kan få ein sikrere arbeidsplass med færre ulukker.

Vi har heldigvis registrert ei positiv utvikling når det gjeld rapportering av uheldige tilhøve og forberingstiltak. Kvart år blir det blant dei som har meldt inn slike «nestenulukker» trukket ut ein person som får premie for å ha deltatt i



dette viktige arbeidet. I år vart Janne-Iren Sundnes, som er trafikkdirigent ved material- og asfaltseksjonen, trukke ut. På bilete ser vi då ho fekk overreikt eit flott kamera og diplom som takk for innsatsen, og det var Berit Brendskag Lied som delte ut premien på vegne av leiinga. (Berit Brendskag Lied)



Gunnar Sandnes pensjonist

Fredag 30. juni markerte leder og arbeidskollegaer ved Eidsvåg vegstasjon at Gunnar Kåre Sandnes fra Vistdal gikk over i pensjonistenes rekke fra 1. september 2000. Markeringen ble holdt på Eira Gjestegård med middag og kaffe, og det vanket mange gaver og gode ord til Gunnar. Noen av gavene skapte latter og høy stemning, noe som også er en tråd gjennom arbeidslaga ved Eidsvåg vegstasjon.

Spøk og latter hører til når Gunnar skal over i pensjonistenes rekke, men det er ingen tvil om at arbeidsformann Gunnar Sandnes er respektert både av ledelse og arbeidskamerater. Han har en rolig og klok måte å behandle folk på, noe han vil bli husket for. Det er heller ikke mange som kjenner vinterlunene til fjella langs Eikesdalsvegen så godt som Gunnar. Men etter 32 år i tjeneste på veggen kan det bli godt å fylle dagen med andre gjøremål.

På bildet ser vi Gunnar Sandnes få overrakt blomster og gave fra Statens vegvesen av Magne Nauste. Vi ønsker Gunnar en god pensjonisttilværelse.

(Tore Andersen)



Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6404 Molde

