



Statens vegvesen  
Møre og Romsdal

# veg og virke

Nr. 1 – 2001/29. årgang

Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad

Vegdirektoratets Bibliotek

bnr: 24920

0000249203140



VEGDIREKTORATET

30 -04-

BIBLIOTEKET



## Slutter etter 36 år

Anlaug Gussiås hadde sin siste offisielle arbeidsdag ved Kristiansund trafikkstasjon tirsdag 20. februar. Anlaug har vært ansatt siden 1965, altså hele 36 år. Det står respekt av en slik trofasthet. Vi som



kolleger kjenner Anlaug som en meget ærekjær og kunnskapsrik person med stor sans for rettferdighet og ufeilbar saksbehandling. Dette vet vi også våre kunder setter stor pris på. Spesielt bilfirmaene som er faste kunder hos oss har ofte gitt uttrykk for dette.

For å markere takk for laget og takk for lang og tro tjeneste, ble det arrangert en enkel tilstelning på trafikkstasjonen. Annlaug fikk både gaver, blomster og diplom på sin siste arbeidsdag. Her sammen med Bjørn Heggem. (Arnfinn Løvik)

## Til sammen 52 år

Under julekaffen fredag 22. desember tok vi avskjed med de trofaste renholderne våre, Bodil Harnes og Gerd Sletten, som slutter etter oppnådd aldersgrense. Bodil har vært ansatt i 33 år og har hele tiden



hatt sitt daglige virke på vegsentralen. Gerd har vært ansatt i 19 år og begynte som renholder i brakkeleiren ved vegsentralen. Etter hvert som brakkeleiren ble nedbygd delte hun renholdet på hovedbygget sammen med Bodil. Vi innrømmer at vi savner de kjeffe renholderne våre. Vi takker for vel utført jobb, og ønsker lykke til med pensjonisttilværelsen.

(Magne Blomsnes)

## Kulturdagene 2002

nærmer seg, om enn ikke med stormskritt – så likevel. Det er snart bare et år igjen og tida går som kjent veldig fort for de fleste av oss. Du bør først som sist merke av dagene 14.–16. juni 2002 med KULTURDAGER, da skal suksessen fra 1998 gjentas. Arenaen er også denne gang Vegmuseet på Lillehammer. Liker du for eksempel å synge, spille, danse, male og dikte, eller har du en drøm om å stå fram som stand-up komiker eller revyartist – da er Kulturdagene midt i blinken for deg. Du kan også stille ut håndverk, samlinger og artige «snurpiperier». Eller skal vi by på smaksopplevelser fra Møre og Romsdal?

At de forrige Kulturdager ble vellykket, kan vel alle som deltok være enige om. Vi traff «gamle» kjente og vi stiftet mange nye bekjentskap blant våre kollegaer.

– Kort sagt vi koste oss! Skal vi likevel tillate oss å ønske enda mer, er det selvfølgelig flere deltakere fra Møre og Romsdal på Kulturdagene neste år.

Både hovedkomiteen og fylkeskontaktene er godt i gang med planleggingen og informasjon kommer fortløpende på Vegveven, i Veg og Virke og Veggen og Vi. Kontaktpersoner i Møre og Romsdal er Geirmund Nordal og Reidun Øverland, som gjerne mottar innspill på aktiviteter vi kan bidra med på Vegmuseet.

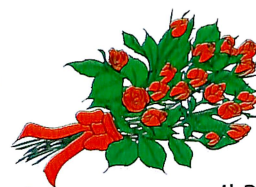
(Reidun Øverland)

## Noen slutter... noen jubilerer

Jakob Engeseth (t.v.) og Einar Drugli sa i fjor takk for seg etter henholdsvis 40 og 35 år i etaten. Under juleavslutningen ble de nyslåtte pensjonistene hedret med gaver og blomster. I fjor fikk vi fem nye 25 års jubilarer. Stig Seljeseth (t.v.), Terje Gjendem, Irene Vebestad, Karl Melby og Ivar Hol fikk overrakt hver sitt armbåndsur. (Wiggo Kanck)



## Vi gratulerer!



### 50 år

Martin Laurits Myrvang, Fosnavåg  
Lars Larsen Grostad, Surna  
Ivar Hol, Malmefjorden  
Hans Sigbjørn Nettet, Eidsvåg  
Tor Inge Kleivenes, Kleive  
Aud Sissel Opshaug, Stranda  
Marianne Skjørseter, Kleive  
Dagfinn Johan Helland, Fiskåbygd

23. april 2001  
30. april 2001  
1. mai 2001  
12. mai 2001  
15. mai 2001  
22. mai 2001  
26. mai 2001  
29. mai 2001

### 60 år

Arvid Talset, Molde  
Nils Helge Bjørdal, Ørsta  
Oddmund Gussiås, Molde  
Jostein Engen, Molde  
Kjell Berg, Midsund  
Ola Torsetnes, Aure

6. april 2001  
7. april 2001  
9. april 2001  
12. april 2001  
7. juni 2001  
10. juni 2001



## Statens vegvesen Møre og Romsdal

### veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal  
sitt bedriftsblad

Nr. 1 - 2001 / 29. årgang

#### Utgitt av:

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

#### Redaksjonen:

Wiggo Kanck – redaktør,  
Reidun Øverland

#### Redaksjonsutval:

Jonny Eikrem, Anders S. Moen,  
Oddbjørn Pladsen, Hermund  
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:** Den nye underbruliften i  
arbeid på Stokksundbrua.  
Foto: Oskar Einarsson.

**Baksida:** Frå monteringa av bered-  
skapskaia i Austefjorden.  
Foto: Terje Nordli.

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

**Deadline for neste nummer:**  
1. juni 2001.

#### Av innhaldet

Omstillings- og effektiviseringsarbeidet	4
Geita som ingeniør	5
HMS-pris til Geitvika	8
Beredskapskaia ferdig	9
Det siste juleblot	12
Minner frå ein forgangen tid	13

## vi blir eit vegvesen – men kor dreg vi?

Vi blir eit statleg vegvesen i framtida! Blant politikarane og innan i eigen etat synest det å vere ei samstemt oppfatning av at eit statleg eigarskap er den beste måten å organisere det arbeid vi gjer.

Spekulasjonane, både innanfor og utanfor eigne rekkjer, før Oppgåvefordelingsutvalet sin innstilling og Stortingsmelding 31 låg føre, var mange. Mange var det som heilt sikkert pusta letta ut da kommunal- og regionalministeren la fram stortingsmeldinga om framtida vår.

Men produksjonsverksemda si framtid er ikkje avgjort. Framtida og rollen til etaten sitt ansikt utad – produksjonsverksemda – sto sentralt da vegsjefane møttest på Voksenåsen i uka før påske. Resultatet av det møtet kjenner vi ikkje no. Men dei fleste innanfor eigne rekkjer er av den oppfatning at med tanke på framtida til produksjonsverksemda er eit landsomfattande statleg vegvesen beste løysing. Nettopp dette streka vegdirektøren under på vegsjefmøtet da ha sa: «Det vil være uheldig om vi gir fra oss egenproduksjon, selv om andre mener det. Vi må ha en konkurransedyktig egenproduksjon for å være et kompetent vegvesen.»

Sjølv om vi ikkje blir eit fylkeskommunalt vegvesen, synes det og å vere klart at fylkeskommunen likevel får auka innverknad på vegstellet. Det skjer ved at fylkeskommunane sine prioriteringar for utbygging av riksvegnettet skal tilleggast avgjerande vekt. Det er slik det bør vere! Eg trur mange er fornøyde med den innstillinga.

Men kva fører så eit meir effektivt og desentralisert vegvesen med frå 5 til 8 regionale vegkontor i første omgang til internt? Jo, at interne debatten om korleis regionane vert sett saman og kor det regionale vegkontoret skal liggje, kjem for fullt.

Når vi no vidareføre den interne regionaliseringsdebatten, må vi samstundes ta med oss fleire prinsipp og ikkje sjå oss blinde på eigen fortrefelighet. Vi må huske på at dei nye regionane bør femne om område som naturleg heng saman når det gjeld transport over mellomlange avstandar, og at områder som vert slått saman høyrer til eit stort by – eller landsdelsentrum. Når vegsjefmøtet i skrivande stund handsamar framtida vår, vil nok folkemengd, areal, veglengd, talet på kommunar og ikkje minst kor vi naturleg høyrer til veie tungt.

Med desse prinsippa som ballast, trur eg konklusjonen i den interne debatten kan bli enklare å trekkje. Og det er vel ikkje så unaturleg å tru at eit flertall av vegvesenstilsette i Møre og Romsdal kaster blikket nordover. Men å ønskje seg noko er ein sak, og få det ein ønskjer seg er ein anna sak. Ein konstruktiv debatt må ha som mål å påverke det endelege resultat.

Når samansetjinga av regionane er gjort, venter debatten om kor regionskontoret skal liggje. Den debatten trur er kan bli livleg.

«Jeg er opptatt av at vi skal sørge for at Vegvesenet skal bli en like god arbeidsplass i årene som kommer,» sa samferdselsministeren på Voksenåsen. Vegdirektøren fulgte opp da han sa: «Vi skal ta godt vare på alle som får det vanskelig.» Ta desse orda med i den vidare diskusjonen.



Wiggo Kanck

Wiggo Kanck – informasjonsleiar

# Ingeniørorganisasjonane frykter omorganiseringa: – Fører til kompetanseflukt

**Frå vegkontor som blir nedlagde vil det forsvinne kompetanse, samtidig som rekrutteringsgrunnlaget er dårleg. Den planlagde omorganiseringa kan derfor føre til eit kompetanseproblem, seier organisasjonane.**

I uttalen viser dei vidare til at Vegdirektoratet la i brev av 26. januar 2001 fram ein plan for framtidig organisering av Statens vegvesen. Hovudpunkta er:

- To vegkategoriar, riksvegar og kommunale vegar.
- Vegforvaltninga lagt til 5–8 regionvegkontor (skal erstatte 19 vegkontor).
- Lokale distriktsvise kontor som skal ivareta publikumsservice og operative tenester.

Lokale distriktsvise kontor er referert til som trafikkdistrikta, men det skal bli færre enn dagens trafikkdistrikt og dei skal få enkelte vegforvaltningsoppgåver.

På bakgrunn av dette har organisasjonane NITO, NIF, VAL (Vegadministrativ Landsforening) og NaFo (Norsk naturforvalterforbund) gått saman for å drøfte utspelet frå vegdirektøren og tilkjennegi sitt syn. Det er sendt ut ei felles pressemelding der det blir påpeikt følgjande:

– Dersom organisasjonsmodellen blir gjennomført med det regionale vegkontoret lagt utanfor fylket vårt, vil ei rekke funksjonar bli overførte frå dagens vegkontor og mange arbeidsplassar i Møre og Romsdal kan gå tapt. Dette gjeld ikkje minst arbeidsplassar som krev høgare utdanning. Ei eventuell nedlegging av vegkontoret vil gi negative utslag for heile fylket, ikkje berre innafor offentleg sektor. Den kompetansen vi har i fylket vil bli redusert. Dette vil gå ut over samarbeid og kompetanseutveksling mellom Vegvesenet og andre loka-



Leiar i NIF Jørn Arve Hasselø (t.v.) og leiar i NITO Helge Svingen.

le statsetatar, fylkeskommunen, kommunane, høgskulane og private bedrifter, tror organisasjonane.

Det blir vidare vist til at i Møre og Romsdal er det i åra framover store oppgåver innan utbygging og drift av infrastrukturen. Eit vegkontor for Møre og Romsdal vil derfor klart vere samfunnsøkonomisk forsvarleg. Avstanden til administrasjonen og dei politiske organa i fylkeskommunen bør vere kort som no. Alternativet med Møre og Romsdal som ein eventuell utkant i ein stor region er ikkje forlokkande.

Det er også sendt eit brev til stortingsrepresentantane frå Møre og Romsdal, der det i tillegg blir påpeikt at Møre og Romsdal som del av ein større region vil gi lange og dyre reiser, dårlegare lokalkunn-

skap og dårlegare kontakt med utedrifta. Det er ingen region som peikar seg naturleg ut.

I fråsegna seier organisasjonane – Vi har anna natur og andre oppgåver enn Trøndelagsfylka. Sjøover Vestlandet er det svært store avstandar. Ein burde i staden byggje opp spesialfunksjonar i Møre og Romsdal med utgangspunkt i dei fagområda vi alt i dag er sterke på.

Saka har også vore oppe i samferdselsutvalet i fylket. Der vart det samrøystes vedteke ei fråsegn om at oppgåvene som skal løysast og behovet for kompetanse i fylket, tilseier at Møre og Romsdal bør vere eigen vegregion.

Fråsegna er oversendt fylkesutvalet.

Det er nok A. O. Vinje som har skulda krokete og bakkete vegar for å vere stokne av geiter. Under den lange ferda til Trondheim sommaren 1860 kom dette uttrykket på prent. Han skulle då bisne på kroninga av kong Karl XV. Som den allsidige og skriveglade mannen han var, vart denne reisa ei heil bok, der sjølve kroninga vart minste delen.

Tekst: Ragnar Standal  
Foto: Leif Husby og Ragnar Standal



# Geita som ingeniør

Det var då han prøvde seg på den illgjetne Vårstigen i Drivdalen, minna frå gjætartida i Telemark rann han i hug. «...Vatnet er den beste Mannen til at finna den slettaste Vegaleid fram, medan Folk i gamle Dagar toko etter Ku og Geit.» Sant er det at særleg geitene er utrulege til å ta seg fram i hamrar og ulende. Det gjeld når der ingen annan veg finst, t.d. når dei møter ein fjellhammar eller eit glatt svaberg. Men eg synest nok Vinje burde ha oppdaga frå gjætartida si at evna til konsekvent å stikke lettgådde vegar finn du knapt maken til hjå noko anna dyr.

Vinje visste sikkert at geitene ikkje slår seg til på ein flekk for å

beite, sjølv om der er bra med gras. Dei beiter sakte vandrande i same retninga. Er der gjætar med, skal han ikkje stogge lenge i blåbærtuene før heile flokken er borte. Men under denne forflyttinga skal dei ikkje merke at dei bruker energi! Likevel stig dei umerkande, særleg dersom dei går etter ein dal.

Geitene byrjar òg sjeldan å beite straks dei dei er komne utanfor bøgjerdet. Dei går i regelen 4–500 meter før dei tek til seg føde. Truleg er det så mykje trakka i nærleiken av bøgjerdet at dei ikkje likar graset der. Geitene nok åletne, men maten skal vere gullande rein.

På godvêrsdagar kan dei stundom gå heile kilometeren før ei ei-

naste set nasen i marka. Då følgjer dei i regelen fot og fet der leiaren (i regelen bjøllegeita) går. Brukar me augo og merkar oss ei slik rås, kan me gjere interessante observasjonar:

I ei slett, skoglaus fjellside kan du øygne eit strek over fleire hundre meter, ja, kanskje nærare kilometeren. Streken er bein, som om der var nytta linjal. Dette er ei geitarås, som me seier på Sunnmøre. Korleis kan dette gå til?

Truleg har dei tenkt seg langt i godvêret. Dei tek difor ikkje til seg føde, men følgjer leiaren fot og fet. På denne distansen vil dei bruke minimalt med energi. Dei stig likevel umerkande, og når gjerne til sist ei god bjørkeli der dei finn både lauv og gras. Resultatet på vegen synest konsekvent å verte ei stigning på rundt 1:10.

Aner me her ein snev av intelligens? – Knappast. Heller er det beint fram latskapen som gjev ein positiv effekt.



*Ein part av dalen på Ytre-Standal, sett mot sørsida, der snøskredene gjer reint bord. Me ser vegen til dals, elva i dalbotnen og gamlevegen på sørsida av elva. Noko høgt oppe i lia anar me eit strek, som stig litt mot høgre. Det er hovudråsa – sjølve riksvegen – til geitene.*



## Lang og god asfaltsesong

Torsdag 14. desember var årets nest siste dag for asfaltlegging i Møre og Romsdal. Mellom Orvika og Ørsneset i Haram kommune hadde lokalbefolkningen og ledelsen på vegkontoret en markering av at det nå ble lagt fast dekke på en så vanskelig grusvegstreking.

Barn og voksne hadde møtt fram og sto for servering av gløgg og pepperkake. Det var bare blide fjes og gode ord (første bildet). Ordføreren i Haram, Oddbjørn Vatne, var glad for denne julegava og mente resultatet var etter godt samarbeid mellom kommunen og Statens vegvesen. Han overrakte blomster fra kommunen til Leif Husby som takk for innsatsen.

Utbyggingssjef Petter Hildre roste lokalbefolkningen for den tålmodighet de hadde vist. Han orienterte også om at asfalten som her

var lagt var gjenbruksasfalt som tidligere var brukt i Molde, og at staten

sparer penger og er kvitt et miljøproblem ved å gjenbruke asfalten på denne måten. Produksjonssjef Jan Arild Johansen delte ut blomster og spesialprodusert t-skjorte til asfaltarbeiderne og vegarbeiderne som har vært med på å gjøre dette mulig. Han takket alle for innsatsen – både vegvesenstilsatte og lokalbefolkningen. Det andre bildet viser Arne Strandmann (t.v.), Jan Rogne, Oddvar Nedregård og Jan Arild Johansen. (Tore Andersen)



## «Kalle» overtar klubba i AMU



På møtet i AMU 13. desember 2000 overtok arbeidstakerrepresentanten hovedverneombud Karl Arne Ekroll lederklubba av produksjonssjef Jan Arild Johansen. I 2001 blir

det Karl Arne Ekrolls ansvar å lede AMU. Han får en tøff oppgave i disse effektiviseringstider, men Karl Arne har ledet AMU før og takler det meste.

Per Brandli er nestleder og fra ledelsen går Ivar Hol inn som vara i stedet for Runar Larsen.

Møteplanen for AMU 2001:

Tid:	Sted:
Torsdag 14. juni	Produksjonsområde Nord
Torsdag 13. september	Trafikkdistrikt Sør
Torsdag 13. desember	Vegkontoret

Referat fra AMU-møtene kan nå leses på «Vegveven». (Tore Andersen)

## Stell og bruk av motorsag

Det har vært noen få tilløp til skade ved bruk av motorsag, ingen personskade. Trass dette har ledelsen grepet tak i opplæringen i bruk og stell av motorsag. Den 5. desember 2000 ble et slikt kurs holdt ved Aure vegstasjon, arrangert av Aktiv Skogbruk.

Instruktør Ingebrigt Landsem fra Rindalen ledet deltakerne gjennom

- stell og vedlikehold av motorsag
- hogstteknikk og sikker felling
- rydde sag

Kurset tar sikte på å gi brukerne en grei føring om hvordan man vedlikeholder, steller og bruker motorsagen. Tråden i kurset har med sikkerhet å gjøre, og instruktøren understreker også viktigheten med å ha reserve-snoren til saken i lommen. Både ved at snoren kan ryke og ved kutt av vitale deler på kroppen kan snoren brukes som tounike for å stoppe blødning.

Når fjæra i starthuset skal tas ut og skiftes eller rengjøres, da får selv Johan Ulfnes problemer (første bilde).

Ingebrigt Landsem brukte tid på dette viktige punktet. Undertegnede kan bevitne at alle saken startet etter monteringen. På det andre bildet ser vi Nils Erling Skålvik (t.v.) og Ingebrigt Landsem.

Deltakere på kurset: Helge Settemsdal, Nils Erling Skålvik, Asbjørn Wiggum, Johan Ulfnes, Odd Einar Junge, Per Harald Ellevsøy, Arne Glomstad, Steinar Dromnes og Ola Torsetnes.

(Tore Andersen)



# Kvalitetspris til Sykkylvsbrua



Byggeindustriens kvalitetspris for 2000 gikk til Sykkylvsbrua. Måten arbeidet var gjennomført på gjorde at Sykkylvsbrua stakk av med hedersprisen. Budsjettene var holdt, framdrifta var bedre enn planlagt

og samsvar mellom kontrakt og resultat var den videre begrunnelsen.

Hovedentreprenøren Selmer Skansa AS mottok på vegne av aktørene prisen under Byggedagene

i Oslo forleden. Innen bygg- og anleggsbransjen er dette en høyt hengende pris, der bl.a. Lærdalstunnelen var en av kandidatene i 2000.

(Reidun Øverland – foto: Halgeir Brudeseth)

## Ny lift ga bedre arbeidsforhold

I oktober 2000 gikk bru-/kaiseksjonen på produksjonsavdelinga til anskaffelse av ny underbrulift. Den gamle, var velbrukt og moden for utskifting. Med stor aktivitet på bruvedlikeholdet og gode utsikter for arbeid både i eget og andre fylker, falt valget på en moderne lift – MOOG MBI 150-1,7/S. Liften er montert på en Renault, og lift og bil kostet til sammen ca. 3 mill. kroner.

– Med en så stor investering er det viktig at vi får oppdrag slik at liften er i arbeid store deler av året. Til nå har den stort sett vært i bruk hele tiden, og det er vi selvsagt godt fornøyd med, sier avdelingsingeniør Oskar Einarsson. Han forteller videre at et av de første oppdragene var en fem-ukers jobb på Ceciliebrua i Trondheim (bildet).

Underbruliften er forholdsvis stor og tung, inkl. bilen er den 26 tonn, et tegn på at den er stabil – og sikker i bruk. Sikkerhet er for øvrig godt i vare tatt på alle funksjoner, her må det «kvitteres» på at det er klart til neste operasjon, dette gjøres via et finurlig system av brytere. Liften kan senkes ca. 10 meter under brubanen, har en rekkevidde under bruplata på 15 meter og 1,7 meter bredde på arbeidsplattforma. Flere arbeidsoperasjoner kan utføres parallelt på plattformen, noe som gjør arbeidet



mer rasjonelt. Liften er også utstyrt med en inspeksjonskorg for søyler, samt arbeidstårn som gir enkel og sikker tilkomst både på dragerne og under brudekket. Det er utarbeidet en brosjyre som er sendt ut til Vegvesenet i alle fylker og andre potensielle oppdragsgivere.

– Så vidt jeg vet er det kun en tilsvarende lift i hele landet. Og med så stor etterspørsel ser jeg framtiden lyst i møte. Skal vi være konkurransedyktige må vi både ha moderne og rasjonelt utstyr og dyktige fagfolk, nå har vi begge deler, sier en optimistisk Oskar Einarsson.

(Reidun Øverland – foto: John Inge Nustad)

## Sikrere arbeidsplass

På bru-/kaiseksjonen dukker det stadig opp nye og smarte løsninger som gjør arbeidssituasjonen både enklere og tryggere. Siste «skudd på stammen» er denne nedsenkbare arbeidskorga. Den benyttes i forbindelse med sveising og annet arbeid som utføres like over vannflaten. Tidligere måtte sveiseren ligge på flåter mens arbeidet ble utført. Dette førte til både ubekvemme og lite rasjonelle arbeidsstillinger, med større risiko for uhell.

Med den nye arbeidskorga kan sveiseren stå oppreist og arbeide helt ned til vannflata på en trygg måte. Arbeidskorga er laget av stålrør, den har lodd i bunnen og festes i en kran. Arbeidskorga er sertifisert som personkorg, og det er Viktor Torsen som står bak ideen – som forøvrig ble premiert med 6 000 kroner i forslagsnemnda. (Reidun Øverland)



Arbeidslaget i Geitvika, Atle Vatne (t.v.), Helge Brautaset, Kjell Bøen, Roar Liaskar og Stig Grevsnes.

**Norsk asfaltforening deler årlig ut en HMS-pris til asfaltentreprenører, Vegvesenets asfaltproduksjon eller andre som utfører asfaltrelatert arbeid i vårt langstrakte land. I 1999 ble ett av våre asfaltleggslag tildelt hovedprisen på den årlige asfaltdagen i regi av Norsk Asfaltforening avholdt i januar i fjor.**



## HMS-pris til asfaltverket i Geitvika

Tekst og foto: Gunnar Flemmen

Like over nyttår i år fikk vi melding om at vår asfaltproduksjon i Geitvika var blant de tre nominerte for den samme HMS-pris for 2000. Hovedprisen, som ble utdelt på Asfaltdagen den 23. januar, gikk imidlertid til en avdeling av NCC-Asfalt, mens vårt asfaltverk i Geitvika sammen med en nominert asfaltentreprenør, også en avdeling av NCC-Asfalt, ble tildelt diplom.

Juryens begrunnelse for nomi-

neringen av Geitvika var at de ved arbeidsplassbesøket hadde fått inntrykk av en ryddig arbeidsplass med et særdeles godt arbeidsmiljø. Det hadde ikke vært sykefravær på arbeidsplassen i sesongen, og således heller ingen skader. Risikovurderinger gjennomføres på arbeidsplassen og det var innarbeidede rutiner for jobbrotasjon på så vel asfaltverket som ved knuseverket. Rapportering av uønska hendelser har høy prioritet på arbeidsplassen, og det var rutiner for oppfølging

disse. Vernerunder gjennomføres etter oppsatt program. Det var i planer innarbeidede målsettinger for HMS-arbeidet.

Tilslutt kan det nevnes at det ikke er første gang at Geitvika er tildelt HMS-priser. De har blitt nominert til prisen også tidligere og fått diplom, samt hovedprisen i 1991. Dette bekrefter en god tradisjon på arbeidsplassen med å ta HMS-arbeidet, som både er og vil være en vesentlig konkurransefordel i framtida.

## Forebyggende helsearbeid

Undersøkelser viser at asfaltarbeidere er sterkt utsatt for muskel- og skjellettsskader. Som et ledd i det forebyggende helsearbeid, er det satt i gang en prøveordning hvor tilsatte ved Material- og asfaltseksjonen tilbys trening i helsestudio. Dette for å være bedre rustet mot tunge løft når sesongen starter. Forutsetningen er at treningen skjer samlet på faste dager, og at det sosiale og trivselsmessige således også er et vesentlig moment i tilbudet. Prøveordningen skal gjennomføres fram mot våren. Tilbakemeldingene er hittil meget positive fra de tilsatte. (Gunnar Flemmen)

På bildet ser vi Stig Grevsnes, Roar Liaskar og Helge Brautaset under trening på helsestudio i Volda.





# Beredskapskaia klar til bruk

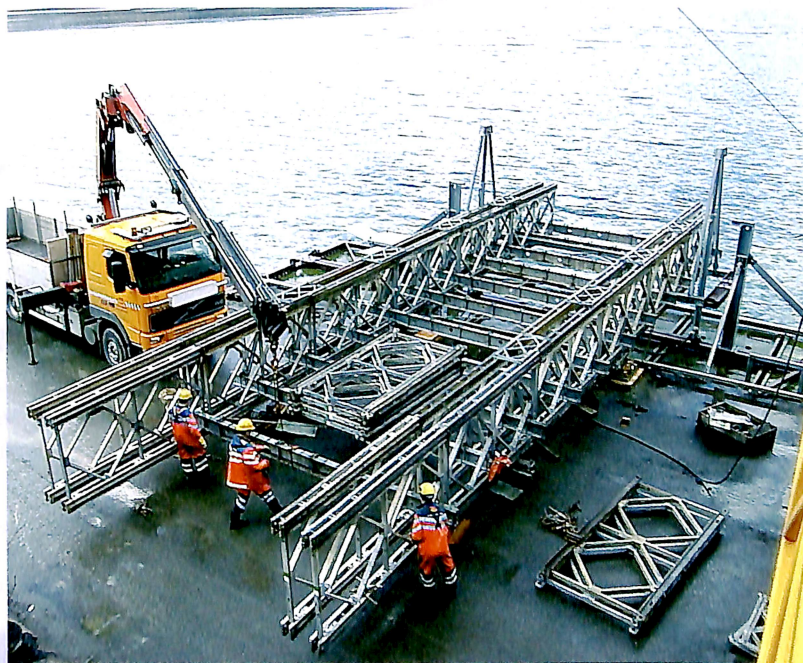
I Austefjorden i Volda kommune foregikk det i noen kalde februaruker hektisk monteringsarbeid av den nye beredskapskaia ved asfaltverket i Geitvika. Fire arbeidere fra bru-/kaiseksjonen stod for monteringa av den mobile ferjekaia som var klar til bruk i begynnelsen av mars.

**Tekst:** Reidun Øverland **Foto:** Terje Nordli / Arne Hoem

Riksveg 651 langs Austefjorden er en rasutsatt strekning, på begge sider av fjorden er det stor fare for snøskred. I løpet av en vintersesong kan vegen være stengt flere ganger pga. ras eller rasfare. Det vil gå flere år før vegen er permanent rassikret, og behovet for en midlertidig løsning var stort. Det ble bestemt å bygge ei beredskapskai i Austefjorden, valget falt på Geitvika siden det der allerede var tilkomst til fjorden. Når vegen er stengt både på nord- og sørsida av fjorden og det ikke er andre omkjøringsmuligheter vil det etter avtale med Møre og Romsdal Fylkesbåtar settes inn ei beredskapsferje i løpet av fire timer. Ved eventuell islagt sjø må det også tas høyde for at isbryter må benyttes før ferja kan settes inn i trafikk.

– Selve monteringsarbeidet av kaia gikk greit. Det som ga oss litt hodebry og forsinket arbeidet noe var de uforutsette grunnforholda, sier avdelingsingeniør Arne Hoem. Dette gjorde at vi måtte pele ned stålrør under landkaret. Normalt kan vi lett montere ei slik beredskapskai på under to uker. I gitte tilfeller kan den sågar stå ferdig til bruk i løpet av noen døgn, men da må vi stå på dag og natt, fortsetter han.

– De fire arbeidere fra bru-/kaiseksjonen stod for både betong- og monteringsarbeidet i Geitvika. Dette



arbeidet gir mannskapet vårt fin trening i montering av mobile ferjekaier. Han roser også arbeiderne ved asfaltverket i Geitvika som velvillig har stilt opp ved behov.

– Det er første gang vi tar i bruk ei mobil ferjekai her i fylket, men våre folk har utført tilsvarende arbeid andre steder i landet tidligere. Kaia som er montert i Austefjorden er den samme som var i bruk på Ropeid i Rogaland for noen år siden. Det finnes for øvrig tre kaier til av denne typen i landet, en ligger lagret på vegsentralen på Årø og to er i Nordland, avslutter Arne Hoem.

Bruk av mobile ferjekaier i beredskapssammenheng er et samarbeid mellom bl. a. Statens vegvesen og Forsvaret. På kaia i Geitvika har Forsvaret velvillig og vederlagsfritt stilt pongtonger til disposisjon.

• *Bilde øverst: Monteringa av fagverket foregikk ved siloen i Geitvika.*

• *Bilde nederst t.v.: Isbryter måtte leies inn ved to anledninger, isen var da 20-25 cm tykk.*

• *Bilde under: Kaia er kommet på plass, her gjenstår bare montering av sidestøtte og utfylling av masse til kjørebanelen.*



# Gjennomslag i Blindheimstunnelen



22. februar var en milepel på anlegget E39 Blindheim–Breivika nådd, det var klart for gjennomslag i den 814 meter lange Blindheimstunnelen. Som seg hør og bør ved en slik anledning var det ordfører Arve Tonning i Ålesund, godt assistert av skytebas Magne Heggem, som fikk æren av å tenne lunta som fyrte av siste salva. På bildet ser vi Torgeir Lognvik og Anders Bratteland kontrollere at gjennomslag gikk som planlagt.

Første, av i alt 168 salver, gikk av 13. juni 2000. Og etter vel åtte måneder med tunneldriving er det brukt 124 tonn sprengstoff, avfyrt med 20 000 tennere. Videre er det sikret med 3 000 fjellbolter og 2 100 kubikkmeter sprøytebetong. Det er sprengt ut 62 000 kubikkmeter fast fjell i tunnelen og av dette er 43 000 kubikkmeter knust til vegbygging. Drivinga av tunnelen har foregått fra en stoff, fra Spjelkavika mot Blindheim, og arbeidet er utført i et samarbeid mellom Statens vegvesen Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal (landsomfattende tunnelenhet fra 1.1.01).

– Den største utfordringa med tunneldri-

vinga var en forholdsvis liten fjelloverdekning og den store bygningsmassen over traseen, hvor det lett kunne oppstå skader. Vi har imidlertid hele tiden utført rystelsesmålinger og de har ligget innenfor standarden, sier prosjektleder Oddbjørn Pladsen. Det var på forhånd foretatt inspeksjon av bygningene og dette vil bli kontrollert opp mot de skader som eventuelt blir rapportert inn nå i etterkant.

En annen utfordring med spenningsarbeidet har vært fjellkvaliteten, mesteparten av tunnelen går gjennom steinhard gabbro som er tung å drive i. Men til gjengjeld har vi fått pukk og grus av meget høy kvalitet til vegbygginga, avslutter han. (Reidun Øverland – foto: Kristen Leganger)



## ..... men mye arbeid gjenstår

– Akkurat nå er vi godt i gang med drenering og sikring. Dette arbeidet blir utført av samme mannskap som stod for tunneldrivinga, de skal levere Blindheimstunnelen med ferdig oppretta såle og grøfter. Deretter blir det egne anbud på bl.a. elektro og vann- og frostsikring, sier prosjektleder Oddbjørn Pladsen.

Han forteller videre at Blindheimstunnelen blir fylkets mest trafikkerte tunnel, med en beregnet ÅDT på ca. 15 000 kjøretøy. Den blir en bred to-feltstunnel med total vegbredde på 9,5 meter. Sikkerhetsmessig blir tunnelen utstyrt etter høyeste klasse i normalen, med SOS-telefoner og brannslukningsapparat, samt en tosidig havarilomme i midten. Det blir også mulig å høre radio og bruke mobiltelefon i tunnelen. Belysningen blir styrt automatisk og tilpasses lysnivået ute. Dette gjør at overgangen mellom lysstyrke i tunnelen og ute blir dempet, og blendingsfaren mindre. Tunnelen får brannventilasjon med åtte vifter som normalt følger den naturlige retningen på luftstrømmen, ved behov kan dette styres manuelt. Er gassnivået for høyt blir trafikantene varslet via lysanlegg og tunnelen blir fysisk stengt med bomber. Ved en eventuell hendelse

skal 22 variable skilt omdirigere trafikken og få den til å flyte best mulig. Veggene i tunnelen skal dekkes med betongelementer opp til 3,5 meter og ellers skal den kles med sprøytebetong eller plater.

(Reidun Øverland – foto: Kristen Leganger)

Anders Bratteland (t.v.), Øystein Tafford, Ola Dalebø og Martin Myrvang fra den nye landsomfattende tunnelenheten.

## Rapporter nestenulykker

Gunnar Rovde fra produksjonsområde Sør opplevde at en stålsplint fra en kile rikosjetterte og traff ham i ansiktet. Hendelsen utspant seg ved tørrmuring på anlegget i Hareid. Gunnar rapporterte hendelsen, produsenten ble kontaktet og forbedring er lovet.

Gunnar Rovde er den heldige som er uttrekt og premieres for rapportering av nestenulykke i år 2000. Overrekkelsen fant sted på Ørsta vegstasjon 31. januar 2001. Produksjonsleder Otto Jøsok ønsket velkommen og hadde sørget for

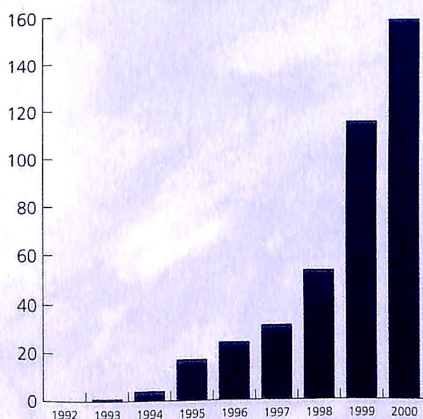


kaffe og nysteikte vafler. På bildet ser vi produksjonsleder Otto Jøsok (t.v.), premievinner Gunnar Rovde og vegsjef Karl Melby.

Gunnar mottok diplom og kikkert av vegsjef Karl Melby som et minne om at det lønner seg å rapportere om uønskete hendelser. Vegsjefen viste at vi har en negativ utvikling av sykefraværet for 2000, målet var 5 % og resultatet ble 6 %.

Vegsjefen benyttet også anledningen til å orientere om forestående møte med beboerne og politikerne angående stenging av vegen rundt Austefjorden ved rasfare. (Tore Andersen)

Nestenulykker

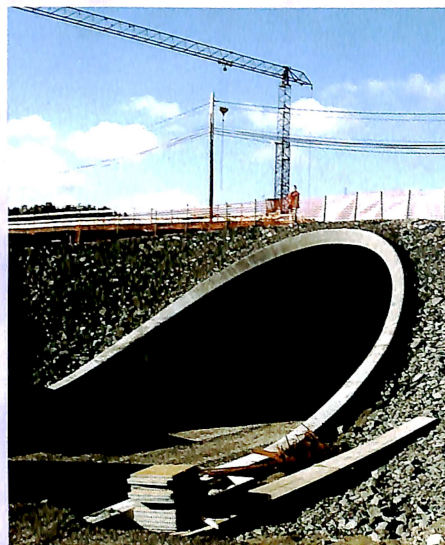


Diagrammet viser at vi med åra har blitt flinke til å melde fra om uønska hendelser. Utfordringa blir å iverksette konkrete tiltak for trygge arbeidsplasser.

## Blindheim-Breivika halvferdig

- Nå er det full aktivitet over hele anlegget. På Moatunnelen, som er en betongtunnel, var det 6. april støpt 482 av totalt 560 meter. Portalen mot sør er allerede ferdig (bildet) og mot nord skal den etter planen stå ferdig i oktober. Moatunnelen blir for øvrig sikkerhetsmessig utstyrt på samme måte som Blindheimstunnelen, forteller prosjektleder Oddbjørn Pladsen.

- Vi har som foreløpig arbeidsmål at alt skal stå ferdig til 1. oktober 2002. Men allerede til høsten blir det delåpninger av anlegget. 9. november skal etter planen Hovedveg-1 fra gamle Porten Matsenter, over Moa og ned til den store rundkjøringa i Breivika åpnes. Det samme gjelder ny nedføring til Borgundfjordvegen. Dette gjør trafikkavviklingen gjennom Spjelka-



vika og Moa lettere, mener prosjektlederen, som i skrivende stund er halvferdig med anlegget på E39 Blindheim-Breivika. (Reidun Øverland)

## Førebuing til «storm» på trafikkstasjonane



I midten av februar vart det arrangert kurs for personell som arbeider med førarkortsaker. Bakgrunnen for kurset var å vere best mogleg førebudd til det store «rusjet» på innbyte/utskifting av førarkort i samband med å oppretthalde kjøreretten for bil med totalvekt t.o.m. 7500 kg. Innbyte må vera gjort før 01.01. 2002.

Idet det må leggst fram helseattest for å oppretthalde kjøreretten for slik bil, var deltakarar frå

fylkeslegen tilstades og orienterte om spesielle tilhøve som ein måtte vere merksam på.

Samlinga var og eit ledd i å samkjøre rutinar i eige fylke og i høve til nabofylka i nord – Sør- og Nord-Trøndelag. Som nummer to i første rekkje ser vi Sølvi Misund Berg frå Molde trafikkstasjon som var ein av dei fire fylkeskontaktene som arrangerte kurset.

(Kjell Ramstad – foto: Jan Tore Sandøy)

# Det siste juleblotet

**Ørsta produksjonsområde og trafikkdistriks siste område-møte/julebord som egen enhet ble avholdt på Loenfjord Hotell 8.-9. desember 2000.**

Tekst og foto: Tore Andersen

Det startet med bussavgang fra Gurskøy og Ørsta tidlig på fredag morgen med tur for Loen, dannet grunnlaget for stor stemning til det forestående. Selv om dette sannsynligvis var det siste juleblotet som egen enhet var det overhode ingen dyster forsamling.

Lunsjen sto klar ved ankomst og deretter var det fellesmøte hvor vegsjef Karl Melby snakket om Vegvesenet generelt, sykefraværet og forslagsordningen. Politiske betraktninger, oppgavefordelingsutvalgets forslag til fordeling mellom stat, region og kommune, og spenningen rundt den kommende rapporten fra Statskonsult. Etter første del av området møtet delte produksjon og trafikk lag, hvor vegsjef og trafikksjef fulgte trafikkavdelingens møte og produksjonssjef og produksjonsleder overtok produksjonsområdet møtet.

Produksjonssjefen tok for seg rapportene fra arbeidsgruppene som hadde lagt fram sine forslag til



Toradertrioen Oddny Innerdal, Stig Grevsnes og Olav Grevsnes.

organisering av produksjonsapparatet ute. Produksjonsleder Ingolf Kleppe snakket om omstillingsavtalen og mulighetene vi har gjennom denne.

Verneombud Ola Arne Berg og Oddbjørn Husøy snakket om vernerunder i området. Møtets tema skapte debatt, og mange gode meninger og forslag ble lagt fram for ledelsen. Hele møtet ble ledet på en lun og god måte av produksjonsleder Per Leikanger som også var vert for hele arrangementet.

Etter området møtet ble den sosiale delen bevis for at her er det ingen som henger med leppa. Det var samling på «hemsen» hvor toner fra toradertrioen Oddny Innerdal, Stig Grevsnes og Olav Grevsnes ønsket oss velkommen. Det ble revy framført av Gunnar Rovde, hvor temaet var åpning av Rosettunnelen, der flaggstanga falt ned og skadet en av hedersgjestene under åpningen. Den tilskadekomende ble på en utmerket måte spilt av Helge Brautaset.

Avslutningen av den sosiale delen før middag ble oppmerksomhe-

ten viet tre jublanter med 25 års tjeneste i Statens vegvesen, Jan Petter Bjørdal, Arnstein Ose og Gudny Fagerhol. Overrekkelsen ble foretatt av en utmerket festleder Per Leikanger. Etter en flott middag gikk dansen langt inn i de små timer.

Trass mangelen på søvn var stemningen god på bussturen tilbake til Ørsta og Gurskøya.



Jan Petter Bjørdal, Arnstein Ose og Gudny Fagerhol ble hedret for 25 års tjeneste i etaten, og fikk overrekt gaver av Per Leikanger (t.h.)



Gunnar Rovde framførte revy med tema åpning av Rosettunnelen.

# Minner fra en forgangen tid



Åse Aarø (t.v.) og Katrine Bang, bildet er tatt i 1948.

## Bildet av de tre budene ved vegkontoret i siste Veg og Virke lokket fram minner fra min første tid i Vegvesenet.

Tekst: Katrine Bang

Jeg ble ansatt på vegkontoret i juni 1944 etter at jeg var ferdig med min skolegang, og var overlykkelig over å få arbeid med en gang. Min første lønn var kr 84,60 pr. måned. Men gleden varte ikke så lenge. Like etter at jeg hadde begynt, ble jeg utskrevet som rengjøringshjelp på sykehuset. Men etter mye fram og tilbake fikk jeg beholde jobben på vegkontoret. Betingelsen var at jeg skulle ha oppvasken på hotell Nobel i en uke. Og der sto jeg da dagen lang og vasket kopper. Jeg fikk ikke gå før siste kopp var vasket om kvelden.

Vegkontoret hadde lokaler i 2. etasje i Superbgården. Tyskerne hadde 1. etasje og kjelleren og i 3. etasje hadde fabrikkens søm. Mitt arbeid var maskinskriving, og jeg husker at jeg satt på en Budalstol. Høyden på stolene regulerte vi med hjelp av protokoller som vi

la oppå hverandre til høyden ble passende, og støtte til ryggen var det ikke.

Den gangen var det ikke kopieringsmaskin på kontoret, så vi måtte ta mange gjenparter – for sikkerhets skyld, en gul til kopibok og resten hvite. Maskinskriving var tungt arbeid, for vi måtte slå hardt på tastene for at teksten skulle bli leselig. Merkelig nok, ingen fikk yrkesnevrose.

Så skulle posten arkiveres. Det var en mappe, husker jeg, som het «Diverse». Den ble veldig innholdsrik etter hvert. Når fargebåndene var godt brukt på nederste delen (små bokstaver), måtte vi snu dem opp ned for å få brukt all sverten. På den måten varte fargebåndene dobbelt så lenge.

Jeg arbeidet sammen med alle tre budene etter hvert. Men når Erling R. sier vi fikk kjøttsuppe, er ikke det riktig. Suppe fikk vi, men det var verken danske- eller svenskesuppe. Vi var vel 20 ansatte på kontoret den gangen, og jeg husker vi sto ved skranken i ekspedisjonen og spiste suppe. Jeg husker også at Torvik kom fykende inn og spurte om «åndslivet» (Fritt Folk) var kommet.

Det var den eneste landsdekkende avisen vi fikk under krigen.

Vi hentet suppe på kafé Stratos i en stor kjele. To stykker var vi om å bære. Der på kjøkkenet lå også fristende ferdigskrellet kålrot som vi lurte med oss i lommene. De på kjøkkenet var nok klar over dette, men de sa ingen ting. Vel oppe på kontoret var spørsmålet – «Fikk dåkker med kålrabi i dag?», og det gjorde vi som regel. Vi delte ut til alle «godtesyke».

Det var 3 slag suppe som gikk igjen, og som jeg husker.

- Fiskesuppe – hva den var laget av, vet jeg ikke – den var litt gråaktig i fargen. Det var imidlertid noen små terninger av fiskepudding i. Derav navnet kanskje? De som kom først til gryta, fikk fiskepuddingterninger. De siste fikk bare suppe.
- Saftsuppe – det var enten syltetøy eller saft, kunstig sukret. Den var jevnet med malt brød og hadde en ubestemmelig farge.
- Spinatsuppe er den siste jeg husker. Den var grønn som spinatsuppe skal være. Første gang vi fikk den var like over jul. Da var det et lyst hode som mente at nå hadde Ingrid Eikrem kocht suppe på juletreet. Etter den dagen gikk den under navnet juletresuppe.

Nok om det, vi syntes imidlertid suppene var gode vi, og vi spiste vår tallerken med god appetitt til matpakken vår. Det gjorde sikker Erling R. også, siden han i ettertid husker den som kjøttsuppe.

Jeg glemmer heller ikke første julen etter krigen. Da kom det fra Stratos og Ingrid Eikrem fat med de nydeligste snitter som en takk for at vi hadde spist suppen hennes uten å klage. Ja, det var tider det.



## Nok et delmål nådd

Nå har de fått enda en brikke på plass langs vegen sin, todalingene. 25. januar var det dukka for folkefest langs riksveg 671 da ordfører Bergsvein Brøske tente lunta til gjennomslagssalva i Hjellnestunnelen. Den 1 040 meter lange tunnelen har vært drevet fra en stoff, fra Gjengstøa mot Svinvika, og siste salve ga gjennomslag ut i dagen på Svinvikssida.

– Arbeidet med Hjellnes-tunnelen tok til i september 2000 og det var entreprenørfirmaet Selmer Skanska som stod for tunneldrivinga. De skal også sørge permanent sikring og grøftarbeid, og levere tunnelen med ferdig lagt forsterkningslag, sier prosjektleder Odd Arild Lindseth. Bærelag skal legges i begynnelsen av mai, og siden går det slag i slag med vann- og frostsikring og elektroarbeid

fram til første uka i august. Det monteres Giertsenduk på de våte partiene og New Jersey-kant støpes i hele tunnelen. Nødtelefoner og brannslukningsapparat settes opp for hver 250 meter. Med hensyn til brannberedskap blir vifter montert.

I tillegg til tunnelen skal det bygges ca. 1 500 meter ny veg. Og alt skal stå ferdig til 10. august, da er det bestemt at trafikken settes på anlegget, avslutter Odd Arild Lindseth.

Og 10. august 2001 er nok merket av på mang en kalender i området. Med åpning av Hjellnes-tunnelen samt den nye Halsetbrua som stod ferdig i fjor, er to vesentlige brikker kommet på plass på vegen mot det store målet; tunnel mot Sunndal-Todalsfjordprosjektet.

(Reidun Øverland - foto: Odd Arild Lindseth)

## Oppfriskes i trafikken

Åtte håndplukkede trafikklærere fra fylket har sammen med kollegaer fra Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag vært på kurs i voksenpedagogikk i Stjørdal. Denne opplæringen har gitt trafikklærerne de beste forutsetninger for å ta fatt på oppgaven med oppfriskningskurs for eldre bilførere, 65+. Trafikklærerne, som skal ha det faglige ansvaret for gjennomføringen av kursene, er Bjørn Hultgreen - Kristiansund, Sigurd Marcellius - Kristiansund, Jon Lundli - Sunndalsøra, Anton Mittet - Molde, Leif Klakken - Ålesund, Terje Nygård - Ålesund, Trond Aarseth - Volda og John Rotevatn - Volda. Arrangør for kursene blir Folkeuniversitetet. I midten av mars møttes aktørene i fylket for å planlegge framdrifta (bildet).



– Vi jobber ut i fra kursstart første uka i juni på flere sentrale steder i fylket, sier fylkeskontakt Erik Nerli. Han forteller videre at de til høsten går ut enda bredere og målet er at det i løpet av en toårs periode skal være tilbud om oppfriskningskurs i de aller fleste av fylkets kommuner. (Reidun Øverland)



## 21 vegpensjonister

21 vegpensjonister fra hele fylket hadde møtt fram da vegvesenets pensjonistforening ble stiftet. Levor Legernes ble valgt til foreningens første leder. Kjell Loen ble valgt til kasserer, mens Eivind Volset tok sekretærfunksjonen. I styret sitter ellers Sigmund Kleppe, Johan Nybø og Tore Hoem. Ståle Solheim og Olau Winther sitter i valgkomiteen. En av foreningens viktigste oppgaver er å fremme og ivareta medlemmenes felle sosiale og kulturelle interesser og medvirke til at pensjonistene på en positiv måte kan delta i samfunnsutviklingen. (Wiggo Kanck)

# Senk farten for tredje gang

I juni er det klart for Senk farten kampanjen for tredje året på rad. Strekningen er, som de to foregående år, E136 mellom Øran på Åndalsnes og Oppland fylkesgrense. Strekningen har vært en av de mest ulykkesutsatte i fylket og gjennomsnittsfarten har vært høy. Trafikkmengden øker fra mellom 700 og 800 i døgnet ellers i året til rundt 3 500 om sommeren. Målet med aksjonen er å redusere de alvorligste ulykkene i sommertrafikken og det blir satt sterk fokus på fartsreduksjon. Økt kontrollaktivitet sammen med informasjonstiltak er virkemidlene som tas i bruk.

– Årets aksjon bygger på de erfaringene som er gjort de to foregående år. Seks kampanjeskilt, tre i hver retning, skal sammen med økt kontrollaktivitet redusere fartsnivået på strekningen, forteller avdelingsingeniør Erik Nerli. Kampanjen gjennomføres i et samarbeid mellom Statens vegvesen, Utrykningspolitiet og Rauma Lensmannskontor. Erik Nerli lover at det blir intensivert kontrollaktivitet på hele strekningen og i hele aksjonsperioden, som strekker seg fra 7. juni og ut august. – Ulykkesmessig har kampanjen vært vellykket, det har ikke skjedd alvorlige ulykker på strekningen de to årene den har vært gjennomført.



Det er vanskeligere å si noe om fartsnivået, men vi kan øyne en hastighetsreduksjon i aksjonsperioden, avslutter Erik Nerli, som er godt i gang med planleggingen av årets aksjon. Bildet er hentet fra aksjonsstart i fjor. (Reidun Øverland - foto: Christina E. Strand)

## Stor gangveg-utbygging i Eide

Når ordfører og vegsjef inviterer til gladdag i Eide sentrum i høst, gjør de det i forvisning om at kommunen da har fått et gjennomgående gangvegsystem. Da skal gang- og sykkelvegene langs strekningene Fordestad, Skjelvik, Brandsæter-Nås, Reset-Gautvik-Storvik, Holmsundvegen og Lindseth-Visnes være ferdig. Foruten den gigantiske gangvegutbyggingen, skal det og bygges ny bussholdeplass i Eide sentrum.

At de myke trafikantene i Eide, stor og liten gammel og ung nå får trygget sin ferdsel, er et resultat av enkeltmenneskers utrettelige kamp, stor velvilje fra bedrifter i kommunen og spleiselag mellom Statens vegvesen og Eide kommune. (Wiggo Kanck)



## «Pappa'n min»

De siste årene har vi i Møre og Romsdal hatt en sterk økning av rapporter om uønskede hendelser for arbeidslagene som driver dekkelegging og vegoppmerking. Mange tiltak er vurdert for å sikre arbeidsforholdene for denne arbeidsgruppen. I samarbeid med Vegdirektoratet gjennomfører Møre og Romsdal denne sesongen prøveprosjektet «Pappa'n min». Prosjektet, som er adoptert fra Danmark, er et informasjonstiltak som skal bidra til

økt oppmerksomheten om og større forståelse og respekt for asfaltarbeiderens arbeidssituasjon på veggen. Gjennomgangsfiguren, eller merkevaren i kampanjen, er den vesle gutten som ber sjåførene kjøre forsiktig og passe på pappa'n hans.

Foruten en heving av standarden på arbeidsskiltninga blir en rekke andre tiltak satt i verk denne sommeren. (Wiggo Kanck)





Returadresse:  
Statens vegvesen  
Møre og Romsdal  
Fylkeshuset  
6404 Molde

