



Statens vegvesen  
Møre og Romsdal

# veg og virke

Nr. 2 – 2001/29. årgang

Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad





# veg og virke - i farta

## Går av etter 37 år

Per Dalsbø (t.h.) fikk 11. juni sin avslutningsgave under en tilstelning på Molde vegstasjon av produksjonsleder Ingolf Kleppe. Per Dalsbø tok til i etaten i juni 1964 som anleggsformann. Siden 1984 har han vært fagarbeider i det som i dag er Molde produksjonsområde. Per holdt en lang tale og takket for seg. Og for å forklare sin hobby brukte han et gammelt kinesisk ordtak:

*Hvis en skal være lykkelig en dag så skal en drikke seg full.*

*Og hvis en skal være lykkelig en hel uke så skal en gifte seg.*

*Og hvis en skal være lykkelig et helt liv så skal en skaffe seg en hage.*

Vi ønsker Per lykke til som pensjonist. (Tom Tverli)



## Felles etatsavis

Etter at ei arbeidsgruppe i Vegdirektoratet tidligere i år la fram innstillinga om å legge ned de fylkesvise bedriftsbladene, har arbeidet med å utvikle ei felles bedriftsavis fortsatt for fullt. Informasjonsdirektør Steinar Gullvåg opplyser at det tas sikte på at etatsavisa skal være i funksjon fra 1. januar 2002. Et av målene for ei ny felles etatsavis er at den skal bidra til økt interesse for veg og trafikkspørsmål generelt og formidle informasjon om Statens vegvesen til egne ansatte. Om det fra årsskiftet dukker opp ei ny felles etatsavis, er det ikke kommet pålegg fra vegdirektøren om å legge ned de fylkesvise bedriftsbladene. Vegdirektøren anbefaler imidlertid å

samle ressursene omkring ei

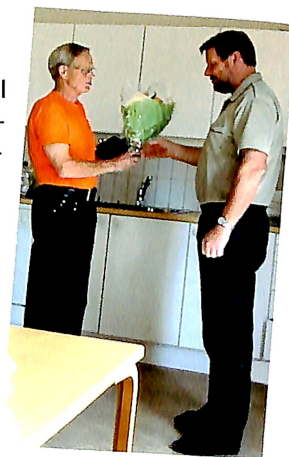
felles avis. I påvente av hva som skjer, får dere nøye dere med et nytt Veg og Virke. (Wiggo Kanck)



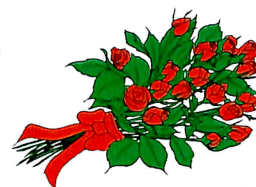
Om vi ikke har skjønnet det tidligere – vi har også våre «goder». Som dette bildet fra Hareid sentrum forteller – er det faktisk noen restriksjoner som ikke gjelder for Statens vegvesen, her representert av Kurt Lødøen (t.v.), Oddbjørn Pladsen og Wiggo Kanck. Nå burde vel strengt tatt de to herrene til høyre også uniformert seg litt bedre om de skulle benytte seg av dette «tilbudet». (Reidun Øverland)

## Kjell Berg 60 år

7. juni fylte Kjell Berg (t.v.) 60 år. I den anledning mottok han gratulasjoner og blomster fra produksjonsleder Ingolf Kleppe. Kjell Berg begynte i Statens vegvesen i mai 1985, og laboratoriet var hans første arbeidssted i etaten. Deretter tok han til på vegsentralen, før han fra januar 2000 har vært tilsett i Molde produksjonsområde. (Tom Tverli)



## Vi gratulerer!



### 50 år

Stig Bjarte Grevsnes, Volda  
Anne Rita Klock, Ålesund  
Roar Liaskar, Ørsta  
Odd Erik Lønsethagen, Molde  
Terje N. Gjendem, Molde  
Jan Rogne, Ålesund  
Einar Skjevling, Sunndalsøra  
Jan Olav Myrbostad, Molde  
Atle Olav Bell, Molde

12. juli  
16. juli  
9. august  
21. september  
18. oktober  
22. oktober  
25. oktober  
2. november  
30. desember

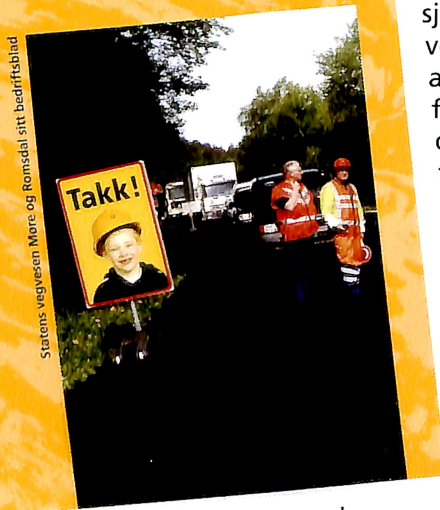
### 60 år

Inge Håvik, Austefjorden  
Kjell Dahl, Skåla  
Hilmar Marius Stein, Skodje  
Marit Elisabeth Slensvik, Kristiansund  
Karl Karlsvik, Farstad  
Bjørn Welle, Ålesund  
Oddvar Bergseth, Molde  
Bjarne Johan Hope, Ørskog  
Sverre Arvid Oksvik, Stranda  
Per Austnes, Ålesund

26. august  
15. september  
2. oktober  
9. november  
20. november  
29. november  
7. desember  
15. desember  
15. desember  
25. desember

Statens vegvesen  
Møre og Romsdal

veg og virke  
Nr. 2 – 2001/29. årgang







## Statens vegvesen Møre og Romsdal

### veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal  
sitt bedriftsblad

**Nr. 2 - 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  
Veбенstad, Kolbjørn Engen, Tore  
Andersen og Thea Solholm.

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

**Framsida:** «Pappa'n min» på riksveg  
70. Foto: Wiggo Kanck

**Baksida:** Riksveg 63 Trollstigen.  
Foto: Wiggo Kanck

**Layout:** Wiggo Kanck, Reidun  
Øverland, EKH trykk

**Sats og trykk:** EKH trykk, Molde

**Opplag:** 1900

#### Av innhaldet

«Vibreringsfri betong»	4–5
Nye ledere	8
Slik skal vi ikkje gjere det	9
Pappa'n min	10–11
Asfalt	12–13
Senk farten	16
Mjosundbrua	17
Studietur til Chile	18–19
Sandoddantunnelen	20–21
Fotball VM	22–23
Pensjonistforeninga på tur	26
Sulitjelma	27

## Kjære alle medarbeidarar

No startar sommaren for fullt.

Bak oss har vi ein svært aktiv vinter og vår. I tillegg til dei vanlege arbeidsoppgåvene, har vi også hatt effektivisering og omstilling som ein del av vårt gjeremål. Den siste delen er berre i startgropa. Her skal Stortinget til hausten drøfte Vegvesenet sin organisasjon og tilknytningsform. Før denne politiske behandlinga er ferdig, er det umogleg å seie noko om korleis Vegvesenet vil «sjå ut» i åra framover.

Vegane og trafikken er derimot som før. Vår jobb er å utnytte ressursane våre til best mogleg nytte for kundane våre.

Og det kundane er svært opptekne av i dag, er spesielt to forhold:

- Tryggleik i trafikken.
- Tryggleik på arbeidsplassen.

Desse to forholda har vi fokusert sterkt på under orienteringsmøta våre i vinter. Her har vi den største utfordringa vår, og her må vi alle saman trekkje lasset saman.

Vi har også fått laga eit lite «feriekrus» til alle tilsette. Føremålet med denne koppen er å minne oss om gleda med å arbeide i eit kjempefint fylke. Utfordringane ligg i å skape størst mogleg tryggleik for alle både som trafikant og i det daglege arbeidet.

God ferie.

Helsing Karl







Støpingen av Moatunnelen er verdens største feltforsøk med «vibreringsfri betong». Arbeidet blir utført med færre betongarbeidere enn ved bruk av vanlig betong.

# Bedre trivsel – den største gevinsten

– Moatunnelen på E39 Blindheim-Breivika er «verdens største» feltforsøk med den såkalte «vibreringsfrie betongen» eller selvkompakterende betong, som det heter på fagspråket. En av grunnene til at vi ønsket å bruke den nye støpemetoden på tunnelen var de helsemessige gevinstene.

Tekst: Reidun Øverland  
Foto: Reidun Øverland og  
Richard Lunheim

Det er driftsleder for bru/betong Richard Lunheim, som forteller oss dette. Han hadde sammen med tre andre, Kjell Næss fra Sogn og Fjordane, Nils Bergerud fra Buskerud og Frank Laugaland fra Rogaland, bruk av «vibreringsfri betong» som prosjektoppgave på

Anleggs- og byggelederskolen våren 2000.

– «Vibreringsfri betong» er forholdsvis nytt i Norge, metoden oppstod i Japan på midten av 80-tallet. Det var stort underskudd på betongarbeidere i landet, oppdragene var mange og ønske om å utarbeide metoder som gjorde at man kunne utføre arbeidet med færre ressurser og mindre skader var stort. Sverige adopterte meto-

den på slutten av 80-tallet, før den ble tatt i bruk her til lands på tampen av 90-tallet, fortsetter Richard Lunheim. Hans første møte med støpemetoden var på en liten kulvert i Volda i 1999, det var også det første forsøket i Norge.

Parallelt med prosjektoppgaven på Anleggs- og byggelederskolen ble det gjort et feltforsøk i regi av vegtekniskavdeling på Søndre Bjørnstad bru i Østfold. Og da det



ble bestemt å bruke støpemetoden på Moatunnelen var verdens største feltforsøk et faktum. Det er betydelige kvantum «vibreringsfri betong» som til nå er brukt på tunnelen, 3 000 kubikkmeter av et totalforbruk på 5 000. På landsbasis ble det for øvrig brukt ca. 6 000 kubikkmeter «vibreringsfri betong» i år 2000.

– Når vi satte i gang arbeidet på Moatunnelen sa vi også ja til å være med i et forsøk sammen med Norcem og Norbetong, der «vibreringsfri betong» ble testet opp mot vanlig betong. Erfaringene fra dette feltforsøket er samlet i en rapport som skal presenteres på en kongress i Japan i oktober.

– Hovedgrunnen til at vi ønsket å bruke «vibreringsfri betong» på Moatunnelen var de helsemessige gevinstene. Ved støping med vanlig betong oppstår det gjerne både belastnings- og hørselsskader ved bruk av vibrator. Det blir mye støv på arbeidsplassen, noe som igjen fører til dårligere kommunikasjon og større risiko for ulykker, fortsetter han. Dette er en bransje som sliter med rekrutteringen, og han mener den nye støpemetoden kan rette på dette. – Og kanskje fører det til at flere jenter søker jobb innen bransjen, det trenger vi så absolutt i dette fortsatt så mannsdominerte miljøet.

Richard Lunheim forteller videre at det er mange som tror at «vibreringsfri betong» er en helt ny type betong, noe det ikke er. Betongen er den samme, men den tilsettes et stoff som gjør at den får ekstreme flytegenskaper. Dette gjør den spesielt egnet til konstruksjoner der det er vanskelig å komme til med stavvibrator, bl.a. høye og tett armerte vegger og søyler. «Vibreringsfri betong» gir en overflate som nærmest er fri for porer, den er lysere enn vanlig betong og passer dermed godt der det stilles strenge krav til overflatens utseende. Et annet pluss er at betongen har høyere fasthet enn vanlig betong. Hvis dette taes hensyn til under prosjekteringen kan dimensjonene på brukonstruksjonene krympe, og dermed får vi også billigere konstruksjoner. Selv om denne betongen er dyrere fra leverandør vil totaløkonomien på lengre sikt være bedre. I tillegg kan vi frigjøre ressurser til andre oppgaver, der vi

*Richard Lunheim hadde sammen med tre andre bruken av «vibreringsfri betong» som prosjektoppgave på Anleggs- og byggelederskolen våren 2000.*

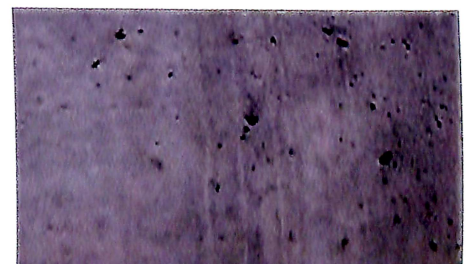
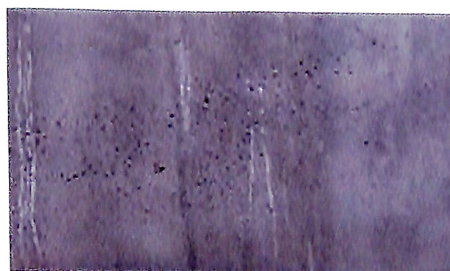
tidligere brukte tre betongarbeidere kan vi med denne metoden bruke en. Vi sparer oss også for en del arbeid med rengjøring av forskalingsmateriell, denne betongen slipper lettere.

– Men det er ikke bare fordeler med bruk av «vibreringsfri betong», den er på grunn av sin flytende konsistens lite egnet til bl.a. brudekker med stort tverrfall. En bør også være kritisk med hensyn til leverandører, det stilles store krav til kompetanse og opplæringsbehovet i bransjen er stort, fortsetter Richard Lunheim. Jeg håper at Statens vegvesen i tida fromover stiller både egnede konstruksjoner og FOU-midler til disposisjon for å teste ut støpemetoden enda mer. Vi er bare i startgropa ennå og betongprodusentene tror at i løpet av fem år vil 20 % av betongen i Norge være «vibreringsfri». Avslutningsvis legger han til at han i framtiden ser for seg en kombinasjon av «vibreringsfri betong» og rustfri armering. – Da får vi virkelig sterke og gode betongkonstruksjoner.

På nettsidene til det svenske Vegvirket, [www.vv.se/produksjon/scc](http://www.vv.se/produksjon/scc), kan du lese mer om denne støpemetoden.



*Dekket på Blindheimsbrua er ikke støpt med «vibreringsfri betong», men Dag Waksvik Anderson (t.v.) og Arne Humberseth er to av betongarbeiderne som ønsker den nye støpemetoden velkommen. – Det sparer oss for mye slit og vi kan jobbe mer rasjonelt.*



*Forskjellen på den «vibreringsfrie betongen» (t.v.) og vanlig betong synes godt. Overflaten med den «vibreringsfrie betongen» er nesten fri for porer.*



## Ny blandetrommel i Geitvika

Siden anskaffelsen av nytt asfaltverk i Geitvika foran sesongen 1989 er det produsert ca. 1,2 mill. tonn asfalt ved asfaltverket. Stor slitasje som følge av den betydelige produksjonen medførte at vi til årets sesong måtte skifte blandetrommel. En liten investering i forhold til å kjøpe nytt asfaltverk. Sammen med ny styringsautomatikk, anskaffet i 1999, og ellers et godt vedlikehold opp gjennom årene, har vi nå et godt oppgradert asfaltverk som kan betjene fylket med asfalt i minst ti år fram i tid. På bildet ser vi blandetrommelen under montering natt til 1. mai. (Gunnar Flemmen)



## Ny asfaltfres til Statens vegvesen Møre og Romsdal



Da asfaltsesongen tok til i år kunne freselaget i fylke stille med nyinnkjøpt asfaltfres, den gamle var heilt utsliten. Investeringa vil gje ein kapasitetsauke på fresearbeida samstundes som kvaliteten på dei utførte arbeida vil bli vesentleg forbetra. Ikkje minst viktig er det at arbeidsforholda for personellet på fresen og er blitt mykje sikrare. På den gamle asfaltfresen var personellet svært utsett for påkjørsel. To personar vil som før bemanne asfaltfresen, men i startfasen i samband med opplæring har vi bemanna fresen med tre personar. Møre og Romsdal er det fylke i landet som har vore desidert størst på asfaltfresing dei seinare år, og

investeringa er gjort i samråd med trafikkavdelinga.

Ei av feiemaskinene frå produksjonsområde Nord vil følgje fresearbeida rundt fylket. Arbeidslaget har med eige transportutstyr til fresen, noko som er viktig for ei effektiv flytting i vårt langstrakte ferjefylke. Peder Tangen er formann for fresarbeida, medan Remi Kjetil Pedersen og Einar Skjevling vil veksle på å bemanne asfaltfresen elles. Bilete er frå Aukra der asfaltfresen var på sitt første oppdrag. Remi Kjetil Pedersen fører asfaltfresen, medan Einar Skjevling følgjer med at resultat vert tilfredstillande. (Gunnar Flemmen)

## Beredskapsplan for Øksendalstunnelen i fokus på ny

Etter beredskapsøvelsen før åpningen sist høst ble redningsetatene enige om å gjennomføre en oppfriskningsøvelse, siden dette med tunnelberedskap er nytt. Denne fant sted onsdag 13. juni i form av en teoretisk skrivebordsovelse. Plan og beredskapsenheten ved politimesteren på Nordmøre sto for planlegging og gjennomføring av den såkalte «Table Top»-øvelsen. Samtlige redningsetater på Sunndalsøra var representert og forsterket med sentrale representanter fra nabokommunenes brann- og lensmannsetater. Regional Vegtrafikkentral var også representert. Det samme var AMK-sentralen i Molde. Øvelsen var også rettet mot de tre tunnelene på Oppdølstranda som nå er sikkerhetsmessig oppgradert.

Selve øvelsen ble gjennomført ved at det ble presentert et scenario som beskrev en hendelse i tunnelen med behov for full utrykning. Hver enkelt aktør presenterte deretter sine tiltak til de



øvrige deltakerne. Konklusjonen så langt, er at samlingen var nyttig for alle parter og at den ga avklaring på en del uklare prosedyrer for noen av etatene. Denne type beredskapsøvelse kan ikke erstatte praktiske øvelser, men kan være et godt supplement.

Til slutt benyttet deltakerne anledningen til å drøfte hvordan man best kan styre ventilasjonsanlegget i tunnelen ved brann.

Sunddal brannvesen har avtale med Hydro sin beredskapsstyrke på aluminiumsverket. Hydro stilte velvillig opp med møtelokale og servering til deltakerne. (Arnfinn Løvik)



# Gladdag i Eide

22. september inviteres det til «Gladdag» i Eide. Da åpnes 5 gangvegstrekkninger forskjellige steder i kommunen. Åpninga markerer samtidig at Eide kommune har et gjennomgående gang- og sykkelvegnett. Det var vegsjefen som foreslo markeringa, og han lover en innholdsrik dag. Kreativiteten og engasjementet hos alle parter er stort, og allerede nå er mye av programmet i ferd med å falle på plass. Det blir sykkeløp, marsjkonkurranser, underholdning, mye moro og matserving i sentrum.



Oppfordringa til alle er å komme med et godt forslag til hvordan en skal åpne 5 gangveger forskjellige steder i kommunen samtidig. Er det noen som tar har fantasi og kreativitet og tør ta oppfordringa, er det bare å kontakte Eide kommune eller Odd Arild Lindseth på utbyggingsavdelinga. Bildet viser den nye gangvegbrua over Waagsbøelva (Wiggo Kanck)

# Storsvømmere

Folkens, benytt sjansen og møt opp i Hareid 31. august. Da går årets store svømmekonkurranse av stabelen. Det er ordfører Gunn Berit Gjerde i Hareid kommune som har utfordret vår egen vegsjef til dyst i det våre element, Nå vet vi at ingen av de to er særlig skvettene av seg, og begge har ingen ting i mot en «morgendukkert». Men denne dukkerten går av stabelen om ettermiddagen siste fredag i august.

Den uhyttelige konkurransen er et av de mange innslagene i forbindelse med åpninga av nytt Hareid sentrum. Også her er engasjementet stort, og ordføreren



lover mye ablegøyer denne dagen. (Wiggo Kanck)

# - Gutta på laget er veldig greie



På ett av våre asfaltleggela, «Nordmørslaget», finner vi ei blid trønderjente i full gang med utførelse av et meget viktig arbeid ved dekkelegging, nemlig komprimering av asfaltdekket ved utlegging. Jenta heter Kirsti Gjerstad og er i sesongen tatt inn på engasjement ved material- og asfaltseksjonen. Kirsti har også tidligere deltatt ved

asfaltarbeid i vårt fylke, da som lærling i asfaltfaget på asfaltleggela til vårt nabofylke i nord. Kirsti har nå tatt fagbrev i asfaltfaget.

På spørsmål hvordan det går i det hun passerer med vår nye 8 tonn asfaltvals, var at dette går veldig bra, og meldingen videre var: - Gutta på laget er veldig greie. (Gunnar Flemmen)



# Nye driftsledere og faggruppetledere

Som et ledd i omorganiseringa i fylket er det nå tilsatt driftsledere i produksjonsområdene og spesialseksjonene, og følgene personer er tilsatt i de ulike stillingene:

## ■ Produksjonsområde Sør:

- Driftsområde Søre Sunnmøre
- Driftsområde Indre Sunnmøre
- Driftsområde Nordre Sunnmøre
- Driftsleder for anlegg

Per Leikanger  
Asle Paul Kleppe  
Kjell Haukeberg  
Arne Leikanger



Per Leikanger



Asle Paul Kleppe

## ■ Produksjonsområde Nord:

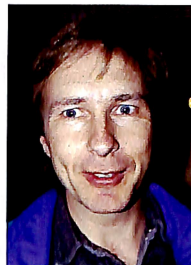
- Driftsområde Vest
- Driftsområde Øst
- Driftsområde Nord
- Driftsleder for anlegg

Tom Tverli  
Magne Nauste  
John Magne Bæverfjord  
Lars L. Grostad

## ■ Teknisk seksjon:

- Driftsleder for verksteddrift

Knut Kolstad



Kjell Haukeberg



Tom Tverli

## ■ Bru-/kaiseksjonen:

- Driftsleder for ferjekaiproduksjon
- Driftsleder for plateverksted
- Driftsleder for rehabilitering/bruvedlikehold
- Driftsleder for bru/betong

Asgeir Beinset  
Kjell A. Sagli  
Oskar Einarsson  
Richard Lunheim



Richard Lunheim



Steinar Vestnes

På trafikkavdelinga har det også vært omorganisert og der er følgende personer tilsatt i stillingene som nye faggruppetledere:

## ■ Trafikkdistrikt Sør:

- Faggruppe veg
- Faggruppe trafikk
- Koordinerende leder, Ørsta veg- og trafikkstasjon

Steinar Vestnes  
Runar Inge Larsen

Helge Idar Vartdal

## ■ Trafikkdistrikt Nord:

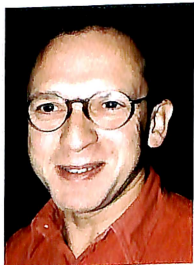
- Faggruppe veg
- Faggruppe trafikk
- Koordinerende leder, Molde trafikkstasjon

Arnfinn Løvik  
Odd Nasvik

Kjell Ramstad



Odd Nasvik



Kjell Ramstad





Foto: Stig Seljeseth

Tekst: Wiggo Kanck

# «Man tager hvad man haver»



Mange virksomheter har stor nytte av sine ansattes engasjement og kreativitet. Oppfinnsomheten kan være til stor glede for virksomheten som slik kan utvikle og sette i produksjon nye produkter. Men nå er det en gang slik at ikke alle kreative krumspring, ideer, forslag og metoder, selv om de kan være godt ment, tjener tiltenkt hensikt.

Og da er det vel lov å spørre hvilken metode som er brukt i utviklingen av tiltakene bildene viser. Er det den direkte innfallsmetoden, eller «man tager hvad man haver»-metoden som er brukt? Ikke vet vi. Vel, vel, men ingen må likevel være i tvil om våre skiltteksperterers dom når det gjelder vedlagte eksempel for nedsatt fartsgrense og arbeidsvarsling:

1. Dette er ikke bra
2. Det er ikke slik skilthåndboka beskriver det
3. Det er ikke lov å gjøre tingene så lettvinde

Uansett lov eller ikke lov, kreativitet, lettvinde handlinger eller skilthåndboka. Eksemplet er hentet fra riksveg 64, på veg inn mot Eide sentrum. Og våre skiltfolk fortviler når tilfeller i utførelsen av skiltfaget som bildene viser dukker opp langs vegnettet vårt. Om noen fortsatt skulle være i tvil. Det er ingen av våre som har utvist denne form for kreativitet.

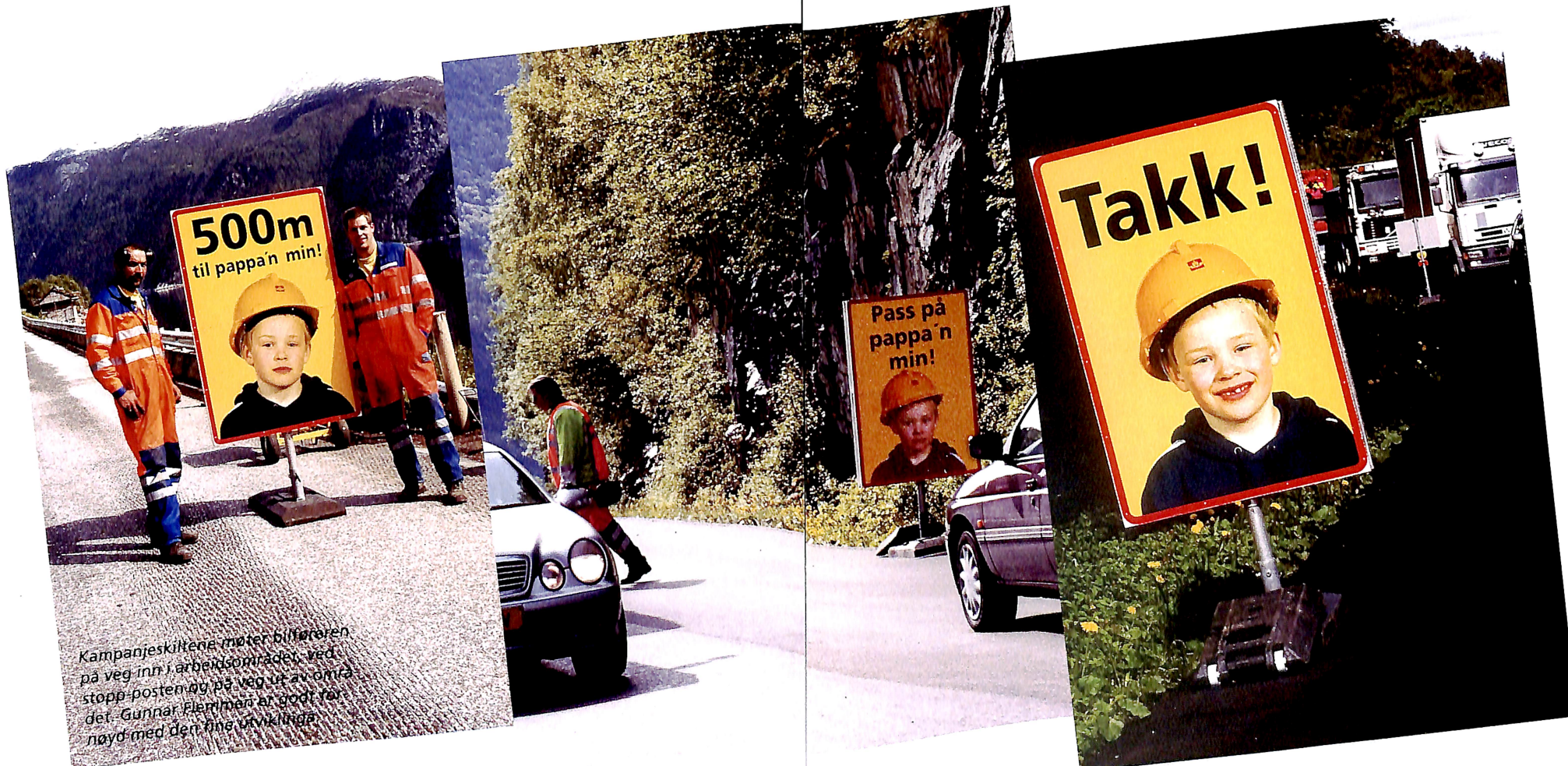
Konklusjonen her må bli at denne type skilting ikke gjør det lettere å opprettholde respekten for de påbud skiltene viser til.

Saken ble umiddelbart tatt opp med entreprenøren.



# Pappa er på veggen

– Jeg tror vi skal være litt avventende med å blåse opp virkningen av «Pappa'n min»-kampanjen og la den alene forklare forbedringene. Om det er det ene eller andre tiltaket eller det er tiltakene samlet som har gitt den ønskende virkningen, en tryggere arbeidsdag for asfaltarbeideren og større effektivitet, er det for tidlig å si noe om.



Tekst og foto: Wiggo Kanck

Det er produksjonsleder ved material- og asfaltseksjonen Gunnar Flemmen, som sier dette.

– Vegarbeideren er en særlig utsatt arbeidsgruppe. Å arbeide på trafikkerte veger medfører stor risiko for å bli påkjørt. Risikoen økes når bilføreren ikke respekterer arbeidsvarslinga og påbudet om nedsatt fart, fortsetter Flemmen.

Med denne bakgrunn ble det satt ned ei arbeidsgruppe som fikk i oppdrag å sette i verk tiltak for å øke asfaltarbeiderens sikkerhet. Tiltakspakken er satt sammen av

- Prøveprosjektet «Pappa'n min»-kampanjen,
- Fluoriserende folie på 560-skiltene – arbeidsvarslingsskiltene

- Følgebil
- Lysregulering
- Oppstartmøte og jevnlig byggemøter med leggelagene
- NRK sender daglige meldinger om hvor asfaltarbeid pågår
- Opplæring av trafikkdirigenter
- Involvering av politi

– Det som synes å være klart er at de samlede tiltakene har bidratt til å sikre arbeidsplassen til asfaltarbeideren, er Gunnar Flemmens foreløpige konklusjon.

– De psykiske belastningene for vegarbeideren er store. Antall nestenulykker har økt dramatisk de siste årene, sier verneleder Knut Stokkeland og legger til at han venter på den alvorlige ulykka.

– Den har heldigvis ikke skjedd.

Jeg håper tiltakene som er iverksatt bidrar til at vi aldri vil oppleve at noen av våre kollegaer blir kvestet på arbeidsplassen, sier han.

Tanken bak «Pappa'n min»-kampanjen, er at sikkerheten til vegarbeideren skal bedres via følelsesmessige appellerer til bilføreren om å overholde vedtatt fartsreduksjon i arbeidsområdet. På veg inn og ut av arbeidsområdet treffer bilføreren tre skilt med teksten; «500 meter til pappa'n min», «Pass på pappa'n» og «Takk!». Oppfatter og godtar bilføreren budskapet, har vegarbeideren samtidig fått en tryggere arbeidsplass.

– Du vet, sier Gunnar Flemmen, å være asfaltarbeider medfører ikke bare at vi skal ha et øye på

hver finger. Du skal samtidig være rask og smidig nok i bevegelsene til å unngå nærgående kjøretøy, og samtidig kaldblodig nok til å «overse» trafikken som passerer i alt for stor fart bare en meter unna deg. Stadig flere og travle bilister er ikke alltid like lette å takle, sier Flemmen.

Asfaltleggjelaget som fornyet dekket på riksveg 62 mellom Eidsvåg og Sunndalsøra i juni, er ett av leggelagene i fylket som har tatt i bruk kampanjen. Arbeiderne er positive til tiltakspakken og bekrefter at arbeidsplassen er tryggere, men de vil ikke si om det er ene eller andre tiltaket som gjør arbeidsdagen tryggere.

på begge sider av asfaltleggjelaget

venter utålmodige bilførere. Vi gikk langs rekka med biler og var nysgjerrig på om noen hadde registrert andre typer skilt på vegen inn mot arbeidsområdet. Vi traff både yrkessjåfører, sjåfører med god lokalkunnskap og langveisfarende. Dommen var enstemmig.

– Skiltene er kjempefine. De er annerledes og langt unna de vanlige varselskiltene som vi ikke «ser» fordi det er så mange av dem. «Pappa-skiltene» forteller et budskap som fikk meg til å forstå at jeg må være forsiktig når jeg kommer fram til arbeidsstedet. Jo da, dette er noe annerledes og bra. Fortsett med dette, var en samlet enstemmig dom fra om lag 30 bilførere på riksveg 62 akkurat denne dagen.

Og akkurat denne «dommen»



Bak asfaltleggeren fant vi Arne Sandmann. Han forteller at arbeidsplassen er blitt sikrere, – ja så er vi blitt mer effektive og, legger han til.

ble fulgt opp av to av entreprenøren Arvid Gjerde sine tilsatte, som sa; – dette er kjempebra!

Mens Møre og Romsdal kjører prøveprosjektet på mobile veganellegg, prøver Sør-Trøndelag kampanjen ut på fast anlegg. Langs E6 ved Lundamo, er Statens vegvesen full gang å bygge gang- og sykkelveger langs Europavegen. Også her har kampanjen hatt sin effekt.

Kampanjen skal evalueres i høst. Publikums mottakelse og bruk av budskapet og om tiltakene samlet har hatt effekt vil være avgjørende for om kampanjen blir landsdekkende de neste årene.

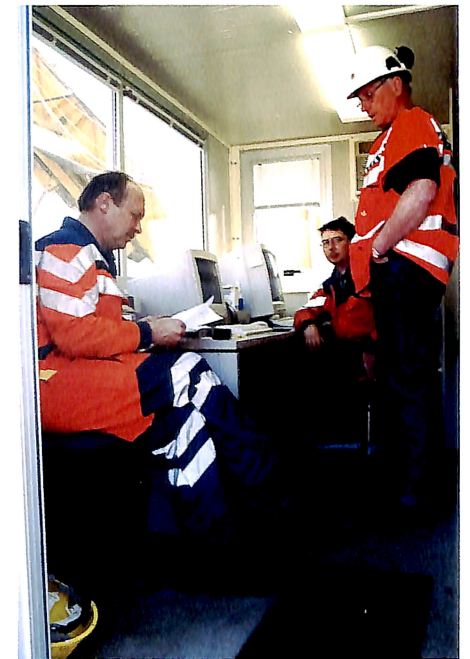




Rundt regnet 186.000 kubikkmeter masse, eller asfalt til 23 mil veg ligger her.



Bak rattet på den ene gule bilen fant vi en smilende og opplagt Jarle Hoem.



Kilometer for kilometer beveger leggelaget seg framover riksveg 62. Nytt topp dekke, venter bilisten.

# Lønnsom ressursnyttning

**– Massen du ser her er nok til mer enn 20 mil asfalt. Det tilsvarer strekningen Lillehammer–Oslo. Det var ikke så dumt å deponere en del av massene fra Øksendalstunnelen. Tunnelmassen har til fulle komme til nytte, slår produksjonsleder Gunnar Flemmen ettertrykkelig fast.**

Tekst og foto: Wiggo Kanck

I stedet for å dumpe tunnelmassen i fjorden, har Møre og Romsdal sett nytten i og utnyttet den. På Melkild, like ved riksveg 62 noen kilometer før du kommer til Øksen-

dalsøra, lå det 86.000 kubikkmeter steinmasse, eller 138 000 tonn fra Øksendalstunnelen og bare ventet å komme til nytte. Det var altså før asfaltproduksjonen startet.

– Det er dyrt nok å bygge veg og det er dyrt og vedlikeholde ve-

gen. Vi bør ta vare på ressursene. Det var utbyggingsavdelinga som tok opp tanken om å utnytte massene til vegformål, uten at noen den gang tenke på asfalt. Når etter hvert tanken om å bruke tunnelmassen til dekkelegging dukket opp på asfalt- og materialeseksjonen og ideen ble bearbeidet, fant vi raskt ut at steinmassene måtte komme til nytte. Jeg tror vi allerede nå kan ha lov til å si at dette er vellykket, mener produksjonslederen på asfalt- og materialeseksjonen.

Asfaltproduksjonen i strandkanten ved Sunndalsfjorden har gått for fullt i sommer. Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt mobile knuseverk, «Knusaren» har full produksjon. Bak det datastyrte, mobile

asfaltverket fra Statens vegvesen Finnmark, finner vi operatørene Sten Nicodemussen og Tormod Andersen. Begge har lange dager. Topp-produksjon og god kvalitet krever sin mann. På veggen, noen kilometer lengre fram flytter utleggeren med vegvalsen hakk i hæl seg med jevn fart etter hvert som lastebilene tømmer den glovarme massen i kassen foran på legger'n..

Så mange gule biler er vi ikke i stand til å oppdage. Bak rattet på den ene finner vi Jarle Hoem.

– Dette er greit nok. Fin transport og godt opplegg, svarer han samtidig som han rygger bilen under asfaltverket klar for ny last.

– I og med at vi har driftstans på verket i Geitvika har bilene vi har kontrakt med tatt turen fra Sunnmøre til Nordmøre. De kjenner transporten og rutineene. Det gjør at vi får stor effekt. Nå produserer vi ikke bare masse for riksveg 62. Det går daglig båter med asfalt

*Et yrende liv. Som iltre bier durer lastebilene fram og tilbake, mens produksjonen på «Knusaren» og det mobile asfaltverket går for fullt.*





# Delåpning på Todalsfjordprosjektet

Samtidig som det jobbes iherdig for å legge siste hånd på verket (les: tunnelen), arbeider arrangementskomiteen også flittig med å få sine brikker på plass. Allerede rett over ferien, nærmere bestemt fredag 10. august, blir det satt trafikk på den 1 090 meter lange tunnelen ved Svinvika. I tillegg til selve tunnelen skal også 1 500 meter ny veg og fine natursteinsmurer stå ferdig. Ja, prosjektledelsen kan sågar love grønne skråninger som ramme rundt det hele.

Arrangementet starter med korpsmusikk og offisiell åpning kl. 1400 ved tunnelinnslaget i Svinvika. Deretter går det slag i slag utover ettermiddagen med barnekor, prolog, tunnelvandring og en kulinarisk smaksopplevelse fra Todalen for å nevne noe. Det hele avrundes med kabaret og en skikkelig nord-



mørsk bygdadans – som sikkert holder på langt utover sommernatten. Hvem som kommer? Møt opp så får du se. Men det skulle ikke forbause oss så mye om ikke Vangsgutane dukker opp. Joda, finvær har vi

også bestilt. Og skulle noe «gå galt» og regnet fosser ned. Ja, da har vi godt og vel 7 500 kvadratmeter under tak å boltre oss på, i hvert fall en stund utover ettermiddagen. (Reidun Øverland)

## «65+» kursene godt i gang

– Sammen med Folkeuniversitetet og de aktuelle trafikklærerne hadde vi tidligere i sommer informasjonsmøter i Ørsta, Ålesund, Molde, Sunndalsøra og Kristiansund. Det var overraskende stor interesse for oppfriskningskursene i trafikken blant de eldre bilførerne. Alle stedene, bortsett fra Kristiansund, ble listene på de første kursene fort fylt opp. Og da fristen for påmelding gikk ut var det lange ventelister på flere steder, sier Erik Nerli, som er fylkeskontakt for «65+» i Møre og Romsdal. Han forteller videre at det er bestemt å sette i gang flere kurs utover høsten både i Volda, Ålesund, Molde og på Sunndalsøra. I tillegg gjør vi et nytt forsøk i Kristiansund. Hvor mange kurs det blir framover vurderes fortløpende etter antall påmeldte.

Kurset i Ørsta ble avsluttet 21. juni og deltakerne, som da hadde gjennomført 12 timer teori og to timer praktisk kjøring, fullroste tiltaket. – Det er bestandig hyggelig å få så gode tilbakemeldinger, og



fornøyde deltakere er som kjent gode ambassadører for vårt videre arbeid. Planen nå er å spre kursene til andre steder i fylket, vi ser for oss Ulsteinvik, Åndalsnes og Tingvoll for å nevne noen, avslutter Erik Nerli. På bildet ser vi konsentrerte kursdeltakere i Molde.

(Reidun Øverland)

## Beste lokale forslag 2000

I «kampen» om årets beste forslag i fjor var det Leif Magne Lillebakk som gikk seirende ut. Under en tilstelning på et avdelingsledermøte tidligere i vår ble han tildelt diplom for «Beste lokale forslag 2000» for forslaget «Modeller som kan benyttes i arbeidet med bompengefinan-



siering». Forslaget var ett av i alt 39 som forslagsnemnda behandlet i 2000 og det ble premiert med mottakspremie og 8 000 kroner. På bildet ser vi Leif Magne Lillebakk (t.v.) og Kolbjørn Engen, som var leder i forslagsnemnda fram til årsskiftet.

(Reidun Øverland – foto: Palma Pladsen)



## Vegminnane – ein del av kulturarva

– Våre vegminne og dei veghistoriske miljøa fortel veghistoria,



anten som små bitar eler i større samanhengar. Ved då ta vare på desse miljø, vil dette auke miljø og livskvaliteten i samfunnet, samstundes som dei er ein del av våre kulturarv og identitet. Det er Geirmund Nordahl som seier dette er å ha lagt fram første del av Nasjonal verneplan for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminne, Møre og Romsdal fylke.

Det var i 1997 at Samferdselsdepartementet påla Statens vegvesen å utarbeide ein landsdekkande verneplan for vegar og bruer i samarbeid med Riksantikvaren. Planen skal omfatte vegar, bruer og vegrelaterte kulturminne som skal representere norsk veghistorie frå omkring 1537 og fram til i dag. Vidare skal planen representere eit utval av vegminne og veghistorisk miljø som i nasjonal samanheng har stor sosial, teknologisk, geografisk og tidsmessig bredde.

– Arbeidet gjeng føre seg stegvis, og heftet som no er ferdig er eit resultat av det omfattande registreringsarbeidet som har vore gjort med delplan 1. Målgruppa for dette heftet er tilsette i Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunar og andre som måtte ha interesse for veghistoria. Heftet vil også fungere som eit arbeidsreiskap for Statens vegvesen for kulturfaglige prioriteringar. Våre vegminne og dei historiske miljøa fortel veghistoria, anten som små bitar eller i store samanhengar. Gjer vi det, trur eg at vi vil gi eit bidrag til å auke miljø og livskvaliteten i samfunnet, samstundes som dei er ein del av vår kulturarv og identitet, seier Nordahl.

(Wiggo Kanck – foto: Per Tormod Nilsen)



## «Frå færing til tunnel»

Denne sommaren har TV-Sunnmøre vist serien «Frå færing til tunnel». Bak denne interessante serien står produksjonsselskapet Promedia A/S. Serien på 8 program er resultat av eit spleiselag kor mellom anna Statens vegvesen deltek.

Når fastlandssambandet mellom Ålesund og øyane utanfor vart valt, var det fordi få kommunar har opplevd ei så dramatisk omvelting når det gjeld kommunikasjonar som Giske kommune.

Frå vere eit anonymt bondesamfunn fram til 1958 er Vigra og Valderøy i dag innfallsporten til Sunnmøre takka vere realisering av

visjonære samferdselsprosjekt. I serien får vi vite meir om fiskarbonden, frå heimeproduksjon til meieri, mjølketransporten til byen, etablering av rutelag og framveksten av nye vegar og roder, brubygging, planlegging og opninga av Vigra flyplass, om MRF si rolle og om Ålesundstunnelane.

I det heile tatt er dette ein serie vi kan anbefale.

Info har eit eks. av videoen, som vi kan låne ut. Ta kontakt.

(Wiggo Kanck)



# – Ingen alvorlige ulykker på aksjonsstrekninga

– Vi har all grunn til å tro at aksjonen hjelper. Det har ikke skjedd alvorlige ulykker på strekningen de to årene den har vært gjennomført, sier avdelingsingeniør Erik Nerli.

Tre av de som skal overvåke trafikken i Romsdalen i sommer, Erik Nerli (t.v.), Kjell Ramstad og Svein Kvalsvik.



Tekst og foto: Reidun Øverland

Han forteller videre at antall ulykker også er vesentlig redusert, det har kun skjedd fire ulykker med mindre personskader i denne perioden. Når det gjelder fartsnivået ser det ut til at gjennomsnittshastigheten er redusert med ca. to kilometer i timen.

E 136 i Romsdalen har tidligere vært en av de mest ulykkesutsatte strekningene i fylket. I tiårsperioden 1989–1998 ble åtte personer drept og 92 personer skadet i hele 63 ulykker. Gjennomsnittshastigheten har vært høy og trafikkmengden har økt fra mellom 700–800 kjøretøy i døgnet til ca. 3 500 i sommermånedene.

Det er tredje sommeren på rad Statens vegvesen og Politiet går sammen om den landsomfattende trafikksikkerhetsaksjonen «Senk farten». Årets aksjon bygger på erfaringene som er gjort de to foregående årene. Målet med aksjonen er en reduksjon i de mest alvorlige trafikkulykkene, noe man håper å oppnå ved å senke gjennomsnittshastigheten med 2 km/t på de 36 aksjonsstrekningene i landet. En fartsreduksjon på 5 prosent vil teo-

retisk sett gi 10 prosent reduksjon i antall personskader og 20 prosent reduksjon i antall drepte. Statistisk sett vil 90 mennesker bli drept og mer enn 3 000 skadet på norske veier i sommer.

Trafikantene på E 136 blir i aksjonsperioden, som strekker seg fra 7. juni og ut august, møtt med seks «Senk farten» skilt – tre i hver retning. Skiltene skal gjøre trafikantene oppmerksom på at de kjører på en ulykkesutsatt strekning med ekstra overvåking. Og Erik Nerli lover økt kontrollaktivitet i hele Romsdalen i sommer.

– Vi skal sammen med utrykningspolitiet og Rauma lensmannskontor øke kontrollomfanget ytterligere i sommer. Og hele strekningen, fra Øran på Åndalsnes til Oppland fylkesgrense, vil bli brukt. Det blir også stor spredning i kontrollenes innhold; fartskontroller, promillekontroller, bilbeltekontroller og tekniske kontroller. Vi ønsker i tillegg å skape større forståelse for fartens betydning og spre kunnskap rettet mot trafikantenes holdninger og adferd. Vi kommer også



Senk farten, er oppfordringen fra lensmannsbetjent Andreas Hustad, avdelingsingeniør Erik Nerli og distriktsleder i UP Svein Kvalsvik.

til å informere om hvor viktig det er å spise og drikke riktig, samt å ta tilstrekkelig med pauser. – Kjører vi for lange etapper uten pause blir vi trette og uoppmerksomme i trafikken, og det kan få fatale følger, avslutter Erik Nerli.

Så får vi bare håpe at den gode trenden fra de to tidligere aksjonsårene fortsetter, vi vil ikke ha trafikkulykker i Romsdalen i sommer. Senk farten, ta pauser og nyt den flotte naturen!



Bruavdelingen i Statens vegvesen er med som partner i et forskningsprosjekt sammen med sju andre partnere fra Norge, England, Sverige, Frankrike og Hellas. Målsettingen med prosjektet er å utvikle optiske tøyningmålere som kan anvendes på store konstruksjoner.



# Lastforsøk på Mjosundbrua

Tekst og foto: Jørn Arve Hasselø

For å prøve ut systemet og sammenligne resultatene med konvensjonelle strekkklapper, som f.eks. er benyttet i flere kritiske snitt på Bergsøysundbrua, ble det tirsdag 15. mai utført prøvebelastningsforsøk på riksveg 680 Mjosundbrua.

Det ble benyttet 4 vogntog som var ble lastet til totalvekt 25 tonn hver. Deretter ble vogntogene plas-

sert på angitte steder på bruoverbygningen for å undersøke flere ulike lasttilfeller. Samtidig ble det også for hver lastoppstilling utført et presisjonsnivellement over brua av Terje Gjendem og Olav Sæter fra vegkontoret.

Inne i brukassa var de optiske fibre limt direkte på stålet og tøyningene i stålet ble der registrert som endringer i bølgelenden i deler av lyset som ble sendt gjennom

fibrene. Disse lysstrålene ble så omformet til digitale signaler som kan benyttes til å bregne tøyningen av stålet i de retningene fibrene er pålimt stålet i.

Vi er spent på resultatene fra lastforsøket og håper vi med dette kan ha bidratt litt til at det på sikt kan bli utviklet enkle og sikre metoder for måling av tøyninger og reelle belastninger i våre konstruksjoner.



Over: Lastoppstilling over senter på midtspennet.

Presisjonsnivellering utføres av Terje Gjendem og Olav Sæter.

Under: Optiske fibre limt på innsiden av stålkasse.





# Glimt fra Sør-Amerika

**Tekst og foto: Karl Melby**

I vår fikk jeg anledning til å delta på en studietur til Chile. Turen var en del av samarbeidsavtalen mellom Norge og Chile. Etter denne avtalen skal vegmyndigheter, entreprenører og konsulenter utveksle erfaringer og kompetanse.

På mange måter er Norge og Chile svært like. Begge landene er lange og smale; dog er Chile 2,5 gang lengre enn Norge. I sørlige delen av Chile er det fjorder, øyer, lite folk og fiskeoppdrett i stor skala – svært likt kysten i Norge. Santiago er en storby med 5 mill. innbyggere med stor bil- og busstetthet, og store forurensningsproblemer fra biltrafikken.

Jeg skal her med noen bilder gi litt inntrykk fra landet.



Utenfor statuen av Salvador Allende i sentrum av Santiago. Vegdirektoratet i Chile lå like ved presidentpalasset.



Utbedret og moderne veg i Sør-Chile. Beskjeden trafikk gjorde det mulig å innta «lunsjen» på vegkanten.

Grøfterensk – akkurat som i Norge.

Vulkanutbrudd med tilhørende aske- nedfall for 10 år siden. Landskapet og vegen ble hevet 2 meter – noe som har medført at store skogsområder er under vann, og råtner ned.







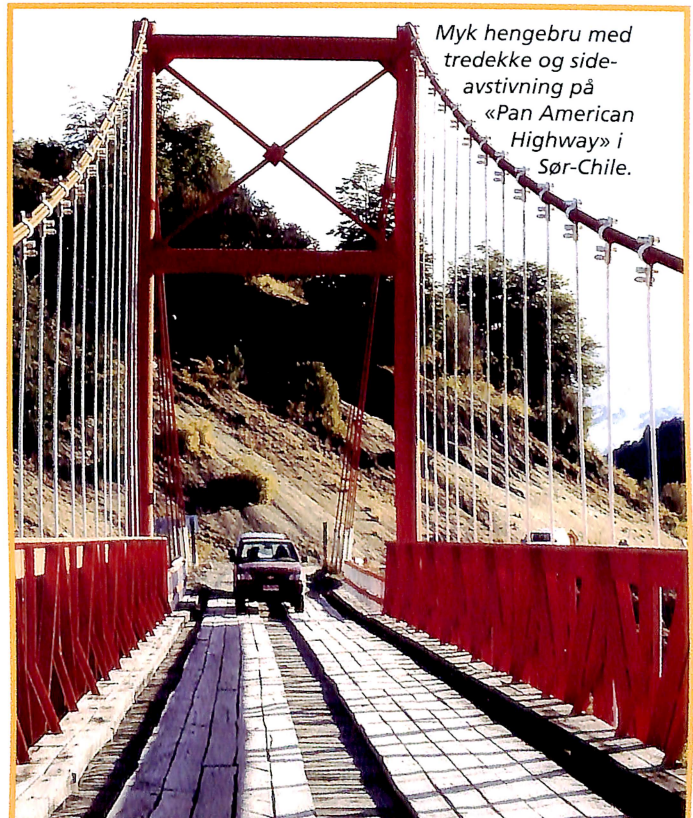
Bygging av ny veg i sør i bratt og rasfarlig terreng. Entreprenøren var gått konkurs, og veganlegget sterkt forsinket – noe som framgår av info-tavla på veganlegget.



Fra ferjeforbindelsen over til øya Chiloé med 140 000 innbyggere. Her er det ca. 8–10 meter forskjell på flo og fjære, og værhardt. Forbindelsen til øya er stengt ca. 20 dager i året på grunn av uvær. Ikke rart de ønsker seg bruforbindelse. Ellers er ferjekaistandard ikke som i Norge.



Ferjeforbindelse over Sør-Amerikas nest største innsjø, General Carrera. 2,5 timers ferjetur med 12 biler, derav 1 tankbil. I vinterhalvåret bare 1 ferje pr. andre dag.



Myk hengebru med tredekke og sideavstivning på «Pan American Highway» i Sør-Chile.





# Sandoddtunnelen – halvveis ferdig



**– Vi er kommet godt over halvveis. Vår del av arbeidet avsluttes i løpet av september. Alt har gått greit siden vi sprengte første salva på Sandoddtunnelen 9. mai, forteller skiftleder Jonny Madsen hos entreprenøren Tunnelproduksjon.**

Tekst og foto: Wiggo Kanck

Den om lag 20 km lange fylkesvegen til Eikesdalen er en gjenganger når det i vinterhalvåret meldes om rasstengte veger her i fylket. Bygdefolket krav om en rassikker veg har blitt sterkere og sterkere.

– Bygginga av Sandoddtunnelen er foreløpig det siste rassikringstiltaket i rekken av flere, forteller prosjektleder Odd Arild Lindseth.

Den 730 meter lange tunnelen med T5,5 profil – 650 meter tunnel og 80 meter stålrørportal – er altså det siste rassikringstiltaket som skal gjøre vegen mellom Øverås og Eikesdal tryggere å ferdes på. Kostnadene er beregnet til vel 28 millioner kroner. Ved utgangen av juni var Tunnelproduksjon, med sine 14 mann, kommet nærmere 400 meter inn i fjellet uten å treffe på de store utfordringene. Riktignok har sprakefjell møtt driverne, men uten forsinkelser av den grunn. I prosjektet inngår også om lag 900 meter ny vegen i dagen. Tunnelmassene, mellom 26 000 og 27 000 kubikkmeter, brukes i sin helhet til vegbygging.

– Utførte rassikringstiltak på og langs Eikesdalsvegen de siste årene er ikke ubetydelige. Vi har forsterket og forbedret flere rasoverbygg. Vi har montert steinsprangnett fle-

re steder. Ikke minst har vi lagt ned store ressurser og innsats i å legge om vegen og bygge en større avledningsvoll. På noen strekninger er vegen også lagt noe om. Det foreløpig siste tiltaket er altså Sandoddtunnelen, som vi håper vi skal kunne sette trafikk på i høst.

Det er beregnet gjennomslag til en gang i løpet av august. Selve drifvinga skal være avsluttet i september, men alt arbeidet blir likevel ikke ferdig i høst. Det skal utføres nødvendig drenering, vegen skal bygges og bærelaget i tunnelen skal legges. Gjenstående arbeider, som slitelag, elektroinstallasjoner og vann- og frostsikring elektriske installasjoner skal utføres i egenregi. I tillegg skal det settes opp rekkverk langs de 900 meterne med ny veg i retning Eikesdal.

– Bare kostnadene med å legge fram elektrisitet er kostnadsregnet til 2,5 millioner kroner. Midlene til gjenstående arbeid må vi ta på neste års budsjett. Dette betyr at vi må søke om dispensasjon for å kunne sette trafikk på tunnelen i høst, forteller prosjektleder Odd Arild Lindseth.

Øverst: Mellom 26 000 og 27 000 kubikkmeter masse skal ut av tunnelen før gjennomslaget kommer.

Midten: Rundt 900 meter veg bygges med tunnelmasser.

Nederst: – Vi er kommet om lag 400 meter inn i tunnelen, uten å ha møtt på de store vanskelighetene, forteller Jonny Madsen.

Skiftleder Jonny Madsen hos entreprenøren Tunnelproduksjon, forteller om fin framdrift.



Første rekke f. v.: Hilde Moltumyr, Siv Strømsnes, Ruth Myklebust, Sonja Moltumyr og Eva Gussiås.

Andre rekke f. v.: Inger Lise Andersen, Anni Kari Pedersen, Yngvild Meinseth, Anne Marit Bjørnevik, May-Britt Eidseter og Reidun Øverland. Oppmann Irene Bolsø er ikke med på bildet – hun fotograferte.



# Vi klarte det – nesten!

**Det var en optimistisk gjeng som fredag 8. juni satte seg på bussen og vendte nesene mot Trondheim og ei helg proppet med fotball og sosialt samvær. Med seier i årets vegcup kunne damelaget vårt motta Vegdirektørens vandrepokal til odel og eie. At tilværelsen på Lades gressbaner etter hvert skulle bli til de grader tung og våt – nei, det hadde vi ikke regnet med.**

**Tekst og foto: Reidun Øverland**

For regnet i Trondheim bare silte ned uten stans, i to dager til ende. Men det satte ingen merkbar demper verken på innsatsviljen eller prestasjonene.

I de innledende kampene spilte damelaget vårt i pulje med Hordaland og Telemark, mens herrelaget var i pulje med Oppland, Troms og Østfold. Herrene vant sin første kamp 6-0 mot Oppland. De fulgte opp med storspill og vant like godt den andre kampen 4-0 mot Troms. Damene gjorde også rent bord med 6-0 mot Hordaland. Som dere sikkert skjønner var både gleden og optimismen stor da vi dro fra Lade, med til sammen 16-0 i målforskjell. Det var nok mange, som utover kvelden forsiktig begynte å drømme om «the double».

Men før den tid skulle det spilles noen fotballkamper. Lørdag mor-

gen var det damene som skulle i ilden først, kl. 0900 (!) brakket det løs. Siste kamp i puljespillet ble vunnet med overbevisende 7-0 over Telemark og vi var klar for semifinalen. Det å møte Nordland, som var den antatt beste motstanderen, i semifinalen kunne bli tøft. Ikke fritt for at litt nervøsitet kom snikende da vi tappert sto på sidelinjen for å heie herrene fram til semifinale.

De spilte sin siste innledende kamp mot Østfold. Etter å ha ligget under med to mål, var de bare millimeter unna 2-2 og videre avansement. Klokken 1100 var det klart for damenes semifinale. Etter å ha presset framover på banen hele første omgang, med flere stang ut og skudd rett utenfor mål, gikk vi til pause med 0-0. I andre omgang tok Nordland mer og mer over, og marginene var så visst ikke på vår side. På en av sine første sjanser

fikk de mål og vant kampen med 1-0. Og i fotball er det som kjent målene som teller. Godt fornøyd med innsatsen, ventet hotellet og en varm dusj for lagene fra Møre og Romsdal.

Utpå ettermiddagen hadde vi en trivelig samling i troppen, der bl.a. strategier for framtidig fotballsatsing i fylket ble lagt. I sju-tida var klart for bankett – og vi gjorde ikke skam på fylket vårt der heller. Alt i alt et vellykket arrangement i Trondheim, all honnør til Sør-Trønderne som nok en gang avvirket et mesterskap uten værgudene på sin side. Vi gratulerer Nordland med to gull og Sør-Trøndelag med to sølv og lover å komme sterkere tilbake på Lillestrøm om to år. Og når bussen trillet inn foran Royal Garden og hjemreisen stod døren, da tittet jammen solen fram også.





Første rekke f. v.: Arne Humberset, Jack Berg, Halgeir Brudeseth, Odd Arild Lindseth, Kjell Haukeberg, Oddbjørn Giske og Stig Vindenes.

Andre rekke f. v.: Dag Waksvik Anderson (bak t.v.), André Moltubakk, Hans Petter Erstad, Leidulf Lyngstad, Harry Berg, Johan Amdam og Rolf Arne Hamre.



Irene Bolsø var en meget engasjert oppmann, her flankert av Odd Arild Lindseth (t.v.) og Leidulf Lyngstad.

**Bilderevy:**

**1** Nok en skåring i kampen mot Hordaland, det ble til sammen seks.

**2** Det ble utkjempet mange tøffe dueller i kampen mot Telemark.

**3** Sjansene var mange i semifinalen mot Nordland, men vi hadde dårlig uttelling og tapte til slutt 0-1.

**4 og 5** Møre og Romsdal utnyttet sjansene godt mot Oppland og banket inn det ene målet etter det andre og vant til slutt 6-0.

**6** To fornøyde spisser, sjumålskårer Stig Vindenes (t.v.) og Oddbjørn Giske.





# Ny heisearm på Mannheller

I begynnelsen av juni skjedde et havari på Mannheller ferjekai i Sogn og Fjordane, heisearmen brøt sammen, sannsynligvis som følge av en påkjørsel fra ferja. I hvert fall resulterte det i at ferja ikke kom seg løs fra ferjekaibrua, som måtte løftes bort med kran. Nå fikk bru-/kaiseksjonen på Årø en særdeles travel uke, ny løftearm måtte produseres på rekordtid.

Søndag 24. juni var i midlertid både ny heisearm og ferjekaispesialister fra bru-/kaiseksjonen på plass på Mannheller, og kunne starte klargjøring for monteringsarbeidet. Med hjelp av den samme mobilkranen startet selve monteringen mandag kl. 0930 og alt var kommet på plass vel to timer senere. Og kl.1500 samme dag kunne ferja fra Fodnes igjen anløpe Mannheller.

– Siden alt forarbeidet var gjort på søndag, gjenstod kun selve monteringsarbeidet på mandag. Arbeidet gikk veldig greit og vi hadde ingen problemer underveis, forteller Terje Nordli ved bru-/kaiseksjonen. Sammen med Einar Strand og Asgeir Kvam utgjorde han trioen fra Møre og Romsdal som sammen med tre arbeidere fra Statens vegvesen Sogn og Fjordane,



Den ødelagte heisearma tas på land med en 400 tonn/meter mobilkran innleid fra Oslo.

utførte reparasjonsarbeidet på Mannheller ferjekai.

At reparasjonsarbeidet ble utført knirkefritt kan Audun T. Borlaug ved byggherreseksjonen i Sogn og Fjordane bekrefte. – Arbeidet ble raskt og godt utført. Og samarbeidet mellom arbeiderne fra Møre og Romsdal og våre fungerende utmerket.

(Reidun Øverland – foto: Asgeir Kvam)

## E 39 Blindheim–Breivika: Første rundkjøringar ferdig

Det er hektisk på Moa for å bli ferdig med dei to første rundkjøringane til ferien, 6. juli. Kantstein etter kantstein legges sirlig på plass etter at finsiktinga er ferdig. Ellers er det utført mykje arbeid med drenering, trekkerør, gatelys og forsterkningslag.

Byggegroppa for Moatunnelen blir stort sett ferdig uttatt til ferien. Entreprisen med fjellsprengning her er den einaste på anlegget no. Hovedvannledninger, varmeledninger og høyspentkabel er ferdig omlagt. Etter ferien begynner vi på støypearbeidet med dei siste 5 seksjonane av Moatunnelen.

Videre har bru-/kaiseksjonen begynt på den siste brua, Furutunbrua over E 39 på Blindheim. Blindheimsbrua, som er den største på anlegget, er ferdigstøyp. Elles er det arbeid med støyskjermar og tekniske bygg.

I Blindheimstunnelen er dreneringa ferdig og første støyp på



Ny heisearm er montert og ferjekaibrua løftes på plass igjen.



portal er unngjort. Konsulent har besiktiga påståtte sprengnings-skader, men vi er ikkje skuld i alle, trur vi.

No er det 65 arbeidarar på anlegget medrekna dei innleidde. Det aller meste foregår i regi av produksjonsavdelinga. Anleggsleiar Arne Leikanger og anleggs-laget hans har god kontroll slik at det meste er i rute.

(Kristen Leganger – foto: Reidun Øverland)



# Kvinner viser vei

Årets «Kvinner viser vei» var arrangert i Stavanger 14.–17. juni og hadde undertittelen «2001 – en kvinneodysse». Den som har vært på en reise, kommer gjerne hjem igjen klokere sies det. Og en odysse skal være en innholdsrik reise der den reisende skal oppleve personlig utvikling underveis. Og det var nettopp det vi håpet skulle skje med etatens utsendte også. Seks medlemmer og varamedlemmer i likestillingsutvalget deltok på årets «Kvinner viser vei», Else Karin Flisnes – Ålesund trafikkstasjon, Sylvi Sæter – utbyggingsavdelinga i Ålesund, Solveig Småsund, Marita Talset, Eli E. Austnes og Reidun Øverland alle fra vegkontoret.

Hovedtema for årets messe, som var den fjerde i rekken, var «å krysse grenser». Det finns som kjent mange grenser å krysse, fysiske grenser, psykiske grenser, kulturgrenser, landegrenser og ikke minst



egne grenser. Vi fikk møte mange dyktige og flotte kvinnelige foredragsholdere i en rekke interessante foredrag. Som spredte seg fra internett og livet i cyperspace, via miljøvern og genteknologi til Halldis Moren Vesaa's liv og diktning. I tillegg til foredrag og utstilling var det også mulig å delta på en rekke kulturelle innslag, underholdning og turer. Så spør det om vi virkelig klarte å krysse noen

grenser? Kanskje var det nettopp en grense som gjorde at vi ikke deltok på de mer kulturelle og sosiale programpostene? Noe å tenke på for de som skal delta på neste «Kvinner viser vei» i Fredrikstad om to år. Og litt klokere og med mange nye inntrykk satte vi kursen hjemover igjen – vi har vært på en odysse.

Bildet er hentet fra dueslippet på Stavanger torg.

(Reidun Øverland)

## Ny «Basen»

Oppbyggingen av den nye arbeidsbåten til bruk/kaiseksjonen er nå kommet et godt stykke på veg. Båten skal erstatte den gamle MS «Basen», og det er bestemt at nybåten også skal få navnet «Basen».

Nybåten blir en del større enn den gamle, og vil få langt bedre plass både på dekk og i verkstedet. Krankapasiteten vil også bli vesentlig øket



ved at nybåten vil få en kran med en netto løftekapasitet på 60 tonnmeter, i tillegg får den en mindre dekkskran akter.

Komforten for mannskapet vil også bli kraftig bedret, det er lagt stor vekt på innredningen både på lugarer og oppholdsrom. Det blir bl.a. badrom på hver lugar.

Stålarbeidet er nå stort sett ferdig, og det gjenstår innredningsarbeider og montering av kran. Blaaid verft i Måløy har kontrakten på byggingen, og utfører arbeidet på en meget profesjonell måte. I løpet av juli skal båten være ferdig, da har den fått riktig farge og er klar til bruk.

(Jan Kåre Haaheim – foto: Arne Hoem)

## Kursmapper



Rett før ferien kom de nye kursmapperne våre fra trykke-

riet. Mappene forteller, i flotte bilder og få ord, om etatens mangfold og særegenheter i Møre og Romsdal. De har samme design som heftet «Ferjekaier frå Møre og Romsdal 1920–2000» som ble laget for halvannet år siden. Har du behov for kursmapper kontakter du informasjonstjenesten på vegkontoret. (Reidun Øverland)



# Vegpensjonistane på tur



**Den 7. juni, på 96-årsdagen for unionsoppløysinga, reiv også 26 vegpensjonistar seg lause og sette kursen mot Spjelkavikområdet for å sjå på dei store omveltingane i vegnettet som der er på gang.**

**Tekst: Eivind Vollset**

Deltakarane frå nordsida av Romsdalsfjorden møttest ved ferjekaia i Molde og tok 9-ferja til Furneset. Der stod det eigen buss, med vegvesenpermitterte Terje Anundsen ved rattet. Han transporterte oss trygt vidare, først til Skorgeneset og fekk om bord nokre fleire, før det bar vidare over Ørskogfjellet og til anleggskontoret i Olsvika.



Vi vart tekne vel imot av prosjektleiar Oddbjørn Pladsen og staben hans. Dei diska opp med wiennerbrød og kaffe, medan vi fekk orienteringar og planar om arbeid og framdrift på parsellen Blindheim-Breivika. Omfanget og kompleksiteten av dei arbeida som er på gang imponerte alle som var med på turen. Dei store terrenginngrepa må gjennomførast samstundes som den sterke trafikken i Moaområdet må gå sin gang. Leidningane for vatn, kloakk, elektrisitet og telefon mv. må heile tida vere i funksjon. Alt dette set store krav til koordinering av planar og arbeidsutføring.

Etter orienteringa vart det så synfaring, stort sett med buss, gjennom heile området. Vi fekk dermed sjå ute i marka det vi hadde blitt orientert om inne, og fekk ytterlegare forståing og oversikt på dei store omveltingane som er i gang på vegsektoren i dette området. Det blir vanskeleg nok å kjenne seg igjen, om eit par år eller så.

Etter synfaringa vart vi, overras-

kande for dei fleste av oss, skyssa vidare vestover gjennom Ålesund, over Steinvågbrua og ut til Atlanterhavsparken i Ålesund Akvarium på Tueneset.

Her fekk vi sjå på mating av fisken, og vi fekk sjølve ein ypparleg lunsj før vi starta på heimvegen. Det vart berre ein kort stopp ved leiren i Olsvika, slik at vi fekk takke vertane og omvisarane våre, Pladsen og Leikanger.

På Vestnes ferjekai, på Furneset, leverte sjåfør Anundsen oss «ubeskadiget og i god stand», slik som det stod på dei gamle følgjebrevna.

På heimvegen over fjorden høyrdest det ut som alle var vel nøgde med turen, og gjerne ville fortelje om det til andre vegpensjonistar som enno ikkje har meldt seg inn i foreininga.

Eg vart freista til å nytte den gode formuleringa:

«Meld deg inn i skyttarlaget og treff venner.»



# Bransjekurs for ansatte i Statens vegvesen

I tiden 26.–30. mars 2001 ble det avholdt bransjekurs for ansatte i Statens vegvesen organisert i Norsk Arbeidsmandsforbund. Stedet var Sulitjelma Hotell A/S i Sulitjelma.



Tekst: Tore Andersen

Deltakerne kom fra: Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vestfold, Østfold og Møre og Romsdal. Fra Møre og Romsdal deltok Marie Skomsøy Røsand fra Frei vegstasjon og hovudtillitsmannsutvalget.

Kurset startet med en gjennomgang av håndbok for tillitsvalgte. Tirsdag tok personaldirektør Tore Auberg over kurset med personalpolitikk i Statens vegvesen, tema var fleksibel arbeidstid og kompetanseutvikling. Auberg tok for seg de personalpolitiske delområder som ledelsespolitikk, kompetansepolitikk, lønnspolitikk, mobilitetspolitikk, likestillingspolitikk, organisasjon og livspolitikk. Han var innom menneskesyn og ansvar for å nå mål og vise glede over andres prestasjoner.

I gjennomgang av omstillingsavtalen kom Auberg inn på de avtaler og lover som kommer til anvendelse i en omstillings- og effektiviseringsprosess. Hovedavtalen har stor betydning i prosess- og organisasjonsutviklingen, arbeidsmiljøloven i forbindelse med arbeidsmiljø, tjenestemannsloven når det gjelder fristilling og omstillingsprosess, og tjenestetvistloven i forhold til den enkelte tilsatte.

Omstillingsavtalen gir muligheter, ikke rettigheter!

Geir Berger, også fra Vegdirektoratet, tok for seg lønnspolitikk, hovedtariffavtalen i staten, justeringsforhandlinger og lokale forhandlinger. Det er ikke alltid like enkelt å føre forhandlinger når Vegdirektoratet skal forholde seg til 28/29 organisasjoner.

Onsdag åpnet Eilif Mathisen med gjennomgang av fase 3 i omstillingen og effektiviseringen. Prosessen blir til underveis. Hvilken organisering får vi? Hovedkontor – regionkontor – eller får vi lokal enhet. Fylkene skal ikke deles, og det skal ikke lages mange regioner.

Produksjonsdirektør Bjørn Selnes tar over arenaen etter Eilif Mathisen, og framtidig organisering av produksjon er tema. Organiseringen må utvikles slik at egen produksjon kan stå på egne bein uansett hvilke politiske beslutninger som tas. Sterke sider videreføres, og svake sider forbedres eller fjernes. Produksjonen skal være effektiv og konkurransedyktig i henhold til oppgavene innen 2003.

Vegdirektøren foreslår produksjonsdivisjon adskilt fra vegsjefene.

Etter produksjonsdirektørens innlegg ble det debatt om det som skjer sentralt og lokalt. Mange var bekymret for at Statens vegvesen i

Tore Andersen (t.v.), Marie Skomsøy Røsand, Karl Ekroll og Tor Inge Kleivenes var deltakerne fra Møre og Romsdal.

effektiviseringsprosessen selger mye av verdiene sine for å få ned kostnadene. Produksjonsdirektøren svarte kort og greit på dette, og mente vi nå ikke måtte selge mere.

Det ble også tid til besøk i Sulitjelma gruve. Turen gikk først til gruvemuseet, hvor guiden tok oss med på en reise gjennom over 100-årig gruve drift i Sulitjelma. Etter turen i museet reiste vi 1,5 km inn i fjellet. På det meste var det 880 km skinnegang i gruvene, eller tilsvarende Fauske-Oppdal. I gruvene var det en høydeforskjell på 1 200 m fra + 680 til ÷ 530, målt i forhold til Langvatnet i Sulitjelma. På det meste var det 1 700 ansatte på verket. I alt er det tatt ut ca. 26 millioner tonn råmalm fra gruvene i Sulitjelma.

Kurset ble avsluttet med en dag om tillitsvalgtes plikter og oppgaver, med rollespill i forhandlinger og konfliktløsning.





Returadresse:  
Statens vegvesen  
Møre og Romsdal  
Fylkeshuset  
6404 Molde



*God sommer!*