

Bibli.



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

veg og virke

Nr. 3 – 2001/29. årgang

VEGDIREKTORATET
16 JAN 2002
BIBLIOTEKET



Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad

Du blir vel med?

Når du sitter med denne utgaven av Veg og Virke i hånda, er det mindre enn 200 dager igjen til 14. juni og Kulturdagene 2002. Som sikkert de fleste har fått med seg arrangeres Kulturdagene på Vegmuseet i tidsrommet 14.-16. juni neste år. Da gjentas suksessen fra 1998 og du får sjansen til å treffe vegfolk fra hele landet til kulturelt og sosialt samvær. Vi håper selvsagt at flest mulig deltar aktivt under arrangementet, men det er også fullt mulig å være publikum. Målet vårt er at Møre og Romsdal stiller med langt flere enn sist.

Planleggingen av lokale aktiviteter er godt i gang og vi har snakket med flere som ønsker å delta. Av mulige innslag kan vi nevne; ett orkester som spiller Ole Wenge melodier, en toradertrio, «lygarhistorier», kabarettinnslag, svelesteking og andre smaksopplevelser fra fylket servert i et maritimt miljø, utstilling av maleri, treprodukt, vegåpningsgaver, t-skjorter med motiv fra vegbygging og postkort med brumotiv. Høres dette spennende ut, og ikke minst – har du andre ideer?

I desemberutgaven av Vegen og Vi finner du påmeldingsskjema og mye nyttig om arrangementet. Har du tips eller andre spørsmål om Kulturdagene retter du det til fylkeskontaktene Geirmund Nordal og Reidun Øverland. Eller tar kontakt med et av medlemmene i den nyoppnevnte kulturkomiteen, Elsa Ulvenes, Hilde Moltumyr, Ottar Brudeseth og Magne Nauste.

(Reidun Øverland)

Bare fantasien setter grenser



Om bildet forteller at vi bidrar til levedyktige lokalsamfunn eller om det er et utslag av å ha omtanke for medmennesker, ja si det. Kanskje det heller er visjonen ... vi er en kreativ etat, som har inspirert. Uansett, sirkelsaga fant vi langs en fjord på Sunnmøre og den skulle være rustet både for sommerregn og høststørmer skulle vi mene. (Reidun Øverland – foto: Leif Husby)



Setter standarden

I disse tider der bomstasjonene, i følge enkelte i hvert fall, dukker opp som paddehatter rundt om i fylket bringer vi dette bildet fra en av innfartsvegene til Beiing i Kina. Med fare for at arkitekter eller økonomer lar seg inspirere – ville vi tro at det ikke skulle være vanskelig å kreve inn store penger ved hjelp av disse konstruksjonene.

Kan du se for deg den framtidige bomstasjonen på Løkkemyra i Kristiansund, for ikke å snakke om rosemalte varianter på Eika eller i Skodje?

(Reidun Øverland – foto: Levor Legernes)



...Og vi som alltid har trodd at vegåpninger var mest for lokalbefolkning og vegbrukerne...

Det er Knut Enstad i Sunnmørsposten som

har tatt bildet under delåpninga av E 39 Blindheim-Breivika i november.

Vi gratulerer!

50 år

Torild Wirum, Molde
Tor Kåre Sæther, Frei
Torbjørn Egil M. Bolli, Lyngstad
Ingebrigt Heggset, Hjelset
Helge Kjell Brautaset, Ørsta
John Foss, Molde
John Røbekk, Molde
Kristen O. Leganger, Stordal
Terje Finsås, Molde
Kjell Alvestad, Ørsta
Berit Ingebrigtsen, Molde
Knut Ivar Nauste, Molde
Kjell Stenså, Skåla



3. januar 2002
15. februar 2002
16. februar 2002
23. februar 2002
5. mars 2002
8. mars 2002
1. april 2002
1. april 2002
8. april 2002
14. april 2002
18. mai 2002
7. juni 2002
27. juni 2002

60 år

Ola P. Dragset, Kristiansund
Palmar Orset, Molde
Johan Lønsethagen, Molde
Arvid Engkrog, Skodje
Johan Ulfnes, Frei
Finn Heggset, Surnadal
Per Johan Dyrli, Hjelset
Magne Einar Bøe, Bæverfjord
Magne J. Flemsæter, Molde
Per Arne Gjerde, Molde

3. januar 2002
9. januar 2002
18. februar 2002
12. mars 2002
12. mars 2002
22. mars 2002
25. mars 2002
2. april 2002
8. mai 2002
12. mai 2002



Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 3 - 2001 / 29. årgang

Utgitt av:

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

Redaksjonen:

Reidun Øverland – redaktør

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: Riksveg 665 Osmarka.
Foto: Reidun Øverland

Baksida: Riksveg 62 Istad.
Foto: Reidun Øverland

Layout: Wiggo Kanck, Reidun
Øverland, EKH trykk

Sats og trykk: EKH trykk, Molde
Opplag: 1900

Vegdirektoratets Bibliotek



Av innhaldet

Stordalsvegen	4
Nye lærlinger	5
Donna Diesel	6–7
Blindheim–Breivika	10
Vegopningar	11–14
Bedriftsidrettslaget	15
Pappa'n min	18–19

Samfunn i omstilling

Kjære alle saman

Vi lever i ei verd i stadig endring. Slik har det alltid vore.

Eg vil trekkje fram nokre minner frå min barndom for å kaste lys på dette, minner knyttta til samferdslesida og nokre små «revolusjonar».

Båten

Den første lokalbåten eg huskar var heilt tverr i baskotten. Båten var bygd rett etter siste verdskrig. Den var saman med fleire slike lokalbåtar laga med tverrhekk for å kunne nyttast til minelegging i ein krigssituasjon. At den drog med seg mykje sjø, gjekk sakte og rulla veldig, var underordna. Krigsfrykta var ein vesentleg faktor for utforminga av båten. Krigen kom meir på avstand, og den teknologiske utviklinga gav ein ny båt med tverrhekk, nemleg hurtigbåtane. For busetjinga langs kysten representerte dette ein heilt ny tidsæra og framvekst av stor næringsverksemd.

Toget

Nordlandsbana kom til Bodø i 1962. Med eitt blei det mykje lettare å reise til resten av landet. Lagidrettane blomstra opp. No var det mogleg å kome på ein enklare måte til turneringar i andre byar. Nord-Noreg blei ein del av fotball-Noreg, først i cupen og seinare også i serien. Bodø-Glimt blei kjent i heile Noreg.

Flyet

Tidlegare samferdselsminister Håkon Kyllingmark frå Svolvær har fått mykje av æra for småflyplassane. Med småflyplassane rykte verda nærare distrikta. Turen frå Bodø til Lofoten blei redusert frå minimum 5 timar til ca. 25 min. Det gjorde Lofoten til reisemål for store turistgrupper og førte til utvikling av Lofoten som eit stort reiselivsprodukt.

Situasjonen i dag

Når vi no i Noreg flyter over av oljepengar, er det mest nødvendig at vi søker omstilling. All historisk erfaring frå andre land viser at det er i slike tider det er størst behov for å tenkje nytt, og ikkje la kortsiktige, «enkle» løysingar få råde.

Det er i dagens situasjon, ikkje minst på samferdslesida, viktig å tenkje på framtidige løysingar. Det gjeld transportsida som må vere effektiv for å kunne tene næringslivet i morgon, og det gjeld ikkje minst effektive offentlege organisasjonsapparater.

Vi i Vegvesenet står no framfor omstilling som vedkjem både etaten og den enkelte. Den første personen som blir direkte råka, er vegsjefen.

Eg blir nok fristilt på nyåret. Eg må innstille meg på heilt nye arbeidsoppgåver. Andre vil i forskjellig grad få endra arbeidsoppgåver.

Utfordringane står i alle fall i kø på samferdslesida, og nokon må gjere jobben. Eg er positiv til endring og nye organisasjonsløysingar. Eg ser også svært lyst på å begynne med nye arbeidsoppgåver. Men eit lite atterhald må eg ta. Og atterhaldet er at vi må ikkje gløyme at fokus skal stå på desentraliserte løysingar. For også her viser all historisk erfaring at sentraliserte og byråkratiske løysingar gjev dårleg resultat.

God Jul og Godt Nytt År.
Helsing Karl



«Vegvesenpoet og Stordalspatriot» Anne Rita Klock fekk æra av å fyre av den første salva på Dyrkorntunnelen, under oppsyn av skytebas Magne Heggem. (Foto: Kåre Ingolf Karlson)

Dyrkorn-Viset godt i gang

Andre byggesteg med rassikring av riksveg 650 Stordalsvegen er no i full gang. Drifta er i eigenregi som på E 39 Blindheim-Breivika og kostnadsoverslaget er på 95 mill. 2002-kroner.

Tekst: Kristen Leganger

Utbyggingsavdelinga med prosjektleiar og produksjonsavdelinga med produksjonsleiar styrer planar og arbeid frå sine kontor i Olsvika. Vi ser store fordelar med ei slik organisering då både myndigheit og produksjon kjenner kvarandre frå eit særst godt samarbeid på det store E 39 anlegget i Ålesund.

Midt i sommarferien sette vi spaden i jorda. Både lauvskog og granfelt vart effektivt fjerna av Skog-eigarforeninga Nord. Men vi vart litt overraska då skogen kom vekk. Det var brattare enn vi trudde og steinurene vart større. Planane er justerte litt inn og ut då vi har fleire vanskelege parti med tørrmurar og heil/halvbru i betong.

Pr. dato er det innleidd 6 maskinar/dumparar og 1 borerigg som alle arbeider på 800 meter veg i dagen vest for den nye Dyrkorntunnelen (1 520 meter, T-8,5). Tunnelproduksjon starta drivinga av Dyrkorntunnelen første veka i desember. Deira avtale inneheld driving og sikring. Første tunnelsalve 27. november vart bl.a. markert med overlevering av den andre støvelen til vegsjef Karl Melby frå ordførar og pådrivar i Stordal kommune, Olav Bratland. Første støvelen fekk vegsjefen ved opning av 1. byggesteg, med lovnad om den andre da 2. byggesteg var i hamn. Så no slepp vegsjefen å gå med ein støvel og ein sko kvar gang han er i Stordal.

På produksjon har nyttilsett anleggsleiar Tor Inge Unhjem og tunnelveteranen Erling Pilskog den daglige



Ordførar Olav Bratland overrekte vegsjef Karl Melby den etterlengta støvelen. (Foto: Kåre Ingolf Karlson)

På produksjon har nyttilsett anleggsleiar Tor Inge Unhjem (t.v.) og tunnelveteranen Erling Pilskog den daglige leiinga.



leiinga. Erling Pilskog har tidlegare teikna motiv på fleire tunnel t-skjorter (Rotsethorn, Stordal, Øksedal og Svinvik). Han har nok spissa blyanten allereie når det gjeld Dyrkorntunnelen. På utbyggingsida er forøvrig Kåre Ingolf Karlson tilsett som byggeleiar.

Eit landemerke i Dyrkornstranda er no vekk. «Kokarsteinen» måtte sprengast, men vi skal legge opp steinar på ny rasteplass som symboliserar «Kokarsteinen» med hellaren der anleggsarbeidarane kokte og åt maten sin i dei harde 30-åra når denne vegen vart bygd. (Opna 1937).

Våre planar går ut på opning i juni 2003. Men først skal vi bygge om lag 1 km riksveg i dagen, 1 520 meter tunnel og 300 meter ny kommunal/privat veg langs den vakre Storfjorden der over 100 turistbåtar kvar sommar går inn til Geiranger.

– Midt i blinken!

Uttalelsen kom fra de nye lærlingene på bru-/kaiseksjonen Jørn Are Øye, Hans Christian Bjerkeset Eidseter og Jin Erik Heggdal, da de hadde sin første arbeidsdag i Statens vegvesen i slutten av august.

Tekst og foto: Reidun Øverland



Det som var midt i blinken for de tre 16-åringene var den nye TAF-lærlingeordningen (tekniske- og almenne fag). Det vil si at de i de neste fire årene skal kombinere skolegang og praktisk opplæring, og tekniske og almenne fag. Ordningen gir lærlingene en unik mulighet for å ta fagprøve, samtidig som de får studiekompetanse og dermed mulighet for videre studier på for eksempel ingeniørhøgskoler og andre realfag-relaterte studier. At de i tillegg får betalt under deler av utdanningen og nærmest er sikret jobbtilbud etter endt skolegang bør også være et pluss.

For Hans Christian, Jin Erik og Jørn Are vil det praksis si at de går på skole og arbeider annen hver uke. De tre første årene skal forholdet skole/arbeid være 2/3. Siste året skal være motsatt – altså mest arbeid. Opplæringen er ganske krevende og forutsetter godt motivert elever. Det er også satt karakterkrav, «meget» eller 4, både i naturfag og matematikk. Dette for at elvene skal ha grunnlaget som må til for å klare seg igjennom utdanninga.

– Det er første gang Statens vegvesen er med på et slikt opplæringstilbud, som er i samarbeid med EBA (Entreprenørforeningen –

Bygg og Anlegg) og Romsdal vidaregåande skule i Molde. Vi har i år skrevet kontrakt med tre av totalt 13 TAF-læringer i betongfaget i Møre og Romsdal, sier fungerende produksjonsleder Richard Lunheim. Han forteller videre at det i etaten vår har vært jobbet med denne løsningen halvannet år, med seksjonsleder Berit Brendskag Lied på produksjonsavdelingen som den store drivkraften.

Richard Lunheim håper at det nye opplæringstilbudet også fører til bedre rekruttering i faget. – Vi trenger både flere fagarbeidere og ingeniører, og jeg tror at denne ordningen gjør bransjen mer attraktiv blant ungdommen. Samtidig må vi som bedrift også ta vare på lærlingene, sørge for at de får kvalitet på utdanningen og at de trives hos oss, slik at de ønsker å fortsette etter endt utdanning.

Lærlingene har fått hver sine faddere og de som er satt til denne oppgaven er av våre mest rutinerte og erfarne fagarbeidere/formenn. Lærlingene har allerede vært på flere anlegg rundt om i fylket. Jørn Are Øye har sammen med Øyvind Myren og resten av arbeidslaget vært i Sunndal, på Edøy ferjekai og bygger nå ny bru ved Dale i Dalsfjorden. Hans Christian Bjerkeset Eidseter er for tiden sammen

Anlegget E39 Blindheim–Breivika gir en smakebit på hva som venter de neste fire årene. Jin Erik Heggdal (t.v.), Jørn Are Øye, Hans Christian Bjerkeset Eidseter, Tor Inge Vestre og Richard Lunheim foran Moatunnelen.

med sin fadder Steinar Brevik i Molde og utfører arbeid med trekai for Molde Havnevesen. De kommer fra arbeid ved Folkestad ferjekai i Volda. Jin Erik Heggdal er ved anlegget E 39 Blindheim–Breivika sammen med Tor Inge Vestre og resten av arbeidslaget.

Her forleden, på den aller første skikkelige vinterdagen, traff vi på Jørn Are på ferja over Moldefjorden. Han hadde akkurat lagt en skoleuke bak seg, og var på veg til nok en arbeidsøkt i Dalsfjorden. Jørn Are kunne fortelle at den nye lærlingeordningen svarer til forventningene hans og at han trives godt sammen med resten av arbeidsgjengen ute på anlegg. Vi har ikke snakket med de to andre lærlingene, men fadderne deres mener det så langt har gått greit og at de trives.

Vi ønsker de unge lærlingene våre lykke til i arbeidet videre og håper at en høststorm eller iskald vinterdag ikke skremmer dem bort fra en framtid i anleggsbransjen – vi trenger dere.

Økt utenlandsk tungtrafikk

– økt ulykkesrisiko?

Norge har de siste årene opplevd en stadig økende trafikk av utenlandsk langtransport og tungbiler på vårt langstrakte vegnett. Den siste offisielle statistikken viser en økning over norske grensestasjoner på over 100 000 kjøretøy de siste årene. **Medieoppslag, og egne opplevelser for noen av oss i vinterhalvåret, forteller at mange av kjøretøyene ikke er rustet til eller sjåførene er forberedt på å kjøre på norske vinterveger. Her ligger hovedårsaken til trafikkork, og dessverre trafikkulykker med personskade.**

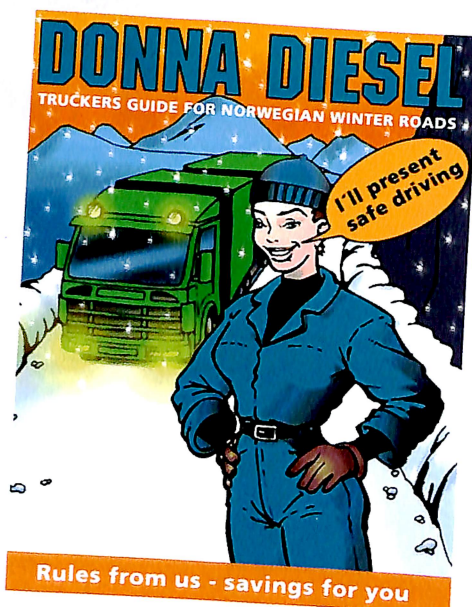
Tekst og foto: Wiggo Kanck

Noen hevder at standarden på norske vinterveger er en god forklaring på de mange mindre og større alvorlige episodene vi har opplevd så langt i høst. Flere mener også dette er del av forklaringa til avisoppslag om livredde medtrafikkanter og tilbakemeldinger om engstelige utenlandske sjåførere. Vi skal ikke være blind og døv for kritikken, som med jevne mellom retter seg mot vårt vedlikehold og standard på norske vinterveger.

Informasjonskampanjen «Utenlandske tungbiler på norske vinterveger» er inne i sitt andre år. Dekk, kjettinger, riktig rutevalg, laste riktig og ikke minst norske kjøre- og hviletidsbestemmelser er innholdet i informasjonskampanjen som skal løpe ut 2003.

Det er for øvrig første gang at norske vegmyndigheter kjører en trafikksikkerhetskampanje direkte mot en utenlandsk målgruppe.

Kampanjen er bygd opp omkring merkevaren «Donna Diesel». Selv om «hun» ikke blir like fremtredende i fortsettelsen, vil «hun» fortsatt være en viktig bærebjelke i vår videre innsats. Gjennom den fem språklige web'n, norsk, engelsk, tysk, polsk og russisk på Internett (www.vegvesen.no/donnadiesel), gjennom godt skriftelig informasjonsmateriell, møter med målgruppen gjennom et samarbeid med Norges Lastebileierforbund (NLF) og det internasjonale lastebileierforbundet (IRU) har vi spredd informasjon om hva som må til for at målgruppen skal lykkes med oppdraget i Norge.



Informasjonsinnsatsen har til nå vært rettet direkte mot sjåføren. Vi ser nå at det er tid for å dreie innsatsen mot nettopp bileieren, transportselskap og oppdragsgiverne.

Vi visste da vi startet kampanjen at ikke alle, sjåførere, bileiere og utenlandske og norske oppdragsgivere har tenkt over eller har tilstrekkelig kunnskap om hvor vanskelig framkommeligheten kan være i Norge om vinteren. Mange er heller ikke kjent med norske lover, regler og forskrifter og hvilke forbud som gjelder omkring transport og bruk av tunge kjøretøy. Her finner vi forklaringen på at utenlandsk tungtrafikk ikke bare skaper frykt, men er direkte involvert i alvorlige ulykker og langvarige vegstengninger. Utryggheten forklarer også hvorfor fortvilte sjåførere ringer hjem til arbeidsgiver og forteller om store problemer på norske vinterveger. Den samme utryggheten forklarer også hvorfor mange ikke er villig til et nytt «farefullt» oppdrag i Norge

Norge har et svært sammensatt vegnett med store kvalitetsforskjeller. Fergetransport og bompengerveger utgjør en viktig del av strekinga på mange vegruter. Dette koster! At utenlandske sjåførere med dårlig geografikunnskap og dårlig råd velger andre, og mange ganger lengre og vanskeligere ruter på veg fram til bestemmelsesstedet, opplever vi hver vinter. Når så gale rutevalg blir gjort, og bilen i tillegg har dårlig dekkutrusting og heller ikke utstyrt med kjettinger, oppstår episodene med lange vegstengninger og i noen tilfeller med

Det ble mange «sjåfør-
treff» på turene
til Baltikum.



store materielle skader. I de verste tilfellene også med personskader.

Jeg mener vi må kunne forvente at norske oppdragsgivere vet hva som kreves av sjåføren og kjøretøyet vinterstid her til lands. Norske bedrifter leverer kvalitetprodukt. Men hvilken kvalitet har transportmidlene som mange ganger brukes når råstoff og halvfabrikata leveres og når ferdigproduktene ruller ut? Jeg oppmoder norske oppdragsgivere om å være med å ta et medansvar for at kjøretøyene de benytter er utstyrt for norske vinterforhold. Samtidig er vi med på å ta ansvar for at sjåføren er utstyrt økonomisk om uhellet skulle være ute. Et slikt bidrag kan være viktig i en felles trafikksikkerhetsinnsats. Min oppfordring til norske oppdragsgivere er; ta medansvar for trafikksikkerheten gjennom å kvalitetssikre transportmidlene som benyttes.

Vi ønsker selvsagt at målgruppen skal lykkes med sitt oppdrag her til lands. Vi ønsker de også velkommen tilbake. Nettopp det har vi gjennom de virkemidlene og innsatsen som er lagt med, så langt, tatt høyde for. Etter mellom annet to 14 dagers turer i Baltikum, Polen, Tyskland, Sverige og Danmark og mange møter med sjåførene i år, vet vi at de kjenner kampanjen, innholdet og hva som kreves. Sjåførene forteller om mangel på penger, månedslange opphold bak rattet og i bilen, og om liten eller ingen forståelse fra bileier for hva som kreves av utstyr på norske vegger. Sjåførene har heller ikke økonomi til å kjøpe kjettinger eller nye dekk når det kreves. For å komme

ut av vanskelige situasjoner når spørsmålene stilles, er det kanskje ikke så rart og at de merkeligste bortforklaringer blir servert. Ingen kan eller skal akseptere at sjåførene «tvinges» til å stjele av kjettinger, for å sikre seg selv og lasten og for å være sikker på å nå bestemmelsesstedet.

Vi har tilfeller fra Svinesund, den største grensestasjonen mellom Sverige og Norge, hvor sjåføren har blitt nektet å kjøre videre fordi bilen ikke var skodd for norsk vinter. Det som har skjedd i flere tilfeller, er at sjåføren ringer til oppdragsgiver og får utstedt nye lastepapir som viser adresse Oslo. Slik har de kunne fortsette, ikke bare til Oslo, med på en farefull ferd på ukjente vegger, dårlig skodd, uten kjettinger og penger til å komme seg ut av ei alvorlig knipe.

Hvem har eller bør være med å ta et ansvar? Sjåføren, transportselskapet eller oppdragsgiver? Eller norske myndigheter?

Etter å servert et hyggelig budskap, men uten å ha fått gjennomslag for det hos sjåførens foresatte, ser vi det nødvendig å heve pekefingeren og rette innsatsen direkte mot bileier, transportselskap og oppdragsgiver. I tillegg til å oppfordre norske oppdragsgivere om å være med og ta et medansvar for å kvalitetssikre transportmidlene, vil møter direkte med bileierne og transportselskap i vedkommende land være nødvendig tiltak for å gi disse innblikk i den norske vinteren og norske vinterveger. og helst før vi opplever en alvorlig ulykke med et utenlandsk vogntog involvert.

Feiret fast dekke i Mjosundet



Fredag 28. september ble det feiret at fylkesvegen gjennom Mjosundet helt frem til Arasvik er opprustet og fått fast dekke. Etter en lang bilkortesje med veterankjøretøy ble det som seg hør og bør taler av både ordfører og vegsjef.

Bildet viser vegsjef Karl Melby i det gaven hans til folket i Mjosundet ble avduket. Han hadde nemlig med seg en tvillingbarnevogn. Han lovet at den som først fikk tvillinger 9 måneder etter vegfesten skulle få



den. På denne måten var Vegvesenet med på å forbedre kommunikasjonsårene og samtidig styrke befolkningsgrunnlaget i bygda. Ansvar for at dette gikk i orden la han på ordførerens skuldre som straks takket for gaven, men presiserte at han var for gammel til «den slags», men han kunne være med å dytte!! Det andre bildet viser Odd Nasvik (t.v.) og Kjell Ramstad som demonstrerte «bråstoppen» og sikkerhetsutstyr.

(Arnfinn Løvik)

Betre bereevne med Dustex?

Tradisjonelt har Vegvesenet brukt kalsiumklorid til støvbinding på grusvegane. Kring 1990 oppfordra Vegdirektoratet oss om å ta del i eit forsøk med å nytte Dustex til støvbinding. Dustex er eit avfallsstoff frå treforedlingsindustrien og er svært miljøvennleg. For å demonstrere dette drakk leverandøren (etter oppfordring frå oss) ein kopp av produktet.

Ettersom det går jernbane til Åndalsnes var det naturleg at Dustexen kom hit og vart spreidd på grusvegnettet i Rauma og Vestnes kommunar. Stort sett var erfaringane med bruk av Dustex gode slik at vi fortsette med å bruke det til støvbinding. Etter nokre år fekk vi inntrykk av at teleløysingsproblema vart mindre på dei vegane som var tilsett Dustex.

Våren 2001 kom ein rapport frå Canada der Dustex hadde vorte nytta med godt resultat til å stabilisere telefarleg masse kring røyrleidningar. Vegdirektoratet oppfordra oss om å ta del i eit prosjekt for å finne ut kva innverknad Dustex har på bereevna og om stoffet



kan/bør brukast som berelag. I sommar er Dustex brukt som berelag på ei 1,3 km lang strekning i Grøvdalen i Rauma kommune. Vi skal følgje opp strekninga og vonar å kunne dokumentere at bereevna/teleløysingsproblema vert betra. I så fall bør vi gå over til å nytte Dustex til støvdemping i heile fylket. (Ivar Hol – foto: Per Georg Brandli)



Fornøgde innbyggjarar

I haust vart parsellen Hallset-brua-Todalsøra på rikseveg 671 i Surnadal kommune forsterka, breiddeutvida og dekkelagt. Parsellen er 1 057 meter lang og er ein del av Grusvegpakka. Kostnadene ser ut til å bli 1,7 mill. kroner, noko som er 0,3 mill. under overslaget.

Og som vi ser i dette brevet var innbyggjarane på Todalsøra godt fornøgde.

Til Vegsjefen i Møre og Romsdal
Statens Vegvesen
Fylkeshuset
6401 Molde

Todalen, 2. november 2001

Ang. opprusting av rikseveg 651 – Halset bru – Todalsøra

I går kveld kom tilfeldig en gjeng naboer på Todalsøra sammen for å nesten bare å sjøskryte til hverandre om hvor fin veg vi hadde fått. Det var nesten som julekvelden alt var kommet. Det utviklet seg i allefall som en liten "hosstakkfest" til vegvesenet for den fine vegen med asfalt og alle gode ting

De eldste i gjengen fortalte at forrige store "veganlegg" på denne strekningen var i 1934, med litt utvidelser etter krigen når bussene og lastebilene begynte å gå. Siden har vi sett bare veiskrapa og brovribben.

Vi vil derfor få gi uttrykk for en ærlig og oppriktig taknemlighet for opprustinga av vegen og ikke minst asfalten da. Den har for oss innbyggjerne her vært som en uoppnåelig drøm. Vi har følt med og diskutert med vegarbeiderne hver dag, så vi vil også nytte anledningen til å takke vegvesenets- og de private entreprenørenes folk for innsatsen som er gjort for å få vegen som den nå er blitt

LUSEN TAKK !!

Med hilsen fra
Bebarn og bilstene på Todalsøra

Terje Nordvik Anders Halset

Terje Nordvik

Anders Halset

Kopi: Leif Husby
Gunnar Flemmen



Foto: Gunnar Flemmen

Trafikktryggingsprisen 2001

På fylkestingssamlinga i Geiranger i oktober fekk Øyvind Vebenstad ved Ålesund politistasjon og Svein Røsberg i Molde Fotballklubb tildelt Trafikktryggingsprisen for 2001 i Møre og Romsdal. Det er fylkestrafikktryggingsutvalet i Møre og Romsdal (FTU) som delar ut prisen.

Svein Røsberg har sidan 1990 vore drivkrafta og bærebjelken i eit breitt samarbeid for trafikktrygging i Molde Fotballklubb. Spesielt har han hatt ansvaret for – og gjennomført ca. 150 trafikktryggingskurs for «ballhentarar», leiarar og føresette før alle heimekampane til Molde Fotballklubb.

Øyvind Vebenstad har bl.a. i mange år arbeidd med førebyggjande tiltak mot rus, vald og trafikkfarlig åtfærd blant ungdommane. I arbeidet med ungdomskam-



panjen 18/40 og bildespillet «Kjære søster» dei fire siste åra, har han motivert ungdommen til å ta ansvaret for sin eigen situasjon og han har vore spesielt flink til få ungdommane i tale ved å nytte utradisjonelle metodar.

På bilete ser vi leiar i FTU Svein A. Roseth (t.v.), Øyvind Vebenstad, Svein Røsberg og fylkesordførar Ole E. Øverland.

(Reidun Øverland – foto: Magne Flemsæter)

Glade barn i Torvika

Også i Torvika i Rauma kommune er det stor glede for fast dekke. Engasjerte skolebarn har sendt oss dette fine brevet som taler sitt tydelige språk. Vi fikk også mange flotte tegninger, som denne vi ser her.

Til Vegsjefen!!!!
Takk for at vi fikk asfalt til klungnes på Torvika. Vi er veldig glade for det. Vi er det mykje asfalte og sykle og vi kan bruke rullestoljer og sparkesykler.
TAKK FOR
LST.





Sentrale aktører under delåpninga av E 39 Blindheim-Breivika, prosjektleder Oddbjørn Pladsen (t.v.), ordfører i Ålesund Arve Tonning, utbyggingsjef Petter Hildre og anleggsleder Arne Leikanger. (Foto: Knut Enstad, Sunnmørsposten)

E 39 BLINDHEIM-BREIVIKA:

Delåpnet i november

Det er om lag 2 år siden vi begynte på anlegget E 39 Blindheim-Breivika i Ålesund. Et komplisert arbeid med flere forskjellige element: Miljøtunnel, fjelltunnel, rundkjøringer, div. bruer, støyskjerming og vegbygging i et område med stor trafikk og mye bebyggelse/næringsvirksomhet. Alt skal være ferdig i oktober 2002, og det ser ut til å gå bra.

Tekst: Kristen Leganger

Mye er gjort og vi ser nå resultatet av godt utført arbeid. 9. november 2001 stod ordføreren i Ålesund, Arve Tonning, for delåpning av ca. 2 km veg i dagen som inkluderer 5 rundkjøringer, 1 bru og 2 gang-/sykkelvegbruer. Her er alt ferdig slik at vi slipper å stenge for å pusse opp til våren.

Produksjonsavdelinga i Møre og Romsdal driver anlegget i egenregi med flere entrepriser og innleie av maskiner, og vi er hovedbedrift med samordningsansvar. Til nå har vi hatt to mindre skader med fra-



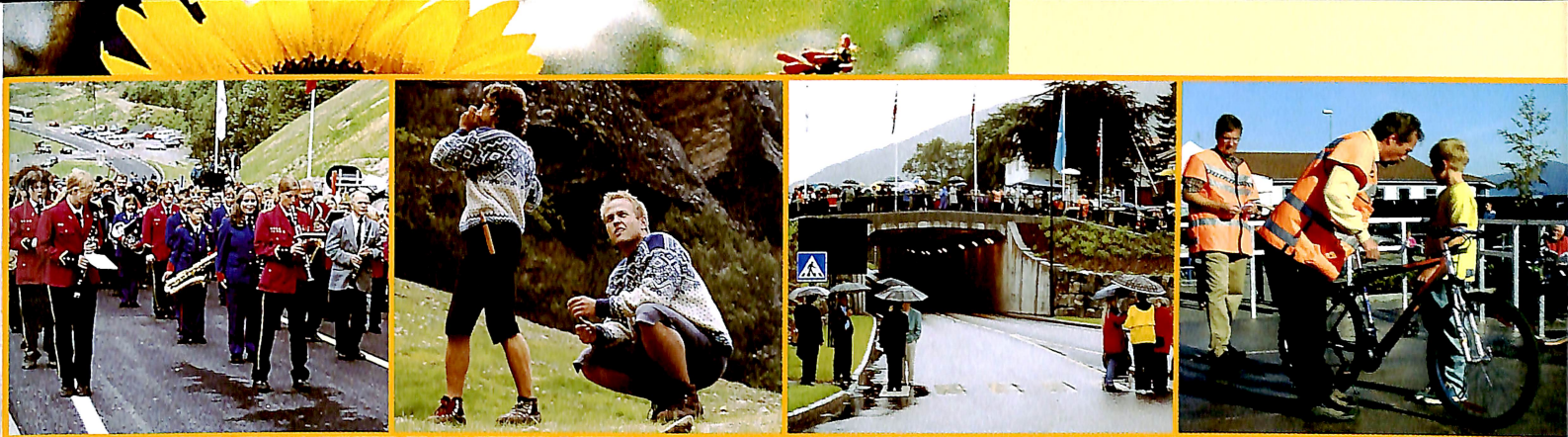
vær. Det er utført ca. 250 000 timeverk og på det meste var det 100 personer i arbeid. Nå er det ca. 60 inkludert alle private.

Utenom det som ble tatt i bruk 9. november i år, er det gjort mye: Blindheimsbrua er ferdig, fjell- og miljøtunnel er ferdige t.o.m. bærelag og alle veger ute er grovplanert med drenering og div. elektrisk opplegg som gatelys/trekkerør. Framover vil det meste foregå på Blindheim i sør og i Breivika i nord. Utbyggingsavdelinga har elektroanbudet og tunnelene skal installeres med vifter, lys og div. styringer i tekniske bygg. Sogn og

Asgeir Strømmen (t.v.), Per Egil Flaten, Arne Leikanger (foran), Hans Petter Erstad, Kjell Martin Overå, Arnfinn Hanestadhaugen, Ivar Innvik, Tommy Grønseth, Hilmar Stein og Kristen Leganger på Nedregårdsbrua som også ble tatt i bruk 9. november.

Fjordane og Tunnelproduksjon skal i vinter gjøre seg ferdige med henholdsvis portaler og vann/frost sikring i Blindheimstunnelen.

Alt dette koster og det er beregnet å bruke 330 mill. kroner. Utbyggingsavdelinga følger godt med og i fellesskap skal vi vise at Statens vegvesen fortsatt kan bygge billig og bra til rett tid.



Vegfest i «bygd og by»

I løpet av noen hektiske sensommeruker var det tre større markeringer i Vegvesenets og de respektive kommuners regi. Innbyggere og andre skuelystne møtte opp i hopetall for å delta på feiringa.

Det hele startet med en gedigen folkefest for ny tunnel på riksveg 671 i Todalen 10. august. Mindre festivas var det så visst ikke da sunnmøringene trommet sammen til fest for «nytt» sentrum i Hareid 31. august. Det siste av de store arrangementene var «glad-dagen» i Eide sentrum 22. september. Her var det spesielt fokus på trafikksikkerhet.



«Eventyrlig» åpning av Svinviktunnelen

Fredag 10. august var det duket for tunnelfest i Todalen. Den 1 100 meter lange Svinviktunnelen på riksveg 671 Svinvika–Markussteinen i Surnadal kommune var klar til bruk. Og hva var mer naturlig enn at bygdas kjente profiler Vangsgutane og Larris hadde en sentral rolle denne dagen.

Tekst: Reidun Øverland
Foto: Solveig Eik

Med Svinviktunnelen er nok en flaskehals og et rasfarlig parti på riksveg 671 fjerna. Sammen med parsellen Åsbøen–Haugen som stod ferdig i januar 1999, er de dårligste partiene på vegen til Todalen utbedret. Til sammen er det bygd 5,9 km ny veg de tre siste årene. Dette gjør framkommeligheten betydelig bedre, ikke minst for tungtrafikken til og fra bygda.

I veganlegget inngår også Halsetbrua over elva Toåa som ble tatt i bruk i fjor.

Arbeidet med Svinviktunnelen

tok til i september 2000, og etter ca. fire måneder med tunneldriving, var det klart for gjennomslag 25. januar 2001. Tunneldrivinga har foregått fra en stuff, og det var entreprenørfirmaet Selmer Skanska AS som stod for arbeidet. Tunnelen har havarilomme, nødtelefoner for hver 500 meter og brannslukningsapparat for hver 250 meter. Det er innlagt kabel for NRK P1 og nødsamband, samt lys og ventilasjon. Tunnelen har også gjennomgående betongrekkverk og vannsikring.

Regner en med Halsetbrua og Åsbøen–Haugen, er de totale anleggskostnadene for Todalsvegen 88 mill. kroner.



1 Vangsgutane Steinar (Erik Husby) t.v. og Kåre (Brynjar Ansnes Moe) og Larris (Kristen Bruset) i midten, gjennomførte et flott og velregissert innslag da de åpnet Svinviktunnelen.

2 Todalskoret framførte både tunnelsang og Todalsssongen, og satte dermed preg på feiringa.

3 I nye spesiallaga t-skjorter, ført i pennen av etatens «tunnelkunstner» Erling Piiskog, deltok skolebarna i Todalen med både sang og blomsteroverrekkelser.

4 5 Både bygdas yngre garde og vegfolk, Jon Magne Frisvoll (t.v.) og Arnfinn Løvik, var godt fornøyd både med tunnelen og tunnelkaken.

«Nytt» og flott Hareid sentrum

Fredag 31. august kunne Hareid kommune, næringsdrivende i Hareid sentrum og Statens vegvesen ønske velkommen til storstilt feiring av «nytt» Hareid sentrum. Avduking av skulptur laget av kunstneren Roger Wagland og svømmekonkurranse var to av høydepunktene.

Tekst: Reidun Øverland

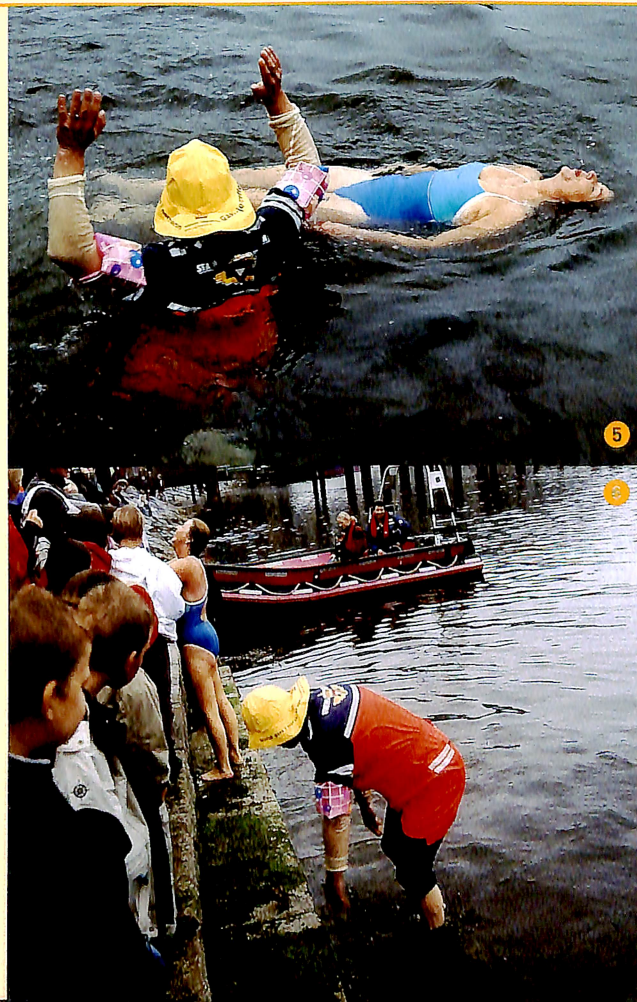
Foto: Wiggo Kanck og Ola Arne Berg

Utbedring av ferjekaiene på begge sider av fjorden, to nye, moderne ferjer, bygging av oppstillingsplasser for ferjetrafikken, etablering av ny trafikkterminal og ikke minst ny veg gjennom sentrum, har gjort sitt for å tilrettelegge til den positive utviklinga i Hareid sentrum.

Byggearbeidet på ny veg gjennom sentrum startet opp i oktober

1999 med bl.a. opparbeiding av omkjøringsveg og utgraving av byggegropa for miljøtunnelen. Ny rundkjøring ble tatt i bruk før de nye ferjene var på plass ved årsskiftet 1999/2000. Miljøtunnelen var ferdig støpt i oktober 2000, mens ny riksveg 61 gjennom tunnelen ble åpnet for trafikk 3. november 2000.

Prosjektet er gjennomført innenfor kostnadsrammen på 31 mill. 1999-kroner.



1 Ungdommer fra Hareid stod for avdukinga av utsmykningen i rundkjøringa.

2 Rallarkoret utgjorde andre deler av markeringa.

3 4 Hundrevis av tilskuere trosset regn og ruksevær for å delta i feiringa av «nytt» sentrum i Hareid. Der vanket det både underholdning og matservering.

5 6 En sporty vegsjef og en minst like sporty ordfører stilt opp til konkurranse i det våte element. Ordføreren, Gunn Berit Gjerde, vant for øvrig med solid margin.



Myke trafikanters dag

Lørdag 22. september var spesielt de myke trafikanters dag da Eide kommune og Statens vegvesen inviterte til en riktig «glad-dag» i Eide sentrum. I nært samarbeid med lokale bedrifter, næringslivet i kommunen og politiet ble det satt fokus på det å være gode trafikanter.

Tekst: Reidun Øverland
Foto: Per Tormod Nilsen

De bortimot 1 000 menneskene som hadde samlet seg i Eide sentrum denne dagen, koste seg i det fine høstværet og deltok på de mange aktivitetene. Konkurranser, demonstrasjoner, gratis matservring og mye sang og musikk laget rammen rundt trafikksikkerhetsdagen. Statens vegvesen demonstrerte forskjellig sikkerhetsutstyr, og ga gode råd og tips om trafikksikkerhet. Hos politiet fikk publikum bl.a. «møte» lasermåleren. Under sykkel- og marsjkonkurransen, som gikk langs deler av det nye gang- og sykkelvegnettet, svarte deltakerne på enkle spørsmål og var med i trekningen av sykler, hjelm og joggesko.

Trafikksikkerhet var altså bakgrunnen for arrangementet, og da tenker vi også på den store gang- og sykkelvegutbygginga i kommunen. Noen av strekningene står ferdig, mens andre er godt i gang. Et av dagens store høydepunkt var derfor åpninga av de nye gang- og sykkelvegene og markeringa av byggestart for nye strekninger. Innbyggerne i Eide kommune er nå i ferd med å få et gjennomgående gang- og sykkelvegnett.

Denne utbyggingen er blitt mulig gjennom et spleiselag mellom kommune, Vegvesenet, privatpersoner og lokalt næringsliv. Ikke minst har enkeltpersoners pågangsmot og ukuelige vilje i arbeidet for barns trafikksikkerhet vært viktig i resultatet vi nå ser.



1 Tilsatte i Eide kommune framførte et selvlaget eventyr, til stor begeistring for de frammøtte.

2 Under ferdighetsprøven på sykkel var det best å holde tunga beint i munnen.

3 Publikum fikk også anledning til å prøve en bråstopp i 10 km fart.

4 Leder i FTU Svein Roseth og Ann Eva Sollie fra Molde trafikkstasjon presenterte bl.a. 18/40-aksjonen.

Historisk tilbakeblikk



Anders Moen under eit skirenn på Skaret på 70-talet. (Foto: Trygve Vestad)



I 1997 runda bedriftsidrettslaget 50 år og det vart sjølvsgagt feira. Her ser vi Johan Sudmann (t.v.), Rudolf Ølander, Martinus Bergsli, Odd Harnes og André Moltubakk. (Foto: Anne Trine Hoel)



Glade fotballjenter i sigersrus etter sigeren i vegcupen i 1997. Unni Vassgård (t.v.), Anne Trine Hoel, Inger Lise Stokkeland, Hilde Moltumyr, Sonja Moltumyr, Anni Kari Pedersen, Siv Strømsnes, Ruth Myklebust og May Britt Eidseter. (Foto: Wiggo Kanck)

Dette er eit kort forsøk på å gi eit innsyn i bedriftsidrettslagets historie. Med litt god vilje kan vi seie at bedriftsidrettslaget vart stifta i 1947. Det vi veit er i alle fall at denne vinteren stilte to mann opp for Statens vegvesen i bedriftslangrenn og tok «4. og 9. plass med bravour».

Tekst: Johan Sudmann

Det er klart at på denne tida kunne ikkje vi ha hatt eit stort bedriftsidrettslag. Såleis var det for eksempel i 1946 18 tilsette på vegkontoret og 20, alle heilt sikkert menn, på «redskapssentralen». Men dette var òg under den store gjenoppbygginga etter 2. verdenskrig, og idrett var nok ikkje det som vart høgast prioritert når midlar skulle fordelast. I bedriftsidrettskretsens historie står det om kampen for å skaffe fotballar og kamptrøyer, og ei triumferande melding om at kretsen hadde lykkast i å få tak i 40 par turnsko som vart fordelt på laga etter loddtrekning. I den same årsmeldinga blir det klaga over at fotballkampar blir spelt med beksaumsko.

Namn frå resultatlistene i denne tida er T. L. Wiborg, S. Skjølberg, L. Hattrem, M. Bergsli, J. Hanekamhaug og Eivind Vollset. Sistnemnde kan i alle fall skryte av ein 5. plass i 1955. (Det står ingen ting om kor mange som var med.)

Ikkje uventa er det ski som synest å ha vore den store, og truleg den einaste idretten fram mot 1967, då bedriftsidrettslaget vart formelt stifta med styre. Vi fekk snart nedsett grupper for volleyball (1968), skyting (1970) og fotball (1970). Ein svært viktig person i denne nye fasen var Odd Harnes. I tillegg til å vere den som fekk laget inn i faste organisa-

toriske former, var han faktisk også aktiv på volleyballaget fram til slutten av 1990-åra. Slå den!

Etter dette har tilboda kome på fleire nye område: Handball, friidrett, trim, orientering, bordtennis, squash og så det siste bedriftsidrettslaget har kome opp med: Bowling. Dette siste tilbodet seier kanskje litt om ei dreining som vi vil oppleve framover. Uansett kva framtid Statens vegvesen får her i fylket, så kan vi ikkje kome frå at vi i lang tid vil vere ein aldersstegen arbeidsstokk. Det er derfor grunn til å tru at interessa for dei meir konkurranseprega idrettane vil minke til fordel for aktivitetar som har eit meir sosialt preg i tillegg til å ha ei litt konkurranseprega side, slik som bowling har.

Ein annan konsekvens av at vi har fått høgare gjennomsnittsalder, er at vi opplever at fleire grupper har problem med å stille lag. Utviklinga i fotball er her typisk: Frå i mange år å ha hatt elleve-mannslag, trappa vi ned til berre å melde på eitt 7'er lag, for så i år ikkje å stille lag i den lokale bedriftsidrettsserien. Dette ville ha vore ein dyster slutt på historia om bedriftsidrettslaget, så la meg til slutt dra fram vår største triumf, som faktisk er av ny dato: Damelaget i fotball. To gonger på rad har dei vunne vegcupen, før dei i år mislykkast i det tredje forsøket. Men dei har lova å kome sterkt tilbake og ta den store pokalen til odel og eige ved neste korsveg.

Ønskjer fleire medlemmar

Som tidlegare gjort kjent, vart det i februar 2001 skipa ei foreining for vegpensjonistane i fylket. Medlemstalet ligg no i underkant av 50. Dette talet er for lågt til å få ei livskraftig foreining. Vi burde i det minste ha som mål å få med dobbelt så mange. Det ville gjere det mogleg med større aktivitet og dermed også større sjansar til å kome saman med gamle arbeidskamera-



Styret i pensjonistforeininga, Tore Hoem (t.v.), Levor Legernes, Sigmund Kleppe, Kjell Loen og Eivind Vollset.

tar, og til å følgje med i det som no skjer i Vegvesenet.

Når spørsmålet om medlemskap vert reist, kjem det gjerne mot-spørsmål om kva skal no denne foreininga arbeide for, og kva oppgåver skal den ha. Styret har drøfta dette, og vi kom til at vi førebels – i alle fall, ikkje skal setje oss større

mål enn vi har sjanse til å gjennomføre. Utanlandsturar, som vi veit har vore prøvd i andre fylke, med vekslende resultat, ser vi bort ifrå. Vi vil heller satse på turar innan eige fylke, dersom det er interesse for det. I juni i år hadde vi ein vellykka tur til Spjelkavikområdet for å sjå på dei store arbeida som er i gang der. Denne turen vart avslutta med omvising og lunsj i Ålesund Akvarium.

På styremøtet i oktober var vi inne på tanken om ein tur til Nordre Nordmøre og den store industriutbygginga på Tjeldbergodden, på forsommaren i 2002. På ein slik tur vil vi gjerne ha med oss flest mogleg.

Medlemskontingenten skulle knapt skremme nokon. Den er på kr 100,- pr. år. I denne summen er også inkludert medlemsbladet «Vepsen» som kjem med 4 nummer i året. Her kan vi lese litt om aktiviteten i pensjonistforeiningane elles i landet og anna aktuelt stoff.

Er det noko du lurar på, så ta gjerne kontakt med ein av styremedlemene. Styret i 2001 er: Leiar Levor Legernes, kasserar Kjell Loen, sekretær Eivind Vollset og styremedlemmer elles er Sigmund Kleppe og Tore Hoem.

Styret ser fram til mange nye innmeldingar, og ønskjer alle pensjonistar God Jul og Godt Nytt År!

(Eivind Vollset – foto: Wiggo Kanck)

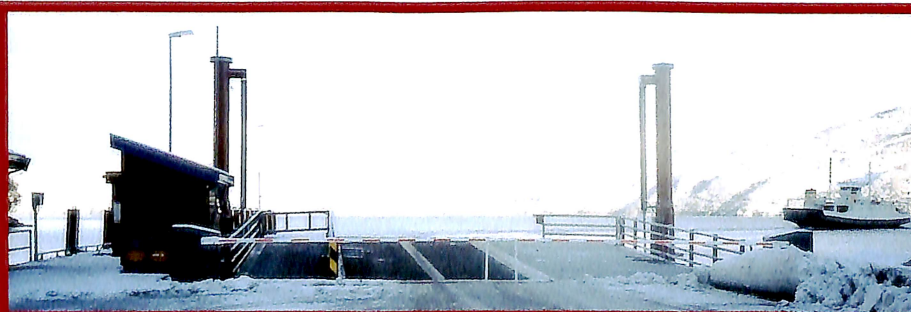
Større komfort ombord



– Et av de største og viktigste pluss med den nye «Basen» er de sterkt forbedra boforholda for arbeiderne sier avdelingsingeniør Arne Hoem på bru-/kaiseksjonen. De tar i disse dager i bruk den nye arbeidsbåten «Basen». I vel et halvt år har det foregått ombygging av båten, som opprinnelig er bilferjen M/F Muncken innkjøpt fra Fosen Trafikklag.

Forvandlingen fra ferje til arbeidsbåt har skjedd ved Blaalid verft på Raudeberg ved Måløy. Foruten enmannslugarer med badecum, er også standarden på oppholdsrommene mye bedre. I tillegg er det bedre plass både i verkstedet og på dekk, og båten er utstyrt med en vesentlig større kran enn den forrige. «Basen» med mannskap gikk i månedskiftet november/desember fra verftet i Måløy til arbeid ved Stårheim ferjekai i Nordfjord, der de etter planen skal være til mars neste år. Vi ønsker mannskapet lykke til med nybåten.

(Reidun Øverland – JK-Foto, Måløy)



TRYGGERE FERJEKAI

På Folkestad i Volde kommune er arbeidet med «ny» ferjekai nettopp avsluttet. Siden sommeren

har det foregått ombyggingsarbeid på eksisterende kai i regi av bru-/kaiseksjonen på produksjons-

avdelinga. Bakgrunnen for ombygginga er tilpassing til ny ferje som skal settes inn i riksvegferjesambandet Volda-Folkestad i juni 2002. Den nye ferjekaibruua skiller de myke trafikantene fra bilene ved ombord- og ilandstigning, og blir dermed mye mer trafikksikker. Ferjekaibruua er utvidet med nesten fem meter og er totalt over 12 meter bred, den får to meter gangbane og 10 meter kjørebane. Før juni 2002 skal tilsvarende arbeid utføres på Voldasida.

(Reidun Øverland – foto: Terje Nordli)

Begynt i 2001

Arnfinn Åge Berget, spesialarbeidar
 Sverre Bigset, avdelingsingeniør
 Marita Bjørneset, kokk
 Espen Garshol, spesialarbeidar
 May Gunn Mjones, kokk/arbeids-takar pelebåt
 Babak Moussavian, avdelings-ingeniør
 Marie Turid Måen, reinhaldar
 Terje Rolf Nygård, inspektør
 Kjell Martin Overaa, fagarbeidar
 Tommy Rydjord, fagarbeidar
 Roy Rønning, fagarbeidar
 Sverre M. Sallaup, fagarbeidar
 Roy Stefan Sandvær, spesial-arbeidar
 Jan Trygve Sedsbø, fagarbeidar
 Steinar Sigerseth, overingeniør
 Leif Harald Sættem, avdelings-ingeniør
 Svein Kristian Thomassen, avdelingsingeniør

Slutta i 2001

Gunnar Djuve, senioringeniør
 Ove Magne Garlid, inspektør
 Per Gjerde, førstekonsulent
 Lage Lyche, rådgivar
 Heidi Rudå, konsulent
 Rolf Inge Ræstadholm, fag-arbeidar
 Øystein Sjursen, lærling
 Stig Svenøy, avdelingsingeniør
 Palma Tryggestad, kokk
 Andor Wicken, produksjonssjef
 Bjørn Øien, lærling
 Anne Marie Øverås, reinhaldar
 Brynjar Aasen, lærling
 Marit Aasprang, sekretær

Pensjonistar i 2001

Egil Alvik, Ålesund
 John Amundsgård, Molde
 Knut Olaus Bjerkelund, Averøy
 Reidar Bjørkedal, Folkestad
 Gudmund Ersvik, Tustna
 Anlaug Gussiås, Kristiansund
 Kristian Henden, Surna
 John Lillegård, Bæverfjord
 Petter Lyster, Gurskøy
 Aksel Mork, Hjelset
 Terje Pettersen, Skodje
 Martin Rimstad, Meisingset
 Gerd Pauline Sletten, Molde
 Kristian Tøsse, Ørskog

Besøk frå Chile

I september månad hadde fylket besøk av to ingeniørar frå det statlege vegvesen i Chile. Dei kom hit til fylket 7. september etter først å ha besøkt Statens vegvesen i Oppland i vel ei veke.

Begge to er hyggelege karer som var svært interessert i verksemda vår. Interesse omspann alt frå drift og vedlikehald av vegnettet, bygging og vedlikehald av bruer og ferjekaier til tunneldriving og sikring av vegtunnelar. Vi som var med dei rundt i fylket fikk lære mykje om landet Chile og deira problem omkring vedlikehald og drift av vegnettet. Om vi føler det er avstandar å handtere hos oss er det småproblem samanlikna med avstandar frå syd til nord i Chile, som er på over 4000 km. Eit ørkenområde heilt i nord, eit område av dei tørrare enn Sahara, til eit vinterklima i delar av året i syd lik vår vinter. Om vi synes det er mykje regn hos oss, skal vi ikkje klage når det i områder i den sørlege del av Chile kjem ned mellom 3 000 og 4 000 mm nedbør i året. Da er det viktig med gode drengplanar.

Dei var elles svært interessert i vår asfaltproduksjon, og var litt forundra over at det gikk an å frakte asfalt i båt. Tilbodet kom spontant om at vi kunne komme til Chile å legge asfalt, kanskje ei aktuell vintersysseletting i vår nye produksjonsdivisjon. Det statlege vegvesen i Chile har ikkje noko eigenproduk-



sjon innan vedlikehald, drift og nyinvesteringar og alt vært såleis utført på entrepriser. Utan at vi la føringar for dei fråsegna, så følte dei dette som eit minus.

To fornøyde karer reiste frå fylket 24. september for ei kort vitjing av Hordaland vegkontor før dei la vegen om Madrid og ein kort ferie for så å returnera til Santiago. Som et innspel i vår omorgansering og noko frykt for mykje pendling, så kan det nemnast at ein av ingeniørane budde i Santiago med sin familie, men var distriktsleiar i eit område ca. 150 mil lengre syd i landet.

På bilete ser vi byggeleiar Jon Magne Frisvoll (t.v.), prosjektleiar Odd Arild Lindseth og våre kollegaer frå Chile Julio Bravo og José Pastene på besøk i Sandodd-tunnelen i Eikesdalen.

(Gunnar Flemmen)

Beredskapsgjennomgang i Svinviktunnelen

Før den offisielle åpningen av Svinviktunnelen, ble det 8. august gjennomført en orienterende beredskapsgjennomgang for de mannska-per som blir varslet ved uønskede hendelser i tunnelen. Det ble orientert om varslingsprosedyrer, sambandsutstyr, samt styring av vifter og variable skilt. Manns-kaper fra Surnadal brannvesen, Nordmøre Politikammer, Statens vegvesen, Lensmannen i Surnadal og Rindal, ambulanser fra legevaktsentralen i Surnadal, samt manns-kaper fra bistasjonen i Todalen møtte opp.

På det første bildet ser vi mannskapet fra Surnadal brannvesen, som akkurat hadde testet hvor lang tid det tok fra alarmen gikk til de var på plass i Svinvika. Det gikk 20 min. På det andre ser vi lensmann Brage Einum teste en av nødtelefonene. Vegtrafikksentralen i Trondheim ser hvilken telefon det ringes fra på sine overvåkings-skjermer. (Odd Arild Lindseth)





Publikum vil ha «Pappa'n min»...

Publikum vil ha «Pappa'n min». Det samme vil arbeiderne på stasjonære anlegg. Asfaltarbeideren som har sin arbeidsdag i et mobilt anlegg er mer tvilsom til nytten av skiltene.

Tekst og foto: Wiggo Kanck

Dette er resultatet etter høstens evaluering av årets «Pappa'n min» kampanje. Den ble satt i gang, som et prøveprosjekt i Møre og Romsdal og i samarbeid med Vegdirektoratet. Prøveordninga kom i gang etter gjentatte krav om at «nå må noe gjøres, vi har for mange nestenulykker».

At svarene fra vegarbeiderne var delte kom ikke som noen overraskelse. Det var forventet at opplevelsene mellom de to «yrkesgruppene» i etaten vill være forskjellige. Ekstra gledelig, derimot, var det samstemte svaret fra vegbrukerne. Evalueringa viste at hele 63% av de spurte sa at varslinga ved veganlegg var blitt bedre. Hele 53% opplyste at de hadde endret kjøremåte. Det oppsiktsvekkende var at hele 78% mente kampanjen var god! Hvorfor?

Forklaringa er så enkel som at «Pappa-min»-skiltene appellerer direkte til den enkelte sjåfør sin samvittighet og dermed forståelsen for trafikksikkerhetsansvaret. For noen hundre meter foran bilen, arbeider vegfolk: småbarnsforeldre, søsken, ungdom, besteforeldre, tanter og onkel – alle har noen som venter hjemme. Slik ble det heller ikke så alt for vanskelig for sjåførene å trekke paralleller til eget hjem, etter først å ha møtt skiltene.

Publikum kunne fortelle at det er for mange veg-/arbeids-fare og opplysningskilt i forbindelse med veganlegg. Jungelen av skilt virker forvirrende. «Pappa'n min»-skiltene har et enkelt, klart og appellende budskap, ble vi fortalt.

Når asfaltarbeideren har en annen oppfatning og erfaring av skiltene nytte enn publikum, er årsakene flere. «Pappa'n min»-kampanjen ble ikke stående alene, som først

Det er noe usikkerhet om skiltene vil bli brukt på mobile veganlegg. Her fra asfaltering av riksveg 62 ved Øksendalen.

forutsatt. I tillegg til ordinær arbeidsvarling, ble mobile anlegg satt opp med skolerte trafikkdirigenter og følgebiler. Og nettopp følgebilen mener asfaltarbeideren har vært det beste og mest resultatgivende tiltak for å bedre arbeidsmiljøet og en sikrere arbeidsplass.

At vi i samarbeid med Vegtrafikkentralen og NRK fikk daglige meldinger på radio om asfaltarbeid i sesongen, har også vært sterkt medvirkende til den bedring som menes å være registrert. Med disse tilleggstiltakene, ble det umulig å måle effekten av «Pappa'n min» på mobile anlegg.

Produksjonsleder Gunnar Flemmen på material og asfaltseksjonen i Møre og Romsdal, skriver i brev til Norsk Asfaltforening at de samlede tiltak at «Pappa'n min»-skiltene bør videreutvikles sammen med de øvrige tiltak for arbeidsskiltning ved asfalt-



Derimot er det ingen tvil når gjelder stasjonære anlegg.

anlegg. Og han følger opp publikums røst når han skriver videre: «Vi har foreslått visse forenklinger ved den generelle arbeidsskiltning for bevegelig arbeid, en forenkling i forhold til dagens skiltreglement. Vi mener det er en begrensning i trafikantens evne til å oppfatte den «skiltjungel» de ofte møter, som i seg selv kan være et risikomoment ved at oppmerksomheten i for stor grad kan føres bort fra vegbanen og trafikkbildet.»

Virkningen av skiltene ble også forsøkt ut på et stasjonært anlegg. Blant arbeiderne på riksveganlegget Røskaft-Horg Kirke, på E6 i Sør-Trøndelag, var erfaringen en annen. Vegarbeideren opplevde stor forandring. De som «eier» vegen, lokalbefolkningen og spesielt sjåfører på tungbiler endret adferd når de kjørte inn i arbeidsområdet etter først å ha møtt «Pappa'n min»-skiltene. Erfaringene fra E6 er så positive, at det kan ligge til rette for å fortsette denne form for arbeidsvarsling.

Men, tingene kan gjøre bedre. Tilbakemeldingene og egne erfaringer forteller at skiltene med fordel kunne ha vært større. Ønsket om også jenta må bli brukt har vi tatt med oss. En skarp oransje farge (lik vegvesenfargen) på reflekterende bakgrunn vil trolig bli foreslått. Disse endringene gjør skiltene

mer anvendbare og oppmerksomheten blir større. Disse endringene gjør skiltene mer aktuelle for bruk ved tunnelarbeid og i mørke. Samtidig må skiltene, om de skal brukes ved mobil arbeid, bli noe mer stødig.

Om skiltene skal brukes både på mobile og stasjonære anlegg, eller om skiltene i det hele tatt vil dukke på strekningen før og etter veganlegg de neste årene, er ikke avgjort. Imidlertid vil arbeidsgruppen i Møre og Romsdal anbefale at skiltene brukes på stasjonære anlegg, mens gruppa er usikker når det gjelder mobile anlegg. Det som er klart at bruk utvidet bruk av trafikkdirigenter, følgebil og en meldingstjeneste i samarbeid med Vegmeldingssentralen og NRK vil bli anbefalt.

Når det gjelder en eventuell videreføring av kampanjen tror Gunnar Flemmen at fokus på skiltene vil kunne avta etter hvert som tida går og de blir mer kjent.

«Det vi være en oppgave for informasjonstjenesten å følge opp overfor trafikantene. Jeg tror at det samlede opplegget ikke bare gir bedre sikkerhet for asfaltarbeideren, men også for den enkelte trafikant», skriver Gunnar Flemmen i brevet.



Skiltene nytter. Det sier publikum, for alle har vi noen som venter på oss.....



Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6404 Molde



*god jul og
godt nytt år!*