

Bwl.

# Veg og Virke

Bedriftsblad for

Nr. 1 1994 22. årgang

Statens vegvesen Møre og Romsdal



Arbeidet på  
ny Nås bru  
er i gang!

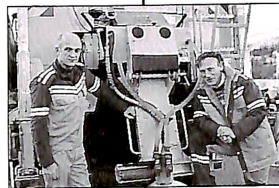
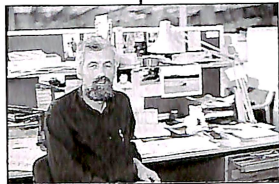
s. 10-11

«VM» på ski  
s. 12-13



Statens vegvesen  
Møre og Romsdal

# INNHALD



Vegvesenet sin miljøinnsats..... 3

## PROFILAR

Atle ser på Sunnmørsalpane ..... 4  
Bodil sluttar etter snart 40 år ..... 6-7  
Pensjonistar og jubilarantar ..... 9  
Hels på hovudtillitsmannen..... 16  
Dei usynlege..... 14-15  
Kva meiner vegmeistrane ..... 17

## VEGNYTT

Arbeidet på Nås bru er starta opp ..... 10-11  
Eiksundteljingane ..... 23  
Buholmlinja ..... 25  
Plan for kriseinformasjon ..... 24  
Uten stikker – inga brøyting ..... 22

## MASKINAVDELINGA

Knusaren til Hitra ..... 21  
Fekk gåve ..... 19  
Ny plateverkstad ..... 20-21

## MILJØ

Fylket sin lengste hage ..... 5  
Fint på ferjekaiene ..... 8  
Trafikkulykkene ..... 18  
Vegmeisterskapen på ski..... 12-13  
Kryssord ..... 26-27  
Fylket rundt..... 28

Redaktør: Wiggo Kanck  
Redaksjonssekretær: Palma Pladsen

Redaksjonsutvalg: Ottar Brudeseth, drift,  
Sverre Digernes, driftsavdelinga,  
Terje Haug, administrasjonsavdelinga,  
Berit Ingebrigtsen, planavdelinga.

Utgitt av: Statens vegvesen Møre og Romsdal,  
Fylkeshuset, 6400 Molde  
Telefon: 71 25 80 00 Telefax: 71 25 83 28

Opplag: 2100

Etter ønske frå vegsjef E. Vollset vert side 3 stilt til disposisjon for ansatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Om ikkje anna er gjeve opp, er teksta laga av redaktøren. Ettertrykk vert anbefalt, men angi kjelde. Personlege meiningstryningar gjer nødvendigvis ikkje greie for etatens offisielle haldningar.

Framsida: Frå arbeidet med ny Nås bru.  
Foto: Wiggo Kanck

Deadline for neste nr. er 28. mars 1994.

Sats og trykk: EKH trykk, Molde. Telefon: 71 21 11 33



Magne Flemsæter

## – Nøkkel til miljøinnsats

«Godt miljø» har vore eit av hovudmåla for Statens vegvesen lenge no, – også i Møre og Romsdal. Miljø-ordet har vore nytta jamt og trutt i den samanheng, og ingen har teke til orde for anna enn at dette er eit bra mål å ha. Men har noko særleg anna skjedd?

Ja visst! Innafor fleire avgrensa område som støytiltak, ein del rasteplassar, prøveprosjekt for miljøgate/MPG og prøveprosjekt for automatisk avgassmåling, har det faktisk funne stad ein målmedvitte og styrt innsats som har gitt merkbare resultat, innafor desse områda.

Ut over dette har vi nok likevel liten grunn til marknadsføre at «Godt miljø» har fått særleg konkret gjenklang som hovudmål innafor Statens vegvesen Møre og Romsdal. «Passiv velvilje» kan nok heller vere dekkjande for haldninga hos dei fleste av oss. Og dette gjenspeglar seg i omfanget og karakteren av miljøretta aktivitetar generelt sett, i dei midlar som blir avsett (og kva som først blir stroke), i dei ressursar som blir knytt til miljøarbeidet elles. Det gjenspeglar seg ikkje minst i dei haldningar og det engasjement som i det daglege blir vist innafor dei forskjellige nivå og område: Passiv velvilje!

– Det vil undre meg om ikkje dei fleste vil kjenne seg igjen her.

I kvart fylke skal det no lagast ein eigen «Miljøplan». Dette er slått fast mellom anna i kontraktfesta avtale mellom vegdirektøren og dei enkelte vegsjefane. Til no er berre nokre få av desse miljøplanane ferdige.

I Møre og Romsdal er miljøplanen under arbeid. At den ikkje er klar for utsending og iverksetjing, har direkte samanheng med kravet om at planen og tiltaka der skal byggje på vedtekne nye

# MILJØPLAN for Statens vegvesen Møre og Romsdal

strategiske mål for etaten og for det enkelte fylket. Planen skal følgje opp dei arbeidsmåla som gjennom dette no er gjort gjeldande for Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Miljøplanen skal i tillegg inngå som ein del av den handlingsplanen for åra 1994-97 som no er under utarbeiding, som skal klargjere meir i detalj, år for år, kva vi ventar skal skje innafor veg- og trafikkretta aktivitetar i fylket, som følgje av den no vedtekne «Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97».

For dei fleste av oss er nok målet «Godt miljø» eit noko uklart omgrep. Sjølv ordet miljø er i tillegg brukt og misbrukt i så tallause samanhengar. Kanskje er dette grunnen til at det ofte synest å vere langt mellom «liv og lære» når det gjeld den enkelte sitt personlege tilhøve til miljøomsyn på sin eigen arbeidsstad?

Det vi ønskjer med «vår» miljøplan, er å setje dei forskjellige miljøretta aktivitetane i Vegvesenet inn i ein konkret samanheng, og slik at den enkelte kan kjenne igjen sin eigen plass i dette arbeidet. For det er vel slik at dei fleste av oss i utgangspunktet vil vere positive til å påverke miljøet rundt oss, til beste for oss sjølve og våre medborgarar. Blir oppgåvene konkrete nok, og i tillegg funne meningsfulle av den enkelte, kan kanskje passiv velvilje gli over til å bli *aktiv velvilje*? Det er dette vi trur «Miljøplanen» kan bli ein reiskap til å oppnå.

Vegdirektoratet har fastsett eigne retningslinjer for utarbeidinga av miljøplanen. Etter desse skal planen innehalde:

- konkrete arbeidsmål for etaten si verksemd for å nå dei strategiske måla
- konkrete verkemidlar som skal iverksetjast, helst med kostnadstal og effekt av tiltaket
- kven som har ansvaret for gjennomføringa
- kva for frist som er sett.

Miljøplanen blir bygd opp på same temainndeling som for dei strategiske måla for miljø:

1. Støy.
2. Visuelle tilhøve.

3. Natur-/kulturvern.
4. Luftforureining.
5. Materialbruk i etaten.
6. Generelt.

Det er den oppnemnde «Miljøgruppa» i etaten som er pålagt arbeidet med miljøplanen. Gruppa er samansett av velrøynde, men og svært opptatte personar, som er «miljø-kontaktar» frå dei forskjellige avdelingane:

Anleggsavdelinga:	Leif Husby
Biltilsynet:	Kjell Ramstad
Driftsavdelinga:	Geirmund Nordal
Maskinavdelinga:	Knut Inge Braute
Planavdelinga:	Magne Flemsæter

Sistnemnde er oppnemnd som «miljøkoordinator» i etaten, og er leiar for gruppa. I tillegg har vi no fått tilsett landskapsarkitekt, Anne Trine Hoel, som naturleg tar del i gruppa sitt arbeid. For alle gjeld at arbeidet i gruppa kjem i tillegg til dei ordinære arbeidsoppgåvene vi har frå før. Det er såleis eit hovudproblem i gruppa sitt arbeid at det ikkje er sett av eigen kapasitetsmessig ressurs til miljøarbeid.

Det er no svært viktig for arbeidet i gruppa at dei avdelingsvise miljøkontaktane (som er nemnt ovanfor) blir nytta av alle som har innspel, idear eller synspunkt på miljø saker.

Sentralt i arbeidet med miljøplanen står spørsmålet: Kva for miljøproblem er det no vi har i dette fylket? Eller bør vi heller snu litt på det og spørje: Kva for oppgåver har vi,- og kva for utfordringar bør vi sjå? Kanskje bør vi leggje like mykje vekt på å framheve og utnytte dei miljømessige fordelane vi har. Korleis kan vi få vist fram og forsterka opplevinga av den fine naturen, den reine lufta og dei fine vegane våre? Er ikkje dette god nok grunn til å lage nærområda til vegen vakrare, slik at ikkje stygge grøfter og skrånningar, tilsøpla restar etter gamle massetak, ferjekaier som minner om asfaltørkenar, skal øydeleggje det vakre inntrykket elles?

Alt dette og meir til vil bli omhandla i «Miljøplanen», når han kjem.

Magne Flemsæter



At Molde er ein fin og triveleg by er nok dei fleste einige i. Dette meiner også Atle Bell som er innflyttar frå Volda.

## – Eg ser no Sunn- mørs- alpane kvar dag



Med så mange barske fjell i sør – baksida av Sunnmørsalpane – må Molde bli ein triveleg stad å vekse opp i, seier Atle Bell med eit smil.

Han kom til Molde i 1985 og bygde hus i nærleiken av yngste bror. Få år etter kom ein tredje bror og flytta med sin familie i lag med Atle og hans familie i tomannshuset han hadde bygd.

– Vi har det fint i lag, vi har delvis same interesse på fritida og, seier Atle Bell. Både han og dei andre familiene er aktive i BUL og driv blant anna med folkedans.

– Det er ein form for trim, samt at det er godt å ferdast i eit rusfritt miljø. Vi trivst med aktivitetane i BUL, både kona og dei tre ungene våre, seier Atle.

Fritida blir og benytta i den vakre naturen som omkransar Molde. I det siste har det derimot vorte mindre med fjellturar, men desto fleire sjøturar. Familien har kjøpt seg båt, og som har blitt flittig nytta sist haust. Ei anna fin form for trim er hagearbeid, ikkje minst med all steinflyttinga og muringa som må til i Nordbyen.

### **Mange arbeidsoppgåver**

Atle Bell, overingeniør på vegplanseksjonen, driv med vegplanlegging på alle nivå. Frå kor ein ny veg skal gå til

kor ein kum skal plasserast. Han lagar kommuneplanar/reguleringsplanar og har ansvar for «sine» kommunar. Vegen ut til Tjeldbergodden er hans ansvar, der hovudplanen er ferdig. Det er for mange usikre moment til at endelege planar kan lagast.

I skrivande stund er det enno ikkje klart kven som skal betale for vegen. Det er gått eit år sidan fylkeskommunen søkte om midlar og det er ikkje skjedd noko enno. Fylkeskommunen har bede departementa (det er fleire departement inne i biletet her) om fortgang i saka då staten må bidra med ein god del midlar, sjøl om fylkeskommunen og må betale litt. Det er vanskeleg å arbeide med detaljplanar så lenge ikkje noko er avklart. Om det blir bru over Dromnessundet eller om vegen skal gå rundt Årvågsfjorden er enno uvisst. Dersom det blir lite pengar må vegen gå der den er i dag med nokre få utbetringar, seier Atle, som legg til at andre arbeidsoppgåver vil ta si tid dei næraste månadene.

### **Informasjon**

Atle Bell er nettopp ferdig med reguleringsplanen til gang- og sykkelvegen frå Myrbostad til Moa i Fræna kommune. Det er berekna byggjearstart i 1995. Dessutan

har han byrja planlegginga av hovudplan for Elnesvågen sentrum, dvs. ny vegtrase frå Moen og forbi Elnesvågen i Fræna.

– Eg er ute i det aktuelle området når det skal stikkast ein ny veg. Vi har folkemøte for å informere publikum, samt at vi har kontordagar ute eller på næraste skule for å informere dei som ønskjer fleire opplysningar. Folk skal ha høve til å kome med merknader. Vi sender vanlegvis ut planane skriftleg til dei berørte partar eller grunneigarar. Eg synest det er viktig å kome i kontakt med publikum og meiner at god informasjon er noko av det viktigaste vi gjer i dette arbeidet. Mange misforståingar kunne vere unngått dersom informasjonen var betre, eller var betre forståeleg for folk flest, seier Atle Bell.

Han meiner at mange ikkje forstår dei planane og karta som blir teikna – dei klarer ikkje å kjenne seg igjen.

– Eg meiner vi må bruke enkle verkemiddel, t.d. flinkare å bruke fargar slik at folk forstår teikningane våre. Også modellar kan brukast i planarbeidet. Her kan eg vise til modellar som blei laga i forbindelse med Krifast og ein modell for ny innfartsveg til Kristiansund som står utstilt i hallen i rådhuset i Kristian-

sund. Vi har moderne hjelpemiddel for å få til god informasjon, seier Bell, som påpeiker at dersom folk har merknader så prøver vegvesenet å etterkomme dei så godt dei kan.

### **Utvikling**

Atle Bell har stort sett arbeid med veg. Sjølsagt er ikkje all vegplanlegging like interessant, men kontakten med publikum og med sjølvbyggearbeidet er artig. Han meiner det er opp til kvar enkelt planleggjar kor langt dei ønskjer å følgje «sitt» prosjekt. Teoretisk er han ferdig med sitt når teikningane og planane er ferdig og rapportar er skrivne, men det er og interessant å følgje sjølvprosess og delta på byggjemøte.

– Jobben er så mykje meir enn akkurat fag. Spanande er det og å følgje utviklinga på EDB-fronten, seier Bell som ser tre, fire store prosjekt med verknad for fylket dei neste ti åra.

Det er Aursund og Eiksundsambanda, tunnel mellom Øksendal og Sunndalsøra samt ny innfartsveg til Ålesund. Desse prosjekta vil krevje både tid og pengar, avsluttar overingeniør Atle Bell.

Tone Rød

Vegvesenets ansvar for vedlikehold og drift av vegnettet dreier seg ikke bare om å holde optimale kjøretekniske forhold på kjørebanelen. Det er også svært viktig med et godt vedlikehold av grøfter og vegskråninger. Her i fylket har vi ca. 1800 km riksveg og omtrent like mye fylkesveg.



Kantklippemaskin brukes ikke til kvisting av trær.



## Fylkets største hage



Det er mulig å skape et vakkert vegkantmiljø uten at det går utover trafikksikkerheten.

Dersom vi antar at Vegvesenet har ansvar for å vedlikeholde 3 meter til hver side av vegen, vil dette utgjøre et areal på til sammen ca. 21 600 mål. Vegkantene er ofte uensartet, og det er derfor en svært krevende jobb å holde dette ved like på en tilfredsstillende måte.

Det er mange som har meninger om hvordan vegkantene skal se ut, og vi i Vegvesenet ser positivt på at trafikantene er opptatt av miljøet langs vegene. Den viktigste grunnen til at vi driver med kantklipping og skogrydding er hensynet til trafikksikkerheten, dvs. å holde en jevn og best mulig sikt langs vegene. Dette er særlig viktig i kurver og kryssområder, men vegetasjon påvirker som kjent også valget av linjetyper i vegoppmerkingen. Det er derfor viktig at sikten ikke er dårligere enn det den gule midtlinja indikerer.

Arbeidet med å fjerne vegetasjon består hovedsakelig av:

1. Kantklipping av gras og kratt.
2. Beskjæring av busker og trær.
3. Rydding av skog.

Sprøytemidler blir i dag praktisk talt ikke brukt til bekjempelse av uønsket vegetasjon.

Vi er i noen grad, og med rette, blitt kritisert for å skade busker og trær i forbindelse med kantklippingen. Hensikten har vært god, men vi erkjenner at vi tidligere har vist for liten omtanke med den gjenstående og skadde vegetasjonen. Men dette er bare et av de emnene vi har behandlet på vårt årlige møte, med de som utfører denne jobben, for å få til en fleksibel og best mulig vegkantpleie. Kantklippemaskinen brukes i dag ikke til kvisting av trær. All kvisting og skogrydding blir utført manu-

elt, og mindre skogsvirke blir ofte malt opp på stedet med en flisekutter.

Vi er ikke bare opptatt av å fjerne vegetasjon, men vi har også satt oss som mål å få til et mest mulig vakkert vegkantmiljø. Her har professor Olav Gjærevoll gitt Vegvesenet noen gode råd med 3 rapporter fra sine reiser over hele landet. Videre har Vegdirektoratet under utarbeiding av en vedlikeholdsstandard for vegetasjon, som vil være et viktig hjelpemiddel i arbeidet med valg av tiltak og tidspunktet for utførelse. Vi har de siste årene lagt vekt på signaler fra dette arbeidet, og selv om vi har et stykke igjen, mener vi allerede å se resultater i form av mange vakre vekster i vegkanten. Det er i alle fall mulig å skape et vakkert vegkantmiljø uten at det går ut over trafikksikkerheten.

Bjørn Andersen



# – Det blir så mange omkalfatringer!



– Jeg vet ikke om jeg er glad for å slutte? Jo, forresten, når jeg får tenkt meg litt om. Det blir så mange omkalfatringer med Krøsus og «Det nye Vegvesen». Jeg er ikke så sikker på at alle forandringer bare vil være av det gode.

Det er Bodil Frostad som sier dette. Foran oss sitter en av våre mange veteraner som etter nærmere 39 år i etatens tjeneste har bestemt seg for at nå er det slutt!

– Slutt, blir det jo ikke! Kontakten med en arbeidsplass du har hatt i mer enn en mannsalder og med kollegaene dine klipper ingen tvert av. Til det har nok Statens vegvesen betydd for mye og hatt for stor innvirkning på meg på så mange måter, filosoferer Bodil Frostad.

Hun avslutter nå karrieren som leder på materialregnskap på vegkontoret.

Det var 1. oktober 1955 hun startet opp i etaten, bare en uke etter at hun var gift.

– Etter fem år i Oslo ville jeg hjem. Jeg søkte på stillinga som assistent på kassererkontoret, og ble veldig glad da jeg ble innkalt til konferanser hos daværende personalkonulent fru Sund.

Nygift var jeg og jobben fikk jeg!

*– Da jeg gikk bortover gangen med oppsigelsen i handa, var det ikke fritt for litt mageknip.*

Den gang holdt vegkontoret blant annet til i 3. etasje i Aandahl-gården i Storgata her i Molde. Vi var fem ansatte på lønn- og kassererkontoret. Utviklinga har på alle måter gått veldig raskt, både når det gjelder tekniske fremskritt, men like mye dette med hvordan vil skulle kle oss og hvordan vi skulle opptre på arbeidsplassen. Stilen var en helt annen. Forskjellen på Vegvesenet i dag og den gang er himmelvid. Den er vel nærmest et lysår, sier Bodil Frostad – og smiler tankefullt.

– Jeg husker vi hadde en elektrisk regnemaskin på kassererkontoret. Ellers var det å bruke blyanten, blåpapir og de manuelle maskinene vi ellers hadde tilgang på. Den gang hadde vi ikke justerbare stoler slik vi har i dag. Det ble til at vi plasserte skrivemaskinen på bordet, bygde opp stolsetet med en nødvendig stabel bøker for at vi skulle nå opp til maskina og aller helst sitte i riktig arbeidsstilling.

– Den gang fikk hver enkelt tilsatt utbetalt lønna i kontanter. Utdeling av lønn var en omfattende og alvor-

lig arbeidsoppgave. Lønna pakket vi i små, brune konvolutter, som ble forseglet med lakk og omstendelig merket. Lønna måtte den ansatte, som hadde anledning, selv hente, mens de andre fikk lønna på sine respektive arbeidssteder. Det var alltid kassereren og hans underkasserer som reiste ut.

Jeg husker at jeg lenge hadde om lag 600 kroner i måneden i mange år. Da jeg første gang fikk 1 000 kroner i månedslønn var det i seg selv en så alvorlig sak for meg at jeg ba om å få utbetalt lønna i en hel tusenlapp!

– Du var såvidt inne på at opptreden på arbeidsplassen var en helt annen da enn nå?

– Jo, det er riktig. Den gang røykte jeg, og fra min tidligere arbeidsplass i hovedstaden var jeg vant med at vi damer kunne ta oss en røyk i spisepausen. Men du verden, du skulle ha sett reaksjonen på de andre damene på kontoret da jeg under pausen tente meg en sigarett. Slikt var uhørt. Skulle en dame den gang ta seg en røyk på arbeidsplassen, måtte det skje i det skjulte og aller helst på klosettet.

– Ellers var det mange ting vi ikke hadde lov til og som vi måtte huske. Neglelakk var forbudt, og det var heller ikke lov å bruke langbukse på arbeidsplassen eller gå barbeint i skoa. Jeg husker ennå tydelig at en av jentene ble sendt hjem for å ta på seg sokker etter at hun hadde møtt sokkeløs på arbeid.

– Kontakten mellom oss ansatte i Vegvesenet har bestandig vært god. Da jeg begynte var vi færre ansatte og dermed ble naturligvis kontakten ekstra god. Vi hadde mange personlige-

ter med stort engasjement i politikk og i samfunnsliv rundt oss. De var en fryd å lytte til, og jeg føler fortsatt en glede ved å ha kjent dem. Det er ganske sikkert slik i dag også, uten at jeg registrere dette like godt. Årsaken er vel at vi er blitt så mange flere på vegkontoret og jeg så mye eldre.

– «Det nye Vegvesenet» og Krøsus er to betegnelser etaten og den enkelte ansatte har vært opptatt av den siste tida. Hva sier dette deg?

– Forandringer! Men om de bare er av det gode, vet jeg ikke. Alt skal jo bli så mye mer effektivt, mer arbeidsbesparende og enklere, hevder for-stå-seg-på-erne. Jeg har ikke akkurat skjøvet disse endringene foran meg, for jobben forlanger at du følger med og er oppdatert. Men noe stort engasjement kan jeg ikke si at jeg har lagt for dagen i disse sakene. Det er vanskelig å spå om fremtida, vet du, men jeg forstår det slik at endringene også kan føre til oppsigelser. De innskrenkningene vi opplever i dag på alle arbeidsplasser, er en dårlig trend. Jeg vil tro det er bedre for samfunnet å ha folk i arbeid enn at de skal gå på trygd!

– Forresten, kommer du i farta og uten å tenke deg om på hvor mange vegsjefer du har jobbet under?

– K.H. Opegård, Arne Inge Torvik, Kaare Flaate og Eivind Vollset kommer det kjapt og kontant.

– Hvorfor er Vegvesenet en mannsdominert arbeidsplass?

– Er den det da? Noen mannsdominans på mitt arbeidsområde har ikke jeg opplevd. Regnskapsavdelinga, i det hele tatt kontorseksjonen, har alltid hatt



– Det blir så mange omkalfatringer med Krøsus og «Det nye Vegvesenet». Er alle forandringer nødvendige og er de bare av det gode, undrer Bodil Frostad.

overskudd av damer. Når du tenker mannsdominans, tenker du vel mer på ingeniørsida og den sida av Vegvesenet våre omgivelser har mest befatning med – utedrifta. Men også her skjer endringene fort. Kvinnene er på full fart inn her.

– Er det vanskelig å bryte opp?

– På en måte, ja! Da jeg gikk bortover gangen med oppsigelsen i handa, var det ikke fritt for litt mageknipe. Men, jeg slutter frivillig og det er fornuftig å slutte mens en har helsa i behold. Noen pensjonisttilværelse har jeg ikke forberedt meg på. Jeg vil få nok å henge fingrene i etter 1. mars. Skal jeg likevel ønske meg noe, må det være at det blir

arrangert språkkurs for pensjonister på formiddagen her i Molde.

Gjennom de arbeidsoppgavene jeg har hatt på vegkontoret har jeg etter hvert blitt godt kjent med mange i etaten. Den daglige kontakten med kollegane ute og inne vil jeg helt sikkert savne. Så gjennom Veg og Virke vil jeg benytte anledningen til å hilse alle kjente og takke for godt samarbeid.

– Du, sier Bodil helt avslutningsvis.

– Kan jeg få be om en liten tjeneste før jeg slutter. Vær så snill å skrive intervjuet på bokmål og ikke på nynorsk. Du skjønner nynorsk er ikke språket mitt!

– Nei, vel!

## MILJØTILTAK PÅ EIDSDAL FERJEKAI:



*Parkområdet er avgrensa med kantstein. Det er sett ut tre rasteplassbord og søppeldunkar.*



*Rasteplassborda er mykje brukte.*

## TRIVELEG VENTEPLASS

**Eidsdal ferjekai er ei av dei kaiene i fylket der vi har størst turisttrafikk. Dette var grunnen til at driftsavdelinga i 1993 fekk rusta opp oppstillingsplassen og særleg området rundt.**

Den gamle piren vart riven og det vart vidare fylt ut eit mindre område ved kaia. Med dette fekk vi auka kapasiteten på oppstillingsplassen og vi fekk også eit mindre område mot sjøen som vi har sådd i og planta til. Området er avgrensa med kantstein mot oppstillingsplassen og det er nytta stabb som er sette «kant i kant» mot sjøen. På området er det også sett ut 3 rasteplassbord og søppeldunkar.

Det er bygd ny trafikkøya mellom oppstillingsplassen og riksvegen. Trafikkøya er fylt med jord og det er nytta kantstein av granitt. I øya er det planta høgstamma kirsebærtre.

Vår oppsynsmann på arbeidet var Asle Kleppe. Utfyllinga vart gjort på entrepris og oppsetjing av kantstein, legging av heller og tilplanting vart gjort av ein anleggsgartner.

*Steinar Vestnes*





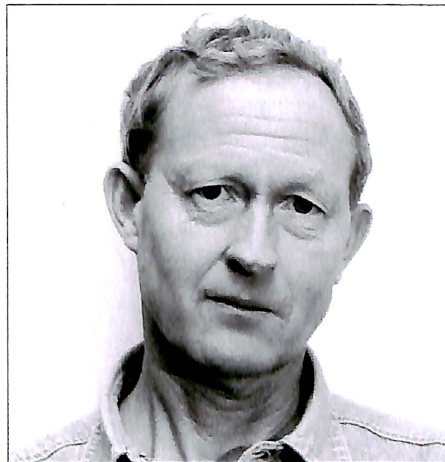
# Pensjonister og jublanter



Overingeniør Arnfinn Gautun, 25-års jublant.



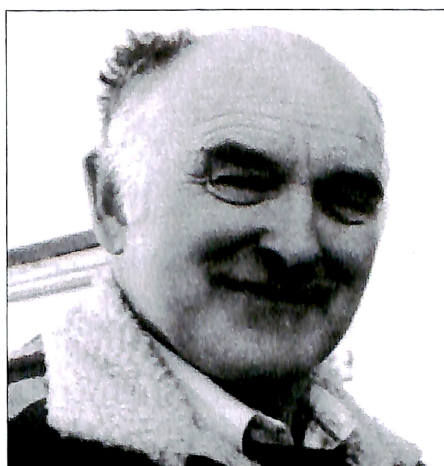
Overingeniør Kjetill Kjersem, 25-års jublant.



Overingeniør Håkon Gåsø, 25-års jublant.



Pensjonist Hildur Melsæther.



Pensjonist Ståle Solheim.



Pensjonist Ib Hansen.

Statens vegvesen fulgte opp den fine tradisjonen under julekaffen da fjorårets nybakte pensjonister og 25-års jublanter ble hedret.

På vegsentralen var det overingeniør Arnfinn Gautun og sjåfør Svein Sæterbø, på en av vegmerkebilene våre, som ble hedret etter 25-års innsats i etaten. Spesialarbeider Ib Hansen gikk ifjor av med pensjon etter 14 år i Vegvesenet. Han hadde kompetanse på borevogn og fjellsprenging.

Det var en like erfaren gjeng som ble hedret på vegkontoret. Dette året var det tidligere vegmester Ståle Solheim i T-3, Stranda, som kunne vise til lengst arbeidsøkt. Han hadde 42 år bak seg da han takket av. Per Løvik, som etter at Vestnes ble lagt ned som eget vedlikeholdsområde, har vært tilsatt i T-6, Åndalsnes, hadde 32 år i etaten da han ble pensjonist. Førstesekretær på vegkontoret, Hildur Melsæther, ble pensjonist etter 21 aktive år i Statens vegvesen.

I tillegg til diplom fikk hver av pensjonistene overrakt sølvlysestaker. Fra vegkontorets gavekasse fikk Hildur Melsæther også krystallskål som en hilsen fra kollegaene i 3. etasje på Fylkeshuset.

Tidligere vegoppsynsman Ivar Maråk fra T-3 møtte ikke.

De to 25-års jublantene var overingeniør Kjetill Kjersem, planavdelinga, og Håkon Gåsø på eiendomsseksjonen. De ble hedret med diplom og krystallfat.

## MEKANIKERMØTE I MOLDE

Det årlige mekanikermøte i fjor ble avholdt på Knausen i Molde. Møtet er svært nyttig både når det gjelder gjennomgang av nye rundskriv, nye rutiner, regelverk nyordninger, nye produkt som er på markedet og ikke minst det å utveksle erfaringer. På bildet ser vi Atle Bakken, Oddbjørn Slyngstad, Kjell Alvestad, Karstein Aasen, Lars Øie, Olav Nyhagen, Per Fiva, Magnar Kopparnes, Svein Solbakk, Johan Lønsethagen, Petter Lyster, Ola Skjølvoll, Trygve Lønsethagen, Odd Harnes, Arild Tveter, Asbjørn Molaup, Andor Wicken, Knut Inge Braute og Arnfinn Gautun.

Foto: Ottar Brudeseth



Forskalingsnekkerne er i rute. Den nye Nåsbrua skal være ferdig innen mai måned.

# NY

Så er altså arbeidet med den nye Nås bru på riksveg 64 gjennom Eide i gang. Nås bru har etter flere stygge trafikkulykker blitt karakterisert som et ulykkespunkt. Avdelingsingeniør Odd Arild Lindseth, ansvarlig for byggeplanen, finner da heller ingen grunn til å legge skjul på at den siste store ulykka sommeren 1993 har fremskyndet arbeidet med ny bru og omlegging av vegen.

– Vi er veldig glade for å komme i gang med pro-

sjektet, som vil bedre trafikksikkerheten på stedet betydelig, sier Lindseth.

**– Dersom vi unngår for store hindringer, regner jeg med at arbeidet med ny Nås bru og omleggingen av riksvegen skal være avsluttet rundt 1. august i år, sier anleggsleder Per Arne Gjerde.**

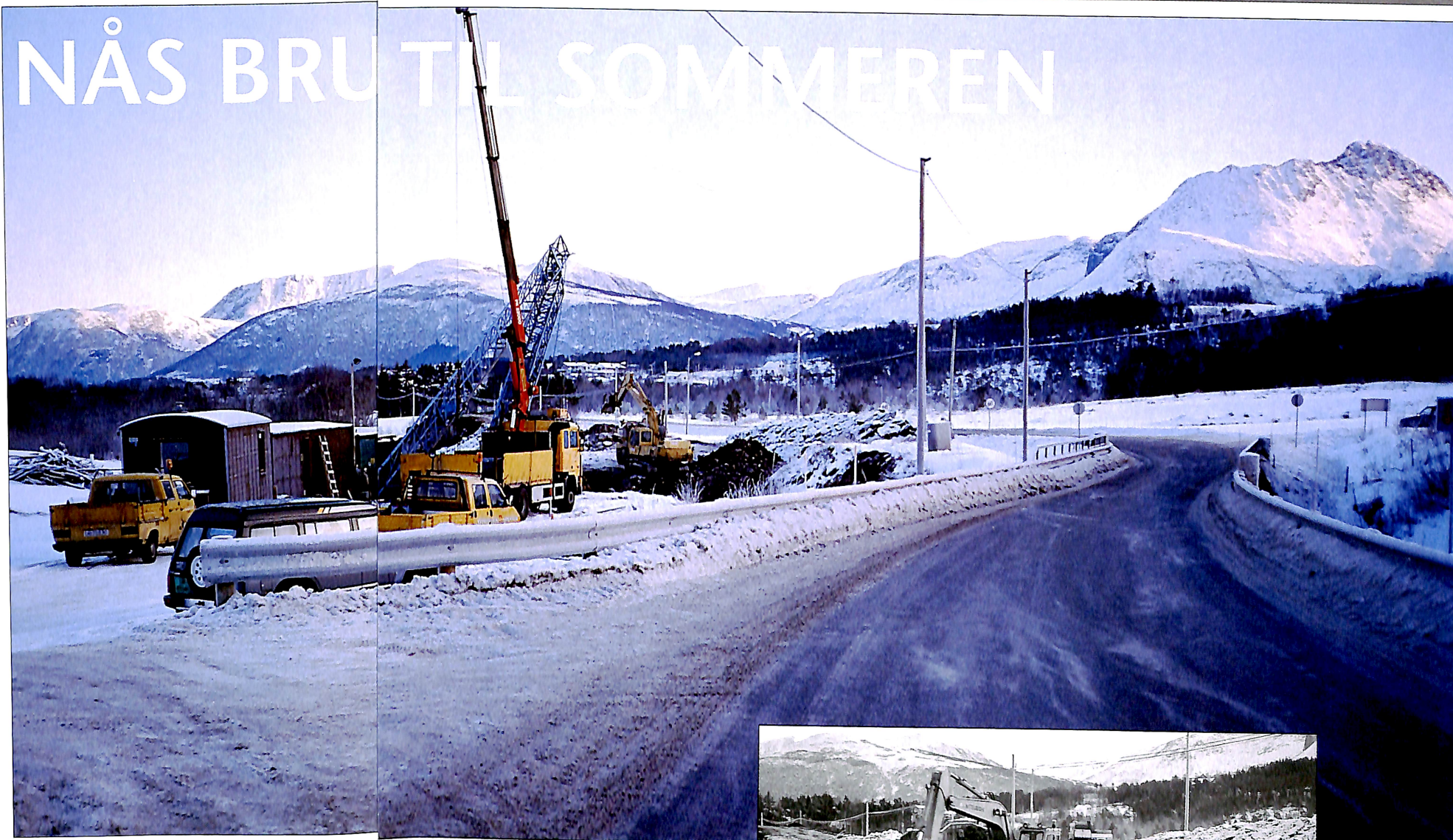
Allerede tidlig i desember startet arbeidet opp med omlegging av elveleiet. En holme midt i elva er gravd bort og Nåselva blir 17 meter brei der nybrua skal gå. Da Veg og Virke var på besøk, var riggarbeidet i godt gjenge og det meste var klart for byggestart på brua.

Prosjektet inkluderer ny Nås bru, omlegging av eksisterende riksveg, bygging av ny riksveg og tilstøtende veger og bygging av ny gang- og sykkelveg. Kostnadene er beregnet til 4,5 millioner kroner. Brua alene er kostnadsregnet til 1,7 millioner. Hovedhensikten med å bygge ny bru og legge om vegen er å fjerne svingen som har voldt problemer. Det skal bygges 460 meter ny riksveg og 620 meter gang- og sykkelveg, mens tilstøtende kommunal veg blir lagt om

i en lengde av 130 meter. Den gamle Nås bru og deler av eksisterende riksveg blir en del av gang- og sykkelvegnettet mellom Halåsbakken og gamle Nås samvirkelag. Vegbredden blir 7,5 meter og vegen blir bygd for 10 tonn helårs aksellast.

– Så lenge bruarbeidet pågår vil vi ha 6-7 mann i arbeid. Bruarbeidet skal være avsluttet 1. mars, deretter vil vi ha en mann på anlegget. Prosjektet er i egenregi, men vi må bruke fremmedmaskiner. Grusen får vi. Kostnadene våre blir transporten fra kalkbruddet på Nås, forteller anleggsleder Per Arne Gjerde.

– Så langt har framdrifta gått uten særlige problemer. Vi håper at brua skal være ferdig til 1. mai. Arbeidet på vegen tar vi sikte på å komme i gang med over påske. Værgudene vil selvsagt ha en sterk innvirkning på om vi klarer å nå de mål vi setter oss, sier Gjerde.



Hele prosjektet er i egenregi. Så lenge bruarbeidet pågår vil vi ha 6-7 mann i arbeid.



Det skal bygges 670 meter ny gang- og sykkelveg.

## – MORSOMMERE ENN I ST. MORITZ!

– Det var et skikkelig fint arrangement. Løypetraseen var fin og variert. Løypene velpreparerte, og for ikke å snakke om det fine terrenget! Forholdene var på alle måter ypperlige. Det er ikke rart dere har mange gode skiløpere her oppe.



Anne Trine Hoel gjorde en god innsats, men speider etter flere med-søstre i sporet.



Tonny Mathisen var godt fornøyd med arrangementet og egen innsats.



God innsats på alle ledd og arrangementet gikk prikkfritt.

71 år gamle Torodd Hauser fra Oppland var en av de vel 70 startende under Vegmesterskapet på ski på Skaret utenfor Molde. Og den tidligere skøytesprinteren fra Oppland, som delte 6. plass på 500 m under OL 1948 med Sverre Farstad og en amerikaner, var ikke snauere i rosen av mesterskapet enn at han syntes konkurransene i NM-løypene var morsommere enn medaljekampen i St. Moritz for 46 år siden. Legger vi så til at Torodd Hauer har klart Birkebeinermerket 26 ganger og nå er klar for sitt 27. løp over fjellet fra Rena til OL-byen Lillehammer, skjønner vi at det er en av veteranenes «grand old man» vi har foran oss.

– Når forholdene på alle måter var så perfekte her opp og jeg i tillegg er godt fornøyd med egen innsats tidsmessig både individuelt og på stafetten, så måtte dette bli et mesterskapet jeg på flere måter vil minnes like godt som 500 meteren i de første Olympiske leker etter krigen, sier Torodd Hauer som deltok i sitt tredje Vegmesterskap.

Mesterskapet åpnet lørdag med 10 km menn og 5 km damer. Til sammen 62 løpere stilte til start i de individuelle konkurransene. På stafetten søndag stilte 19 lag på startstreken, 16 rene fylkeslag og 3 sammensatte lag av kvinnelige og mannlige løpere fra forskjellige fylker.

– Vi er godt fornøyd med arrangementet. Alle ledd i staben fungerte og avviklinga føler vi gikk greit på alle måter. Vi har i alle fall ikke fått klager. At løperne var spesielt fornøyd med traseen synes vi selvsagt er



ekstra hyggelig. Men uten stor innsats fra alle som var med å dra lasset, hadde nok ikke dette mesterskapet blitt så vellykket som alle tilbakemeldinger forteller om, sier Jan Nygaard i «VM-komiteen».

En annen av løperne som var fornøyd med mesterskapet og egen innsats i sporet var mer enn 60 år gamle Tonny Mathisen. Tonny var en av seks damer som deltok.

Superveteranen fra Nordland med flere sterke plasseringer i Verdensmesterskap for veteraner og i tidligere «VM» startet i eldste dameklasse 55-65 år.

– Sporene var velpreparerte og forholdene ypperlige. Løypa var passe hard, men 5 km er noe for kort for meg. Det går fortere og fortere etter hvert, så 10 km hadde passet meg bedre i dag. Det er litt synd at så få jenter starter. Min oppfor-

71 år gamle Torodd Hauser fortalte vegsjefen at han syntes konkurransen på Skaret var morsommere enn i 500 meteren på skøyter i St. Moritz for 46 år siden var.

dring til neste års mesterskap i Bodø må derfor bli; Meld dere på jenter. Dette er ingen alvorlig konkurranse for topptrente løpere! Det er bare moro.

– Jo, det har Tonny rett i. Vi har det moro, og mesterskapet er for den jevne bedriftsløper.

Etatsmesterskapet er en konkurranse som holder et nivå hvor alle kan være med. Deltakelsen blant menn var god, men vi skulle så gjerne ha sett flere jenter i sporet. Så det er bare å gjenta Tonny Mathisens oppfordring til neste års mesterskap i Bodø. Jeg håper at Anne Trine Hoel ikke blir eneste jente fra Statens vegvesen Møre og Romsdal, sier Jan Nygaard.

## Et godt mesterskap!

Resultatmessig ble mesterskapet godt for deltakerne fra Møre og Romsdal. Jan Nygaards 2. plass i yngste herreklasse og totalt 4. beste tid var langt over egne forventninger. Anne Trine Hoel fulgte opp med en fin 3. plass i yngste dameklasse, og stafettlaget gikk inn til en kjempesepin 5. plass.

– Resultatene må vi med all grunn kunne si oss fornøyd med. Hyggelig var det at Anne Trine Hoel gjorde det så godt, sier Jan Nygaard.

Men ingen kunne true hedmarkingen Terje Fordal. Med slutt-tida 31,18 min. var han suveren på 10 km. Jan Nygaards 2. plass (34,10 min.), ble fin fulgt opp av Andre Moltubakk. Han gikk i mål med tida 38,13 min. og endte på en 9. plass i yngste herreklasse.

I klasse 45-54 år herrer, stilte vi med to løpere. Knut Lyngra, Nordland, som har gjort det godt i tidligere mesterskapet fornektet seg heller ikke denne gangen. Han vant klassen på tida 33,32 min., halvminuttet foran Knut Thomassen, Finnmark, som igjen hadde Martin Furumo fra Troms et halvminutt bak seg på resultatlista. Våre to, Sverre Digernes og Einar Strand besatte henholdsvis 17. og 18. plass i klassen. Tidene ble 40,04 min. og 40,38 min.

Ingen kunne true Hedmarks-trioen på stafetten. På laget gikk Terje Fordal, Torbjørn Tronsmoen og Arne Storsveen.



Andre Moltubakk i fint driv.

Ankermann Arne Storsveen gikk i mål på 3 x 5 km med tida 47,56 min. På andreplass fulgte Troms (50,20 min.), mens Hordaland la beslag på tredjeplassen med tida 51,06 min. Sør-Trøndelag gikk denne gangen inn til fjerdeplassen, nøyaktig halvminuttet foran Møre og Romsdal. På laget gikk Jan Nygaard, Jan Meringdal og Andre Moltubakk.

Eldste herreklasse, 45 år og oppover, ble vunnet av Finnmark med tida 51,25 min. På laget gikk Ragnvald Wilsgård, Willy Hansen og Knut Thomassen. På de neste plassene fulgte Nord-Trøndelag (53,55 min.) og Sør-Trøndelag (57,06 min.). Møre og Romsdal med Sverre Digernes, Leif Husby og Einar Strand på laget gikk inn til en 5. plass med tida 57,55 min.



Jan Nygaard gikk inn til en kjempesepin 2. plass i yngste herreklasse.



Ingen kunne true hedmarkingen Terje Fordal på 10 km.



Godt med varm drikke etter endt løp. Sverre Digernes gikk inn til 17. plass i klassen.

## RESULTATLISTE:

### 5 km damer:

#### Damer 16-34 år

1. Helen Lomeland, Rogaland 19,40 min.
2. Barbro Tomter, Akerhus 19,51 min.
3. Anne T. Hoel, Møre og Romsdal 20,40 min.

#### Damer 25-44 år

1. Hanne Herum, Telemark 22,16 min.
2. Ingeborg Aaslie, Akershus 22,47 min.

#### Damer 55-64 år

1. Tonny Mathisen, Nordland 24,10 min.

### 10 km herrer:

#### Herrer 16-34 år

1. Terje Fordal, Hedmark 31,18 min.
2. Jan Nygaard, Møre og Romsdal 34,10 min.
3. Jan. T. Jørgensen, Hordaland 34,10 min.
8. Andre Moltubakk, Møre og Romsdal 38,13 min.

#### Herrer 35-44 år

1. Arne Storsveen, Hedmark 32,25 min.
2. Torbjørn Tronsmoen, Hedmark 34,34 min.
3. Arne M. Bottnen, Hordaland 36,14 min.

#### Herrer 45-54 år

1. Knut Lyngra, Nordland 33,32 min.
2. Knut Thomassen, Finnmark 34,10 min.
3. Martin Furumo, Troms 34,43 min.
17. Sverre Digernes, Møre og Romsdal 40,04 min.
18. Einar Strand, Møre og Romsdal 40,38 min.

#### Herrer 55-64 år

1. Knut O. Lødøen, Sogn og Fjordane 39,42 min.
2. Tryge Ballo, Finnmark 39,57 min.
3. Kåre Heggland, Nord-Trøndelag 40,14 min.

#### Herrer 65 år

1. Torodd Hauer, Oppland 45,08 min.

### STAFETT

#### Herrer 16-34 år

1. Hedmark 47,56 min.  
(T. Fordal, T. Tronsmoen, A. Storsveen)
2. Troms 50,20 min.  
(M. Furumo, O. A. Helgaas, G. Grytnes)
3. Hordaland 51,06 min.  
(J. T. Jørgensen, A. Bottnen, A. Reigstad)
5. Møre og Romsdal 55,37 min.  
(J. Nygaard, J. Meringdal, A. Moltubakk)
9. Møre og Romsdal 2. lag 66,11 min.  
(O. Strømme, H. Berg, T. Witsø)

#### Herrer 45 år

1. Finnmark 51,25 min.  
(R. Wilsgård, W. Hansen, K. Thomassen)
2. Nord-Trøndelag 53,55 min.  
(W. Pettersen, J. Okstad, K. Hopen)
3. Sør-Trøndelag 57,06 min.  
(M. Eidem, Per O. Kallar, O. Aalbu)
5. Møre og Romsdal 57,55 min.  
(S. Digernes, L. Husby, E. Strand)

# Dei «usynlege» vegvoktarane»



Daniel Bjørkedal og Olav Grevsnes framfor den nye «saltbilen». Denne dagen var det rim på vegane og riksvegen blei salta for at dei køyrande skulle få ein tryggare vegbane. Men dei vil likevel oppfordre bilførarane til ikkje å ta sjansar. Ein må køyre etter forholda - vintervegane kan vere farlege.



Daniel Bjørkedal

**Ofte tenkjer ikkje folk over at den vegen dei køyrer på til dagleg blir slitt og treng vedlikehald. Det er faktisk sjeldsynt at bilar eller folk kjem til skade på grunn av dårleg vegbane. Dei «usynlege» vegarbeidarane og deira maskiner er blitt så effektive at vanlege trafikantar tek det som gitt at alt er bra.**

Desto meir set arbeiderane pris på å få positive tilbakemeldingar frå oss vegfarande, som har blitt litt bortskjemma med mykje fin veg. Borte er den gamle haldninga om at ein vegarbeidar var ein triveleg og blid fyr som hadde tid til ein lang prat og støtta seg til spaden. No er det mest blitt farleg å arbeide langs vegkanten, for trafikken er blitt så stor og sjåførane har det travelt. Nestenulykker finst det mange av, sjølv om vi i Møre og Romsdal hittil ikkje har opplevd dei alvorlege ulykkene.

## Utvikling

Daniel Bjørkedal og Olav Grevsnes arbeider på Ørsta vegstasjon, nærare bestemt vedlikehaldsområde T-2, og er formenn for kvart sitt arbeidslag. Dei har nesten 50 års fartstid i Vegvesenet til saman og sit inne med mykje erfaring og minner om korleis det var å jobbe før mot no då maskinar og effektivitet, økonomi og budsjett har teke over.

– Vi lærte det meste av dei gamle vegvoktarane. Vi har brukt både spett, sleggje og boremaskin. Vi har brøytta vegane med kalde og trekkfulle traktorar, hatt fine og solrike dagar, men òg sure og kalde dagar der ein kunne fryse på seg både det eine og andre. I dag er det store komfortable og varme brøytebilar og maskinar har teke over gravearbeidet. Ikkje minst er tryggleiken blitt mykje betre. Verneutstyr er obligatorisk. Jau, ein god arbeidsplass er det, med eit godt arbeidsmiljø. Karane er trivelege å jobbe i lag med, seier dei to formennene, som arbeider med kvar sitt til dagleg, men samarbeider når det trengs.

– Vi har kvart vårt område, vi har delt kommunen mellom oss. Men dersom det blir gravd ei grøft ein plass, samarbeider vi såpass at massen kjem til nytte ein annan plass, understrekar Olav, som har sin base i Austefjorden. Daniel møter på vegstasjonen og legg



planane derifrå.

– Vi må vere ein dag framfor karane i planlegginga, slik at dei til ei kvar tid veit kva dei skal arbeide med. Til saman er vi 14 mann på vedlikehaldsavdelinga, seier Daniel.



Olav Grevsnes

## Erfarne folk

Dei to leier arbeidslaga ute i felten, og driv med alt frå stikkingsarbeid, is-, snø- og skogrydding til skilt som skal reparerast, boss fjernast, grøfing og gravearbeid, samt vegskraping. Dessutan varierar arbeidet med årstidene og det dukkar stadig opp uforutsette ting. Dei må ofte leige inn private bilar og folk.

– Våre eigne folk kan brukast til alt. Med litt kursverksemd samt eigentrening og prøving, vil dei fleste meiste dei ymse arbeidsoppgåvene, men store maskinar som til dømes vegskrapa, er det nødvendig med litt erfaring. Det er likevel ikkje lett for folk å få arbeid no. Blir ei stilling lyst ut er det mange søkjarar. Det var annleis då vi starta, seier Daniel og Olav, som ikkje legg skjul på at dei ofte får kommentarar frå folka sine om at dei no må skjerpe seg.

– Det høyrer med til arbeidet at vi er frittalande og kan seie det vi meiner. Men vi er på ein måte mellom barken og veden, vi skal òg ha eit godt forhold til administrasjonen – noko vi òg har, seier dei. Dei ser no fram til at Ørsta veg- og biltilsynsstasjon skal få nye lokale, og då vil vedlikehaldsavdelinga få større og romslegare lokaler ikkje minst eit spiserom, samt rom til utstyr og tørking av klede.

– Vi har eit interessant og varierende arbeid, der aldri ein dag er lik. Det hender vi får positive kommentarar om at det er fint langs vegkantane, at vi er flinke å rydde etter oss. Haldningane til vegarbeidarane er forandra. Det er fokusert mykje på at det skal sjå pent ut, samt at vi er avhengige av ein viss effektivitet. Vi har eit budsjett å halde. Vi skulle ønskje det blei løyvd meir midlar på å asfaltere nokre av vegane våre. I kommunen er ca. halvparten av vegane grusvegar, og det er ikkje tvil om at det tek både mykje tid og krefter, samt pengar å halde grusvegane i god stand, seier dei to. Daniel hadde beredskapsvakt denne veka då «Veg og Virke» var på besøk og han hadde tidleg om morgonen vore ute og salta riksvegen.

– Det kan gå på søvnen laus nokre gongar, særleg når det er snøvær og kaldt. Ofte kan folk vere snar med å kome med kritikk, men som regel klarar vi å vere føre var både med salting og brøyting. Eg har inntrykk av at vi har respekt for kvarandre sitt arbeid, både vi vedlikehaldsarbeidarane og dei køyrande, seier Daniel Bjørkedal. Både han og Olav Grevsnes ønskjer å sende ei helsing til alle kollegaer i heile fylket og vonar at det blir ein fin vinter i alle høve.

Tone Rød



## MINNEORD

Tidlegare overingeniør i Vegvesenet John Samdal døde 24. desember 1993, 76 år gammal. John Samdal blei tilsett som teknisk assistent

i Vegvesenet i 1939 og som det heiter så «gjekk han gradene» fram til han blei overingeniør i 1979. Det meste av si aktive tid i Vegvesenet arbeidde John Samdal på Sunnmøre. Der var han gjennom åra med på å gjennomføre mange og store vegprosjekt som ga vegsamband mellom tidlegare veglause bygdelag og dermed avløyning av ferjesamband. I nokre av desse prosjekta var det mange og lange tunnelar, og her nemnar vi vegen Stranda-Hellesylt og Overå-Linge.

Det var naturleg at John Samdal vart vår fremste fagmann i spørsmål som gjaldt tunneldrift, og den vi andre kunne gå til og spørje til råds. Han var likevel meir allsidig enn som så og då han ved nådd aldersgrense slutta i etaten i 1985, skreiv bedriftsavisa vår «Veg og Virke» mellom anna:

«Samdal har til alle tider makta å halde seg på topp når det gjeld fagleg kunnskap og med sin tekniske innsikt, praktiske sans og sunne økonomiske vurdering er han nesten blitt lærar og sensor for det tekniske personalet på vegkontoret.»

Når det gjeld kontrakta med etaten etter at John Samdal blei pensjonist, så viste han framleis levande interesse for vårt ve og vel. Han var unntaket frå dei fleste andre pensjonistar på den måten at han heilt fram til sist sommar var innom anleggsavdelinga på vegkontoret ein gong i veka for å «følgje utviklinga» på nært hald.

Dette var ei kontakt vi ved kontoret sette pris på blei halden vedlike.

John Samdal sine store fritidsinteresser var jakt, fiske og bridge, og han var aktiv innafor desse felta fram til helse sette stoppa for det.

Når Samdal no er gått bort, har vi som fekk gleder av å arbeide i lag med han mist ein god kamerat og medarbeidar som alltid ville vårt og etaten sitt beste.

Kjell Loen

# ENGASJERT HOVEDTILLITSMANN

**Tore Andersen, vaktmester på vegsentralen på Årø i Molde, har sidan 1. mai vært leder for ca. 320 vegarbeidere, organisert i Norsk Arbeidsmannsforbund. I to år til vil han være heltid-**

**sengasjert som hovedtillitsmann. Går arbeidet bra og han fremdeles har medlemmenes tillit, ser han ikke bort fra at han stiller opp til nytt valg etter at denne første perioden er over.**



*Fra nyttår skal hovedtillitsvalgt Tore Andersen ha fast kontordag, hver mandag, på vegsentralen på Årø i Molde.*

Som klubbleder for de ansatte på vegsentralen ble han oppfordra til å ta diverse kurs innen fagbevegelsen.

– Og det var interessant. Jo mer jeg lærte og fikk innsikt i tillitsmannsarbeid, jo mer interessant syntes jeg det var. Og jeg fikk stadig nye verv. Jeg så det som ei stor utfordring da flere mente jeg burde stille som kandidat til hovedtillitsvervet i fylket, sier Tore Andersen til «Veg og Virke». Etter ni år i etaten kan en av og til føle seg som en «jypling». For du vet, mange av arbeiderne har både 20, 30, 40 og opptil 50 års virke.

## **Tindegruppe**

Tore Andersen er Moldegutt så god som noen. Født og oppvokst på Fuglset. Han har bare vært vekke fra byen i tre år da han i sin ungdom prøvde sjømannslivet.

– Jeg trives så godt at jeg aldri kommer til å flytte fra byen, understreker han. Han er gift og har to barn. Tidligere var han en aktiv jeger og fisker, men har de senere årene fått en annen interesse som tar mye av fritida.

– På vegsentralen har vi danna ei tindegruppe. En av arbeiderne er fjellklatrer og han har dratt med noen av oss andre på flotte turer. Og det kommer vi til å fortsette med. At arbeidskollegaer også trives sammen på fritida er viktig. Det skaper godt miljø og samhold, forsikrer Andersen, som også bruker denne erfaringen i sitt nåværende arbeid. En del av hans arbeidsoppgaver går

ut på å skape gode miljøer, samt løse problemer og ikke minst personkonflikter.

## **Felles interesse**

– Jeg reiser mye rundt i fylket for å treffe medlemmene. Dessuten tar møter på vegkontoret også en del tid. Jeg har fram til nå hatt en fast kontordag i uka, hver mandag på Vestnes, men fra nyttår ble kontoret lagt til Molde. Mandag blir fortsatt kontordag, sier han og legger til at for han vil det bli bedre rent praktisk.

– Arbeidet er ofte ensomt

i den forstand at jeg reiser mye alene. Men kontakten med folk, enten pr. telefon eller ved besøk oppveier det. Er det store problemer pleier jeg å ha med meg to andre, og vi representerer hovedtillitsmannsutvalget, hvor jeg er leder, sier han og legger ikke skjul på at det noen ganger kan være vanskelig å være den som skal megle.

– Jeg representerer først og fremst arbeidstakerne og skal fremme deres interesser for arbeidsgiver. Men jeg møter som regel forståelse i administrasjonen, så egent-



*Tore Andersen har permisjon fra vaktmesterstillingen på vegsentralen. Det er han som har designet disse fine sittegruppene som er plassert ut på noen av hovedvegene i fylket. De representerer noe av det norske som finst, nemlig stein, samt at de er miljøvennlige og ikke minst vanskelig for potensielle tyver å få med seg.*

lig er det ikke noe problem. For tida har vi felles interesser i «Det nye Vegvesenet», som skal legges fram for Stortinget i år. På dette området begynner storpolitikken å vise seg. Vi arbeider for å bevare Vegvesenet slik det er i dag. I alle fall er det interessant å følge prosessen, sier Andersen.

## **Lærlinger**

Det er mange oppgaver Tore Andersen føler han skulle engasjert seg mere i. Blant annet mener han Vegvesenet burde bli flinkere til å ta inn lærlinger. Ekspertisen holder på å dø ut, samtidig som rekrutteringen er minimal.

– Slik det er blitt i Vegvesenet viser det seg at vi har både kunnskapen, utstyr, samt sikkerhet for å jobbe med andre og større og ikke minst flere prosjekt enn det vi gjør i dag. Antall anleggsarbeidere i Vegvesenet er halvert de siste årene. Vi er konkurransedyktige, men likevel går arbeidet til private. Arbeidsmiljøloven gjelder for alle, men av og til virker det som det bare er det offentlige som tar den alvorlig, sier Andersen som er betenkt over utviklingen som skjer også på dette området. Han mener dette er et emne som absolutt hører inn under fagforeningsarbeidet.

– Jeg liker å jobbe med mennesker. Av og til får jeg så ørene flagrer, men får også positive tilbakemeldinger. Og det gleder meg, avslutter Tore Andersen.

*Tone Rød*

# KRØSUS OG «DET NYE VEGVESENET»

Vi lurer på om begrepene Krøsus og Hollerutvalg – «Det nye vegvesenet» – har festet seg i etaten. Den 12. juli i fjor falt Hollerutvalgets dom over Vegvesenets framtid. På midten av 1980-tallet startet historien om Krøsus opp i Statens vegvesen. Nå er det

bare måneder før det nye økonomistyringssystemet er på lufta.

Vi stilte følgende spørsmål til vegmestrene:

- Hva vil Krøsus bety for deg som leder?
- Er «Det nye Vegvesenet» et grunnlag for å gjøre Statens vegvesen enda bedre istand til å løse de samfunnsoppgavene som er naturlige for etaten?

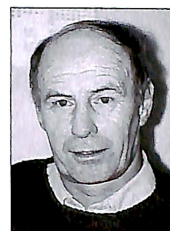
## **Vegmester Harald Dragset, Frei vegstasjon:**

– Jeg håper at regnskap- og oppfølgingsrutinene våre blir vesentlig bedre enn de vi har i dag.  
– Om «Det nye Vegvesenet» har jeg på nåværende tidspunkt ingen klar oppfatning av. Slik situasjonen er i dag, føler jeg det er noe uklart hvilket resultat vi til slutt får.



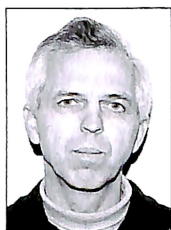
oppfølging slik at vi til «kvelds» får vite hva vi har brukt.

– Jeg er veldig spent på å se hva omstruktureringa vil få å si på bemanningssida. Vi vet ikke om strukturen blir endret. Hvor oppdelt blir drifta? Vi vet ikke om «Det nye Vegvesenet» vil bli til nytte slik mange tror, men vi får håpe på det –.



## **Vegmester John Magne Bæverfjord, Surnadal vegstasjon:**

– I første rekke vil Krøsus føre til bedre kontroll med løpende utgifter. Men dette vil føre til merarbeid når det gjelder kontrollviksomheten og regnskapsarbeidet.  
– Selv om vi i dag vet for lite om hvilke endringer «Det nye Vegvesenet» vil føre til, håper jeg at en omorganisering av Vegvesenet samtidig med at vi tar i bruk Krøsus, vil føre til at vi på en bedre måte kan bli i stand til dokumentere det arbeid vi gjør.



## **Vegmester Johan Nybø, Gurskøy vegstasjon:**

– Det nye økonomistyringssystemet vil føre til at vegkontoret blir avlastet med arbeidsoppgaver. Det kan bli mer arbeid for kontoransatte på stasjonene.

– Jeg vet ikke ennå hva «Det nye Vegvesenet» vil bety og hva det i framtida vil føre til. Selv om ingen i dag vet resultatet og hvilken modell som velges, tviler jeg uansett på at «Det nye Vegvesenet» vil bli et redskap som setter oss istand til å gjøre en bedre jobb.



## **Vegmester Sigmund Kleppe, Ørsta vegstasjon:**

– For meg personlig, som har godt og vel ett år igjen til pensjonsalderen, vil vel ikke innføring av Krøsus få noe særlig å si.  
– Jeg har den troen at får vi beholde hovedtrekkene i Vegdirektoratet sitt forslag og at vi samtidig får beholde styringa i fylkene, vil et utvidet regionalt samarbeid gi oss åpning til å løse de samfunnsoppgavene som er naturlig for etaten på en bedre måte enn tidligere.



## **Vegmester Kolbjørn Engen, Molde vegstasjon:**

– Krøsus vil føre til at ansvaret for å plassere kostnad på rett plass blir lagt til budsjettansvarlig og at innlegging av primærdata blir lagt til vegstasjonene. Budsjettansvarlig vil få full kostnadsoversikt, men systemet fører til merarbeid uten at vi får flere folk.

– Uansett hvilken form «Det nye Vegvesenet» får, tror jeg vegmesteren er en av de som blir mest berørt og som blir utsatt for den største omstillinga. Jeg er skeptisk til forslaget om å legge strukturelt vedlikehold under produksjon. Dette vil føre til reduksjon i bemanninga ute i områda, med de følger det vil få.



## **Vegmester Olaus Winther, Sunnalsøra vegstasjon:**

– Krøsus kan bli et redskap som vil gi oss mulighet for en bedre mål- og økonomistyring. Det betenkelige ved innføring av Krøsus er om vegstasjonene vil klare oppgavene – både teknisk og merkantilt – med den lave bemanninga som er ved enkelte stasjoner.  
– Vi må vente å se hvilken styringsmodell som blir valgt. Jeg stiller meg tvilende til en for stor oppdeling av oppgavene. Det kan lett føre til at Vegvesenets oppgaver ikke blir satt i en helhetlig sammenheng.



## **Vegmester Bent H. Sjursen, Stranda vegstasjon:**

– Jeg håper at målene med Krøsus – et nytt, bedre, enklere, billigere og standardmessig økonomi- og personaldatasystem enn hva vi har i dag – oppnås.

– Jeg tror ikke «Det nye Vegvesenet» vil bli en etat som fungerer bedre enn den vi har i dag. Videre lurer jeg på om effekten vil bli større i framtida når det ikke er mulig for en person ute på vegen å kombinere en forvaltningsoppgave med en produksjonsoppgave. «Det nye Vegvesenet» mangler distriktsprofil, med de konsekvenser det kan få.



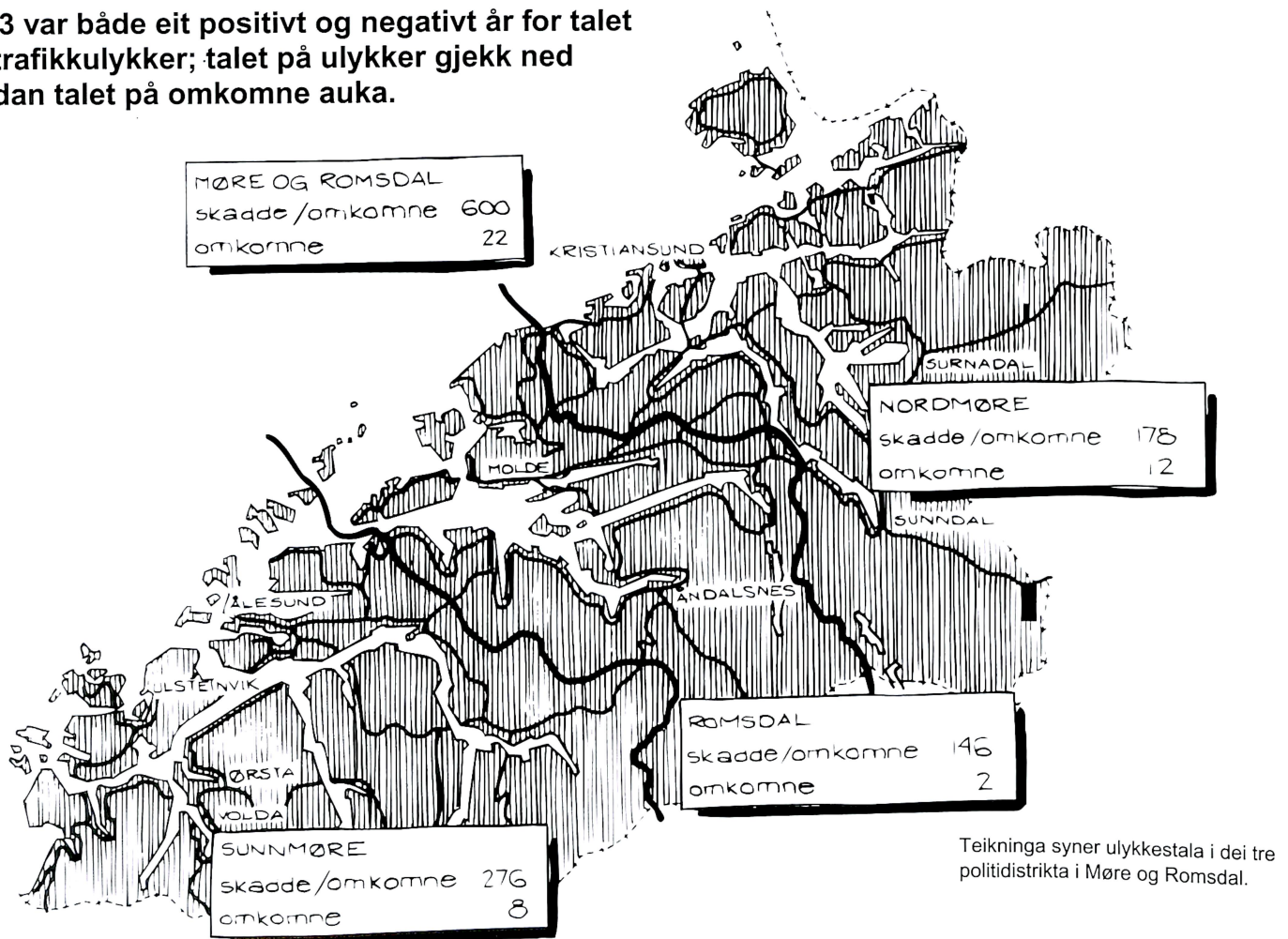
## **Vegmester Asbjørn Sæther, Åndalsnes vegstasjon:**

– Jeg håper Krøsus kan bli et redskap til å gi oss bedre oversikt over forbruk og at det er et bedre regnskapssystem enn det vi har i dag. Jeg håper på bedre utnyttning av ressursene og bedre

Trafikkulykkene i Møre og Romsdal i 1993:

# FÆRRE ULYKKER – FLEIRE DREPNE

1993 var både eit positivt og negativt år for talet på trafikkulykker; talet på ulykker gjekk ned medan talet på omkomne auka.



## Skadde og omkomne

1993 vart eit år då talet på ulykker vart redusert i forhold til året før. Reduksjonen var på om lag 7 %. Også talet på skadde eller omkomne var lågare i fjor enn året før, om lag 6 %. Om vi ser tilbake i tid, er fjoråret med på å underbygge trenden vi har sett dei seinare åra; talet på skadde og omkomne har ikkje berre stabilisert seg, det har også hatt ein svak nedgang. At det nokre år er ein auke i talet på skadde eller omkomne, er ein variasjon som er naturleg i ulykkesbilette.

## Politidistrikta

Ser vi så på dei tre politidistrikta, Sunnmøre, Romsdal og Nordmøre, hadde Sunnmøre og Nordmøre ein nedgang i talet på skadde og omkomne, medan Romsdal i fjor hadde ein auke på om lag 5 %. Nedgangen på Sunnmøre og Nordmøre er respekti-



Færre ulykker men fleire blir drept på vegane i Møre og Romsdal i fjor.

ve 10 % og 4 %. Trenden dei seinare åra er at talet på ulykker på Nordmøre har vore stabilt, medan det på Sunnmøre har vore ein nedgang sidan 1989. Romsdal har også hatt ei positiv utvikling dei seinare åra, men i

1993 vart det ein auke i talet på skadde og omkomne.

## Dødsulykker

Totalt 22 personar omkom på vegen i 1993. Dette er det høgaste talet vi har hatt sidan 1989. På 80-talet omkom gjennomsnittleg 18 personar kvart år, medan vi på byrjinga av 90-talet har hatt om lag 16 omkomne kvart år.

## Mjuke trafikantar

I fjor vart 100 mjuke trafikantar skadde eller omkom på vegane. Dette er om lag 17% av alle skadde og omkomne. Fire mjuke trafikantar omkom, av desse var tre fotgjengarar og ein akande.

I dei 10-15 siste åra har talet på skadde/omkomne hatt ei positiv utvikling. Fjoråret er eit av dei lågaste vi har hatt.

*Anni Kari Pedersen*



Leonhard Dahl og ferjekai-  
gjengen har etter kvart sett  
solide spor etter seg og  
gjort kvardagen lettare for  
mange øybuarar langs kys-  
ten vår. Øybuarane på den  
vesle øya Tarva i Bjugn  
kommune i Sør-Trøndelag  
kunne sist haust ta i bruk  
dei nye ferjekaiane i sam-  
bandet Dypfest-Tarva.  
Jobben vart sjølv sagt gjort  
av ferjekai gjengen frå Møre  
og Romsdal.

I takksemd over nye kaiar, godt utført arbeid og eit godt samarbeid mellom øyfolket og våre folk, ville Tarva øyråd så gjerne vise at dei sette pris på dei som gjorde jobben. Det gjorde dei ved å sende eit fint preparert skinn frå den lokale sauerasen steinaldersau (villsau). Skinnen vart overrekt under julekaffien på maskinavdelinga.

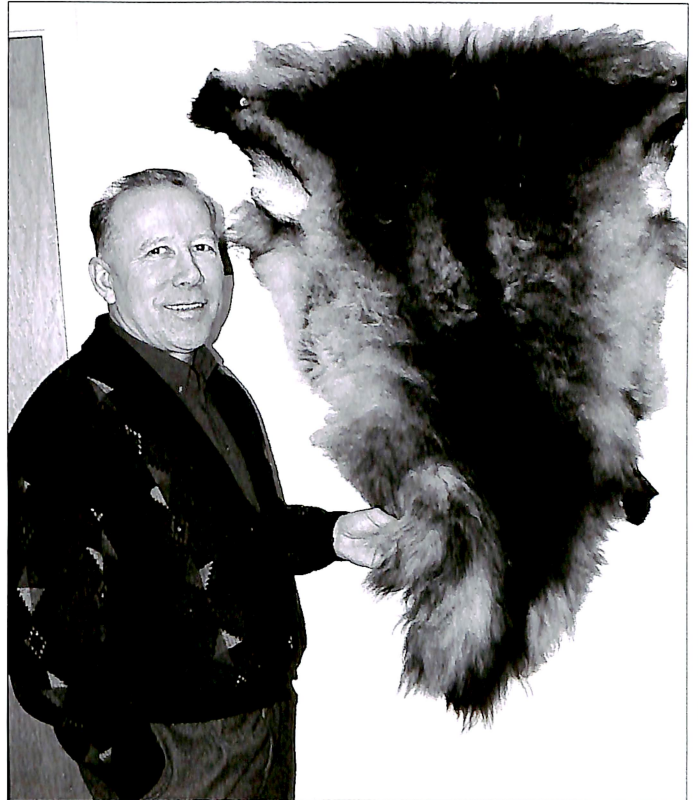
Det var vegsjeff E. Vollset som hilste frå øybuarane. Hovudpersonen sjølv, Leonhard Dahl, var ute på nye oppdrag og kunne difor følgjeleg ikkje vere til stades. Difor blei det assisterande vegsjeff Paul Bølset og maskinsjeff Andor Wicken som på vegne av ferjekairåd gjevar Leonhard Dahl og folka hans fekk æra av å ta

## FEKK OVERRASKANDE GÅVE

imot gåva. I bre-  
vet som som  
var lagt ved og  
som vegsjeffen  
siterte frå, skriv  
Jan Olav  
Grøttan, for-  
mann i Tarva  
Øyråd, mellom  
anna dette:

«Tarva Øyråd og Bjugn kom-  
mune vil med  
dette få takka  
Statens vegves-  
sen v/Leonhard  
Dahl skikkelig,  
for den gode  
innsatsen de  
gjorde ved byg-  
gingen av ferge-  
leie for samban-  
det Dypfest-  
Tarva og ikke  
minst takke for  
etatens hederli-  
ge opptreden ved å sende penger som ikke ble brukt, tilbake til Bjugn kommune. Vi ble både overrasket og glad for pengene og vi synes at dette var en handling det står respekt av.»

Leonhard Dahl seier gåva var over-  
raskande og uventa. Han seier vida-  
ra at alle tilknytt ferjekaiseksjonen og  
andre tilsette i etaten set stor pris på

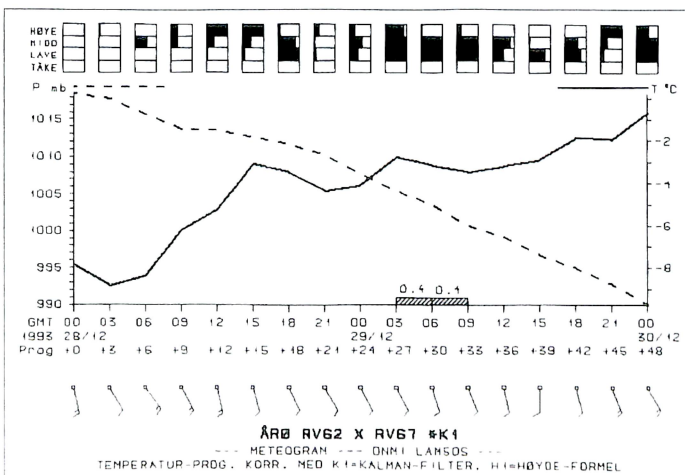


Ferjekaikonsulent Leonhard Dahl seier gåva var overraskande og uventa

ho. Han vil sende ein takk til øyrådet. Skinnen er no hengt opp på veggen i inngangspartiet til maskinavdelinga på Årø.

## BRUK AV METEOGRAM

Meteogrammet, som på mange måtar kan seiast å vere eit verbarometer som på førehand fortel oss korleis veret dei



neste dagene vil verte, er utvikla med tanke på styring og iverksetjing av tiltak innan vintervedlikehaldet i vegstellet. For oss som er tilknytt driftsavdelinga skulle bruken av desse vere godt kjent. Utanom driftsavdelinga vil eg tru det er tilfeldig kor godt kjent dette hjelpemiddelet er.

I alle dei ni vedlikehaldsomsråda Møre og Romsdal er delt inn i, kan det takast ned verprognoser for ein eller fleire stader. Prognosene gjeld for to døgn framover, og dei erfaringane vi har, fortel oss at opplysningane vi får stemmer heile tida svært bra slik vertilhøva vert.

Som vist på ei tilfeldig prognose for Årø får vi inn opplysningar om utvikling av skydekke, lufttrykk, temperatur, vindstyrke, vindretning, nedbørmengde og lignande opplysningar vi kan ha nytte av i vintervedlikehaldet.

Meteorogramma er berre til bruk innan Vegvesenet og kan ikkje spreia utanom etaten.

Ivar Hol

Dette er eit tilfeldig meteogram frå Årø. På meteogrammet finn vi opplysningar om utvikling av skydekke, lufttrykk, temperatur, vindretning, vindstyrke og nedbørmengde.

# Fekk ny «storstove» til jul

– Vi står no i den nye «storstova» vår. Det er eit fin tilbygg vi har fått. Allereie 3. januar skal det vere full drift i nybygget vårt, sa Andor Wicken då han under julekaffien til Årø vegsentral kunne innvie den nye plateverkstaden.

Det skulle gå nærare 20 år frå dei første tankane om ein ny plateverkstad dukka opp til verkstaden stod ferdig. Byggjetida var rekordrask! Det same må kunne seiast om flyttesjauen. For i romjula var det full aktivitet med innflytting og klargjering til den første arbeidsdagen i 1994.

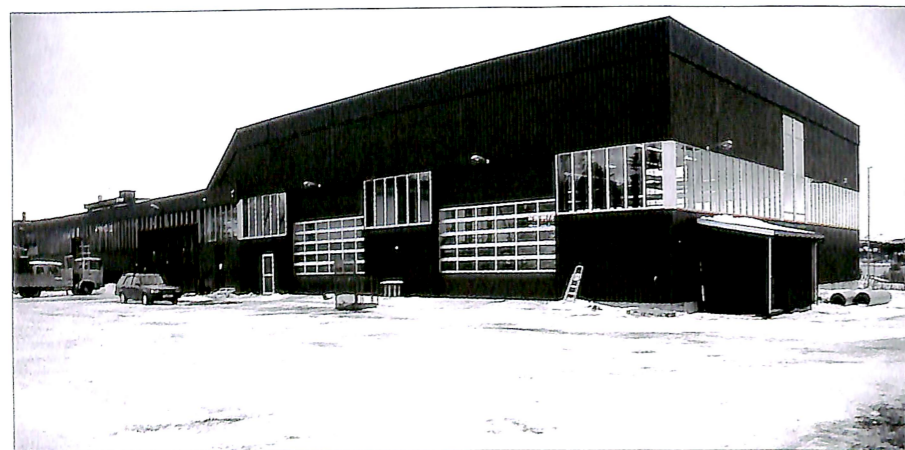
– Verkstadformann Reidar Andahl kunne under dei hektiske innflyttingsdagane mellom jul og nyttår slå fast at dei ansatte gjekk imot en ny kvardag. Trongbuheita var slutt! Den var historie. No skulle det bli olbogorom og nok plass, og ikkje minst skulle dei tilsette få ta i bruk ein del nytt utstyr som ville vere til stor nytte og slik vere med på å gjere arbeidsdagen enklare, slo han fast, verkstadformannen.

Den nye plateverkstaden er bygd i forlenginga av vegsentralbygget. Tilbygget er på 625 rutemeter, og har kosta 5 millionar kroner. I desse kostnadene ligg og eit stort verkstadkontor, godt med garderobe og vaske- og sanitærrom, nytt gassanlegg, utenomhusarbeid og ikkje minst to store traverskraner. Byggjeart var 15. juni i år, og etter planane skulle bygget vere klart til innflytting 31. januar. God innsats frå alle partar gjorde sitt til at bygget blei ferdig tidlegare enn dei største optimistane hadde trudd på førehand.

Den gamle verkstaden var mellom dei minste i landet. Trongt og dårleg med plass, saman med aukande krav om betre og meir rasjonelle og arbeidsforhold, større arbeidsmengd, priskonkurranse, tidspress og ikkje minst at dei ymse delane til ny ferjekai etter kvart vart større og større er årsakene til at det vart vedteke å bygge nytt plateverkstad.

– Det er klårt at plateverkstaden er ein viktig nøkkel for positiv drift av vegsentralen. Eg ser ikkje mørkt på utsiktene for 1994. Mykje arbeid ventar oss alle. Vegsentralen har ein positiv ordreservert og plateverkstaden er eg viss på vil få mykje å gjere i 1994. Vi må elles alle hugse på å halde på den linja vi er kjent for. For det vi gjer skal vere skikkeleg gjort, sa Andor Wicken.

Andor Wicken kunne vidare fortelje at det på vegsentralen i året som gjekk vart gjort fleire forbetringar som vil gjere sitt til at arbeidsdagen for den einskilde ved sentralen vil betrast. Han kunne og fortelje at det var investert for 14 millionar kroner i nye maskinar og at maskinparken ved Årø vegsentral hadde ein verdi på 65 millionar kroner ved utgangen av 1993. I sin helsing kunne han og fortelje at maskinavdelinga hadde styrkja stillinga si når det gjaldt kontraktar med andre fylke.



Med ei kjempesak montert på ein sokkel og til stor jubel frå dei tilsette på plateverkstaden kunne Reidar Aandahl klippe snora.

Som seg hør og bør blei den nye plateverkstaden innvigd slik det sømer seg i Vegvesenet. Etter å ha teke imot blomsterhelsingar frå hovudentreprenør og underentreprenørar, kunne verkstadformann Reidar Aandahl med ei spesialkonstruert kjempesaks, montert på ein sokkel og til stor jubel frå arbeidskameratane, klippe den raude, kvite og blå sermognisnora.

Den nye plateverkstaden er bygd i forlenginga av vegsentralbygget.

– Plateverkstaden er ein viktig nøkkel for positiv drift av vegsentralen, seier Reidar Aandahl.



## «Knusaren til Hitra»



Maskinfører Odd Berget på brua.

Produksjonen ombord på vårt mobile knuseverk «Knusaren» går igjen for fullt. Det var ved nyttårstider det blei klart at produksjonen kunne komme i gang igjen, etter at «Knusaren» vant anbudet om knusing av steinmasser til Hitra fastlandsforbindelse.

Oppsynsmann Kornelius Gustad forteller at i konkurranse med åtte andre entreprenørar gikk oppdraget til «Knusaren» og Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Knuseverket hadde etter at oppdraget i Todalen ble avsluttet 3. november ifjor, lagt i opplag ved den gamle ferjekaien på Høgset. Tidlig på nyåret ble «Knusaren» flyttet til knusesteder Justenøy på Hitra.

– Det er klart at denne jobben betyr mye. Hadde ikke vi fått anbudet, ville «Knusaren» fortsatt blitt liggende i opplag. Knusing av stein til Hitra fastlandsforbindelse er et stort oppdrag for oss. Anbudet er på 2,9 millionar.

– Produksjonen kom i gang allerede 6. januar. Fram til mai månad skal det knuses omlag 70.000 kubikkmeter masse til tunnel og veier i dagen. Omlag 8.000 kubikkmeter skal fraktes med båt til Hemniskjel, og omlag 26.000 kubikkmeter steinmasse skal brukes til asfaltproduksjon.

– De tre ombord går ett døgnskift. Etter at oppdraget på Hitra er avsluttet flyttes «Knusaren» til Aure for å produsere masser til Aursundprosjektet, forteller oppsynsmann Kornelius Gustad.



Produksjonen ombord på «Knusaren» går for fullt.

Kostbart hærverk på brøytestikker:

# UTAN STIKKER INGA BRØYTING!

Dei siste åra har det vore relativt lite hærverk på og fjerning av brøytestikker som er sett ut langs vegkantane i Møre og Romsdal. Diverre har det i vinter frå einskilde stader i fylket blitt meldt om både systematisk fjerning og hærverk på brøytestikkene. Brøytestikker har blitt fjerna i strekningar på fleire kilometer.

- Skal vi la stikkene stå!

- Uten stikker ingen brøyting



**Statens vegvesen**  
Møre og Romsdal

*Informasjonstiltaket er retta mot elevane i grunnskulen i fylket. Så langt synes det som om vi har nådd målgruppa tiltaket er retta mot.*

– Dette er eit stort problem mange stader i Møre og Romsdal. For brøytesjåføra- ne kan hærverk og fjerning av brøytestikker vere så omfattande at det ikkje er forsvarleg å brøyte strekningar der stikker er fjerna. I samarbeid med Statens utdanningskontor i fylket har vi starta eit informasjonstiltak som vi kallar «Aksjon brøytestikker». Informasjonstiltaket er i all hovudsak retta mot elevane i grunnskulen. I tillegg til å bruke både etermedia og aviser har vi laga ein temaplakat som i 14 dagar har rulla over skjermene på nærfjernsynsstasjonane i fylket. Temaplakaten er óg sendt ut til alle grunnsku- lar i fylket. Vi håper sjølvstgt plakaten er blitt hengt opp,

på ein godt synleg plass på skulen.

– Seinare i vinter vil vi følgje opp kampanjen gjennom å sende ei lita helsing til elevane. Det må understreka at aksjonen ikkje er rasande, masande eller på noko vis fordømande. Vi har søkt å leggje opp til eit meir haldningsskapande og eit forsonande innhald. Eg kan elles fortelje at Statens utdanningskontor, som har gjeve si fulle tilslutning til informasjonstiltaket, ser så alvorleg på dette at dei har oppfordra skulane til å drøfte i klassane konsekvensane av at brøytestikker manglar, fortel informasjonskonsulent Wiggo Kanck.

– Denne sesongen set vi opp mellom 350 000 og 400 000 brøytestikker langs vega-

ne i fylket. Kvar brøytestikk med refleks og ferdig oppsett kostar i gjennomsnitt kr 15,-. Dei årlege kostnadene er på meir enn 4,6 mill. kroner. Når vi veit at brøytestikker er blitt fjerna eller ødelagt på strekningar over fleire kilometer, snakkar vi om hærverk som kostar samfunnet mange hundretusen kroner, seier overingeniør Ivar Hol.

Når brøytestikker manglar er det uråd for brøytebilane å halde opne utsette strekningar i periodar med snøfokk. Dessutan kan verdifullt utstyr som plogar og anna reiskap verte ødelagt, og med brøyting utanfor vegen kan folk bli leidde til å køyre utom vegkanten med dei følgjer det kan få, legg Hol til.

– Korleis har aksjonen vorte teken i mot?

– Dei tilbakemeldingane vi har fått frå skulane, og med den dekninga vi har registrert bodskapen har fått i aviser, radio og nærfjernsyn, vil eg hevde vi har nådd ut med kva vi vil seie. Vi håpar ungdommane og andre skjønar alvoret i å øydeleggje brøytestikker.

Vi ber óg om publikum si hjelp for å hindre hærverket og den omfattande fjerninga av brøytestikker som fører til alvorleg svekking av trafikktryggleiken. Men skal vi lukkast fullt ut meiner eg at kvar einskild tilsett i Vegvesenet har å seie ifrå når dei kjem over nokon som øydelegg eller fjernar brøytestikker, seier Wiggo Kanck.

**Vegvesenet – ved miljø- og trafikkseksjonen på planavdelinga – har utført ei 3 dagers intervjuundersøking om bord på ferja mellom Eiksund og Rjånes, for å få meir kjennskap til trafikk mønsteret i området.**

Undersøkinga som vart utført 8. juni, 21. juli og 7. september 1993, hadde som hovudmål å få fram fordelinga av trafikken på Ørsta/Volda-sida. Resultata skulle mellom anna nyttast som ein del av materialet for val av ny vegline på denne sida av tunnelen.

Undersøkinga vart utført ved at alle sjåførar som kom om bord på ferja fekk eit spørreskjema, som dei skulle fylla ut om bord og levere til teljemannskapa ved ilandkjøring.

I og med at hovudårsaka til undersøkinga var å tilrå ny vegline, måtte vi få fram reisemåla til den enkelte sjåfør innafor eit så lite geografisk område at det vart ten-



*Trafikkundersøkinga vart gjort for å få meir kjennskap til trafikk mønsteret i området.*

*Foto: Kjetill Kjersem*

leg nok for vurdering av dei alternative veglinene. Kommunane Ørsta og Volda vart derfor inndelt i mindre einingar, der dei enkelte einingane fekk kvart sitt nummer. Trafikantar som skulle til eller kom frå Ørsta eller Volda måtte derfor også skrive opp eigne stadnummer i tillegg til kommunenamnet.

I planleggingsfasen forstod vi at det var andre som hadde ønskjer om å få fram andre opplysningar enn dei

vi var ute etter i undersøkinga. Vi valde derfor også å leggje inn ein del spørsmål som kanskje kunne komme til nytte seinare, anten for oss eller for andre. Vi stiller derfor alt vårt materiale til disposisjon for eventuelle andre som kan ha nytte av dette.

I tillegg til intervjuet om bord på ferja utførte vi også ein del maskinelle teljingar på vegnettet inn mot det komande tunnel- og vegsambandet. Desse teljinga-

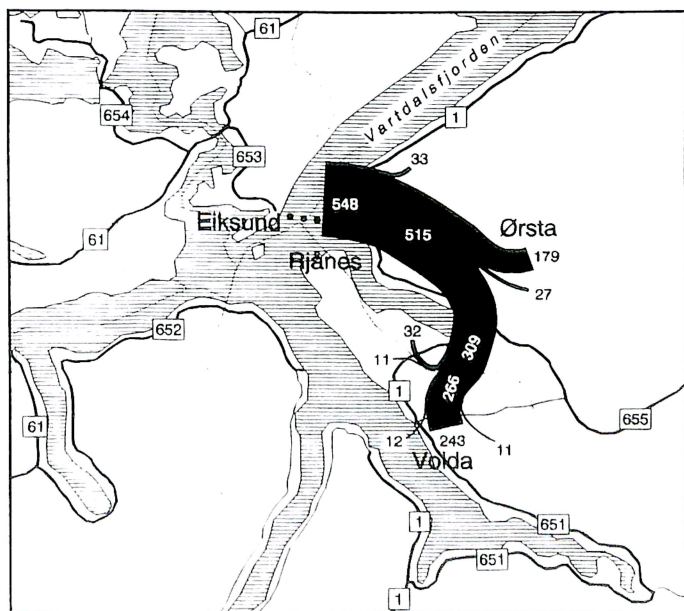
ne vart utført både for å ha referansar mot ferjetrafikken, men også for å kunne danne grunnlag for ei seinare før-/ etterundersøking.

Resultata frå undersøkinga er omrekna til årsdøgntrafikk for ferjestrekninga. Trafikken til og frå dei forskjellige sonene i Ørsta/Volda-området har vi så vist på 2 teikningar, der trafikkfordelinga er vist i høve til alternativa for ny vegline.

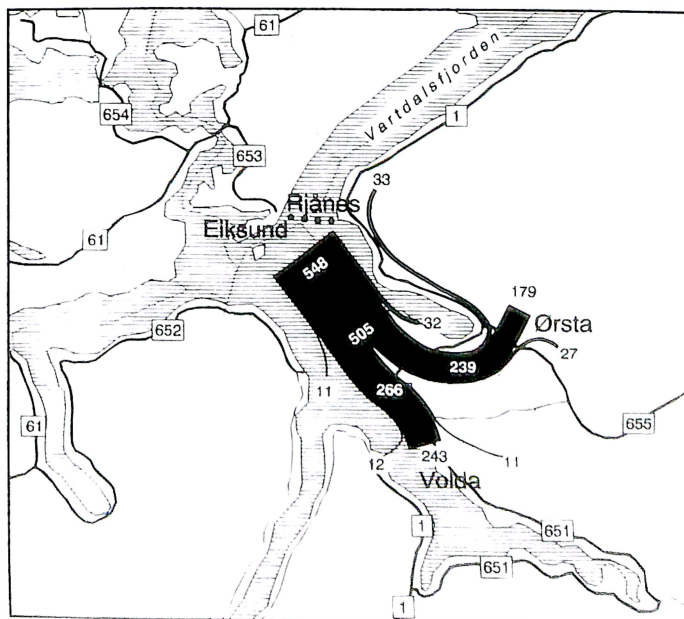
Denne trafikkundersøkinga skal altså i første omgang nyttast i samheng med val av line for tunnel og veg på austsida av fjorden. Seinare skal undersøkinga vere ein del av grunnlaget for ei før-/etterundersøking. Men dette kan ikkje gjerast før sambandet er ferdigbygd og etter at det har vore i drift ei tid.

*Kjetill Kjersem*

*Eiksund-Rjånes*



*Eiksund-Sørestranda/Alida*



Planen, eller retningslinjene, handlar om intern varsling og rutiner for korleis Statens vegvesen Møre og Romsdal skal medverke i ein krisesituasjon på vegnettet i fylket. Den som mottok planen er forplikta til å gjere seg kjent med han!

# Plan for kriseinformasjon

Statens vegvesen Møre og Romsdal er eit av de få fylka som har utarbeidd og fått ferdig ein såkalla «kriseinformasjonsplan». Planen er kort og godt retningslinjer for Vegvesenet sitt eige arbeid og vår assistanse til politi, brannvern eller redningseining ved kriser, katastrofer eller større ulykker på vegnettet der menneskeliv er i fare eller går tapt. Retningslinjene gjeld òg for alvorlege ulykker eller andre større hendingar på vegnettet som vil samle brei medieinteresse.

Arbeidet med desse retningslinjene tok til seinhausten 1991. Det har vore eit svært omfattande arbeid, og planen byggjer ein del på planane til Østfold, Vestfold og Buskerud som var dei første fylka som hadde sine ferdige. Vår plan vart vedteken på leiarmøtet på vegkontoret sist haust.

Planen, eller retningslinjene, handlar om intern varsling og rutiner for korleis Statens vegvesen Møre og Romsdal skal medverke i ein krisesituasjon på vegnettet i fylket. Han skal gjelde ved:

- Ulykker ved farleg gods
- Svært alvorlege ulykker med skadde og drepne
- Ulykke på vegnettet som følgje av ekstreme vértilhøve
- Demonstrasjonar

I planen blir det vidare slått fast at Vegvesenet sine arbeidsoppgåver i krisesituasjonar som er nemnde ovanfor, kan delast i to fasar:

- Redningsfasen
- Oppryddingsfasen

Vår innsats vil i all hovudsak vere i oppryddingsfasen, men ønskjer f.eks.

politiet assistanse i sitt informasjonsarbeid når det gjeld i sjølve redningsfasen, vil vi tilby vår hjelp.

Planen, som no blir utsendt, hand-samar vidare Vegvesenet sitt forhold til politi, brannvern og anna redningseining. Han fortel om varslingsrutiner og korleis leiinga i Statens vegvesen skal forholde seg. Ein sær viktig del av planen er informasjonskapitelet.

Det er altså slått fast at i redningsfasen er det politiet som har hovudansvaret for informasjonen, medan altså vi skal ha ansvaret for informasjonen i oppryddingsfasen. Det er tre informasjonsbehov som vil oppstå:

- Behov for informasjon til trafikantane
- Vedlikehalds- og utbetningsbehov
- Behov for informasjon til media, svare på spørsmål

Her er det å seie at vedkomande som uttalar seg offentleg på vegne av Statens vegvesen, bør vere varsam med skjønsmessige vurderingar av årsaksforhold. Vedkomande MÅ IKKJE uttale seg slik at det kan oppfattast som stillingstanken til spørsmålet om rettsleg ansvar for skader o.l.

Retningslinjene skal sikre forsvar-

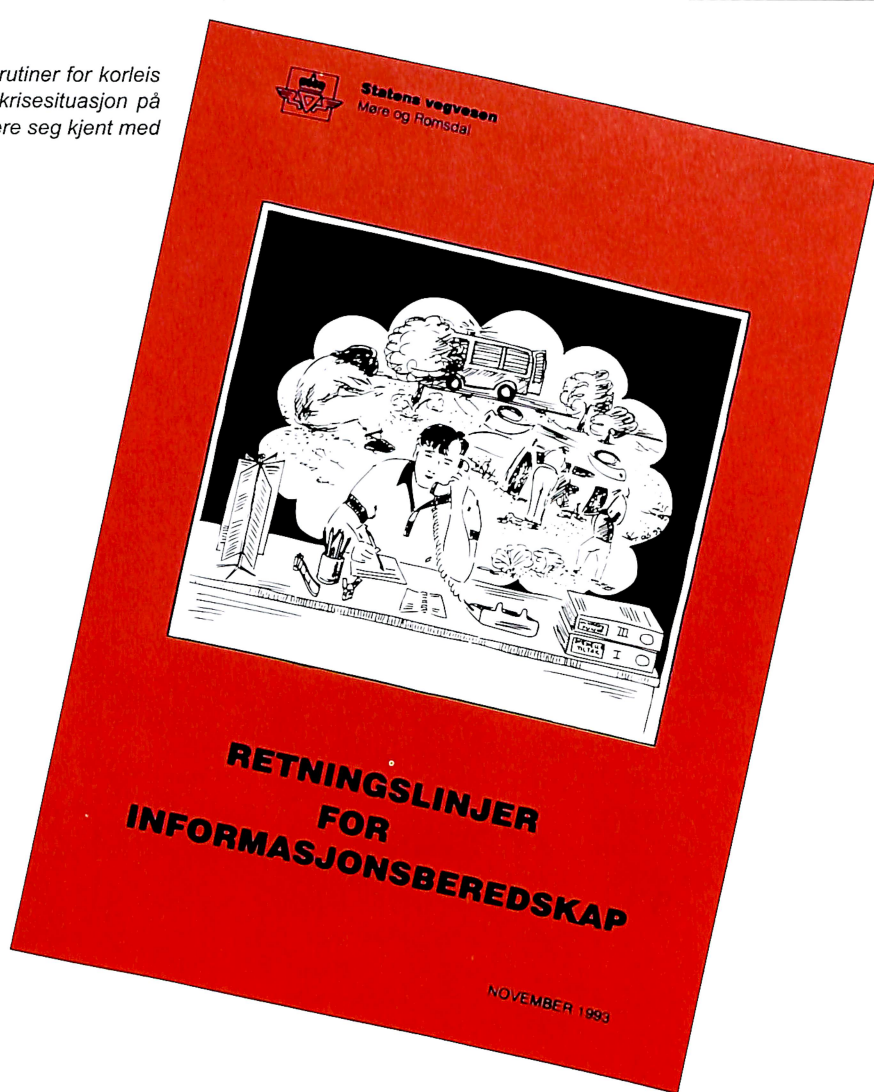
lege informasjonsrutiner ved krise eller ulykker av eit visst omfang på riks- eller fylkesvegane i Møre og Romsdal. Statens vegvesen sine medarbeidarar som blir kjent med kriser eller ulykker skal straks informere etter oppsett plan.

Vår informasjon skal skje raskt, korrekt og vere så utfyllande som det let seg gjere. Informasjonen må gå internt og eksternt for å førebygge skadeverknader som følgje av feilinformasjon, rykte eller spekulasjonar.

Retningslinjene er trykt opp i A5-format, nærast som ei lita bok. Ho vil bli sendt til vegstasjonane, biltilsynsstasjonane, anleggskontora og til tilsette i etaten. Vidare vil ho sjølvstgt bli sendt politi, brannvesen, sivilforsvar og anna redningseining som Statens vegvesen vil samarbeide med under forhold som retningslinjene handsamar.

Den som mottok planen er forplikta til å gjere seg kjent med han!

Riktig innsats frå Statens vegvesen Møre og Romsdal si side vil sikre vårt omdømme!



Her skal vi bygge oterundergang, forteller Jens Monsholm (t.v.), Dagfinn Rotevatn og arbeidsformann Tor Dagfinn Myklebust.

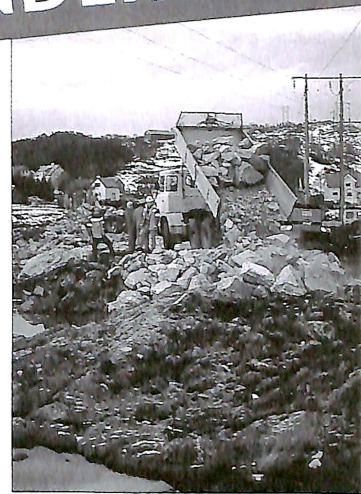
– Dette er et stort sett ordinært vegprosjekt. Forskjellen fra andre prosjekt må være at vi bygger undergang spesielt for oter. Jeg kjenner ikke til at det skal være bygd særskilte oterunderganger ved andre nyanlegg i Møre og Romsdal.



## BUHOLMLINJE MED OTERUNDERGANG

Den gamle Straumstraumen bru skal rives når nyvegen ligger ferdig.

T. h.: Veganlegget, som er kostnadsregnet til 20 millioner kroner, skal være ferdig sommeren 1995.



Det er oppsynsmann Jens Monsholm på «Buholmlinja» som forteller dette. Den vel 1,5 km lange parsellen på riksveg 654 – den nye innfartsvegen til Fosnavåg - blir bygd fordi eksisterende riksvegparsell med årene er nedbygd med mange avkjørslar og fordi dagens veg går på dispensasjon over Straumstraumen bru. Trafikken har økt de siste årene og årsdøgntrafikken ligger nå på rundt 3500 kjøretøy.

Veganlegget, som er kostnadsregnet til vel 20 millioner kroner, inkluderer 1580 meter ny hovedveg, 2270 meter gang- og sykkelveg og 300 meter sekundærveg. Vegen bygges etter riksvegtype H1 og vil få en bredde på 7,5 meter. På nyvegen skal det bygges to bruer. Den 55 meter lange platebrua bygges med to endespenn, hvert på 16 meter, og et midtspenn på 55 meter. Brua får seilløp for småbåter og sjarker. Brua vil koste 3,5 millioner kroner.

Eksisterende riksveg vil bli omklassi-

fisert til fylkesveg når trafikken settes på nyvegen i løpet av sommeren 1995. Dermed vil dispensasjonen som Straumstraumen bru har for 10 tonns aksellast, bli trukket tilbake.

Jens Monsholm forteller at det meste av arbeidet på veganlegget vil skje i egenregi. Sprengningsarbeidet er satt bort på anbud, og det vil bli leid inn maskiner og lastebiler etter behov.

– På topp vil vi ha maksimum 10 mann fra egen styrke på anlegget. Den største aktiviteten vil være under bruarbeidet. Standardheving av vegen til Fosnavåg er nødvendig med bakgrunn i den økende tungtrafikken. Vi har flere store fiskeprodusenter i området. Trailertrafikken, som går snart hele døgnet, ønsker størst mulig tillatt akseltrykk, forteller Jens Monsholm som sammen med oppsynsmann Dagfinn Rotevatn skal ha den daglig ledelsen av anlegget.

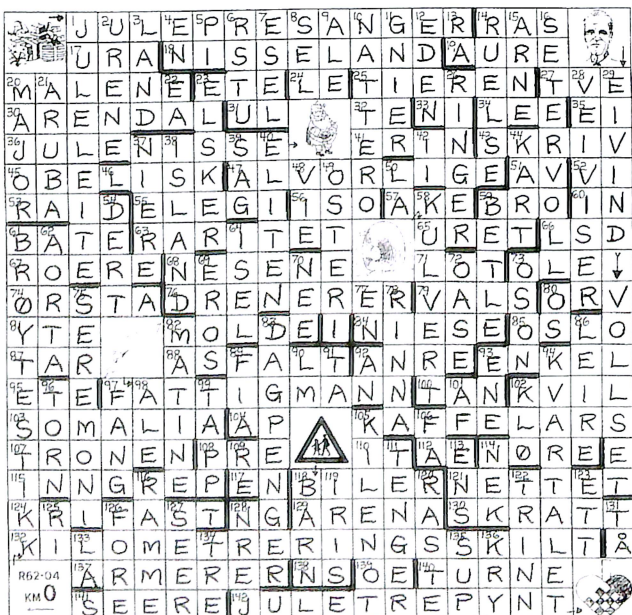
– Det spesielle med dette anlegget tror jeg må være oterundergangen vi

skal bygge. En liten oterstamme skal holde til i området her, og et er observert oter svømmende i sjøen. Det er forresten miljøvernavdelinga hos fylkesmannen som har krevd at vi legger forholdene til rette for at oteren kan svømme fritt mellom bukta som vil bli liggende innenfor vegen, og sjøen. Videre vil vi, ved å bygge denne kulverten, opprettholde vanngjennomstrømmingen og slik beholde mest mulig av eksisterende plante- og dyreliv. Under bygginga er vi pålagt å gjøre minst mulig skade på sjøbunnen.

– Oterundergangen, eller kulverten, vil bli bygd i betong og få kvadratisk tverrsnitt. Den blir 22,5 meterlang, få innvendig bredde på 4 meter og innvendig høyde på 2 meter. Kostnadene vil ligge et sted mellom 400.000 og 500.000 kroner, forteller Jens Monsholm som daglig speider etter lekende oter i sjøen utenfor «Buholmlinja».

<b>VANNRETT</b>	82	Skrivelse	
1	Se ill.	84	Prakt
18	Lykkespill	87	Rense
19	Elv	88	Se ill.
20	Slektninger	91	Tanker
21	Sprekke	92	Okse
25	Åsside	93	Kjemme
26	Ettermat	94	Tall
27	Fugl	95	Tar fri
28	Mene	97	Innehavere
29	Eksisterer	98	Elv i M & R
30	Brev	101	Se ill.
31	Drikk	104	Forekommer
32	Keiser	106	Kommune i M & R
34	Rygg	107	Eske
36	Råd (omv.)	108	Erindring
39	Motta	112	Beholdere
40	Passe	114	Kveld
42	Fellesskap	117	Grunnstoff
43	Spise	119	Dyr
44	Tall	122	Skinne
45	Skritt	124	Skred
46	Språk	125	Økning
49	Like	126	Bilde (omv.)
50	Periode	128	Feil
51	Elv i M & R	131	Enere
53	Flyplass	133	Fruktbart sted
54	Forekomme	135	Konkurrent
58	Vi	137	Gudedrikk
60	Like	139	Forstyrre
61	Gate	141	Donere
62	Skråning	142	Vei
63	Kampplass	145	Se ill.
64	Fri	146	Se ill.
65	Lever		
66	Bred		
68	Dyr (omv.)		
70	Undergang		
74	Forfatter		
76	Akter		
77	Måle		
78	Linje		
80	Flyplass		

<b>LODDRETT</b>	74	Fylle	
1	Presisere	75	Forsikring
2	Fisk	76	Viftet
3	Kapasitet	79	Merkverdighet
4	Helgen	81	Hvetebrød
5	Profetene	83	Ørsted
6	Feil	85	Fisk
7	Tall	86	Se ill.
8	Medvirket	89	Uro
9	By i USA	90	Pikenavn
10	Skue	92	Tall
11	Elev	96	Hår
12	Gjentatt handling	99	Trau
13	Mengde	100	Sluttord
14	Hensikt	102	I orden
15	Presterer	103	Skille
16	Omkrets	105	Hvile
17	Øy i M & R	109	Pikenavn
21	Dekke	110	Rekke
22	Tau	111	Ublandet
23	Avgift	113	Taktløs
24	Hudbetennelse	115	Veksel
33	Dra	116	Fuglen
34	Puster	118	Elv i Frankrike
35	Se ill.	120	Spill
37	Planere	121	Ras
38	Styrker	123	Fugl
41	Prinsippene	127	Interjek.
45	Verktøy	129	Skinnevogn
47	Dyr	130	Bilorg.
48	Ung aure	132	Ordner
52	Skåte	133	Besvær
54	Se ill.	134	Bibelnavn
55	Hær	136	Senkingen
56	Morene	138	Mynt
57	Tre	140	Slagsted
58	Leker	142	Org.
59	Langsom	143	Dertil
67	Dagsetter	144	Oppfostring
69	Lik		
71	Svelg		
72	Forstav.		
73	Viadukt (omv.)		










## LØSNING PÅ «VEGKRYSS NR. 6-93»

### VINNERE BLE:

1. Klara Småge, Molde
2. Leif Husby, Molde
3. Aksel Vold, Måndalen

*Vi gratulerer vinnerne.*

# KRYSSORD av konsulent Terje Haug

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	→	10	11	12	13	14	15	16	17		
18										19			20							
21	22			23			24	25				26								
27				28							29		30							
31						32			33	34	35	36		37		38	39			
	40	41			42		43				44				45					
46				47	48	49		50			51	52				53				
54	55			56			57	58	59		60			61			62			
63				64						65	66		67	68	69					
70		71		72			73		74		75	76			77					
78	79			80			81					82	83			84		85	86	
87					88			89	90	91						92				
93			94				95					96			97					
98		99		100			101		102			103	104	105	106					
107				108	109		110	111	112		113			114		115	116			
117		118		119			120		121			122		123			124			
125								126		127	128	129							130	
131				132	133		134		135				136	137		138				
	139						140					141		142	143			144		
145											146									

De tre første riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd.

Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 1 - 94» og sendes  
 Vegkontoret  
 Fylkeshuset  
 6400 Molde

innen 28. mars 1994

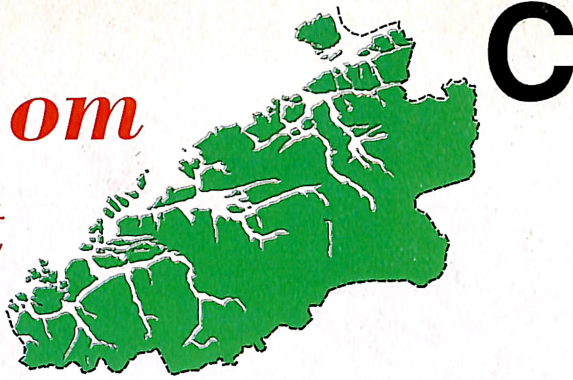
Innsender: .....

Adresse: .....

Postnr.: ..... Poststed: .....

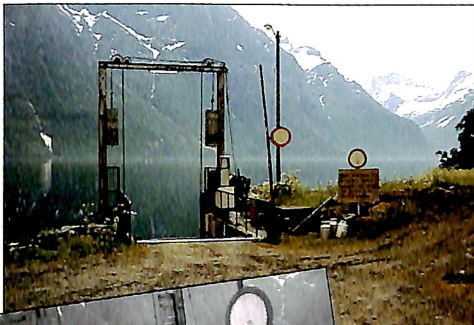


# Rundt om i fylket



## KRIFAST-trafikken

I fjor passerte det om lag 775 000 kjøretøy gjennom bomstasjonen på Krifast. Noe som gir en ÅDT på 2100. I tillegg kommer så de 725 passasjerene som passerte stasjonen på Bergsøya. Knut Engdahl i Fastlandsfinans AS forteller at med alle forhold tatt i betraktning kan 1993 gi et overskudd i størrelsesorden fem millioner kroner.



## Hvor i all verden?

Ferjekaier hadde vi mange av i fylket, men

med årene har det stadig blitt færre. Av og til dukker det opp bilder fra en svunnen tid.

Nå lurer vi og eieren av dette bildet på hvor

i fylket vi befinner oss. Den som vet hvor denne ferjekaia en gang lå, ber vi om tar kontakt med info på vegkontoret. Det vanker en liten premie til den som er først ute med rett svar!

## Apropos trafikkfarlig reklame!

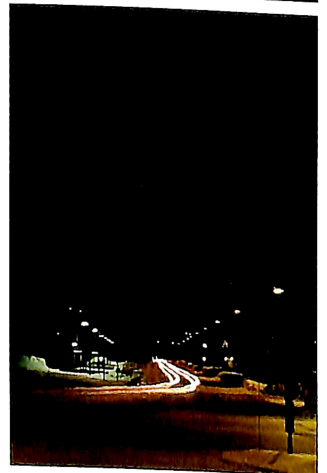
Her på berget har vi for lengst slått fast at iøyenfallende reklame av dette slaget kan være trafikkfarlig. Men, som alt annet, det er jo øynene som ser. I alle fall er problemet trafikkfarlig reklame er godt kjent på andre siden av kloden også – nærmere bestemt i Brasil. Den yndige



fotomodellen, Paula Roberta Sacchi, kan fortelle at minst to trafikkulykker skyldes at bilføreren var mer opptatt av hennes vakre ytre og «farlige kurver» enn vegen de kjørte. Nå er hun kommet til at det kanskje ikke er så heldig for hennes medmennsker i trafikken at hun lar seg avbilde gatelangs. Vi bare nevner dette – for fortsatt finner vi utrolig mye iøyenfallende og ikke alltid like prydende reklame spredt langs vegnettet i Møre og Romsdal.

## Vinterstemning på riksveg 1!

Vi kunne ikke dy oss. Vi måtte bare forevige en av de idylliske nettene vi opplevde mellom jul og nyttår. Våre to bilder er hentet fra riksveg 1, nærmere bestemt miljøgata på Batnfjordøra og Gjemnessundbrua på Krifast. Med en trillende, rund og gul måne og tusenvis av glitrende stjerner som tilskuere, i bitende kulde og med snøen knitrende under beina våre, fikk vi endelig oppleve vinternatta slik en minnes fra barnomsåra.



**Statens vegvesen**  
Møre og Romsdal