

Veg og Virke

Nr. 1 1996 24. årgang

Bedriftsblad for
Statens vegvesen Møre og Romsdal



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

VEGDIREKTORATET
18 MARS 1996
BIBLIOTEKET

INNHOOLD



Den tidkrevende og vanskelige prosessen 3

VEGNYTT

Straumhaugbrua ferdig 4

NVVP 8-9

Ny nedfart til Hellesylt 14-15

PROFILER

Møte med en lærling 6-7

Kaffiprat på Ørsta trafikkstasjon 12-13

TRAFIKKSIKKERHET

Vinterdekk, pigg av – på 5

Trafikksikkerhet uten helhet 16-17

Aksjon Skoleveg 18-19

Vi ser på bompengefinansieringa 10-11

Anbud i riksvegferjedrifta 20-21

Estetisk forsøpling 22-23

Nok å gjøre på plateverkstedet 24-25

HMS i praksis 26

Stein i Geiranger 27

SISTE SIDE

Smånytt fra fylket 28

Redaktør: Wiggo Kanck
Redaksjonssekretær: Reidun Nordli

Redaksjonsutvalg: Ottar Brudeseth, produksjonsavdelinga,
Sverre Digernes, produksjonsavdelinga,
Terje Haug, administrasjonsavdelinga,
Berit Ingebrigtsen, utbyggingsavdelinga.

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

Opplag: 2000

Side 3 er stilt til disposisjon for ansatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Om ikke annet er oppgitt, er teksta laga av redaktøren. Ettertrykk blir tilrådd, men oppgi kilde. Personlige meningsytringer gjør nødvendigvis ikke greie for etatens offisielle holdninger.

Framsida: Asgeir Beinset instruerer Rune Oshaug under arbeidet på Straumhaugbrua, riksveg 64.
(Foto: Wiggo Kanck)

Deadline for neste nummer, 15. april 1996.

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



Den tidkrevende og vanskelige prosessen!

På kontoret veg-i-vegg sitter overingeniør Svein Solbjørg. Han er en travelt opptatt vegmann stort sett hele året. I løpet av høsten ifjor, registrerte jeg merkbare forandringer med ham. Ikke fordi vi hadde fått ny vegsjef, eller fordi vi hadde fått en ny organisasjon, eller fordi han ganske nylig var blitt utpekt som leder for vegsjefens stab. Forandringene, mener jeg, hadde heller ikke sin bakgrunn i at vi da hadde en organisasjon som ikke var fullt ut operativ. Nei da, Svein Solbjørg, strategen, planleggeren, ordensmannen og vegkontorets «7'sans» og «Hvem Hva Hvor» i en og samme person, var da mine første travle registreringer ble gjort, godt i gang med arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007. Nå har han passert 1/3 av prosessen. Tempoet, travelheten, tidsskjemaet, innholdet og resultatet av arbeidet hans, med det viktige dokumentet opptatt planleggeren på andre sida av lettveggen, like foran nesen min, mange ganger sterkere nå i februar enn i oktober for fem måneder siden. I perioden han, og alle vi andre er inne i, tør jeg påstå han er etaten i fylket, vegbrukeren og fylkespolitikere sine viktigste vegmann.

Så får alle dere andre vegvesenansatte i fylket ha meg unnskyldt for den påstanden.

La meg, bare sånn for ordens skyld, fortelle at bidragsyteren til Vegdirektoratet sitt forslag på stamvegnettet og mannen bak planlegginga og samordninga av Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt foreløpige forslag til strategier for utbygging av riksvegnettet i 10 års-perioden fra 1997, innfridde den første stramme tidsfristen. Den var satt til 1. mars.

Jeg har alt påstått at kollegaen min er vår viktigste mann. Den påstanden forsvarer jeg gjennom å hevde at dokumen-

tet, som alle vegvesenansatte bør være forpliktet til i minste fall å kjenne deler av, blir det viktigste styringsdokumentet etaten noen gang har hatt til rådighet, når det er ferdig. For Norsk veg- og vegtrafikkplan vil i stor grad være bestemmende for alt Statens vegvesen Møre og Romsdal skal gjøre på riksvegnettet i eget fylke, langt inn i neste tusenår.

Tenk på det, du! Tenk samtidig, du som leser dette, på hva dokumentet betyr for deg som ansatt, for dine arbeidsoppgaver og arbeidsplass i fremtiden. For vegplandokumentet kommer, nærmest i detalj, til å beskrive hvordan vi skal løse de mange og svært ulike vegoppgavene som ligger i løypa foran oss.

Nå hender det at jeg av og til deiser ned på gjestestolen på kontoret til Svein, for å avlure han noen hemmeligheter, eller fordi en gammel journalistisk nese snuser på noe den tror kan være en nyhet i planprosessen, men som oftest for å slå av en liten prat. Nyhetene i denne vegplana (jeg regner med at de fleste etter hvert kjenner til disse) er at i mindre grad enn før skal den politiske styringa rettes mot enkeltprosjekt. Planen skal ha et ti-års perspektiv og den skal rulleres hvert fjerde år. Nytt er det kanskje også for noen, at det særs viktige vegplandokumentet og vår fremtids lille «bibel» (om jeg kan bruke et sikt uttrykk), er bygd opp omkring fire hovedstrategier; framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og til slutt distriktsstrategien.

Nå skal jeg med en gang innrømme at jeg ikke har gjort opptak eller har tatt notater fra våre løslige samtaler om vegplana. Likevel vil jeg tro at Svein ville ha ordlagt seg omtrent slik om han skulle skal forklart og utdypet nærmere de fire strategiene som er lagt til grunn i arbeidet med dokumentet:

«Overgangen til en planperiode på 10 år, gir oss langt bedre oversikt enn tidligere. Innenfor hver av strategiene arbeides det med å finne fram til de tiltakene vi mener og tror vil gi størst effekt i forhold til hensikten med strategien. På bakgrunn av strategiene blir det laget en anbefalt strategi for hele fylket. Formålet med strategien er å vise hva vi kan oppnå innenfor viktige målområder med de virkemidler vi har til disposisjon. Den politiske styringa skal gå mer på hva for en virkning veg- og vegtrafikkpolitikken har på overordnede politiske mål. For stamveggrutene er det lagt opp til sterkere sentral styring, der vegruter i større grad enn tidligere blir satt i sammenheng. Ei vegrute kan gå gjennom flere fylker, og konsekvensen kan bli at all innsats på ei rute kan bli konsentrert til et fylke».

Han har mange retningslinjer å følge. Føringene og det omfattende og kompliserte regelverket, i det arbeidet han ennå har mer enn halvannet år igjen av, før han ser slutten på prosessen gjennom den fylkespolitiske behandlinga av handlingsprogrammet i desemberinget 1997, er mange og klare. Jeg kan jo fortelle at retningslinjene alene veier sånn omtrent 8 kilo. Hvor mange kilo papir det vil bli produsert før dokumentet er ferdig og hvor mye Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 til slutt veier, vet ingen.

Sånn helt til slutt Svein, er det et vanskelig arbeid?

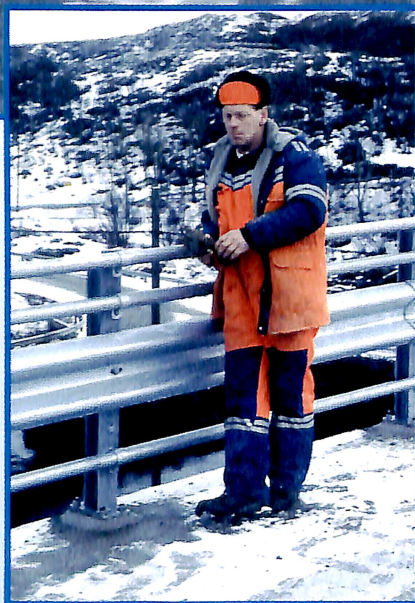
«Ja, når behovene er store og vegønskene mange, blir prioriteringene vanskelige».

Tror jeg Svein ville ha svart.

Med den nye Straumhaug bru er flaskehalsen på riksveg 64 historie.



– Jobben har gått greit, utan problem av noko slag, seier arbeidsleiar Tor Inge Kleivnes.



Straumhaug bru ferdig

Fredag 2. februar stod den nye Straumhaug bru over Vevangstraumen, ferdig til å ta i mot bilistar på riksveg 64 mellom Ørjavik og Vevang. Flaskehalsen i Bjørnevikstraumen er dermed historie.

Arbeidet med nybrua i Bjørnevikstraumen tok til i april i fjor, og er ein sentral del i opprustninga av strekninga Ørjavik-Vevang. Den nye brua er 110 meter lang, 15 meter høg og åtte meter brei. Rekkverk og sklikant er på plass, og berre litt småpusing står igjen.

– Jobben har gått greit, utan problem av noko slag, seier arbeidsleiar Tor Inge Kleivnes, som saman med dyktige fagarbeidarar har bygd brua i regi av Vegvesenet.

– Det at bru-delen av opprustningsarbeidet no er avslutta, betyr større tryggleik for bilistane på strekninga, seier Kleivnes. Den gamle kronglete brua, har vore offer for mykje kritikk

etter å ha vore ulykkespunkt og kjelde til irritasjon for bilistane som ferdast her.

Den nye Straumhaug bru er eit stort framsteg. Vegstrekninga har stor trafikk, og det er difor viktig at brua er i god og skikkeleg stand. Den gamle brua skal rivast, og vert erstatta med ei ny, mindre bru, som vert ein del av gangvegen knytt til opprustningsarbeidet. Også denne brua skal støypast i Vegvesenets eigen regi.

Sidan arbeidet med Atlanterhavsveggen tok til i 1983, har Eide kommune jobba målbevisst for å ruste opp riksveg 64 mellom Ørjavik og Vevang. Prislappen på den ferdige strekninga er 16,7 millionar kroner.

– Ei barriere er broten når ein så sentral del av den kritiserte vegstrekninga står ferdig, seier Kleivnes.

Med den nye brua og ny veg på begge sider fram til Gaustad, står det att 4,35 km grusveg.

– Vi arbeider aktivt for å få denne strekninga inn i neste vegplanperiode, seier ordførar i Eide kommune, Oddbjørn Silseth. Kommunen har eit målretta opplegg på gang, retta mot fylkespolitikarane, som no er i full gang med å førebu behandlinga av vegplanen for dei neste ti åra. Vi er budde på å føre denne kampen heilt fram til Stortinget, seier Silseth.

Hild Nordal



Vegvesenet har dei siste åra prøvd å påverke trafikantane sine val av vinterdekk.

Hovudkonklusjonen i ein rapport frå Transportøkonomisk institutt, heile vinteren sett under eitt, er at det ikkje finnast meningsfulle ulikskapar i sjansane for å verte involvert i uhell mellom køyring med piggdekk og køyring med piggfrie vinterdekk, gitt at alle andre karakteristika ved førar og bil er dei same.

Pigg av – eller på

Rapporten tek opp kva betydning vinterdekk med eller utan piggar har for trafiktryggleiken, og har hatt som hovudmål å finne ut om bruk av piggfrie vinterdekk aukar eller reduserer ulykkesrisikoen om vinteren, samanlikna med piggdekk.

Med bakgrunn i dei negative konsekvensane som fylgje av utstrekt piggdekkbruk, og det at mange trafikantar sannsynlegvis vil kunne klare seg med piggfrie dekk om vinteren, har Vegvesenet dei siste åra prøvd å påverke trafikantane sine val av vinterdekk. Piggane sin effekt på tryggleiken, samanlikna med piggfrie dekk, har vore ukjend.

I samarbeid med Gjensidige forsik-

ring vart dekk på bilar som har vore innblanda i uhell, samanlikna med dekk på bilar som ikkje har vore innblanda i uhell. Det vart sendt ut spørjeskjema til eigarar av ca. 17 000 bilar med rapportert skade, og 20 000 tilfeldig valde bilar forsikra i Gjensidige. Svarprosenten var på berre 35,5 % , og mange av dei returnerte skjema var mangelfullt utfylte.

Det viser seg synlege ulikskapar mellom førarar som vel piggdekk, og dei som vel piggfrie dekk. Dei som vel piggfrie dekk til bilane sine er gjerne menn, har nyare bilar, køyrer langt, og er meir opptekne av køyrekomfort enn dei som vel piggdekk. Piggdekktilhengarane seier at det å unngå ulykker, minimere eigne kostnader,

auke sjansen for å kome seg fram, og hensyn til andre som brukar bilen, er viktig når dei vel dekk.

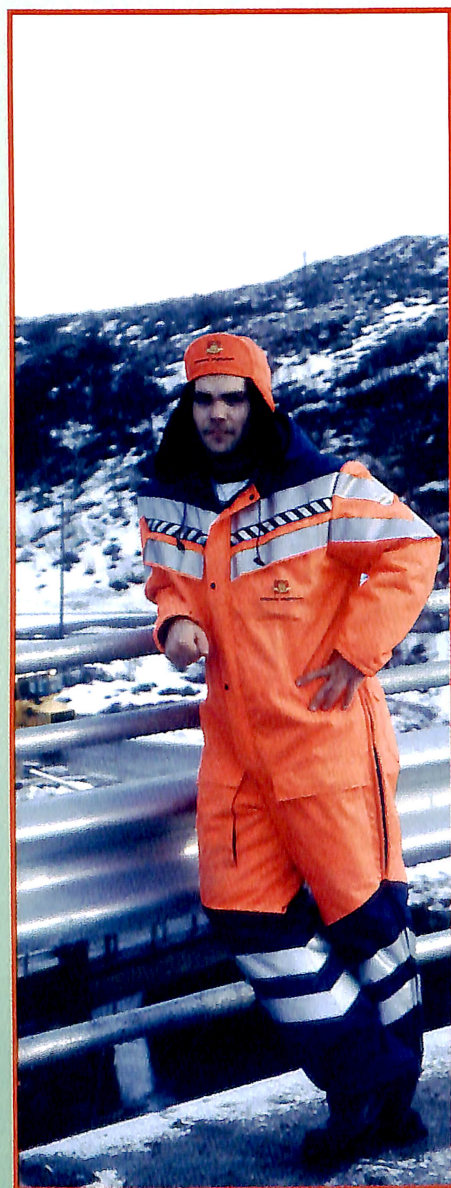
Det kan peike i den retning at det på snø og isføre er minst sannsynleg å kome ut for uhell når ein brukar piggdekk, medan ein med piggfrie vinterdekk minst sannsynleg kjem ut for uhell på bar veg. Desse ulikskapane er ikkje viktige.

Resultatet av denne undersøkinga er ikkje utan vidare gyldig dersom andelen av piggfrie vinterdekk aukar vesentleg, bl.a. fordi friksjonsforholda på snø og is vert påverka av fordelinga av piggdekk og piggfrie dekk i trafikken.

Hild Nordal

Fagbrev er målet!

I kantina på Romsdal vidaregåande skule, møter vi Rune Oshaug, 20 år, frå Molde. Etter 3-årig yrkesskule, har Rune no fått lærlingekontrakt i Statens vegvesen. Målet er fagbrev i betongarbeidarfaget etter endt praksisperiode.



Eg var lei av å sitte på skulebenken, og ville gjerne prøve meg ute i arbeidslivet. Lærlingeordninga i Vegvesenet er eit godt tilbod, seier Rune Oshaug.

Førre veke møtte vi Rune i arbeid med rekkverket på den nye Straumhaug bru. I dag er han altså på skulen, og repeterer teori frå tidlegare skuleår.

– Lærlingeperioden er omtrent som det siste året på yrkesskulen, med fire dagar i veka ute i praksis, og ein dag med teori på skulen. Ein fordel er såklart at eg som lærling får lønn for arbeidet eg gjer. Dette gjer nok sitt til betre psykisk innsats, seier Rune. Motivasjonen er viktig for arbeidet ein utfører.

– Kvifor valde du å verte lærling?

– Eg var vel lei av å sitte på skulebenken, og ville gjerne prøve meg ute i arbeidslivet. Som eg nemnde tidlegare får eg lønn i lærlingeperioden, og dette var klart ein avgjerande faktor for valet. Ein del av dei eg gjekk på yrkesskulen i lag med, er i dag utplasserte i ulike bedrifter. Gjennom denne ordninga får ein ikkje betalt for det ein gjer, og eg har ofte høyrte at dei utplasserte føler seg utnyttede som gratis arbeidskraft. Dei står likevel på for å få ein fot innanfor på arbeidsmarknaden.

– Kva arbeidsoppgåver har du?

– Den siste veka har eg vore ute på Straumhaug bru der vi har drive på med diverse etterarbeid. No når denne brua er ferdig, skal vi fortsette med den gamle brua. Den skal vi rive, og det skal byggjast ny bru i samband med eit gangvegprosjekt på same staden. Dette er litt uvant arbeid for



Oppsynsmann Asgeir Beinset (t.v.) instruerer Rune Oshaug under arbeidet på riksveg 64 på Vevang.

Rune vil ut i arbeidslivet

meg, ettersom eg i praksisperioden på yrkesskulen jobba på anlegg. Eg har ikkje vore borti kai- og brukonstruksjonar tidlegare, men eg vart godt instruert og opplært, smiler Rune.

– Korleis opplever du arbeidsstaden og arbeidsmiljøet?

– Så langt i lærlingeperioden har eg trivest veldig godt. Eg har vorte godt motteken av dei andre arbeidarane, som er svært greie folk. Det har vore

lett å kome i kontakt med dei, dei fortel og forklarar kva eg skal gjere, og viser i det heile at dei tek ansvar.

– Har du planar om å ta fagbrev?

– Ja, målet er å ta fagbrev. Teori-eksamen vart eg ferdig med på yrkesskulen, teorien vi har i år er ekstra repetisjon. Etter endt praksisperiode, som er eitt og eit halvt til to år, er planen altså å gå opp til fagprøva i betongarbeidarfaget. Praksisen eg får gjennom lærlingeperioden kjem nok

godt med når eg seinare skal søkje arbeid, og med bestått fagprøve stiller eg endå sterkare, seier Rune.

Skuleklokka ringjer og Rune må gå til time.

– Det å vere lærling i Vegvesenet kan absolutt anbefalast, seier han, og vender tommelen opp før han forsvinn ut døra.

Hild Nordal

Interessert i fagbrev?

Det er i dag to vegar som fører fram til fagbrev. Den mest kjende måten er gjennom lærlingekontrakt med avsluttande fagprøve og evt. teoriprøve, men i alle fag som er lagde inn under lov om fagopplæring, kan ein også verte fagarbeidar utan å ha vore i eit lærlingeforhold. Dette kallar vi § 20-kandidat. Om ein skulle velje denne siste framgangsmåten, må ein oppfylle to krav:

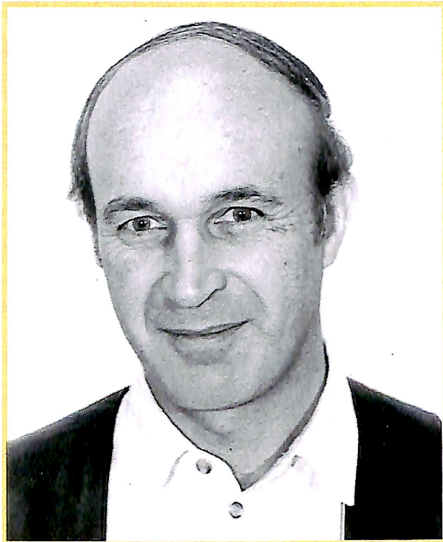
- Praksis som svarer til læretida i faget + 25 prosent, samt bestå fagprøva.
- Bestå teoriprøva i faget.

Både på vegkontoret og i Vegdirektoratet har vi no byrja vurdere om vi skal gå ut og aktivt prøve å få folk til å skaffe seg fagbrev som § 20-kandidatar. I første omgang tenkjer vi oss innanfor faga bygg- og anlegg og maskinførarfaget. For våre folk er det vanlegvis greit å skaffe seg nok relevant praksis, som er 45 mnd. Praksisen må godkjennast av fagopplæringsnemnda. Det vanskelege har vore å skaffe seg den teoretiske bakgrunnen som er kravet for å greie teoriprøva. Grovt sagt tilsvarer teorikravet pensum frå 2 års yrkes-/vidaregåande skule. Det vi no vurderer, er å få til eit opplegg basert på brevkurs og undervisning, i forkant av det individuelle arbeidet med fagbrev. Vi vil også undersøkje om det er muleg at vi kan dekkje utgiftene, heilt eller delvis. På det noverande stadiet er vi av omsyn til den vidare planlegginga, berre ute etter å få vite kor mange som er interesserte i at vi arbeider vidare med eit slikt opplegg, utan at ein no bind seg opp til å melde seg på. Kort sagt; er du interessert, og villeg til å bruke ein del av fritida til å skaffe deg fagbrev, kontakt Berit Brendskag Lied ved personalseksjonen før 20. mars -96.

P.S. Dei som har meldt seg tidlegare, treng ikkje gjere dette oppatt no.

Johan Sudman

Norsk veg-og vegtrafikkplan 1998–2007:



Før sluttstrek vert sett, vil sikkert mange framlegg til endringar ha kome, sier Svein Solbjørg.

Men prosessen er lang og omfattande. Vegplandokumentet skal etter 1. mars til høyring i kommunene. Fylket skal drøfte planane i samferdsleutval og fylkesutval, og med slutthandsaming i fylkestinget i juni i år. Vegdirektoratet sitt endelege framlegg til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007 skal leggjast fram for samferdsledepartementet 1. oktober i år. På grunnlag av dette skal samferdsledepartementet fremje ei stortingsmelding våren 1997, med handsaming i Stortinget før sommaren. Etter at Stortinget har handsama planen, skal vegkontoret utarbeide ein handlingsplan for planperioden med proritering av tiltak og prosjekt.

Svein Solbjørg seier overgangen til ein planperiode på 10 år, vil gje langt betre oversikt enn tidlegare.

– Men i Møre og Romsdal er stor delen av planleggingsrammane alt bundne opp for perioden 1998–2001. For dei siste seks åra i perioden er det ein føresetnad å setje av nok midlar til ombygging av dei siste riksvegparcellane i fylket som har grusdekke. Rassikring er eit anna område vi må ta med her. Vi må også halde fram arbeidet med bygging av gang- og sykkelvegar. Før sluttstrek vert sett, vil sikkert mange framlegg til endringar ha kome, seier Svein Solbjørg.

– Da Vegdirektoratet 1. mars i år la fram eit førebels forslag til strategiar for utbygging av stamvegnettet i 10-årsperioden etter 1998, markerte det at første etappe av arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 er avslutta. Samtidig skal vår og dei 18 andre vegsjefane i landet ha lagt fram sine framlegg til strategiar for resten av verksemda i kvart fylke, fortel Svein Solbjørg, som leier NVVP-utredningane i Møre og Romsdal.

Stamvegnettet i fylket har i dag delvis låg standard. Kan det bli betring, eller kva?

– Ingen veit noko sikkert no, men vi håpar sjølv sagt at Møre og Romsdal kan kome brukbart ut når det gjeld løyvingane til stamvegnettet. Forslag til prioritering av stamvegnettet har hittil vore ei oppgåve pålagt kvart fylke i likskap med prioritering av det øvrige vegnettet. Ei av endringane i komande planperiode er at stamvegprioriteringa skal skje uavhengig av fylkesgrensane. Derfor er det Vegdirektoratet som arbeider med strategien for stamvegnettet.

– Endringane av styringssystemet skal bidra til auka målstyring og strategisk innretning eller profil innan vegsektoren. Den overordna politiske styringa skal i større grad enn tidlegare knytast til veg- og vegsystem, og til dei verknadane som vegpolitikken har for overordna politiske mål. Dette tilseier at den politiske styringa skal fokusere mindre på handsaming av enkeltprosjekt og meir på vurdering av val mellom strategiar, seier Svein Solbjørg.

Tidlegare vegsjef Eivind Vollset, som har samla og utarbeid fråsegnene frå kommunene og interesseorganisasjonane, seier at det er interessant å merke seg at det er brei semje om å satse på ombygging, forsterking og utbetring av eksisterande vegnett.

– Det same kan seiast om ønsket om vidare utbygging av gang- og sykkelvegnettet, og ulike trafikktryggingstiltak. Når

det gjelde storprosjekt og fjordkryssingar, er det fem prosjekt som er spesielt dregne fram frå fleire kommuner. Bru over Skodjebraumen, Tresfjordbrua, Imarsundbrua, Eiksundsambandet og Todalsfjordprosjektet er dei som er nemnte. Dessutan er rassikring eit område som fleire kommuner er opptekne av. Konklusjonen ein kan trekke ut frå denne høyringsrunden, er at kommunene meiner oppgåvane i dei 10 åra etter 1997 for det meste ligg i eksisterande vegnett.

– Fråsegnene frå interesseorganisasjonane spriker ein del, men det er likevel nokså mange sams synspunkt. Det er stor tilslutning om opprusting av eksisterande vegnett. Bort med flaskehalsar



- Vi får betre oversikt

som hindrar oppskrivning til 10 tonn aksellast, auka ferjefrekvens og varsemd med storprosjekt, som kostar mykje og hindrar meir nærliggande tiltak og ulike krav til trafikktryggingstiltak er noko av det som kjem fram, fortel Eivind Vollset.

Men kor mykje kan Møre og Romsdal rekne med til stamvegutbygging i komande planperiode, Svein Solbjørg?

- I den tilrådde strategien er det lagt til grunn eit investeringsbeløp på 20 milliarder kroner for heile landet. Vi treng 50 milliarder om heile stam-

vegnettet i landet skal få tilfredsstillande standard. Det er foreslått tótalt 2,2 milliarder kroner til stamvegutene som går gjennom Møre og Romsdal. Forslaget fordeler seg med 1 milliard på riksveg 1, Bergen-Ålesund, 0,7 milliarder på riksveg 1/65/71 og knapt 0,5 milliarder på riksveg 9 Dombås-Ålesund. I Møre og Romsdal tyder alt på at mykje midlar kjem til å gå med til bygging av ny veg Blindheim-Breivika-Lerstad i Ålesund. Det er vidare lagt opp til å bruke mykje midlar til ombygginga på riksveg 9 av dei attståande tronge partia og undergangane mellom Verma og Vågstranda i Romsdalen.

På strekninga Kjelbotn-Klett, i ruta

Ålesund-Trondheim, legg forslaget opp til å prioritere høgst dei strekningane som har svært lita vegbreidde der ein skilde parti no berre er fire meter brei. Dermed vert det omfattande ombygging av riksveg 71 frå Leirvika, aust for Valsøya, til fylkesgrensa mot Sør-Trøndelag og vidare derifrå til Stormyra ved kryss med riksveg 680, fortel Svein Solbjørg.

Stamvegnettet er mykje omtalt. Kva med riks- og fylkesvegnettet?

- Tiltak i det eksisterande vegnettet vil ha høgst prioriterting i planperioden. Eit viktig mål vil vere å få fast dekke på dei resterande ca. 70 km med riksveg som har grusdekke. Rassikringstiltak og ombygging av smale vegstrekningar og strekningar med låg bereevne er viktig å få gjennomført. Samstundes må ein del eksisterande bruer, som er svake, bli avløyst av nye. Det vil også vere viktig å kunne få ein del midlar til ombygging av vegar ved tettstader av omsyn til trafikkavvikling, trafikktryggleik og miljø. I fylket er det framleis ønskje om bygging av fleire store vegprosjekt, men framleis bør innsatsen i bygging av gang- og sykkelveg, tiltak for trafikktryggleik, miljøtiltak, busslommer, oppsetting av leskur og bygging av rasteplassar halvdast oppe på eit høgt nivå i heile perioden 1998-2007. Eiksundsambandet vil bli gjennomført i komande planperiode. Dersom det blir satsa så vidt sterkt på tiltak i det eksisterande riksvegnettet, vil det neppe bli midlar til fullføring av andre store vegprosjekt som Nordøyvegen, Averøytunnelen, Todalsfjordprosjektet og Imarsundprosjektet. Det kan kanskje vere von om oppstart på eitt eller to av desse prosjekta sist i planperioden.

- 700 km av fylkesvegnettet vårt har grusdekke, og mange vegstrekningar har dessutan låg bereevne. Mange gardsbruk og bedrifter ligg ved fylkesvegar. Dårlege fylkesvegar er til stor ulempe for dei mange tunge transportane til og frå gardsbruk og bedrifter, og for skogsbruksnæringa, seier Svein Solbjørg.





F.v. Lasse Bræin, Øyvind Sunde og Svein Bråthen fra Møreforskning som sammen med Arild Hervik og Erik Nasset har sett på erfaringene med bompengeprosjekter. (Foto: Kjell Herskedal)

Trafikksvake ferjeavløsningsprosjekter:

Offentlig finansiering - bedre enn bompenger

Offentlig finansiering er samfunnsøkonomisk bedre enn bompengefinansiering i relativt trafikksvake ferjeavløsningsprosjekter, fastslår Møreforskning som på oppdrag fra Samferdselsdepartementet har evaluert fem eksisterende bompengeprosjekter og en bomring.

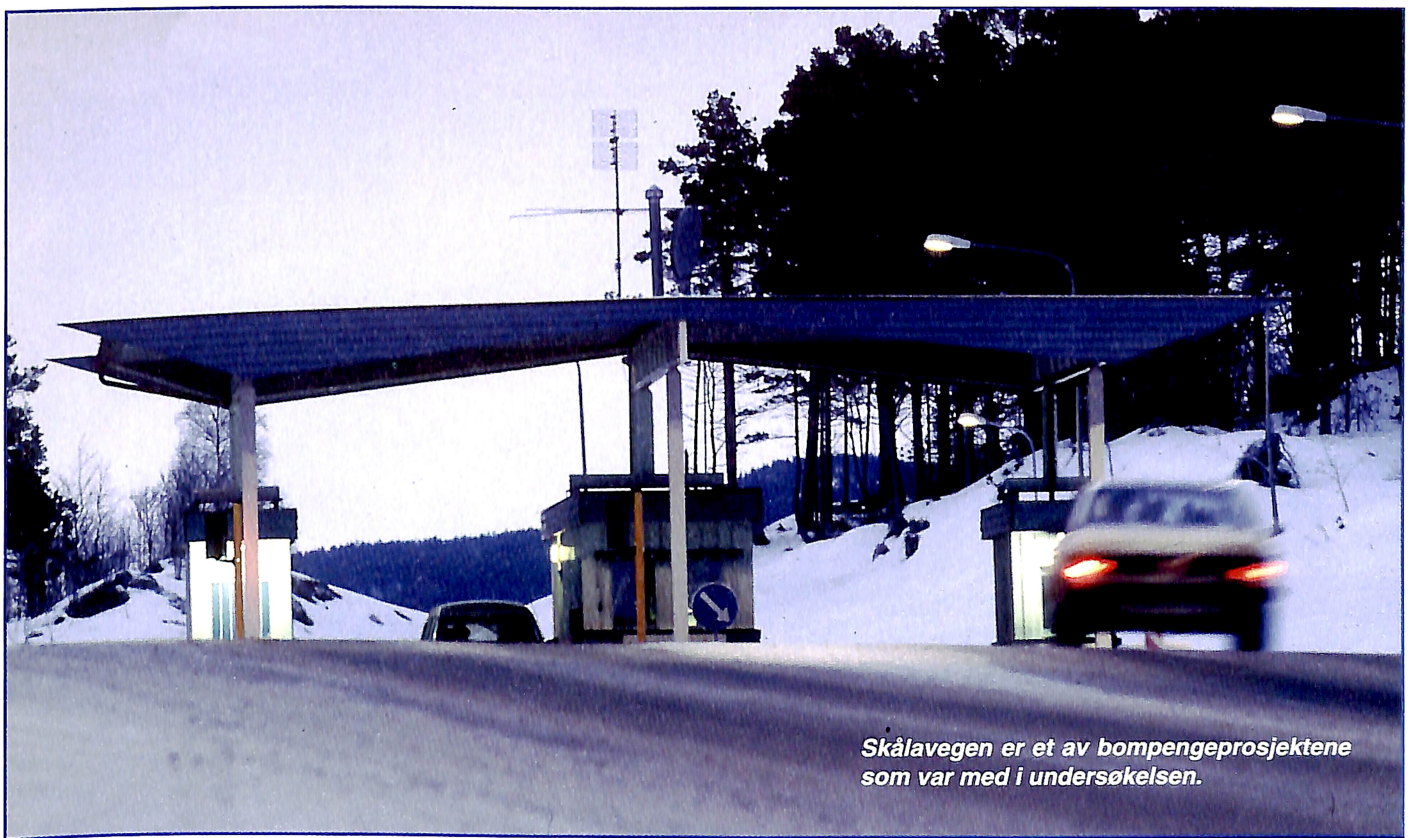
Bompengeprojektene som er med i undersøkelsen, er Skålavegen (åpnet 1991), Krifast (åpnet 1992), Ålesundstunnelene (åpnet 1987–89), Helgelandsbrua (åpnet 1991) og Askøybrua (åpnet 1992). I tillegg har man vurdert bompengefinansiering i forhold til offentlig finansiering for bomringer. Tallene man bygger på ligger tett opptil situasjonen for «Osloringen».

Forskerne har estimert ulempekostnader for de enkelte prosjektene ut fra en avveining av kostnader ved trafikkavvisning og innkreving på den ene sida og skattetapet ved offentlige investeringer på den andre.

Dyr innkreving

Grunnen til at relativt trafikksvake bompengeprosjekter etter forskernes

mening tjener på en offentlig finansiering, er at kostnadene ved å kreve inn pengene og den trafikkavvisingen bompengene fører til, overstiger det hva det vil koste å øke skatter og avgifter for å finansiere projektet. Det koster normalt 15-20 prosent av de totale bompengeinntektene å kreve inn pengene. Det er liten forskjell i innkreivingskostnadene mellom bom-



Skålavegen er et av bompengeprojektene som var med i undersøkelsen.

pengeprosjekter rundt byene og ferjeavløsningsprosjekter.

Bompengeringene har imidlertid betydelig lavere takster enn ferjeavløsningsprosjektene.

Dagens ordning med bompengefinansiering er ifølge forskernes rapport bare nest beste alternativ for både Skålavegen, Krifast og Ålesundstunnelene og det tredje beste alternativet for Helgelandsbrua, hvor forskerne mener å kunne dokumentere at det mest lønnsomme alternativet er et offentlig finansiert prosjekt realisert i år 1, og at dette ville gi et samfunnsøkonomisk overskudd på 143 millioner kroner. Ved offentlig fullfinansiering er det forutsatt en dobling av trafikken sammenlignet med siste driftsår for ferja, eller ca. 80 prosent tillegg til dagens trafikk. Det nest beste alternativet for Helgelandsbrua ville ha vært en utsatt offentlig investering i ti år som ville gi et overskudd på 51 millioner kroner, eller en resultatforbedring på 40 millioner kroner i forhold til dagens bompengordning.

Askøybrua

Når det gjelder Askøybrua blir bompenge finansiering etter denne modellen nesten like lønnsom som offentlig finansiering. Det er bare marginale forskjeller i forhold til et offentlig prosjekt realisert i år 1. Askøybrua har lave investerings-

kostnader (7 prosent av inntektene mot gjennomsnittlig 15 prosent).

Både Skålavegen, Krifast og Askøybrua er lønnsomme prosjekter med den finansieringsformen som er valgt, mens Helgelandsbrua er et marginalt lønnsomt prosjekt. Derimot framstår Ålesundstunnelene som et ulønnsomt prosjekt, der det minst ulønnsomme ville vært en utsatt offentlig finansiering. Forskerne som har gjennomført denne undersøkelsen er Svein Bråthen, Arild Hervik, Erik Nasset, Lasse Bræin og Øyvind Sunde. Rapporten er lagt fram i et hefte på vel 140 sider. De understreker at gjennomgangen er knyttet

til et utvalg gjennomførte bompengeprojekter og at evalueringen er gjort kort tid etter åpning. De har sett på den transportøkonomiske nytten. Det er ikke tatt hensyn til eksterne virkninger knyttet til miljø og næringsliv. Selv om erfaringene peker i retning av at prosjektene er lønnsomme (bortsett fra Ålesundstunnelene), mener de at man må være varsom med å overføre erfaringene til andre prosjekter.

Salhusbrua, Hitra/Frøya-prosjektet, Kvisti bru og Nordkappsambandet peker seg ut og bør evalueres på samme måten, mener de.

Kjell Herskedal

36 skylder 8,6 milliarder

Det er i dag 36 bompengeprojekter på riksvegnettet i Norge. Drøye 20 prosent av disse er tradisjonelle ferjeavløsningsprosjekter, mens seks kan kalles rene byprosjekter (Oslo, Bergen, Trondheim, Kristiansand, Skien/Porsgrunn og Tromsø).

Bompengeselskapene tar vanligvis opp lån for å finansiere sin del av et prosjekt. Lånene betjenes så ved hjelp av bompenger fra trafikantene som bruker anlegget.

Ved årsskiftet 1994/95 hadde bompengeselskapene en gjeld på 8,6 milliarder kroner. Dette var omtrent uendret fram til utgangen av 1995. Gjelden for selskapene som eksisterer i dag vil avta til ca. 2 milliarder kroner i år 2006.



Slik har vi det i Det nye Vegvesenet

Nytt namn og meir papir

Det nye Vegvesenet har no fungert i omlag eit halvt år. På jakt etter ein stemningsrapport frå desse seks månadene, tek vi turen til Ørsta veg- og trafikkstasjon.

Dei tilsette ved trafikkstasjonen i Ørsta, kunne i april 1994 ta i bruk ein ny og moderne stasjonsbygning. I samband med omorganiseringa kunne dei òg ta i bruk eit heilt nytt namn; Ørsta veg- og trafikkstasjon. Med den nye stasjonsbygningen kom veg-stasjonen inn under same tak som det tildlegare biltilsynet, og resultatet vart altså ein kombinert veg- og trafikkstasjon.

Nokså tilfeldig vert valget altså Ørsta, når vi no skal ut og lodde stemninga i Det nye Vegvesenet.

Minusgradene bit i kinna den korte vegen frå bilen til stasjonsbygget, men straks innanfor dørene vert eg møtt av to blide damer bak skranken, og kulden er gløymd. Dei to kontorfullmektigane svarer villeg vekk på spørsmåla mine, og tyr til hjelp hos kvarandre om eg skulle spørje urimeleg.

– Overgangen til Det nye Vegvesenet har vi eigentleg ikkje merka så mykje av, seier Tove Brekke, og Siw Meek må seie seg einig i det.

– Det einaste må vere at vi har fått vegsida inn på avdelinga. Dessutan er det nye og fleire saker i arkivet, seier Meek. Arkivet er ein del av mitt ansvarsområde, og meir post har ført til fleire saker og auka arbeidsmengd. Ellers er arbeidsoppgåvene dei same som før.

– *Korleis har responsen frå publikum vore?*

– Kontakten med publikum er den same som før. Namnet på stasjonen derimot, er ikkje det same, og

folk vert veldig forvirra når vi svarer i telefonen. Mange spør etter biltilsynet, og nokre trur dei har ringt feil. Det er ikkje alltid like lett å vite kvar ein skal henvende seg, og somme tider er det tvil også frå vår side, ler dei to damene.

– *Overgangen frå det gamle biltilsynhuset til det nye trafikkstasjonsbygget er vel stor?*

– JA! Her har vi betre plass, større arbeidsområde og alt er fint og nytt. Det nye bygget er utan tvil mange gonger betre enn det gamle, smiler Siw Meek.

– Jau, vi har det flott her, men eg treivst også godt i det gamle bygget. Der var vi færre og kom tettare på kvarandre, miljøet var veldig godt. No når vegsida har kome i same bygningen, har vi fleire å forholde oss til, og vi kjem ikkje så nært inn på kvarandre. Det er annleis, men vi har det likevel «fole kjekt ilag», fortel Tove Brekke.

– Vi har samankomst med vafler kvar fredag, tilføyer Meek. Då kosar vi oss veldig.

– *Lever Det nye Vegvesenet opp til forventningane?*

Damene søker hjelp hos kvarandre. Dette var vanskeleg.

– Hmm.. det trur eg ikkje eg tør svare på, seier Brekke. Eg trur det er for tidleg å konkludere med noko enno. Det første halvåret har gått nokså fort.

– Forventningane var vel ikkje så store. Vi førebudde oss på større samarbeid med vegsida, og kontakten med dei har som forventna blitt betre. Naturleg nok oppstår det somme tider konflikter mellom veg- og trafikksida, men desse er til for å løysast, seier Meek.

På eit kontor i produksjonsavdelinga finn vi ein herremann nedlest i papir. Kontorfullmechtig Roger Arne Moltudal er travelt oppteken, men tek seg likevel tid til ein liten prat.

– Overgangen til Det nye Vegvesenet har resultert i mykje meir papirarbeid enn før. Den økono-



miske oversikta har heller ikkje blitt betre, og det har vorte det dobbelte med folk å forholde seg til når det gjeld personalansvar. Dette kan sjølvstøtt vere spesielt for Ørsta distrikt, seier han.

– *Er det uavklarte spørsmål som gjeld det nye systemet?*

– Eg saknar ei økonomisk oppfølging. Det har vore, og er enno mykje rot med KRØSUS-systemet. Systemet held ikkje det som vart lova, og greier heller ikkje å levere dei etterspurde tenestene. No bør Vegdirektoratet snart rydde opp. Slik som det er no får ikkje personal utført arbeidet sitt på ein tilfredsstillande måte.

– *Lever Det nye Vegvesenet opp til forventningane?*

– Eg sit med inntrykk av at det har vorte dårlegare bemanning ute på vedlikehald, og det hadde eg slett ikkje forventa. Som sagt har det vorte merkbar meir av både papir og arbeid, og det var vel heller ikkje akkurat slik som eg hadde tenkt. Ellers så synest eg det er vel tidleg å uttale meg om Det nye Vegvesenet, men eg håper og trur at det vil kome mykje bra ut av det nye systemet, seier han.

Kjenslene og erfaringane knytte til Det nye Vegvesenet er altså ulike. Det er nok for tidleg å kome fram til

– *Overgangen til Det nye Vegvesenet har vi ikkje merka så mykje av, seier Tove Brekke og Siw Meek.*

nokon konklusjon enno. Omskiftningsprosessen er i startfasen, og det vil ta tid før ein kan sjå korleis det endelege resultatet vert. Så får vi då berre håpe at den 1. juli 1995 vart ein milepæl for ein ny og betre tidsepoke i Statens vegvesen, seier Moltudal, og får med seg dei to blide damene på det.

Hild Nordal



– *Det har vorte merkbar meir av både papir og arbeid, fortel Roger Arne Moltudal.*

Tunnelnedfart til turistbygda Hellesylt



I løpet av sommeren blir den såkalte «Bedehussvingen» på Hellesylt i Stranda kommune historie. Arbeidet med å bygge omlag 1 km ny nedfartsveg, som inkluderer 370 meter lang tunnel, utvidelse av Høge bru, omlegging av deler av nedfartsvegen og trafikkregulerende tiltak i turistbygda innerst i Synnulvsfjoren på Sunnmøre, er i god gjenge.

En grei jobb!

– Geologene sier det skal være vanskelig fjell. Prøvene som er gjort kan tyde på et parti vanskelig fjell i øvre del av tunnelen. Hvor mye dårlig fjell det dreier seg om vet vi ikke, men det kan vel ikke være verre enn at tunnelen skal være ferdig i løpet av sommeren.

– Bebyggelsen i skuddretninga medfører selvsagt en viss fare for at vi kan skade noe hvis vi er uheldig. Det blir forsiktig sprengning på hele strekninga. Det er lite overdekning og hus like ved, så vi må være varsomme. Nå har vi riktig nok ei kirke og kirkegård ikke så langt unna linja vi skal sprengne i, men jeg er helt sikker på at vi ikke skal gjøre noe skade. Dette tror jeg er en ordinær jobb uten ukjente vanskeligheter, sier Erling Pilskog, som regner med at neste oppdrag blir tunnel og rassikringsarbeid på riksveg 650 i Stordal.

Erling Pilskog, 56 årig veteran med 30 år bak seg som tunneldriver i Møre og Romsdal, regner ikke med å møte ukjente problemer under arbeidet på Hellesylt.



I løpet av sommeren får turistbygda Hellesylt ny nedfartsveg. Den omlag 1 km lange nedfartsvegen, som inkluderer en 370 meter lang tunnel og trafikkregulerende tiltak, erstatter «Bedehussvingen» og andre problemer på veien ned mot sentrum.

Tunneldrivinga er kommet godt i gang, og det arbeides to skift på en stoff. Arbeidet foregår i egenregi.



Prosjektleder Leif Husby regner med at anlegget vil være klart i løpet av sommeren, midt under den største turisttrafikken.

– Apropos turisttrafikk, vi må prøve å gjøre unna den delen av anleggsarbeidet som skap er trafikkproblem så tidlig som mulig i sesongen, for nettopp ikke å komme i konflikt med turisttrafikken, legger han til.

Når anleggsarbeidet er avsluttet og den nye nedfartsvegen til Hellesylt ligger kjørekklar, er den bratte, smale, kronglete og lite oversiktlige veien som i dag fører ned til sentrum av turistbygda, blitt gågate og utkikk-

løype for opplevelseslystne turister på veg til eller fra turistmeteropolen Geiranger.

Fra den såkalte «Helgesvingen», like ved nedkjørselen fra riksveg 60 til Hellesylt, vil veien i grove trekk følge eksisterende trasé til Høge bru øverst ved tunnelåpninga. Brua vil bli utvidet til seks meters bredde og få samme standard som det øvrige veganlegget. I tillegg vil Høge bru få fortau. For den som er lokalkjent kan vi fortelle at tunnelen bygges i en svak bue, og vil komme ut like ovenfor Årskogkvia. Herfra blir det bygd noen hundre meter ny veg mellom bygningene til

Trygg Trykk og Formvac, og fram til campingplassen.

Prosjektet omfatter, i tillegg til tunnelen, bygginga av en kilometer riksveg samt trafikkregulerende tiltak i sentrum. Det er bevilget 17,5 millioner kroner til prosjektet.

– Når det vi snakker om trafikkregulerende tiltak gjelder dette oppstillingsplassen ved ferjekaia som blir utvidet og får endret adkomst bak anlegget til Stranda og Sykkylven Billag. Etter planen skal tunnelmassene, som vi ikke trenger til veganlegget og oppstillingsplassen, mellom annet brukes til videre utfylling her på Hellesylt, forteller Leif Husby.

Hyggelig gjensyn!

Jo da, det var da hyggelig å treffe en gammel kjenning. Han vil helt sikkert være like trofast og arbeidsvillig som før vi solgte den.

Boreriggoperatør Ole Dalebø nikket gjenkjennende til sin gamle «arbeidskamerat» fra tunneldrivinga i Innfjorden og Måndalen, før han varsomt strøk handflata over instrument- og betjeningspanelet.

Boreriggen ble solgt til Statens vegvesen Sogn og Fjordane etter at rassikringsarbeidet på riksveg 9 var gjort, men er altså leid inn for bygginga av tunnelen fra riksveg 60, under den vanskelige «Bedehussvingen» og ned til Hellesylt sentrum. Med boreriggen følger servicemann fra nabofylket.

Tunnelen vil bli drevet i egenregi med egne folk, mens det er inngått avtale med entreprenør om opplasting og transport av steinmassene fra tunnelen.

Boreriggfører Ole Dalebø møtte en gammel kjenning på Hellesylt.





Arbeidet med trafikktrygging må drivast kontinuerleg og systematisk.

Manglar målstyring og heilskap

Trafikktrygging-arbeidet i kommunene i Møre og Romsdal har ikkje vore tilstrekkeleg målstyrt, og manglar difor heilskap og kontinuitet. Det kommunale trafikktrygging-arbeidet har vore prega av tilfeldige og enkeltstående prosjekt, utan systematikk og lang-siktig planlegging.

Kommunalt trafikktrygging-arbeid har difor vore eit satsingsområde for Fylkestrafikktrygging-utvalet (FTU) dei tre siste åra.

Arbeidet med trafikktrygging må drivast kontinuerleg og systematisk. Kommunen må vere bevisst det arbeidet den gjer, slik at det er noko ein vil gjere og ikkje noko ein vert pålagd. Arbeidet må ikkje vere prega av einskildpersonar og eldsjeler, men vere strukturert og sett i eit system som sikrar samanheng i aktiviteten.

Dette kan ein best gjere i ein styrt prosess som fører fram til eit produkt, ein trafikktrygging-plan. Prosessen fram til den ferdige planen kan vere like viktig som sjølve planen. Prosessen vil kunne bevisstgjere aktørane i kommunen om kor viktig

trafikktrygging-arbeidet er for innbyggjarane i kommunen.

Lagar kommunen ein trafikktrygging-plan, vil det alltid fylgje med økonomiske konsekvensar for kommunen. Gjennom prosessen med utforming av trafikktrygging-planen, må det heile tida ligge eit fundament i økonomi og budsjett. Samstundes er det minst like viktig at prosjektet og prosessen har «politisk tyngde». Politikarane må ville gjere dette arbeidet, og avsette dei midlane som er nødvendige, elles er prosessen «dødfødd».

Nokre av måla med å lage kommunale trafikktrygging-planar er å:

- Samordne trafikktrygging-arbeidet i kommunene i eit langsiktig perspektiv som fører til eit varig tverr-

fagleg og sektorovergripande samarbeid.

- Syte for eit betre grunnlag for å trekkje slutningar gjennom registreringar, analyser, og vurdering av effekt i planprosessen.
- Setje trafikktrygging-arbeidet på dagsorden i kommunene. Motivere for å auke løyvingane, og gje trafikktrygging-arbeidet høgare status.
- Syte for at planprosessen fører til informasjon, medverknad, og politisk vilje til tiltak. Eit delmål er at alle dei som skal ta del i planprosessen vert oppdaterte og motiverte for trafikktrygging-arbeid.
- Utvikle handlingsprogrammet/



trafikktryggingsplanen til å verte ein integrert del av kommunen sine rullerande planar (kommunedelplan, temaplan trafikktrygging).

Etter ei spørjeundersøking vart det plukka ut tre kommuner i fylket til å vere med i eit prøveprosjekt, med sikte på å utarbeide handlingsplan for trafikktrygging. Dei tre kommunane vart Ålesund, Fræna og Tustna.

Ein utarbeidd planmal skulle hjelpe kommunene i prosessen fram til ein ferdig handlingsplan for trafikktrygging. Planmalen tek utgangspunkt i at det vert oppretta ein lokal prosjekt-

Prosesen vil kunne bevisstgjere aktørane i kommunen om kor viktig trafikktryggingsarbeidet er for innbyggjarane.

organisasjon med politisk medverknad. «Medeigarskap» er sentralt i denne fasen. Prosjektorganisasjonen skal gjennom å fylgje planmalen kome fram til fysiske og haldningsskapande trafikktryggingsaktivitetar i kommunen.

Per Gjerde



Tustna først i løypa

Arbeidet med å få fram kommunale handlingsplanar, er inne i det tredje året. Arbeidet med planmalen har vore grundig og omfattande, og vi trur at ein er komen fram til ein mal som alle kommunene kan bruke i sitt arbeid for ein trafikktryggingsplan for kommunen.

Vi er no komne fram til fase fire; gjennomføring av planprosessen i fleire kommuner. Ålesund, Fræna og Tustna er komne til tre ulike stadi i denne fasen.

Tustna kommune er den kommunen som har kome lengst i planprosessen. Dei har følgd planmalen,

henta inn nødvendig grunnlagsmateriale, og kome fram med eit forslag til trafikktryggingsplan for kommunen. Planen inneheld fysiske tiltak og haldningsskapande/åtferdsfremjande tiltak.

Ålesund kommune har kome litt kortare i sjølve prosessen, og er no inne i ei stor og vanskeleg registreringsfase. Ålesund er ein stor kommune, og dette gjer at registreringsarbeidet her blir meir omfattande enn i for eksempel Tustna. Planprosessen i Ålesund har til no vore spennande å følgje. Den har ført til engasjement, og dei som tek del i prosessen har vorte oppdaterte og motiverte for det vidare trafikktryggingsarbeidet i kommunen. Ein ventar med spenning på den ferdige malen.

Fræna kommune er komen kortast i prosessen. Dei har sagt seg villege til å vere med i prosessen fram mot ein trafikktryggingsplan for kommunen, men til no er det ikkje gjort mykje i det arbeidet. Det har vore avvikla møte mellom FTU og Fræna kommune, men der står prosessen fast i dag. Sekretariatet skal imidlertid ta kontakt med Fræna på nytt for å skunde fram arbeidet.

Fylkestrafikktryggingsutvalet har brukt, og vil bruke mykje tid på arbeidet med kommunale handlingsplanar for trafikktrygging i tida som kjem. FTU vil også gje økonomisk støtte til gode trafikktryggingstiltak i prøvekommunene.

Per Gjerde



60 millionar til Aksjon Skoleveg

Kvart år kan kommunene i fylket få tildelt midlar for å tryggje skulevegen til barn og unge. Av dei 38 kommunene i fylket, er det godt over 30 som kvart år søker om dette tilskotet. I perioden 1980-1995 er det tilsaman løyvd 31,5 millionar sentrale Aksjon Skoleveg-midlar, til prosjekt på fylkes- og kommunevegar. Samla er det utført Aksjon Skoleveg-prosjekt for over 60 millionar kroner i Møre og Romsdal.

Ruth Myklebust tek over ansvaret for Aksjon Skoleveg etter Per Woldstad. Dei fortel at mesteparten av midlane har vore nytta til bygging av gang- og sykkelvegar. (Foto: Hild Nordal)

Rutiner ved tildeling av midlane er at kommunen i størst muleg grad legg til rette, prioriterer og sender inn søknader på aktuelle prosjekt til vegkontoret. Aksjon Skoleveg-midlane kan tildele prosjekt på fylkesvegar og kommunale vegar, og skal i utgangspunktet fordelast mest muleg likt mellom desse. Målet med tildelingane er å sikre, ikkje berre barn på skuleveg,

men heile trafikkmiljøet der barn og ungdom ferdast.

Vi spurde ansvarleg for Aksjon Skoleveg 1993, avdelingsingeniør Per Woldstad på vegkontoret, om kva desse aksjons-midlane har vore tenkte til.

– Tiltaka har vore retta mot å betre forholda for barn på skuleveg, og for dei mjuke trafikantane. Mesteparten

av midlane har vore nytta til bygging av gang-/sykkelvegar. Kvart år vert det i fylket vårt bygd fleire kilometer gangveg for desse midlane. Det vert òg utført mange andre tiltak for å betre forholda for fotgjengarar. Aksjon Skoleveg-midlane er nødvendige for at kommunene skal kunne gjennomføre slike prosjekt, seier Woldstad.

– Korleis har dei utdelte midlane vorte brukt?

– Til kvart prosjekt i denne perioden er det i gjennomsnitt løyvd 70 000 kroner, og fram til 1993 har det vore lite tilbaketrekking av midlar på grunn av ugjennomførte prosjekt. I år måtte dessverre midlar tildelt i 1993 trekjast tilbake frå ein del av kommunene i fylket. Bakgrunnen for dette er at fristen for gjennomføringa av Aksjon Skoleveg 1993 har gått ut. Kommunene Eide, Gjemnes, Midsund, Norddal, Stordal, Sande og Surnadal må sjå seg nøyde til å betale tilbake tilsaman 437 000 kroner frå den sentrale Aksjon Skoleveg løyvinga. Aukra kommune derimot, har gjennomført vellukka Aksjon Skoleveg-prosjekt, og fått mykje ut av pengane. Dei tilbaketrekte midlane vil sjølvsagt verte fordelte på nytt til aktuelle prosjekt.

– Er dette ein ny tendens?

– Eg ser ein samanheng i det at dei råka kommunene er relativt små kommuner. Grunnen til at prosjekta ikkje har vorte gjennomførte kan vere at staben i kommunen er liten, og i tillegg er nedlest med andre saker som av ulike grunnar får høgare prioritet. I motsetning har bykommunene ein større stab, og av den grunn større kapasitet til å få gjennomført prosjekta dei har på gang.

Eide kommune er ei av kommunene i fylket der Aksjon Skoleveg-prosjektet 1993 ikkje vart påbegynt.

Frå Eide kommune har vi fått vite at andre trafikktiltak fekk høgare prioritet enn Aksjon Skoleveg-prosjektet. Trafikkregulering i sentrum tok for lang tid, slik at Aksjon Skoleveg ikkje kunne gjennomførast innan fristen. Utbetringa av Eide sentrum er eit omfattande prosjekt som enno ikkje er fullført. Skulane i Eide ligg i gangavstand frå sentrum, og kan på denne måten likevel få nytte av dei ulike tiltaka i sentrumsområda.

I Aukra kommune vart Aksjon



I Eide vert andre trafikktryggingstiltak prioritert høgare enn Aksjon Skoleveg... ..medan Aksjon Skoleveg var eit bevisst valg i Aukra kommune.



Skoleveg-prosjektet 1993 gjennomført med godt resultat.

Aukra kommune fortel at dei hadde utarbeidd detaljplan for Aksjon Skoleveg på førehand, og at prosjektet vart gjennomført utan problem. Her vart det bygd gangveg mellom sentrum og skule, som del av eit større vegprosjekt. Aksjon Skoleveg-prosjektet var eit bevisst valg frå kom-

munen si side, og vart prioritert før ulike andre prosjekt. Midlane frå Statens vegvesen var ein avgjerande faktor for gjennomføringa av tiltaket.

Hild Nordal

Interessen for å drive ferjesambandet Aursnes–Magerholm på riksveg 60 er stor. Kapasiteten skal økes fra to 50 bilers ferjer til 125–150 personbileneheter fordelt på to ferjer. I 1995 ble det fraktet 495 000 biler over Storfjorden.

Seks ferjeselskap tok opp kampen med Møre og Romsdal Fylkesbåtar A/S om å drive ferjesambandet Aursnes–Magerholm på riksveg 60. I løpet av mars måned er det klart om det fortsatt vil være ferjene med gule og svarte ringer rundt skorsteinen som frakter biler og folk over Storfjorden.



kroner, er likevel forskjellen mellom laveste og nest laveste på under 5%. Hvilken betydning kan dette få?

– I anbudsgrunnlaget er det lagt inn visse forutsetninger dersom forskjellen i anbudsprisen er 5% eller mindre. Dette opplever vi nå, og det betyr at flere tilleggskriterier kan bli vektlagt dersom kampen står mellom disse to. Ferjenes bil- og passasjerkapasitet ut over minimumskravene, miljøstandard og ferjenes utforming, opplegg for ruteinformasjon, elektronisk billetteringssystem, generell publikumsservice og kvaliteten for de reisende er noen av kriteriene som kan bli vurdert dersom det til slutt står mellom to tilbud hvor forskjellen i anbudsprisen er 5% eller mindre, forteller Leiv Heggstad.

Åtte anbud fra syv anbydere var det trafikksjef Arne Johnsen, seksjonsleder Ivar Hol (bak t.h.), juridisk førstekonsulent Torbjørn Hauso, sekretær Unni Vassgård og økonomisk førstekonsulent Leiv Heggstad (t.v.) kunne telle opp.

Ferjesamband på anbud:

Seks «sloss» med MRF

De syv ferjeselskapene leverte åtte anbud som varierte fra godt og vel 125 millioner til knappe 179 millioner kroner. En av anbyderne leverte to alternative anbud. Ingen var utenlandske. Økonomisk konsulent Leiv Heggstad ved vegkontoret, som har utarbeidet anbudspapirene og som har foretatt en nøyaktig kontrollregning og gjennomgang av anbudene, forteller at anbudsnevdas innstilling vil foreligge senest 1. mars.

Hvorfor lyse ut ferjesamband på anbud?

– Bakgrunnen for at det i denne omgang ble åpnet for anbud i fire riksvegferjesamband er at Samferdselsdepartementet ønsker å prøve ut de mulighetene dette kan gi styremaktene i og effektivisere ferjedriften i landet. De tre andre sambandene er Leirvik–Ranavik–Sunde på riksveg 544 i Hordaland, Mannheller-Fodnes

på riksveg 5 i Sogn og Fjordane og Nesna–Levang på riksveg 17 i Nordland.

– Jeg regner med at en avtaleinngåelse mellom Vegdirektoratet og selskapet som får anbudet vil bli foretatt om kort tid. Vi har planlagt oppstart i sambandet til 1. september neste år. Kontraktstiden er satt til fem år og fire måneder, fra altså 1. september 1997 til 31. desember 2002, forteller Heggstad videre.

I det trafikksterke sambandet på Sunnmøre fraktet to 50-bilers ferjer ifjor 495 000 biler over Storfjorden. Kapasiteten skal økes til 125-150 personbileneheter fordelt på to ferjer som i størst mulig grad er like stor. Det er òg krav om at ferjene skal ha passasjersertifikat på minimum 5 ganger personbilkapasiteten.

– Selv om anbudene varierer fra vel 125 millioner til knapt 179 millioner





Dette området på Blindheim er eit godt eksempel på svært skjemmande terrengingrep.



I Spjelkavika finn vi ein støyskjerm med simpel materialbruk, og med klumpete og bastant utforming.



Ein annan stad i Spjelkavika finn vi denne undergangen, som slett ikkje verkar spesielt innbydande.

VISUELL FOR- SØPLING

Merete Stokke på vegkontoret i Molde, hadde i 1995 hovudansvaret for kartlegging av landskapstilstanden i Møre og Romsdal. Kartlegginga er ein del av NVVP, og vert gjennomført i heile landet.

– Landskapsregistreringa tek føre seg dei estetiske og visuelle verdiane langs vegen, med fokusering på det negative. Eksempel på element som vert registrerte, kan vere stygge fjellskråningar, fyllingar, overdreven skiltbruk, mykje autovern, utflytande areal, skrikande reklame og bensinstasjonar, forklarar Stokke.

– Omgrepet landskap vert delt inn i deltema landskapsbilete, naturmiljø og kulturmiljø. Problemsoner skal skildrast med grad av problem, dvs. problemnivå. For å kome fram til problemnivået, vert påkjenningar og verdien til landskapet samanstillt, seier ho.

– Påkjenning er uttrykk for eit landskapsmessig problem som skuldast vegen, gata eller omgivnadene deira. Verdien til landskapet vert vurdert for kvart av dei tre deltema. Langs vegstrekningar vert påkjenningar vurder-

I arbeidet til Statens vegvesen med å redusere miljø- og trafikktryggleiksproblemet langs eksisterande vegnett, inngår satsing på utbetring av gater og vegar. «Problemsoner – miljø og trafikktryggleik langs eksisterande vegnett» er ei metode for samla å vurdere tema støy, luftureining, trafikktryggleik og landskap. Landskapsregistreringa har først kome på dagsorden no i seinare tid.

te og registrerte manuelt på kart, og dokumenterte med foto. Landskapsmålinga vert til slutt sett saman med dei andre problemsonene; støy, luftureining og trafikktryggleik. Faktorane vert vurderte i ein heilskap, og utifrå dette vert det igjen vurdert kva tiltak ein skal setje i gang, fortel ho vidare.

– I sommar var eg ute på eiga hand og registrerte landskapstilstandar i fylket vårt. Det var mykje fælt å sjå langs vegen. Det er tydeleg at det tidlegare har vore tenkt lite på estetikk.

I Møre og Romsdal vert vegstrekningane valde ut på grunnlag av trafikkmengde og fart. Med bakgrunn i dette er det berre store tettstader og byar som har vorte registrerte. Positive element vert også teke notis av, og merka som viktige å bevare. På strekningar med negative element, vert påkjenninga og landskapsverdien skildra.

– Målet er at Vegvesenet skal utbetre dei utvalde problemområda, og heve kvaliteten på nærmiljøet slik at det vert triveleg for dei som ferdast der.

Hild Nordal



Eit vakkert tre er eit positivt element som bør bevarast.



På Nørvesundet er vegen med dimensjonar og bruer, ei stor påkjenning for kulturmiljøet.



Svært dominerande terrenginngrep og kunstige betongkonstruksjonar.

TRAVLE TIDER PÅ



Oppsynsmann Kjell Sagli (t.v.) og John Amundsgård i en avslappende samtale over en fenderstokk.

- Mye av virksomheten ved plateverkstedet har de siste årene vært konsentrert omkring ferjekaiproduksjonen. Verdien på delproduksjonen vi utfører er beregnet til 50 000 kroner i gjennomsnitt for hver ferjekai, forteller oppsynsmann Kjell Sagli.

Plateverkstedet på vegsentrallen sysselsetter 12-13 mann. Om det ennå er plass på sidene i ordrebøkene for 1996, har likevel tilgangen på oppdrag vært så god at Kjell Sagli ikke regner med store tomrom i produksjonen i verkstedhallen i løpet av årets seks første måneder.

- Delproduksjonen til ferjekaiene betyr mye for virksomheten ved verkstedet. Selv om en god del av pro-

duksjonen er konsentrert om nettopp det å bygge ferjekai, har vi likevel flere bein å stå på. Småoppdrag vil det være, og er også mye av. Vi har folk ombord på «Knusaren», og noen av guttene er engasjerte med grunnboring.

- Mye av arbeidstida om vinteren går ellers med til reparasjon av ploger og brøytesutstyr. Etter brøytesesongen må vi avsette tid til overhaling og

oppretting av strøpparater, og til utstyr som ellers har vært i bruk til vintervegvedlikeholdet. Dette arbeidet får førsteprioritet.

Vi har ganske nylig avsluttet produksjonen av 230 meter brurekkverk.

- Snekkerverkstedet, som sorterer under plateverkstedet, har også fått mange oppdragsgivere og en fin ordretilgang tidligere i år. Snekkerne har en 453 meter lang støyskjerm til

PLATEVERKSTEDET

riksvegsveganlegget på Solevågs- eidet under produksjon. De svært miljøvennlige støyskjermene, som ikke har et belegg med giftig impregnering, skal være ferdig i løpet av våren. Skjermene er av samme type som alt er montert i Spjelkavika. Jeg kan ikke huske at vi noen gang har hatt en større enkeltordre enn dette på snekkerverkstedet. Ordren er på mer enn en halv million kroner. Det skal òg produseres et større toalett- hus til den populære og mye brukte rasteplassen på Rottøya, på riksveg 680 i Aure kommune. Huset er av samme type som er montert ved riks- veg 1 midt på Ørskogfjellet, og ved Eidsdalsvannet på riksveg 63 mot Geiranger. Vi inne i en hektisk periode på snekkerverkstedet. Det hadde vært fint å hatt ekstra folk og sette på, sier Kjell Sagli.

Men det er altså likevel delproduk- sjonen til de mange ferjekaiene som er hovedbeskjeftigelsen for plateverk- stedet. Nå foregår produksjonen av fenderstokker, oppheng, fenderverk, rekkverk, kjørebuer og andre stål- deler og komponenter til kaiene for fullt i den forholdsvis nye verksted- hallen på Årø. På rekke og rad pro- duseres det deler til nye ferjekai- er og til reparasjon og utbedring av ferjekaiene på Rykkjem og Kvanne på Nordmøre, Årvik, Geiranger og Lauvstad på Sunnmøre, Hollings- holm og Harøy i Romsdal og til kai- er i Troms fylke.

- Det er rimelig hektisk for tida. Vi deltar ikke bare i selve ferjekaiproduksjonen. Våre folk er også med når kaiene monter- es, og andre reparasjons- eller serviceoppdrag skal utføres. Og de er det mange av - til tider over hele landet.

-Det er nettopp vårt sterke engasjement og kanskje vår faglige dyktighet i ferjekai- produksjonen som gjør at vi har det stramt for tida, avslutter en fornøyd oppsynsmann Kjell Sagli.



Småoppdrag utgjør en viktig del av virksomheten ved plateverkstedet. Her er Reidar Aandal (t.v.), John Amundsgård og Ole Rekdal i arbeid.

Snekkerne Sigmund Myhren (t.v.) og Jofred Klauset har hendene fulle med produksjon av støyskjerm og toalett- hus.



HMS i praksis:

Enkle handgrep

For to år sidan blei den første utgåva av HMS-boka ferdig. Boka sitt hovudbodskap er å forebyggje skader og ulukker på arbeidsstaden. Men er det trong for dei store investeringane og forbetringane for å gjere jobben tryggare?

Nei! Som oftast viser det seg at med litt velvilje, at ein er litt smart og at ein med nokre enkle handgrep og endringar på arbeidsplassen er det som skal til for å gjere arbeidsstaden tryggare og dermed ein trivelgare stad å vere.

Vi var nysgjerrige på å sjå HMS i praksis, og tok turen innom de forskjellige arbeidsplassane på vegsentralen på Årø. Snekkar Jofred Klauset har ein arbeidsplass full av farer om ein ikkje er merksomme på dei og tek sine forholdsreglar.

– Se her, seier han og viser oss planhøvelen. Det er ikkje mogleg å høyre om den går når alle de andre maskinane bråker samstundes. Planhøvelen kan vere farleg om du i eit ubetenksamt øyeblikk legg handa ned på sylin-

Øverst: – Eit enkelt vern var alt som skulle til for å gjere planhøvelen tryggare mot uhell, sier Jofred Klauset.

Etter at avtrekksvifta vart flytta opp på veggen, blei arbeidsmiljøet til Aksel Mork betre. Her i samtale med Knut I. Braute.

– Denne friskluftshjelmen er til god nytte, seier Palmar Orset.

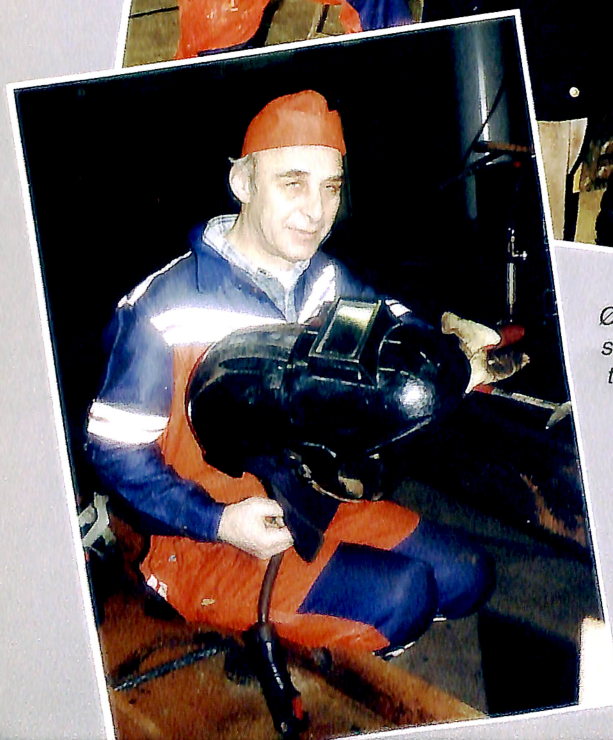
dren. Det vi gjorde var å lage eit enkelt vern som dekker sylindren når maskina er i bruk. Med eit enkelt handgrep, billeg og selvgjort fekk vi det vernet vi trengte. Oppfinnelsen verkar godt, seier Jofred Klauset.

På andre sida av veggen held billakeringsverkstaden hus. Den som har vore i ein lakkeringsverkstad, veit korleis det er. Og nettopp avgassar, smuss og skarp lukt gjorde arbeidsdagen for lakkerer Aksel Mork lite triveleg.

– Problemet mitt var luftinntaket og avtrekkingssystemet. Avtrekksvifta var plassert på gal stad slik at den ikkje ga nok effekt. Dette gjorde at jeg ubevisst trakk i meg gassane og vart dermed gassforgifta. Luftinntaket blei flytta opp på veggen og i god avstand frå der eg sto og lakkerte. Dette saman med nokre andre små forbedningar var alt som skulle til for å gjere arbeidsmiljøet mitt mykje betre, fortel Aksel Mork.

Sveising kan være bunden med ein viss fare. Sveiseflammane, avgassane og den intense heten er det mange som har fått føle. Palmar Orset på plateverkstaden er ein erfaren sveisar. Friskluftshjelmen er ein nyttig reiskap, som verte nytta blant sveisarane.

– Alle må vi vere interessert i å redusere talet på skadar og ulykker og betre det totale arbeidsmiljøet. Eg er godt fornøyd med dei enkle tiltaka på maskinavdelinga. La dei vere eksempel til etterfølging, seier verneleiar Knut Stokkeland.



Stein

Opp og ned og att og fram.
20-30 år, det er aldeles ei skam!
Men no er det sikkert, som amen og lås:
Kaia skal byggast, diskusjonar til tross.
Staden er fastlagt og teikningar klar,
men – mangla det noko? Kva trur du det var?

Stein!!! – Dei kloke har tenkt, og prøver er gjort,
men den massa var ikkje rette sort.
Og same kva dei bestemmer seg for,
så vil det bli det bli skjemmande spor.

Maråkstranda med urene grå –
Kva gjer vel eit krater til eller frå?
Der ramlar steinras kvar enda vår,
men ingen snakkar om skjemmande sår.
Transporten er kort og veggen brei,
og finansieringa skulle vere grei,
men eit sår i naturen skjemmar så fort
når det er sår naturen ikkje sjølv har gjort.

Flydalsstein! Tru kor det går?
Vegen har runda sine 100 år,
og tenk om der sviktar ein gamal mur.
Eit steinlass er tyngre enn nokon trur.
Det ristar og ramlar så grunnen skjelv.
Kanskje alt hamnar nedi ei elv.

Steinen i sentrum. Han er freda. Er du på styr!
Han liknar på Indias heilage kyr.
Han kan ikkje kløyvast!
Nei han må ikkje røyvast!
Då heller med lekter, men han vert dyr.

Eg trudde eg visste kor sakene stod.
Eg trudde her var gråstein i overflod.
Men høyr, godt folk: Eg har ein idè,
som ikkje lagar sår, ferdig med det.
Ta steinen frå botnen av vår lange fjord
så vert der ingen skjemmande spor.

Petra Moen

Rundt om i fylket



C

Landfast i Aure

Da Aursundprosjektet blei opna i fjor haust, blei Ertvågøya samstundes knytt til Aure fastland. I februar skjedde ei ny samankopling i gasskommunen på Nordmøre. Då samankoplinga av Dromnessundbrua var eit fak-

tum, vart fastlandsdelen av Nordlandet knytt nærare til Aure sentrum. Dromnessundbrua, som ligg mellom fylkesvegane 360 og 361, vert ferdig i mai. Resten av veganlegget til Tjeldbergodden er venta ferdig lengre ut på sommaren.



Vi gratulerer

50 år

Norleif Aspehjell,
6215 Eidsdal, 5. februar
Sigrid Fuglevaag,
6610 Øksendal, 3. mars
Gunnar Flemmen,
6456 Skåla, 20. mars
Helga Frøysa Nordang,
6200 Stranda, 5. april
Tove Strandman, 6035
Fiskarstrand, 3. mai
John M. Bæverfjord,
6660 Bæverfjord, 5. mai
Karl Melby, 6400 Molde,
18. mai



60 år

Leif Lillevik, 6456
Skåla, 29. januar
Jon R. Thoresen, 6387
Vågstranda, 20. februar
Levor Legernes, 6384
Vikebukt, 13. mars
Kristian M. Ellevset, 6650
Surnadal, 15. mars
Ole Elias Misund, 6390
Vestnes, 1. mai

Jubilanter

Første-
sekretærene
Marit
Halvorsen
(t.v) ved
administra-
sjonsavde-
linga på veg-
kontoret (t.v.)
og Nancy
Austigard
ved eige-
domssek-
sjonen kun-
ne i haust
sjå tilbake



på 25 års virke i Statens vegvesen. Den gamle og fine tradisjonen med at jublantane fekk kvar sitt armbandsur blei godt teke vare på også denne gongen. Sistesida gratulerer!

I pensjonistane sine rekkjer

Klara Småge har gått over i pensjonistane sine rekkjer. Under julekaffien blei ho heidra med gåver og blomster. Frå Statens vegvesen fekk ho to lysestakar i sølv, og frå gåvekassa ved vegkontoret, fekk ho overrekk ein krystallbolle. Det var administrasjonssjef Knut Nauste som helse frå kollegane på vegkontoret og som stod for gåveoverrekkinga. Klara Småge var tilsett i Statens vegvesen i 20 år.



Statens vegvesen
Møre og Romsdal