

Veg og Virke

dub

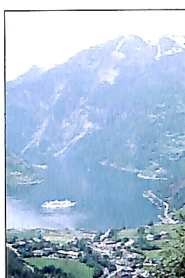
Nr. 3 1996 24. årgang

Bedriftsblad for
Statens vegvesen Møre og Romsdal



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

INNHALD



Eit år med Det nye Vegvesenet	3
Ny spylebil	4-5
Rassikring for over ein milliard.....	6-7
Arbeidet på Ullasundbrua starta.....	8-9
Frå turisten sin synsvinkel	10-11
Dromnessundbrua opna	12-13
Gamle postveggar	14-15
Tryggleikskort	16
Opning av vinterstengde vegar	17
Fotballcup	18-19
Rundt om i fylket.....	20

Redaksjonen: Wiggo Kanck (redaktør)
Reidun Nordli
Hild Nordal

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.

Ettertrykk blir tilrådd, men oppgi kilde. Personlige menings-
ytringer gjør nødvendigvis ikke greie for etatens offisielle
holdninger.

Framsida: Gustav Wigum, som opna Dromnessundbrua og
veg til Tjeldbergodden. (Foto: Hild Nordal)

Deadline for neste nummer, 9. september 1996.

Layout: Reidun Nordli

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



Wiggo Kanck

Ett år i Det nye Vegvesenet

Ett år er gått siden vi kunne heise flagget og proklamere Det nye Vegvesenet. Lovnadene om det som skulle skje var mange. Spenningen var stor. Forventningene var forskjellige. Noen så fram til Det nye Vegvesenet med optimisme, spenning og glede. Andre var skeptiske, og ikke så sikre på at den rette vegen var staket ut.

Ett av spørsmålene, som har vært gjentatt oftest i året som har gått, er; «Vi hadde det så bra. Var det nødvendig å omorganisere vegvesenet?»

Til det er svaret ja!

Det nye Vegvesenet ble født for å følge med i et samfunn i stadig utvikling, et samfunn med krav om større effektivitet, et samfunn som i akselererende fart tar i bruk ny teknologi og nye arbeidsmetoder og et samfunn med krav om bedre resultatoppnåelse.

Hva har så skjedd etter 1. juli 1995. Er vi blitt nye? Er vi blitt så mye bedre?

Vi er på veg.

Vi har fått en organisasjon som i dag er mer i takt med samfunnet rundt oss, enn hva tilfellet var for ett års tid siden. Men, det tar tid å forme og få denne organisasjonen til å virke godt. Vi skal huske på at Roma ble heller ikke bygd på en dag.

Ett år er gått. Mange brikker har falt på plass. I skrivende stund faller enda en ny på plass. Biltilsynet har endret funksjonsbetegnelse til Vegtrafikktilsynet. Med denne avklaringen, som spesielt ansatte i denne delen av etaten lenge

har ventet på, tror vi på et nytt løft for denne delen av vegvesenet. Et løft som i neste omgang vil være et godt bidrag til trafikkavdelingen sitt arbeid og innsats i Det nye Vegvesenet.

Vegdirektør Olav Søfteland sa i fjor at det er opp til oss selv å vise at Det nye Vegvesenet kommer til å gi et godt resultat til gagn for samfunnet rundt oss. Han la også til at det er i det daglige arbeid vi skal vise at vi er blitt en mer effektiv og kompetent etat.

Alle ansatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal må fortsatt være villige til å jage mulighetene og ikke lete etter problemene. At hverdagen for mange av oss er blitt noe endret, er ikke uventet. Det er naturlig. Statens vegvesen levde for lenge i en beskyttet verden, og kanskje også etaten inntil for ett år siden var for stabil i oppbygningen sin. De fleste endringer oppleves på ett eller annet vis som smertefulle for den som rammes. Gjennom samarbeid, åpne og fruktbare samtaler, kreative forslag til løsninger, initiativ og gjennom å foreta nødvendige justeringer, tror jeg at vi totalt sett blir et godt «vesen».

En god kollega og samtalepartner på vegkontoret, kom her om dagen inn på hvorfor omorganiseringa ikke har glidd like lett i alle ledd. Han mener at vi har undervurdert tidsforbruket det tar å forme en ny organisasjon. En gjennomgripende endring tar som oftest lengre tid enn vi tror på forhånd. Allianser og kontakter i det gamle vegvesenet fungerte godt. De var verdifulle. Nye allianser og kontakter skal etableres. Det tar tid. Det fantes tilsatte som ikke hadde formell myndighet, men som i kraft av sin per-

son, erfaring, restulat eller stilling, hadde stor påvirkningskraft. Påvirkningsmulighetene var andre i det gamle vegvesenet. Vi hadde et uformelt avtaleverk, som var mer tilstede enn vi var klar over. Dette nettet er borte. Kollegaen peker videre på det faktum at vi hadde en underbyggende infrastruktur – et skjelett som vi hengte aktivitetene på – som ikke er det samme som det synlige – det offisielle. Dette skal etableres på nytt.

Et annet, viktig faktum er at motstand mot forandring ligger latent i oss. Kanskje er dette en mer verdifull egenkap enn vi er klar over. Jeg tror at resultatet til syvende og sist blir bedre ved å bruke litt lengre tid på prosessen enn beregnet, og samtidig «kjempe» ned mer motstand enn vi først trodde på.

Til slutt.

Vi skal alle ha i tankene at det er mer som forener oss enn som skiller oss. Det viktigste bidraget på vegen videre, tror jeg, er at vi drar i samme retning, og at vi sammen er villig til å skape muligheten til noe bedre, samtidig som vi tar tid til å se oss tilbake for å ta med det beste av det gamle.

Vi er på god veg til å bli bedre. Statens vegvesen er i stadig utvikling.

I allefall, ha en god sommer!

For omlag eit år sidan fekk Statens vegvesen Møre og Romsdal ein splitter ny spylebil, ei svær rullande vaskemaskin, som vert brukt til å vaske tunnelane rundt om i fylket. – Bilen som er stasjonert på vegsentralen i Molde, er allereie ettertrakta, også utanfor fylkets grenser, fortel sjåfør Jarle Hoem.



Vegvesenet si rullande «vaskemaskin», rommar tilsaman 31000 liter vatn. (Foto: Hild Nordal)

Sjåfør Jarle Hoem er dyktig bak rattet i den store og tunge spylebilen. (Foto: Hild Nordal)



Effektiv reingjering i tunnelane våre

Når Jarle Hoem skal vaske Viset-tunnelen på Stordalsvegen, er vi så heldige at vi får vere med han ein tur i spylebilen. Men før sjølv vaskeprosessen tek til, må det fyllast vatn på dei to store tankane til bilen. I forsøket på å spore opp ei stor nok elv nær vegen, må Jarle Hoem gi opp, og vi må til Stordalen og fylle frå ein brannhydrant der. – Det skal ein del vatn til, tankane på bilen rommar nemleg tilsaman 31 000 liter vatn, fortel han. – Og sjølv om dette kan høyrast mykje ut, må vi fylle vatn fleire gonger for å få reingjort ein midtels stor tunnel. Spyling av Freifjord-tunnelen på Krifast tek heile tre

netter, men då vert det også reint, seier Hoem og smiler.

Med tankane skvulpande av vatn, set vi atter kursen mot Viset-tunnelen. Sjølv med 400 hk under panseret, merkast vekta av vatnet godt. Turboen jobbar for fullt opp dei slakke og svingete bakkane langs Storfjorden, og gir beskjed om at lasta er tung å drage.

Ved tunnelopninga må Jarle Hoem ut for å ordne med spyleutstyret. Ein lang reiskap med ventilar der vatnet kjem ut, er festa framme på bilen. I første runde vert denne stillt rett opp

og ned, slik at midten av tunneltaket og lysa vert spylt reine. For kvar tur gjennom tunnelen vert reiskapen stillt litt meir på sida, slik at det vert gjort reint i ein boge – frå toppen av tunneltaket og ned til vegbana på kvar side. Dette synest å vere ei effektiv reingjeringsmetode, for sjølv om det er nokså mørkt inne i tunnelen, kan ein tydeleg sjå at vatnet som kjem ned igjen er svært skite.

Bilistane vert gjort merksame på at det går føre seg arbeid i tunnelen, med skilting i kvar ende. Dei fleste køyrer gjennom vasstrålane utan å nøle, medan nokre er meir skeptiske,

slakkar ned, og veit ikkje heilt kva dei skal gjere. Nokre gonger må Jarle Hoem stoppe opp og slå av vatnet for at folk skal tore seg til å køyre vidare. – Somme vert irriterte fordi bilane dei- ra vert våte og skitne, dette gjeld særleg turistar og andre langvegsfarande. Andre er svært forsiktige og tvilsame til å køyre gjennom veggane av vatn. Dette er forståeleg, og eg prøver å leggje forholda best mogeleg til rette for dei som er usikre, seier Hoem.

Det tar si tid å kome igjennom tunnelen. Bilen må køyre svært sakte, for at kvar centimeter av tunnelen skal

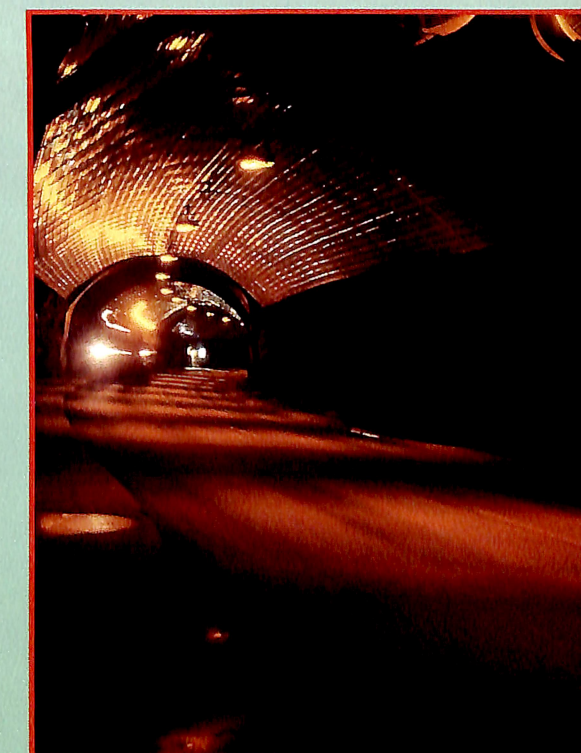
verte skikkeleg rein. – Det er ein fin jobb dette her, det eg må passe på er at det kjem vatn ut av ventilane og at bilen held seg på vegen, smiler Jarle Hoem lurt og legg seg framover rattet og tek livet med ro. Noko anna val har han vel ikkje akkurat no – det skal tolmot til å køyre ein slik snegle.

Sjølve utfordringa i det å køyre ein slik stor bil, ligg nok ikkje i fasa med krabbekøyring inne i tunnelane. Då er det sikkert verre å hanskast med det tunge vogntoget på smale og svingete vegar, opp og ned bratte bakkar, og når ein skal rygge. – I byrjinga var det naturleg nok svært uvant å køyre ein slik stor bil, men det er med dette som med alt anna, etterkvart vert det ein vane. Du veit, øving gjer meister, smiler Hoem. Og at det er ein meister som sit bak rattet, er vi ikkje i tvil om. På turen langs Storfjorden har vi aldri følt oss anna enn i trygge hender.

Ute i dagen og solskinet igjen får vår utsende medarbeidar prøvesitje førarsetet, og verkeleg føle korleis det er bak rattet i Statens vegvesen sin spylebil. Rattet er berre så stort, bilen så brei og så altfor lang. For eit par ikkje altfor lange kvinnebein, som

ikkje heilt når ned til pedalane, skal det nok ein heil del øving til for å verte meister bak dette rattet. Det faktum at dimensjonane er så store, og kanskje andre tilhøve også, gjer at det blir med prøvesitjinga.

Hild Nordal





Oppsynsmann Arnold Hustad, overingeniør Geirmund Nordal og snøverneksperter dr.ing. Harald Norem, har utarbeidd rassikringsplanen og synfart alle dei 457 registrerte raspunkta i fylket.

Rassikring for over ein milliard

Samla behov for rassikringsmidlar i Møre og Romsdal, vil langt overskride ein milliard kroner. Dette er konklusjonen vegsjef Karl Melby

kunne kome med, då rassikringsplanen for riks- og fylkesvegane i Møre og Romsdal vart lagt fram 3. juni.

I følgje rassikringsplanen, treng Statens vegvesen Møre og Romsdal 280 millionar kroner til kortsiktige rassikringstiltak på enkeltpunkt. I tillegg kjem ei rekkje større rassikringsprosjekt som er under bygging eller planlegging, kostnadsrekna til 750 millionar kroner. Atter andre prosjekt er enno ikkje planlagde.

Grappa bak rassikringsplanen er overingeniør Geirmund Nordal, oppsynsmann Arnold Hustad, og snøverneksperter dr. ing. Harald Norem. I arbeidet med planen har gruppa synfart alle dei 457 registrerte raspunkta, og delt punkta på kvar enkelt vegstrekning inn i tre kategoriar. Kategori A er høgt prioritert, B er noko mindre prioritert, og C er førebels ikkje prioritert. – Det avgjerande for prioriteringa er først og fremst talet på ras på det aktuelle punktet, kor ofte

rasa fører til vegstenging, kor lenge vegen må stengjast, og kva rastype det er snakk om, seier Harald Norem.

Aktuelle rassikringstiltak på dei prioriterte raspunkta, er terrengutforming, supplering på overbygg og tunnelportalar, fangnett for stein og is, og andre mindre tiltak. I fleire av rasområda meiner Statens vegvesen at det er nødvendig å leggje om vegen under bygging av sikringstiltaka. Pengar til dette er ikkje tekne med i reknestykket, og vil auke kostnadene merkbar. – Slik den økonomiske situasjonen i fylket er no, er det uråd å sjå føre seg at fylkeskommunen kan setje av særleg med midlar. Difor må statlege midlar kome tungt inn også til utbetring av fylkesvegane, meiner Geirmund Nordal. Han har også trua på at politisk vilje til å bevilge pengane som trengst til rassikring,

Presseorienteringa der rassikringsplanen var presentert, var lagt til Stordalen, der arbeidet med ny tunnel er i full gang.

er til stades. – Meininga med ein slik rassikringsplan som vi har utarbeidd, er å skildre situasjonen slik at politikarane har høve til å diskutere kva behov som finst, seier overingeniøren.

Vegsjef Karl Melby har lagt fram for samferdsleutvalet, eit konkret oversyn som fortel om det store behovet for investeringar til rassikring i fylket. Den største posten på vegsjefen si liste, er rassikringsprosjekt under bygging og planlegging. Her er det oppført ti prosjekt til ein samla kostnad av 750 millionar kroner. – Desse 750 millionane inkluderer også andre utbetringstiltak enn berre rassikring. Men at det er ras og rasfare som utløyser tiltaka i mange av tilfella, er det ingen tvil om, fortel Geirmund Nordal.

Frå samferdsleutvalet er det reist krav om at sjokklista over milliardbehovet til rassikring i Møre og Romsdal, må sendast til samferdslekomiteen i Stortinget, og kome på dagsorden under synfaringa i nordvest som skal vere i august. Vegsjef Karl Melby har varsla at han vil sende rassikringsplanen tenesteveg til Vegdirektoratet, og meiner at ein framstøyt mot stortingskomiteen helst bør gå føre seg gjennom politiske kanalar.

På møte i Kristiansund den 1. juni gjorde fylkestinget dette vedtaket:

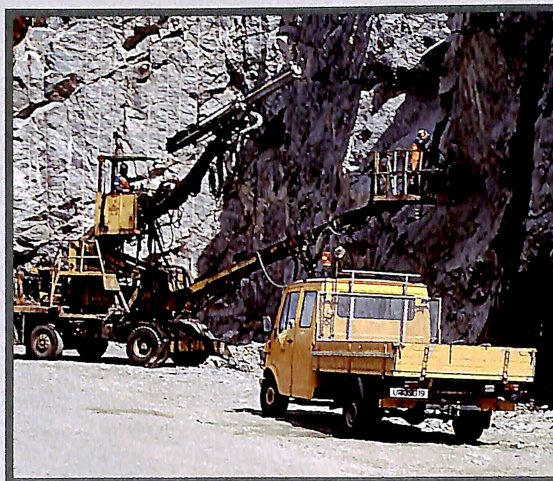
– Med bakgrunn i den rassikringsplanen som Statens vegvesen no har laga, ber fylkestinget i Møre og Romsdal overordna styresmakter om at det i nokre år framover vert tilført vårt fylke ekstraordinære vegmidlar, slik at rassikringsplanen kan gjennomførast snarast mogeleg.

– Dessutan oppfordrar Møre og Romsdal fylkesting, departementet om snarast å utarbeide ei Stortingsmelding om rasproblematikken i fylka i Noreg. Dette med bakgrunn i at registreringane for Møre og Romsdal viser at rasproblema synest å vere merkbart større enn tidlegare pårekna.

Med 10 rassikringsprosjekt under bygging eller planlegging, kortsiktige tiltak på rasutsette strekningar - og i tillegg alle registrerte behov som enno ikkje er planlagde - vil samla behov for rassikringsmidlar i Møre og Romsdal, langt overskride ein milliard kroner. Den utarbeidde rassikringsplanen viser altså at Møre og Romsdal har ekstraordinære utgifter, som ein ikkje kan sjå at dagens rammer til vegmidlar tek tilskrekkjeleg omsyn til.

Hild Nordal

Karar som alle er involverte i rassikringsarbeidet i Møre og Romsdal. F.v. Harald Norem, Geirmund Nordal, Kristen Leganger, Magne Heggem, Karl Melby og Arnold Hustad. (Alle foto: Hild Nordal)





Enno er det den «gamle» brua som losar vegfarande over Ullasundet.

Ny bru i havgapet

I Ullasundet mellom Haramsøya og Ullaholmen på Sunnmøre, møtest den gamle og den nye tid. Arbeidet med å byggje ny Ullasundbru er i gang, og den gamle brua har såleis dårlege tider i vente.

På ein flott fineversdag i mai, viser Haramsøya seg som ei idyllisk perle. Grønkleddede marker og lier, står i kontrast til små kvite strender, som tek imot blå bårer. Ut mot åpne havet står den noverande Ullasundbrua og speglar seg i sjøen.

Den «gamle» brua har enno ansvaret for å lose vegfarande trygt over Ullasundet, men bilar over 6 tonn, kan ikkje køyre på brua som no knyt øyane saman. I eit område med bl.a. behov for transport av tung last til fiskeindustrien, er dette ei stor ulempe, og gjer næringslivet her avhengig av ferjetilknytning.

Etter fleire forsøk på å spore opp vegvesenet sine brakker, vert vi via telefon leidde fram til brakkeleiren – som heile tida har vore i synsfeltet vårt. Byggjeleiar Einar Wie tek i mot oss på trappa, og viser oss inn i ein spartansk brakkeleir. Han fortel at det har vore diskutert litt fram og tilbake, om ein skulle forsterke brua ein allereie

har, eller om det skulle byggjast ny bru. – Det vart det siste. Ullasundbrua som vart bygd i 1969, må altså ende sine dagar utpå vårparten neste år, seier han.

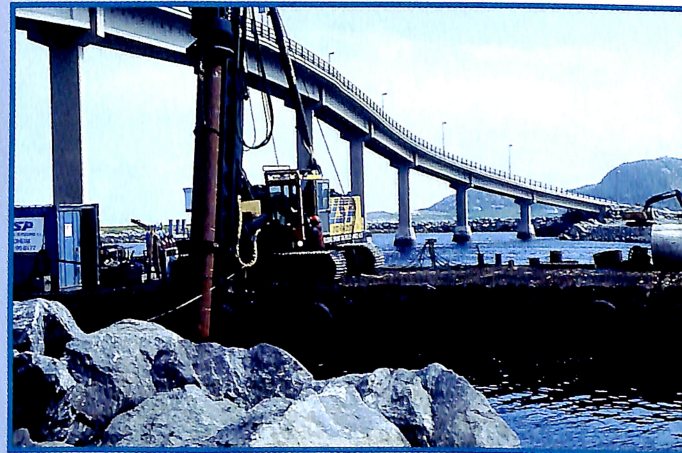
Som veggpryd på kontoret, har Einar Wie teikningar av brua som er i eining, frå alle tenkjelege vinklar. Med kyndig veiledning, oppfattar vår utsende faktisk kva som er opp, og kva som er ned på dei omfattande plansjane. – Den nye Ullasundbrua skal stå ferdig den 15. desember i år, og skal etter planen då vere 180 meter lang. Brua skal vere av typen betong, som var det rimelegaste alternativet i dette tilfellet. I tillegg til brua skal det byggjast ei lita bru, og ny fylling i samband med sjølve Ullasundbrua. Heile prosjektet vil ha ein samla kostnad på omlag 30 millionar kroner, der sjølve brua tek i underkant av 20 millionar, fortel byggjeleiaren.

Ute ved brua er det ikkje mykje anna



Byggjeleiar Einar Wie i Statens vegvesen, i brakkeleiren på Austnes.

Christie & Opsahl A/S, i full gang med å få pålane i havet.



enn fyllingane på kvar side, som tyder på at ei ny bru skal reisast. Men her er det folk i arbeid, både lokale og meir langvegsfarande entrepenørar er i sving, så bru skal det nok verte. – Entreprisen på sjølve brua vert utført av Christie & Opsahl Entreprenør A/S, frå Molde. Akkurat no arbeider dei med å få pålane som skal halde brua oppe, faste i havbotnen, fortel Einar Wie. – Anleggs Servicets Steinbrudd A/S har steinbrot på Haramsøya, og syter for arbeidet med fyllinga frå den sida. Fyllinga på Flemsøy-sida er det K. A. Aurstad som har fått ansvaret for, seier han.

Med sol frå blå himmel er det denne dagen svært lite som minner om snøvær og juletider, men for øyaværingane her ute i havgapet, er det berre å glede seg til desember, og til ei alle tiders julegäve.

Hild Nordal



Flott sommarver kjem godt med under arbeidet med den nye Ullasundbrua. (Alle foto: Hild Nordal)

Bilde 1: «Knuten» på Geirangervegen er landets første trafikkmaskin, og ein populær turistattraksjon.

Turist for ein dag

For å få innblikk i korleis turistane kan oppleve å reise i Møre og Romsdal, tok vi ein runde med bil i ei populær turistrute. Med sol frå blå himmel var det ein flott tur frå Eidsdal til Geiranger, vidare med ferje over til Hellesylt, gjennom Norangsdalen, og over til Sæbø. Men, sjølv om naturen truleg imponerer, kva ønskjer turisten eigentleg å finne langs vegen?



Vel i land i den vesle bygda Eidsdal, vert vi møtt av ein fin rasteplass med kafè, butikk, turistinformatjon og toalett like ved. Som turist vil ein føle seg velkomen her, og ein vil lett kunne forstå vegen til Geiranger, og andre stader ein måtte ønskje å reise. Vidare opp gjennom dalen er det landleg og idyllisk, her vert nok mang ein turist sjarmert. Ved Eidsvatnet finn vi ein stor og flott rasteplass med toalett. Men det er ingen som rastar her – enno. Truleg er vi litt tidleg ute til å møte på den store straumen av turistar, men dei kjem nok.

Vi køyrer gjennom eit landskap, der det ser ut som ein stor kjempe ein

gong har kasta stein nedetter fjell-sidene. Store kampesteinar ligg spreidde utover, sjølv i elva som buk-tar seg gjennom dalen, står ein koloss av ein stein planta. Frodig grønt gras livar opp mellom massiva av stein, og kyr og sauer ser ut til å trivast godt på beite her. Med svarte fjell som strekkjer seg mot skyene, set nok dalføret spor i minnet til dei som ferdast her.

Brått, som om kjempen har grave grunnen ut framom oss, openberar Geirangerfjorden seg. Her på kanten, før dei berømte ørnesvingane tek oss ned til Geiranger, er det laga til ein fin rasteplass med toalett. Dette er nok

ein naturleg stoppestad, der ein samtidig som ein strekkjer på føtene og tek seg ein matbit, kan nyte den stor-slåtte utsikta. Ørnesvingane er også eit ynda utkikspunkt, der ein på fine dagar kan sjå langt ut fjorden med sine mange elvar og fossefall, stup-ande utfor bratte fjellet.

Geiranger er turistane sitt mekka, her har dei omtrent alt dei kan ønskje seg. Her er suvernirbutikkar, serveringsstader, hotell og campingplassar for ein kvar smak. Tilboda står i kø. Det einaste som kan synast å mangle, er tømme-plass for bubilar, noko som det skulle vere stort behov for på ein så godt besøkt plass. Enno er det

lite folk her, men ein og annan person med caps og stort kamera på magen, kan tyde på at turistane har byrja å sige til.

Etter ein snartur til turistattraksjonane Flydalsjuvet og landets første «trafikkmaskin» Knuten, tek vi turen med ferja over til Hellesylt. Ferja er langt i fra full, men ein flokk engelsktalande lagar liv om bord, og har det artig med å mate måsane som sirkar rundt båten. Under den 70 minutt lange turen, sive informasjon om fjellgardane og fossane langs fjorden, etter kvart som vi passerer dei, ut gjennom høgtalarane.

Naturkontrastane er store, der Norangsdalen skjer seg gjennom eit 1500 meter høgt fjellmassiv. Den frodige dalbotnen står i skarp kontrast til dei svarte berghamrane. Gamle sætrar, og ein støy l under vatn, er attraksjonar for både turistar og andre vegfarande. På gjennomreise vil det her vere naturleg å stoppe opp og raste, samtidig som ein let intrykka frå omgivnadene søkkje inn. Sjølv om grusvegen som svingar seg gjennom dalbotnen gjer sitt til at miljøet på ein måte verkar urøyvd, er vegen mange plassar smal, og ikkje alltid like trafikksikker. Men, med bakgrunn i tilstandsrapporten som er utarbeidd over Norangsdalen, er det planlagt utbetningsarbeid gjennom heile dalen.

På vår ferd gjennom dalføret ser vi ikkje eit einaste rasteplassbord, men som sagt, vi er tidleg ute – snart vert nok rasteplassborda og søppelbøtteplasserte ut. I følge tilstandsrapporten skal turisttilboda i minst muleg grad prege sjølve Norangsdalen. Servicetilbod skal knytast til ein istandsett og opprusta rasteplass ved kaia på Øie, der det også skal vere toalett og tømme plass for bular. Rapporten held fram Norangsdalen som ein naturperle av dei sjeldne, og finn det naturleg at dalen vert aktualisert som ei muleg turistrute, og ein avstikkar frå meir tradisjonelle reiseruter.

Inntrykket vi sit att med når vi når ferjekaia på Øie, er at forholda stort sett er lagt bra til rette for turistar og andre vegfarande – i alle fall på denne ruta. Skiltinga er god, og det finnst rasteplassar med toalett og søppelbøtter med jamne mellomrom. Dette kan nok vere annleis på andre, og mindre populære turistruter.

Hild Nordal



Øvst: Kringla på skiltet markerer at Flydalsjuvet er sjåverdig. Herifrå har ein perfekt utsikt til Geirangerfjorden og Ørnesvingane.

Midten: Denne noko uvanlege rasteplassen i stein, er truleg den einaste på heilårsbasis i Norangsdalen

Nedst: Naturperla Norangsdalen lokkar mang ein turist utanfor allfarveg. (Alle foto: Hild Nordal)



Godt assistert av vegsjef Karl Melby (t.v) og fylkesordfører Ole Øverland, kuffa Gustav Wigum snora med eit sikkert snitt.

Storstilt opning i regnver

Etter lang ventetid for bygdefolket i Aure kommune, kom endeleg dagen då brua mellom Skardsøya og Nordlandet skulle opnast. Torsdag 20. juni var inviterte gjester og bygdefolket i Aure, samla for å ta del i den store festen. Fleire hundre hadde møtt fram, det skulle meir enn regn og skodde til for å hindre nordlendingane og skardsøyværingane i å vere med på opninga av Dromnessundbrua og veg til Tjeldbergodden.

Til feiande tonar frå Skar skulekorps, samla folk seg rundt det siste som skilde dei frå ei tilknytning over Dromnessundet; snora i norske fargar spent over vegen.

Ordførar i Aure, Knut Baardset, stråla tilstrekkeleg for sola som glimra med sitt fråvær, og ønskte alle framkomne velkomne til kommunen. – I dag opplever vi ein historisk dag, ikkje berre for Aure, men for alle i den sørlige

delen av fylket, som no får kortare veg til Tjeldbergodden. Samhandling mellom utbygging av framtidretta næringsliv og fullverdige kommunikasjonar, er sjølv grunnlaget for vekst og framgang. Med opninga av dette veg- og brusambandet, er hovudtyngda av den store offentlege infrastrukturen mot industrieventyret her på Nordlandet på plass, sa ordføraren.

For vegsjef Karl Melby var dette på

fleire måtar ein stor dag. Som vegsjef fekk han denne dagen oppleve si første vegopning. – Opninga av Dromnessundbrua føyer seg fint inn i rekkja av viktige samferdsleprosjekt på Nordmøre, og det neste store prosjektet i denne regionen er no bru over Imarsundet, fortalde han. Vegsjefen kom også med ønske om at folk må bruke den nye brua mest muleg, men at dette må gå føre seg på ein trafikktrygg måte.

Fylkesordfører Ole Øverland peika på at mange års negativ utvikling i fråflytting og folketal, har snudd til vekst, optimisme og tru på framtida i denne delen av fylket. – Dagen i dag er ein merkedag for oss alle. Bruopninga er eit steg framover. Ho er eit ledd i ei større utvikling for den nordligaste delen av fylket vårt, sa fylkesordføraren.

Den høgtidelege opninga med kutting av snora, var det 74 år gamle Gustav Wigum frå Nordlandet som stod for. Han er bygdafolket sin eigen heiderskar, som alltid har synt interesse for kommunikasjon og kulturliv i heimbygda si. Gustav har vore ein varm talsmann for Dromnessundbrua, og har følgd brubygginga frå start til mål. Mellom arbeidarane på brua fann han seg godt til rette, og dei gav han ein hjelm som han kunne bruke når han besøkte dei.

– Dette er ein historisk augneblink, sa snorkuttaren. – At eg skulle få vere med å opne brua hadde eg aldri drøymt om, men artig er det, smilte han. Med vegsjef Karl Melby på den eine sida, og fylkesordfører Ole Øverland på den andre, kutta Gustav snora med eit sikkert snitt.

Reiskapen som Gustav Wigum kutta snora med, er eit gammalt bjønnespjut som sokneprest Peter Thams Buckmann brukte då han blinka ut tømmer til prestegardslåna i Aure. Buckmann, som var prest i Aure frå 1823 til han døydde i 1845, brukte spjutet som skistav og våpen eller verje. På 1820–1830-talet var det mykje ulv i Aure. Det er difor lett å tenkje seg at soknepresten kunne treffe på ulven når han var ute i skog og mark. På skistaven er det ei hette, og når ein tek av denne, vert staven eit skikkeleg bjønnespjut. Sjølve bladet på spjutet er omlag 30 cm, så det var altså eit dugeleg våpen Buckmann hadde med seg. Det er ingen ting som tyder på at presten brukte spjutet på bjørn, men at det vart brukt på ulv, er meir truleg. At han verja seg med det, er det i alle fall ingen tvil om. I dag står både skistaven (spjutet) og skiene Buckmann brukte, i prestegarden på Aure.



Regn og skodde hindra verken store eller små å ta del i marsjen over Dromnessundbrua. (Alle foto: Hild Nordal)

Skar skulekorps bles ein lang marsj i gråvèret, og sette eit lystig preg på den høgtidelege opninga.



Med opninga av Dromnessundbrua og veg til Tjeldbergodden, har ei ny og viktig brikke falle på plass i samband med industrieventyret på Tjeldbergodden. Brua kortar køyrestrekninga frå Aure sentrum og ut til odden, med 16 kilometer. Sjølve brua var heilt ferdig til opninga, men dei tilreisande fekk merke at fylkesvegen

over Skardsøya enno ikkje er ferdig. Grus, holer og svake kantar, sette sitt særpreg på truleg det første trafikkkaos nokon sinne på Skardsøya.

Hild Nordal



1 Opprinnelig gammel tørrmurt bru hvor Vegvesenet i ettertid har forsterka brua.

2 Den lille «Skjersaa bru» er i meget god forfatning og må absolutt tas vare på.

3 Eksempel på steinhellebru, Mjelve.



Rester etter «Den Trondhjemske postveg» i Molde og Gjemnes.

Med bakgrunn i «Nøyaktig Beskrivelse over den Sikreste og Bequemeste Post Tour Imellem Bergen og Molde», som ble lagt fram i 1770-åra, kom det etterhvert i gang utbedringer og nybygging av veger på hele denne strekninga og videre til Trondheim. Ved Kongelig resolusjon av 13. mai 1785 ble det lagt opp til regelmessig og ukefast postføring mellom Bergen og Trondheim. Denne postruta gikk også gjennom Møre og Romsdal; fra Sogn og Fjordane grense ned til Hellesylt, derfra i båt til Nedste Ljøen, så over Ljøbrekka til Stranda, og videre i båt til Amdam i Ørskog. Fra Amdam gikk postvegen over Ørskogfjellet til Vestnes, derfra i båt over Romsdalsfjorden til Kringstad i Molde, før deretter å følge Fannefjorden til Kleive. Deretter over Osmarka i Gjemnes kommune til Angvik, båt til Tingvoll, og videre over Tingvoll-halvøya til Vågbø. Herfra ble det båt igjen til Stangvik i Surnadal og derfra gjennom Surnadal og Rindal til Sør-Trøndelag og Trondheim.

Hele den strekninga som her er beskrevet, har i løpet av de siste åra blitt tildels nøyaktig registrert. Registrering av den delen av postvegen som ligger i kommunene Stranda, Ørskog og Vestnes kom i gang allerede i 1973. Dette arbeidet ble utført nærmest på eget initiativ av Ragnar Standal, og seinere registreringer har gjort seg stor nytte av det arbeidet han utførte.

I Møre og Romsdal er det langt mellom de godt bevarte restene av postvegen. Ljøbrekka i Stranda kommune må sies å være den best bevarte strekninga, men samtidig har vi en del fine eksempler på gamle steinhvelvsbruer som absolutt må tas vare på.

På den delen av postvegen som ligger i Molde og Gjemnes kommuner, så er det kun på korte strekninger en kan finne sikre spor etter postvegen. I den bymessige delen av Molde ble ei lita steinhvelvsbru over Mekelva (4 km vest for sentrum)

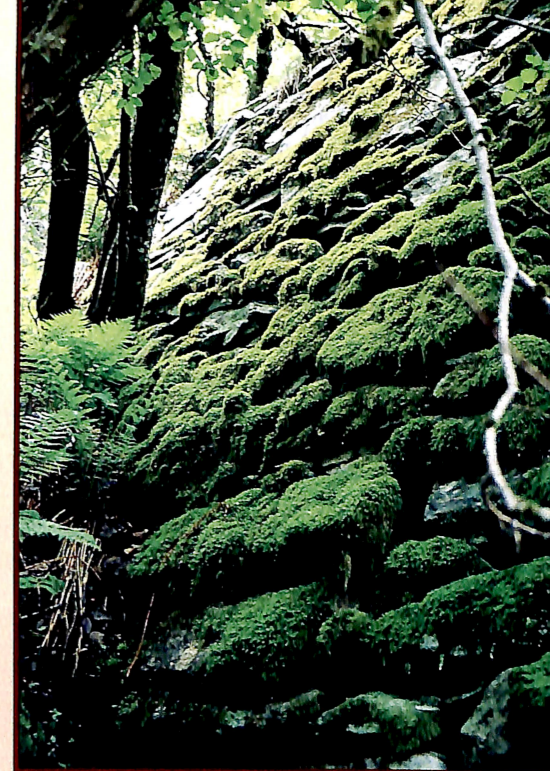
revet så seint som i 1978/79, kun en stein med innskriften «MEG BRO 1837» står igjen. Videre innover og gjennom sentrum er alle spor etter den gamle vegen borte. Først inne ved Årø og da over øvre del av vegsentralens område finnes korte rester etter postvegen. På strekninga innover stranda til Hjellset og Kleive dukker korte biter av vegen fram utenfor eksisterende veg og da gjerne som adkomst til hytter og bolighus. På denne strekninga finnes forøvrig en meget godt bevart steinhvelvbru, (Skjersaa bru, bygget i 1836) som Vegvesenet må være med på å sikre for ettertiden. Ei vesentlig større bru like innenfor (Mjelve bru) som trolig brospenn i tre har rast sammen for flere år siden. Her står store brokar igjen på begge sider av elva.

På Kleive ligger postvegen utenfor riksvegen på noen korte strekninger. På en av disse strekningene (som går nord for kirka) ligger også ei lita steinbru godt skjult av kratt og større skog.

På strekninga i Gjemnes kommune er de gamle restene etter postvegen også stort sett borte: over lange strekninger ligger den «under» nåværende riksveg, men postvegens typiske trekk og vegløsning kan en fortsatt se. På denne delen av postvegen er det riktig å nevne Heggemtunet hvor det i lang tid var poststasjon og et viktig knutepunkt for post nordover til Kristiansund.

Når en ser på strekninga Molde–Angvik, totalt 54 km, så er det svært lite som står igjen som eksempel og minner fra tidligere tiders vegarbeid. Vi har kanskje i for stor grad tenkt på framtida og etter beste evne søkt å finne den best mulige kombinasjonen av både økonomisk og teknisk god vegløsning. Så har vi samtidig enten glemt eller sett bort fra at Vegvesenet også har en forpliktelse på seg til å ta vare på det en kan kalle (veg)kulturskatter.

Tekst: Knut Inge Braute • Foto: Ida Beyer



4 Vestre brukar, Mjelve bru.

5 Større sammenrast bru på Mjelve.

6 Mindre steinhellebru på Kleive.





Som et ledd i arbeidet med å etablere en HMS-plattform for produksjonsvirksomheten, legges det opp til flere tiltak som skal innføres i løpet av 1996. Et av disse tiltakene er sikkerhetskort.

Alle som skal utføre arbeid innenfor produksjonsavdelingens ansvarsområde, må ha et sikkerhetskort.



Sikkerhetskort for vegarbeideren

I grunnlag og rammer for egen produksjonsvirksomhet, er det understreket at produksjonsavdelingen skal ivareta hensynet til helse, miljø og sikkerhet på en forbillig måte. Det forutsettes at etaten, både ved egenproduksjon, anbud og innleie, følger opp alle krav gitt i lover og regelverk. Det er et byggherreansvar å påse at alle krav knyttet til HMS blir fulgt og håndtert likt innenfor våre ansvarsområder, uavhengig av driftsform.

Vegdirektoratet har sendt ut en kurspakke om sikkerhetskort til alle vegkontor, for å få et ens opplegg over hele landet. Alle som skal utføre arbeid innenfor produksjonsavdelingens ansvarsområde, må ha et sikkerhetskort som et bevis på at de har gjennomgått denne grunnopplæringen. Dette gjelder både egne ansatte og innleide folk. Det er ikke nok at «sjefen» har sikkerhetskort. Det er personen i maskina, bilen, eller for den saks skyld i grøfta, som skal ha kortet.

Fra produksjonsavdelinga sentralt er det nå før ferien holdt tre kurs,

både for å teste opplegget, og for å få en tilbakemelding om hva deltakerne syntes om kurset. Det videre opplegget er nå at produksjonsområdene/seksjonene er ansvarlige for opplegget med den videre kursingen av egne folk, og de som må innleies. HMS-seksjonen i vegsjefens stab, og folk fra plan/samordningsseksjonen, vil være behjelpelige med kursene som skal være gjennomført i løpet av året.

Kursene tar 3–3,5 timer, og som en bekreftelse på at de har fått denne innføringen, skal kursdeltakerne skrive under på kortet. Dette gir Vegvesenet som arbeidsgiver, dokumentasjon for at det er gjennomført en generell sikkerhetsopplæring. På personalseksjonen vil det bli ført kartotek over hvem som har fått sikkerhetskort.

Det overordnede målet for dette, er å få ned antall ulykker og nestenulykker i Statens vegvesen.

HUSK! Et godt arbeidsmiljø og en trygg arbeidsplass krever at alle har en bevisst holdning til HMS.

HAR DU?

Per Arne Gjerde



Det overordnede mål er å få ned antall ulykker og nestenulykker, forteller prosjektleder Per Arne Gjerde.



Bilda er frå årets brøyting av riksveg 63, Geirangervegen. (Foto: Asle Kleppe)

OPNING AV VINTERSTENGDE VEGAR

Etter den raskaste gjennombrøytinga ein har opplevd i nyare tid, vart Trollstigvegen etter sju dagar med brøyting, opna for sommartrafikk 24. mai i år. Dei første bilistane stod parate og venta på fri bane, då Statens vegvesen trekte ut låsebolten og opna bommen.

Asbjørn Sæter på Åndalsnes vegstasjon, kan så langt fortelje om ei knirkefri trafikkavvikling på den bratte og kveilande Trollstigvegen. Så langt

er det også ein merkbar nedgang i trafikken samanlikna med i fjor.

Også på Geirangervegen la vinteren igjen mindre snø enn vanleg, men nattefrost og snøvær gjorde sitt til at det stadig var fare for ras. Det siste raset på Geirangervegen gjekk i år den 13. mai, same dag som vegen vart brøyt. Nettopp på grunn av rasfaren, var vegen frå han vart opna 18. mai, natte-stengd til 22. mai. Etter denne dato har vegen vore døgnoopen.

Frå Stranda vegstasjon kan Asle Kleppe melde om stort sett problemfri trafikkavvikling på Geirangervegen. Ei lita stenging på grunn av eit stein og jordras på grensa til Oppland, har ei lita stund hindra turistar og andre i å ta seg over Geirangerfjellet. Trafikkstraumen ned til og opp frå Geiranger, har vore nokonlunde jamn, men det dårlege veret har truleg vore med på å leggje ein dempar på denne.

Hild Nordal





1

VEGCUPEN I FOTBALL -96



Det årlige vegmesterskapet i fotball gikk av stabelen i Trondheim 7.-9.juni. Og som vanlig stilte vi fulltallige opp med både dame- og herrelag.

Før kampstart fikk alle deltakerne utdelt hvert sitt «Petter Rudi-strikk», som skulle brukes under kamp. Dette var for å holde vekk hår som kunne komme i vegen i avgjørende faser i kampene.

Guttene sin første kamp var mot Buskerud. Skåringen kom i første omgang etter at Hallgeir hadde hatt et dribleraid innenfor 16 meteren, la ei lissepasning til Per, som satte ballen i høyre kryss. Ei kjempeskåring altså. Guttene mistet bakkekontakten av denne skåringa, derfor ble det bare med denne ene, i de andre kampene var det heller vanskelig å få hull på byllen. Både mot Vestfold og Nordland var det knepne tap og i siste kampen mot Finnmark



2

1. Før kampstart. To barske karer (Odd Arild Lindseth og Rolf Arne Hamre) klare til innsats.
2. Pause! Strategi legger for andre omgang. Fra venstre Halgeir Brudeseth, Jack Berg, Hans Erstad, André Moltubakk, Rolf Arne Hamre og Kjell Haukeberg (sittende foran). Legg spesielt merke til «Petter Rudi-strikken».
3. Corner for oss, nå tar vi dem. (Langt der borte spiller guttene fra Møre og Romsdal mot Vestfold).



3

Damelaget:

Ruth Myklebust	Barbro Relling
Anne Trine Hoel	Vera Brudeseth
Mona Vestnes	Bergljot Rørvik
Unn Sølvi Gjøvikli	Anni Kari Pedersen
Aud Øverland	May-Britt Eidseter

Resultater:

Møre og Romsdal - Agder	0 - 0
Akershus - Møre og Romsdal	3 - 0
Finnmark - Møre og Romsdal	0 - 1

var spisskompetansen (Per og Erik) skadd, og laget ble derfor litt tannlaust framover.

Jentene hadde sin første kamp mot Agder, det var en jevnspilt kamp og den endte uavgjort. I andre kampen møtte de en av favorittene, Akershus, og etter de fem første minuttene ledet de 3-0, og våre jenter fant ut at de måtte tette igjen bakover, og kampen endte 3-0 til Akershus. I siste kamp SKULLE vi vinne. Kampen var mot Finnmark. Og etter et langt oppspill i første omgang satte Anni ballen i krysset på hel volley, også dette ei kjempeskåring. Vi vant 1-0!

Og dermed ebbet vegcupen ut, ingen av lagene våre gikk videre til sluttspillet. Men til neste år.....

I damefinalene spilte Nordland og Akershus. Akershus vant 2-0 etter ekstraomganger. I herrefinalen vant Nordland over Sør-Trøndelag.

Anni Kari Pedersen

4. Supportere. Fra venstre Bergljot Rørvik, Barbro Relling, Ruth Myklebust, Anne Trine Hoel, Mona Vestnes, Aud Øverland og Vera Brudeseth.
5. Det kan være godt med en pause. Johan Amdam og Terje N. Gjendem.
6. Damelaget i aksjon mot Finnmark, vi vant!!!!



4



5

Herrelaget:

André Moltubakk	Arnt Jonny Nerland
Rolf Arne Hamre	Per Gjerde
Halgeir Brudeseth	Erik Hartmann
Johan Amdam	Odd Arild Lindseth
Øyvind Myhren	Dag Anderson
Kjell Haukeberg	Terje N. Gjendem
Jack Berg	Hans Erstad
Dag Nauste	

Resultater:

Møre og Romsdal - Buskerud	1 - 0
Vestfold - Møre og Romsdal	1 - 0
Nordland - Møre og Romsdal	1 - 0
Møre og Romsdal - Finnmark	0 - 0



6

Rundt om i fylket



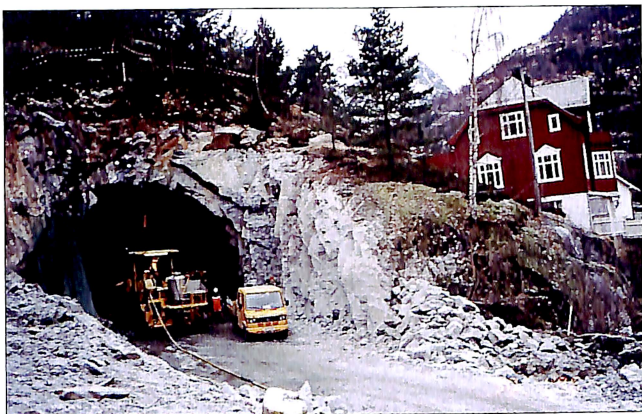
C

To vegåpninger i september

Tirsdag 3. september blir det åpning av det nye veg- og gangvegsystemet på Solevågseidet. Ved denne vegåpninga er det lagt opp til at det blir barna som får en festdag.

Lørdag 21. september åpnes den nye nedfartsvegen til Hellesylt. Da blir det, i samarbeid med

Posten og lokale krefter, blant annet arrangert turmarsj over Ljøbrekka. Dette er første gang Vegvesenet i Møre og Romsdal er med som arrangør av en turmarsj. Litt senere på dagen vil det bli «snorklipping» og festivitas ved Hellesyltporten, som er navnet på den nye tunnelen.



Biltilsynet forsvinn

No er det altså klart. Samferdsledepartementet har bestemt at funksjonsnemninga på Biltilsynet heretter vert Vegtrafikktilsynet. Den endelege avklaringa kom etter at saka har versert i noko over eit år.

Endringa vil verte synleg på tre ulike stader:

- På vestane dei tilsette i Vegtrafikktilsynet bruker når dei er ute på kontroll.
- På internskilting på trafikkstasjonane.
- På takskilt og magnetskilt på bilar som er ute på kontroll.

Profilrådet skal sjå nærare på områda av profilhandboka som kjem i kontakt med vedtaket.



Vi gratulerer

50 år

Olav Kåre Nyhagen,
Vågstranda, 30. juli
Arnfinn Løvik,
Rensvik, 1. august
Jan Olav Folland,
Skodje, 15. august
Gudmunn Jacob Hol,
Molde, 16. august
Harald Heggstad,
Volda, 14. september
Kjell Atle Fugelsnes,
Ålesund, 29. september

60 år

Eivind L.
Toven,
Eidsvåg,
25. juli
Anlaug Gussiås,
Kristiansund, 1. august
John Amundsgård,
Molde, 11. august
Magnar K. Frostad,
Ålesund, 16. august
Jan Roar Roppen,
Ulsteinvik, 3. september



Auksjon -96

Årets auksjon over brukt materiell, gikk av stabelen på Årø vegsentral, lørdag 22/6. I alt ble det satt frem 108 salgsnummer, inkludert 20 brakker. Auksjonarius Lorentz Tjelle fikk bud på alt, unntatt to ting. Det har vært stor pågang etter auksjonslister, og vel 300 møtte frem på auksjonsdagen. Tilsammen innbrakte auksjo-



nen vel 520 000 kroner, et resultat vi må si oss godt fornøyde med. Takk til alle som har bidratt til at auksjonen forløp knirkefritt!

A. Molaup



Statens vegvesen
Møre og Romsdal