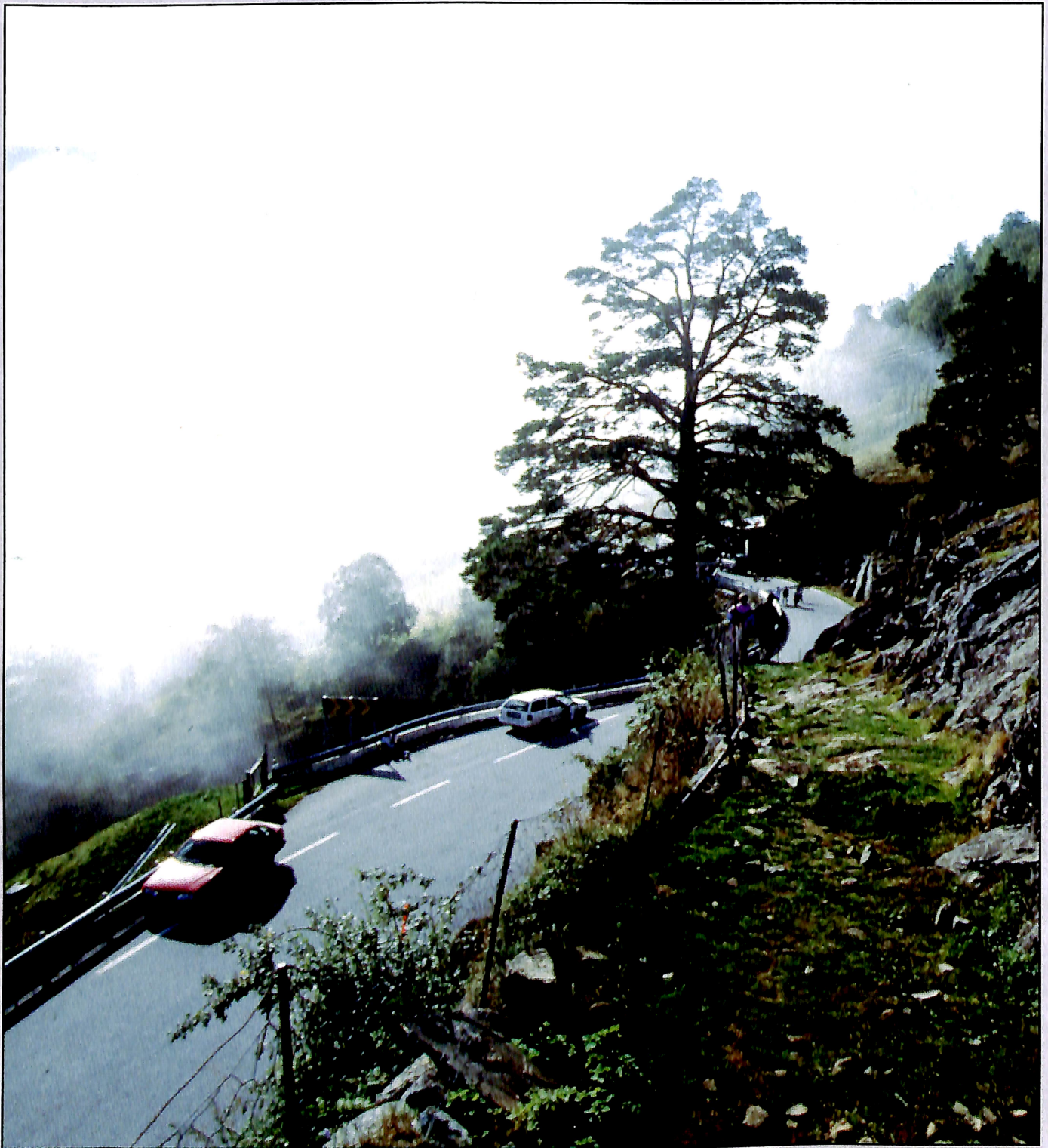


Veg og Virke

Nr. 4 1996 24. årgang

Bedriftsblad for
Statens vegvesen Møre og Romsdal



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

INNHALD



Side 3	3
Velferdstur til Selje	4
Trollstigen 60 år	5
Surnadal vegstasjon	6-7
Geiranger får ny ferjekai	8
Nye maskiner.....	9
Plantesaft gir bedre veg.....	10
Festhelg i Hellesylt.....	11-14
HMS – nestenulykker.....	15
Barnas dag på Solavågseidet.....	16-17
Ny veg på Vestnes	18-19
Ulykkesutviklinga i fylket vårt.....	20
Nytilsette	21
Jubilantar	22
Velferdstur til Orkanger	23
Rundt om i fylket	24

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: 1900

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

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

Framsida: Postvegmarsjen i Hellesylt.
(Foto: Per Tormod Nilsen)

Deadline for neste nummer, 22. november 1996.

Layout: Reidun Nordli

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



Wiggo Kanck
Informasjonsleder

Informasjonsvirksomheten – i stopeskjeen på nytt

Rapporten fra arbeidsgruppene, som har evaluert informasjonsvirksomheten i Statens vegvesen Møre og Romsdal, ligger på bordet foran meg. Rapporten er viktig fordi den er et uttrykk for den vekt vår ledelse legger på informasjon som et redskap i ledelsen av etaten. Men konklusjonen må likevel bli at sluttresultatet ikke representerer de helt store nyvinninger eller sprenger ukjente grenser. Det var heller ikke ventet.

Ikke overraskende forteller det 70 siders tykke dokumentet mellom annet at alt for mange av våre mer enn 600 tilsatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal ikke har klart for seg hva informasjon er. Dermed har disse heller ikke klart for seg hvilke oppgaver og hvilket ansvar informasjonstjenesten ivaretar, og hvilket ansvar de selv har for å skaffe seg informasjon. Rapporten fastslår på nytt at informasjon internt er noe annet og mer enn å produsere Veg og Virke og Månadsnytt, og at informasjonstjenestens sine oppgaver eksternt er andre enn å skrive pressemeldinger og opptre som «hoffnarr» og «julenisse» i forbindelse med vegåpninger og andre eksterne profilerings tiltak.

For om hovedmålene for informasjonsvirksomheten – som mellom annet er å sikre våre brukere tilgang til informasjon og sikre at Statens vegvesen når sine mål på en mest mulig effektiv måte – sier rapporten at vi må arbeide ut i fra en felles plattform. I sine konklusjoner viser arbeidsgruppene til at intern og eksternt informasjon har nær sammenheng med vilje, ansvar, lederstil og personalbehandling. Informasjonsansvaret må ligge der saksansvaret ligger, og det blir pekt på at informasjonen i linja må bli brukt i langt sterkere grad enn hva tilfellet i dag er.

Uansett på hvilket nivå eksternt-informasjonen spres, må en unngå mobbing

av medarbeideren som tar ansvaret som ligger i linjeprinsippet. I denne sammenheng peker den ene av de to arbeidsgruppene på et forhold, som sterkt kommer til uttrykk nedover i rekkene, nemlig at det må bli «stuereint» å drive informasjon. Det er ingen som stikker seg fram når journalisten ber om svar på sine spørsmål. Vi skal dessuten ha i minne at når publikum har behov for informasjon, er det av underordnet betydning om informasjonen kommer fra den ene eller den andre av oss – bare den er riktig. I Statens vegvesen trenger vi informerte medarbeidere med god samfunnskontakt. De er våre beste informatører.

God informasjon er et viktig virkemiddel for å nå Statens vegvesen sine mål. En målrettet informasjonsinnsats kan, sammen med andre virkemidler, skape riktige holdninger blant våre brukere og innen egne rekker. Altså må våre tilsatte få tilstrekkelig informasjon til å se sammenhengen mellom egne arbeidsoppgaver og vår totale virksomhet. Det betyr to ting; informasjon må formidles begge veier i systemet vårt – oppover og nedover. Men skal en nå et slikt mål, er det viktig for Statens vegvesen Møre og Romsdal å bygge opp den interne profilen slik at vi kan stå samlet og enhetlig utad. Dette er et kjernepunkt om vi sammen skal lykkes i å nå våre nedfelte mål.

Arbeidsgruppene foreslår flere nye og gode tiltak. Det er alt utarbeidet forslag til retningslinjer for informasjonsarbeidet i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Disse retningslinjene vil på et senere tidspunkt bli behandlet, distribuert og satt ut i livet.

Av de spenstige forslagene, som også følger læresetninga om at «God eksternt informasjon er avhengig av god intern informasjon», er å opprette et informasjonsforum det mest interessante. Et

informasjonsforum sammensatt av medarbeiderne ved informasjonstjenesten og med en representant for hver avdeling, tror jeg vil være et viktig bidrag for å få en samordning og en effektivisering av informasjonsvirksomheten vår. Den viktigste forutsetningen for å gi informasjon, er å være informert. Et informasjonsforum kan bli en slags informasjonsbank og et forum hvor også andre trivialiteter og andre mer eller mindre viktige opplysninger enn det som oppfattes å være viktig informasjon kan byttes. Slik kan et informasjonsforum bli et viktig bidrag til å styrke vår samlede informasjonsvirksomhet, samtidig som informasjonsforumet kan være et bidrag til å hviske ut grensene mellom avdelingene i organisasjonen vår, – som er der men som vi ikke ser. Forutsetningene er at vedkommende som er valgt for sin avdeling, ikke brenner inne med informasjon men utveksler den i begge retninger.

En stor utfordring for informasjonsvirksomheten ligger i å forbedre rutinen slik at alle tilsatte, og særlig de som er i utedrifta og som faller utenfor når det gjelder tilgang til de interne informasjonskildene, blir bedre. Det er derfor interessant, med bakgrunn at det nå fokuseres mye på bruk av moderne teknologi i utøvelsen av informasjonsarbeidet, at mange i spørreundersøkelsen svarte at de har størst utbytte av skriftlig informasjon.

Men uansett hvor mange nye tiltak og løsninger vi lager, hvor mange retningslinjer vi nedfeller og hvor godt et framtidig informasjonsforum virker, ligger fortsatt det overordnede ansvar for at informasjonen blir brukt som virkemiddel for å fremme etatens interesser internt og eksternt hos ledelsen i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Wiggo Kanck

Etter 15 min. med hurtigbåt kunne vi gå på land på øya Selja. Besøket på Selja kloster var nok høydepunktet på årets velferdstur for mange.



Vi ønskes velkommen til Gurskøy vegstasjon av Per Leikanger og Johan Nybø.



De aller fleste «klatret» opp fjellsida til Sunnivahola og «Salen».

Velferdstur på historisk grunn

Vi var (bare!!!) 29 personer som møtte opp på Molde ferjekai og satte turen sørover til Selje denne siste fredagen i august. På Moa møtte vi oppsynsmann Arne Leikanger som orienterte om den forestående vegutbygginga i Spjelkavikområdet og det nye vegsystemet på Solavågseidet. Vi besøkte også vegstasjonen på Gurskøy og fikk se området der Eiksund-sambandet skal bygges. En liten tur ut til Runde rakk vi også før lunsj.

Jan Hammervik (t.h.) som både guidet og fraktet oss ut til Selja.

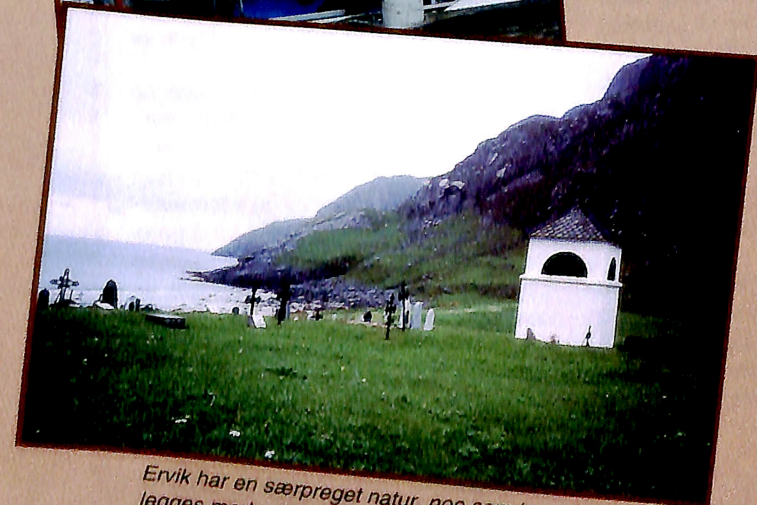
Vel framme i Sogn og Fjordane møtte vi Kristoffer Ervik som tok oss med til minnekirken i Ervik. Han fortalte på en enkel, men gripende måte om forliset av hurtigruten St. Svithun og redningsaksjonen etterpå. Fra Ervik gikk turen opp til Kjerringa lengst vest på Stadlandet. Men dessverre lå tåka 10 meter for lavt til at vi fikk se den flotte utsikten, som stedet er kjent for.

Etter en hyggelig kveld og en god natt søvn på Selje Hotell, ble vi tidlig lørdag formiddag fraktet ut Selja kloster. Der var det båtfører Jan Hammervik som fortalte oss om klosterets historie og munkenes harde hverdag her ute. Flere av oss drakk også av brønnen som inneholdt livets vann. Det skulle visstnok gjøre oss både unge og vakre, samt spreke nok til å ta turen opp til Sunnivahola og Sunnivakyrkja som ligger bratt opp i lia bak klosteret.

Etter besøket på Selja tok vi fatt på hjemturen, via Nordfjordeid og Hornindal. På Hellesylt og i Stordalen fikk vi faglige innslag av Sigmund Lønset.

Klokken 17.45, presis etter reiseruta stod vi igjen på Molde ferjekai. Vi var vel litt trette etter to dager i buss og kveldens festligheter, men alle var nok enig i at dette hadde vært en trivelig og minnerik tur.

Reidun Nordli



Ervik har en særpreget natur, noe som kanskje særlig legges merke til i regn og ruskevær. (Alle foto: Reidun Nordli)



Trollstigvegen 60 år



Trollstigvegen på riksveg 63, har i fleire år vore eit av dei best besøkte turistmåla her i landet. No i år er det 60 år sidan kong Haakon i 1936 så høgtideleg opna denne, og deretter erklærte at vegen for framtida skulle heite Trollstigvegen.

Vegruta frå Sylte i Valldalen til Sogge bru i Romsdalen, er i alt 50 km. Parsellane Sylte-Øvrestøl på Sunnmørssida, og Bøseter-Sogge bru på Romsdalssida, vart avleverte som ferdig hovudveg tidlegare i 30-åra. Avleveringsforretninga i 1936 galdt altså sjølv fjellovergangen. Høgste punkt på denne fjellovergangen er 852 meter over havet. Vegen i Trollstigen har ei jamn stigning 1:12, og slyngjer seg oppover fjellssidene i 11 svingar.

Trollstigvegen har i mange hundre år vore eit viktig samband mellom Sunnmøre og Romsdal. Alle som ferdast på denne vegen i dag, skjønar at arbeidet med å byggje han måtte vere svært vanskeleg. Mindre forståeleg kan det vere at det ferdast folk gjennom dette brattlandet før vegen var bygd. At bygdefolket i hundreåra før bilvegen kom hadde marknadsveg gjennom dette ulendet, fortel om eit sterkt folkeferd med stor evne til å finne utveggar og sterk vilje til å overvinne vanskar. Sidan Valldal ikkje hadde køyrbart vegsamband til nabobygd før Trollstigen vart opna 31. juli 1936, er det naturleg å tru at dette vart ein merkedag for bygda.

I dei siste åra har det gått føre seg ein del utbetningsarbeid på Trollstigvegen. Skadene på «turistmaskinen» skuldast i hovudsak tida si tann og tæring, men stor trafikk og tungt lasta turistbussar som køyrer vegen i turistsesongen, er også ei årsak til rehabiliteringsarbeidet som så langt er utført. Likevel – med tanke på at

Trollstigvegen vart bygd i 30-åra, og at vegen over lang tid har vorte utsett for ei langt større påkjenning enn den var tiltenkt, står murane framleis svært bra.

I fjor haust var det tredje året at Trollstigen har vorte stengd tidleg på hausten for reparasjon av steinmurar. Sprenging og utviding av vegbana for å betre trafikktryggleiken i dei bratte bakkane og svingane, utskifting av masse heilt ned til fjellgrunnen, forsterking av vegbana og murane, er arbeid som også er gjort. I utbetningsarbeidet er det lagt vekt på å ta vare på det gamle.

Dei mest nødvendige forsterkingane er no gjort, og ein reknar med at det ikkje vil verte nødvendig å stengje Trollstigen tidleg på hausten dei næraste åra, for å utføre forsterkingsarbeid. Likevel vil det vere nødvendig å følgje med utviklinga gjennom årlege inspeksjonar, for det kunststykket som Trollstigvegen er, synest vel verd å ta vare på.

Hild Nordal



Det er god kontakt mellom publikum og Surnadal vegstasjon. Når telefonen ringjer, har Finn Heggset som oftast eit oppklarande svar å kome med.

Omrokkering og nye arbeidsoppgåver

I det «gamle» Vegvesenet var Surnadal vegstasjon eige vedlikehaldsområde, men med Det nye Vegvesenet kom Surnadal under Kristiansund produksjonsområde. Korleis har dei det der på vegstasjonen, etter overgangen til Det nye Vegvesenet og når dei no ikkje lenger er sjølvstendige?

Etter å ha presentert oss, får vi slepe inn bak skranken til Finn Heggset på vegstasjonen i Surnadal. Han er den som styrer sentralbordet, registrerer skjema og held orden på rekneskap og lønn. Han har vore kontormann sidan han tok til i Vegvesenet i 1979.

– I samband med overgangen til Det nye Vegvesenet vart alle tilsette i Surnadal vedlikehaldsområde oppsagde. Alle fekk jobb igjen, men Det nye Vegvesenet førte til ein del omrokkeringar, folk fekk nye titlar og nye arbeidsoppgåver, fortel Heggset.

– For min del føler eg at arbeids-

oppgåvene eg har no er litt meir spesialiserte enn før. No er eg knytta til produksjonsavdelinga, medan arbeidet mitt tidlegare var meir trafikkretta. Desse oppgåvene fell i dag på trafikkavdelinga. Med omveltinga forsvann Aure kommune frå ansvarsområdet vårt og over til Kristiansund produksjonsområde, dermed vart det mindre lønnsarbeid enn før. Til gjengjeld hjelper eg no til med lønnsarbeidet på anlegg, så arbeidsmengda er stort sett den same som tidlegare. Spesielt i sommar har det vore mykje å gjere, på grunn av stor aktivitet i både Surnadal og Rindal, seier Finn Heggset.

– Elles har overgangen til KRØ-SUS-systemet ført med seg ein del problem. I byrjinga følgde det mange skjema med dette, men dei fall heldigvis bort etter ei stund. Når vi hadde vanskar her og tok kontakt med vegkontoret for å få hjelp, viste dei ikkje løysinga på problema, fordi heller ikkje dei hadde fått tilstrekkjelege opplysningar om det nye systemet. For min eigen del har det vore spesielt vanskeleg, då eg har vore lite borti data tidlegare, fortel han.

Trass i ulike problem, synest Finn Heggset at Det nye Vegvesenet ser ut til å ha forholdsvis positive tendensar.

– Vi vil at det skal verte, og vi står alle på for at det skal fungere. Her i distriktet har det i sommar vore mangel på arbeidskraft, både på grunn av dei ulike prosjekta vi har på gang, og også på grunn av ferieavvikling. Men inntrykket eg sit att med, er at ein i området her verkeleg har stått på i år, for at Det nye Vegvesenet skal kome i gjenge. Med ein slik vilje til å stå på, også i tøffe perioder, trur eg at heile systemet er på betre veg, smiler han.

I gangen møter vi oppsynsmann Jon Magne Bæverfjord, vegvesenkledd og i vernesko. Han er travelt oppteken med å sjå til det som går føre seg ute, blant anna miljøgateprosjektet i Skei sentrum. Likevel tek han seg tid til ein liten prat.

– Etter overgangen til Det nye Vegvesenet har nokre av oppgåvene vi hadde før, vorte overførte til Kristiansund. Spesielt tenkjer eg på myndighetssida og då bl.a. avgjerdslar i samband med skilting og avkøyrslar. Likevel føler eg ikkje at vi her i Surnadal har fått mindre fri-dom enn tidlegare. Vi har fått nye oppgåver for dei som har forsvunne, og har i det heile nokså mykje ansvar.

Han har tidlegare vore vegmeister, Jon Magne Bæverfjord, og har ei fartstid på 20 år på anlegg, så jobben som oppsynsmann er slett ikkje noko ukjent felt.

– Som eg er van med frå tidlegare, er eg også no mykje ute i samband med arbeidet mitt. Ein skilnad

er likevel at eg som vegmeister la planar for heile året, over kva som skulle gjerast i distriktet.

Dette er ikkje mi oppgåde lenger. No får vi eit konsept lagt på bordet frå produksjonseleiar

Gunnar Flemmen, som vi skal arbeide vidare ut ifrå, seier han.

– Når det gjeld Det nye Vegvesenet synest eg at dette enno ikkje har kome heilt på plass. Det er då heller ikkje å forvente, det er vel tidleg å sjå etter resultat

allereie no. Eg trur at det litt etter litt må gå føre seg ei tilpasning til det nye systemet, ein gradvis overgang, med stadig prøving og feiling. Til slutt vil vi kome inn i det rette sporet. Det synest å vere ei knuffing i organisasjonen, om kva som er «mitt» og kva som er «ditt»felt. Dette kan vere ein naturleg reaksjon, men er kan hende dårleg for utviklinga. At ein er for firkanta no, trur eg kan føre til problem i framtida. Til dei litt ned i organisasjonen kjem det ordrer frå mange hald, fordi ingen av dei som sit høgt oppe vil gi seg. For vår del synest eg det vert for mange å forhalde seg til. Sjølv om det heile ser enkelt ut på papiret, er det ikkje så enkelt å utføre i praksis. Det er viktig at dei som sit øverst og styrer, får inntrykk av kva meiningar ein har ute, og at dei har kjennskap til organisasjonen i sin heilskap, understrekar Jon Magne Bæverfjord.

Kontakten med publikum har heller ikkje endra seg noko særleg

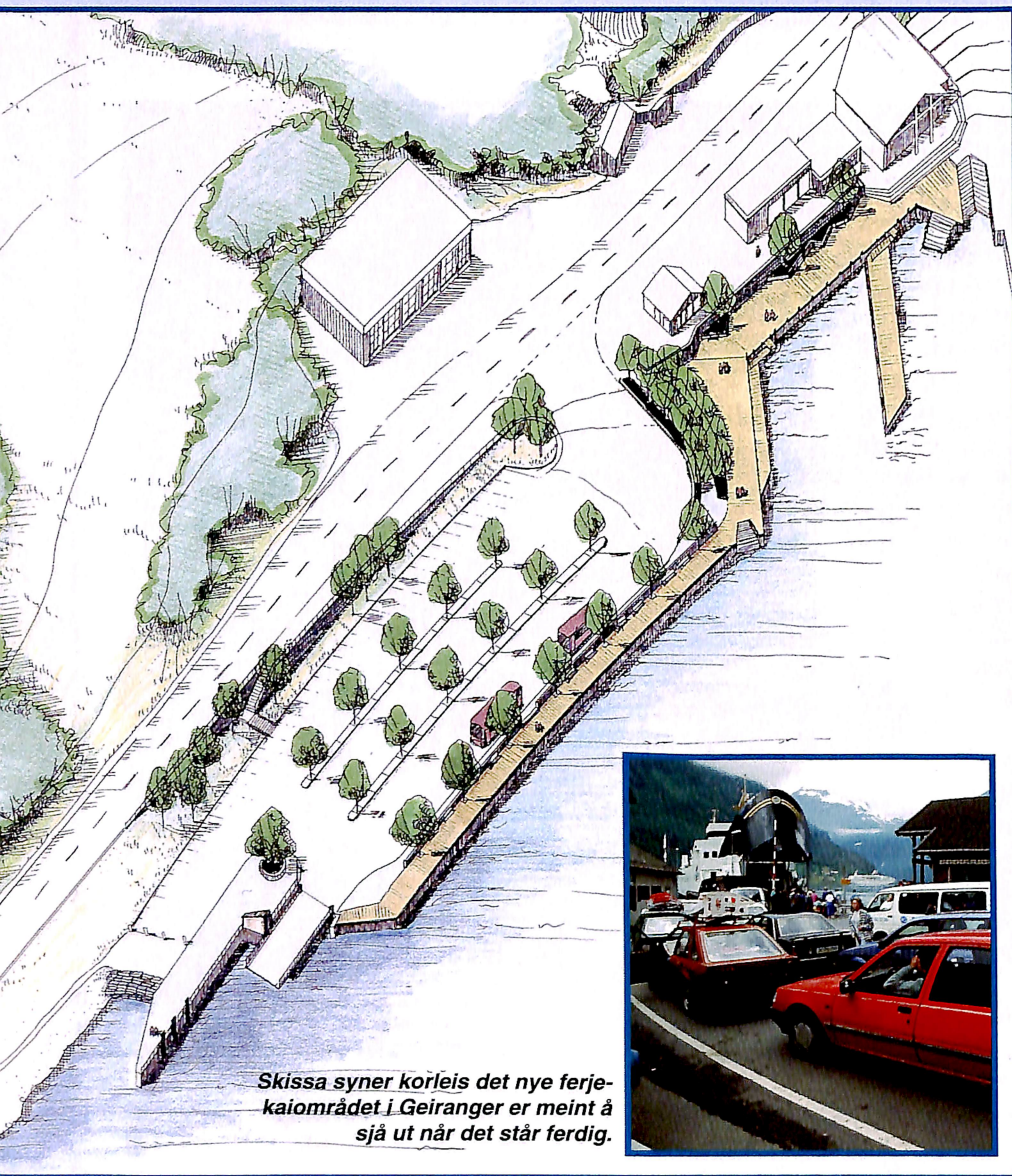


Oppsynsmann Jon Magne Bæverfjord og kontormann Finn Heggset synest at Det nye Vegvesenet viser positive tendensar, og trur det vil gå seg til etter kvart.
(Foto: Hild Nordal)

på Surnadal vegstasjon. Overgangen til Det nye Vegvesenet har naturleg nok ført til ein del fleire spørsmål, men innanfor det geografiske området er publikumskontakten omlag som før.

– Eg meiner vi har generelt god kontakt med publikum, og trur at det på landsbygda er lettare for folk å stikke innom, enn på større stader og i byar. Her hos oss er folk frå lokalmiljøet dagleg innom. Elles er det mange som ringjer til oss, og om vi ikkje kan hjelpe dei, henvender vi dei vidare til Kristiansund, fortel oppsynsmannen.

Hild Nordal



Skissa syner korleis det nye ferjekaiområdet i Geiranger er meint å sjå ut når det står ferdig.

Når Geiranger no skal verte endå vakrare, snakkar vi slett ikkje om landskapet rundt tettstaden, men sjølve tettstaden. Frå Statens vegvesen Møre og Romsdal og Stranda kommune, har landskapsarkitekt Bjørbekk & Lindheim AS fått i oppdrag å lage «grøntplan» for nytt ferjekaiområde. Dette går på utforming av fotgjengarareal, planting av tre og buskar, og materialval elles. Vidare skal gater og torg i samband med kaiområdet gjerast finare, slik at det vert lettare og betre å nytte staden.

Geiranger vert endå vakrare

Geiranger er ein spesiell stad, der livet om sommaren er intenst og hektisk, medan det om vinteren tuslar på sparebluss. Difor bør trafikken verte styrt på sommarstid, medan det ellers i året kan opnast for friare ferdsel. Om sommaren er det ganske så kaotisk i sentrum, med parkerte bilar over alt, turistbussar og ein vrimmel av fotgjengarar. Likevel skal ikkje dette inntrykket heilt bort, for folkelivet er noko av det som gir Geiranger sjarm. Derimot skal det ryddast opp langs vegar, på torg og kaiområde.

Ferjekaia skal flyttast frå midt i bukta, til utkanten av tettstaden, der det skal byggjast ny parkeringsplass. Rekkjer av tre skal plantast i refuger mellom biloppstillingsfelt, slik at det grøne

inntrykket frå fjellsidene vert trekt heilt ned til fjorden. I sentrum skal det byggjast ny parkeringsplass, omkransa av frukttre og med grusdekke, for å stå til omgivnadene. Ny kai for «tenderbåtar» frå cruiseskipa skal også reisast. Den gamle ferjekaia skal verte ein del av strandstadmiljøet inst i fjorden, og skal knytast opp til ei gammal naustrekkje. Det skal verte mulig å rusle langs kaifronten heile vegen frå det nye ferjeleiet til elveutløpet inst i fjorden. Det er den opphavelige strandstaden som skal farge uteareala, og prosjektet vert difor halde i ein nøktern og lavmålt tone med naturstein, tremateriale og stadeigen vegetasjon som dei viktigaste materiala. På større flater vil asfalt og belegningsstein av betong verte nyt-

ta. Asfalten skal sandblåstast for å få bort den svarte bitumenflata og for å få fram farge og tekstur i tilslagsmaterialet grus. Ved det gamle ferjeleiet er det sett opp nytt posthus, og her skal det verte eit torg som sommarstid kan fyllast med aktivitetar som uteservering og torgsal, medan det i den rolege vintertida vil verte opna for bilar.

Arbeidet med den omfattande «ansiktsløftninga» i Geiranger tok til i august i år, med utfylling for den nye oppstillingsplassen. Om kort tid startar også arbeidet med sjølve ferjekaia opp. Våren 97 er sett av til «grøntarbeid», og det meste er rekna å stå ferdig til neste turistsesong.

Hild Nordal



Ein stolt Harry Sæther viser fram den nye feiebilen til Kristiansund produksjonsområde. Bilen er av typen Volvo FH 12, og har feieaggregat Broadway super med høgtrykkspylebom. Feieaggregatet er hurtigkopla, slik at feiebilen kan gjerast om til ordinar lastebil med tippkasse på omlag ein time.



Molde vegstasjon har fått ny lastebil - ein Scania R 113 HL, med dumperkasse montert på vekselpanssystem og Theo-4 høvelskjer. På biletet ser vi nybilten gjere nytte for seg på anlegget på Vevang.

Nye maskiner til produksjonsavdelinga



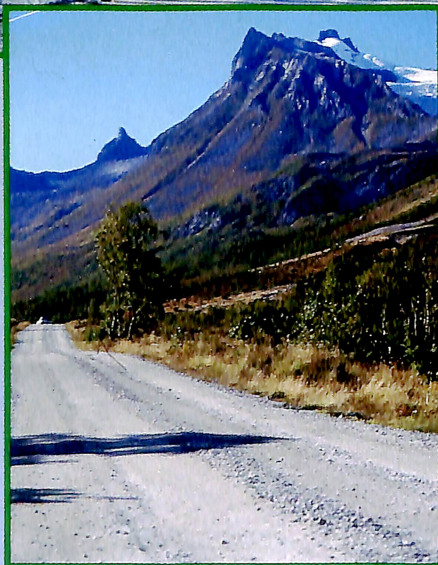
Høvelfører Steinar Flydal poserer villeg saman med den nye veghøvelen til Kristiansund produksjonsområde av typen Vammas RG 181.



På knuseverket i Geitvika har dei fått ny hjullastar, ein Caterpillar 966 F som veg 24 tonn. I grabben ser vi (f.v) Sigurd Løfold, Jarle Ervik og Stig Grevsnes.



Plantesafta som er påsprøyt grusvegen mellom Festøy og Standal, skal hindre støving og gi ei hardare og tryggare vegbane. (Alle foto: Hild Nordal)



Plantesaft gir betre veg

I juli i år, tok vegstasjonen i Ørsta til å prøve ut plantesaft som støvbindingsmiddel på grusvegar. Ein kraftig dusj med plantesaft, kan føre til at støvete, gjørmete og ujamne grusvegar, blir ein saga blott.

Strekninga mellom Festøy og Standal, er den første på Sunnmøre som har fått påsprøyt plantesaft. Likevel trengst det at trafikantane langs stranda er tolmodige – først om to år vil grusen hardne skikkeleg til, og trafikantane merke den fulle effekten av det nye middelet.

Plantesafta, som går under produktnamnet Dustex, skal hindre støving, gi ei hardare og tryggare vegbane, med svært lang levetid. Dette kan igjen redusere vedlikehaldskostnadene til det halve. Vidundermiddelet er også svært miljøvennleg og meir skånsamt mot bilar og natur, enn smeltesaltet og klorkalsiumet som har vore nytta tidlegare. Safta er så rein at ein kan drikke henne, og vaske hendene i ho, utan at ein tek skade. Dette er naturen sitt eige produkt.

Tidlegare har vegvesenet hatt problem med bindemiddel som går til åtak på stikkrenner og betongrør. Med plantesafta, som også er i bruk i landbruket og i silobingar, skal ikkje dette vere noko problem. Plantesafta vert henta ut frå lignin i treverket under framstilling av cellulose, og er med andre ord ei slags sevje – heilt fri for tilsetjingsstoff.

Etter den første sprøytinga, der plantesafta vert blanda i vegoverflata, skal det vere nok å sprøyte på ny forsyning ein gong i året. Denne behandlingsforma krev imidlertid meir forarbeid enn andre middel på marknaden, og på meir trafikkerte vegar må arbeidet truleg gjerast nattestid. Prosessen krev akkurat passe våt grus, så det må vatning til dersom vegbana er for tørr. Det beste resulta-

tet skal ein faktisk få med gamal grus. Førebels leiger Statens vegvesen inn utstyr for å få gjennomført sprøytinga, men vurderer å kjøpe eige utstyr i framtida.

Sprøytinga er i første omgang eit prøveprosjekt, men om det viser seg at vegbana mellom Festøy og Standal vert hardare og jamnare etter dei par første åra – ja då står resten av fylkesvegane for tur. Vegstasjonen på Åndalsnes har prøvd middelet i tre år, og er svært godt nøgde med effekten. Også vegstasjonen i Ørsta kan melde at det enno ikkje har vorte rapportert ulemper eller biverknader av plantesafta.

Hild Nordal

Festhelg i Hellesylt





Etter den offisielle opninga og snorklipping, gjekk dei fleste tunnelmarsjen med Elin Ljøen og ordførar Anne Lise Lunde i spissen.

Bygda feira nyvegen

Opninga av Hellesyltporten vart ein skikkeleg folkefest. Statens vegvesen sette til fulle sitt preg på turistbygda i Synnulfsvfjorden på Sunnmøre laurdag 21. september. Tidleg på dagen gjekk Postveg marsjen, men høgdepunktet vart så absolutt då den den sterkt handikappa 13-åringen Elin Ljøen klippte snora og markerte at den nye nedfartsvegen til bygda var opna.

Meir enn 1 000 menneske, blant dei mange tilreisande, hadde møtt fram. Då vegopnar Elin Ljøen, med god hjelp av vegdirektør Olav Søfteland og vegsjef Karl Melby skar snora med ei gamal sauesaks, vart samstundes «Bedehussvingen» og den vanskelege nedfartsvegen til Hellesylt ein saga blott. Den nye nedfartsvegen betyr mykje for trafikktryggleiken, men truleg aller mest for Elin Ljøen sin tryggleik når ho i rullestolen tar seg ned til sentrum; til skule, fritidsaktivitetar og for å treffe venner.

Nedfartsvegen er lagt i tunnel i fjellet bak busetnaden, og anlegget er ikkje av dei mest kostbare Statens vegvesen har bygd. Derimot er nytta stor. Prislappen på 22 millionar inneheld 1 000 meter ny veg, av dette den 370 meter lange Hellesyltporten. 550 meter gang- og sykkelveg, ny oppstillingplass for ferja til Geiranger, utviding og opprusting av den meir enn 90 år gamle Høgebrua og litt forskjønnig av vegnettet i sentrum.

I sine ord til dei frammøtte peikte Olav Søfteland på at det ikkje er mange tettstader i landet som har fått ein så fin omkøyringsveg, samstundes som han oppfordra bygda til å ta vare på det nye veganlgget og den utskjelte «Bedehussvingen».

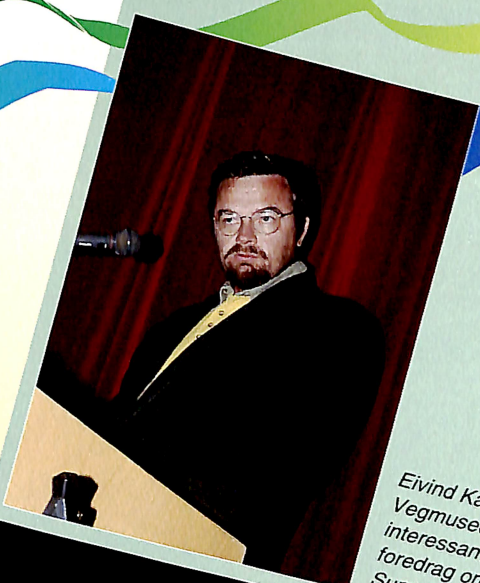
I ein stappfull samfunnshussal fortsette vegfesten. Det mest populære innslaget var da Karl Melby iført engledrakt i ei sky av røyk og damp, kom til syne i tunnelopninga på scena – forøvrig akkompangert av stadens «englekor». Innslaget var ein reprise frå Hellesyltrevyen tidlegare i år, men denne gongen utvida og forsterka med vegsjefen. Eivind Karsrud sine refleksjonar over vegbygging på Sunnmøre i gamal tid, regionssjef i posten Magne Furusund sitt kåseri om gamle postvegar, og dei ymse musikalske innslaga vart alle godt mottekne. Etter at fylkesordførar Ole Øverland hadde overrekt Elin Ljøen klippereisken, trakterte vegdirektøren, vegsjefen og ordførar Anne Lise Lunde dei rundt 500 i salen med god og velsmakande tunnelkake.

Wiggo Kanck





Meir enn 1000 menneske hadde møtt fram. Vegdirektør Olav Søfteland, ordfører i Stranda kommune Anne Lise Lunde, vegsjef Karl Melby og vegopnar Elin Ljøen var alle sentrale personar i det vellykka arrangementet.



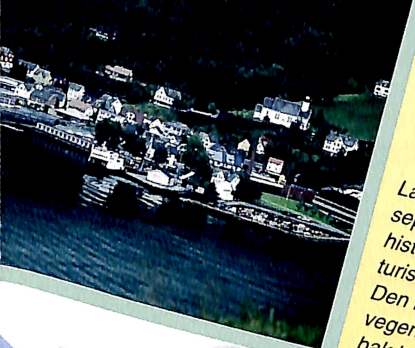
Eivind Karsrud fra Vegmuseet heldt eit interessant og levande foredrag om vegar på Sunnmøre i gamal tid.



Ein god latter forlenger livet... og er ikkje minst befrande. Stortingrepresentant Jørgen Holte, utbyggingssejef Paul Bølset og kona Hertha Bølset fekk allefall strukke smilebandet.



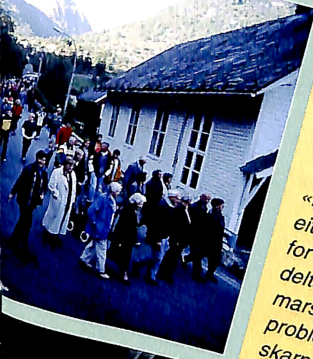
Underholdninga etter opningssermonien var varierende og god. Her ei av dei små felespelande jentene frå Hellesylt.



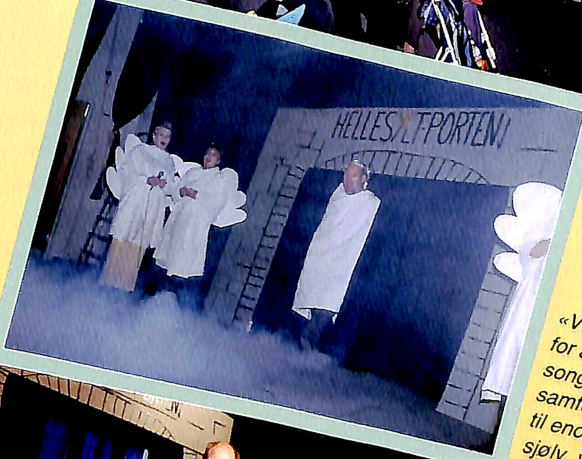
Laurdag 21. september vart ein historisk dag for turistbygda Hellesylt. Den nye nedfartsvegen er lagt i tunnel bak busetnaden.



Rundt 500 menneske fylte storsalen i samfunnshuset.



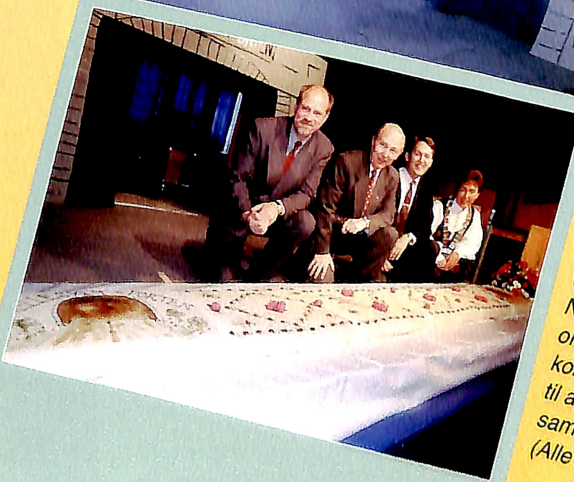
«Bedehussvingen» var eit vanskeleg nålauge for tungtrafikken, men deltakarane i tunnelmarsjen hadde ikkje problem med den skarpe svingen.



«Vi har opna Hellesyltporten, for at du skal sleppe inn.....», song eit samstemt englekor i samfunnshuset. Ut av porten, til enorm applaus, kom han sjølv, vegsjefen.



Fylkesordførar Ole Øverland overrakte klipperisaksen, ei sausesaks, til Elin Ljøen.



Noregs største tunnelkake? Vegdirektør Olav Søfteland, vegsjef Karl Melby, leiar i Hellesylt Næringslag Stig Tryggestad og ordfører Anne Lise Lunde i Stranda kommune, serverte marsipankake til alle som hadde møtt fram i samfunnshuset.

(Alle foto: Per Tormod Nilsen)



Noko mindre enn 500 menneske gjekk Postvegmarsjen.



Mange kjente ansikt var med på marsjen. Vi kjenner att vegsjef Lars Lefdal i Sogn og Fjordane og vegdirektør Olav Søfteland med kona Gudveig.



Lengre bak i køa fann vi mellom anna produksjonsdirektør Bjørn Erik Selnes i Vegdirektoratet og vegsjef Karl Melby.



Postvegmarsjen, som gjekk i strålende høgfjellsver, var både ei utfordring og ei stor oppleving for deltakarane.



Festhelga i Hellesylt starta allereie tidleg laurdag morgen, då nærare 500 menneske tok turen langs den gamle postvegen mellom Herdalen og Ljøen. Postveg-marsjen var eit av arrangementa denne laurdagen, og vart gjennomført i samarbeid med Posten og med god hjelp frå lokale krefter i Hellesylt. «Turmarsjarane» fulgte den gamle postvegen over fjellet frå Ljøen til Herdal. Ljøbrekka var ein del av den «Trondhjemske postveg», og ei av dei vanskelegaste strekningane på postvegen mellom Bergen og Trondheim. Ofte var det med livet som innsats at postførarane tok turen over den 800 meter høge og bratte Ljøbrekka på vinterstid.

Men ingen av dei 500 marsjdeltakarane hadde problemer med å følge i fotefara til dei postførarane. Liten og stor, pågangsmotet og humøret var på topp hele vegen, og i målområdet registrerte vi berre smilande og fornøgte ansikt. Alle som fullførte marsjen fekk det spesielle minneheftet. Forutan litt veg- og posthistorie, innheldt heftet den nye frimerkeserien med førstedagskonvoluttar, førstedagsstempel og eit heilt spesielt gummistempel som markerer samarbeidet mellom Vegvesenet og Posten – og «Postvegmarsjen».



I målområdet fann vi Knut Inge Braute og vegsjefen. Alle som fullførte marsjen fekk eit minnehefte med førstedagskonvoluttar, Posten sin frimerkeserie over gamle postvegar, førstedagsstempel og det spesielle gummistempellet for Postvegmarsjen – alt ein go'bit for filatelistar. (Alle foto: Per Tormod Nilsen)



NESTENULYKKER

I arbeidet med å førebyggje ulykker, er rapportering av nestenulykker ein vesentleg del. Tilløp til skader skal synleggjerast, slik at ein kan setje i verk førebyggjande tiltak. Vi har ikkje tradisjon for å melde ifrå når det «nesten» gjekk gale, erfaring syner at bak ei ulykke med alvorleg personskade skjuler det seg 600 nestenulykker.

HMS kontoret har no laga ein enkel blankett for melding av nestenulykker. Har du opplevd ein arbeidssituasjon der du følte at det kunne gått gale, og følgjene kunne bli skade på person, utstyr, bygning eller miljø skal du bruke blanketten til å seie ifrå.

For å stimulere til auka rapportering av nestenulykker, er det sett opp ei overrasking som i desember blir trekt ut blant dei som i 96 tok ansvar og rapporterte om nestenulykker.

Knut Stokkeland

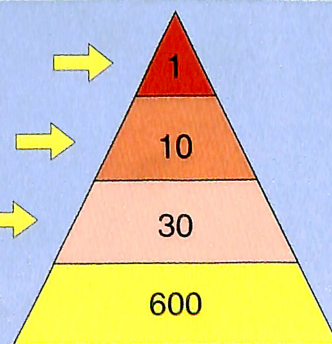
Erfaring syner at bak ei ulykke med alvorleg personskade skjuler det seg 600 nestenulykker.

• Alvorlig personskade →

• Mindre personskade →

• Materielle skader →

• Nestenulykker →



Tryggare skuleveg på

Då det nye vegsystemet på riksveg 1/61 Sjukeneset-Bjørkavåg-Solavåg vart opna den 3. september i år, myldra det av glade skulelevar og barnehageborn med flagg på opningsstaden. «Vegvesenkledde» kvinner og menn, lærarar og nokre andre vaksne, hadde også funne vegen til Eidsbrua, men i det heile var dette borna sin dag.

For ved denne vegopninga hadde Statens vegvesen lagt vekt på temaet born og trafikk-tryggleik, noko som gjenspeglar seg i utforminga av det nye trafikksystemet. Val av vegtrasé, to nye bruer over riksvegen, og over to kilometer med ny gang- og sykkelveg, gjer at lokaltrafikken no er skild frå hovudtrafikken til og frå ferjekaia på Sulesund og i Solavågen. Det nye vegsystemet set tryggleiken til fotgjengarar og syklistar i fokus.

Ordførar i Sula, Gunnvor R. Aannø, meiner at det nye vegsystemet særleg vil kome lokalbefolkninga til gode.

– No kan skuleelevane ferdast trafikksikkert til og frå skulen, og foreldra kan kjenne seg tryggare for borna sine. Biltrafikken blir også merkbar lettare no, sa ho i opningstalen sin.

Leiar i Trafikktryggleiksutvalet i Møre og Romsdal, Målfrid Mogstad, var også klar i sin tale: – Målet må vere at det ikkje skal skje ulykker på nyevegen! Men sjølv om vegen har vorte tryggare, kan ingen garantere at ein trafikert veg er hundre prosent trygg. Difor må alle framleis jobbe for at både born og vaksne skal kunne ferdast trygt i trafikken.

Så var det borna sin tur. Med klar røyst takka Anniken Rasmusen frå Solevåg skule, Vegvesenet for den flotte og trygge vegen gjennom bygda.

– No har vi fått ein mykje tryggare skuleveg. Vi er glade for at vi slepp å gå langs ein veg med mykje bilar og bråk, sa ho. Med skarp kniv og god assistanse frå Gunnar Hellevik og Andreas Vedlog Kvasnes, kutta ho snora. Dermed hadde dei tre skuleelevane gjennomført ei knirkefri opning av det nye vegsystemet på Solavågseidet.

Men dette var berre starten. I regi av Vegvesenet var det lagt opp til gå- og sykkelrebus rundt om i bygda, for elevane ved Solevåg og Veibust skular. Vidare vanka det is, brus og ulike premiar på skuleplassen på Solevåg skule. Her fekk elevane utført teknisk sjekk på syklane sine, og dei fekk også prøve bilbeltesimulatoren «Bråstoppen». Når det heile vart avslutta med at elevane fekk utdelt linjar, refleksar, pennar og ballongar, syntest denne dagen som eit artig avbrekk i ei elles så ordinær skuleveke.

Hild Nordal



Med stø hand og god assistanse frå Stian Hellevik (t.v) og Andreas Vedlog Kvasnes, kutta Anniken Rasmusen snora, og markerte med dette at skuleborna i Solavågsområdet har fått ein tryggare skuleveg.



Blant elevane som alle hadde svart på spørjeskjema om åtferd i trafikken, vart nokre heldige trekte ut til å få sykkelhjelm frå Vegvesenet.



Med bilbeltesimulatoren «Bråstoppen» fekk elevane prøve korleis det er å kollidere i bil i 8-10 km i timen – med bilbelte. Ingen av dei ville prøve utan.

Solavågseidet



Med tunga rett i munnen la vegsjef Karl Melby ut på sykkelrebus saman med Tom Vidar Forsmo. I bakgrunnen følgjer ordførar i Sula Gunnvor R. Aannø, og leiar i FTU (trafikktryggingssutvalet) i Møre og Romsdal, Målfrid Mogstad.



Trass i manglande sommarvarme, var desse lure jentene svært fornøgde med å få is midt i skuletida.



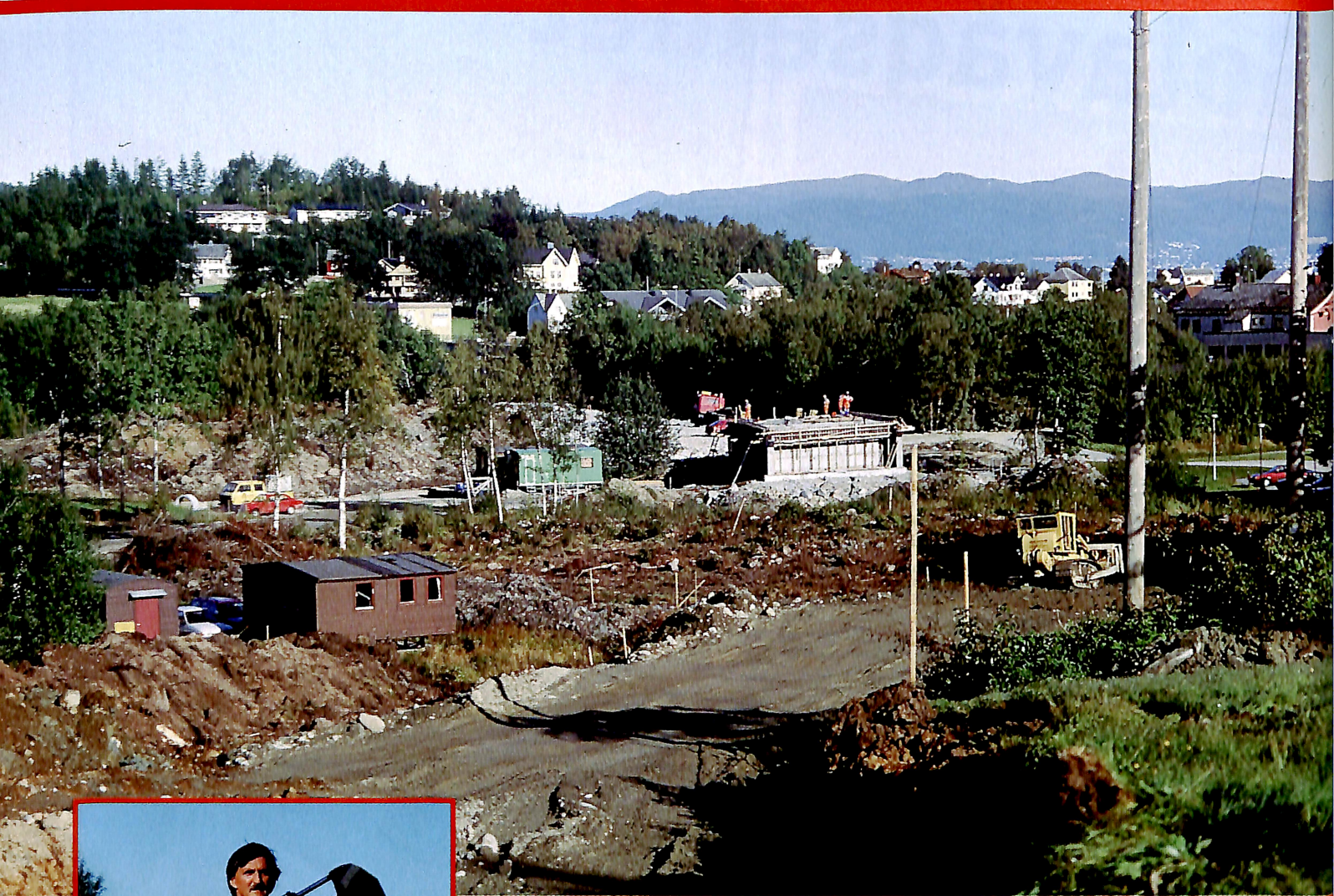
Mange hadde teke turen til Eidsbrua for å vere med på den offisielle opninga av det nye vegsystemet på Solavågseidet.



Det nye vegsystemet på riksveg 1/61 Sjukeneset-Bjørkavåg-Solavåg, er kostnadsrekna til 45 millionar kroner. Anlegget har 3360 meter ny veg med ei breidde på 7,5 meter, og i tillegg er det bygd 2080 meter gang- og sykkelveg.



Dei minste borna hadde med flagg, og sette eit festleg 17. mai preg på opninga.



Vegen som er under bygging skal leie gjennomgangstrafikken bort frå og bak Vestnes sentrum. Til venstre: Oppsynsmann Tor Inge Unhjem står for drifta av anlegget på Vestnes.

Trafikken bort frå sentrum

Det har lenge vore snakk om å byggje ny veg for å leie trafikken bort frå sentrum på Vestnes. No er arbeidet i full gang, og det er rekna å setje trafikk på nyevegen i slutten av 1997.

I ei brakke midt i anleggsområdet på Vestnes, møter vi oppsynsmann Tor Inge Unhjem. Han er den som organiserer maskiner og arbeidsfolk, og i det heile står for drifta av anlegget. I duren frå maskinene fortel han om prosjektet.

– Den nye vegen vert lagt bak sentrumsbusetnaden og opp i lia ved Helland-området, for å trekkje den store gjennomgangstrafikken bort frå sjølve sentrum. Slik situasjonen er

no, går vegen midt gjennom handels-sentrum, og også rett forbi stoveveggen til veldig mange. Vegen er svinget og somme stader smal, og farlege situasjonar oppstår lett når gåande og køyrande må vere så tett på kvarandre, seier han.

Frå dagens vegtrasè ser ein lite av det som verkeleg går føre seg av vegarbeid på Vestnes. Men tek ein turen bak kommunehuset, kan ein allereie no tydeleg sjå kvar nyevegen

skal gå. Prosjektet som står føre er omfattande, med ny bru både over Straumen i eine enden av nyevegen, og over Remmelselva i den andre. I tillegg skal det byggjast bruer og miljøtunnelar på land, som skal skilje lokaltrafikken frå gjennomgangstrafikken elles.

– Vi har lagt stor vekt på at masser som blir tekne ut skal brukast meiningfullt, seier Tor Inge Unhjem.
– Difor har vi brukt lausmassar frå

anlegget til å byggje avlastningsvegar under byggjeperioden. Desse vegane skal seinare verte kommunale.

– Det skal også leggjast vekt på korleis det vert sjåande ut etter at vegen er ferdig. Slakke skråningar, grønkleddede flater og natursteinsmurar, skal vere med på å gi eit mjukt inntrykk. Det er viktig at terrenget blir omlag som før. Landskapsarkitekt Anne Trine Hoel har saman med Vestnes kommune kome med eit forslag til utforming, fortel Unhjem.



Alt arbeidet på Vestnes går føre seg i eigenregi, og tilsaman er det rundt 25 mann i arbeid til ei kvar tid. Størsteparten av arbeidarane tek seg av betongarbeidet, under leining av oppsynsmann Rickard Lunheim. På sjølve vegen er det tre mann, og dei har m.a. ansvaret for rydding av grøfter og skog, klargjering av kummar og rør, og arbeidsvarsling. Av maskiner er det fire dumparar, ein bulldoser, fire gravemaskiner og ein til fem lastebilar i sving.



Total lengde ny riksveg på Vestnes er venta å verte 2,3 kilometer. Elles skal det altså byggjast ein del nye tilstøytande kommunale vegar, og gangvegar langs desse.

– Heile anlegget er kostnadsrekna til 50 millionar kroner. Halvparten av desse pengane går til bygging av bruer og miljøtunnelar, resten går til sjølve vegen. Inkludert i dette må ein rekne med kostnader i samband med omlegging av telefon, straum, vatn og kloakk. Her på Vestnes må også nokre hus rivast på grunn av nyevegen, seier Tor Inge Unhjem.



Anlegget er ikkje rekna å vere heilt ferdig før i 1998, men dersom alt går som det skal, og ein får pengane som er lova, vert det altså sett trafikk på den nye slynga av riksveg 1 på Vestnes i slutten av 1997.

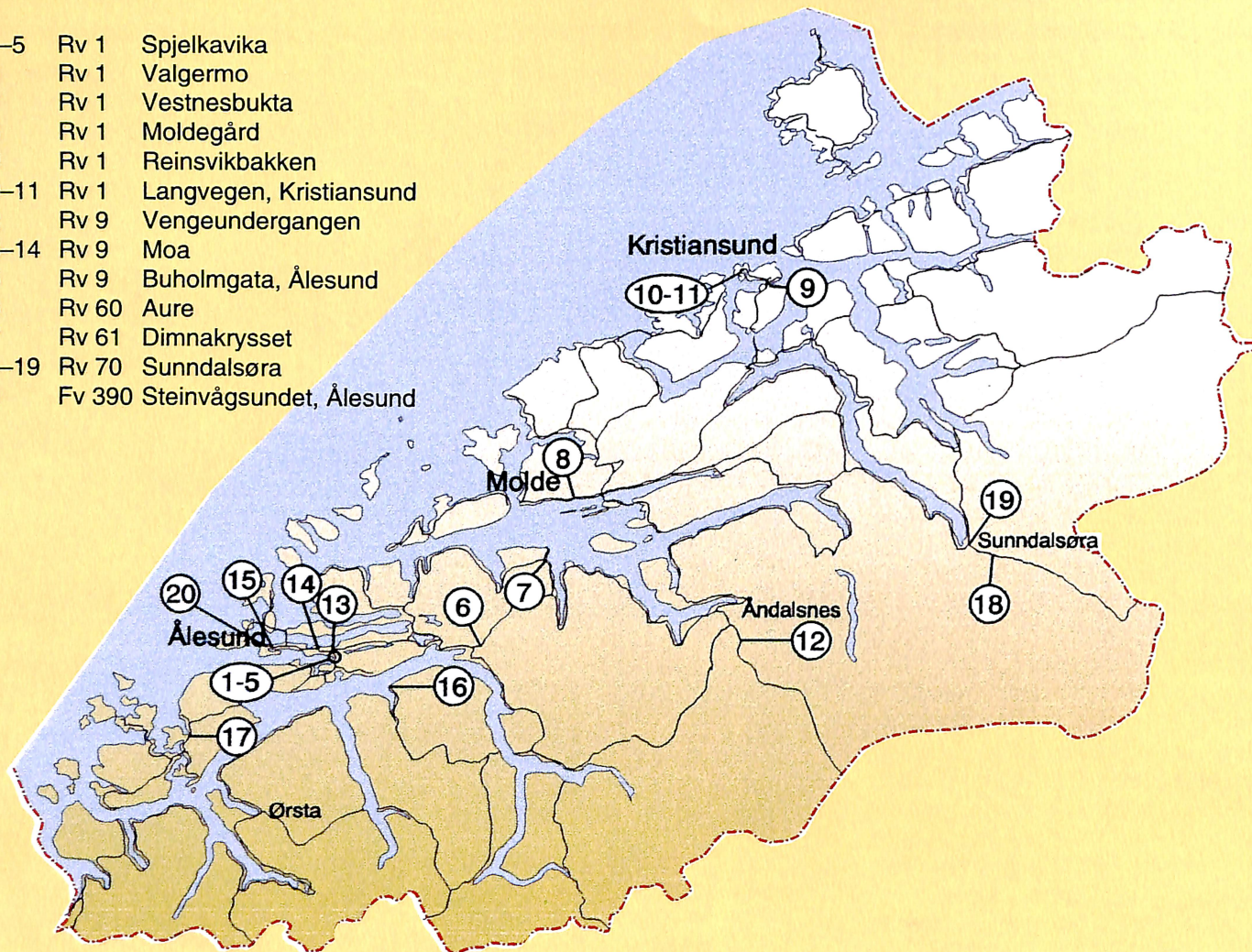
Hild Nordal

Øvst: Dagens situasjon på Vestnes er stor trafikk tett inn på busetnad og foretningar.

Midten: Det trengst mange maskiner i sving i arbeidet med fyllingane.

Betongarbeid utgjør ein stor del av prosjektet på Vestnes.
(Alle foto: Hild Nordal)

- 1-5 Rv 1 Spjelkavika
- 6 Rv 1 Valgermo
- 7 Rv 1 Vestnesbukta
- 8 Rv 1 Moldegård
- 9 Rv 1 Reinsvikbakken
- 10-11 Rv 1 Langvegen, Kristiansund
- 12 Rv 9 Vengeundergangen
- 13-14 Rv 9 Moa
- 15 Rv 9 Buholmgata, Ålesund
- 16 Rv 60 Aure
- 17 Rv 61 Dimnakrysset
- 18-19 Rv 70 Sunndalsøra
- 20 Fv 390 Steinvågsundet, Ålesund



TRAFIKANTEN, KJØRETØYET OG VEGEN

I 1995 ble 677 personer skadd, og 8 personer drept i trafikken i Møre og Romsdal.

1995 ble et nytt ulykkesår. Året kan sammenlignes med 1986 og 1990. Disse årene var skadetallet nesten tilsvarende.

Men det var også positive trekk ved 1995. Bare 18 personer ble drept eller fikk en meget alvorlig skade. Dette utgjør 3% av de skadde og drepte. Tidligere år har denne andelen ligget på rundt 6% (1984). Det som kan trekkes ut av dette er at sikkerhetsutstyr og sikrere biler kan gjøre at skadeomfanget ikke blir så omfattende som tidligere.

Det har siden 1984 vært en nedgang på antall skadde og drepte ungdommer. Dette året ble i overkant av 300 ungdommer skadd eller drept i trafikken i Møre og Romsdal. I 1995 har antallet stabilisert seg på rundt 200 personer, en nedgang på over

30%. Men fremdeles er ungdommen den dominerende gruppa. De skadde og drepte mellom 15-25 år utgjør 30% av det totale antallet, mens de i befolkningen utgjør 15%. Noe av årsaken til at ungdommen preger ulykkesbildet, er at gruppa er svært mobil, har stor aktivitet og at trafikkerfaringa er mindre enn trafikkferdighetene. Voksengruppa (25-64 år) har i de fire siste årene hatt en økning i skadetall. I 1995 ble over 300 personer i denne aldersgruppen skadd eller drept (44%). Sammenligner vi med gjennomsnittet for 1991-94, er dette en økning på 24%.

Vi går mot en mørkere årstid. I denne årstida er det utforkjøringsulykker, møteulykker og påkjøring bakfra det skjer flest av. I forhold til sommerhalvåret skjer det flere fotgjenger-

ulykker om vinteren. Det er derfor viktig å synes i trafikken også vinterstid. BRUK REFLEKS!

HVOR SKJER ULYKKENE?

Et ulykkespunkt er en strekning på 100 meter der det i løpet av 4 år har skjedd 4 ulykker eller flere.

I Møre og Romsdal hadde vi i perioden 1992-95, 20 slike punkt. 128 personer ble skadd eller drept på disse punktene. De aller fleste punktene ligger i byer og tettsteder. Ålesund/Spjelkavik og Langvegen i Kristiansund er mest belastet, 12 av punktene ligger her. De andre punktene er stort sett i riksvegkryss.

Anni Kari Pedersen



Nye fast tilsette



Guttorm Vik er tilsett som overingeniør på IT-avdelinga. Før han kom hit, arbeide han som edb-ansvarleg i fylkeskommunen.



Jann Reistad er frå Molde, og har no fått jobb som overingeniør på utbyggingsavdelinga. Før han kom hit var han tilsett i Aukra kommune som planleggar og prosjektleiar.



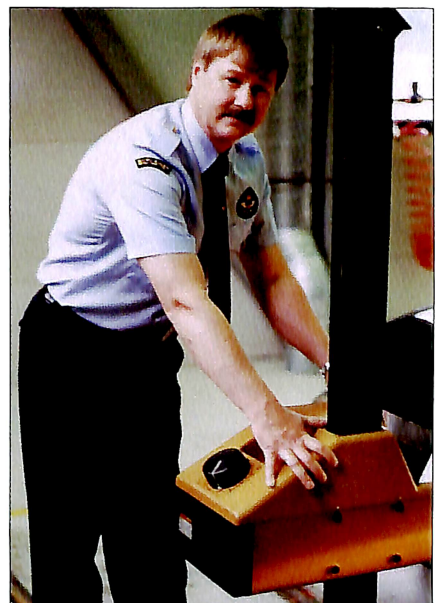
Den nytilsette leiaren for økonomiseksjonen heiter Jonny Eikrem, og kjem opphaveleg frå Ulsteinvik. Han har tidlegare vore administrasjons- og økonomisjef på Hamar sjukehus, medan han det siste året har vore tilsett som økonomisjef på Sentralsjukehuset i Hedmark.



Siv Ingrid Strømsnes frå Fræna er tilsett som avdelingsingeniør på utbyggingsavdelinga. Før ho kom hit hadde ho tilsvarande stilling i Statens vegvesen Sogn og Fjordane.



Vigdis Helmersen frå Kristiansund vart uteksaminert som byplanleggjar frå Kunstakademisk Arkitektskole i København i juni i år. No har ho fått arkitektjobb på trafikkavdelinga.



Odd Nasvik frå Averøya er tilsett som koordinerande leiар ved Sunndal veg- og trafikkstasjon. Frå 1991 og til no har han vore leiар på Kirkenes trafikkstasjon.



Jakob P. Kvisvik – Kvisvik



Knut Gjersvoll – Ålvuneid



Magne Veiset – Kvernes

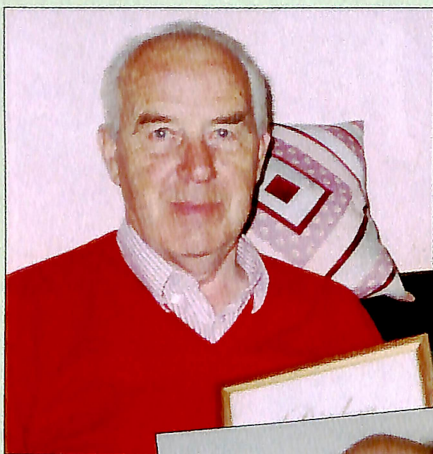


Finn Heggset – Surnadal

25 års medlemskap i Norsk arbeidsmanns- forbund



Einar Nygård – Eidså (og hovduttillitsmann
Tore Andersen)



Jonas Berg –
Molde

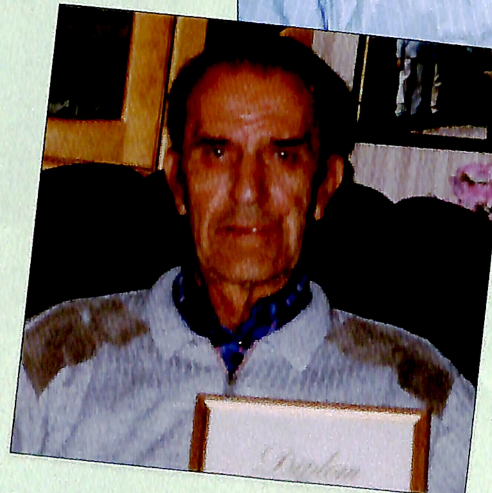
– og 40 års medlemskap



Ole Ersnes –
Lesund



Olaf O. Fiske –
Surnadal



Lars J. Holten
– Surnadal



Kort pause i Aure før ferden gikk videre via Tjeldbergodden til Orkdal.

«Nordmøre produksjonsområde» på vellykket velferdstur



Besøk i «Gammelgruva» på Løkken hvor rømmegrøt stod på menyen var et av høydepunktene.

Fredag morgen 30. september gikk årets velferdstur for de produksjonsansatte på Nordmøre av stabelen. To busser med tilsammen 80 personer, en med utgangspunkt Frei og en fra Sunndalsøra, møtte hverandre i Aure. Etter en kort pause i Aure gikk ferden videre nyvegen over Skardsøya til Tjeldbergodden. Derfra videre trøndernes nyveg fra Tjeldbergodden og inn i Sør-Trøndelag hvor følget vedmiddagstider kom fram til dagens endestasjon, Bårdshaug Herregård i Orkdal. Blant de ca. 80 personene som var med på turen, var rundt 25 ektefeller/ samboere som ville slå seg med (veldig positivt). Ut over ettermiddagen ble det for de ansatte

avviklet områdemøte, mens de andre fikk bruke ettermiddagen til fri benyttelse, handling mm.

Etter områdemøtet og kort hvile/opplading var det invitert til festmiddag med påfølgende sosialt samvær. Før stemningen inntok de store høyder fikk interesserte omvisning på hotellet av direktør Gunnar Lysholm. Vi fikk her en innleving i familien Tambs industriimperium, og om hvor mye denne familien har betydd for området, og samtidig historikken omkring Bårdshaug Herregård. Stor stemning med god musikk utover kvelden gjorde at morgenen for mange kom så alt for tidlig, men bare latter og smil ved frokosten tydet på

at kvelden hadde vært særs vellykket.

Trøndersk høstvær med regn satte ikke noen demper på arrangementet videre utover lørdag formiddag hvor jernbanemuseet, gruvemuseet og gruvene på Løkken ble besøkt. Lunsj i «Gammelgruva» med rømmegrøt og spekemat med «nogo attåt» var litt spesielt, før hjemreisen startet på ettermiddagen. Det snakkes allerede over hele Nordmøre om ny tur til neste år, så turen med en blanding av kultur, sosialt samvær og en faglig del hadde tydelig vært meget vellykket. Honnør til reiseleder Ola Arild Reinset og assistent Marit Myhr Øyen.

Gunnar Flemmen

Rundt om i fylket



C

Produksjonsavdelinga har flytta men ikkje så langt

Omorganiseringa i Vegvesenet har ført til omkalfatring på vegkontoret. I samband med dette har produksjonssjef Andor Wicken teke med seg

heile avdelinga si og flytta to etasjer opp, altså til femte. Her kan han ønskje velkomen i nye og trivelege lokale.



Rassikring av gangveg

To blide karar sikrar staden i Egsetsvingen mellom Ørsta og Volda, der det i vår gjekk eit mindre steinras. Det kompliserte forskalingsarbeidet vert utført av Kjetil Guddal og formann Olav Grevsnes,

som må takle ein svært så luftig arbeidsplass for at gangvegen skal verte trygg.



Vi gratulerer

50 år

Ingolf Kleppe, Gurskøy,
7. oktober
Odd Egil Løseth, Stranda,
13. oktober
Else-Marie Henriksen,
Ålesund, 23. oktober
Arild Harry Tvetter,
Skodje, 7. desember
Jan Egil Torvik, Molde,
30. desember



60 år

Ole Røv,
Meisingset, 10. oktober

Matpause i det fri

Det kan sjå ut som desse karane nettopp har hogge seg gjennom vinterens forsyning av ved, men det er altså vekmerkingskarar som her tek seg ein velfortent pust i bakken. Frå venstre er det Levor Legernes,



Svein Sæterbø, Odd Rekdal, Jan Olav Myrbostad og Bjørn Hustad som nyt nistematen i det fine vèret.



Statens vegvesen
Møre og Romsdal