

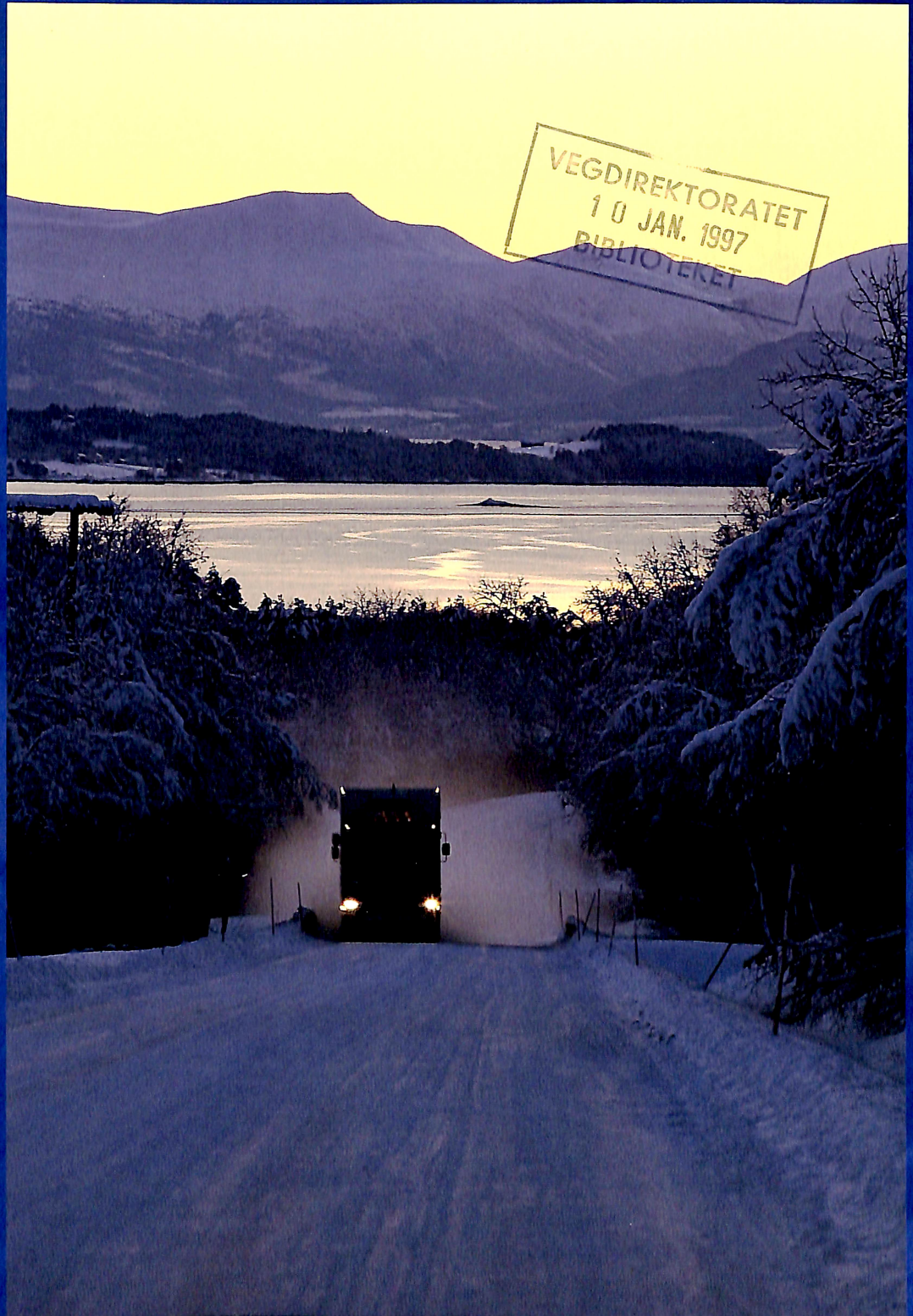


Statens vegvesen
Møre og Romsdal

veg og virke

Nr. 5 – 1996/24. årgang

Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad



Siste matpause før sommarferien



Etter ein sjeldan mild og fin ettersommar, har vinterlege tilhøve har atter ein gong teke til å sette sitt preg på naturen og drifta vår. Som enkelte kanskje huskar, var sommaren heller kjølig, og som ein topp på dette la det seg snø på vegen over Geirangerfjellet 5. juli. 5-10 cm snø måtte Vegvesenet brøyte vekk. Sjølv om arbeidsformann Inge Lund smiler i skjegget på biletet, var han nok temmeleg lei av det dårlege sommarveret. Han skulle ta til på sommarferien denne dagen.

Mange av turistane vi snakka med, syntest derimot at det var ei spesiell oppleving med nysnøen. «We like it!» var blant kommentarane deira.

Asle Kleppe



Ny lastebil

Scania R 124 GB 6 x 2 ble overlevert fra Scania-Vest A/S til Ålesund Produksjonsområde 18/11-96. Påbygget er utført av Straumen Bil A/S på Vestnes.

Ottar Brudeseth



Barnehagebesøk ved Stranda vegstasjon

Frå Betel barnehage på Stranda, fekk Stranda vegstasjon besøk av 25 born i alderen 3-7 år. Kwart år har dei i denne barnehagen, ei periode med trafikk som tema. Først får borna teoretisk opplæring i barnehagen, før turen går ut i trafikken.

Denne same dagen som barnehagen kom på visitt til vegstasjonen, hadde dei vore i sentrumsområdet og trent på å gå i trafikken. Der hadde dei også sett på dei mest aktuelle skilta for mjuke trafikantar. Undringa var stor blant borna, då dei på vegstasjonen fekk sjå kor store vegskilta verkeleg er. Stolte fekk dei ta og løfte på skilta. Men dette var ikkje det einaste som fanga borna si interesse; mange vart store i augene då dei fekk prøvesitte veghøvelen, og sjå på instrumentpanelet der. Det var nok mange potensielle maskinførarar til produksjons-avdelinga i denne gruppa.

Tilbakemeldinga frå barnehagepersonalet etter besøket på vegstasjonen, var at ungene fekk eit personleg forhold til skilta, og dermed ei meir bevisst haldning i trafikken. Ved å bruke konkrete eksempel som skilt i opplæring om trafikk, kan borna altså lettare forstå og sjå samanhengar, og heile opplegget om trafikk kan verte meir meningsfylt.

Biletet viser ein del av førskulegruppa, der slik opplæring truleg har den største verdien.

Asle Kleppe



Nybygg

Oddmund Gussiås, leder av arbeidsgruppa som har vudert aktuelle alternativer for lokalisering av Vegvesenets aktiviteter i Molde-området (utenom vegkontoret), kunne forleiden overlevere rap-

porten til vegsjefen. Kort fortalt anbefaler arbeidsgruppa, som har bestått av Knut Inge Braute, Harald Buvik, Magne Krøvel, Paul Hjellnes, Torild Wirum og altså Oddmund Gussiås, at det bygges ny veg- og trafikkstasjon på området øst og nord for kontorfløya på vegsentralen.



Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 5 - 1996 / 24. årgang

Utgitt av:

Statens vegvesen Møre og Romsdal
Fylkeshuset, 6400 Molde
Tlf. 71 25 80 00

Redaksjonen:

Wiggo Kanck – redaktør,
Reidun Nordli og Hild Nordal

Ettertrykk blir tilrådd, men gje opp
kjelde. Personlege meningsytringar
gjer ikkje nødvendigvis greie for
etaten sine offisielle haldningar.

Framsida: Riksveg 1 Fursetfjellet

Foto: Per Tormod Nilsen

Layout: Reidun Nordli

Sats og trykk: EKH trykk, Molde

Opplag: 1900

Deadline for neste nummer:

20. februar 1997.

Innhald

BA-fag	4
Mot eit nytt år	5
Ny ferjekai på Rykkjem	6-7
Vegens mann	8
HUFA	9
STRAKOFA	10-11
Stordalstunnelen	12-13
Statsbudsjettet	14
Prosjektorganiseringa	15-17
Vintervegar	18
Forslagsnemnda	19
Postkort med vegmotiv	20-21
Miljøgata på Skei	22-23
Satsing på trafikanten	24-25
SVEIS	26-27
Verneutstyr	28-29
Nytilsette	30
pensjonistar	31

Eit betre Veg og Virke?

I samband med evalueringa av informasjonsverksemda i Statens vegvesen Møre og Romsdal, fekk ein del tilsette spørsmål om kva dei synest om Veg og Virke. Ei hensikt med dette spørsmålet, var å provosere fram framlegg som kan gjere Veg og Virke til eit betre bedriftsblad. Eit stort fleirtall svarte at dei var rimeleg godt nøgde med bladet, samstundes som det vart uttrykt ønskje om lesarinnlegg og meir humor i bladet. Desse ønskja er ikkje framande for redaksjonen.

Utgåva av Veg og Virke, som du no held i handa, er eit resultat av evalueringa og eit første tiltak for å gjere bedriftsbladet vårt betre. Den mest iaugefallande endringa er at første og siste side er totalt endra. Bladet har fått eit nytt hovud og eit nytt omslag. At «Rundt om i fylket» på siste side, er endra til «Veg og Virke – i farta» og flytta til heilt nye side 2 og at vi har teke i bruk viktige delar av profilprogrammet til Statens vegvesen, er andre iaugefallande endringar for å gjere bladet meir oversiktleg.

Å endre det redaksjonelle innhaldet er noko redaksjonen ikkje kan gjere åleine. Då treng vi hjelp. Mykje avheng av at du, som lesar, gjer alvor og engasjerer deg i å gjere Veg og Virke til eit betre blad. Det kan du gjere ved uoppfordra å levere artiklar og lesarinnlegg, at du tipsar oss om personar, ting, hendingar, oppgåver eller noko anna du meiner er viktig og trur andre har interesse av å lese. Dersom der er nokon som har noko på hjartet, er det berre å ta pennen fatt og skrive krasse, avklarande, opplysande, spanande og kanskje morosame lesarinnlegg.

Innleiingsvis nemde eg evalueringa.

av informasjonsverksemda. Eit meningsfullt resultat av arbeidet, er at det er gjort framlegg om seks satsingsområde for informasjonsverksemda. Framlegga om nye retningslinjer informasjonsverksemda skal arbeide etter, og skipinga av eit Informasjonsforum for Statens vegvesen Møre og Romsdal, trur vi vil få stor betydning. At avdelingsvise informasjonsplanar vert ein obligatorisk del av årsplanen, at det vert starta eit utredningsarbeid med sikte på konkret bruk av IT-nettet til informasjonspreiing, at det vert utarbeidd årlige, detaljerte handlingsplanar og forenkla versjonar av viktige styringsdokument for å innfri kravet om god, lettfattelig og rett informasjon, profilering og marknadsføring av etaten og at det til slutt vert gjort en gjennomgang av distribusjonsrutinene, er dei fire andre framlegga.

I skrivande stund, er ikkje noko av dette sett ut i livet. Før endringa vert vedteke etter framlegget, skal dei først handsamast av avdelingsleiar-møtet og leggjast fram for tenestemannsorganisasjonene. Dette skjer no i desember.

Men i denne omgang ønskjer redaksjonen i Veg og Virke alle lesarar
Ei God Jul og Eit Godt Nyttår!



Wiggo Kanck
Wiggo Kanck – informasjonsleiar



Deltagerne på seminaret om opplæring og rekruttering til byggefaga, fikk en tur til Torsetsundbrua som skal brukes i den praktiske delen av betongrehabiliteringa.



Kompetanseutvikling har i de siste åra vært et viktig område for betongfaget i Statens vegvesen. Kurs og temadager har blitt arrangert, samtidig som det har blitt arbeidet med en mer strategisk innsats på området. Dette har vært en tung prosess, men nå bærer innsatsen «frukter».

Tekst/foto Tore Andersen

Fremtidsrettet kompetanseutvikling i betongarbeid

Sammen med Selmer, Eeg-Henriksen, MEF og NAF, har Statens vegvesen fått støtte fra Norsk Forskningsråd (NFR) til et kompetanseprosjekt som består av tre delelementer:

- fjellprosjekt
- betong nybygg
- betong rehabilitering

Fjellprosjektet blir kjørt i entreprenørregi, mens prosjektledelsen til kompetanseprosjektene ligger hos Statens vegvesen. Det arbeides i nært samarbeid med Norsk Betongforenings Opplæringsråd.

Som en del av kompetanseprosjektet, ble det i Kristiansund den 5. og 6. juni i år, holdt et seminar om opplæring og rekruttering til byg-

gefaga. En fellesnevner innen bransjen er nemlig problemer med rekrutteringa av fagarbeidere. Elisabeth Schjølberg fra Vegdirektoratet ledet seminaret, og innledet det hele med å belyse dette rekrutteringsproblemet. Vegsjefen i Møre og Romsdal, Karl Melby, tok videre for seg morgendagens fagarbeidere.

– Det er søknad på lærlingeplasser i Vegvesenet, men det er ingen fagarbeidere som søker utlyste stillinger. Dette fører til større endringer i arbeidsoppgaver, større krav til mobilitet, og krav om høyere kompetanse. Av denne grunn har vi en felles utfordring når det gjelder å heve anseelsen for faget, sa vegsjefen.

For å gjøre plattformen bredere, kom det frem forslag om å slå sammen armering, betong, forskaling og betongindustri til et fag (betongfag). Dette kan gi positive endringer for fagarbeiderne som færre fag (grunnutdanning), kompetansegivende kurs, og videreutdanning for arbeidere og ingeniører.

Inkludert i seminaret i Kristiansund, var en tur til Torsetsundbrua, som skal brukes i den praktiske delen av opplæringa i betongrehabilitering. Her fikk deltagerne en grundig orientering om prosjektet av Elisabeth Schjølberg og leder av betongrehabiliteringsprosjektet, Sigmund Lønset fra Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Mot et nytt år....

Første nyttårsdag 1997 er det 5 år siden orkanen rammet oss. En naturkatastrofe vi aldri ønsker å oppleve på nytt. Men, likevel kan slike hendelser komme når vi minst venter det. Under slike naturkatastrofer må vi i Statens vegvesen delta i første linje. Da er det godt at vi har medarbeidere spredt rundt i hele fylket. Folk som kjenner vegnettet, kjenner problemområdene og kan ikke minst løse oppgaver under ekstreme forhold.

Derfor er det at vi skal dra lærdom fra fortida med oss inn i framtida.

Jeg fikk i sommer anledning til å ferdes en del i skog og mark i fylket. Dermed fikk jeg mange fine naturopplevelser. Og opplevelser til ettertanke.

En av turene gikk til fjellgården Skageflå i Geirangerfjorden. Uvegsumt, stupbratt og høgt over havet. Men hest hadde det vært på gården, et titalls kyr og sauer, og i tillegg også et hundretalls geiter. Mange spørsmål dukker opp. Hvordan livberge seg uten å falle i havet? Ja, hvordan få hesten opp på fjellhylla? Som føll på ryggen til et menneske, på løpestreng eller ved et mirakel av ukjent dimensjon?

En annen tur gikk til en fjellgård i Tafjorden. Turen var å følge en sti 400 m opp ei bratt li. På toppen av lia lå en fraflyttet, men velstelt gård. Tørst etter oppstigningen, var det en vederkvegelse å få kjøpt både kaffe og brus. Brus i ødemarken, hvordan var det mulig? Selgeren, godt over 70 år, måtte berette om brustransporten opp til gården. Den foregikk på en utrangert og

litt ombygd gammel gressklipper. Bak gressklipperen var det montert en kasse på hjul. Der var det akkurat plass til en bruskasse. 15 slyng, 400 m opp, en kasse av gangen og så kunne brus selges til tørste turister.

Hva forteller disse historiene meg?

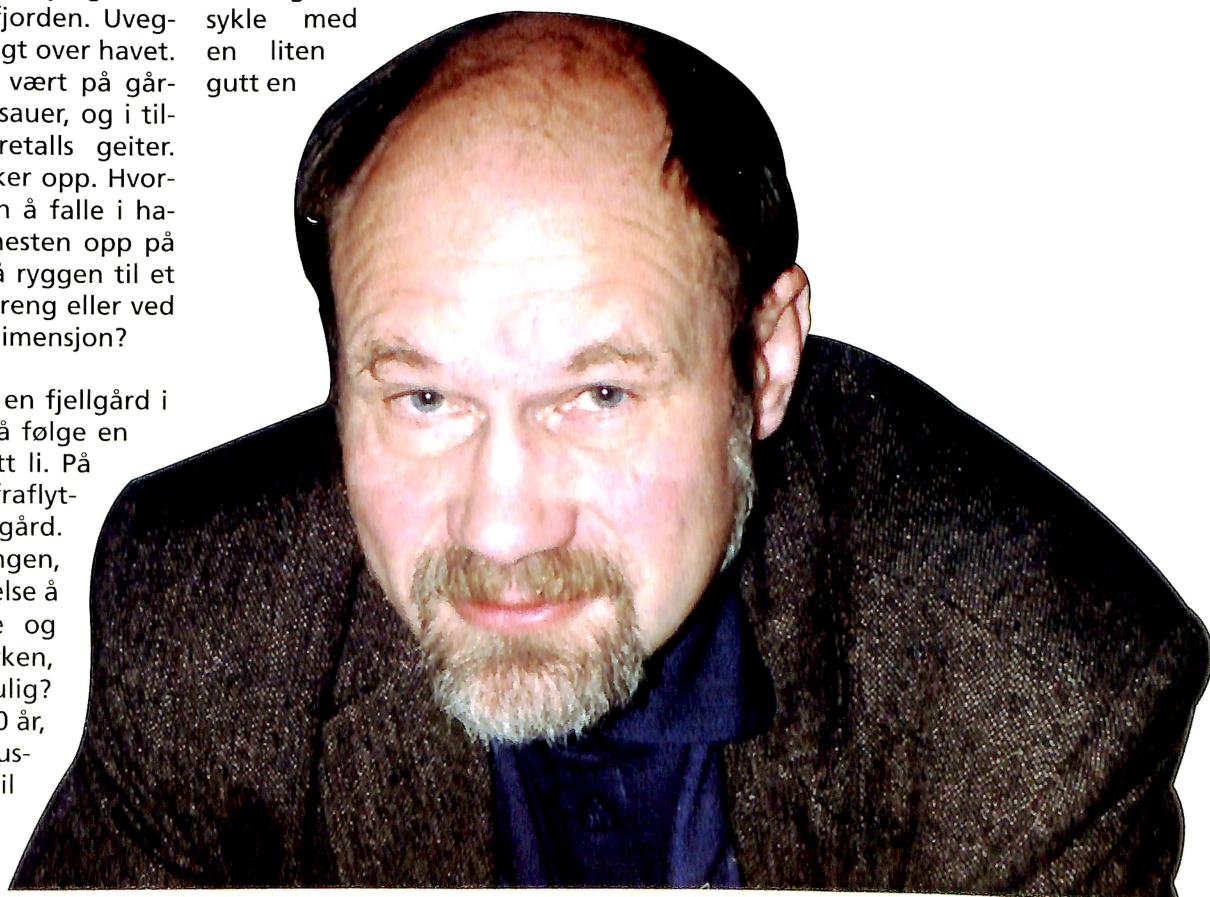
Jo, se muligheter, tiltaksløst, blikk for marked og ikke minst kreativitet. Selv under de vanskeligste forhold går det an å gjøre en hel masse både til glede for seg selv og for andre. Det er min lærdom.

Til slutt vil jeg trekke frem en liten vegåpning vi hadde i høst på Solevåg i Sula. Hele markeringen var rettet mot trafiksikkerhet og miljømessige forbedringer. Min jobb under arrangementet var enkel. Jeg skulle sykle med en liten gutt en

liten runde på tandemsykkel. Han syntes nok at farta var litt liten i motbakkene. Da jeg ymtet frampå om å gi litt «mer guff» i en oppoverbakke, hørte jeg senere bare «mer guff, mer guff». Dette får være ledestjernen for 1997 fra den oppvoksende slekt til oss gamlinger!

God Jul og Godt Nytt År.

Karl Melby – vegsjef





Den gamle ferjekaia på Rykkjem var utsliten, og når ein likevel måtte inn med omfattande veldikehaldskostnader, vart det valt å byggje ny kai i staden for å koste på den gamle.

Nyekaia på Rykkjem teken i bruk

Då den nye ferjekaia på Rykkjem vart teken i bruk 27. november i år, var det utan festivitets og store ord. At morgonferja frå Kvenna klappa til ved den nye kaia, som ligg omlag 400 meter lenger ut enn den gamle, var det som markerte det heile.

Tekst Hild Nordal
Foto Hjalmar Brudeseth

Likevel, store ord er verkeleg på sin plass i omtalen av eit så flott ferjekaianlegg. Nytt ferjeleie er i dette tilfellet nemleg meir enn berre sjølve kaia. Med oppstillingsplass for omlag 60 bilar, veg, parkeringsplass, kiosk og venterom, er det eit stort område som i løpet av den siste tida har gått gjennom forvandlingskverna.

Så snart siste ferja gjekk frå det gamle ferjeleiet på Rykkjem om kvelden den 26. november, vart vegen ned til gamlekaia stengd. På same tid tok det siste arbeidet med vegen ned til nyekaia til.

– Arbeidet med å kople den nye vegen til eksisterande veg gjekk

føre seg heile natta, men før første ferja la til kai kl 0530 den 27. november, var alt i orden og den nye kaia kunne takast i bruk, kan prosjektansvarleg Hjalmar Brudeseth i Statens vegvesen Møre og Romsdal fortelje.

Vegarbeidet i tilknytning til kaia på Rykkjem vart lyst ut på totalentreprise, medan arbeidet med sjølve ferjekaia er utført av Statens vegvesen Møre og Romsdal si eiga produksjonsavdeling. Oppsynsmenn frå Statens vegvesen har for ferjekaia vore Arne Hoem, og for veganlegget Jon Magne Frisvoll.

– I konkurranse med sju andre entrepenørar, var det firmaet

Betten Maskinstasjon A/S som fekk oppdraget med veganlegget. Dei største postane i oppdraget har vore graving og masseflytting av omlag 20 000 lause kubikkmeter lausmasse, og sprenging og masseflytting av omlag 5000 lause kubikkmeter fjell. Det store masseoverskotet på vegprosjektet ved Rykkjem, er brukt til å byggje 1,3 kilometer gang- og sykkelveg langs riksvegen i Ålvundfjorden. Dette anlegget er no grovplanert, men kan neppe takast i bruk før til våren, fortel Hjalmar Brudeseth.

Det har vore anleggsarbeid på ferjekaia sidan i slutten av juni i år, men anlegget var likevel ikkje heilt ferdig då det nye ferjeleiet vart teke i bruk.

– Den siste finpussen med dekkelegging av anlegget, planting av busker og tre, og overflatebehandling av stålkonstruksjonane på ferjekaia, må vente til våren, seier Hjalmar Brudeseth.

Nyekaia på Rykkjem har ein prislapp på nærare 9 millionar kroner. Ferjekaia tar sin del med 4,6 millionar, medan veganlegget vil kome på omlag 4,2 millionar. Riving av det gamle ferjeleiet vil koste omlag 0,3 millionar.

– Den gamle kaia var utsliten, og når ein då likevel måtte inn med omfattande vedlikehaldskostnader, vart det valt å byggje ny kai i staden for å koste på den gamle, seier Hjalmar Brudeseth.

– I tillegg var tilstøytande veg til gamlekaia bratt, slik at det med glatt vegbane ofte oppstod farlege situasjonar og nestenulukker. Ikkje sjeldan har bilar frå ferja hatt problem med å kome opp bakken, fortel han.

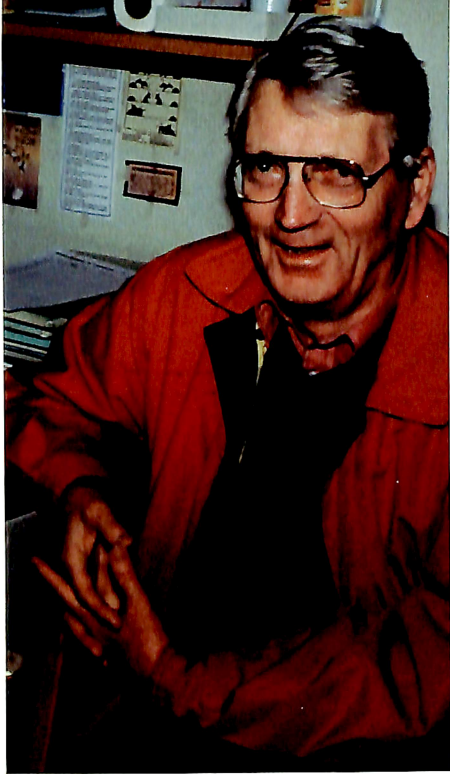
Etter planen skulle ikkje den nye ferjekaia på Rykkjem opnast før ved juletider, men grunnen til at den vart teken i bruk omtrent ein månad før enn planlagt, er at arbeidet har gått fortare enn rekna. At arbeidet med både kaia og veganlegget har gått utan spesielle problem, er nok også medverkande til at ferjebommen på nyekaia kunne verte heva allereie i slutten av november.



Øvst: Ein del av arbeidarane på Rykkjem ferjekai.

F.v. Jostein Sandnes, Magne Bø, Ben Tore Ulleland, Arild Risan, Eilif Kr. Hammervold og Håkon Sudmann.

– Den siste finpussinga av anlegget må nok vente til våren, seier prosjektansvarleg Hjalmar Brudeseth i Statens vegvesen Møre og Romsdal.



Vegens mann og hans verk

Ei av Kjell Hegdalstrands mange bøker heiter «Vegens menn og deres verk». Han er sjølv ein vegens mann, som gjennom sitt arbeid med å samle norsk veghistorie, har vore ein brubyggjar mellom fortid og notid. No vert Norsk Vegmuseum si einmanns Hamaravdeling snart pensjonist.

Sidan slutten av syttitalet har denne mannen samla inn ein massiv dokumentasjon av vegfolk sine liv og kår. 11000 sider intervju, 500 timar lydbandopptak, 5000 bilde, eit ukjent tal bøker, tre dokumentarfilmar og ein musikkassett. Alt dette har han samla til ein varig varde over slitarane i Vegvesenet.

Utan innsatsen frå Kjell Hegdalstrand, ville kanskje den viktigaste delen av den nære veghistoria vår, vore veglaus vidde. Historie har aldri vore Vegvesenet sin største styrke, når vegen er opna og brua bygd, vert fokus retta mot nye prosjekt. Planar og dokument har naturlegvis vorte arkiverte, men menneska og deira kvardagshistorier, kven tenkte på dei? Ingen, før Kjell Hegdalstrand varsamt bad arbeidsgjevaren sin, Statens vegvesen, om stilling og midlar til å gå i gang med å intervjuve vegfolk i alle lag.

Då hadde Kjell Hegdalstrand jobba med lønns- og pensjonsspørsmål i Vegvesenet på Hamar i mange år. Gjennom arbeidet kom han ofte i prat med pensjonerte vegarbeidarar. Karar som hadde knuga på vegane i ein tidsbolk, og som lik ingen andre hadde gjennomgått ein revolusjon: Tenk på utekarane som tok til i blodslit, med hakke, spade og handkraft, og enda i dagens maskinelle vegbygging! Tenk på administrasjonen som i byrjinga av hundreåret sat under lyset frå parafinlampen, og enda i dagens edb-glitter. Kva har vel ikkje desse menneska å fortelje, tenkte Hegdalstrand og gjekk i gang, så snart Vegdirektoratet innsåg at mannen på lønnsavdelinga i Hedmark hadde evig rett.

Kjell Hegdalstrand vart fødd i Molde, og det var her i heimbyen at grunnlaget for denne heilt spesielle yrkesbana hans vart lagd. Rosenes by hadde eit vake og tydeleg pressekorps, og den hadde eit vegkontor. Sekstenåringen som troppa opp til sin første jobb, som bod ved vegkontoret, bar på ein draum om å verte journalist og å setje markerte spor etter seg med

pennen. Journalist vart han ikkje, han vart ein trufast medarbeidar i etaten som gav han hans første jobb. Likevel, spor etter seg med pennen har han verkeleg sett. Spor så markante at dei har påført han både Hedmarksprisen og etatsprisen Den skinnende stabbestein.

Det er godt for norsk veghistorie at Kjell Hegdalstrand ikkje hadde aning om at 11 000 sider med intervju låg framfor han. Hadde han på førehand visst kor omfattande arbeidet han tok på seg var, ville han truleg ha nølt før han kasta seg utpå.

Det vart ein 24-timar-i-døgnet-jobb. Til tider eit slit, fortel han.

Han er ein uhyre samvitsfull mann, som tidvis har vore tyngd av tanken på at alle dei som har delt si livshistorie med han, har gått og venta på at nettopp deira forteljing skulle bli ferdigskriven. For ein mann som heilt åleine skulle samle både Noregs og også tok med seg brøkar av heile nordens veghistorie, var arbeidspresset til tider tungt.

– Men eit slit eg ikkje ville vore utan! Så mange flotte historier, så mange flotte menneske eg har møtt, seier han i ettertid.

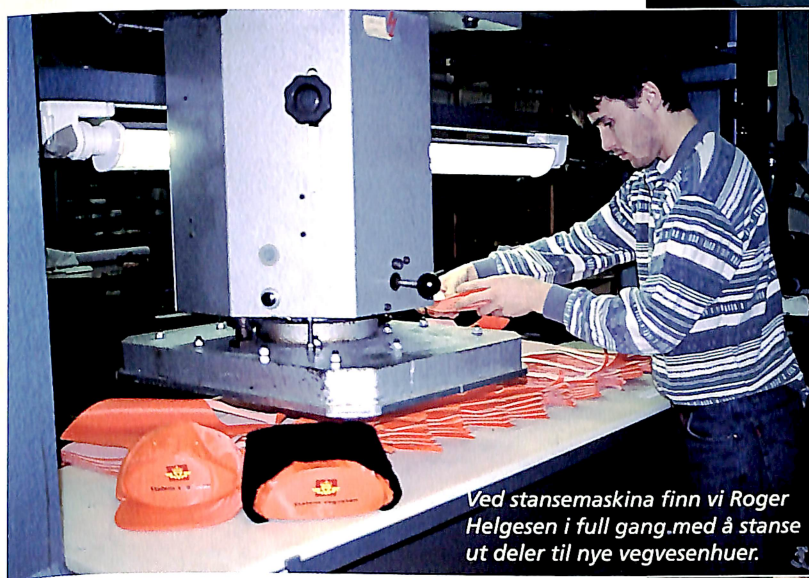
Og ettertid det er no. No er han inne i den siste svingen på den høgst spesielle vegen han har bygd på. Kontoret er rydda for arkivmateriale, det meste har gått til Norsk Vegmuseum på Hunderfossen, resten til Riksarkivet. Då er det berre sjarmøretappen som står igjen: Etter nyttår skal krønikøren nemlig føre vegfolket i Hedmark si historie i pennen, og det gled han seg stort til. Her er han ikkje berre på heimebane, her får han skrive om kollegar, vener og kjenningar.

Så Kjell Hegdalstrand tok ikkje feil når han bak slitets grå maske, enten den sat på rallar, kokke, funksjonær, ingeniør eller vegsjef, såg historie av både lokal og nasjonal verdi. Kvar einskild hadde ei viktig historie å ta vare på.

Kjell Hegdalstrand gjorde det.

Innhaldet er henta frå ein artikkel i Hamar Arbeidarblad 28.9.-96.

Foto: Gaute Moen, Statens vegvesen Hedmark.



Ved stansemaskina finn vi Roger Helgesen i full gang med å stanse ut deler til nye vegvesenhuer.



Mann for sin «hatt» – disponert Svein Rud ved HUFA Luefabrikk AS.

Utarbeidarar i Statens vegvesen, som på kalde vinterdagar trekkjer den gode og varme arbeidshua godt nedfor øyrene, kan sende takknelege tankar til HUFA Luefabrikk AS på austre Gåseid, 5 km frå Ålesund sentrum. Det er nemlig her dei vert produserte, både sommar- og vinterhuene til vegvesenarbeidarar over heile landet.

Tekst/foto Hild Nordal

Varme øyrer på kalde dagar

HUFA Luefabrikk AS vart stifta i 1918, og har sidan den gong produsert og levert hovudplagg i eit stort utval og i mange variantar. På fabrikk er det 14 tilsette, og i tillegg har dei ein del heimesyersker. Men det er slett ikkje berre Vegvesenet som nyt godt av hovudplagg herifrå.

– Produkta våre har i alle år halde høg kvalitet, og dette er ei medverkande årsak til at vi leverer til eit stort kundespekter; Statens vegvesen, Det norske forsvaret, marinen og flyvåpenet, brannvesenet, sjåfør- og transportbransjen, skipper og styrmenn i sjøfart, og heile den norske korpsrørsla. Vi kan levere direkte frå lager, og sender raskt og effektivt over heile landet. Produkta våre spenner frå den berømte kasetten, populært kalla «Bastesenlua», til huer spesielt tilpassa barn og babyar, fortel disponert Svein Ruud.

Det var på byrjinga av 60-talet at produksjonen av huer til Statens vegvesen tok til. Av heile omsetninga på sju millionar kroner, utgjør den oransje hovudpryden 6 %. – Huene til Vegvesenet er kvalitetsprodukt, laga av førsteklasses materiale. Særleg vinterhua er vi svært godt nøgde med. Den er ekstra varm og god på grunn av eit varmeisolerande stoff i foret, fortel Svein Ruud. – Eg sit også med det inntrykket at Statens vegvesen er fornøgde med produkta våre. I løpet av alle desse åra har det vore svært få klager og negative tilbakemeldingar, seier han.

– I påvente av anten sommar eller vintersesong, kjøper vi inn stoff og syr opp huer, slik at vi har på lager når etterspurnaden kjem. Sesongen for Statens vegvesen sine sommarhuer tek til allereie i februar, medan vinterhuesesongen tek til rundt september månad. Når det

gjeld mengda på bestilling frå Vegvesenet, vil eg seie at denne held seg omlag på det same nivået kvart år.

To gonger i året vert produkta frå HUFA Luefabrikk AS, lagt fram på ei messe i Oslo.

– Hit kjem det innkjøparar frå butikkar i heile landet, og dersom dei likar det dei ser, set vi opp ordre eller vi avtaler å møtest seinare. I tillegg til dette har vi tre salsrepresentantar som marknadsfører og sel produkta våre, i kvar sine område av landet, fortel Svein Ruud.

I anledning haustens første snøfall, ber vi disponerten om ein demonstrasjon av Statens vegvesen si vinterhue. Og trass i manglande snø og kulde inne på lageret, må ein likevel kunne seie at Svein Ruud er mann for sin hatt – eller var det hue?



Stranda Konfeksjonsfabrikk produserer alle tenkjelege typer arbeidsklede, og har eit breitt kundespekter.

Statens vegvesen har vi eit vidt kundespekter. I tillegg til at vi kler opp underentreprenørane til Vegvesenet, har vi m.a. offshore og marine på kundelista. Arbeidsklede til Statens vegvesen utgjør likevel ein stor del av produksjonen vår. Av ei omsetjing på 60 millionar kroner i fjor, var 20% vegvesenprodukt, seier han.

I samband med EØS-avtalen, kom det for ei tid tilbake, nye krav til kor godt synlege arbeidrarar ute skal vere for andre. Klede til utarbeidarar i Vegvesenet er av verneklasse 3, som er den høgste av verneklassene.

– Det var Vegdirektoratet som



Rune Hagebakk viser fram ein del av den nye vegvesenkolleksjonen.

Dressar opp arbeidrarane våre

I bygda Stranda på Sunnmøre, finn vi fabrikk som har den store oppgåva med å produsere klede til arbeidrarar i Statens vegvesen over heile landet. Stranda konfeksjonsfabrikk, Strakofa, har hatt ansvaret for arbeidsklede til Vegvesenet i 12-14 år, og har i nært samarbeid med Vegdirektoratet, utvikla nye kolleksjonar opp gjennom åra.

Tekst/foto Hild Nordal

På Strakofa vert vi tekne godt imot av Rune Hagebakk, som meir enn gjerne tek oss med på omvisning i fabrikklokala. Vår utsende let seg imponere av alskens tekniske finesser, som synest å vere svært så nyttige for produksjonen. Mellom arbeidsborda til dei som sit og syr, går uferdige og meir ferdige plagg, på skinner i taket. Det viser seg at kvar type ferdigklypt tøydel, har sin strekkode. Etter kvart som ein tøydel er sydd saman med ein annan, ver desse festa til ein krok med ny strekkode, som er programmert til å transportere dei vidare til neste stasjon. Etter å ha vore innom alle stasjonane, har tøydelen det heile tok til med, vorte ei heil og ny jakke frå Statens vegvesen sin nyaste kolleksjon.

– Vi har god kontakt og samarbeider godt med Vegdirektoratet. Dersom det kjem ønskje eller idear om utforminga av klede frå vegstasjonane rundt om i landet, formid-

lar vi dette vidare til drirektoratet. Desse tankane har vi så i bakhovudet under utarbeiding av nye plagg og modellar, fortel Rune Hagebakk.

I tillegg til Vegdirektoratet, er det også nødvendig for Strakofa å halde kontakt med dei ulike vegstasjonane og vegsentrane rundt om i landet.

– Kontakten med desse er også god, men kunne heilt klart ha vore betre. Eg hadde gjerne sett at vi kunne ha reist ut i eit større omfang enn det vi gjer no, at vi kunne ha besøkt fleire. Desverre har vi ikkje kapasitet til dette, seier Rune Hagebakk.

Strakofa vart stifta i 1935, og sidan den gong har fabrikk vorte påbygd og utvida fleire gonger. Det er no 95 tilsette på konfeksjonsfabrikken, og somme av desse arbeider deltid. Rune Hagebakk fortel at det er 75 årsverk i bedrifta.

– Her produserer vi alle tenkjelege typer arbeidsklede, og ved sida av

var tidlegast ute med å få sertifisert desse klede, etter at dei nye krava kom. Ingen i landet har handheva desse direktiva slik som Vegdirektoratet, og det kan berre bety at Statens vegvesen har stor omtanke for utarbeidarane sine, fortel Rune Hagebakk. – Den nye vegvesenkolleksjonen ber preg av ein stor del fluoriserande materiale og refleks, og alle uteplagg er godkjende i høve til dei nye føreskriftene, seier han.

Konfeksjonsfabrikken på Stranda har kontrakt på å lage vegvesenklede, og får altså ikkje konkurranse frå andre fabrikkar akkurat på dette området. På andre felt derimot, kan Rune Hagebakk fortelje om kniving om kundane.

– Naturleg nok merkar vi konkurranse frå andre arbeidskledeprodusentar, og då spesielt frå utlandet. I utlandet har dei den fordel at både materiale og produksjon er rimelegare enn her i Noreg,

og at dei som eit resultat av dette står igjen med eit rimelegare produkt. Likevel, Strakofa er ein av få fabrikkar her i landet som syr sjølv. Dette gjer at vi kan styre sjølv, og utifrå dette yte betre service og hurtigare levering, enn produsentar i utlandet. Vi kan også raskt produsere og levere spesialbestillingar. Så trass i at vi produserer på ein dyrare måte, har vi det siste i teknologi og maskiner, og klarer på denne måten å henge godt med. Etter nyttår skal vi då også utvide med 10 maskiner, noko som vil føre til ein produksjonsauke på 8-10%, og endå kortare leveringstid enn vi har operert med til no, smiler han stolt.

– Vi her på Strakofa meiner at det framleis går an å gjere noko i Noreg!



Strakofa har no 95 tilsette og dette tilsvarer 75 årsverk.



Frå arbeidet med forskjeringa i mai -96.



Boreriggen i arbeid i tunnelen.

Gjennomslag neste haust

Det har i fleire år vore arbeid for å få til ei snarleg rassikring av riksveg 650, Stordalsvegen. Det mange i Stordal meinte var umuleg, vart likevel ein realitet. Ekstra rassikringsmidlar i lag med ordinære løyvingar, finansierer tunnel og tilstøytande vegar, med ein total kostnad på 117 millionar. Løysinga med ein 3500 meter lang tunnel mellom Seljeneset og Dyrkorn er god. Tidlegare planar med to tunnelar, byggjestege I og II, i samband med eksisterande Stabbegyltunnel, har no vorte ein lang rett tunnel som ligg 550 meter inne i fjellet, bak Stamnesodden.

Tekst/foto

Kristen Leganger – anleggsleiar

Frå januar til april dreiv vi i Statens vegvesen Møre og Romsdal, Hellsyltporten i eigenregi. Derifrå flytta vi etter kvart over til Stordal og tok der til på forskjering på Seljeneset. Arbeidet med forskjeringa var ute på anbod. Busengdal Transport AS tok ut 12 885 kubikkmeter fjell, medan Betongrenovering AS sikra den øvste delen av forskjeringa. Sjølve reinska og bolta vi det vi nådde med einbomsriggen. Riggarbeidet for tunneldrifta tok til i mai, og vatn, straum, verkstادتelt, brakker og kontorrigg er stikkord her. Dessutan vart det sprengt ut plass for mellomlagring av tunnelstein. Stranda langs Storfjorden er bratt, og difor var det lite riggområde utanom riksvegen. Grunnforholda er slik at vi ikkje kan fylle ut i sjøen. Men drifta hittil har vist at vi greier oss med det begrensa området som er skilt frå riksvegen med autovern.

Brakkeleir synte seg som einaste

alternativet med tanke på innkvartering av arbeidarane. Men vi ville ha ein ny leir, og det fekk vi gjennomslag for. Moelven Hako AS leverte og rigga ny brakkeleir for 20 mann på Vinjesanden. Med toalett og dusj i samband med kvart rom, fekk brakkeleiren ein totalkostnad på 2,5 millionar. Tre mann som arbeider på Knusaren bur også her, så no er alle rom opptekne. Rigmor Vågenes og Palma Tryggestad er engasjerte som kokker.

Den 10. juni tok tunneldrivinga til. Tunnelen skal vere 3 500 meter lang og ha T-8 profil, og skal drivast frå Stordal mot Dyrkorn med 12 % stigning, dei siste 1 200 m på stup med 12 %. Vegbreidda vert 6,5 m og fartsgrensa 80 km/t. Uteanlegget er 600 m langt, og størstedelen av dette vert ei arbeidskrevjande omlegging på Dyrkorn.

Entreprenør K. A. Aurstad A/S står for lasting og utkøyring av tun-

nelstein, og sprutbetongarbeidet er sett vekk til Peab AS. Ørskog Interkommunale kraftlag skal utføre høgspentarbeidet, medan anna elektroarbeid vert gjort av Riise Elektro AS. Stordal Rør leverer varer og tenester i samband med vassforsyninga frå Stordal Vasslag. Ørsta Stållindustri AS leverer fjellsikringsutstyr, og Boart Longyear AS leverer borstål. Arbeidarane frå desse firma som arbeider i tunnelen, har alle gjennomgått tryggleikskurs.

Møre og Romsdal er ikkje eit av dei fylka som skal drive tunnel i eigenregi. Av denne grunn måtte vi få hjelp frå eit av desse fylka, og nabofylket vårt Sogn og Fjordane kom difor til Stordal med mannskap og utstyr. Bemanninga ved Stordalstunnelen omfattar i dag 11 mann frå Møre og Romsdal, og ni mann frå Sogn og Fjordane. Frå begge fylka er det røynde arbeidarar, og dei samarbeider godt.

Tunnelriggen, som er ein elektrisk-hydraulisk trebomsrigg med ladekorg, kjem frå Statens vegvesen Sogn og Fjordane. Vidare står sogningane for komplett elektrisk opplegg, komplett ventilasjonsutstyr inkludert ny sug-blås, verkstadelt, pumpestasjon, ny ladebil, og sambandsutstyr frå stuff til kontor/verkstad og redningscontainer. Statens vegvesen Møre og Romsdal har brakkeleir, kontorrigg, diverse brakker, vassrør, plattformbil, sprengstoffcontainere, tre gamle pickupar, shovel og vasstankar.

Til no har tunnelsteinen vorte frakta til småbåthamna i Stordal som tilflott for Knusaren, til Vinjesanden for Stordal kommune, og 72 000 lause kubikkmeter over Stordal kai til Geiranger nye ferjekai og oppstillingsplass. Knusaren tok i slutten av oktober i år til med å foredle 30 000 kubikkmeter tunnelstein til forsterkingslag og berelag. Stordal kommune skal ha ein god del av steinen, og noko skal i fylling langs eksisterande riksveg 650 mot Stordal. Målet er å finne fornuftig bruk til all tunnelsteinen.

Transporten av masse til Geiranger tok til den 12/8, og vart avslutta 25/10 i år. Firmaet All Transport AS hadde då frakta 126 060 tonn tunnelstein til Geiranger, fordelt på 62 båtlaster. Betongavdelinga har no teke til med arbeidet



Rigmor Vågenes og Palma Tryggestad er engasjerte som kokker ved anlegget.

Nokre av tunnelarbeidarane samla utanfor anleggs-kontoret. F.v. Jørn Klungnes, Bjørn Kallhaugen (Sogn og Fj.), Ola Dalebø og Odd Grønli (Sogn og Fj.).

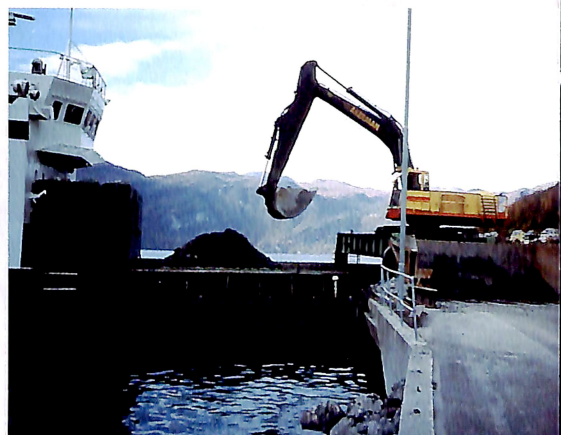
sitt på nye Geiranger ferjekai, nokre veker etter planen.

Geologirapporten viser at vi i Stordalstunnelen vil passere tre svake soner, og to av desse er vi allerede ferdige med. Boltar og sprutbetong var, som føresagt av geologen, tilstrekkeleg som sikring. Den dominerande bergarten er hornblendgneis, men det finnast også augegneis, granittisk gneis og glimmergneis i tunnelen. Ellers kan det finnast pegmatitt, amfibolitt, granatoamfibolitt og gabbrolinser. Bergingeniør Anders M. Heltzen har utarbeidd ein rapport om fare for bergslag/sprakefjell, der han konkluderer med at sannsynlegvis må 25 % av tunnelen sikrast mot sprakefjell. Hittil har vi hatt moderat til ingen sprak, men det har vist seg at fjellet har lett for å sprekk opp bakover, og det er difor brukt mykje fiberarmert sprøytebetong.

Frå 10/6 til 16/11 har vi drive 1405 meter tunnel. Dette vert 70 meter i snitt per veke, og 4,88 meter i inndrift per salve. Hittil er det innsett 4457 boltar og spruta 1274,5 kubikkmeter betong.

HMS-arbeidet har vore omfattande, og verneleiar frå begge involverte fylke har vore med. Robin Kirkhorn har stått for tryggleiksopplæringa, likeså utarbeidinga av kvalitetssikringsplan. Sidan starten i april har vi hatt ein skade, men målet er å unngå fleire skader og ulykker.

Framdrifta er fem meter føre ein optimistisk produksjonsplan. Greier vi å følgje denne, vert det gjennomslag sommaren -97. Likevel kan sprakefjell og nye reglar for arbeid på stuff, lett forskuve gjennomslaget til hausten -97.



Frå lastinga av tunnelstein på kaia i Stordal. Totalt er det frakta 62 båtlaster med stein til den nye ferjekaia i Geiranger.

Endeleg riksvegbudsjett vert handsama i Stortinget berre dagar før jul:



Vegsjef Karl Melby (på huk), utbyggingssjef Paul Bølset (t.v.), produksjonssjef Andor Wicken, administrasjonssjef Knut Nauste og trafikksjef Arne Johnsen ventar på resultatet av salderingsdebatten i Stortinget.

Sidan har tida gått, og på vegen mot det endelege Stortingsvedtaket har det skjedd, og det vil kome til å skje, endringar før salderingsdebatten er avslutta 19. desember. Av erfaring veit Karl Melby og hans fire avdelingssjefar at mykje kan skje, i den eine eller andre retninga, før sluttstrek vert sett. Dei siste dagane har det kome sterke signal om ein reduksjon i vegbudsjettet neste år, på opp imot ein milliard kroner. Andre oppgåver synest å kunne verte høgare prioritert i neste års budsjett. I salderingsproposisjonen er både Øksendalstunnelen på rv 62 og Voldshammaren på rv 652 blitt stroke. Ut går òg «ekstramidlane» til den «glemte veg» – rv 64 i Eide. Men det siste ordet er enno ikkje sagt.

Difor ventar dei på det endelege riksvegbudsjettet, som altså vert handsama like oppunder jul.

– Det opprinnelege framlegget er bra, men vi ønskjer oss sjølvsagt meir. Behovet for større bevillingar er klart til stades. Det er gjort framlegg om at heile ekstrapotten på

I regjeringa sitt framlegg til statsbudsjett for 1997, er det gjort framlegg om 204 millionar kroner til riksveganlegg i Møre og Romsdal. I tillegg vil det truleg verte brukt betydelege midlar til rassikring og 200 millionar kroner til drift og vedlikehald, dersom politikarane følgjer opp. Sjølv om budsjettframlegget er mindre enn vegsjefen sitt framlegg, seier Karl Melby og avdelingssjefane hans seg nøgde med det første framlegget som vart offentleggjort i byrjinga av oktober månad.

– Vi ventar på resultatet av salderingsdebatten

Tekst Wiggo Kanck • Foto Per Tormod Nilsen

31,2 mill. kroner til rassikring på landsplan, vert avsett til bygging av den 1,7 km lange tunnelen mellom Volda og Greifsnese. Tar vi med rassikringsmidlane har Møre og Romsdal ein dekningsgrad på 99 prosent i høve til NVVP 1993–97, medan landet samla sett har fått ei dekning på 93,2 prosent. Når det gjeld riksvegmidlar kjem Møre og Romsdal altså samla sett betre ut enn landsgjennomsnittet, seier vegsjefen.

Men i skrivande stund er altså ikkje salderingsdebatten i Stortinget starta. Dei mange velmeinte forslaga, der det mellom anna er gjort framlegg om 10 mill. til riksveg 64 i Eide, og 5 mill. til riksveg 680 i Aure, heng enno lufta. Så kva for endringar i høve til framlegget som får politisk fleirtal, veit ingen. Det var politisk fleirtal i samferdslekomiteen for at den siste biten av riksveg 64 vil få knapt halvparten neste år av dei 22 millionane det kostar å ruste opp den 5 kilometer smale grusvegstrekinga med mange, vanskelige og uoversiktlige kurver. Får framlegget fleirtal, er opprustinga av 60 kilometer riksveg med grusdekke i fylket, meir enn i startgropa.

I dagane etter at budsjettframlegget vart offentleg, skreiv nokre

aviser i fylket om skeivfordeling, og at eit fogderi tapte i kampen mot eit anna. Vegsjefen er klar når han seier at vegbudsjettet er ei politisk prioritering, og at det ikkje nyttar å fordele pengane etter særskilde reglar.

I høve til vårt eige budsjettframlegg, er det kutta i posten trafikk-sikring. Reduksjonane fører og til at det kan verte vanskeleg med framdrifta av arbeidet på riksveg 1 på Vestnes. Bevillingane til riksveg 1, Blindheim–Brevika, vil i praksis gå til gunnerverv.

– At regjeringa legg opp til å betre trafikktryggleiken er gledeleg. Spanande er det og at det er gjeve grønt lys til at Noregs første gassdrivne ferje, med gass frå Tjeldbergodden, kan verte sett i drift på Halsafjorden, i sambandet Halsakanestraum.

– Sjølv om vi har fått gjennomslag for mange av prosjekta, er det enno eit klårt behov for ytterlegare midlar, men som eg har sagt ved ei rekkje høve, vi får vente på salderingsdebatten før vi kan kommentere det endelege resultatet og kva oppgåver vi får neste år, seier Karl Melby.

Prosjektorganiseringa gir mange fordeler: **Vi blir et mer effektivt og et bedre «vesen»**

Omorganiseringa kom mellom annet som et ønske fra egne rekker om at vi måtte bli et bedre Statens vegvesen, og ikke alene som følge av et politisk vedtak. Samtidig med alle ønsker om å gjøre tingene bedre, er samfunnet i stadig utvikling. Det er også Statens vegvesen. Krav om større effektivitet, bedre lønnsomhet, bedre resultatoppnåelse og nye arbeids- og organisasjonsmodeller ligger også i bunnen for omorganiseringa. Et av de mange resultatene av omorganiseringa, er at utbyggingsoppgavene av en viss størrelse i størst mulig grad skal organiseres som prosjekt.

Tekst Wiggo Kanck • Foto Hild Nordal



Utbyggingsjef Paul Bølset.

Prosjektorganiseringa ble imidlertid i utgangspunktet møtt med en del skepsis i egne rekker og utenfor vegkontorets vegger. Men med prosjektorganiseringa er en del av forutsetningene for Det nye Vegvesenet gjennomført.

Bakgrunnen for prosjektorganiseringa finner vi i «Grunnlag og Rammer for Utbyggingsavdelinga» og i «Møteboka av 3. mars 1995» mellom Vegdirektoratet og Hovedorganisasjonene. I begge disse dokumentene framgår det at utbyggingsoppgavene i størst mulig grad skal organiseres som prosjekter, enten som større enkeltstående prosjekt eller som grupper av mindre prosjekt. For Møre og Romsdals del har vi fått en prosjektorganisering som på mange måter er en kombinasjon mellom større prosjekt og grupper av mindre prosjekt. Dermed er ikke påstanden om at prosjektlederen også jobber deltid som «distriktsleder» helt usann. Men organiseringa er hensiktsmessig, og løsinga har vist seg så langt å fungere tilfredsstillende.

Prosjektgruppene er direkte underlagt utbyggingsjefen, og hen-

sikten med denne organiseringa er mellom annet at personer med erfaring fra ulike fagområder og med erfaring fra andre avdelinger, skal bidra med sin spesialkompetanse for at vi skal få et best mulig sluttresultat. Hvor lenge den enkelte prosjektgruppe lever, er selvsagt avhengig av hvor lang tid det går fra prosjektet starter til det ferdigstilles. Men prosjektorganiseringa skal gjennomføres fra det tidspunkt godkjent kommunedelplan foreligger, og prosjektlederen skal rapportere direkte til utbyggingsjefen.

I den tidligere fasen av et prosjekt, ligger ansvaret til den enheten som har ansvaret for den generelle planleggingen. Utbyggingsavdelingen skal imidlertid ikke ha noen uteorganisasjon utover det som knytter seg til prosjektet.

Fordelene med prosjektorganiseringa er flere. At prosjektet får samlet nødvendig kompetanse prosjektet har behov for under «en hatt», er ikke minst viktig. I grunnlagsdokumentet, som omhandler utbyggingsavdelingens ansvar for at ressursbruk og arbeid innen eget

område i ulike faser av prosjektet blir samordnet, slik at planleggings-, grunnvervs- og byggeprosessen skjer på en effektiv måte, er særskilt nevnt. I dokumentet blir det understreket at utbyggingsavdelinga har hovedansvaret for at Statens vegvesen skal være en profesjonell byggherre. Dersom vi gjennom prosjektorganiseringa også oppnår målsetningen om at anleggene skal gjennomføres med riktig kvalitet til lavest mulig kostnad med optimal byggetid, vil vi samtidig nå målet om at vi skal være landets beste byggherre innen anleggsbransjen.

Ser vi bort i fra stamvegavklaringa mellom Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, som omfatter strekninga Nordfjord-Ørsta/Volda og en avklaring av felles flyplass for regionen, har vi i Møre og Romsdal, medregnet Ullasundbrua, seks ulike prosjekt. Av prosjektene som er godt i gang er arbeidet med ny Ullasundbru snart avsluttet, mens arbeidet med rassikring av Stordalsvegen, ny Stordalstunnel, skal være avsluttet i løpet av 1998.

Dette er prosjektene:

Eiksundsambandet

Eiksundsambandet gir kommunene Herøy, Ulstein og Hareid fastlandsforbindelse. Prosjektet omfatter en 6,4 km lang undersjøisk tunnel, ei 368 meter lang bru, 7,6 km veg i dagen og en 1,8 km lang tunnel på land. Kostnadene er beregnet til 573 millioner 1996-kroner.

Prosjektleder er Oddbjørn Pladsen, med Kurt Løvdøen som prosjektmedarbeider. Foruten Eiksundsambandet, har Oddbjørn Pladsen ansvar for mindre prosjekt i Hareid, Ulstein og Herøy. Prosjektorganisasjonen vil etterhvert bli flyttet til Gurskøy vegstasjon.



Oddbjørn Pladsen

Rassikring i Austefjorden Volda–Greifsneset

Formålet med prosjektet er å gjøre riksveg 651 mellom Volda og Greifsneset rassikker.

Prosjektet omfatter veg i dagen og tunnel. Totalkostnaden for prosjektet er på 71 millioner kroner. Etter planen skal rassikringsprosjektet være ferdig tidlig i 1998.

Prosjektleder er Rolf Arne Hamre, mens Arnold Hustad er prosjektmedarbeider. Rolf Arne Hamre har også ansvar for mindre prosjekt i Ørsta, Volda, Sande og Vanylven. Prosjektlederen flytter kontorsted til Ørsta veg- og trafikkstasjon i februar/mars neste år.



Rolf Arne Hamre

Stordalstunnelen

Stordalstunnelen mellom Dyrkorn og Stordalen på riksveg 650 er en del av rassikringa i Møre og Romsdal. Prosjektet omfatter en 3,5 kilometer lang tunnel mellom Seljeneset og Dyrkorn, samt 500 meter veg på Dyrkorn. Prosjektkostnadene er 117 millioner kroner. Prosjektet skal være ferdig i 1998.

Prosjektleder er Leif Husby, som også har ansvar for ferjekaiutbygginga i Geiranger og andre mindre prosjekt på indre Sunnmøre. Prosjektadressen er, Stordalstunnelen, 6250 Stordal.

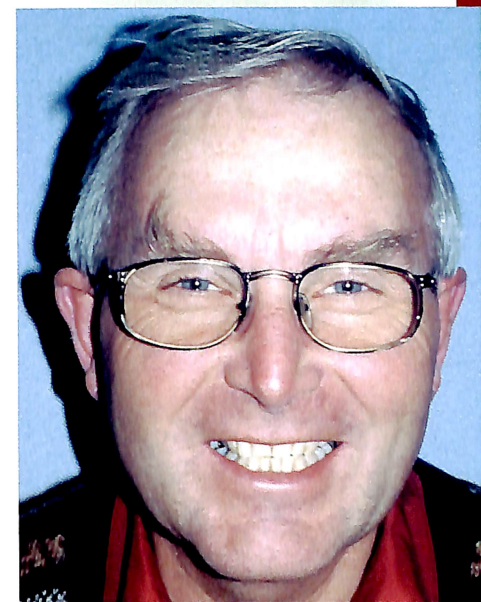


Leif Husby

Remmem–Vestnes

Formålet med prosjektet er å lede trafikken bort fra Vestnes sentrum, og erstatte en svingete og smal riksvegstreking med en ny 2,3 km lang riksveg 1 utenfor sentrum. Hele anlegget er kostnadsregnet til 50 millioner kroner. Det er ventet at det blir satt trafikk på nyvegen i slutten av 1997. Prosjektleder er Per Arne Gjerde. Han har også ansvar for mindre prosjekt i Ørskog, Rauma, Haram og i deler av kommunene Molde og Fræna.

Prosjektlederen har kontorsted på Vestnes vegstasjon.



Per Arne Gjerde

Ny innfarstveg til Ålesund Blindheim–Breivika

Prosjektet omfatter nytt hovedvegssystem til Ålesund by, og sidevegnett til Spjelkavikområdet. Prosjektet er fortsatt under planlegging, og i inneværende vegplanperiode (1994–97) er de totale anleggskostnadene stipulert til 265 millioner kroner. Det er foreløpig utsikkert når anleggsarbeidet kan starte opp. Prosjektleder er Einar Drugli, med Per Bjørn Gjelsten som prosjektmedarbeider, og Lars Brautehaug er oppsynsmann. Einar Drugli har også ansvaret for prosjekt i Ålesund, Giske, Sula og Skodje. Prosjektet har kontorsted på anleggskontoret i Spjelkavika.



Einar Drugli

Øksendalstunnelen

Øksendalstunnelen vil avløse en omlag 10 km lang vegstreking over «Svinberget» på riksveg 64 mellom Øksendal og Sundalsøra. Prosjektet omfatter en vel 6 km lang tunnel og knapt 2 kilometer veg. Prosjektkostnadene er 195 millioner kroner.

Prosjektleder er Jacob Engeseth, som også leder alle andre prosjekter Nordmøre. Jon Magne Frisvoll er tilsatt som oppsynsmann på prosjektene. Prosjektet vil ha kontorsted på Eidsvåg vegstasjon.



Jacob Engeseth



Hyppigare brøyting i kombinasjon med med salting og sandstrøing vil gje større friksjon og dermed større trafikktryggleik og færre ulukker på vegnettet i Møre og Romsdal. Den nye vedlikehaldsstandarden seier at brøytebilane skal ut allereie ved 1 centimeter våt snø og ved 2 centimeter tørr snø når årsdøgntrafikken (ÅDT) er større enn 3 000 køretøy. På dei minst trafikkerte vegane må trafikantane akseptere ei snødjupne på mellom 8 og 10 centimeter.



Piggdekk eller ikkje piggdekk. Storparten av bilførarane i Møre og Romsdal vel piggdekk. Det er lite å hente på piggdekkforbod, seiast det.

Tekst/foto Wiggo Kanck

Betre vintervedlikehald, men berre på:

Vegar med høg trafikk

Ivar Hol lovar betre vintervedlikehald på ein del vegstrekningar, og han ser enno ikkje føre seg piggdekkrestriksjonar i Møre og Romsdal.

– Ein høgare standard i vintervedlikehaldet på riksvegar med høg trafikk og på ein del fylkesvegstrekningar vil gje positiv effekt, seier seksjonsleiar Ivar Hol ved trafikkavdelinga.

I samband med NVVP-arbeidet for perioden 1998-2007 så Vegdirektoratet på dei samfunnsmessige konsekvensane av å betre standarden innan vintervedlikehaldet. Betringa av standarden hadde så god effekt at det vart bestemt å innføre den nye standarden alt frå hausten 1996. I Møre og Romsdal vert standarden betra på riksvegar med årsdøgntrafikk (ÅDT) større enn 500 kjøretøy, og på dei bynære delane av fylkesvegnettet som har størst trafikk. Riksvegar med ÅDT lågare enn 500 og storparten

av fylkesvegnettet får ikkje endra vedlikehaldsstandarden.

– Endringane i vedlikehaldsstandarden er størst på den delen av riksvegnettet som har ÅDT større enn 3 000. På denne delen av vegnettet skal også strøinga betrast. Kostnadsauken ved å betre standarden, vert dekt ved å redusere standarden på asfaltdekket.

Det er rekna ut at at ei trafikulukke med personskader i gjennomsnitt kostar samfunnet to millionar kroner. Det ligg, som vi skjønar, mykje god økonomi i godt vintervedlikehald. Ivar Hol trur at betre vedlikehald vil føre til høgare fart, men samstundes er han sikker på at talet på ulykker samla sett vil gå ned.

– Vi ser ikkje for oss restriksjonar på piggdekk i vårt fylke. Rundt 20

prosent bruk av piggdekk er ønskeleg for å rubbe opp i snø på vegen for å få ned talet på ulykker. Kvaliteten på dekk har mykje å seie, anten det er piggdekk eller piggfrie dekk. Det viser seg her oppe hos oss, at storparten av dei som kjøper nye dekk, framleis held seg til piggdekk, jamvel om det er ein viss overgang til piggfrie dekk. Korkje omsynet til slitastjen på vegane eller miljøet, tilseier restriksjonar på bruken av piggdekk i vårt fylke. Eg trur at i Møre og Romsdal vil det jamt over vere lite å hente på piggdekkforbod. På den andre sida er det naturleg å satse på piggdekkforbod i og rundt dei store byane først. Der er trafikken ein heilt annan, seier Ivar Hol.

Forslagsnemnda:

- fram med idear og kreativitet

Sjølv om det er mykje nytt i Vegvesenet har vi teke med oss ein del gode ordningar frå «det gamle», mellom anna forslagsordninga. Vi i Møre og Romsdal har ikkje utmerka oss spesielt i mengder av saker som har vore handsama gjennom åra, når vi ser på landet under eitt. Men vi har utmerka oss med ein del gode saker. Eg kan nemne at den første «Petter Smart-prisen» som vart utdelt, for beste forslag gjennom året, i si tid gjekk til Arne Løsethagen som var arbeidsformann ved vegsentralen.

Tekst Kolbjørn Engen
Foto Per Tormod Nilsen

Den siste som fekk premie for forslag her i fylket er oppsynsmann Asgeir Beinset ved bru-/kaiseksjonen. Han fekk i fjor kr 10 000,- i premie lokalt, for eit forslag om bruk av injeksjonsrør for framføring av gysemasse. I møre 30. mai i år vedtok det sentrale bedømmelsutvalet i Vegdirektoratet å premiere forslaget med ytterlegare kr 1 500,-, slik at Asgeir fekk totalt kr 11 500,- for forslaget sitt. Her er det pengar å hente for gode idear!

I 1995 handsama vi 7 forslag. No er Møre og Romsdal i ferd med å kome på jumboplass og det kan vi ikkje leve med. Så langt i år har det ikkje kome inn eit einaste forslag til nemnda. Eg reknar med det skuldast at vi alle har vore opptekne med å omstille oss til dei nye rolle-

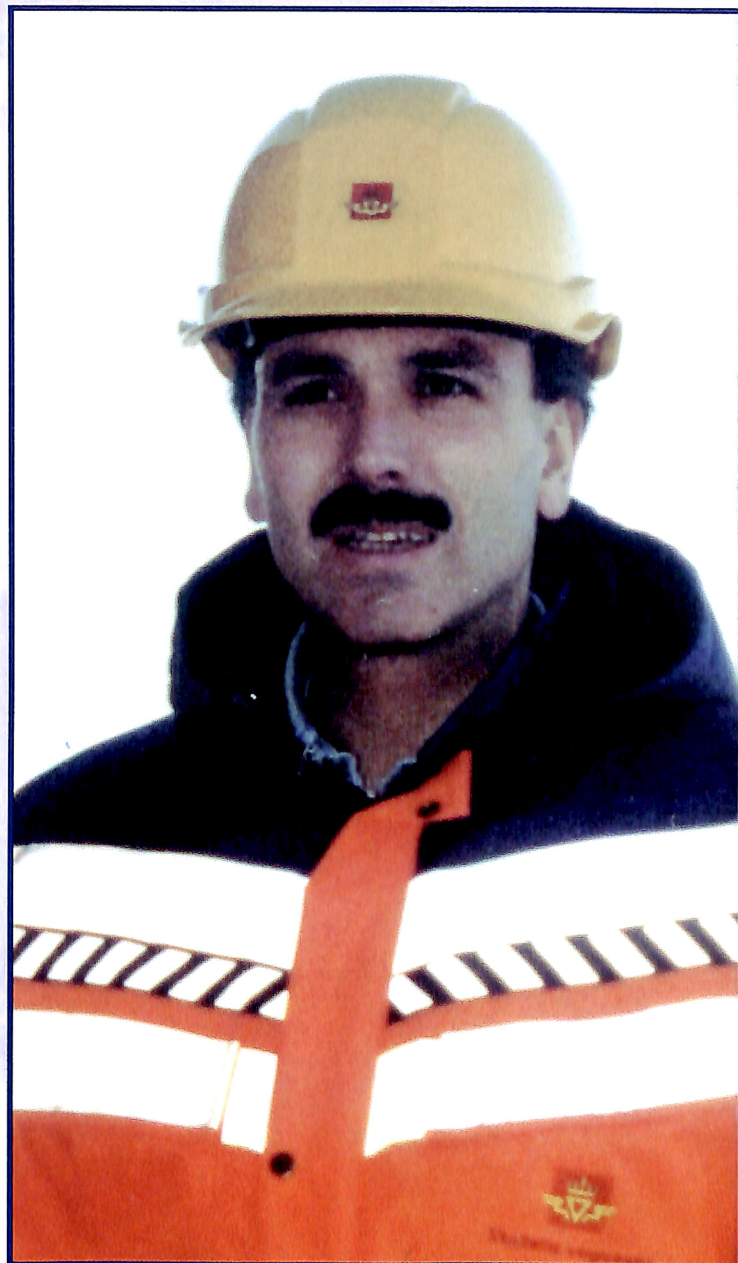
ne vi har fått. No vil eg tru dei aller fleste av oss har funne seg til rette i den nye organisasjonen, og det er no viktigare enn nokon gong å kome med kreative idear og forslag til forbetringar som kan effektivisere og rasjonalisere drifta vår på alle nivå. Eg ser ingen grunn til at vi ikkje skal vere mellom dei beste, både kva gjeld kvantitet og kvalitet. Med det meiner eg både mange og gode forslag.

Har du ein ide eller tanke om forbetring av:

- drifts- og arbeidsmetoder
- rutiner og blankettar
- materiale
- utstyr og verkty
- verne-, arbeidsmiljø- eller helsetiltak

- miljøvern og trafikktryggleik
- framkome og publikumsservice

Send då eit brev med teikning, skisse eller foto til sekretæren for forslagsnemnda; Liv Andresen på vegkontoret, eller ta kontakt med næraste overordna/arbeidsleiar på arbeidsplassen din. Treng du hjelp til f.eks. å lage teikning/skisse ta kontakt med kollegaer eller overordna. Det treng ikkje vere ei fagteikning, her er det prinsippet som er viktig. Medlemmer av forslagsnemnda er: Kolbjørn Engen – Molde trafikkstasjon (leiar), Knut Olav Stokkeland – vegkontoret og Reidar Aandal – vegsentralen. Lukke til!



Oppsynsmann Asgeir Beinset ved bru-/kaiseksjonen var den siste som blei premiert av forslagsnemnda i fylket vårt.



Ein dag for omlag eit år sidan, var Solveig Eik tilstade på ei messe i Molde for å hjelpe til med å steike vafler. I ei ledig stund var ho innom ein stand med prospektkort og kika på dei mange korta som låg på bordet. Eit av dei – eit gammalt kort i svart/kvitt, med Kyllingbrua i Romsdalen som motiv – vart ho ståande med i handa. Lite visste ho akkurat då, om at nettopp dette kortet skulle verte det første i hennar eiga samling av bilete og kort med bruer som motiv.

Med bruer som hobby

– Det positive med å samle på postkort er at ein ikkje treng kunne noko om emnet på førehand, seier Solveig Eik.

Tekst/foto Hild Nordal

Medan ho stod der med kortet i handa, kom det nemlig ein kjenning bort til henne. Han kasta då fram eit forslag om at ho burde ta til å samle på kort med bilete av, ja nettopp, bruer. Det kunne verte interessant, med tanke på arbeidsplassen hennar, meinte han. For Solveig Eik arbeider på vegkontoret i Molde. Og er det nokon stad du kan få både kunnskap om og interesse for bruer, så må det vel vere der.

– Det vart altså til at eg kjøpte det kortet av Kyllingbrua, men i førstninga tenkte eg likevel ikkje så mykje på å samle. Ein medlem i Molde postkortklubb inviterte meg med på møte, men sjølv ikkje etter dette tok eg til med den heilt store

samlinga. Heilt til eg ein dag såg over bunken med gamle postkort eg hadde liggande heime. Nokre av korta hadde bruer i motivet, og desse tok eg til side. I tillegg fann eg også nokre vegvesenkort. Av informasjonsavdelinga på vegkontoret fekk endå nokre fleire slike, og då tok altså snøballen til å rulle, seier Solveig Eik.

Etter kvart vart det fleire møte i Molde postkortklubb for Solveig Eik. Klubben har vel 20 medlemmer, og i tillegg til utveksling av tips og erfaringar, går det her føre seg bytting og sal av kort.

– Gjennom klubben har eg fått kjøpe ein del av korta eg har i samlinga mi i dag. Nokre få har eg fått tak i på ein frimerkebutikk i Oslo,

men dei fleste av korta har eg fått frå vener og kjenningar. Det som er svært positivt med denne hobbyen, er at ein ikkje treng å kunne noko om emnet på førehand. Det einaste ein må gjere er å leite etter kort med dei rette motiva, fortel ho.

Til no har Solveig Eik fylt opp fire permar med kort og bilete av bruer. I tre av permene har ho kort og bilete frå heile Noreg, fint sorterte etter fylke. I den siste permene har ho brumotiv frå andre land.

– Det finnst mange ulike system å sortere korta etter, det kan t.d. vere etter fylke eller etter utgivar. Ein kan gjere det veldig enkelt, eller meir komplisert, det finnst alternativ for ein kvar smak. Det som kan vere litt arbeid, er å katalogise-

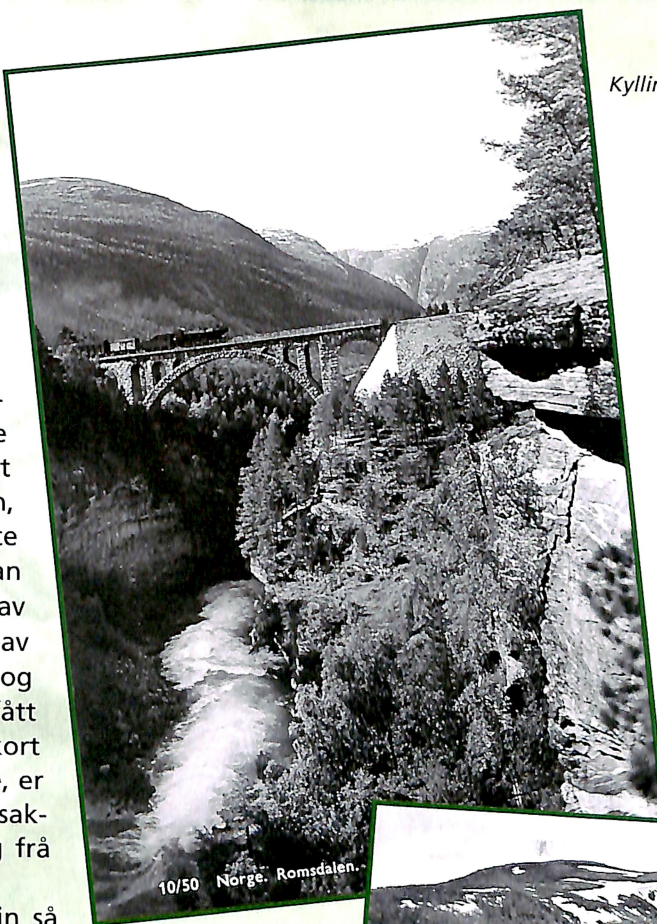
re korta, men så langt har ikkje eg kome enno, seier ho.

Ved å bla gjennom permene til Solveig Eik, kjem ein over mange vakre og spesielle brubilete. Sjølv har ho ein forkjærleik for dei gamle svart/kvitt-korta.

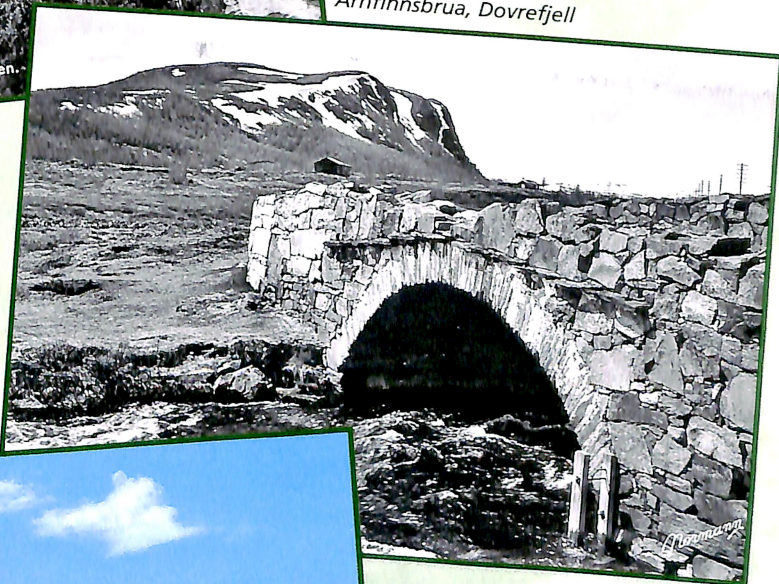
– Dersom eg skulle trekke fram nokre spesielle kort, må dette verte kortet av Kyllingbrua i Romsdalen, som altså var det aller første kortet i samlinga mi. Elles kan eg nemne kortet av Arnfinnsbrua i Oppland, og av Skodjebrua her i Møre og Romsdal. Sjølv om eg har fått tak i ganske mange ulike kort og bilete frå mitt eige fylke, er det likevel mange bruer eg saknar bilete av, og då særleg frå ytre strøk, seier Solveig Eik.

Ho tek ikkje hobbyen sin så veldig alvorleg, Solveig Eik. Likevel er ho takksam for alle gode hjelparar som har medverka til at samlinga hennar har vorte eit faktum. Og ho er slett ikkje ferdig med dette, etter kvart må ho nok utvide med fleire permar. Skulle nokon av lesarane ha brukort som dei kan sjå seg av med, og då særdeles frå Møre og Romsdal, kan Solveig Eik på vegkontoret i Molde vere svært så interessert i å slå av ein handel.

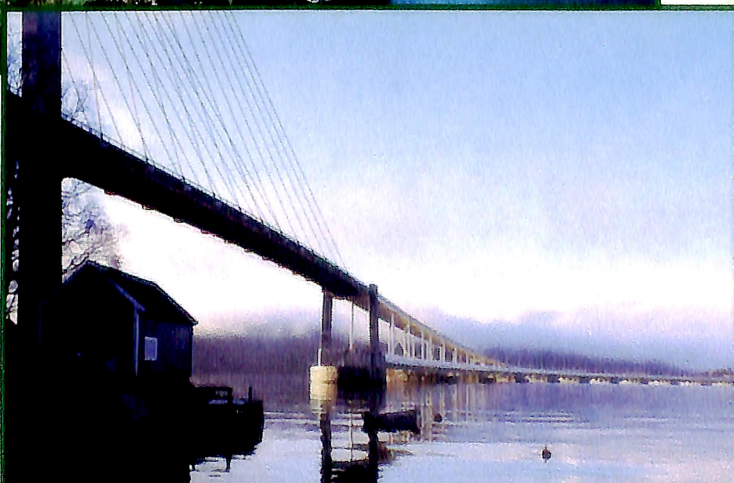
Kyllingbrua, Romsdalen



Arnfinnsbrua, Dovrefjell



Saltstraumbua, Nordland



Nordhordlandsbrua, Hordaland



Miljø- og trafikktrygg-leiksmessig opprusting

På riksveg 667 gjennom Skei i Surnadal, har situasjonen lenge vore den at fartsnivået har vore veldig høgt, det har ikkje funnest sikre gang- og sykkelårer langs vegen, lyssetjinga har vore dårleg og parkeringstilhøva kritikkverdige. Alle desse tilhøva er no på god veg til å verte historie.

Tekst Hild Nordal • Foto Jon Magne Bæverfjord

Sidan medio mai i år har det nemleg vore arbeidd med å lage miljøgate gjennom Skei sentrum.

Tidlegare var standarden på veg, vegutstyr og deler av sideareala, for dårleg med omsyn til materialkvalitet og visuelt uttrykk. Gjennom prosjektet er det meininga å sikre dei mjuke trafikantane ved å byggje tosidig fortau/gangfelt. Vidare vil det verte ei seinking av fartsnivået ved betra regulering av køyrefelta, og etablering av opphøgde gangfelt og fartshumpar. Sideareala langs vegen vil verte regulerte for å få ei betre arealutnytting, eit meir oversiktleg trafikkbilete, og i tillegg

hindre rygging ut i vegbana. Lystilhøva vert også betra, gjennom ny og tidsrett gatebelysning.

Under utforminga av miljøgata har det vore lagt stor vekt på kvalitet, både i val av materiale og i utføring. God design og rike innslag av grønt vil vere sentrale verkemiddel. Vegetasjonen vil vere lokal og stadstillpassa, og rabattar og murar vil verte oppførte i naturstein. Alle løysingane tilfredstiller strenge miljøkrav.

Byggjeprosessen er delt inn i tre byggjetrinn, med byggjetrinn ein frå Grimsmokrysset til Surnadal hotell,

Gjennom miljøgateprosjektet på Skei er det meininga å sikre dei mjuke trafikantane ved å byggje tosidig fortaulgangfelt.

byggjetrinn to frå Surnadal hotell til riksveg 65, og byggjetrinn tre frå butikksenteret til Grimsokrysset. Byggjetrinn ein og to skal stå ferdige til utgangen av 1997, men når det gjeld byggjetrinn tre, er finansieringa for dette ikkje klar enno.

- Før vi avslutta arbeidet på miljøgata for i år, var byggjetrinn ein for det meste ferdig. Det som no står att er legging av slitedekke på hovudveg og gang- og sykkelveg, planting, og skiferlegging på murar og rabattar. Vidare skal det setjast opp gjerde langs eigedomar ved vegen, og dessutan permanent skilting og oppmerking, kan oppsynsmann Jon Magne Bæverfjord i Statens vegvesen Møre og Romsdal fortelje.

Eit så omfattande utbetningsprosjekt på eksisterande veg, har nødvendigvis medført og vil vidare medføre, enkelte ulemper for lokalsamfunnet i byggjefasen. Det kan nemnast inngrep på dei enkelte eigedomane langs vegen, og tidvis vanskeleg trafikkavvikling.

- Heldigvis har vi unngått problem av betydning, men ein del av dei forretningsdrivande i sentrum har nok merka ein del ulemper i verste anleggsfasen, seier Jon Magne Bæverfjord.

- Respsen få lokalbefolkninga har i alle fall vore god. Grunneigarar og trafikantar har uttalt seg positivt om anlegget, og det synest som om dei ser fram til at miljøgata står ferdig. Derimot har folk frå tungtransportnæringa og frå busselskapa i distriktet, sett seg kritiske til sideforskuvinga av hovudvegen, fortel han.

Innan utgangen av 1996 vil det ha vorte brukt fire millionar kroner på miljøgata i Skei. Til våren vil det på byggjetrinn ein, stå att arbeid for omlag 1,5 millionar. I tillegg kjem kostnadene for dei to resterande byggjetrinna. Statens vegvesen og Surnadal kommune, står i samarbeid bak dei ulike delane av prosjektet.

- Det vil altså ikkje verte utført noko fysisk arbeid på miljøgata i vinter, men planarbeidet for byggjetrinn to er allereie i gang, og arbeidet ute vil verte starta opp att etter påske i 1997, seier Jon Magne Bæverfjord.



De fysiske trafikksikkerhetstiltakene er på topp, bruk mer på kampanjeinformasjon:

Menneskelig adferd, ikke minst den som foregår i trafikken, er ikke lett å forandre. Det er feil å tro at bare man forteller folk hva som er farlig, vil de endre adferd.

Trafikksikkerhetsarbeidet lider av den feiltolkning at folk har stor risikoaversion, noe folk ikke har! Gjennom mellom annet informasjonskampanjer prøver Statens vegvesen å påvirke mennesket ved å «reklamere» for riktig adferd. Å drive trafikksikkerhetsarbeid er ikke det samme som å reklamere for bananer, Levisbukser og Cola. Se på Jan Boklöv. Sats og prøv noe nytt!

Tekst/foto Wiggo Kanck



Sats utradisjonelt og nytt!

Det er adferdsforsker Dagfinn Moe, ved SINTEF i Trondheim, som sier dette. Foran neste års trafikksikkerhetskampanjer og i møte med ansatte i trafikkavdelinga tidligere i høst, tok han for seg mulighetene avdelinga har i Det nye vegvesenet for økt satsing på trafikanten. Hovedpoenget til Dagfinn Moe, i et spenstig og interessant foredrag, var at Statens vegvesen må være villig til å ta sats, gå opp nye spor, tenke nytt og bruke alternative og

overraskende virkemidler i trafikk-sikkerhetsarbeidet.

– Riktig nok har Statens vegve-

«Statens vegvesen lykkes på den fysiske siden i trafikksikkerhetsarbeidet...»

sen lykkes på den fysiske siden i trafikksikkerhetsarbeidet, men mangler noe på den menneskelige siden. I

Det Nye Vegvesenet er selvsagt forutsetningen at dere fortsetter å gjøre et godt arbeid, slik dere alltid har gjort gjennom den fysiske tilrettelegginga og reguleringa av tiltakene. I tillegg må dere arbeide mer for å skape en god dialog med brukeren om hvorfor nettopp systemet er bygd som det er. Slik kan dere få en mer positiv innstilling fra trafikanten, med tanke på hvordan det fysiske systemet skal brukes. Det er kombinasjonsløsningen jeg

– Å drive en adferdskampanje er ikke det samme som å reklamere for et bestemt bukse- eller brusmerke. Vi skal huske på at trafikantene opplever ulovlig og litt farlig kjøreadferd som både spennende og nyttig, sier Dagfinn Moe.

er ute etter, altså at dere ikke bare tar på dere ansvaret med å bygge det fysiske systemet, men også tar på dere ansvaret med å informere og påvirke trafikanten. Et grunn-

«Å drive kampanjer og informasjon om trafikksikkerhet, er ikke det samme som å reklamere for et bestemt buksemerke...»

leggende spørsmål er hvilket syn dere har på trafikanten til å endre adferd. Er trafikanten en aktør eller en brikke i trafikksikkerhetsarbeidet, var et av de mange spørsmålene Dagfinn Moe stilte trafikkavdelinga.

På spørsmål om trafikksikkerhetsarbeidet virkelig er tatt på alvor i Statens vegvesen, svarer Dagfinn Moe at ved å se på de fysiske anleggene er i alle høyeste grad trafikksikkerheten innbakt her. Derimot var han mer usikker på om opplegget, bruken av virkemidler i

forbindelse med informasjonskampanjene, alltid er riktig for å nå målet kampanjen har.

Skal man lykkes med en kampanje, er det mange hensyn å ta. Å drive kampanjer og informasjon om trafikksikkerhet, er ikke det samme som å reklamere for et bestemt buksemerke, brustype eller artist. Dagfinn Moe og utdyper dette videre med å si:

– De fleste produkter vi kjøper til daglig har vi et bruk og kast

«...fordi de fleste førere har et syn på egen dyktighet som man forsvarer med nebb og klør...»

forhold til, noe som gjør at vi kjøper det produktet som virker overbevisende nok i øyeblikket. Ofte foregår disse valgene ubevisst eller det skapes et kunstig behov som gjør at vi føler at vi må ha det. Dessuten opplever vi umiddelbar gevinst av det vi har skaffet oss, enten det er bananer, Levisbukse eller Cola. Den trafikale adferden er mer direkte knyttet til en prestasjon og berører oss dypere i retning av våre personlige verdier, normer og ikke minst i vår selvoppfatning. Kjøreadferd er eksemplert av noe av det mest sensitive å omtale, fordi de fleste førere har et syn på egen dyktighet som man forsvarer med nebb og klør. Vi skal og huske at trafikantene opplever ulovlig og litt farlig atferd som både spennende og nyttig. Menneskets beslutninger og handlingsvalg vil være forbundet med den livssituasjonen det er i. Derfor er det naivt å tro at alle kan nås av samme kampanje. Ulike målgrupper må identifiseres og man må forholde seg til målgruppens virkelighet. Debatten om overgang fra piggdekk til piggfrie dekk er et godt eksempel på hvordan menneskets tenkning og følelser ikke lar seg endre umiddelbart. Den enkeltes forhold til piggdekk er basert på erfaringer og opplevelser som fungerer som et filter mot ny informasjon.

«...det er viktigere å gjøre de riktige tingene enn å gjøre ting riktig...»

Dagfinn Moe understreket dette med at det er viktigere å gjøre de riktige tingene, enn å gjøre ting riktig.

Forskjellen mellom å gjøre «ting riktig» og gjøre de «riktige tingene», sier han innebærer en mer de-

taljert analyse av hva som ligger til grunn for de beslutninger folk tar. Hva slags kunnskap, følelser og erfaringer har folk relatert til trafikkadferd og risiko?

– En BMW er i prinsippet en bil konstruert etter de samme prinsippene som biler flest. Den er hverken sterkere, raskere, penere eller varer lengre enn andre biler. Det som gjør den for mange til noe mer enn en vanlig bil, er det bevisshetsforholdet BMW har skapt gjennom flere års reklame som en sporty, tøff, rask og stilig bil. Poenget her er at hvis man skal nå fram til en definert målgruppe, er det helt vesentlig å identifisere de sentrale elementene i denne gruppas livs- og verdensanskuelse. Med andre ord, hva slags oppfatninger og opplevelser gruppa har av den adferden som skal endres, og hva slags kunnskap, følelser- og erfaringsmessige relasjoner dette bygges på?

– Jeg tror at Statens vegvesen ikke må være redd for å satse friskt, satse på noe nytt. Dere må ikke være redd for å bli satt i samme bås som RGI, Aker, Rema eller Rimi. Dette er virksomheter som folk daglig nevner. Statens vegvesen må være villig til å tenke nytt og alternativt i trafikksikkerhetsarbeidet. Gjør som den svenske skihopperen Jan Boklöv. Han kom med ny, frisk, uvant

«...ikke vær redd for å bli satt i samme bås som RGI, Aker, Rema eller Rimi...»

stil, men en stil som ga resultat. Det samme gjorde den amerikanske langrennsløperen Bill Koch da han lanserte skøytestilen, riktig nok med ei ski, under VM på ski i Oslo i 1966. Også det ga resultat på premielista.

– Jeg tror Statens vegvesen også kan justere satsen og utgangen og hoppe i Boklövstil, men samtidig må dere kunne hoppe penest og lengst, er hovedutfordringa fra adferdsforsker Dagfinn Moe.



Vi SVEISar oss saman elektronisk

Prøvedrifta av SVEIS, Statens vegvesens informasjons- og saksbehandlingssystem, er over. Systemet er testa og godkjent, og det er avgjort at systemet skal takast i bruk i heile Vegvesenet. Eit nytt IT-system for journal, arkiv og styring av saksgangen i Vegvesenet vert no innført.

Tekst/foto Hild Nordal

I SVEIS kan du som saksbehandlar få tilgang til å registrere og finne fram opplysningar om saker og dokument, d.v.s. ekstern og intern korrespondanse. Systemet inneheld ei rekkje funksjonar som på ein enkel og grei måte gjer det mulig for deg å kontrollere og følge opp saksbehandlinga. Du kan for eksempel raskt få oversikt over dokument som det ikkje er svart på, dokument det skal svarast på innan ein bestemt dato, kven som er saksansvarleg, samt oversikt over kva dokument som inngår i ei sak.

Systemet skal medverke til ein meir effektiv saksbehandlingsprosess mellom eksempelvis trafikksta-

sjonane og vegkontoret. Systemet skal vere felles for heile etaten, med lokal drift. Dette vil seie at vi får ein felles database, og ein felles journal i kvart fylke. Her vil all inn- og utgåande dokumentasjon verte registrert, uansett kvar i fylket du er. Utgåande dokumentasjon vil verte lagra i fulltekst. Scanning av inngåande dokument, vil kome i ei seinare fase.

Prosjektansvarleg for SVEIS i Statens vegvesen Møre og Romsdal, Inger Muren Grønseth, kan fortelje at innføringa av SVEIS til alle vegkontor no er i gang, og vil gå føre seg puljevis. Systemet er planlagt installert og teke i bruk i alle

Prosjektansvarlig for SVEIS i Statens vegvesen Møre og Romsdal, Inger Muren Grønseth, ønsker alle involverte lykke til med innføringa av SVEIS i etaten.

fylka, i løpet av perioden september 96–juni 97. Statens vegvesen Troms og Vegdirektoratet har allerede teke til med opplæring av saksbehandlarar, og vert på ein måte prøveprosjekt for innføringa. I dei andre fylka vil opplæringa ta til først neste år.

– Grunnen til at Vegvesenet no innfører eit nytt system, er at arkivsystemet vi nyttar i dag ikkje tilfredsstillar krava Riksarkivaren, som er den øvste arkivstyresmakta i landet, set til eit arkivsystem, seier ho.

Arkivet på vegkontoret i Molde er no inne i ei periode der dei til ei viss grad fører dobbelt, ved at dei fører arkivet i Fics som tidlegare, samtidig som SVEIS-systemet vert prøvd ut. På same tid vil ein del dokument som går ut frå etaten, frå 1. januar verte lagra i full tekst i systemet. Andre utgåande brev, vert ikkje å finne i full tekst før opplæringa av saksbehandlarane er ferdig, og alle tek i bruk SVEIS.

– Den 1. januar 1997 går arkivet i Statens vegvesen Møre og Romsdal inn i ein ny epoke. Frå denne dato har vi eit felles arkivsystem for heile fylket, og det vil seie at alle som har tilgang på ein PC der SVEIS er installert, kan søkje fram den same informasjonen, uansett om ein sit på vegkontoret eller på eit kontor «på søre luten», seier Inger Muren Grønseth.

– I Statens vegvesen Møre og Romsdal er det eit mål med innføringa av SVEIS, at arkiv og saksbehandling skal verte meir effektiv, ha betre kvalitet, ha mindre feil og vere betre tilgjengeleg for saksbehandlarar, fortel Inger Muren Grønseth.

– Når prosjektet er ferdig skal felles SVEIS-rutiner vere tekne i bruk i heile Statens vegvesen Møre og Romsdal, og alle SVEIS-brukarar

skal vere opplærde i, og kunne bruke systemet, seier ho.

I samråd med avdelingane vil 158 saksbehandlarar i Statens vegvesen Møre og Romsdal, få tilbod om opplæring i SVEIS i perioden 11. februar–17. april 1997. Det vil verte avvikla 14 eindagskurs på vegkontoret, tre i Ålesund og to i Ørsta.

For at SVEIS skal verte ein suksess må leiinga ta systemet i bruk. Vidare er det viktig at saksbehandlarar og brukarar får nødvendig opplæring. Til slutt er det ein føresetnad at arkivpersonell ved vegkontoret, veg- og trafikkstasjonane, og journalførande anleggskontor, kan Windows og har tilstrekkeleg arkivkompetanse.

– Med overgang til SVEIS vil vi



unngå mykje dobbeltføring, vi kan spare tid til skrivning ved å kopiere tekster som er skrivne før, og det vert lettare for alle å halde oversikt over dokumentflyten. Eg vonar og trur at SVEIS vert eit godt hjelpemiddel for både leiarar, saksbehandlarar og arkivarar, men legg ikkje skjul på at det må litt «nytenking» til hos dei fleste av oss, smiler Inger Muren Grønseth.

Prosjektgruppa for SVEIS i fylket er sett saman av (framme t.v.) Irene Hagås Vebeustad, Ove Hanken, Palma Pladsen, Anne Margrete Heimen, Berit Brendskag Lied, Inger Muren Grønseth, Marianne Varhol, Hilde Moltumyr og Egil Småge.

Flere og flere bruker riktig verneutstyr!

- Ingen ansatt i Statens vegvesen Møre og Romsdal skal trenge å gå i butikken for å skaffe seg riktig verne- og sikkerhetsutstyr. Lageret skal i løpet av kort tid kunne skaffe alt nødvendig, utprøvd og godkjent verne- og sikkerhetsutstyr ansatte har bruk for. Skulle vi komme i den situasjon at vi ikke har en bestemt artikkel på lager, skal vi i løpet av samme dag eller i løpet de neste to dagene ha skaffet utstyret.

Tekst Wiggo Kanck
Foto Wiggo Kanck / Per Tormod Nilsen

Det er lagerformann Ingvar Rødal som sier dette. Sammen med assistent Jack Berg, sørger de to for å skaffe ansatte i etaten alt utstyr som skal til for å gjøre arbeidsdagen tryggere og sikrere for den enkelte.

– Forståelsen og interessen blant ansatte for å være med på å redusere antall skader og ulykker, og slik være med på å gjøre det totale miljøet på arbeidsplassen er blitt bedre. Det er ingen tvil om at ansatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal har blitt flinkere til å ta ut og bruke riktig verne- og sikkerhetsutstyr, sier Ingvar Rødal.

– Tidligere satt vi igjen med inntrykket av at ansatte ikke var så nøye med å bruke verneutstyr, og dermed ble det naturligvis heller ikke sett på som så viktig å ta

vare på egen helse. Kanskje dette inntrykket er galt? Men bruken av personlig verneutstyr, som briller, hjelm, hørselvern og verne- maske ble gjerne oversett - ikke av alle, men av for mange.

Holdningsendringa har ikke kommet av seg selv. Den skyldes godt arbeid over en lengre periode. Vernerunder, personlige samtaler, kurs, instruks og pålegg om bruk av personlig verne- og sikkerhetsutstyr, har ført til at våre ansatte er blitt mange ganger mer bevisst på egen sikkerhet. Påbudet om å bruke verneutstyr, når arbeidsoppgaven tilsier det, blir respektert mer nå enn bare for kort tid side. Det er altså ingen tvil om at det nytter å «mase». En del av holdningsendringa har nok også sin bakgrunn i at verne- og sikkerhetsutstyret er blitt lettere, bedre, og dermed enklere å bruke. Men vi skal ikke glemme at vi for to år siden fikk et kvalitetsstyringssystem for helse, miljø og sikkerhet i etaten, sier spesialarbeider Helge Lilleeidet ved HMS-kontoret.



På lageret finnes det mange forskjellige typer hansker. Her et lite utvalg.



Førstehjelpskrin, vernebriller og lommelykt skal finnes på arbeidsplassen.



Utskiftbar innsats for vernemaske og beskyttelses- og renskremer får du også på lageret.



Merking av arbeidstedet med skilt, som klargjør ansvaret og hva som kan være farlig, er en selvfølge.



Føttene er viktige. Vernesko- og støvler skal brukes ved alt arbeid der det kan være fare for fotskader.



Hjelm og hørselvern skal brukes på alle steder der det kan være fare for hode- og hørselskader.



Flere og flere tenker sikkerhet og miljø, og flere og flere bruker riktig verne- og sikkerhetsutstyr.

Også bruken av personlig verneutstyr som ansiktsmaske, vernebriller, hansker og refleksvest er blitt bedre.

Personlig verneutstyr

Tekst Knut Olav Stokkeland

Arbeidsmiljøloven stiller krav om at arbeidsmiljøet skal være fullt forsvarlig ut fra de faktorer i arbeidsmiljøet som kan ha innvirkning på arbeidstakernes fysiske og

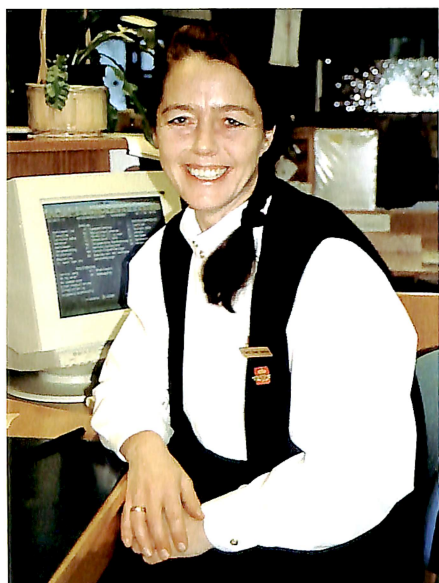
psykiske helse og velferd. Hvis tilfredsstillende vern ikke kan oppnås på annen måte, skal personlig verneutstyr brukes. Arbeidsgiver har plikt på seg til å stille egnet og godkjent verneutstyr til rådighet for de ansatte, og påse at utstyret blir brukt der forholdene tilsier det. Arbeidstakeren på sin side plikter å bruke verneutstyret i samsvar med gjeldene regler og instruksjoner. Mange arbeidstakere er flinke på dette feltet, og

har seg imellom bestemt standarden de vil ha på sine arbeidsplasser. Det er ofte besøkende som slurver med personlig verneutstyr, og begrunnelsen er gjerne at de bare skal innom en liten tur. Det er viktig at formannen sammen med arbeidslaget og sin leder diskuterer gjennom temaet bruk av verneutstyr, og på den måten sier fra hvordan de vil ha det på sin arbeidsplass, både for egne ansatte og innleide maskiner/ mannskaper.

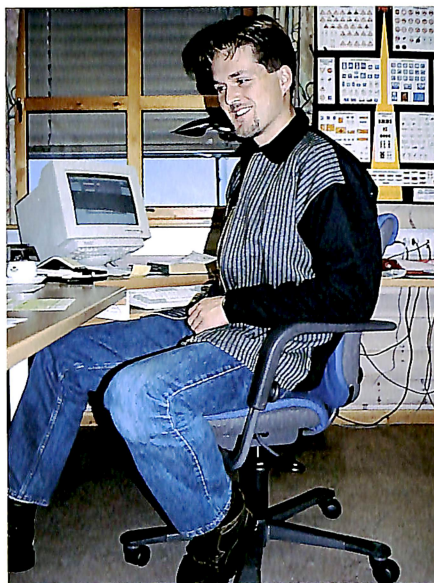
Ledere på alle nivå må tenke over den negative signaleffekten som manglende bruk av verneutstyr medfører. Når det blir registrert avvik på bruk av verneutstyr har vi alle, og spesielt ledere, plikt til å påtale det.

Dersom det ved en alvorlig ulykke ikke er benyttet påbudt verneutstyr, kan det føre til forkorting i en eventuell erstatning.

Nye fast tilsette



Torill Silset Bakken frå Gussiås, er tilsett som fullmektig på Molde trafikkstasjon.



Tom Tverli frå Molde, har sidan april i år vore tilsett som oppsynsmann på Molde vegstasjon.



Unn Sølvi Gjelstenli har arbeidd i Vegvesenet ei stund, men har no fått fast stilling som fullmektig på Molde vegstasjon.



Inger Synnøve Hjelvik kjem frå Finneidfjord i Nordland, og har vore tilsett som fullmektig på Årø vegsentral sidan august i år.



Arnt Aasen vekependlar frå heimstaden Orkanger, til seksjonsleiarjobben på elektroavdelinga på Årø vegsentral.



Moldeguten Jack Einar M. Berg har tidlegare vore lærling på Årø vegsentral, men har sidan mai i år hatt fast stilling som fagarbeidar på same staden.

Foto Hild Nordal

Begynt i 1996

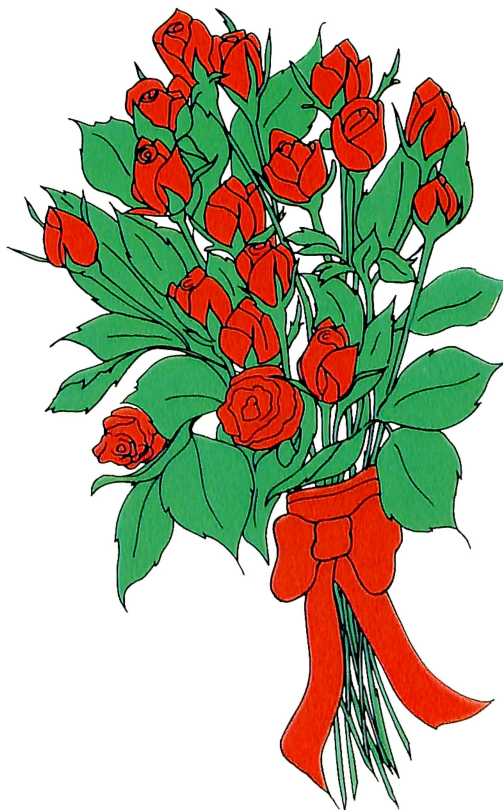
Odd Helge Bakken, fagarbeidar
Torill Silset Bakken, fullmektig
Jack Einar Midsund Berg, fagarbeidar
Anne Gaupseth Bøifot, fullmektig
Geir Thomas Bølset, lærling
Trond Åge Dyrkorn, spesialarbeidar
Jonny Eikrem, førstekonsulent
Rune Fannemel, spesialarbeidar
Kjetil Magnar Guddal, spesialarbeidar
Knut Jarle Hagen, elektrikar
Jørn Arve Hasselø, overingeniør
Vigdis Helmersen, arkitekt
Johnny Helseth, mekanikar
Hallvard Hjelvik, fagarbeidar
Inger Synnøve Hjelvik, fullmektig
Johnny Hjelvik, spesialarbeidar
Jan Kåre Haaheim, oppsynsmann
Asgeir Kvam, fagarbeidar
Joakim Vangen Meisal, lærling
Nils Olav Moen, spesialarbeidar
Odd Nasvik, overingeniør
Malvin Ness, spesialarbeidar
Hild Nordal, praktikant
Rune Oshaug, lærling
Åse Ramstad, reinhaldsbetjent
Jann Reistad, overingeniør
Asbjørn Rimstad, spesialarbeidar
Per Åge Risan, lærling
Svein Ivar Sjøholm, oppsynsmann
Marianne Skjørsæter, fullmektig
Nils Erling Skålvik, spesialarbeidar
Siv Ingrid Strømsnes, avd.ingeniør
Håkon Sudmann, lærling
Peder Tangen, spesialarbeidar
Palma Tryggestad, kokk
Tom Tverli, oppsynsmann
Bodil Elisabeth Tveter, fullmektig
Ove Audun Ullaland, spesialarbeidar
Einar Vie, kontrollingeniør
Guttorm Vik, overingeniør
→ Stig Arild Vindenes, oppsynsmann
Ingar Walbø, oppsynsmann
Hallgeir Wuttudal, avd.ingeniør
Hans Petter Øvrevoll, spesialarbeidar
Ivar Arne Aarseth, fagarbeidar
Arnt Aasen, overingeniør

Slutta i 1996

Marit Bårdsgjære, reinhaldar
Ragnar Evensen, arkitekt
Knut Jarle Hagen,
Annhild Hostad, teiknar
Arild Sindre Hovde, maskinførar
Arnt Edmund Ofstad, kontrollingeniør
Petra Rimstad, reinhaldsbetjent
Steinar Roald, førstekonsulent
Wenche Sæther, fullmektig
Tore Westre Witsø, overingeniør

Pensjonistar i 1996

Jan A. Berget, Åndalsnes
Arne Brevik, Ålesund
Stein Fansa, Ørsta
Aslaug Hoel, Molde
Sigmund Kleppe, Volda
Aud Kolberg, Molde
Michel Kosberg, Eide
Sverre Lindset, Vikebukta
Ivar Meisingset, Flemma
Ole Reiten, Bæverfjord
Jakob Torvik, Bæverfjord
Oddvar Toven, Eidsvåg





Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6400 Molde

Redaksjonen ønskjer
alle lesarane sine
ei God Jul og
eit Godt Nytt år!

