



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

veg og virke

Nr. 2 – 1997/25. årgang



Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad

Nye pensjonister



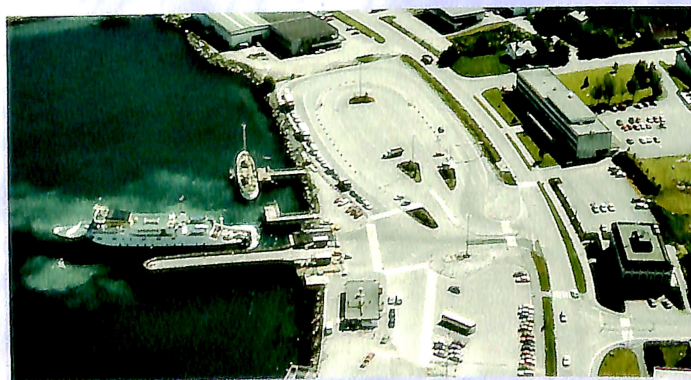
Tre av de ansatte i Molde produksjonsområde sluttet nå i vår. Dette ble markert ved en enkel tilstelning på Molde vegstasjon fredag 21. mars 1997. På bildet ser vi fra venstre Nils O. Bersås, Per Norvald Ræstad og Ole Martin Naas. Produksjonssjef Andor Wicken foresto overrekkelse av gaver etc.

Nytt turistkart

Fjorårets turistkart over Møre og Romsdal ble så godt mottatt at «alle» forlangte et nytt kart for inneværende sommersesong. Årets kart er i sin helhet kostet av Statens vegvesen Møre og Romsdal og er produsert i A-4 format i et opplag på 30 000 stk. Turistkartet dekker alle behov reiselivsnæringa og andre vegbrukere i fylket etterlyser. Turistkartet er et resultat av reiselivsprosjektet, «Vegen som reisemål», som forøvrig er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen Møre og Romsdal, Møre og Romsdal Reiselivsråd og Møre og Romsdal Fylkesbåtar A/S.

Nytt fergesamband på anbud

Fergesambandet Hareid-Sulasundet (bildet) skal sammen med Finnøysambandet i Rogaland ut på anbud. Anbudsutlysninga skjedde 2. juni. Valg av anbyder er planlagt til 15. oktober i år. Driftoppstart er satt til 1. januar år 2000, med ei driftstid på 7 år til 31.12. 2006. I sambandet Hareid-Sulasundet er det særlig behov for 90 og 105-bilers ferge. Tidligere er sambandet Magerholm-Ørsneset lyst ut på anbud. Her var det «vårt eget» selskap, Møre og Romsdal Fylkesbåtar A/S, som fikk anbudet.



Så sluttet også Johan Nybø

Det tynnes ut i rekkene. En av veteranene som har sluttet, er tidligere vegmester Johan Nybø (bildet) i gamle T-1, Gurskøy vegstasjon. Etter nærmere 30 år i etaten, stengte han kontordøra bak seg 31. mars i år. Johan Nybø karakteriseres som en pliktoppfyllende kar med godt humør. Han startet i Statens vegvesen som oppsynsmannsassistent i oktober 1965. Avbrutt av en kortere periode ble han tilsatt som oppsynsmann 1. november 1968. Fra 18. juni 1979 fungerte han som vegmester, og 1. november 1979 ble han fast tilsatt som vegmester i T-1.

På anleggssida skjedde mye under Johan Nybøs «hånd». Veg og bru til Runde ble bygd. Det samme ble nyvegen til Fosnavågen og Buholmlinja. Ombygginga av vegnettet i Vanylven kommune ble også utført mens Johan Nybø var vegmester.

Fotokonkurranse – «Vegen i landskapet»

Statens vegvesen Buskerud innbyr alle interesserte til åpen fotokonkurranse under temaet «Vegen i landskapet». Initiativtakerne er ute etter gode bilder som kan illustrere idealer og mål for vegens visuelle tilpasning til landskapet i spredt og middels tett bebyggelse. De groteske, humoristiske og poetiske vegbildene hilses også velkommen. Bildene kan være fra hele Norges land, men også vegbilder fra utlandet som er relevante

i forhold til Norge er interessante. De beste bildene blir premiert og publisert. Ta kontakt med Kari Klynderud Sundfør (32 20 25 00) om du ønsker mer informasjon.





Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 2 - 1997 / 25. årgang

Utgitt av:

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

Redaksjonen:

Wiggo Kanck – redaktør,
Reidun Nordli

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

Framsida: Frå brøyting av riksveg 63
Trollstigen. Foto: Wiggo Kanck

Layout: Reidun Nordli, EKH trykk

Sats og trykk: EKH trykk, Molde

Opplag: 1900

Deadline for neste nummer:

20. juni 1997.

Innhald

Per Korsbrekke sluttar	4-5
Tresfjordbrua	6-7
Kulturdagane	8-9
Laboratoriesjefen takkar for seg	10-11
Brøyting av Trollstigen	12-13
Musealt arbeid/ Kulturminneåret 1997	14-15
Forslagsnemnda	16-17
Eiksundsambandet	18-21
NVVP 1998-2007	22-25
Ny Øvre bru i Molde	26-27
Grunnboring på Kreta	28-29
«Stein i vei 1997»	30
Lesarinnlegg	31

Kulturminneåret 1997

Vegvesenet her i Møre og Romsdal fylke har valt Trollstigvegen som kulturminne for 1997.

Trollstigvegen er spesiell for oss. Den symboliserer den dristige tanke. Det nesten ugjenomførbare. I utgangspunktet eit håpløst prosjekt, utan forankring i økonomi og røyndom. Men den seige viljen sleppte aldri prosjektet, gav ikkje opp, og til slutt stod vegen ferdig.

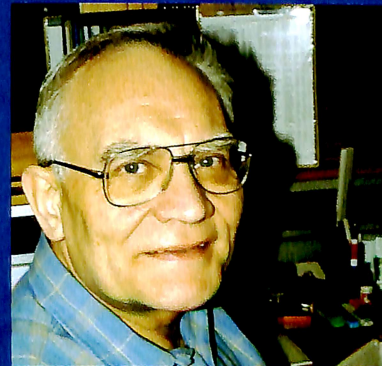
Mange fekk røyne seg i det daglege arbeidet. Og utfordringane skapte dugande arbeidsfolk Mange smedar og spesialistar på murarbeid fekk si første opplæring her. Men arbeidet var også tungt. Det å skape noko her, var slit og sveitte, trælær i nevane og krøkte ryggar.

For svært mange var dette starten på ei livslang teneste i Statens vegvesen. Slik symboliserer denne vegen også det gode handverk, det innsiktsfulle ingeniørarbeidet, gleda over velgjort arbeid, og gleda over å skape noko for seinare generasjonar.

Vi har få vegminne frå retteleg farne tider. Dei eldste er nokre kavlvegar frå mellomalderen, men dei fleste andre vegar er ikkje eldre enn frå 1800-talet. Men alle talar dei sitt tydelege språk om samfunnsutviklinga. Frå krøtterraser og stiar, til ridevegar og kjerrevegar. Ja, sjølv Kløvstien i Trollstigen vart i si tid noko omlagt for å få betre framkomst.

Det er dette vi kan ta fram og minnast. Den gamle steinvoren. Leite fram rodesteinar og milesteinar, få fram i lyset den gamle brua. Kanskje finnast der ein kvilarstein, og ein stad der hesten fekk drikke. Dette kan minne notidsmenneskja om ei anna tid. Kanskje kan nokon ta med seg eit barnebarn og sjå på steinmuren og brua, – dette var oldefar med og bygde..... Skape kontakt bakover i tida, finne sine røter.

Det er dette som er kulturminneåret.



Geirmund Nordal
Geirmund Nordal
overingeniør/museumskontakt

Vegkontoret som arbeidsplass frå byrjing til slutt

Så kan også overingenør Per Korsbrekke på utbyggingsavdelinga sjå slutten på eit langt arbeidsliv i Statens vegvesen. Etter over 40 år på vegkontoret i Molde tek han hatten sin og går den 1. juli i år.

Tekst og foto: Hild Nordal

Før jul fekk altså Per Korsbrekke heider og ære i form av ei gullklokke, for 40 år i Statens vegvesen. Og det skulle då berre mangle, etter tallause arbeidstimar for vegetaten opp igjennom alle desse åra.

– Sjølv om det etter så lang tid kan verte vemodig å gje slepp på Vegvesenet, ser eg fram til å ta til på tida som pensjonist, seier Per Korsbrekke.

– Å ikkje skulle gå på jobb kvar morgon vil nok verte ei stor omstilling, men som med alt anna vil også dette kjennest normalt etter ei tid, seier han.

Per Korsbrekke har mest heile tida hatt arbeidfeltet sitt innan ferjekaier og vedlikehald av desse, og etter omorganiseringa har han vore knytt til bru- og ferjekaiseksjonen.

– I den første tida etter at eg tok til på vegkontoret 1. september 1956, arbeidde eg på vedlikehaldsavdelinga med asfaltering, vegoppmerking og bygging av vegstasjonar. Men etter kvart fekk eg nesten berre med ferjekaier å gjere. Det var mykje arbeid på ferjekaifronten, og dette tok det meste av arbeidstida. Arbeidsoppgåvene mine var då, og

er framleis, i hovudsak dimensjonering, prosjektering og teikning av ferjekaier og bruer.

Til vegkontoret kom altså Per Korsbrekke direkte frå Bergen Tekniske Skole.

– Det var andre tider då ja. Om eg ikkje tek heilt feil, fekk alle som gikk ut same året som meg, jobb med ein einaste gong. Mange vart endåtil kapra av ulike bedrifter før skuleslutt. Ein slik situasjon kan dagens jobbsøklarar berre drøyme om, seier han og ser ut i lufta.

Å drøyme seg tilbake i tid, vekker nok mange gode minne hos dei fleste. Som 66-åring har nok Per Korsbrekke mangt å tenkje tilbake på, og kanskje er pensjonisttilværet ei glimrande anledning til dette.

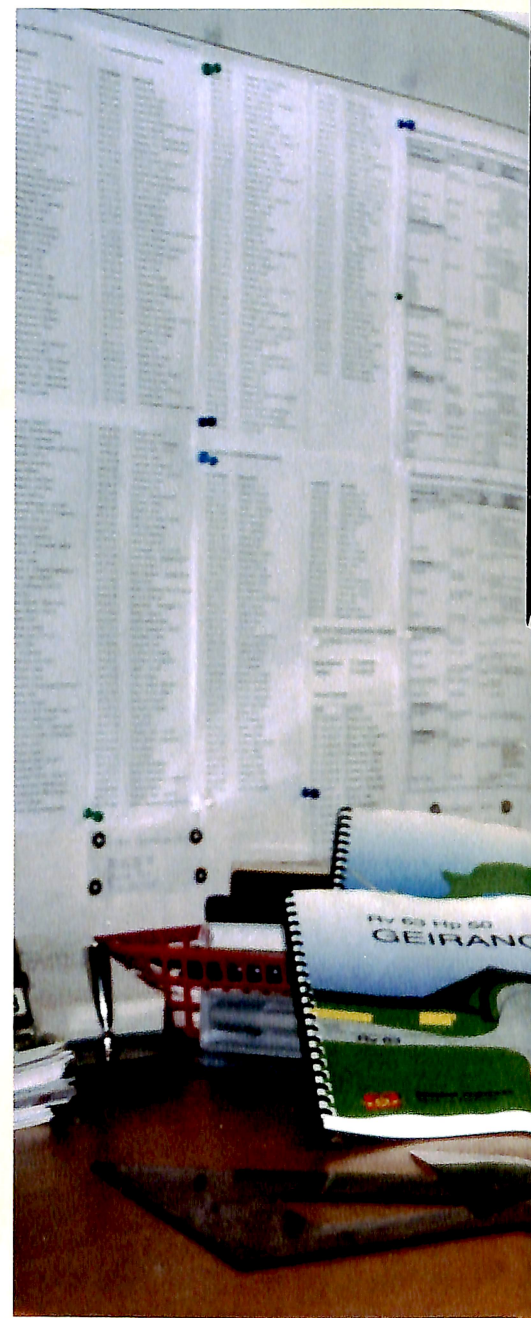
– Det at eg gler meg til å slutte har ingenting med mistriksel å gjere. Eit godt bevis på dette er vel det at eg har halde meg til same arbeidsplass og fagfelt gjennom alle desse 40 åra. Eg må få understreke at eg har likt jobben min, og at vegkontoret har vore ein triveleg arbeidsplass, smiler Per Korsbrekke.

– I tillegg har mi interesse for ferjekaier alltid vore stor, og det har vore utruleg å vere med på den eventyrlege utviklinga dette fagfeltet har gått gjennom i løpet av 40 år, seier han.

Og det er ikkje berre ferjekaiene som har gjennomgått forandring i løpet av denne tida. Per Korsbrekke har sett heile vegetaten sakte men sikkert forandre seg opp gjennom åra.

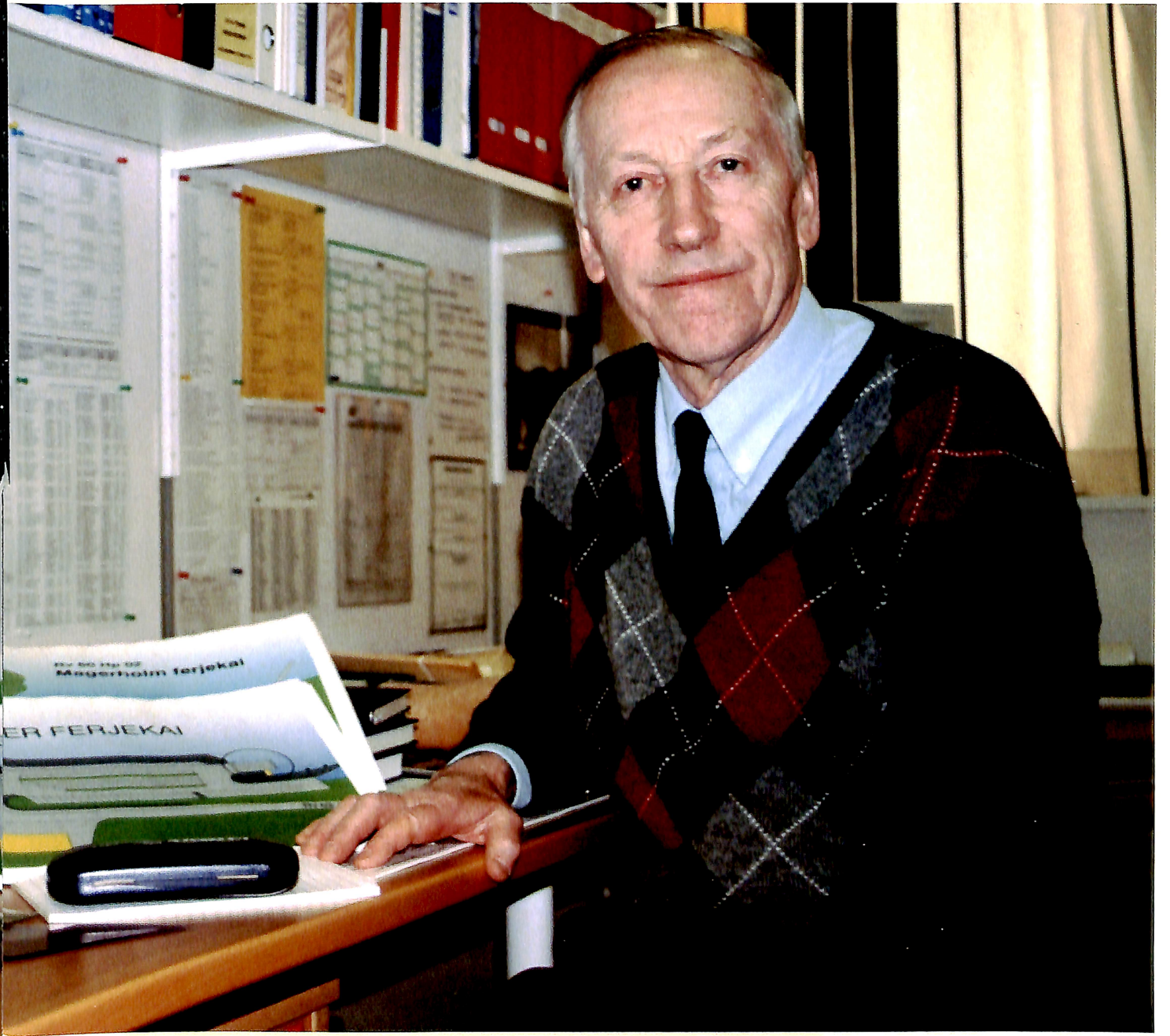
– Slik eg ser det har Vegvesenet heile tida vore flinke å følgje opp ny teknikk, har eit høgt fagleg nivå, og har difor meistra oppgåvene sine godt. Når vi ser på kva Vegvesenet i fylket vårt har gjennomført av store anlegg, er det god grunn til å vere nøgde med det utførte og presterne, meiner Per Korsbrekke.

– I seinare tider har det også vorte lagt meir og meir vekt på det visuel-



le, at ferdige anlegg skal sjå fine ut og passe med resten av omgivnadene. Og så langt synest eg ikkje at Statens vegvesen Møre og Romsdal har mykje å skamme seg over, tvert imot, vi har vel heller fått mykje ro-sande omtale, seier han.

Det at Det nye Vegvesenet no har teke over for det gamle, har ikkje ført til personlege endringar for Per Korsbrekke.



– Mine arbeidsoppgåver er dei same som før omorganiseringa, då er det nok andre som har gjennomgått større endringar enn meg, fortel han. Ei så stor omveltning vil uansett føre med seg endringar generelt, og problem vil naturleg nok dukke opp. Ein høyrer då ein del negative ting kring Det nye Vegvesenet, men eg trur at det kring nye ting alltid vil vere slik. Som oftast synest folk flest at det var li-

kare før, men etter kvart går ting seg til, og viser seg å ikkje vere så verst likevel, seier han.

Han har budd lenge i Molde, Per Korsbrekke, men det er like fullt Hellesylt på Sunnmøre som er heimbygda hans.

– Molde er ein fin og triveleg by og bu i, eg trivast godt her, og det er her eg har familien min. Likevel, når eg no snart får meir fritid, kan

det nok hende at turane til Sunnmøre vert fleire enn før. Eg ser i alle fall fram til å få betre tid til å stelle hus, hytte og familie. Eg har både barn og barnebarn, og familien har hytte på Rennebu, så det vart nok å henge fingrane i, trur han.

Bru over Tresfjorden:

To kilometer til 300 millionar

Tekst: Hild Nordal Foto: Per Tormod Nilsen Illustrasjon: Aas Jakobsen

To uavhengige konsulentfirma har kome til at heile prosjektet med bru over Tresfjorden, kan kome til å koste omlag 300 millionar kroner. Dette er 80 millionar meir enn tidlegare rekna. – Bakgrunnen for dette ligg i gode tider og kostnadsauke i byggebransjen, i høve til den tida prognosen vart laga, seier overingeniør Anders Moen i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Den 3. mars i år, vart førprosjektet til bru over Tresfjorden presentert. Konsulentfirma Reinertsen Engineering i Trondheim og Aas-Jakobsen AS i Oslo, la kvar fram fire ulike alternativ, gjeldande både materialval og tekniske løysingar. Sjølv om dei to firma har ulike løysingar på konstruksjon og utsjånad, har dei kome så nær kvarandre i kostnad, at det er all grunn til å rekne prisutkasta som realistiske.

Brutraseèn er bestemt av Statens vegvesen Møre og Romsdal, medan kvar av konsulentfirma har vurdert bruløysingar med både stål- og betongkonstruksjonar. I tillegg har dei to selskapa vurdert T-kryss eller rundkøyring ved Brastad på Helland-sida av fjorden. Grovt sagt vil ei betongbru med rundkøyring i eine enden vere det rimelegaste alternativet. Løysinga med rundkøyring gir også kortast brulengde, og den slakkaste kurva på brua.

Den største utfordringa for idèmakarane, har vore å få til gode løysingar for seglingsopninga der båtar skal passere. Ein må rekne med at båtar opp mot 3200 dwt

skal passere under brua, og søylene inn til opninga må difor dimensjonast for å tole ei påsegling av desse båtane.

– Alle alternativa har interessante løysingar, og det er lagt stor vekt på det visuelle, seier formann i brustyret Torgeir Stene.

Trass i kraftig kostnadsauke, ser både Statens vegvesen, Vestnes kommune og styret i Tresfjordbrua AS, det som både realistisk og svært ønskjeleg at brua vert bygd.

– Prisauken betyr at vi må ha 200 millionar kroner via statleg finansiering og 100 millionar kroner frå bompengar. Ein personbil må då betale 20-25 kroner for å få køyre over brua, ein stor bil det dobbelte, seier Anders Moen.

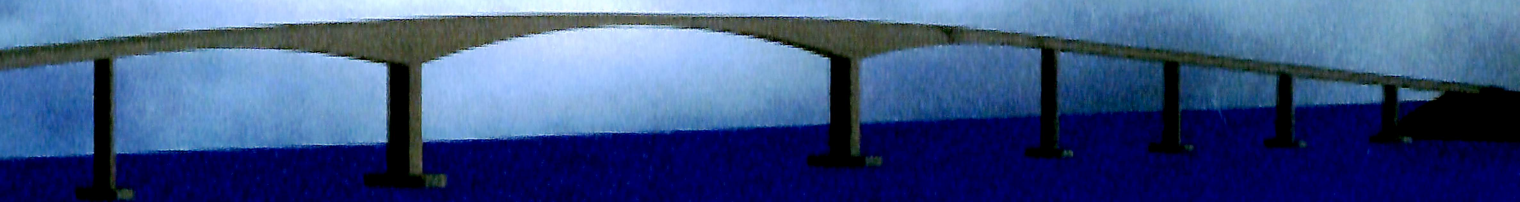
Den framtidige Tresfjordbrua er planlagd med gang- og sykkelveg på 2,5 meter, og to køyrebaner på tre meter kvar. Total breidde på brua er planlagd til elleve meter, medan seglingshøgda er sett til 30 meter. Sjølve brua vert 1200-1300 meter lang. I tillegg kjem ei 800 meter lang fylling frå Vike.

Under presentasjonen av den nye brua, kom Torgeir Stene inn

på auka trafikktryggleik, som han ser som den viktigaste fordelene med brua. Annan kvart år sidan ein tok til med registreringar, har det vore ei dødsulukke på strekinga rundt Tresfjorden. Ei bru vil både redusere ulykkesstalet og kostnadene ved transport, understreka han.

Tresfjordbrua vil korte inn vegen mellom Ålesund og Åndalsnes med 12,3 kilometer, og dei som reiser frå Vestnes vil få 22 kilometer kortare veg til Åndalsnes. Det vil verte samanhengande 80-sone frå Sjøholt til Måndalen, og drivstofforbruket vert redusert med 1,5 millionar liter i året.

Arbeidet for å få bru over Tresfjorden har gått føre seg i nesten 30 år. No håper bruforkjemparene at bygginga er i full gang om ti år, trass i at Tresfjordbrua vart med i Norsk Veg- og vegtrafikkplan for dei neste ti åra. Byggeperioden vil vere på omlag to år, alt etter kva løysing ein kjem fram til. Så då er det berre å vente på avgjerdsla i Stortinget, som har det siste ordet gjeldande realisering av Tresfjordbrua.



Med Tresfjordbrua på plass, vil vegen mellom Åndalsnes og Vestnes verte 22 km kortare. Ei framtidig Tresfjordbru vil gå over fjorden frå Helland til Vikebukta.

Inge og Dagfinn til kulturdagane med trekkspel og fele



Kulturdagane i '98 er ikkje lenger eit heilt ukjent fenomen blant vegfolket. I vårt fylke har allereie fleire meldt si interesse for det store arrangementet som skal gå av stabelen i 1998. Vi la vegen ut i felten for å slå av en prat med to karar som har planar om musikalske bidrag til folkefesten på vegmuseet.

Tekst og foto: Hild Nordal

Det er ein av desse sårt etterlengta nedbørslause vårdagane i april, at eg er så heldig å få vere ute på tur for å lufte skriveblokka. Då eg stig ut av bilen ved bommen som stengjer vegen opp til Geirangerfjellet, er det nesten som det har vore verd å kave seg fram i sludd, snø og vind den siste tida – for denne eine fantastiske dagen. Sol, stille, blå himmel og snøkledd fjell så langt auga kan sjå. Ja faktisk merkverdig stille, for her skulle det då vere folk for å brøyte vegen. Men dei store snømassene legg nok lok på all lyd, for som på luftputer kjem ein gul vegvesen-pickup ut mellom snøveggane.

Dei komande kulturdeltakarane Inge Lund og Dagfinn Grønning-sæter har altså teke til på fresinga av vegen frå Geiranger til Grotli. Trass i at dette er ein tidkrevjande jobb, tek dei brunbarka og solide karane seg tid til ein liten prat.

– Det er slik at vi saman med Valldal spelemannslag, har tenkt oss avstad på desse kulturdagane, kan Inge Lund fortelje.

– Sjølv har eg ikkje spelt så mykje ilag med dei, det er Dagfinn som er veteranen på det området, seier han.



Inge Lund og Dagfinn Grønning-sæter ladar opp til kulturdagane i '98, med snøfresing i vårsol på Geirangerfjellet.

– Ja vi i Valldal spelemannslag har spelt saman i omlag 15 år seier Dagfinn Grønning-sæter, som har fela som sitt instrument.

– I spelemannslaget er vi seks mann på fele, to på trekkspel, ein på gitar og ein på bass, kan han fortelje.

– Og går det som vi håper vert Inge Lund og trekkspelet også fast medlem i laget, smiler han.

Spelemannslaget er trufaste og øver ein gong i veka året rundt.

– Det skal mykje til å hindre oss i å gå på øving, seier Dagfinn Grønning-sæter.

Det synest altså ikkje å mangle på innsats hjå dei speleklade karane. I tillegg til kulturdagane neste somar, har dei også andre ting på programmet.

– I turistsesongen spelar vi ein del på låvekafeen Westerås i Geiranger. Ellers spelar vi ved tilstelningar på ulike institusjonar, og er også med på kappleikar over heile landet. Snart står gammaldansfestival på Oppdal for tur, seier Dagfinn Grønning-sæter.

Når det gjeld Vegvesenet sine kulturdagar er dette eit tiltak som begge karane gjev uttrykk for å setje stor pris på.

– Eg har trua på at dette kan verte eit umåteleg arrangement, og synest det er eit flott tiltak for å knyte saman vegfolket, seier Inge Lund.

– Etter mi meining er det altfor lite sosialt i Vegvesenet. Kulturdagane vert nok eit godt avbrot frå den daglege tralten, trur han. Dagfinn Grønning-sæter er svært så einig.

– Eg har ofte sakna slike utenom-faglege sosiale arrangement, slikt er det altfor lite av i etaten vår. Difor ser eg fram til kulturdagane på vegmuseet, og håper vi kan leve lenge på dei, seier han.

Og om programmet til den store vegfesten ikkje er heilt plotta endå, har karane i alle fall mykje på repertoaret.

– Det er gammeldans det går på i spelemannslaget, kan Dagfinn Grønning-sæter fortelje.

– Vi spelar for det meste slåttar, men i høve Vegvesenet sine kulturdagar har vi vore inne på tanken om å øve inn ein springar som vert kalla «Vegvoktar». Vi får sjå. Vona er iallefall at der er plass til at folk får svinge seg til musikken vår, og at vi kan få vere med på å skape ei god atmosfære, seier han med eit smil om munnen.

Til ære for fotografen har Dagfinn Grønning-sæter teke med seg fela si opp i fjellheimen. Og når han let bogen leike over strengane, løftar vinden dei lette tonane opp mot kvite toppar og blå himmel.

– Musikken er det viktigaste vi har, seier Inge Lund med eit godt alvor i stemma. – Når ein spelar gløymer ein alt anna, musikken er den beste terapi, seier han.

Snart forsvinn karane og gulbil-len i snømassene igjen, og på nytt er det berre meg og stilla. Heilt stille er det forresten ikkje. Når eg vender det gode øyret til, kan eg framleis høyre vinden leike med «Vegvoktaren» sine tonar.

LABORATORIESJEFEN TAKKAR FOR SEG



Han har ei lang karriere i Vegvesenet bak seg, laboratoriesjef på vegkontoret i Molde, Bjørn Wivestad. Då han den 31. mars sa takk for seg og gikk over i pensjonistane sine rekkjer, kunne han sjå tilbake på 37 år i etaten vår.

Tekst og foto: Hild Nordal

Og karriera til Bjørn Wivestad etter at han gikk ut av NTH i 1959, har vore både variert og innhaldsrik.

– Frå 1960 til 1965 jobba eg som geoteknikar på veglaboratoriet i Vegdirektoratet. Frå 1965 til 1971 var eg anleggsbestyrar på Hordaland vegkontor, og etter dette Noradekspert i Kenya i to år. Sidan 1974 og fram til i dag har eg vore laboratoriesjef på vegkontoret i Molde, kun avbrote av ein ny periode som Noradekspert i Kenya frå 1983 til 1986, kan han fortelje.

Utifrå opprømsinga av arbeidsplassar, har vi god grunn til å tru at Bjørn Wivestad har trivest innan vegstaten.

– Eg vil understreke at eg har hatt ein interessant jobb. Slik eg ser det er geoteknikk meir interessant enn administrasjon. Opp gjennom åra har eg gjort eit bevisst val ved å vere meir interessert i fag enn i posisjon. Når det gjeld laboratoriet bør det halde fram med å ha den rolla det no har. Labben skal vere faginstans innan geologi, geoteknikk, vegteknikk og asfalt/betong. Vidare skal labben fungere som konsulent, og spreie kunnskap til resten av vegkontoret, slik at dei her er skikkeleg oppdaterte på desse områda. Laboratoriet har også ansvaret for utføring av kvalitetskontroll. Vi har no kome så langt med laboratoriefunksjonen at den

fungerer rimeleg bra. Vi har funne vår plass i bildet, og samarbeider godt med resten av vegkontoret. Men det har vore ein lang prosess, det er først den siste tida at ting har falle på plass. I stor grad er Det nye Vegvesenet årsaka til dette, fortel han

Og når vi først er inne på Det nye Vegvesenet, må vi få med standardspørsmålet, om kva forhold Bjørn Wivestad har til omorganiseringa.

– Mitt inntrykk av Det nye Vegvesenet er at det er litt brutalt, det var meir heimekoseleg i det gamle. Men eg er i grunnen einig i denne utviklinga. Som eit resultat av at det stadig vert sett større krav til effektivitet og ansvar, er ei slik utvikling nødvendig, seier han.

Bjørn Wivestad kjem opprinneleg frå Nøtterøy. Grunnen til at han til slutt slo seg til ro i Molde, er at han likar seg svært godt her.

– Molde er ein passe stor by, med alle ingrediensar i friluftsliv innan nær rekkjevidde. Eg ser verkeleg fram til ein aktiv pensjonstilværelse, der eg blant anna skal nytte fjella og fjordane i distriktet. Fagleg verksemd utanom Vegvesenet vil eg også setje av tid til. Eg har aller-eie runda 65 år, og no vil eg drive med ting eg er interessert i medan eg enno klarer det.

Bjørn Wivestad gir utrykk for å

setje stor pris på natur og friluftsliv. Eit godt bevis på dette er at han i over 20 år har vore aktiv speidarleiar, og er det enno.

– Hovudpoenget med friluftsliv er å meistre å opphalde seg i naturen, og å trivast med det, seier han.

Vi har plukka opp at Bjørn Wivestad tidlegare har drive ein del med fjellklatring. Då vi spør om han kanskje framleis klivrar i fjell, smiler han lurt. – Nei du, klatringa har eg no overlata til neste generasjon, seier han.

Så er karriera i Statens vegvesen over for Bjørn Wivestad, men han synest slett ikkje vere vemodig av den grunn.

– Av alle åra i Vegvesenet, sit eg igjen med eit positivt inntrykk. Eg har hatt ein veldig interessant og sjølvstendig jobb, noko som har gitt meg stort fagleg utbytte. Det at produksjonspresset ikkje har vore så enormt, men at vi på labben har hatt tid til å arbeide med ting vi har funne interessante, er noko eg har sett svært stor pris på, fortel han.

Vi takkar for praten, og Bjørn Wivestad takkar for seg.

– Eg vil nytte høvet til å takke for eit godt samarbeid med dei aller fleste, og spesielt ønskje laboratoriet det beste for framtida, seier han.

Meter for meter presser snøfreseren seg frem gjennom fjellheimen.

Trollstigen ikke farbar før «en gang»:

Glitrende skiføre – men turisten må vente

Turisten må vente. Lenge. Midt i mai hadde snøen fortsatt et solid favntak rundt et av Norges fremste turistmål – Trollstigen. I fjellheimen trekker vinteren ut i langdrag. Det blir rekordsen åpning. Oppsynsmann Per Brandli antyder første uka i juni.

Tekst og foto: Wiggo Kanck

– Jeg kan ikke huske at vi noen gang har åpnet Trollstigen så sent. Denne vinteren er den verste i den romsdalske fjellheimen på 20 år. Vi er godt i gang, men metervis av hardpakket snø gjør det problematisk for karene bak rattet på rydderredskapen – snøfreseren og hjullasteren. Stadige ras, relativt omfattende skader på vegen og utrolig mye snø medfører den seine åpninga.

Riktig nok er det et glitrende skiføre på mellom 700 og 800 meter, men cruiseturisten og bobilcamperen leiter ikke etter snøen. De leiter etter andre opplevelser. Opplevelser de finner langs vegen. Og vegen må være farbar slik at turisten kan gjøre turen på en trygg og sikker måte, og slik at ikke vi etterpå blir straffet for å ha vært uforsiktede med andres liv og helse, sier Per Brandli på vegstasjonen på Mjølvaabøen i turistkommunen Rauma.

Meter for meter presser snøfreseren seg fram gjennom den hardpakkede snøen. Norges fremste turistveg dukker frem, lik hestehoven i vegkanten så forsiktig titter frem en vakker vårdag. Veteranene bak

styrespakene på snøfreseren er lo-kalkjente. David Grøvdal og Jørgen Aagard tar ikke feil veg. De kjenner terrenget. Den hardpakkede snøen står rett til himmels mellom fjelltoppene Bispen og Dronninga, eller den ender mange hundre meter ned i ura under Bispesvingen. Resultatet er snøskjæringer på opp til 7–8 meters høyde og oversiktlige og snøfrie svinger oppetter fjellsida. De kjente stedene i Trollstigen, Stigrøra, Stigfossen, Bispelinja, Bispesvingen, Trollstigen Fjellstue, Strupen og Alnesvatnet er passert med noen problemer, men uten uhell.

– Brøytinga av riksveg 63 har vært mer strevsom i år enn på svært lenge, medgir de to på en forsiktig og trygg måte.

Og nettopp forsiktig må karene være. Det er ikke alle som tar på seg jobben å rydde den 90 grader skarpe Bispesvingen med en flere tonn tung hjullaster, mens Bispefonna henger truende over hodet noen hundre meter høyere oppe i fjellet. Og det er heller ikke mange som kjenner snøens lunefullhet og terrenget så godt at de kan fortsette snøryddinga gjennom dalen mot



1 Snøen i Bispesvingen ender mange hundre meter lengre ned i fjellsida.

3 Anni Kari Pedersen (t.v.) og Anne Trine Hoel blir små mellom de 7-8 meter høye skjæringene.

6 Lengre opp stikker en flere tonn tung stein «nesen» frem. Den må fjernes.

2 Så høyt! Oppsynnmann Per Brandli og kollegaen strekker seg forgjeves. Det er langt til toppen.

4 Lengst nede tok et stein- og jordras vegen. Skadene er snart utbedret.

7 Sklikanten i Bispesvingen er borte. Det sørget snømassene for. Ny sklikant må opp før turistbussene slippes til.

5 Se opp for ras!

Alnesvatnet mens ei ny kjempestor fonn henger over hodene deres.

I snart en mannsalder har de strevet seg over fjellet meter for meter, mens utålmodige reiselivsfolk og andre brukere av vegen har trommet fingrene i bordplata og forlangt åpning – umiddelbart!

– Så enkelt er det nå ikke. Smeltevannet tiner på dagtid og fryser om ettermiddagen. Vegbanen blir såpeglatt. Sol og varme fører til at de meterhøye brøytekanter stadig ramler ned. Vårsola og varmen fører også til at fonnene

kan gå når vi minst venter det. Mange av de store fonnene har ikke gått ennå. Mange sesonger på fjellet, kjennskap til naturen og en liten porsjon erfaring gjør oss trygge. Vi skal reparere skadene etter jord- og snørasene. Dette arbeidet tar tid.

– Det beste rådet vi kan gi, er at alle må smøre seg med tålmodighet. Vi kan ikke ta noen sjanser. Det gjelder oss selv, og ikke minst de som kommer etter oss, sier David Grøvdal og Jørgen Aasgård, mens de speider utover snøhvelvet og gi-

rer opp snøfreseren for nye krafttak i fjellheimen.

PS. Snøskjæringne på Geirangervegen er på mellom 3 og 9 meter. Djupvasshytta ble passert onsdag 21. mai. Uten maskinhavari, uhell og med værgudene på sin side, regnet brøytemannskapene å være gjennom til 2. juni.

Men slik gikk det ikke. Værgudene sviktet og gjorde det vanskelig for brøytemannskapene. Åpninga ble ytterligere utsatt uten at dato er bestemt i skrivende stund.



Kløvstien sett frå bilvegen ved Stigfossbrua. Veggen vart restaurert i 1995.

Kulturminneåret 1997:

Fokusering på kulturarven vår

Regjeringa har vedteke at 1997 skal markerast som eit nasjonalt kulturminneår. Å skape ei positiv interesse og forståing for kulturarven, er det overordna målet for dette året. Vidare å betre tilkomsten til, og kunnskapen om kulturminne blant folk flest.

Tekst: Hild Nordal Foto: Ida Beyer

Felles for heile Statens vegvesen har Vegdirektoratet så langt planlagt å markere kulturminneåret gjennom ulike arrangement og tiltak. Blant desse kan nemnast utgiving av handboka «Veg og kulturmiljø», «Gammelvegseminar» i Lofoten i mai, og restaurering av ei ferje i regi av Vegmuseet. Det skal også fokuserast på kulturminne på den årlege konferansen for museumskontakter, og reiselivsprosjektet med restaurering av ulike gamle vegar skal vidareførast.

Frå Vegdirektoratet er det bede om at det i kulturminneåret i kvart fylke vert gjennomført minst eit tiltak av varig kulturminneverdi, innan Statens vegvesen sitt ansvarsområde. Aktuelle tiltak er nye ve-

gar eller gater som gjennom utforminga si er med på å auke verdien av kulturmiljøa dei vert bygde inn i. Vidare opprydding/opprustning av vegar og gater i verdifulle kulturmiljø, avbøtande tiltak der veg eller gate er i direkte konflikt med kulturminne, og å gjenskape allèar langs riksveggar, spesielt der desse tidlegare er fjerna av Statens vegvesen. Restaurering og synleggjering av gamle vegar og vegfar, restaurering av maskiner og brakker som har kulturminneverdi, er også aktuelle tiltak. Å tilrettelegge for at reisande opplever verdifulle kulturlandskap og kulturminne gjennom høve til stopp, rasteplassar, informasjon og eventuell fjerning av vegetasjon som hindrar sikt, er eit anna forslag.

Statens vegvesen Møre og

Romsdal ønskjer å rette sin innsats mot Trollstigvegen som «kulturminneprosjekt» i 1997. Lenge før Trollstigvegen vart opna av kong Haakon VII 31. juli 1936, var det etablert ein kløvsti over fjellet. Denne kløvstien er delvis bevart. Både Trollstigvegen, kløvstien og området rundt er svært populært i turistsammenheng. Området ber i dag preg av slitasje og behov for rehabilitering. Gjennom «Trollstigprosjektet» i 1997, vil Statens vegvesen Møre og Romsdal utføre rehabilitering av veg og omgivnader, utbetring av rasteplassar og toalettforhold, og lage eit informasjonsopplegg både om Kløvstien og Trollstigvegen. Heile prosjektet vil verte utført i nært samarbeid med Rauma kommune og fylkeskommunen.

Det museale arbeidet i Statens vegvesen Møre og Romsdal, har i dei siste åra omfatta registrering av strekninga av den gamle postvegen mellom Bergen og Trondheim som går gjennom fylket. Arbeidet her er stort sett ferdig, kun eit par månadsverk står att. I dette inngår også sluttarbeidet etter registreringar frå Romsdalen, og Kløvstien over Trollstigen.

Opp gjennom åra har vegvesenet i fylket vårt samla inn ein heil del museumsgjenstandar. Blant desse er det utan tvil mykje verdifullt som er bevart for ettertida. I denne samanheng vert det arbeidd med å lage eit system som gir god oversikt over kva som eksisterer, og i kva samanheng gjenstandane vart brukte. Vegvesenet har også ein del bygningar med museal verdi. Blant desse kan nemnast hytte på Øvstestølen ved Trollstigvegen og Blåfjellbrakka på Geirangerfjellet. Vegstasjonar på Tronstad og i

reårsperiode. Vurderinga skal gjennomførast med utgangspunkt i informasjonshefte for miljørevisjon. Alle prosjekt i konflikt med kulturminne eller kulturmiljø med formell vernestatus, skal verte vurderte med sikte på å redusere konflikten. Vegkontora vert oppfordra til å samarbeide med andre forvaltningsorgan lokalt om felles markeringar.

Gjennomføringa av dei ulike tiltaka rundt om i landet, vil verte følgd opp gjennom årsrapporten frå vegkontora. Vegdirektoratet vurderer å gi ut ei eksempelsamling

Kurset, som er et av fleire i ei kursrekke, vil ikkje frå starten av dykke ned i reint praktisk museumsarbeid med registreringsrutiner, arkivsikring, fotobevaring osv., men nærme seg via begrepa struktur og museologi. I neste omgang kjem kanskje kurs som går meir inn på detaljert rettleiing i innsamling, sikring, konservering, formidling og utstilling.

Kurset skal også ha ein glødefunksjon, og motivere til auka innsats og kamp for løyvingar og anerkjenning innan etaten. Det at museumsbegrepet har ein svevan-



Kløvstien følgjer hyller i fjellveggen.

el. brosjyre som syner nokre av tiltaka, og vil følgje enkelte av tiltaka undervegs.

I slutten av august i år, er det lagt opp til museumskonferanse på Norsk vegmuseum. Museumskontaktene ved alle vegkontora i landet, er målgruppa for konferansen. Målsetjinga for denne museumskonferansen som skal gå over tre dagar, er for det første at den generelle museumsfaglege kompetansen i nettverket vert heva ved systematisk kursverksemd. For det andre skal kursverksemda sikte mot ei god anvending av denne kompetansen. Denne utnyttinga går føre seg i eit samspel innan eigen etat, og i høve til det ytre kulturvernapparatet.

de plass i Statens vegvesen, skal retast på.

Museumsutvalet i Statens vegvesen Møre og Romsdal er sett saman av: Bjørn Wivestad, Erling Rødven, Terje Haug, Jostein Engen, Knut Inge Braute, Elsa Ulvenes og Geirmund Nordal – som også er museumskontakt.



Per Brandli og Per Fiva framom den sjølvkonstruerte tunnelbørsten.

Gullande reine tunnelkvelvingar

Ved vegstasjonen på Åndalsnes har Per Brandli og Per Fiva over fleire år no, brukt mykje tid på å konstruere utstyr for gunstig reingjering av aluminiumskvelvingar i tunnelar. Ut av dette arbeidet har det kome ein børste spesielt velegna til reingjering av krumma flater. Resultatet vart så vellukka, at karane har fått 10 000 kroner frå Forslagsnemnda for oppfinninga si.

Tekst: Hild Nordal
Foto: Hild Nordal og Per Tormod Nilsen

Det heile tok til med at dei ved vegstasjonen på Åndalsnes ikkje var nøgde med resultatet, etter at eit firma hadde reingjort ein av tunnelane i distriktet.

– Det at resultatet av denne vaskinga ikkje var slik vi hadde ønskt, førte til at vi tok til å tenkje på alternativ som kunne gjere ein betre jobb, kan Per Brandli fortelje.

Saman med Per Fiva tok Per Brandli så til å prøve ut ulike nye reingjeringsmetoder.

– I tillegg til dette vart eg i byrjinga av 1995, medlem av ei gruppe som

på landsbasis skulle sjå på reinhald av tunnelar, fortel Brandli.

– Noko av det første som vart gjort når gruppa starta opp, var å gå gjennom alt som fanst av vaskeutstyr i heile landet, og sjå kva av dette det burde satsast på. Gjennom dette prosjektet såg vi heile tida at vi i Møre og Romsdal i alle fall ikkje låg bak resten av fylka, og dette gav nok tru på at vi var på rett spor, seier han.

Ideen om å lage ein roterande kost tok form. Sidan slikt utstyr ikkje kunne kjøpast på den opne marknaden, måtte karane sjølv utføre konstruksjonsarbeidet, om det skulle verte noko resultat.



Per Fiva fortel at monteringa av tunnelbørsten er ei enkel oppgåve

Den langhåra tunnelbørsten har stor rekkevidde og kan snuast i alle posisjonar slik at den kan nyttast i heile tunnelprofilen.

– Vi vart i grove trekk einige om utsjånad og forventningar til utstyret. Per Fiva fekk så den vanskelege oppgåva med å løyse dette teknisk, fortel Per Brandli.

Etterkvart vart det laga ein hydraulisk bom, som etter litt prøving og feiling vart montert på ein hjullastar, som har ein standard godt tilpassa hydraulikksystem.

– Som sagt vart altså kosten sin konstruksjon og verkemåte uttenkt og bygd ved vegstasjonen på Åndalsnes, medan sjølve børsten vart spesialbestilt etter mål frå eit firma for bilvaskmaskiner i Italia, seier Per Fiva.

– Vatnet til vaskinga er å finne i ein firehjuls tilhengar med ei Rosenbauer pumpe, bak på hjullastaren. Pumpa forsyner vatn via ein slange lagt forbi lastaren, som er tilkobla eit rør med dyser som sprutar både på kosten og bak kosten, for å spyle vekk skiten kosten riv laus, fortel han vidare.

Prosjektet med tunnelbørsten har altså hatt lang utviklingstid. Frå karane tok til å tenkje tunnelvask, til der dei står i dag, har det gått 4-5 år.

– Det er fleire grunnar til at utviklingstida har vore så pass lang, kan Per Fiva fortelje.

– Vi har arbeidd med prosjektet på ein slik måte at det ikkje skulle gå ut over andre arbeidsoppgåver. Dessutan har vi måtta gå roleg fram på grunn av at vi har prøvd å fordele utgiftene over fleire år. Det har nemleg ikkje vore muleg å få ordinert pengar, så vi har teke alle utgiftene over budsjettet. Etter kvart som utstyret har teke til å fungere, har vi forsøkt å ta på oss oppgåver i andre distrikt, for på

den måten å skaffe inntekter til bygginga, seier han.

– I dette høvet vil vi rette ein takk til dei som har teke sjansen på å benytte oss, og også gi ros til leiinga som har gitt oss forholdsvis stor fridom til å arbeide med dette, skyt Per Brandli inn.

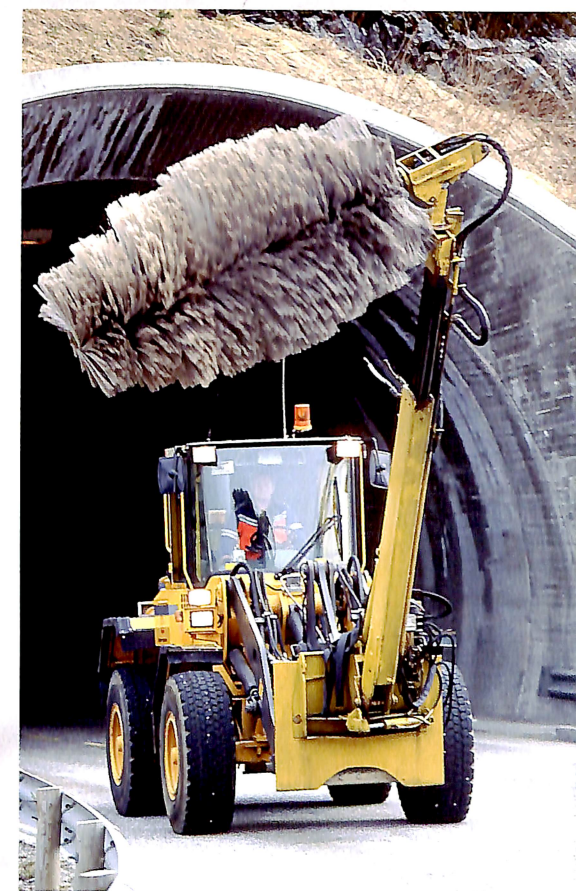
Den langhåra tunnelbørsten er 2,4 meter brei, og 1,5 meter i diameter. Rekkevidda på børsten montert på hjullastaren, er om lag seks meter i høgda, og tre til fire meter ut frå kanten på maskina. Børsten kan snuast i alle posisjonar, slik at den kan nyttast i heile tunnelprofilen.

– Det må vere tilnærma glatt overflate der tunnelbørsten skal brukast. Vaskinga går føre seg ved at det først vert lagt såpe på tunnelkvelvinga, og at ein så etter tre til fem minutt kjem med børsten. Børsting og spyling går føre seg i ein og same operasjon, og i dei fleste tilfelle vil underlaget verte gullande reint etter behandlinga. Etter vår meining finnast det ikkje alternativ dersom målet skal vere å ha reine overflater, understrekar Per Brandli.

– Dette er i mange tilfelle viktig med tanke på trafikktryggleik, og det gir også eit betre og sunnare miljø. Utifrå dette må ein kunne seie at vaskeutstyret har god nytteverdi, seier han.

Sjølv om tunnelbørsten godt kan brukast som han er, har karane likevel planar om små justeringar og forbetringar.

– Framdrifta på forholdsvis skitne plater er på 15 meter per minutt, og med ei netto effektiv vaskebreidde på to meter, vil det gi ein kapasitet på 1800 m² per time. Om



ein reknar 400 kr per time på hjullastaren, og 300 kr per time på børste og tilhengar, vil ein med dei kapasitetane vi har oppnått hittil, få ein pris på 10 kr per løpometer tunnel der det er glatte flater, fortel Per Brandli, og synest vere godt nøgd med eit slik resultat.

Pengane karane fekk frå Forslagsnemnda for utviklinga av denne unike tunnelbørsten, ligg enno urøyvde. – Vi har enno ikkje fått tid til å tenkje så mykje på kva vi skal bruke pengane til. Ein tanke vi så vidt har vore inne på, er å ta med heile gjengen på vegstasjonen, til Hellerudsletta på anleggsmesse. Det har også vore ymta frampå om å kjøpe marsipankake kvar fredag, men med så mykje pengar kan dette gå drastisk ut over midjemålet til karane her, så vi får sjå, smiler dei to Per'ane.

Andre premievinnarar:
Arild Jonny Stølen, Kristiansund trafikkstasjon: «Veiledningsskjema til bruk av sensorkurs/samkjøring av sensorer» kr. 3.000,-
Ivar Jostein Gravem, Molde vegstasjon: «Beredskapskasse» kr. 2.200,-



Oversikt frå Eiksund til Eika og Yksnøya, med Berkneset i bakgrunnen.

Tekst: Hild Nordal

Foto: Per Tormod Nilsen/Wiggo Kanck

Eiksundsambandet på riksveg 653 vil gje eit ferjefritt fastlandssamband for øykommunene Hareid, Herøy, Sande og Ulstein, der det til saman bur 22 000 menneske. Kommunene Volda og Ørsta har til saman 18000 innbyggjarar. Sambandet vil såleis binde saman ein region med 40 000 menneske.

Utgangspunktet for planarbeidet med Eiksundsambandet, har vore eit lokalt ønskje om å knyte øyane på søre Sunnmøre til Ørsta/ Volda-regionen med eit fast vegsamband. Hareid, Ulstein, Herøy og Sande er i dag knytt saman internt med vegar og bruer, og mot omverda med fire ferjesamband og ei snøggåtrute. Når sambandet over Eiksundet står ferdig, vil ferja verte lagt ned på strekninga Eiksund-Rjånes.

Selskapet Eiksundsambandet AS vart skipa i 1978, og den første hovudplanen for veg-, tunnel- og brusambandet, vart ferdig utarbeidd i mai 1986, med ein oppdatert plan i 1992. Etter at Eiksundsambandet kom inn på NVVP, overtok Statens vegvesen planlegginga. Hovudplanen som no ligg føre, vart utarbeidd av Statens vegvesen Møre og Romsdal i 1994. Etter oppmoding frå Vegdirektoratet vart det i 1996 utarbeidd to tilleggsalternativ med



Prosjektmedarbeidar Kurt Lødøen



Prosjektmedarbeidar for Eiksundsambandet, Oddbjørn Pladsen

Av uttaler går det fram at somme av grunneigarane i området går i mot eit eller fleire av alternativa, eller deler av desse. Miljøorganisasjonar som har uttalt seg går mot heile Eiksundsambandet, og ønskjer eit opprusta ferjesamband. Kulturavdelinga i fylkeskommunen har varsla at veglina kjem i konflikt med kulturminne på Ytre Steinnes. Kulturavdelinga har funne spor etter fleire steinalderbustader, og er no i gang med ei nærare kartleg-

for det alternativet som er vedteke i hovudplanen. Behovet for å endre traséen vil verte avklara i løpet av sommaren 1997, når rapportane frå siste registrering av kulturminne ligg føre.

Av konsekvensar Eiksundsambandet vil få for miljøet, kan ein spesielt nemne utfyllinga i Eiksundet, og eit hjortetrekk av regional og nasjonal verdi som kryssar E39 i nærleiken av planlagt nytt kryss ved Furene.

Eiksundsambandet – ein realitet

Så er det i boks. Når Vegplanen for dei neste ti åra vart lagt fram den 18. april i år, var Eiksundsambandet med på lista. Lokalt er det stor glede over vedtaket, men eit skar i glada er at det ikkje vert lagt opp til oppstart neste år, slik mange har hatt håp om. Imidlertid har det kome signal om at den politiske behandlinga i Stortinget kan gje auka rammer til vegbygging. I så tilfelle kan dette framskande byggestarten på Eiksundsambandet.

ein brattare 3-felts tunnel. Det er eit av desse nye alternativa det no er semje om lokalt, og som Vegdirektoratet, med heimel i vegplanføreskriftene i veglova, godkjende som lineføring for Eiksundsambandet 26. februar 1997. Stortinget vil våren 1997 truleg gjere vedtak om at det kan krevjast inn bompengar på ferjestrekninga Eiksund-Rjånes, ved at ferjetakstane vert auka med tre takstar. Det er løyvd 5 millionar kroner av statlege midlar til vidare planlegging i 1997.

ging av funnområda. Med bakgrunn i steinalderfunna, må Statens vegvesen Møre og Romsdal søkje om å få friggitt området på Ytre Steinnes der den undersjøiske tunnelen er meint å kome opp. Enno kan ein ikkje seie om ein slik søknad fører fram. Dersom funnområdet ikkje skulle verte friggitt, vil dette føre til at det vert nødvendig å endre tunneltraséen. Ei slik endring vil medføre ein auke i kostnadene på om lag 20 millionar kroner i høve til kostnadsoverslaget

Miljøstyresmaktene har vore med på planlegginga av Eiksundsambandet, og ein har prøvd å leggje inn miljømessige kvalitetar i det nye alternativet. Her kan nemnast redusert og terrengtilpassa utfylling i Eiksundet, ein estetisk god brukonstruksjon og eit avgrensa inngrep på Eika. Langs Sørestranda er veglina lagt utanfor gardstuna i samråd med grunneigarane. Lager for tunnelstein er plassert i område som gir minst muleg sjenanse og miljøkonsekvensar. Nytt kryss med

Øykommunar til fastlandet



På Steinnes er det gjort steinalderfunn som kan føre til endring av vegtraséen. Dersom arkeologien skulle kome til å stengje for den undersjøiske tunnelen som etter planen skal kome opp heilt til høgre i biletet, må tunnelen flyttast slik at han kjem opp i venstre biletkant.

E39 ved Furene vert plassert i regulert, men ikkje utbygd trafikkområde omlag 50 meter frå regulert hjortetrekkområde. Det valde alternativet for Eiksundsambandet vil også gjere Eika landfast, noko som vil føre til at fleire tidlegare fastbuande flyttar attende. I tillegg vil Eika verte eit meir tilgjengeleg friluftsområde, og Sørestranda og Hovdevatnet vil få betre framkomst og busstilbod. Årsdøgntrafikken i Eiksundsambandet er i dag 609 køyretøy, med ein venta auke til ca. 1000 om 20 år. Dei låge trafikktala vil gjere at støyproblema ikkje vert store.

Det nye sambandet tek av frå eksisterande veg ved Eiksund, og går på ei 250 meter lang fylling fram til ei bru over til Eika. Det

mest sannsynlege er at brua vert bygd som ei fritt-frambygg bru i betong, alternativt som ei samvirkebru med ståloverbbygning og betongdekke. Brua er planlagd 370 meter lang, med ei total breidde på 9 meter. Seggløpet er godkjent med ei høgd på 16 meter i ei breidde på 20 meter. Kostnad for brua er rekna til 59 millionar 1997-kroner.

Vegen på Eika vil verte ein kort stubb, som etter 130 meter går inn i den undersjøiske tunnelen. Tunnelen er planlagd omlag 6,5 kilometer lang, med tre køyrefelt og største stigning 10%. Med ei djupne på 300 meter, vil den verte den djupaste vegtunnelen i verda. Tunnelen vert mellom anna utrusta med antennekablar for radio, redningsamband og mobiltelefon, samt

SOS-skåp med nødtelefonar og brannsløkkingsapparat. Brannvesenet og Vegvesenet skal overvake tunnelen via data. Det vil også verte montert automatiske skilt for arbeidsvarsling og stenging av tunnel. I planane er det lagt spesiell vekt på å bruke brannsikre materiale. Det valde alternativet byggjer på føresetnaden av at ein kortast mogleg tunnel med 3-køyrefelt, er sterkt ønskjeleg utifrå drifts- og vedlikehaldsomsyn, frå brannvern-sida, og ikkje minst frå trafikantane si side. Kostnad for tunnelen er rekna til nær 400 millionar 1997-kroner.

Mellom Sørheim og Furene er det planlagt to tunnelar på 1270 og 680 meter, med vanleg T8-tverrsnitt. I tillegg til tunnelane og brua,

er det også planlagt bygd 7 625 meter veg i dagen, kostnadsrekna til 80 millionar 1997-kroner. Vegbreidda på strekninga vil verte 6,5 meter.

Som ein del av Eiksundsambandet er det planlagt ei opprusting av fylkesveg 47 mellom Ytre-Steinnes og Berknes/Lid over ei strekning på 1 750 meter. På denne måten vil bygda få eit tenleg rassikkert vegsamband. I planen er det òg med ein 60 meter lang tunnel ved Berkneset. Kostnad er sett til 15 millionar 1997-kroner.

Eiksundsambandet vil altså gje innbyggjarane i Hareid, Herøy, Sande og Ulstein, eit døgnkontinuerleg fastlandssamband. På same tid vil desse øykommunene og innbyggjarane i landkommunene Ørsta og Volda få lettare tilgjenge til

- eit variert skuletilbod
- utvida variert arbeidsmarknad
- lækjar- og sjukehusenester
- utvida og gode handelstilbod
- utvida tilbod innanfor offentlege og private tenester
- attraktive friluftsområde i fjellet og ved sjøen
- eit aktivt og høgt utvikla industrimiljø innanfor skipsbygging og mekanisk industri
- betre kommunikasjonstilbod

Sjølve Eiksundsambandet er kostnadsrekna til 605 millionar kroner. I tillegg kjem kostnadene på 15 millionar kroner til rassikker veg til bygda Lid. Av totalkostnadene på 620 millionar 1997-kroner, er planen at omlag 125 millionar kroner vert finansiert med bompengar over ein periode på 15 år, medan resten vert finansiert over offentlege budsjett.



Frå Eiksundet skal vegen gå på ei 250 meter lang fylling fram til ei bru over til Eika. Når sambandet står ferdig, vil ferja verte lagt ned på dagens ferjestrekning Eiksund-Rjånes.



Vegen på Sørheim skal leggjast ovanfor busetnaden, og frå Sørestranda går vegen i tunnel over til Hovdevatnet.



Tunnelen frå Sørestranda kjem ut ved Hovdevatnet, og vegen vil herifrå gå vidare i tunnel gjennom Åsen til kryssområde med noverande E39 ved Furene.

For lite til ferjekaiar

Reduksjonen i midlane til veg-investeringar i norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007 kan føre til at vi ikkje når målet i vegplanmeldinga. Det blir for lite midlar til å få ombygd alle riksvegar i fylket som har grusdekke og til nødvendig oppgradering av ferjekaiar. Det siste kan bli kritisk for ferjefylket Møre og Romsdal

Seivika i ferjesambandet Seivika-Tømmervåg på rv. 680.

Tekst: Svein Solbjørg

Foto: Wiggo Kanck/Hild Nordal

Etter mi meining er dette den klart største innvendinga mot forslaget til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 som vart lagt fram i Stortingsmelding 37 den 18. april 1997.

Mange hadde rekna med at staten ville gå sterkare inn i finansieringa av fylkesvegnettet, som også i Møre og Romsdal er i elendig standard. Her er det reduksjon av midlar til forsterking og store prosjekt samanlikna med 1994-97.

Men det er god grunn til å vente ein del påplussingar i rammene ved behandlinga i Stortinget i juni.

Handlingsprogram

Investeringane er no delt på stamvegar og øvrige riksvegar. Etter at Stortinget har behandla medlinga om NVVP, skal det utarbeidast handlingsprogram som er eit program for gjennomføring av NVVP. Vegdirektoratet skal utarbeide handlingsprogrammet for stamvegane, medan vegkontora skal utarbeide handlingsprogrammet for dei andre riksvegane og resten av verksemda til Statens vegvesen. Desse programma skal behandlast i fylkestinget i desember i år.

Vedtekne handlingsprogram vil vere viktig grunnlag for utarbeiding av dei årlege budsjetta.

Investeringsrammer

Samanlikna med perioden 1994-1997 blir rammene til investeringar i riksvegane i Møre og Romsdal for 1998-2001, redusert med om lag 8 %.

Frå 1998 blir det eit nytt budsjettssystem i Statens vegvesen, og dette er det gjort justeringar for ved denne samanlikninga.

Investeringar i stamvegane

Stamvegane er no inndelt i ruter. I Møre og Romsdal går desse rutene

- rute 9: E39 Bergen-Ålesund (Spjelkavik)
- rute 10: E39 Ålesund-Trondheim (Kjelbotn-Klett)
- rute 14: E136 Dombås-Ålesund

Mellom Sogn og Fjordane grense og Spjelkavika blir det i 1998-2001



Vi får for lite penger til oppgradering av grusvegnettet.

berre fullføring av prosjekt som skal startast opp i nær framtid, Bergehalsen-Søre Vartdal og Blindheim-Breivika. Dessverre er det hittil ikkje sett av midlar i 1998-2001 til dei fem flaskehalspartia på strekninga Sogn og Fjordane grense-Straumshamn. På to av desse partia kan det oppstå vanskelege forhold ved møting mellom store kjøretøy, særleg på glatt føre. Desse partia vil først kunne få midlar i perioden 2002-2007 ifølge Stortingsmeldinga.

På rute 10 mellom Kjelbotn og Sør-Trøndelag grense blir det i 1998-2001 berre midlar til fullføring av anlegget Remmem-Vestnes kyrkje. Den smale og dårlege strekninga frå Valsøybrua til fylkesgrensa, der det er fleire parti med breidde på om lag 4 m, vil etter meldinga først få midlar til oppstart i 2002-2007. Dei smale strekningane langs Vinjefjorden både i Møre og Romsdal og i Sør-Trøndelag blir dermed neppe ferdig utbetra før ein del år etter 2007.

27. mai 1997 vart vegen skilta som E39. Mange trafikantar oppfattar det slik at ein E-veg har ein rimeleg bra standard, og beste alternativet mellom to mål. Her vil mange kunne bli skuffa.

Den klart viktigaste vegen til/frå fylket er ruta Dombås-Ålesund. I 1998-2001 blir det berre midlar til fullføring av parsellen Valle-Håhjem, der anleggsarbeidet blir sett igang om kort tid. I perioden 2002-

2007 vil det bli bygd ny veg på desse parsellane – og truleg i denne rekkjefølgja:

- Veblungsnes
29 mill. kr
- Mellom Oppland grense og Åndalsnes
Foss-Gravdevatnet
8 mill. kr
Flatmark-Monge
48 mill. kr
Monge-Marstein
32 mill. kr
Horgheimseidet-Soggebrua
65 mill. kr
- Måndalstunnelen-Våge
70 mill. kr
- Breivika-Lerstad (oppstart)
kostnad 360 mill. kr.

Det er såleis ikkje rekna med midlar til Tresfjordbrua i perioden 1998-2007.

Utbygginga av hovudvegnettet i Ålesund frå Blindheim via Spjelkavika til byen tek tid. Kanskje blir ikkje dette vegnettet – som avviklar svært mykje trafikk – fullført før rundt 2010. Hadde det vorte innført bompengefinansiering av prosjektet i 1976-77, som det var ein del diskusjon om, kunne eit fullgodt vegnett stått ferdig kanskje i 1982-83. Men det er lett å vere etterpåklok!

Øvrige riksvegar

På dette vegnettet vil det i 1998-



T.v.: Omlegging av E39 i Vestnes vert fullført neste år.

T.h.: Det vert ikkje avsett midlar til utbetring av E136 i Romsdalen.

Under: Innsatsen vert auka for å redusere tungbilulykkene (ill. foto).



2001 berre bli fullføring av prosjekt som alt er igang eller der bygging blir starta opp i nær framtid.

Dette er:

- Rv. 62 Øksendalstunnelen i Sunndal kommune
- Rv. 64 Ørjavik-Årsbogmyrane i Eide kommune
- Rv. 650 Seljeneset-Dyrkorn i Stordal kommune
- Rv. 651 Volda-Greifsnaset i Volda kommune
- Rv. 680 Vinsternes-Foldfjorden i Aure kommune

Bygging av fast samband mellom Eiksund og Ørsta/Volda, Eiksund-sambandet, til erstatning for ferja Eiksund-Rjånes i riksveg 653 er det einaste nye prosjektet i 10 års-perioden 1998–2007. Det er rekna med at prosjektet for ei løyving på 70 mill. kr i 1998–2001. Resten av midlane må kome dei påfølgjande tre åra.

Andre tiltak

I Stortingsmeldinga om NVVP står det dette om andre tiltak:

«Videre innebærer investeringsprofilen en satsing på opprusting av eksisterende vegnett med utbedring på ferjekaier, rassikring og legging av fast

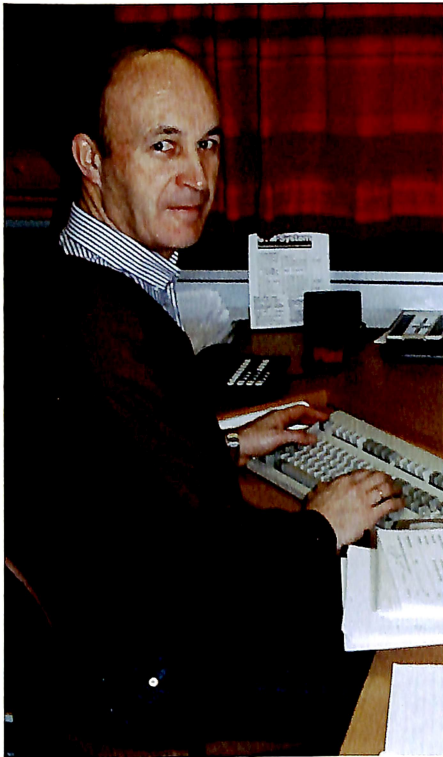
dekke på gjenværende grusveger. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak.»

Det går ikkje klart fram av meldinga korleis midlane til andre tiltak i detalj er tenkt nytta.

Ferjekaier

I perioden 1998–2007 vil det bli nødvendig å byggje om ein del ferjekaier. Dette kan vere kaier som er for svake i dag, men største utfordringa vil bli å få bygd om dei ferjekaiene der det blir sett i større ferjer. Det må vere samsvar mellom ferjekaiene og ferjene som trafikkerer sambandet. Blir det av trafikkmessige grunnar nødvendig å setje inn ei ferje med sidedekk eller hengedekk, må ferjekaibrua vere så brei at bilane kjem seg opp på desse dekkane. Blir det ikkje slik tilpassing, vil det bli kritisk for trafikkavviklinga i fylket.

I budsjettforslaget vårt for 1998 er det foreslått 5 mill. kr til Aursnes ferjekai i rv. 60 for å forsterke og forlenge tilleggspiren og montere breiare ferjekaibru. Myklebust ferjekai i rv. 659 har ein svak trepir som skal erstattast av ny stålrørskonstruksjon, kostnad 2 mill. kr. I ferjesambandet Åfarnes-Sølsnes i



Oneringenør Svein Solbjørg er skeptisk til NVVP-forslaget.

rv. 64 må begge ferjekaibruene skiftast ut, kostnad 6 mill. kr. I 1998 er det foreslått 2 mill. kr til Åfarnes ferjekai.

Dette indikerer eit investeringsbehov på 13 mill. kr. Innsetting av større ferjer i to andre samband vil truleg medføre at fire ferjekaier må ombyggjast for om lag 12 mill. kr.

Vi har rekna med at behovet for ombygging av riksvegferjekaier i 1998–2007 er om lag 100 mill. kr.

Grusveggar

Utanom grusvegparsellane Ørjåvika-Årsbogmyra på rv. 64 i Eide kommune og Vinsternes-Foldfjorden på rv. 68 i Aure kommune som begge venteleg er ferdig ombygd i 1999, står det framleis att å byggje om 53 km grusveggar, kostnad om lag 105 mill. kr.

I Stortingsmeldinga er det rekna med at alle grusvegane kan byggjast om på ein enkel og dermed billeg måte. Dette er ikkje tilrådeleg for m.a. Velsvika-Stigen på rv. 652 i Volda kommune, og Gangstad-Drynasundet i riksveg 668 i Midsund kommune.

Dermed blir det eit gap mellom dei kostnader vi meiner det kostar å byggje om grusvegane, samanlikna med det vegplanmeldinga byggjer på.

Følgja av at vegplanmeldinga ser ut til å ha teke for lite omsyn til behovet for ombygging av ferjekaier, og i tillegg har lagt til grunn for låg kostnad for ombygging av grusvegane blir for lite midlar i forhold til behovet både til ferjekaier og grusveggar.

Det er dermed klart at vi ikkje greier å nå målet i vegplanmeldinga om at alle grusveggar (unntatt nokre spesielle i landet) skal ha fast dekke i perioden 1998–2007.

Gang-/sykkelveggar

Vegplanmeldinga legg opp til ei sterk satsing på vidare utbygging av gang- og sykkelvegnettet i perioden 1998–2007. Ein del av midlane vil i Møre og Romsdal gå til å sikre gang- og sykkeltrafikken ved kryssing av vegane (undergangar og bruer over vegen).

Rassikringstiltak

I vegplanmeldinga er det sett av eit mindre beløp under andre tiltak til å gjennomføre mindre rassikrings-tiltak. Desse midlane kan nyttast både på riksveg og fylkesveg.

Trafikktryggingstiltak

Det kan sjå ut til at midlane til dette formålet blir redusert i forhold til 1994–97. Det er beklageleg.

Miljøtiltak

I forslaget til NVVP 1998–2007 frå vegkontoret var det lagt til grunn ein monaleg satsing på miljøtiltak. Med dei økonomiske rammene som vegplanmeldinga legg til grunn, vil det neppe vere mogleg å auke innsatsen til dette ut over nivået i 1994–97.

Fylkesveggar

Staten har i ein del år gitt tilskott til fylkesveggar. Desse tilskotta har gått til forsterking av viktige fylkesveggar, til store prosjekt og til Aksjon skoleveg (no kalla trafikkisikringstiltak).

For 1998–2001 reduserer staten

innsatsen til forsterking og store prosjekt, medan det blir ein betydeleg auke i midlane til trafikkisikringstiltak. Totalt sett blir det ein reduksjon i tilskottet frå staten til fylkesvegane på vel 10 %.

Dette er beklageleg ettersom det på fylkesvegnettet er store utfordringar i ombygging av grusveggar, ombygging av svake og rustskadde bruer, rassikring m.v. Totalt er behovet i fylkesvegnettet i Møre og Romsdal 2 000–3 000 mill. kr. Med fylkeskommunale løyvingar på 25–30 mill. pr. år blir det 100 års-perspektiv («evighetsperspektiv») over absolutt nødvendig utbygging, ei utbygging som er svært viktig for utviklinga i heile fylket.

Drift- og vedlikehald

Innsatsen på dette området blir på landsbasis auka med knapt 200 mill. kr i 1998–2001 samanlikna med 1994–97. I vegplanmeldinga er dette rekna å kompensere for trafikkvekst og auka vegareal. Samferdselsdepartementet reknar vidare med at dette forslaget inneber at den generelle driftsstandarden blir oppretthalden om lag som i 1997. Men auken i vedlikehaldsinnsatsen vil ikkje vere tilstrekkeleg for å unngå reduksjonar i kvaliteten på vegdekka. Dessverre er det ikkje rom for så stor auke i bruvedlikehaldet som ønskeleg.

Trafikant- og kjøretøy

Vegplanmeldinga legg opp til ein auke på 200 mill. i 1998–2001 samanlikna med 1994–97. Til trafikktilsyn, drift- og vedlikehald av riksveggar m.m. er ramma totalt auka frå 20 317 mill. kr til 20 700 mill. kr, dvs. ein auke på 383 mill. kr.

Den auka innsatsen til trafikktilsyn skal gå til trafikantretta tiltak (auke nivå før førarprøve, auka bilbeltebruk, tiltak for å redusere tungbilulykker) og til kjøretøyretta oppgåver (auke i talet på utekontroll av større kjøretøy og EØS-kontroll). Det er på landsbasis rekna å bruke ca. 40 mill. kr i året til trafikantretta tiltak og 10 mill. kr i året til kjøretøyretta oppgåver. Ein del av dette vil nok også kome til Møre og Romsdal.



Ny ØVRE BRU tek form

Sidan månedskiftet februar/mars har det vore full anleggsaktivitet i krysset Øvre veg/Fridtjof Nansens gate i Molde. På same tid som Molde kommune driv med utskifting av vatn- og kloakkledning i dette krysset, arbeider Statens vegvesen Møre og Romsdal med å bygge ny bru over Moldeelva, og med omlegging av trafikksystemet i området.

Tekst: Hild Nordal Foto: Wiggo Kanck

*Arbeidet med ny Øvre bru er forseinka.
Brudekket er støypt og
vegen vert opna no i juni.*

I samband med brubygginga i Øvre veg, har Molde kommune, Vegvesenet og politiet måtta stengje fleire gater. Men sjølv om Øvre veg frå vest for brannstasjonen og fram til krysset Øvre veg/Fridtjof Nansens gate er stengd for all trafikk, er det likevel fullt mulig å ta seg fram til Molde sentrum og Storgata via det øvrige kommunale vegnettet. Fotgjengarar kan ta seg over Moldeelva via ei midlertidig gangbru.

Molde kommune, politiet og Vegvesenet var tidleg ute og oppfordra trafikantane til å legge om køyrebanane sine. All trafikk til Molde sentrum og all gjennomgangstrafikk i retning aust/vest vert anmoda om å bruke Storgata. Dette fører naturleg nok til stor belastning for sentrum, noko som er beklageleg men naudsynt for å kunne avvikle trafikken på ein best muleg effektiv og forsvarleg måte. Etter kvart som arbeidet med å leggje ny vatn- og kloakkledning har skride fram, har også Elvegata vorte stengd for trafikk nordfrå. Dette fører til ekstra stor belastning for dei øvrige gatene i sentrum, og også gatene i øvre bydel har fått merke aukande trafikk. Anleggsarbeidet i området Øvre veg tyder vidare at riksveg 1/662 til godt uti juni, vil vere hovudfartsåra til Molde sentrum og for all gjennomgangstrafikk.

Den gamle Øvre bru vart bygd i betong, truleg i starten av 20-åra. Sidan den gong har den vorte utvida og forsterka med jarnbjelkar. No er alt borte, og Statens vegvesen Møre og Romsdal er allereie godt i gang med å byggje ei ny og langt breiare bru, som mest truleg vil stå ferdig 20. juni. Noko av grunnen til at den gamle brua måtte bøte med livet, er at den ikkje lenger tilfredsstillte kravet til 10 tonns aksellast. Samtidig med bruarbeidet vil vegsystemet i området verte lagt om, og det vil verte opparbeidd nytt parkanlegg mellom Øvre veg og Moldeelva. Anleggsarbeidet skjer i eit samarbeid mellom Molde kommune og Statens vegvesen Møre og Romsdal, og skal vere fullført i løpet av sommaren.

Så langt er arbeidet med Øvre bru tre veker forseinka. Overfor publikum må Statens vegvesen Møre og Romsdal beklage at ein på førehand var vel optimistiske med tanke på å få brua i Øvre veg ferdig. Brua var lova ferdig til 1. juni, men Vegvesenet har i ei tid no sett at denne fristen vert for knapp. Difor er 20. juni sett som dato for å setje trafikk på nyebrua. Grunnane til at arbeidet ligg tre veker etter framdriftsplanen er ulike. Då flommen kom rundt påsketider vart arbeidet med forskaling til brudekket ein del på etterskot. Seinare kom snøen då Vegvesenet tok til å grave. I tillegg til dette er det mykje arbeid med vegen, blant anna skal kommunen leggje ei vassledning under brua, og før dette kan skje må Vegvesenet ha rive forskalinga. Brudekket er no støypt, men det står enno igjen ein del arbeid på begge sider av brua før trafikken kan setjast på. Så Statens vegvesen Møre og Romsdal håper at tolmodet til vegbrukarane i alle fall vil halde fram til 20. juni.



*Bergsvein Th. Skjølsvik
og Odd Einar Risan
speidar etter Kreta
langt i det fjerne.*



Grunnboring under sydens sol

Den 28. april i år la Bergsvein Th. Skjølsvik og Odd Einar Risan i gulbil fylt med grunnboringsutstyr, ut på landevegen med nasen vendt mot Kreta. Lite såg dei av sola og varmen som venta dei, då dei speida mot horisonten frå vegsentralen på Årø den dagen dei skulle fare.



I lasta har karane denne grunnboringstraktoren.

Tekst: Hild Nordal Foto: Wiggo Kanck

For her heime var det surt og kaldt denne dagen, som så ofte elles denne ufyslege våren.

Så med litt fantasi var det nok likevel ikkje vanskeleg for karane å sjå Kreta føre seg langt i det fjerne. – Til Kreta kom dei ikkje før den 5. mai, kan Arvid Talset på vegsentralen fortelje. Han er organisator bak opplegget, og har omtrent dagleg telefonisk kontakt med karane under sydens sol.

– Når ein køyrer med så stor bil ned gjennom Europa, kjem ein under køyre- og kviletidsføreskriftene med 15 timar køyring og 9 timar kvile. Dette i tillegg til helgedagen 1. mai, gjorde at det tok si tid å køyre til Kreta. Men det synest likevel som om karane har hatt ein fin tur nedover, då spesielt den siste biten med to døgn på ferje mellom Venezia og Hellas, og med ferje vidare frå Hellas til Kreta, seier han.

I lasta har altså Bergsvein Th. Skjølsvik og Odd Einar Risan ein

grunnboringstraktor og ein del reserveutstyr til denne. Desse to karane er dei einaste som driv med grunnboring i Møre og Romsdal, og er av denne grunn godt vane med å bore m. a. på sjøen med lett utstyr.

– Med tanke på Skjølsvik og Risan sine kunnskarar innan grunnboring, tok entrepenørfirmaet Berdal Strømme kontakt med produksjonsleiar Sigmund Lønset på vegkontoret i Molde. Berdal Strømme er eit stort firma som arbeider mykje i utlandet, og dei viste seg interesserte i å leige fagmennene våre til grunnboring for ein flyplass i byen Heraklion på Kreta. Gjennom Vegdirektoratet gjekk dette i orden, fortel Arvid Talset.

Grunnborarane bur på eit fint hotell i byen Heraklion, og sjølv om strandlivet kanskje lokkar, vert det lite tid til sol og bad.

– Karane arbeider lange dagar. Både 17. mai og nesten heile pinsa har dei måtta til pers, frå morgon til kveld, seier Arvid Talset.

– I den første tida dreiv dei med grunnundersøkingar til sjøs, saman med ein lokal arbeidsstyrke. Dei var uheldige å få dårleg ver, med store havbølger, og vart tre dagar etter skjema på grunn av uværet. No gjennomfører dei grunnboringar på land, og har selskap av andre nordmenn som driv seismikkundersøkingar i regi av Norsk Geomap, fortel han.

Etter planen skal Skjølsvik og Risan ta fatt på den lange vegen heim, etter omlag ein månads arbeid på Kreta. Om dei skulle trenge å gå gjennom ein akklimatiseringsprosess er enno uvisst, men at det framleis er kald vår i Norge, får dei tidsnok merke.

– Den siste tida har det kome inn nokre hastesaker innan grunnboring, og det kan kome på tale at vi må leige inn folk utanfrå for å få utført grunnundersøkingar. Likevel held vi ein knapp på at dei truleg solbrune karane rekk tilbake i tide, klare for oppdrag i meir arktiske strøk, smiler Arvid Talset.

«Stein i vei 1997»



Tekst: Sverre Digernes

Den årlige landskonferansen «Stein i vei» blei 6.-7. mars avviklet i Molde med ca. 200 deltakere fra hele landet.

AEF (asfaltentreprenørenes forening) og PGL (pukk- og grusleverandørenes forening) står som arrangør for konferansen. Konferansen er en storsamling med bred representasjon der entreprenører, byggherrer, utstyrsleverandører m.v. treffes. Konferansen hadde et bredt emnespekter med innlegg fra forskere, entreprenører/utførende byggherrer og rådgivere.

Ett av hovedbudskapene fra konferansen som vi skal merke oss var at pukk nå er dokumentert å ha bedre kvalitetsegenskaper enn grus på de felt som er viktige i vegbygging. Det var allmenn enighet om at dette må innarbeides fullt ut i vegbyggingsnormalene og i indeksbruk.

Et annet interessant emne var bruken av funksjonskontrakter i samband med vegdekkarbeider. I funksjonskontrakter setter ikke byggherren krav til tykkelse, komprimering, temperatur m.v. i utførelsesfasen. Men det blir krevd at dekket i sin funksjon og levetid skal tilfredsstillende bestemme krav i den tiden det skal ligge på vegen, og som trafikantene i sin kjøring vil oppfatte som viktige. Dette er krav som: tverrfall, friksjon, lysrefleksjon, slitestyrke mot sporslitasje og jevnhet. Det settes også krav til hvor lang levetid dekket skal ha før det må fornyes.

Funksjonskontrakter er så vidt tatt i bruk her i landet. Men det kom klart fram at det er mange praktiske

problem med slike kontrakter som ennå ikke er løst. Det positive og viktige ved slike kontrakter er hvordan dekket vil fungere i brukstiden. Og det er selvsagt viktigst for oss bilister!

Det tekniske miljøet som stiller med denne delen av vegbyggingen her i landet, er ikke stort. En viktig ting ved slike konferanser er at vi her har et felles fagforum der syn fra forskning og praktisk prøving kan brynes mellom alle aktørene i markedet. Dette gir følelse av at alle er sammen om å oppnå framskritt.

Med den åpne tonen og det gode sosiale opplegget rundt konferansen kommer det også mye ut av diskusjoner med kollegaer og konkurrenter og en blir orientert om siste nytt på utstyrs- og maskinfronten.

Som vertsfylke fikk ellers Vegvesenet i Møre og Romsdal lov til å presentere litt om hva vi har gjort til nå, og hva som er de største utfordringene og oppgavene, samt syn på hva som må vektlegges på material- og dekkesiden den nærmeste tiden:

- Å ha hånd om strategisk plasserte ressurser er viktig.
- Å unngå «monopolisering» og svak konkurranse bør være en av egendriftens viktigste utfordringer.
- Å være faglig og kvalitetsmessig i front er en forutsetning både for å være en god byggherre og å utføre et godt arbeid.
- Pukk vil være det dominerende materialet i oppbygging av veger.
- Bituminøse dekker vil holde stand mot betongdekker.
- Grus vil som et «edelt materiale» være forbeholdt betong og asfalt.



Kjøreopplæringen er ikke på ville veger

I MOTOR nr. 12/96 (og i Veg og Virke nr. 1/97) hevder Ingvald Roald ved Ålesund trafikkstasjon, at «kjøreopplæringen er på ville veger». Det må Roald selvsagt få lov til å hevde så mye han vil. Jeg ønsker imidlertid å komme med noen korrigerende opplysninger. Det hevdes bl.a i artikkelen at mange sensorer ikke har pedagogisk innsikt. De har kun et kurs på tre uker som ledd i kvalifiseringen til sensorarbeidet, heter det. Dette er selvsagt ikke korrekt, og bidrar utelukkende til å gi et feilaktig bilde av de faktiske forhold. Det tre ukers kurset Roald henviser til, var en opplæring som samtlige sensorer måtte gjennomgå i forbindelse med omleggingen av førerprøven for noen år siden – m.a.o. en stor satsing. Det er få yrkesgrupper som får anledning til å gå på kurs i tre uker.

Jeg har vært biltilsynssjef i Møre og Romsdal siden 1977. Siden da har ingen blitt ansatt som sensor uten at vedkommende på forhånd har gjennomført 1-årig utdanning ved Statens trafikk lærerskole, eller at han har måttet forplikte seg til å gjennomføre denne utdanningen etter ansettelsen. I tillegg har flere av sensorene som var ansatt før 1977, gjennomført tilsvarende utdanning. Det er derfor på det rene at Statens vegvesen har brukt millioner av kroner til nevnte utdanning. Vi gir dessuten våre sensorer årlig tilbud om lokale og sentrale fagkurs tilknyttet utøvelsen av sensorgjerningen. Årlig avholdes det møter og konferanser med kjørelærerne og sensorene som deltagere, med forelesere ofte fra SINTEF, Statens trafikk lærerskole, Vegdirektoratet m.m.

Jeg er derfor av den oppfatning at vi har meget godt kvalifiserte kjørelærere og sensorer i vårt fylke. Jeg er enig med Roald i at en jente på 18 år som kommer til Paris som au-pair, vil få store problemer med å ta seg frem som sjåfør i denne byen. Tilsvarende problemer tror jeg faktisk også mere garvede sjåfører vil få, første gang de prøver seg som bilist i denne verdensbyen. Jeg synes således at det eksempelet som Roald trekker frem, virker noe banalt.

At dagens føreropplæring kan bli bedre, er både Roald og jeg enige om. Dette er noe det arbeides kontinuerlig med, men lista kan likevel ikke legges så høyt, at det kun er de med solid bankbok som får råd til å tilegne seg førerkort.

Arne Johnsen, trafikksjef



Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6400 Molde