



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

VEGDIREKTORATET
03 OKT. 1997
BIBLIOTEKET

veg og virke

Nr. 4 – 1997/25. årgang



Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad

Ny asfaltlegger til leggelag I



I mai fikk material-/asfaltseksjonen ny utlegger med førerhus, av fabrikat Demag type DF 110 P. Prisen for den nye utleggeren er 2,5 mill. kroner.

Nye ferjer til fylket

Dette er den nye ferjetypen som skal settes inn i de to sambandene som er ute på eller skal ut på anbud, Ørnes-Magerholm på RV 60 og Hareid-Sulasundet på RV 61. Betegnelsen SKS-ferjer står for standardferjer for korte samband. SKS-ferjene har mellom annet ikke henge-dekk, men faste ramper på sidene. Ferjene har heller ikke samme passasjerbequemmeligheter som de ferjene som i dag trafikkerer i disse sambandene. Kort og godt dreier det seg om effektive trafikkmaskiner som vil bli å se i disse to riksvegferjesambandene. SKS-ferjer nyttes i flere samband i Rogaland.



Trafikkfarlig parkering

Dette bildet, som vi en dag så på pulten vår, tar vi med for å understreke at det kan være lurt å tenke seg litt om før du i all travelhet parkerer for et nødvendig oppdrag eller for et raskt ærend. Den som er godt kjent i fylket, vil med en gang oppdage at denne store varetransporten har parkert godt ut i et av de mer trafikkerte vegkryss på Nordmøre, E 39/RV 65, Betna-krysset i Halså kommune. Ytterligere kommentar skulle være unødvendig!



Leskur til så mangt

Leskurene kan nyttes til så mangt. Vi er vel kjent med de mange stormende bekjennelsene om evig kjærlighet og troskap, og så videre, som fra tid til annen blir avlagt under tak en sommerkveld. Vi vet òg at leskurene nyttes som overnattingssted når hjemturen en sen lørdag kveld eller tidlig søndag morgen kan bli lang og strevsom. Men det er første gang vi oppdager at leskur også kan nyttes som låve. Dette eksemplet kom vi forresten over sist sommer på RV 63, noen kilometer fra Geiranger.



Velferdstiltak for tunnelarbeiderne

Nå har arbeiderne på Stordalstunnelen fått nytt innhold i de lange kveldene på brakka. Som et etterlengtet tiltak fikk de i vår installert utstyr for bruk til steinsliping. Egil Jensen fra firmaet Steinhaugen & Co instruerte i dette håndverket som forvandler «gråstein» til de vakreste smykker. På bildet ser vi f.v. Martin Myrvang, Erling Pilskog og Magne Heggem i prat med Egil Jensen.



Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 4 - 1997 / 25. årgang

Utgitt av:

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

Redaksjonen:

Wiggo Kanck – redaktør,
Reidun Nordli

Redaksjonsutval:

Jonny Eikrem, Anders S. Moen,
Oddbjørn Pladsen, Hermund
Veberstad, Kolbjørn Engen, Tore
Andersen og Thea Solholm.

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

Framsida/baksida:

Ny Geiranger ferjekai.
Foto: Per Tormod Nilsen

Layout: Reidun Nordli, EKH trykk

Sats og trykk: EKH trykk, Molde

Opplag: 1900

Deadline for neste nummer:

10. november 1997.

Innhald

Stordalstunnelen	4-5
Øksendalstunnelen	6-7
Nestenulykker	8
Vegvesenet sine naboer	9-11
Finare på Ystneset	12-13
Bilder frå Geiranger ferjekai	14-15
Sluttar etter 38 år i etaten	16-17
Budsjettkutt	18-19
Påbygg i Kristiansund	20-21
6-åringar på skoleveg	22-23
Velferdstur til Geiranger	24-25
Juristrunde	26
Jubilantar / AMU-kurs	27

HMS til beste for oss alle!

Systematisk arbeid med Helse Miljø og Sikkerhet er eit positivt tiltak og vil vera med på å gje oss alle ein trygg og god arbeidsplass. Det blir nok ikkje alltid opplevd slik, så det er viktig at leiarane trekkjer med seg sine medarbeidarar på ein konstruktiv måte i HMS arbeidet. Målet er at HMS skal bli ein naturleg del av vår kvardag. Vår internkontroll er bygd opp for at vi kan etterleve dei krav som lov og forskrift stiller til oss.

Det som kan vere litt nytt og uvant for oss er krav til dokumentasjon. Det vil seia at vi på ein systematisk måte skal ta vare på, og lage eigen, skriftleg dokumentasjon. Dette for at vi på forlangande frå tilsynsmyndighet eller ved intern revisjon skal kunne vise at vi er i takt med dei krav som lovverket stiller til oss.

Nokre sentrale områder i HMS arbeidet;

Vernerunde er ei kartlegging av eigen arbeidsplass. Lokal leiing skal saman med dei tilsette og verneombod vurdere rutinar og tilhøve ved arbeidsplassen. Oppdagar ein uheldige forhold må ein bli samd om tiltak for å rette opp dette for å få ein tryggare arbeidsplass.

Bedriftshelsetenesta (BHT) blir i hovudsak kjøpt frå fleire fellesordningar. Arbeidsmetodar og tilbod vil nok variere. Dette er noko mange av oss med rette er opptekne av, men enkelte er misnøgd. Det er viktig at vi engasjerer oss lokalt. På det årlege møte må vi bestille tenester som BHT skal hjelpe oss med.

Risikoanalyse er ei vurdering av krevjande og farleg arbeid. Vurderinga kan gjerast av leiinga saman med dei som skal gjera arbeidet, eller ein kan nytte andre fagpersonar. Verneombod/hovudverneombod må takast med på råd. Møtereferat eller rapportar er viktig dokumentasjon.

Sikkerhetskort er nødvendig for alle som skal inn på våre arbeidsplassar. Kurs for nyttilsette/innleidde skal haldast etter behov.

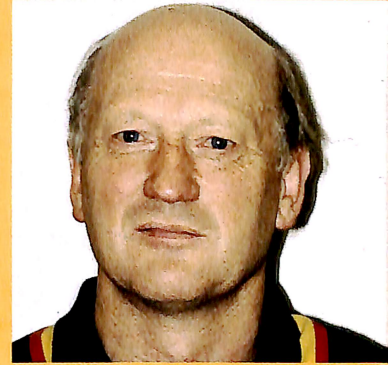
HMS intern revisjon er ein aktivitet der ei oppnemnd revisjonsgruppe besøker tilfeldige arbeidsplassar for å kontrollere HMS om arbeidet er i samsvar med vår internkontroll. Foremålet med revisjon er at vi i fellesskap skal bli flinkare med HMS arbeidet.

Sjukefråværet er i fokus avdi vi er opptekne av at arbeidsforholda skal vere slik at vi gler oss til å gå på jobb. Dei fysiske arbeidsforholda har vore i fokus over lang tid, og verneutstyr av god kvalitet er tilgjengeleg. På det mellommenneskelege området kan vi etter mi meinings bli flinkare. Vi må lære oss å ta tak i gryande konflikter og mobbing for å hindre at dette utviklar seg.

Leiinga på alle nivå har eit spesielt ansvar for HMS. Dette vert synleggjort når HMS aktivitetar blir etterspurt.

Utfordringa framover blir:

Kva kan du gjera med for å skape eit trygt og godt arbeidsmiljø på min arbeidsplass.



Knut Stokkeland – verneleiar



**Ordfører
Olav Bråtland
takker Kristen
Leganger for
godt utført
arbeid.**

400 kilo dynamitt ga gjennomslag

400 kilo dynamitt gjorde susen og sørget for gjennomslaget i Stordalstunnelen på seinsommaren. Gjennomslagsalva var den siste av 718 salver som det siste året med jamne har

smelt inne i berget langs riksveg 650 og rysta bebuarane langs Storfjorden. Men det vil gå ytterlegare eit år før Stordalstunnelen er open for fri ferdsel.



Tekst: Wiggo Kanck Foto: Bjørn Steinar Skarbø

Og karane på røysa var tru mot alle gode vegvesentra-disjonar. Det vanka ein liten, liten ein til både røysa og kvar einiskild arbeidar. Det sørgete anleggsleiar Kristen Leganger for.

– Jo da, eit tunnelgjennomslag er ein milepæl for alle. Det må vi markere, og det gjer vi med å «skjenke» røysa, medan vi andre såvidt for smake litt på tunga, kunne anleggsleiareren fortelje etter gjennomslaget.

Strekninga mellom Seljeneset og Dyrkorn på riksveg 650 er ei av dei mange vegstrekningane i Møre og Romsdal som er utsett for steinsprang og isnedfall. Samstundes er vegen smal og svinget. Rassikring av denne riksvegstrekninga har vore ein prioritert oppgave for både politikarar og næringsliv i kommunen. Ordfører Olav Brantland lot da heller ikkje høve gå frå seg til å poengtere sterkt rassikringsarbeidet før han fekk æra av å fyre løs den siste salva.

– Du kan seie at salva markerte ein seig politisk

Det smalt godt! Til gjennomslagsalva gjekk det med 400 kilo sprengstoff.



Mange skuelystne hadde møtt fram.

Anleggsleiar Kristen Leganger fulgde tradisjonen og «skjenka» røysa.....medan det vart ein liten, liten ein på arbeidarane.



kamp og mykje hardt arbeid. Stordalstunnelen vil vere, når den er ferdig neste år, eit resultat av framifrå dugnadsinnsats frå mange kantar, meinte Stordalsordføraren.

I hovudsak vert arbeidet med Stordalstunnelen gjort i eigenregi. Tunneldrivinga vart utført på ein stoff, i eit samarbeid mellom vegvesen-naboane i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. 200 600 kubikkmeter fast fjell er sprengt ut. Det er gått med meir enn 400 tonn sprengstoff. Tunnelkostnadane for ferdig tunnel vil verte på 85,5 mill. kroner medan dei samla kostnadane for anlegget ligg på 117 mill. kroner.

Stordalstunnelen vert ferdig 3,5 km, medan heile anlegget vert 600 meter lengre, i alt 4,1 km. Tunnelen får ein breidde på 6,5 meter og ein største tillate høgde på 4,5 meter. Fartsgrensa vert sett til 80 km.

Det er venta at tunnelen vert ferdig i juni neste år.



Oppryddingsarbeidet i gong berre minuttar etter smellen og «festen» på røysa.



Historisk smell for ny tunnel

Med alle sine lungers kraft og med et snev av aldri så lite fordoms stolthet ropte den pensjonerte skytebasen Leif Brandli; «Varsko heeer. Fyyyr heeer», så det ljomet mellom fjellene innerst i Sunndalsfjorden. Det gjorde han akkurat som i gamle dager, før han sammen med sine tidligere arbeidskamerater Leif og Anders Svensli og pensjonert bussjåfør Magnar Merringdal fikk æren av å fyre av den første salva på Øksendalstunnelen.

Tekst: Wiggo Kanck Foto: Reidun Nordli

Den første salva på forskjæringa til Øksendalstunnelen gikk som forventet og til stor applaus fra de mange fremmøtte. Salva markerte samtidig anleggsstart på tunnelen som vil eliminere et av de dårligste partiene på riksveg 62, og dermed legge til rette for et trafikkikkert vegnett på strekninga mellom

Øksendal og Sunndalsøra. Øksendalstunnelen er et av flere rassikringsprosjekt i Møre og Romsdal.

– Selv om vi ikke har opplevd store rasulykker på strekninga, har stadige nedfall av stein og på vinters tid is, ført til framkommelighetsproblemer og gitt brukerne en følelse av usikkerhet. Muligheten for større ras med dramatiske konsekvenser har i mange år skapt

utrygghetsfølelse, spesielt hos de trafikanter som daglig benytter strekninga til skoleskys og arbeidskjøring, sa tunnelforkjemper Per Steinar Husby etter den historiske salva.

– Det smalt godt! Skytebas Olav Rasdal hadde ladet riktig. Ladninga traff, men du så jo også at vi gamlinger ikke hadde glemt gamle kunstner. For oss, som var med å

- Dette var nesten som i gamle dager, mente anleggsveteranene Leif Svensli, Arne Svensli og Leif Brandal. De ble assistert av pensjonert bussjåfør Magnar Merringdal som i en årrekke hadde veggen over Svinberget som sin arbeidsplass.

bygge vegen over fjellet og som også har hatt den som vår arbeidsplass, var dette en stor dag og et ærefullt oppdrag. Nå har vi en større dag å se fram til, nemlig den dagen vi slipper å kjøre over Svinberget og istedet trygt kan kjøre gjennom tunnelen, sa Leif Brandal etter at røyken fra den første salva hadde lagt seg.

Som takk for jobben fikk de fire hver sin vegvesenkniv med inskripsjon, til minne om den historiske augustdagen 1997.

Anleggsarbeidet vil utføres på en stoff i et arbeidsfelleskap mellom Statens vegvesen Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. Opplasting og uttransportering av masse og legging av asfalt vil bli utført på entrepris. Med ny vegløsning er Øksendalstunnelen kostnadsregnet til 200 millioner 1996-kroner. I dette beløpet ligger også en fullstendig opprutsing av Hammartunnelen.

Prosjektleder Jakob Engeseth forteller at det for inneværende år er avsatt 10 millioner kroner til prosjektet.

- Det årlige forbruket fram til ferdigstillingen i år 2001 vil ligge mellom 40 og 70 millioner kroner, alt etter hvor store bevilgningene blir i årene fremover, forteller Engeseth.

Øksendalstunnelen blir 6000 meter lang med to kjørebane og en total bredde på 8 meter. Fri høyde blir 4,60 meter. Tunnelen får 13 promille stigning fra begge sider fram mot høyeste punkt som er 44,4 meter. Tunnelen får alt nødvendig sikkerhetsutstyr. Det blir installert utstyr for mobiltelefon og radio.

- I anleggsperioden vil 15-20 mann fra Statens vegvesen være i arbeid på anlegget. I tillegg kommer mannskaper fra entreprenørene, avslutter Jakob Engeseth.



Skytebas Olav Rasdal (bak) og medhjelperen hans hadde gjort et godt forarbeid.

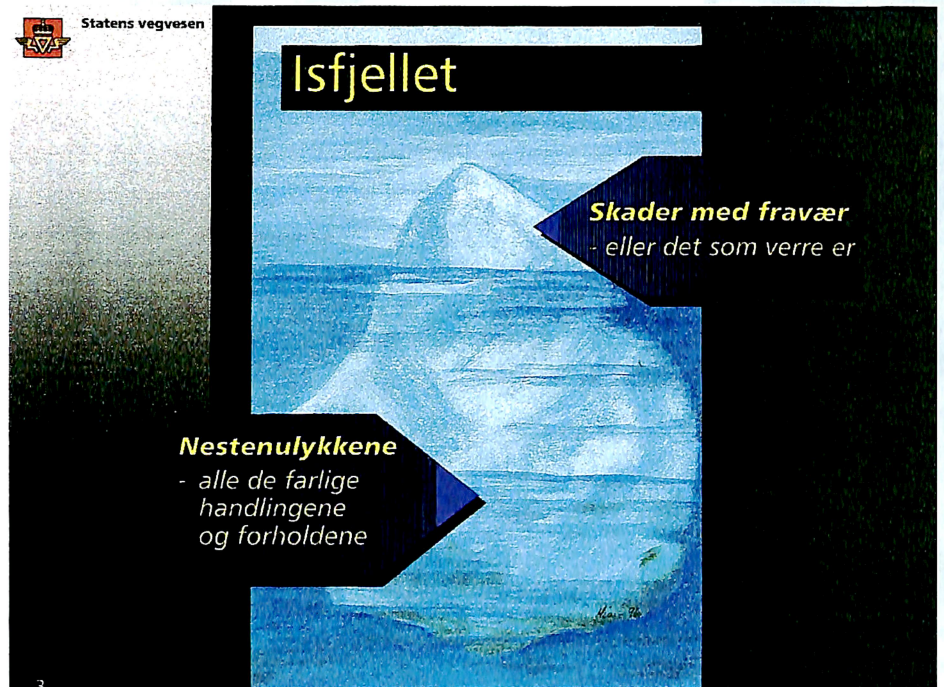


Sjefsingeniør Kjell Loen (foran), prosjektleder Jakob Engeseth og produksjonssjef Andor Wicken, var med å markerte anleggsstarten.



Mange skuelystne hadde møtt fram.

MIN NESTEN- ULYKKE - DIN ULYKKE



Tekst: Knut Olav Stokkeland

Statens vegvesen har som arbeidsgjevar og byggherre det mål at all verksemd skal gjennomførast utan at menneske og miljø vert påført skade.

Skal vi nå eit slik mål, er det heilt nødvendig å setje i gang førebyggjande tiltak. Eit slik tiltak er at du blir flinkare til å sei ifrå når det nesten går gale. Ei nestenulykke er hendingar, handlingar eller forhold som kunne ført til skade på menneske, miljø eller utstyr.

Når du trekkjer pusten djupt og tenkjer å..... no var det nære på, ta ansvar, meld frå til din arbeidsléiar slik at uheldige ting kan bli retta opp før vi får ein skade.

Undersøkingar viser at det for kvar alvorleg skade ligg det skjult ca. 10 mindre ulykker og at det bak kvar mindre skade skjuler seg ca. 60 nestenulykker. Så her er det mykje å gripe fatt i.

Når du som les dette opplever at noko kunne gått galt, enten på grunn av feil du sjølv eller arbeidskameratane dine gjorde, feil eller manglar på utstyr, eller på grunn av andre forhold på arbeidsplassen, så skal du melde frå. Neste gong dette skjer kan det føre til ein skade.

Erfaring viser at ved å melde frå om nestenulykker, slik at førebyggjande tiltak vert sett i verk, vil tallet på skadar bli redusert og på litt sikt vil også nestenulykker bli redusert.

Det blir no sett i gong ein kampanje for å auke medviten på melding av nestenulykker. Avdelingane har no fått nødvendig informasjonsmateriale og meldingsskjema. Ved å informere og bruke materialet aktivt i avdelinga vil vi saman kunne synleggjere nestenulykkene og på den måten førebyggje ulykker og skadar.

Som ein ekstra stimulans vil det også i år bli trekt ut ein gevinst blant dei rapporterte nestenulykkene.



Mottoet blir:

Ta alle farlege hendingar, forhold og handlingar alvorleg – meld frå om din nestenulykke !

An aerial photograph of a coastal town, likely Vestnes, Norway. The town is built on a peninsula or a narrow strip of land, with a large bridge crossing a body of water. In the background, there are mountains with snow-capped peaks under a blue sky with scattered clouds. The foreground shows a mix of residential buildings, roads, and green spaces.

Ris og ros til Statens vegvesen

**Folk på Vestnes er
stort sett fornøyde**



Når Statens vegvesen setter i gang med nye vegprosjekter må en forsøke å ta hensyn til de involverte grunneierne. Å forene grunneierens krav om færrest mulig inngrep på eiendommene med krav om gode og farbare veger er ikke alltid like lett. Hvordan ser Vegvesenets «naboer» på oss?

Tekst: Helge Bredeli Kanck

Foto: Reidun Nordli

På Vestnes er arbeidet med parsellen Remmen – Vestnes kirke, E 39, godt i gang og er planlagt å stå ferdig i løpet av første halvår 1998. Med hensyn til adkomsten til den planlagte Tresfjordbrua, var det lite aktuelt å legge vegen bak hele Vestnes sentrum, noe som var foreslått i den tidlige planleggingsfasen, og som ville gjøre adkomsten til brua vanskeligere. Resultatet har blitt at vegen deler bygda i to, noe som ikke er like populært blant alle de involverte grunneierne.

– Som mor og privatperson er jeg veldig glad for at vi snart kan få en ny og bedre veg, sier Sigrid Lindheim. Hun er en av de største grunneierne i området, og i forbindelse med bygginga av ny veg har Vegvesenet blitt nødt til å ta seg ganske kraftig til rette på eiendommen hennes.

Veger på kryss og tvers

– Teigen min er i underkant av 100 meter bred og nå er det hele fem ulike veger, medregnet nye innkjørsler, som krysser den, forteller hun. Vegen måtte jo selvsagt komme, men jeg må innrømme at jeg til tider har følt meg presset av Statens vegvesen og er ikke like fornøyd med alle løsningene som er blitt valgt. Hun bekrefter at det å være nærmeste nabo til – og ufriwillig involvert i Vegvesenets anlegg ikke alltid er like lett.

Sigrid Lindheim vil ikke si at hun føler seg overkjørt.

– Men i og med at jeg er en av de grunneierne som har måttet gi slipp på absolutt mest av eiendommen, må jeg innrømme at Statens vegvesen til tider har stått for meg som en gjeng sultne gravemaskiner, klare til å sable ned for fote, sier hun med et smil.

– Det som har skuffet meg mest under byggingen av den nye vegen er et svar jeg fikk fra oppsynsman-

nen i forbindelse med et helt konkret spørsmål om bruk av cellulose på nyvegen.

– Ikke mas! lød svaret på spørsmålet jeg som involvert stilte oppsynsmannen. Da ble jeg rett og slett forbannet, sier Sigrid Lindheim.

Hun legger vekt på at eiendommen først og fremst hadde stor affeksjonsverdi og at det slik sett var vanskelig å se maskinene ta fatt på arbeidet på hennes eiendom.

– Selv om nyvegen nå deler bygda i to, betyr den likevel større trygghet for både barn og voksne, sier hun.

Overkjørt?

– Stort sett tror jeg de fleste involverte grunneiere er fornøyd med måten vi har løst problemene på, sier prosjektleder Per Arne Gjerde. De fleste tilbakemeldingene han har fått bekrefter nettopp dette.

– Det er selvfølgelig umulig å gjøre alle til lags, et sted må jo vegen gå. Men vi erstatter jo eien-

Prosjektleder Per Arne Gjerde tror den nye E 39 på Vestnes skal stå ferdig i løpet av våren/ forsommeren 1998. Han har inntrykk av at de berørte grunneierne stort sett er fornøyd med måten vegvesenet har løst oppgaven på.

dommer og hus etter gjenkjøpsverdi og folk forstår som regel at de må vike plassen når de samtidig ønsker seg en ny og bedre veg, legger han til.

Prosjektlederen forteller at det i forbindelse med vegprosjektet har vært nødvendig å kreve rivning av tre hus. I alt er 24 fysisk berørte i forbindelse med vegbygginga.

– Vi synes det er mer realt å råde til rivning av hus i stedet for å sende trafikken forbi like utenfor stuedøra til grunneierne, sier Gjerde.

Han understreker at inngrepene begrenses så mye som mulig, men at grunneiere nok til tider likevel føler seg overkjørt.

– De føler seg ofte som den lille mannen som står ansikt til ansikt med den store og mektige staten. Noen vil nok oppfatte oss som arrogante, særlig de som ikke får sitt syn gjennom, sier Gjerde videre.

Han understreker at en del naboer til anlegget ser på støy som det største problemet, både i byggefase og når tungtrafikken senere skal dundre forbi stuevinduet.

Godt fornøyd

Bernt Pedersen er en av de grunneierne som Statens vegvesen har forsynt seg grovt av eiendommen til i forbindelse med bygginga av den nye E 39 på Vestnes.

– Men jeg har for lengst innsett av behovet for en ny veg på denne strekningen måtte være nærmest altoverskyggende, sier han til Veg og Virke.

Selv om nå nyvegen går rett gjennom det som tidligere var en liten, men flott frukthage og har revet med seg en kombinert garasje og verksted i samme slengen, er den spreke pensjonisten godt fornøyd med måten vegprosjektet er lagt opp på. Den forrige innkjørselen til huset ble ødelagt av vannet hver vår under snøsmeltinga.

– De tok halve eiendommen og jevnet garasjen med jorda, men det har aldri vært snakk om noen konflikt mellom oss. Jeg fikk jo ny flott innkjørsel og garasjen tilbake, så

jeg ser ingen grunn til å klage på Statens vegvesen, slår Pedersen fast.

Han mener at vegen ideelt sett skulle vært lagt utenfor selve sentrum, men når det ble som det ble med hensynet til Tresfjordbrua, er han på alle måter tilfreds.

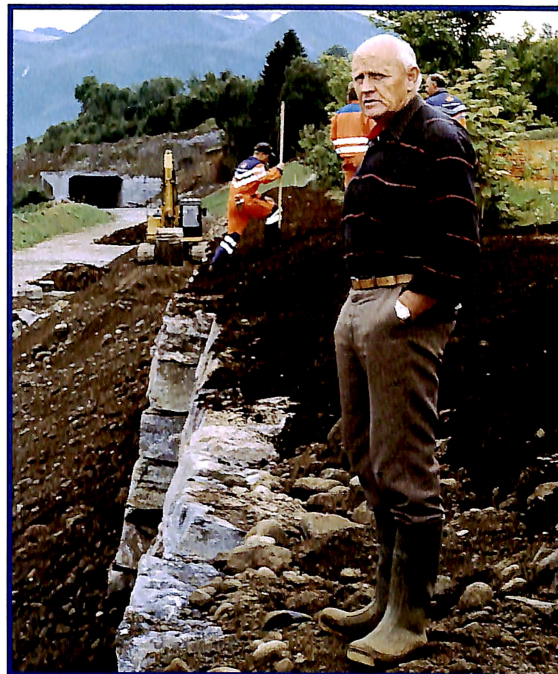
– Jeg ser det slik at dersom det ikke hadde blitt noen veg nå, ville pengene blitt bevilget til veganlegg andre steder her i fylket, og så måtte vi på Vestnes ventet enda noen år. Det var først og fremst på høy tid at vegen kom, sier han og synes Vegvesenet i denne perioden er en fin nabo å ha.

– Jeg er svært imponert over måten de løser oppgavene sine på, avslutter Bernt Pedersen

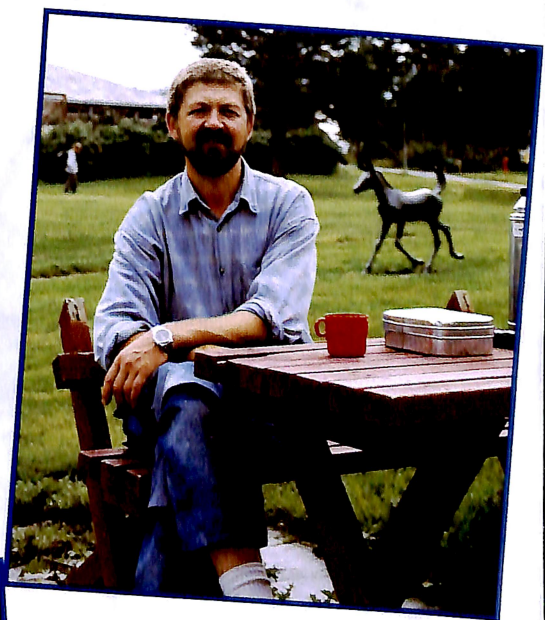
Også entreprenør Kjartan Holseter mener det er viktigst å glede seg over den nye vegen.

– Jeg er selv ikke som grunneier berørt fysisk av dette prosjektet. Men som skjønnsmann i Frostating Lagmannsrett har jeg vært borti en del konflikter mellom grunneiere og Statens vegvesen. Min oppfatning er at de gjør en aldeles utmerket jobb, og at det nytter å prate og forhandle dersom en som grunneier føler seg presset av etaten. En kan være med å påvirke hvor vegen skal gå, sier Holseter som likevel frykter at støy kan bli et problem når trafikken skal gå så å si rett utenfor døra hans. Men han understreker altså at vegen var en nødvendighet.

– Og jeg har fått flyttet frukttrærne på oversiden av huset. Så nå gjenstår det bare å se om vi fortsatt kan høste plommer og bær fra egne trær, ler Bernt Pedersen.

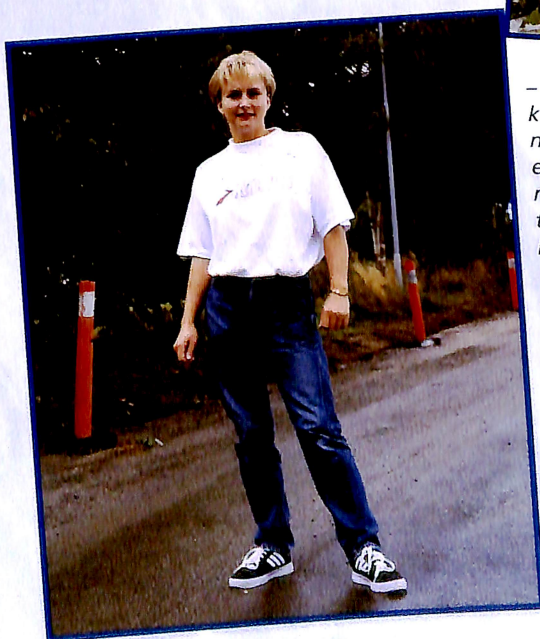


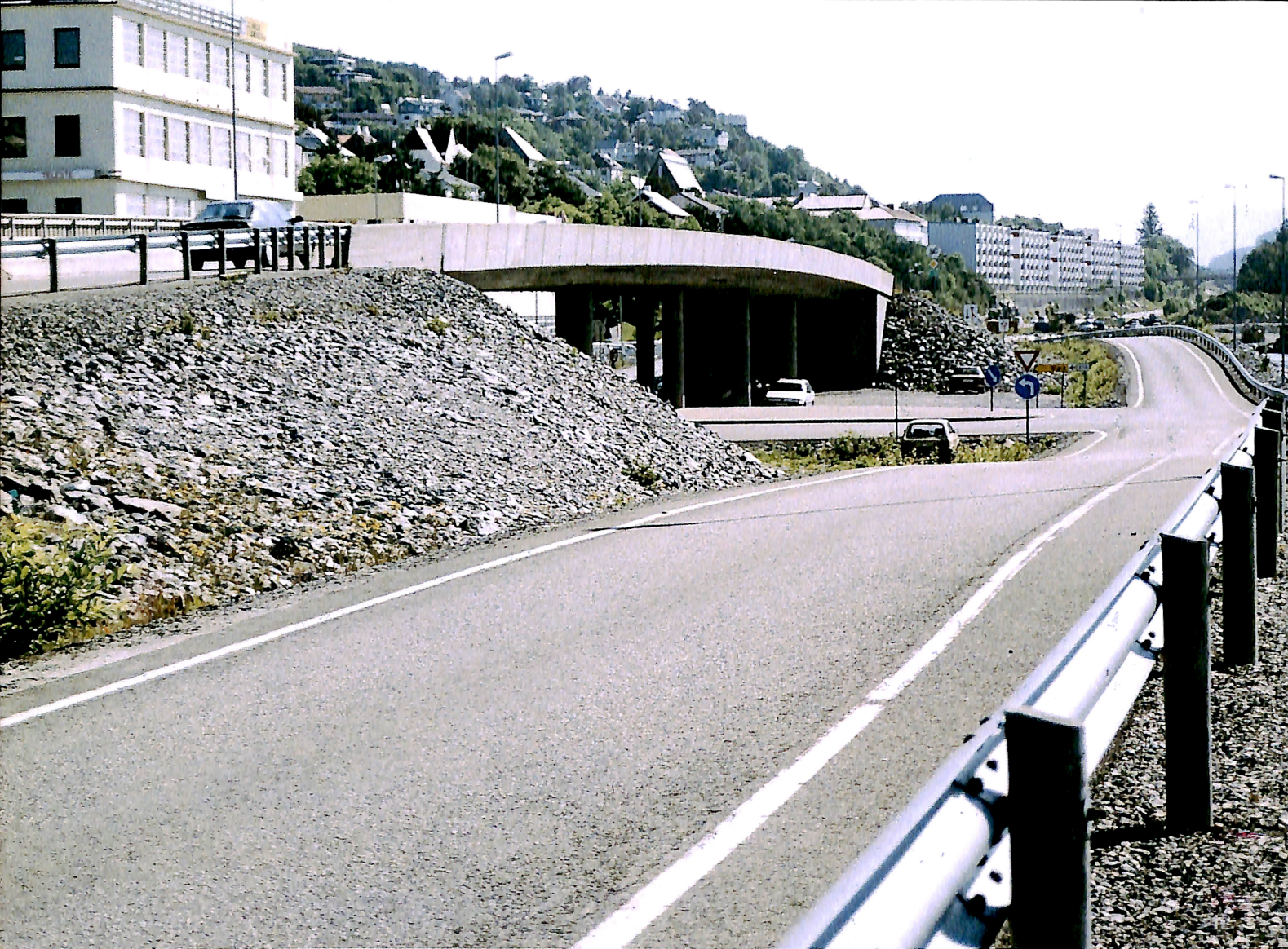
– De lagde veg rett gjennom den fine frukthagen og rev ned garasjen min, men jeg har hele tiden innsett at nødvendigheten av en ny veg på mange måter har vært altoverskyggende, sier pensjonist Bernt Pedersen fra Vestnes. Han er stort sett fornøyd med måten han som grunneier har blitt behandlet på av Statens vegvesen.



– Det eneste som for mitt vedkommende kan bli et problem når den nye vegstrekninga Rømmem–Vestnes kirke står ferdig en gang i neste år, er støy, sier entreprenør Kjartan Holseter. Han synes vegetaten har gjort en flott jobb på den nye E 39.

– Som privatperson og mor er jeg svært glad for at den nye vegen nå snart er ferdig. Men som grunneier har jeg til tider følt meg presset av Statens vegvesen. Eiendommen min krysses etterhvert med fem ulike veiger, sier Sigrid Lidheim til Veg og Virke. Hun er en av de grunneierne som har måttet gi opp mest av eiendommen sin i forbindelse med den nye vegen.





Slutt på «gratisparkering» ved Ysteneset

Vegvesenet godt i gang med miljøopprustning

I 10 år har området under Ystenesbrua ved Ellingsøytunnelen i Ålesund blitt brukt som gratis parkeringsareal for pendlere. Dette har skapt et uryddig trafikkbilde og skapt en del farlige situasjoner når bilene skulle kjøre ut på vegen igjen. Nå er Statens vegvesen i gang med å ruste opp området.

Tekst og foto: Helge Bredeli Kanck

– Det er både miljømessige og trafikksikkerhetsmessige årsaker til at vi i samråd med vegkontoret har tatt denne beslutningen. I den siste tiden har også en del vogntog begynt å bruke dette området som parkeringsplass. Det er i det hele tatt merkelig at det ikke har skjedd noen ulykker her, ettersom utkjørselen fra «parkeringsplassen» ligger rett ved Ellingsøytunnelen. Her har bilene forkjøringsrett og kommer ofte i stor fart og med dårlig sikt, forteller Jens Hammerø Moe, oppsynsmann ved trafikkstasjonen i Ålesund.

Han legger til at han godt forstår dersom frustrasjonen brer seg blant brukerne av gratisparkeringa nå som denne beslutningen er tatt og arbeidet er kommet i gang. Dette har vært en allmen godtatt, men likevel ikke lovlig ordning, som har eksistert siden Ålesunds-tunnelene stod ferdig i 1987.

– Vi har tidligere gått ut og informert publikum om dette framstøtet, fortsetter Jens Hammerø Moe.

Miljøopprustning

Oppsynsmannen beskriver området på E 136 som en tidligere stein-

Området rundt Ystenesbrua har lenge blitt brukt som parkeringsplass for pendlere til Ålesund. Nå er Statens vegvesen i ferd med å gjøre en slutt på dette, av trafiksikkerhetsmessige og miljømessige årsaker. Området skal blant annet beplantes og belegges med heller.

ørken, som kombinert med bilene som stod under brua i arbeidstida gav et svært uryddig trafikkbilde på innfartsveien til Ålesund.

Deler av «parkeringsarealet» vil nå bli belagt med heller og rundt området vil det bli støpt kantstein. På sidene av brua, ved av- og påkjøringsrampene der det i dag er steinfyllinger, vil det bli fylt jord og sådd gress og i neste omgang plantet trær og buskvegetasjon. I alt skal ca 5000 kvadratmeter beplantes, det skal legges heller på 800 kvadratmeter og i tillegg skal det legges kantstein. Det ble bevilget penger til prosjektet i januar. Arbeidet ble påbegynt i midten av august og skal etter planen stå ferdig i løpet av oktober, i hvertfall før vinteren. Prosjektet har en kostnadsramme på i alt 250 000 kroner.

– Vi tar hensyn til at det er brukt mye betong i utforminga av Ålesund sentrum og benytter dette materialet i stor grad også her, forteller landskapsarkitekt Anne Trine Hoel ved vegkontoret. Hun har vært sentral i planleggingen av den nye miljøløsningen på Ysteneset.

– Vi har lagt stor vekt på både sikkerhet og miljø. Det vil ikke bli laget noen ny parkeringsplass i tilknytning til det området som i dag benyttes, sier Jens Hammerø Moe, og legger til at det var bompengeselskapet som forlot området slik da tunnelene stod ferdig.

Telefonstorm?

De rundt 25 bilene og vogntogene som har brukt arealet som parkeringsplass har ikke bare skapt en del farlige situasjoner ellers, men også skaffet brøytebilene på strekningen en del vanskeligheter.

– Bilene har stått både under og på sidene av brua. Dette har gjort at nedfall har kunnet skade de bilene som stod der, noe sjåførene på brøytebilene har måttet prøve å ta hensyn til.

Alt dette har gjort at vi så oss nødt til å komme med et utspill overfor vegkontoret og lage en



– Siden Ålesundstunnelene stod ferdig i 1987 har man brukt området rundt Ystenesbrua til parkering. Dette har gitt et veldig uryddig trafikkbilde, forteller Jens Hammerø Moe, oppsynsmann ved trafikkstasjonen i Ålesund.

plan for den nye løsninga, sier Jens Hammerø Moe videre.

Han legger ikke skjul på at dette er en noe betent sak og at opprustningsarbeidet for å fjerne gratisparkeringa har ført til en aldri så liten telefonstorm fra publikum.

Det er også tanker om å miljøoppuste deler av E 136 som ligger enda nærmere Ålesund sentrum, men her er ingenting klart foreløpig.

Ved rundkjøringa under Ystenesbrua har også bussene stoppet for å ta på passasjerer. Med den nye løsningen håper trafikkstasjonen i Ålesund også å få en slutt på dette.



NY KAI INNBYR TIL NYE OPPLEVELSER



Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Per Tormod Nilsen

Geiranger, et av Norges mest besøkte og berømte reisemål fikk ny ferjekai 25. juni i år. Ikke bare til glede for de fastboende og næringsdrivene i turistbygda, men kanskje mest til glede for turistene som i hopetall i løpet av noen hektiske sommermåneders oversvømmer bygda.

I forhold til den gamle, ligger den nye ferjekaia bare noen hundre meter lengre ut i fjorden, men ikke mer enn at det gjør godt med en kort spasertur inn mot et hektisk sentrum. Den nye piren med parkområde, god oppstillingplass for biler som skal med ferja, parkeringsplasser og oppstillingsplasser for turistbussene, og ikke minst vakre, publikmsvennlige brygger har sterkt bidratt til en ytterligere forskjønning av turistbygda. For ikke å bidra til «forsøpling» av den stor-slåtte naturen og av estetiske hensyn er det bygd ei kort ferjekai med en dyktalb, en slags påle som tar imot akterenden på ferja, litt utenfor selve kaia. Det er blitt ryddig!

Mens turistene venter på neste ferjeavgang, kan ventetida forkortes med å legge turen kailangs til butikkene, handlebodene og serveringsstedene inne sentrum, i fjordbunnen. Turen langs trepromenaden på utsida av kaia, med de store turistskipene som ruvende «fjell» rett utenfor kaia og med et yrende folkeliv av alle nasjonaliteter rett opp i «beina» er i seg selv en opplevelse. Tar du deg så samtidig tid til å studere detaljene i arbeidet som er utført, eller du rett og slett bare setter deg ned for å slappe av litt for å la blikket vandre, vil du helt sikkert oppdage noe som er nytt for deg.

Det nye kaianlegget innbyr til opplevelser!

Vi lar bildene tale for seg selv, og oppfordrer de som ikke vandret «kailangs» i Geiranger denne sommeren om å ta en avstikker til turistmetropolen neste sommer.

God tur!







Sjefingeniør takkar av

Kjell Loen sluttar etter 39 år

Sjefingeniør Kjell Loen frå Stryn kan sjå attende på nær 39 års teneste i Statens vegvesen når han i haust seier takk for seg og blir pensjonist. Frå eg starta i 1959 har det skjedd store positive endringar i etaten både med omsyn til drift og tilgang til ressursar. Men vi har og blitt mykje meir byråkratiske med åra, seier han, og legg til at vi på det området ikkje skil oss frå samfunnet elles.

I haust seier Kjell Loen takk for seg etter nær 39 års teneste i Statens vegvesen og let att kontordøra for siste gang i tenesta. 35 av desse åra har han arbeidd ved vegkontoret her i fylket.

Tekst: Helge Bredeli Kanck

Foto: Reidun Nordli

I slutten av oktober seier Kjell Loen takk for seg på kontoret. Han har hatt ein arbeidsplass der trivselen har vore god, og med interessante og sjølvstendige arbeidsoppgåver i stilling som ingeniør, som anleggs-sjef og dei to siste åra i utbyggings-sjefen sin stab. 35 av desse åra han vore ved vegkontoret her i fylket. Frå 1965 til 1969 arbeidde han ved planavdelinga på vegkontoret i Østfold. I 1969 kom han attende til vegkontoret her i fylket som ansvarleg for anleggsdrifta på riks- og fylkesvegane

– I alt har eg arbeidd under 6 vegsjefar og vore heldig og kunne følgje bygginga av mange store og små prosjekt opp gjennom åra. Oppgåvene og krava til Vegvesenet har stadig auka i omfang og eg meiner at etaten har vore flink til å tilpasse seg utviklinga, og legge om drift og rutiner slik at arbeidet kunne utførast på ein føremålstenleg måte, seier han til Veg og Virke.

– Ein ting som har betydd mykje for min trivsel i arbeidet, er det gode samarbeidsklimaet her på kontoret, og likeins eit godt forhold til utedrifta, held den avtropsjefingeniøren fram.

Rivande utvikling

Når ein har hatt arbeidsplassen sin i den same etaten i nesten 40 år ligg det vel klårt i dagen at ein blir vitne til store endringar med omsyn til drifta. Dette gjeld både arbeidsmiljøet i etaten, bruken av ressursar, kvalitet på arbeidet og den fysiske gjennomføringa ute i marka.

– Dersom ein skal trekkje linjer frå januar 1959, då eg byrja i etaten, og fram til i dag, har det til dømes vore store omleggingar til omfattande maskinell drift. Dette har på den eine sida resultert i raskare framdrift og mindre fysisk slit ute på anlegga, men har òg medført mannskapsreduksjonar som av

mange blir sett på som ein negativ konsekvens.

– Når det gjeld arbeidet på kontoret, har dette berre auka i omfang ved stadig nye pålagde oppgåver og meir arbeidskrevjande formelle prosessar. Dette har naturleg nok ført til stor auke i arbeidsstyrken som skal ta seg av papirmølla. Arbeidet er blitt lettare gjennom dei hjelpemidla som er kome til som resultat av den teknologiske utviklinga. Vegplanlegging etter vår tids metodar byggjer mykje på den teknologien som er utvikla i dataalderen.

Den siste store omorganiseringsprosessen, overgangen til Det nye Vegvesenet, som sto ferdig i si utforming i 1995, har også Kjell Loen fått vore med på. Mykje er endra til det betre når det gjeld den interne strukturen, men også her nemner han den meir omfattande byråkratiseringa av etaten.

– Eg har inntrykk av at det etter omorganiseringa har blitt vanskelegare å ta raske avgjerder og få sett i gang dei oppgåvene som skal løysast. Papirmølla gjer seg meir gjeldande også internt, etter mitt syn.

– For eigen del er eg godt tilfreds med innhaldet i den jobben eg no skjøttar, men vi skal ha tanke for dei som føler at dei har kome dårlegare ut i Det nye Vegvesenet, legg Kjell Loen til.

Store prosjekt

I perioden som anleggssjef ved Statens vegvesen Møre og Romsdal har Kjell Loen vore ansvarleg for fleire store vegprosjekt.

– Det var andre som hadde den detaljerte prosjektleiinga, men i mi tid som anleggssjef bygde vi til dømes Atlanterhavsvegen, Krifast, Valsøyfjordprosjektet og Aursundprosjektet.

Det er uråd å talfeste alle dei andre små og større prosjekta som har betra kommunikasjonane og gjort dagleglivet enklare for så mange.

Han legg til at fastlandssam-

band til øysamfunn, og samband mellom øyar har vore eit område som er satsa mykje på gjennom åra, og at eit nytt storprosjekt no står for tur.

– Dette har letta kommunikasjonen. Når det gjeld utviklinga generelt har vi vel fått stadig sikrere vegar å ferdast på, men veldig auke i biltrafikken tilseier auke i ulykker. Sett i ulykkessamanheng kan vel også bygging av veg for nedlegging av ferjesamband, slå negativt ut.

Hus og hage

Han har ikkje lagt heilt klare planar for kva han skal fylle pensjonisttilværet med.

Hus og hage tar i alle fall sin del av tida. Noko meir båtbruk enn hittil ser han fram til.


Kjell Loen har dessutan ein son som sit i rullestol og treng dagleg fysisk stimulering, – og noko vil eg prøve å bidra med i den samanheng, seier han.

Eg er og glad i naturopplevingar og går ofte tur i Moldemarka. Barnebarna kjem òg til å spele ei rolle, sjølv om vi ikkje bur slik til at vi akkurat trakk ned dørstokken hos kvarandre. Får eg tid til ein låt på trekkspilet av og til så kan eg kanskje true med å underhalde medpensjonæranane på «Alders kvile», dersom og når–.

Hjernetrimmen skal heller ikkje gløymast.

– Det er no i gang ei brei vurdering av korleis Det nye Vegvesenet fungerer, og denne vil truleg konkludere med at vi må arbeide vidare med det som eventuelt ikkje fungerer godt nok, men eg trur ikkje at vi enno ser fullt ut resultatet av omorganiseringa.

Eg kjem nok til å følgje med i aviser, og i det som kjem i min veg av tidsskrift, for å halde meg orientert om arbeidet i vegetaten, avsluttar Kjell Loen.



Det er ei utstrekt ønske blant både riks- og fylkespolitikarane om å oppretthalde dagens ferjetilbod. Det har blant anna vore lansert eit forslag om gratis ferjer. Statens vegvesen får ikkje auka bevilgningane og må hente pengane frå andre postar.
(Foto: Per Tormod Nilsen)

Trafikksjef Arne Johnsen har hamna i ein lite ønskeleg situasjon etter at det kom varsel om budsjettkutt i tillegg til uventa meirkostnader for 1997. – Vi legg stor vekt på å oppretthalde trafikktryggleikstiltak, så dette vil nok først og fremst få miljømessige konsekvensar, seier han.
(Foto: Wiggo Kanck)



Budsjettkutt skaper hodebry

Med eit nytt budsjettkutt i tillegg til uventa meirkostnader i 1997 har Statens vegvesen Møre og Romsdal havna i ein vanskeleg situasjon. -Vi må først og framst prioritere trafikk-

tryggleiksmessige tiltak. Det miljømessige, som kantslått og vedlikehald av rasteplassar, må prioriterast ned i tida som kjem.

*Nytt dekkje i delar av Storgata i Molde har lenge vore ønskeleg, særleg snakkar ein om områda rundt rådhusplassen og torget. Som følgje av budsjettkuttet er dette ei oppgåve som nok må utsetjast endå ei stund.
(Foto: Reidun Nordli)*

Tekst: Helge Bredeli Kanck

Det seier trafikksjef Arne Johnsen til Veg og Virke. Frustrasjonen brer seg i Vegvesenet sine rekkjer etter at meldinga om ytterlegare kutt på vedlikehaldsbudsjett nådde etaten.

– Det er naudsynt å påleggje dei enkelte trafikkdistrikta å redusere standarden på ein del arbeidsoppgåver for såleis å spare pengar, held han fram.

Til dømes held ikkje Storgata i Molde den ønska standarden kva vegdekket gjeld. Det blei lagt eit førebels slitedekke i 1996 og bevilga eit asfalteringstilskot på ein halv million kroner til 1997. Dette tilskotet må ein no kutte.

Politisk ramaskrik

Det er samstundes eit utstrekt ønskje blant både riks- og fylkespolitikarane om å oppretthalde det eksisterande ferjetilbodet. Det har mellom anna vore lansert eit forslag om gratisferjer her i fylket. Forslaget frå Statens vegvesen var å redusere delar av ferjetilbodet på ein slik måte at det ikkje i stor grad gjekk utover brukarane. Dette førte til eit politisk ramaskrik.

– Det er vanskeleg å sjå korleis ein skal oppfylle politikarane sine ønskjer når dei kombinerer dette med stadige kutt på vedlikehaldsbudsjettet. Resultatet blir at vi må ta pengane frå ein del andre naudsynte postar for å oppfylle påleggja, seier Arne Johnsen.

Dei uventa meirkostnadene for 1997 kom på i alt 16,5 millionar kroner; tilskot til riksvegferjedrifta (6 mill.), Todalsvegen (1 mill.), flomskadar på riksvegnettet (3,5 mill.), omskilting av to riksvegar til europavegar (2,5 mill.) og diverse kostnader i samband med den lange vinteren (3,5 mill.).

Eit nytt kutt på vedlikehaldsbudsjettet på 3,2 millionar kroner gjer ikkje situasjonen lysare. Først og fremst får dette miljømessige konsekvensar: Trafikksjefen har pålagt trafikkdistrikta å utføre kantslåt berre der det er naudsynt av trygg-



leiks årsaker. Drift av rasteplassar utgjer ein stor del av sommarbudsjettet. Ein del av reduksjonen må takast her ved at opningstidane reduserast og sesongen innkortast.

Ytterlegare budsjettkutt

– Vi har fått signal om at drifts- og vedlikehaldsbudsjettet for 1998 vert redusert med 7%, det vil seie 14 millionar kroner. Derfor er det all grunn til å rekne med at situasjonen ikkje vil bli betre i åra som kjem. Fleire vegstrekningar i fylket er nedslitne og skulle vore asfaltert i år. No må dette på nytt prioriterast vekk til fordel for endå viktigare tiltak. På den måten oppnår vi ikkje den ønska standarden på alle vegane her i fylket, seier trafikksjefen.

Han trur ikkje publikum og brukarane av vegen kjem til å merke så mykje av budsjettkuttet dei første par åra. Dei tunge nedskjeringane kjem først om ein to års tid. Då vil nok trafikantane for alvor merke at

pengane ikkje strekk til for å løyse alle ønskelege oppgåver. Kuttlista for i år omfattar mellom anna dekkjevedlikehald på riksveg 1, 61 og 62 (4,1 mill.), tunnelvedlikehald (1,6 mill.), rasteplassutbetring (0,5 mill.), bruvedlikehald (1 mill.), ekstra drenering (4 mill.) og redusert reserve (2 mill.).

– Når det gjeld salting, strøing, brøyting og generelt vedlikehald for å gjere vegane trygge og farbare, må vi sjølv sagt gjere alt vi kan for å oppretthalde standarden på den biten. Når det derimot gjeld forslaget om å oppretthalde ferjetilbodet og det miljømessig vedlikehaldet, ser eg ikkje korleis vi skal klare det slik situasjonen no er, seier Arne Johnsen.

– Logikken i stadig reduserte bevilgningar kombinert med fleire og fleire pålegg frå politisk hald, er vanskeleg å få auge på, avsluttar han.

Arnfinn Løvik, distriktsleder i Kristiansund trafikkdistrikt og trafikksjef Arne Johnsen ser begge fram til å få ferdig tilbygget på Kristiansund trafikkstasjon. I løpet av oktober skal samtlige faggrupper samles på Løkkemyra.



Etter omorganiseringen til Det nye Vegvesenet skal også alle faggruppene i Kristiansund trafikkdistrikt samles ved trafikkstasjonen på Løkkemyra. Til nå har det rett og slett vært for trangt om plassen, men i oktober står tilbygget på i alt 215 kvadratmeter ferdig, og da er det bare å flytte inn.



Kristiansund trafikkstasjon bygges på

Tekst: Helge Bredeli Kanck
Foto: Helge Bredeli Kanck / Wiggo Kanck

Samlokaliseringen av enhetene innenfor Kristiansund trafikkdistrikt har altså gått tregere enn ønsket grunnet plassmangel. De fire faggruppene har vært spredt på ulike kontorer over hele distriktet og ekspedisjonen ved Kristiansund trafikkstasjon har holdt til i Køff-bygget noen hundre meter lenger ned på Løkkemyra. Nå hamres og snekres det på harde livet for at tilbygget skal stå klart til i høst som planlagt.

– Vi bygger på med i alt 45 kvadratmeter i førsteetasje og 170 kvadratmeter i den nye andreetasjen. I tillegg bygger vi om ekspedisjons-

lokalene og installerer ventilasjonsanlegg. Arbeidet startet i mai og finansieres av Statsbygg. Vi er i rute, forteller distriktsleder Arnfinn Løvik.

Godt arbeidsmiljø

– Vi har ført et nært samarbeid med bedriftshelsetjenesten. God ergonomi, med riktige sittestillinger, ventilasjon og et generelt godt arbeidsmiljø er viktig på enhver arbeidsplass. Det har ikke vært gjort så mye på dette området her siden den nåværende trafikkstasjonen stod ferdig i 1972, fortsetter han.

Selv om sommerens ombyggingsperiode har vært hektisk, med tildels kummerlige forhold, plassmangel og brakkekontorer, tror li-

kevel ikke distriktslederen at publikum har merket så mye av akkurat det.

– Det var en periode under ombyggingen da vi hadde litt problemer med å få unna arbeidsmengden, men alt i alt har jeg inntrykk av at publikum ble bra betjent også da, fortsetter Arnfinn Løvik.

Viktig med opprustning

– Jeg er glad for at vi snart er ferdige med «den nye» trafikkstasjonen i Kristiansund. Etter omorganiseringen har vi lagt stor vekt på å oppruste seksjonene rundt om i fylket. Slik som stasjonen stod tidligere, var den ikke beregnet på at faggruppene skulle samlokaliseres, som det f.eks. var gjort ved den nye

trafikkstasjonen i Ørsta, sier trafikksjef Arne Johnsen.

I alt er det femten personer som skal arbeide sammen i gamle og nye lokaler på Løkkemyra. Produksjonsavdelingen vil fortsette å ligge på Frei.

–Jeg vil ikke si at situasjonen har vært prekær, men det var helt klart nødvendig med en opprustning av en stasjon som kun var beregnet på biltilsynsvirksomhet, avslutter Arnfinn Løvik.

Ingen snarlege endringer i saltpolitikken

Sidan 1991 har vi hatt fem faste saltroder her i fylket. Seksjonsleiar Ivar Hol ved vegkontoret seier at retningslinjene for salting vil bli dei same minst ein vinter til. Sist vinter kom det ei lita endring, då ein bestemte seg for å salte riksveg 64 frå Eikremsmyra ved Molde til Malmefjorden i Fræna i staden for strekninga Årø-Oppdøl i Molde.

– Vi vil salte på dei same parsellane som sist vinter. Vi ser ikkje nokon god grunn til å gjera endringar i år. Årsaka er at Vegdirektoratet er i ferd med å utarbeide nye retningslinjer for salting. Dessutan vil endringar på saltpolitikken her i fylket føre til store investeringar i nytt og dyrt utstyr. Med dei uventa meirkostnadene for 1997, samt eit ytterlegare kutt på drifts- og vedlikehaldsbudsjettet på 3,2 millionar kroner, er ikkje det råd å gjennomføre, seier Ivar Hol.

Det er eit stort evalueringsprosjekt som no pågår i Vegdirektoratet, der ein ser på og undersøker alle sidene ved saltinga vinterstid. – Alt frå veggrep til miljømessige konsekvensar blir gått gjennom, og dei nye retningslinjene vil liggje klar på vegkontora til like over jul, held seksjonsleiar fram.



18. august var det skolestart for 6-åringene. – Våre nye førsteklasinger er trafikkmessig svært umodne og ikke i stand til å vurdere og tenke rasjonelt i trafikken. Regn ikke med at de ser eller hører deg. Senk farten og gi 6-åringene en trygg skoleveg.

FTU-sekretær Per Gjerde hadde i sommer klar en kampanje som skal bidra til å sikre skolevegene for 6-åringene. – Undersøkelser viser at barn i den aldersgruppa er å betrakte som utilregnelige når de ferdes i trafikken, forteller han.

6-åringene inn i skolen – store utfordringer for vegetaten

**Tekst: Helge Bredeli Kanck
Foto: Wiggo Kanck**

Slik lyder oppfordringen fra sekretær Per Gjerde i fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU) i forbindelse med høstens skolestart. I samarbeid med Statens vegvesen Møre og Romsdal, Trygg Trafikk og politiet, har FTU utformet en kampanje som skal gjøre både barn, foreldre og

bilister i stand til å møte de nye utfordringene som nå står for døren.

– Undersøkelser viser at 6-åringene faktisk kommer dårligere ut enn både 7- og 5-åringer når det gjelder å foreta riktige vurderinger i trafikken, forteller Gjerde.

– De er svært impulsive og spontane og ikke i stand til å vurdere hastighet og avstand og således være tilstrekkelig oppmerksomme

når de ferdes på og langs vegene, fortsetter han.

Dette er bakgrunnen for at Statens vegvesen, FTU og deres samarbeidspartnere nå rykker ut med en kampanje som skal bidra til å skjerpe folks oppmerksomhet i trafikken.

Kampanje
Samarbeidet med politiet, Trygg

18. august var det skolestart for 6-åringene. Senk farten og regn ikke med at de ser eller hører deg, heter det i kampanje-annonsen som er et samarbeid mellom Statens vegvesen, FTU, Trygg Trafikk og politiet. (Ill. Grafia Reklamebyrå)

ALDRI HAR FORSKJELLEN VÆRT STØRRE ENN NÅ!



FORSKJELLEN PÅ EN 6 ÅRING OG EN 7 ÅRING ER MYE STØRRE ENN DU TROR!
3500 impulsive, lekende og spontane 6-åringer skal ut på skoleveien i Møre og Romsdal. 6-åringer oppfatter seg ikke rasjonelt i trafikken og er ikke i stand til å håndtere trafikken slik 7-åringer kan. De klarer ikke å bedømme fart, avstand og lyd, og ser ikke sammenhenger i trafikkbildet. Regn ikke med at de ser deg, eller hører deg.



HIT EIT STEG OG DIT EI



DET SKAL BARE SÅ MYE TIL



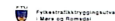
FOR AT SKOLEVEIEN MIN BLIR TRYGGERE

SENK FARTEN OG GI 6-ÅRINGENE BEDRE ODDS I TRAFIKKEN

Være mye førsteklasinger er trafikkesag svært umodne. 6-åringer er impulsive og spontane, og tar seg lett distrahere. De klarer ikke å bedømme fart, avstand og lyd, og ser ikke sammenhenger i trafikkbildet. Regn ikke med at de ser deg, eller hører deg.



HIT EIT STEG OG DIT EI



Trafikk og vegetaten har resultert i en annonsekampanje som har vært lansert i fylkets største aviser. Kampanjen er først og fremst rettet mot foreldrene til de nye første-klassingene. – Selv om både skolen og bilistene har et stort ansvar i denne sammenhengen, er det først og fremst foreldrene som bør ta ansvar når det gjelder å hindre flere ulykker når nå 6-åringer sendes ut på skoleveg. For eksempel bør en ikke alltid vurdere en førsteklasing som gammel nok til å ta fatt på skolevegen alene, i alle fall ikke etter at skolepliktig alder nå er seks år. Vi vil anbefale at foreldrene går sammen og deler på å følge barna til skolen, mener FTU-sekretæren. Han legger til at han ikke foreløpig kjenner til noen kommuner her i fylket som har satt i gang følgesvennordninger, noe som hadde vært ønskelig.

I tillegg til annonsekampanjen, har alle nye førsteklasinger i fylket fått tilsendt et penalus med trafikkmotiv, samt blitt oppfordret til å delta i en tegnekonkurranse med trafikksikkerhet som tema. Foreldrene har i tillegg fått tilsendt brosjyren «Hit eit steg og dit ei

steg, dansar eg fram på skuleveg» i posten, en informasjonsbrosjyre som retter oppmerksomheten mot forholdet mellom de yngste skolebarna og bilførere. Slik ønsker FTU å rette søkelyset mot de nye utfordringene som venter.

– Et tredje ledd i kampanjen er at alle 6- og 7-åringer i hele fylket har fått eller vil få tilsendt refleksvester med hilsen fra FTU og politiet, sier Per Gjerde til Veg og Virke.

Senk farten – vær oppmerksom
Både politiet og trafikkstasjonene vil skjerpe farts- og sikkerhetskontrollene i forbindelse med skolestarten i høst. Flere og strengere kontroller kan bli resultatet når skolevegene skal gjøres tryggere for de minste.

– I og med at undersøkelser bekrefter at en 6-åring ikke er i stand til å mestre trafikk-kravene, må vi forutsette at bilførerne tar hensyn, senker farten og viser ekstra oppmerksomhet overfor de 3500 nye «trafikantene» som i august bega seg ut på skolevegene, sier Per Gjerde.

Han understreker barns spontanitet og manglende vurderingsev-

ne og minner om foreldrenes og hjemmets ansvar i denne sammenhengen.

FTU-sekretæren forteller også at man vil bruke pressen aktivt for således å forsikre seg om at de fleste bilister blir oppmerksomme på denne nye problemstillingen. – Media vil bli en viktig støttespiller som vi vil bruke aktivt i det forebyggende arbeidet, sier han.

Dessuten vil kommunene bli oppfordret til å tenke på 6-åringene ved søknad om Aksjon skolevegmidler.

I august hadde kampanjen fire helsides innrykk i Sunnmørsposten, Romsdals Budstikke og Tidens Krav, to før skolestart og to den første skoleuka. FTU og sekretær Per Gjerde vil fortsette å komme på banen utover i skoleåret for at ikke kampanjen skal bli glemt med det samme. Han understreker viktigheten av kontinuitet i det forebyggende arbeidet.

– Ta ansvar og senk farten, avslutter Per Gjerde og håper kampanjen får den oppmerksomheten den fortjener.

Velferdstur i kongelige fotspor



Her nytes velfortjente wienerbrød og kaffe på fjellgarden Skageflå.



Utsikten fra Skageflå mot De syv søstre og utover Geirangerfjorden er bare utrolig.



Pust i bakken på turen opp den bratte lia.



Sightseeing på Geirangerfjorden fikk vi også med oss.

Vegsentalens kombinerte velferdstur/ekskursjon til turistbygda Geiranger ble arrangert 25. juni. Turen var ment for de som ikke deltok på velferdsturen til Bergen

Tekst og foto: Magne Blomsnes

Vi var på forhånd ganske spente på hvordan været ville bli på turen, og det skuffet oss ikke denne gangen heller. Mange av oss har kjørt denne vegen flere ganger tidligere. Men maken til fargeprakt av alle slags blomster ved vegkanten på denne turen, skal en lete lenge etter. Det er synd å nevne noen, men jeg kan ikke fri meg å nevne de fantastiske fargene på lupinen her inne ved Linge. Bare den gjorde stort inntrykk på oss.

Den nye ferjekaia i Geiranger ble også åpnet denne dagen. Selv om det ikke var noen høytidelig åpning, er det artig å tenke på at vi var der den dagen fylkets flotteste ferjekai ble tatt i bruk.

Etter en rask lunsj ble vi tatt med utover Geirangerfjorden, en blir aldri lei av å se på den storslåtte naturen her inne. Da tiden var inne for å «klatre» opp til Skageflå, var det

tidligere i år. I det fine sommerværet var vi blant annet på sightseeing på Geirangerfjorden og vi besøkte garden Skageflå.

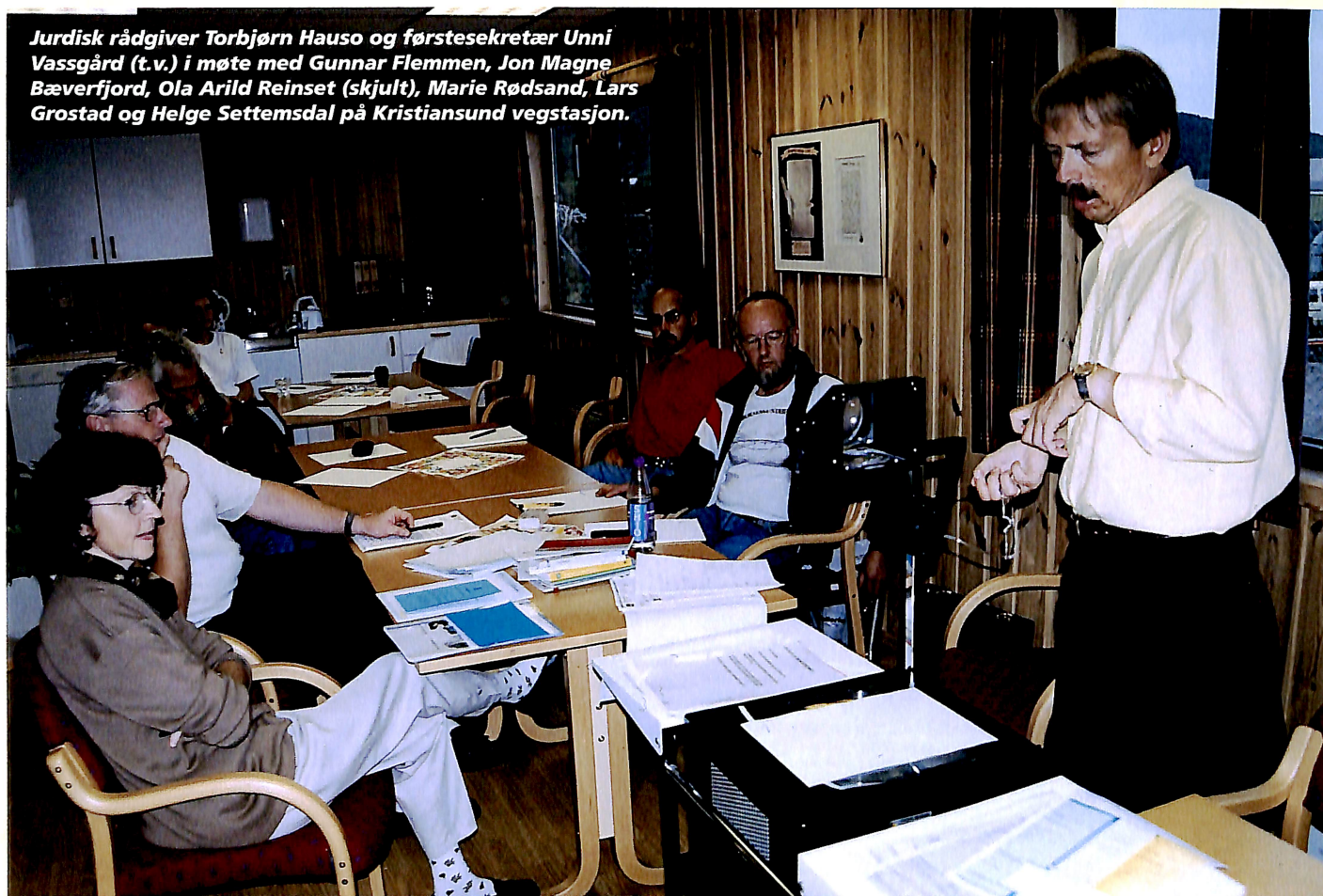
mange som undret på hvor stien gikk oppover det stupbratte flåget. Vi ble satt i land og fant fort stien, men jammen var det hardt å komme seg opp. Men når Sonja med de kongelige greide det, skulle vi også greie det samme, var omkvedet. Med tung pust, varme og svette kom alle seg opp. Stemningen stod høyt da Magne bredte picnicduken utover marken og vi samlet oss rundt denne med medbrakte boller og wienerbrød. Vi hadde ingen fiolinmusikk og heller ingen flyboret do, men hva gjør vel det i slike omgivelser når Friaren spiller på den ene siden og De syv søstre på den andre.

Da dagen var over og bussen slynget seg oppover Ørnevegen, tenkte vi tilbake hvor fantastisk fint vi hadde hatt det oppe på Skageflå: – Men stigen trengte vi ikke å dra opp, – det kom ingen ingen **fut** etter oss!



Det var en ganske «luftig» tur ned fra Skageflå.

Juridisk rådgiver Torbjørn Hauso og førstesekretær Unni Vassgård (t.v.) i møte med Gunnar Flemmen, Jon Magne Bæverfjord, Ola Arild Reinset (skjult), Marie Rødsand, Lars Grostad og Helge Settemsdal på Kristiansund vegstasjon.



Juridisk enhet ut i «felten»

– En viktig hensikt med møterundene vi kjører i fylket denne høsten, er å bli kjent med dere og dere med oss. Kjenner vi hverandre, og dere vet hvilke tjenester og oppgaver vi dekker, vil det lette kontakten og bedre samarbeidet ved en eventuell senere anledning.

Slik forklarte juridisk rådgiver Torbjørn Hauso bakgrunnen for juridisk enhet sine møterunder ved samtlige vegstasjoner og trafikkstasjoner i sitt møte med produksjonslederen, oppsynsmenn og kontoransatte ved Kristiansund vegstasjon på Frei nylig. Møterundene er inne i sin avslutningsfase. Torbjørn Hauso og førstesekretær Unni Vassgård avlegger i første halvdel av oktober sine siste besøk i denne omgang.

– Vi føler at vi ikke nådde helt fram med våre tjenester og med den servicen vi gir. Saksmengden er vanligvis rimelig stor hos oss. I høst er den imidlertid av en slik størrelse at dersom vi skulle få gjort denne runden, så måtte det bli nå.

– Det nye Vegvesenet førte til mange rokkeringer. Det er nok fortsatt ansatte ute som ikke kjenner Unni og meg og de oppgavene vi utfører, mener Torbjørn Hauso.

Gjennom møterundene blir det satt fokus på en rekke problemstillinger og saksområder. Og runden så langt avslører også at problemstillingene varierer etter om det er et produksjonsområde eller et trafikkdistrikt som besøkes.

– Jo da, det er riktig det. Vi opplever et klart skille i interessefelt, alt etter om det er en trafikkstasjon eller en vegstasjon vi kommer til. I trafikkdistriktene dukker spørsmål av mer forvaltningsmessig karakter opp. Derimot er spørsmål og uklarheter omkring anbud, anbudsrutiner, lover og regler vedr. dette emnet som dukker oftest opp når vi kommer til et produksjonsområde.

– Erstatningsrett derimot har vi erfaring for er interessant for ansatte både ved trafikk- og vegstasjonene. Du vet erstatning er et saksområde som angår oss alle.

Personlig kontakt, dette å kun-

ne snakke sammen, ta opp problemer og saker vi er opptatt av og saker som går igjen er viktige og nyttige for begge parter, forklarer Torbjørn Hauso.

– Hva har juridisk enhet lært av runden så langt?

– Vi har fått mange forskjellige, spennende og interessante innspill. Senere i høst skal vi evaluere møterunden. Et av hovedemnene på våre runder, har nettopp vært erstatning og hvordan saksbehandlingen er i slike saker. Det viser seg at vi ikke alltid får tilstrekkelig utfyllende tilbakemeldinger når gjelder erstatningssaker.

De tilbakemeldingene vi har fått er hyggelige. Flere fryktet at møtene ville være kjedelige med et tørt innhold. Istedet har møtene blitt en aha-opplevelse. Det viser seg at det vi tar opp på møtene er ting møtedeltakerne daglig stiller med. Møtene er nyttige og viktige. Ingen tvil om det, slår Torbjørn Hauso fast.

Jubilanter i Norsk Arbeidsmannsforbund

25 års medlemskap



Ingvald Skrede, Volda (t.v.), Torstein Skrede, Ørsta og Harald Sæther, Ørsta. Klubbleder Gudny Fagerhol i Ørsta/Volda vegklubb hedret jubilantene.



Olav Klokk,
Ramstaddalen

40 års medlemskap



Erling
Mogstad,
Vestnes



Tor E. Holten,
Torvikbukta

Regionalt kurs om Arbeidsmiljøutvalg i arbeid

Deltakere fra fylkene Finnmark, Troms, Nordland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal var samlet til det første av en rekke kurs om Arbeidsmiljøutvalg (AMU) i arbeid. Kurset ble arrangert i Molde 21. og 22. mai 1997. I fint vær og vakre omgivelser ble det utvekslet erfaringer i arbeidet med å bedre HMS-arbeidet.

Tekst og foto: Tore Andersen

Formålet med kurset var å effektivisere arbeidet med Arbeidsmiljøutvalget i fylkene. De forskjellige fylkene ga en gjennomgang om arbeidet i utvalgene, og det kom

fram at fylkene hadde forskjellige måter å arbeide på. Sammenstillingen og størrelsen av AMU varierte også.

Kurset bestod i all hovedsak av gruppearbeid, hvor sammensettingen av gruppene ble endret fra oppgave til oppgave. Dette for å gi et mer variert syn og resultat på oppgavene enn om gruppene var stabil i sin sammensetting.

Noen av spørsmålene som ble stilt var;
Hvilke forutsetninger ligger til grunn for AMU's arbeid?
Hva er de viktigste arbeidsoppgavene i framtiden?
Hvem skal saksbehandle for AMU?
Har representantene for AMU nok kunnskap?
– Hvilke rutiner finnes for informasjon om HMS-arbeidet i fylket
– Samarbeid over fylkesgrensene?

Som kulturelle innslag under oppholdet i Molde var bl. a. en vandring i Retiro- og Lubbenesområdet og besøk på den nye stadion på Reknes. Vi hadde også omvisning av seksjonsleder Sigmund Lønset på plateverkstedet på vegsentralen.



Kursdeltakerne fra Møre og Romsdal, Berit Brendskag Lied (t.v.), Helge Lilleidet og Levor Legernes.



Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6400 Molde

