

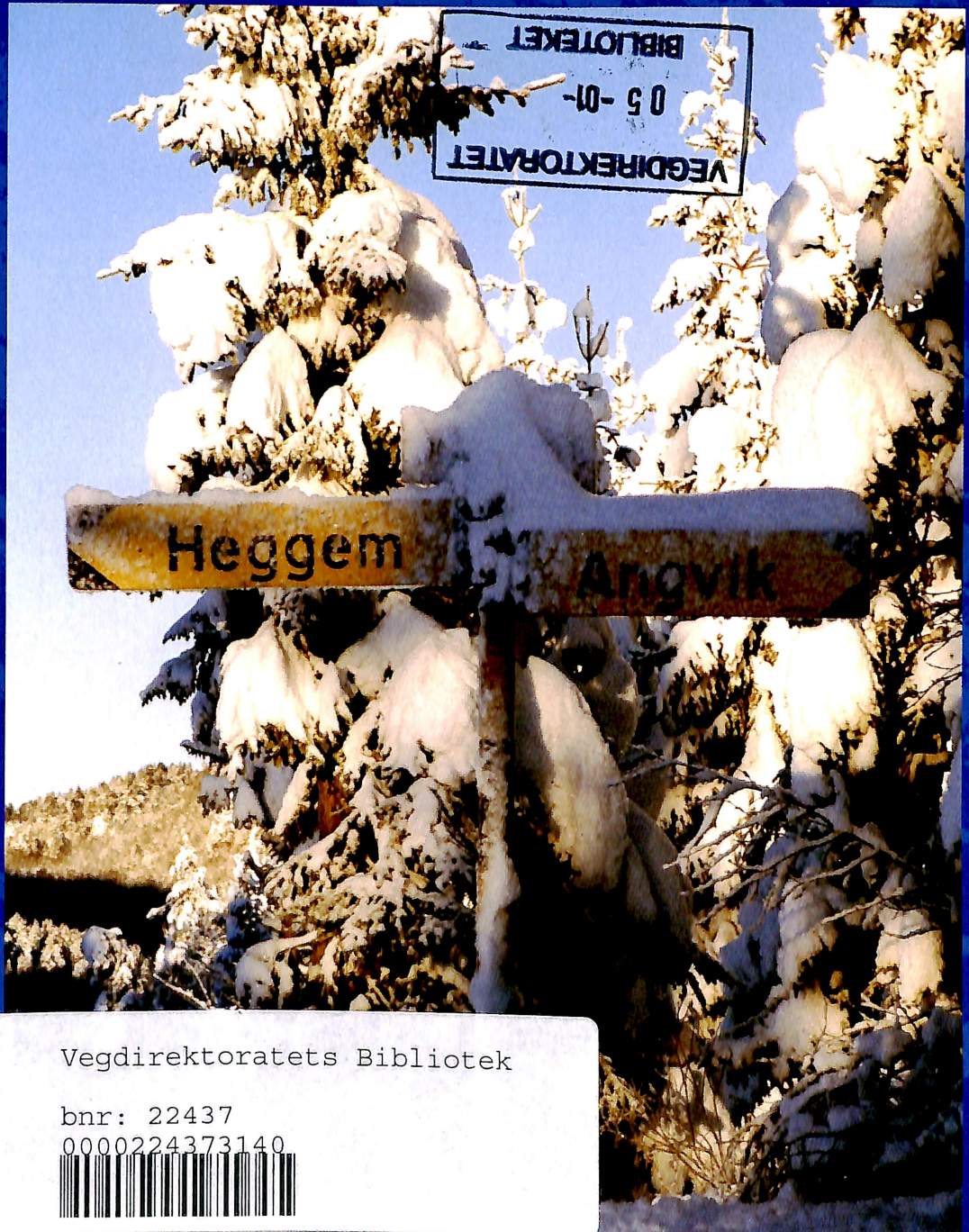


Statens vegvesen
Møre og Romsdal

veg og virke

Nr. 4 – 2000/28. årgang

Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad



Vegdirektoratets Bibliotek

bnr: 22437

0000224373140



Billeg arbeidskraft



Vegskråningane våre veks att med skog og kratt. Det er alle einige i. Men reduserte løyvingar gjer at lite eller inkje blir gjort. Her er løysinga. Denne gjengen går berre og ventar på å bli spurt om å ta ryddejobben. Heilt gratis. (Leif Husby)

Stor glede i Sveggen

Fredag 13. oktober gikk folket i Sveggen «mann av huse» for å delta på den store folkefesten for fylkesveg 258 i Averøy kommune. Nå skulle det markeres at det var slutt på å kjøre langs dårlig grusveg. Nærmere 200 av befolkningen i Sveggen og områdene rundt møtte opp, og deltok gjerne på «nyveg-marsjen» anført av et tomannskorps. Det var vegforkjemper Leif Vassgård som, sammen med ordfører John Harry Kvalshaug og vegsjef Karl Melby, fikk æren av å åpne «nyvegen». Det gjorde de til stor jubel ved å sage av en notposesang, før markeringa fortsatte med blant annet fanfare og oppskyting av raketter. At opprustinga av fylkesveg 258 fra Futsætra til Sveggen var ferdigstilt allerede i år, er takket være et spleiselag der både lokalbefolkningen, Averøy kommune og fylket har bidratt. (Reidun Øverland - foto: Arnfinn Løvik)



Ny Bruslettebru på Bjørke

Stor stas var det også på Bjørke innerst i Hjørundfjorden tidligere i høst, da innbyggerne kunne ta i bruk den nye Bruslettebrua på fylkesveg 41. Grendelaget trommet sammen til storstilt åpningsfest med hornmusikk og det hele. Rektor ved Bjørke skole, Enok Kippersund, sa i sin tale at her på Bjørke har vi ikke de tre bukkene bruse, men vi snakker om de tre bruene Brusletta. Den første var for svak, den andre var for smal, men den tredje får vi håpe holder mål. Og holder mål gjør nok nybrua, som forøvrig er 14 meter lang, har en vegbredde på 4,5 meter og er dimensjonert for lastklasse Bk 10.

Lederen i Bjørke grendelag, Torill B. Bjørke, trakk spesielt fram det gode samarbeidet de har hatt med Statens vegvesen i denne saken. Det var i utgangspunktet meningen å utbedre eksisterende bru med nytt dekke og rekkverk. Dette reagerte grendelaget på og krevde en omlegging av brua slik at den fyller dagens krav til sikkerhet og effektivitet. Torill B. Bjørke sier at hun undervegs har hatt kontakt med seksjonsleder Jørn Arve Hasselø på vegkontoret, og at han hele tiden har vært imøtekommende. Det har ikke vært nødvendig med mange brev og lange telefonsamtaler for å bli hørt. På bildet ser vi to andre «vegvesenheter» på Bjørke, Torbjørn Røstberg (t.v.) og Edmund Hokstad samt en montør fra Fosdalen Industrier, i full gang med brubygginga.

(Reidun Øverland - foto: Jørn Arve Hasselø)

Vi gratulerer!



50 år

Rolf Inge Ræstadholm, Midsund
Marianne Amundsen, Molde
Solrun Rem Midtlid, Tennfjord
Gunnar Einar Djuve, Hjelset
Ole Lied, Sykkylven

10. januar
24. januar
3. februar
26. mars
26. mars

60 år

Gunnar P. Øvstedal, Tresfjord
Leif Asbjørn Gussiås, Kleive
Asmund Kilsti, Skodje
Arnfinn Hanestadhaugen, Ørskog

10. januar
5. februar
1. mars
21. mars



Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 4 - 2000 / 28. årgang

Utgitt av:

Statens vegvesen Møre og Romsdal
Fylkeshuset, 6404 Molde
Tlf. 71 25 80 00
www.vegvesen.no/moreogromsdal

Redaksjonen:

Wiggo Kanck – redaktør,
Reidun Øverland

Redaksjonsutval:

Jonny Eikrem, Anders S. Moen,
Oddbjørn Pladsen, Hermund
Veбенstad, 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: Ein vinterdag
på Osmarka. Foto: Reidun Øverland.

Layout: Reidun Øverland, EKH trykk
Sats og trykk: EKH trykk, Molde
Opplag: 1900

Deadline for neste nummer:
15. februar 2001.

Av innhaldet

| | |
|------------------------------------------|-------|
| 18/40 aksjonen | 4–5 |
| Festdagar i Sunndal og Sykkylven | 7–10 |
| Ny tunnel på todalsvegen | 11 |
| Donna Diesel | 12–13 |
| Effektivisering | 17–19 |
| Einar Drugli og Jakob Engeseth går av | 20–21 |

nytt tusenår – nye tider

Vi er på full fart inn i eit nytt tusenår. Nye moglegheiter, og ikkje minst nye utfordringar. Ja, kva kan vi forvente oss når vi rundar eit tusenårs-skifte?

Tek vi ein liten titt bakover i historia, så får vi litt perspektiv. For 2000 år sidan hadde vi ein liten fødsel inst i Middelhavet som endra heile samfunnsstrukturen i Europa. Går vi berre 1000 år tilbake i tid, var det eit stort slag ein stad utanfor Skåne, kalla slaget ved Svolder. Der fall Olav Tryggvason. Resultatet vart endra maktbalanse i Norden, som igjen medførte nytt kongehus i England og seinare «The British Empire».

Som historia viser, så vil det alltid skje endringar i samfunnet rundt oss. Store og små forandringar både i lokalsamfunn, landet og heile verda vil påverke oss.

For oss i Vegvesenet vil det også komme store endringar dei nærmaste åra. Det skuldast teknologiutvikling, ikkje minst på IT-sida. Og det skuldast endra samfunnsforhold der tryggleik, 24-timars service og effektivitet står i fokus. Kva for konsekvensar som blir direkte for Vegvesenet dei nærmaste åra, vil sannsynlegvis bli avgjort i Stortinget til våren. Så det ventar vi på med spenning.

Det viktigaste vil derimot ikkje endre seg så mykje på mange år. Vegane både på land og sjø er der. Det same er tilfelle for trafikantane. Dette er kundane våre i Vegvesenet. Det er desse kundane rundt i alle kommunar og i heile landet vi skal hjelpe med dei ressurane vi rår over.

Med det ønskjer eg alle ei riktig god jul og full fart inn i det neste tusenåret.



Helsing

Karl Melby

Er det verdt

Det valget får 14 000 skoleungdommer hvert år etter besøk av 18/førti-aksjonen. Det er deres valg, de må gjøre en vurdering av risiko i forhold til hva de har å tape. Det fokuseres på gevinsten ved å la være.

– Det er vår oppgave å påvirke målgruppen slik at de tar riktige og bevisste valg i forhold til fartstilpasning, sier prosjektleder for 18/førti-aksjonen Per Gjerde. Mye tyder på at de så langt har lyktes med denne oppgaven.

Tekst: Reidun Øverland

Det viser de svært oppløftende resultatene av en omfattende evalueringssrapport utført av professor Torbjørn Rundmo og Pål Ulleberg ved Psykologisk Institutt ved NTNU i Trondheim. Rapporten oppsummerer resultater fra de 11 første månedene etter aksjonsstart og de viser en nedgang i ulykkestall i målgruppen i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, 7 prosent reduksjon i involverte totalt og 13 prosent for antall involverte i møte- og utforkjøringsulykker.

– Det ser ut til at vi gjennom denne aksjonen har påvirket ungdommene som har deltatt i positiv retning både når det gjelder holdninger til trafikksikkerhet, opplevd risiko, risikoatferd og involvering i utforkjøringsulykker, forteller Per Gjerde. Blant ungdom i de to kontrollfylke-

ne, Hedmark og Nordland, var det ingen endringer. I følge Torbjørn Rundmo er resultatene som nå foreligger oppsiktsvekkende og uten sidestykke. Aldri har det vært påvist så positive holdningsendringer etter så liten tidsbruk, hvert skolebesøk er på to timer, og det å endre holdninger tar vanligvis lang tid.

18/førti-aksjonen er en aksjon mot fart- og utforkjøringsulykker som retter seg mot ungdom mellom 15–20 år, passasjerer mellom 15–17 år og bilførere mellom 18–20 år, i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. Aksjonen bygger på idegrunnlaget om at en 18 åring med ferskt førerkort har hele 40 ganger så høy risiko for å komme ut for en møte- og utforkjøringsulykke sammenliknet med en erfaren sjåfør. Nær halvparten av ulykkene blant 18 åringer er møte- og utforkjøringsulykker. Disse gir de alvorligste

skadene og utgjør over 50 prosent av kostnadene ved trafikkuulykker tilsvarende ca 1 milliard kroner i de to fylkene hvert år. Utforkjøringsulykker er eneulykker og skyldes ofte stor fart og dårlig risikovurdering.

18/førti-aksjonen er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk, FTU og Politiet i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. Prosjektgruppa hadde gjort et omfattende forarbeid. Utvikling av idegrunnlag, metode, evaluering og materiell for aksjonen pågikk i ett år før aksjonsstart, som var 13. oktober 1998.

Per Gjerde poengterer at aksjonen er bygd opp rundt elementer de vet virker. Ungdommene får et første møte med aksjonen i 10. klasse gjennom rollespillet «Ikke tøft å være død», som har vært gjennomført i over 10 år. Videre får de som 17 åringer sitt andre møte med aksjonen gjennom multimediaspillet «Kjære søster». Begge er godt innarbeide elementer som gjennom 18/førti-aksjonen har fått en skikkelig ramme. I tillegg til disse to møtene vil de fleste stifte nok et bekjentskap når de tar førerkort. I Møre og Romsdal har det nylig vært arrangert møter med trafikkskolene, som nettopp hadde til for-

Prosjektgruppa i 18/førtiaksjonen; Erik Hartmann – Trygg Trafikk Møre og Romsdal (t.v.), Bård Morten Johansen – Trygg Trafikk Sør-Trøndelag, Rolf Robertsen – Statens vegvesen Sør-Trøndelag, Per Gjerde – prosjektleder og Bjørn Wold – distriktsleder i UP.



det?

Hundene mine er klamme.
Gåstanga stiv.
Viskral ingen steder.
Bare sammen.
Øyene hennes funkler.
Tenner på farten er på
Fullgjennsikker.

18
førti

Spenn

Call og julebaker
Spenn
i trafikken.
Både forskning
og erfaring viser at
flere er utpøgede.

er det
Verdt det?

mål å samarbeide for at aksjonen blir en del av pensumet om risiko-forståelse.

Å få bruke skolen som arena, synes Per Gjerde er en unik mulighet til å nå alle i målgruppen. 7 000 ungdommer i fylket får hvert år møte aksjonen «ansikt til ansikt». Her i fylket er det politiet som ivaretar kontakten med skoleungdommen, samtidig som de skal være aktive og ha målrettede aksjoner der ungdom ferdes. På spørsmålet om kostnader og ressursbruk, svarer han at han nok har hørt at enkelte synes aksjonen koster for mye. Et enkelt regnestykke viser at for hver av de 7 000 ungdommene som hvert år får besøk av aksjonen, investeres det 150 kroner! – 150 kroner for å bedre holdningene, spare enkeltmennesker for dyp sorg og samfunnet for millionbeløp. Det må da være en rimelig og nyttig investering – ikke sant, spør Per Gjerde.

– 18/førti-aksjonen er ingen statisk aksjon, den skal være i kontinuerlig utvikling hele tiden og vi tar hensyn til tilbakemeldinger underveis. Dette gjelder også påminnelser eller «reminderne» som er t-skjorter, førerkortholdere, kinoreklame, cd'er, internett, plakater, brosjyrer m.m. Fargebruk og design på disse har endret seg gradvis fra starten i 1998 og fram til i dag. Det er viktig at målgruppen vil identifisere seg med våre produkt, derfor må de være «trendy», sier Per Gjerde. Alt materiale som er utviklet i aksjonen er basert på at alle i

målgruppen har møtt aksjonen tidligere i skolen, materialet er derfor påminnelser om det de tidligere har opplevd. Nær 70 prosent av de vi snakker med i ettertid er innom våre nettsider, www.1840.net, det er også et bevis på at vi når fram i målgruppen.

Han påpeker videre at de legger vekt på at målgruppen skal tas på alvor, og at alt som gjøres i aksjonen skal være konkret med et spisset budskap. Innholdet skal alltid vinkles positivt. Det skal oppleves som en gevinst å endre sin atferd – å ta det riktige valget. Men vi greier selvfølgelig ikke å nå alle gjennom denne aksjonen, som f.eks. de aller mest ekstreme – de som kjører 160 km/t i 60-sonen. Denne gruppen greier vi aldri å endre holdningene til, de må politiet ta seg av på ordinær måte. Når vi derimot fram til den gruppen som ligger nær opp til disse, de som potensielt kan «tippe» over, er det positivt. Kanskje vi kan redde livet deres? Det som også er bra er at vi spesielt har klart å endre holdningene til jentene, det er ikke tvil om at de har en stor påvirkningsgrad overfor guttene. Det vil ikke være like tøft å tøyne grensene i trafikken om jentene mener det er «harry».

Trafikksjef Arne Johnsen sitter i styringsgruppa for 18/førti-aksjonen og kan si følgende; – Jeg synes prosjektgruppa har gjort en fin og grundig jobb, både når det gjelder valg av virkemidler og presentasjoner. De møter ungdommene på deres premisser og går ikke av vegen

for å være litt tøff i sin dialog med målgruppen. Vi har også fått tilbakemeldinger som tyder på dette. Det som kanskje gleder mest er at vi nå opplever at det er få i målgruppen som er innblandet i dødsulykker i Møre og Romsdal. Vi får håpe at 18/førti-aksjonen har medvirket til dette.

Det er vel ikke å legge skjul på at det har vært rettet kritikk til ressursbruken, ofte blir det hevdet at det «settes inn litt midler her og litt midler der». Med 18/førti-aksjonen gjelder det motsatte, her jobbes det strategisk og langsiktig. Spørsmål til at det gjennomføres forskjellige aksjoner i de ulike fylkene blir også stilt, og da trekkes det ofte parallell til «Sei i frå» fra Sogn og Fjordane. Arne Johnsen mener at det bør være rom for begge, «Sei i frå» retter seg kun mot passasjerene, mens 18/førti også har bilførerne som målgruppe. De gode evalueringresultatene som 18/førti-aksjonen kan vise til, er en av årsakene til at det er bestemt å utvide aksjonsperioden med to år, dvs. ut 2003. Det vil være synd å avslutte etter 2001, når så positive resultater kan framvises. Det bør være et poeng å videreføre det beste i de to aksjonene.

Han forteller avslutningsvis at de som arbeider med 18/førti-aksjonen har bedt om et møte med Vegdirektoratet rett over nyttår, der vil de legge fram alle fakta om aksjonen og evalueringa, og dermed kanskje oppnå større forståelse for aksjonen og dens framtid.

Sikkerhets- utstyret fungerer

Dette ble bekreftet under en redningsøvelse onsdag 25. oktober. Tre dager før tunnelåpningen ble sikkerhetsutstyret i Øksendalstunnelen og redningsmannskapene i Sunndal satt på sin første prøve. Fra nødtelefon nummer 21 ble det sendt ut melding til Vegtrafikk-sentralen. Det ble varslet om ulykke i tunnelen med mye røyk og minst to personer skadd. Kom og hjelp!

Etter kort tid var lensmannsetaten, brannvesen og sykebil/lege alarmert og i gang med utrykning. Kunstig røyk ble produsert for å gjøre situasjonen så realistisk som mulig. Røykdykkere fra Sunndal brannvesen fikk prøvd seg og fant etter hvert de «skadde». Flere redningskjøretøy ble sendt inn i tunnelen så snart forholdene tillot det og alle fingerte en reell redningssituasjon så godt det lot seg gjøre. Øvelsen ga et meget godt inntrykk av hvor viktig ventilasjonsanlegget er i en krisesituasjon. Videre fikk vi bekreftet at varslings-



rutinene er på plass og at kommunikasjonen mellom de forskjellige redningsetatene fungerte tilfredsstillende. Med observatører fra HYDRO sin beredskapsstyrke, Nesset brannvesen og lensmannsetaten i samme kommune til stede, samt øvelsesledelsen var hele 31 personer engasjert i redningsøvelsen. Den ble utmerket ledet av lensmann Hallvar Vermøy i Sunndal. (Arnfinn Løvik)

Sentral tunneleining frå nyttår

Frå 1. januar 2001 vert den sentrale tunneleininga operativ med Audun Aaland frå Sogn og Fjordane som leiar. Ingen frå vårt fylke vart tilsett i den faste organisasjonen, men fem fagarbeidarar får vere med slik det no ser ut. Lite arbeid den første tida gjer det usikkert når den enkelte vert engasjert. Etter kvart vil desse fem pendle til tunnelanlegg rundt i heile landet.

Vi kjem truleg til å avgi noko materiell og utstyr. Brakkeleiren i Spjelkavik skal stå så lenge det er bruk for den på anlegget Blindheim-Brevika på E39.



Vi ønskjer Øystein Tafjord (t.v.), Martin Myrvang, Ola Dalebø, Magne Heggem og Jørn Klungnes lukke til i ny tunneleining. Samstundes vil vi takke for laget etter mange år på fleire tunnelanlegg her i fylket.

(Kristen Leganger – foto: Kristen Leganger/Wiggo Kanck)

«Fint ferdig»

28. oktober vart Øksendalstunnelen opna. Medrekna portalane er den 6 000 meter og nest lengst i fylket. Arbeidet med sjølv tunnelen vart ferdig i god tid slik at vi unngjekk ein hektisk sluttspurt.

Tre år på Sunndalsøra er forbi. Sunndalingane og Øksendalingane tok godt i mot oss hausten 1997. Ikkje noko har kome bort og det tyder på at alle ville ha ny veg gjennom fjellet snarast råd. Vi har mange gode minner frå ein triveleg arbeidsplass. Mange har nytta fritida til turar i dei flotte fjella eller trim i svømmehallen.

Vår avtale med utbyggingsavdelinga inngått i 1997 var på 150, 9 mill. kroner for tunnelen eks. portalar, elektro og asfalt. Arbeidet er utført for 151,2 mill. kroner og er skremmande nære plantala. Øksendalstunnelen er den billegaste tunnelen som er bygd siste åra etter Stordalstunnelen. Men betre enn økonomien er H-verdien = 0. Ingen skadar med fråvæer på tre år. Det skal alle som har arbeidd på anlegget verkeleg vere stolte av. Sjukefråværet er også lavt, 2,8% viser at alle har god helse og moral, samstundes som dei trivst godt både på arbeid og heime. Ny brakkeleir med god mat bidreg til dette.

Samarbeidet til utbyggingsavde-



linga

har vore godt. Problem har vi løyst i fellesskap etterkvart utan lange diskusjonar om endringar og tillegg, og det er eigendrift på sitt beste. Opningsfesten med fokus på utbygging og prosjektleiar vart vellyukka. Prosjektmedarbeidarane fortener også ros for si positive innstilling til eigenregi.

På vegne av produksjonsavdelinga i Møre og Romsdal vil eg takke for godt utført arbeid til alle som har arbeidd på anlegget; frå Sogn og Fjordane, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og vårt fylke.

Eg må her nemne den gode mottakinga vi fekk på Sunndalsøra veg- og trafikkstasjon hausten 1997, og seinare berre velvilje når vi spurde om noko. Samarbeid og etatsfølelse må til for å få eit godt resultat. Øksendalstunnelen er eit godt døme på lagspel med felles mål for Statens vegvesen – best og mest mogeleg veg (tunnel) for pengane. (Kristen Leganger)

Folkefest for Øksendals-tunnelen og Sykkylvsbrua

Laurdag 28. oktober vart Øksendalstunnelen på riksveg 62 opna for trafikk. Nærare 2 000 møtte opp på Øksendalsøra for å ta del i feiringa av nytunnelen. Det seier ikkje så reint lite om kva tunnelen betyr både for dei som dagleg har nytta strekninga mellom Krogshavn og Øksendal og andre som jamleg har trafikkert den rasutsette strekninga.

Mindre festivitas var det så visst ikkje i Sykkylven laurdag 14. oktober då om lag 3 000 feststemte sunnmøringar og andre gjester tok del i opninga av Sykkylvsbrua på fylkesveg 71. Med den nye brua over Sykkylvsfjorden kan dei som trafikkerer mellom Ikornnes og Vik korte inn køyrelengda si med vel 12 kilometer, samstundes som Sykkylven kommune vert knytt meir saman.



Eit historisk augneblink då samferdselsminister Terje Moe Gustavsen saman med Mariell Kristoffersen (t.v.), Hilde Refstie og Maren Børseth offisielt opna Øksendalstunnelen.



BILDEGLIMT:

- Elevar frå Husby skole framførte eigenkomponert tunnelsang.
- Hilde Refstie syner fram lauvjernet som snora vart kutta med.
- Som eit bindeledd mellom gammal og ny tid deltok nærare 70 veteranbilar, dei fleste frå Nordmøre og Romsdal Kjøretøyhistorisk Klubb.
- Inne i tunnelen hadde Husby skole laga utstilling og modell med elva Usma som tema.
- Blant dei om lag 1 300 som deltok i tunnelvandringa traff vi på på denne «gule gjen-gen», Kristen Leganger (tv.), Bjørg Kleivenes, Tor Inge Kleivenes, Ingolf Kleppe, Jon Magne Frisvoll, Audhild Torjuul og Elsa Ulvenes.
- På Sunndalsøra fekk publikum ein smakebit på Jazzteatret sin kabaret «Skapt for liv» i tillegg til trafikktryggleik, talar og andre kulturelle innslag.

Øksendalstunnelen opna – ein vinter føre planen

I eit nydeleg haustver var det laurdag 28. oktober duka for nok ein folkefest på Øksendalsøra. Knapt eit år etter gjennomslaget og 8 månader før opprinneleg planlagt kunne det setjast trafikk på den høgst etterlengta Øksendalstunnelen på riksveg 62.

Tekst: Reidun Øverland
Foto: Per Tormod Nilsen

Det var ei stor forsamling nógde trafikantar og andre skuelystne som hadde samla seg ved tunnelinnslaget på Øksendalsøra denne historiske laurdagen, nærare 2 000 vart det sagt. Alle venta på den store augneblinken då samferdselsminister Terje Moe Gustavsen skulle kutte snora. I mellomtida vart dei underheldt av Sunndal Musikkforening og elevar frå Husby skole, som framførte eigenkomponert tunnelsang. Ordførar Jan Silseth strålte om kapp med sola, som tidvis titta fram, då han ønskte velkommen til tunnelopninga. Vegsjef Karl Melby meinte òg at dette var ein gledens dag, «lille 17. mai» kalla han den, og han var

tydeleg imponert over det store oppmøtet. Så var endeleg tida komen, samferdselsministeren stod klar med lauvjernet. Og saman med elevrådsleiar Maren Børseth frå Husby skole, elevrådsleiar Mariell Kristoffersen frå Tredal skole og ordførar i ungdommens kommunestyre Hilde Refstie kutta han snora og erklærte Øksendalstunnelen for offisielt opna.

Med den nye tunnelen får alle vegfarande mellom Øksendalen og Krogshavn ein flott og rastrygg veg, om lag 4 kilometer kortare og med sommarføre heile året. For Øksendalingane inneber det mellom anna at kommunesenteret Sunndalsøra berre ligg nokre minutt biltur unna. Gamlevegen var ei rasfarleg strekning, utsett for

steinsprang og isnedfall, samstundes som den var smal og svingete og moglegheita for større ras gjorde trafikantane som dagleg nytta vegen utrygge.

Første salve på den 6 kilometer lange Øksendalstunnelen vart sprengt 24. november 1997, og etter knappe to år med tunneldriving, kunne gjennomslaget feirast 4. november 1999. Arbeidet er i hovudsak utført i eigenregi og tunneldrivinga gjekk føre seg frå ein stoff i eit samarbeid mellom Statens vegvesen Møre og Romsdal og Statens vegvesen Sogn og Fjordane. I tillegg til bygginga av Øksendalstunnelen er Hammar-tunnelen ved Krogshavn utbetra til same vegstandard. Med utbetring og bygging av tilstøytande vegar,

er heile veganlegget 7,5 kilometer og kostnadsrekna til 214 mill. 2000-kroner.

– Det som er spesielt gledeleg er at arbeidet har gått føre seg utan skadar og innanfor dei planlagte kostnadsrammene, seier prosjekt-leiar Jakob Engeseth.

Øksendalstunnelen har fartsgrense 80 km/t og ei vegbreidd på 6,5 meter. Tunnelen har to snuplasar for store kjøretøy, havarilommer med nødtelefon for kvar 500 meter og brannslukkingsapparat for kvar 250 meter. Det er innlagt kabel for NRK P1, redningsfrekvens og mobiltelefon.

– Ventilasjonsanlegget er dimensjonert for å kunne snu luftstrømmen og det er 28 vifter som er montert i par. Tunnelen er vatn-

og frostsikra på dei våte partia, og det er ikkje nytta noko brennbart materiale. Isolerte platekvelv i stål er montert i område der frost kan forekomme, medan Giertsenduk er brukt på våte parti elles, avsluttar ein godt nøgd prosjekt-leiar.

Då Øksendalstunnelen opna for trafikk utpå ettermiddagen hadde det samla seg mange bilistar på begge sider. Og vi får berre håpe og tru at dei som ferdast i tunnelen følgjer oppfordringa frå vegsjef, samferdselsminister, vegdirektør og ordførar i ungdommens kommunestyre; la dette bli den trygge vegen det er meint å vere – og ikkje noko fartsetappe. Medan dei første bilane rulla inn i nytunnelen, heldt feriringa fram både i Øksendalen og på Sunndalsøra.

Kulturminister Ellen Horn og skuleelevane Thea Kathrin Kaldhussæter (t.v.) og Isabelle Slettvoll stod for den offisielle opninga av Sykkylvsbrua.



Sykkylvsbrua

- ein pryd for fjorden og bygda

Det var orda kulturminister Ellen Horn nytta då ho saman med elevane Thea Kathrin Kaldhussæter frå Jarnes skule og Isabelle Slettvoll frå Blakstad skule opna Sykkylvsbrua laurdag 14. oktober. Og klippereiskapen var sjølv sagt ei velbrukt møbelsaks.

**Tekst: Reidun Øverland
Foto: Rolf Dalsbø/Steinar Furan**

Klokka nærmar seg tolv, korps og kor hadde allereie spelt og sunge ei stund, veteranbilane var på plass og feststemte innbyggjarar og tilreisande flokka seg saman på Ikorntnes. No skulle det skje – kommunen si nye stoltheit skulle snart takast i bruk. Og stolt det var han ordførar Jan Kåre Aurdal da han ønska velkommen til hendinga han omtala som det største innan samferdsle i kommunen nokon gong.

– Eit spleiselag utan sidestykke her i landet, slo styreleiar i Sykkylvsbrua AS Einar Ekornes fast. Snora vart kutta akkompagnert av ein lur-

fanfare og så kunne dei framømte endeleg marsjere over brua. Det var ei flott forsamling som toga over Sykkylvsbrua og dei om lag tre kilometrane til Aure sentrum, der folkefesten held fram med mellom anna underhaldning, trafikktryggleik og informasjon-ø m bompengesystemet.

Arbeidet med Sykkylvsbrua tok til 25. februar 1999, og utover våren starta det mest utfordrande og spesielle med prosjektet, pelinga. Totalt vart det slått ned 6 222 meter stålørspelar med ein diameter på 813 mm. Noko som truleg er den største pelejobben av sitt slag i Noreg. Etter ei byggjetid på godt og vel halvanna år står no brua ferdig, to månader føre planen og berre med eit lita avvik i forhold til budsjettet på 140,6 millionar kroner.

Den 860 meter lange Sykkylvsbrua er fordelt på 15 spenn, der dei lengste er 60 meter og brua har ei

segingshøgde på 16 meter. Sykkylvsbrua er totalt 10 meter brei og har to køyrebanar på til saman 6,5 meter, samt ein to meter brei gang- og sykkelbane. Inkludert sjølv brua er det totalt bygd 1,4 kilometer ny veg og vel 2 kilometer gang- og sykkelveg.

– Sykkylvsbrua skal finansierast gjennom bompengar, som skal krevjast inn over ein periode på 15 år. Som det første bompengeprojektet i landet skal pengane innkrevjast gjennom AutoPASS-systemet. Systemet skal etter kvart innførast i heile landet og dermed gjere det enklare for bilistane, som da kan bruke ein standardisert brikke på alle bompengeprojekta, seier prosjektleiar Halgeir Brudeseth.

Han fortel vidare at han som prosjektleiar synest det er gledeleg at brua står ferdig føre planen og at budsjettavviket har vore minimalt. Og han vil spesielt framheve at dette ikkje har gått ut over kvaliteten på prosjektet, verken teknisk eller estetisk.

– Eg trur vi no har ferdigstilt eit anlegg som Sykkylven vil få stor glede av i åra framover, avsluttar Halgeir Brudeseth.



Nesten alene på jobb

– Dette er ikke som «å være alene hjemme», om det er slik du tenker. Alene er jeg ikke. Erling Pilskog er også her!



– Nei, helt alene er jeg ikke. Jer en opplagt Jon Mange Frisvoll

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Wiggo Kanck / Reidun Øverland

Jon Magne Frisvoll parerer raskt påstanden min om at å være den eneste «gule» blant mange «blå» på veganlegget i Todalen, må oppleves på samme måten som gutten i suksessfilmene «Alene hjemme» gjorde.

– Jeg har aldri tenkt den sammenligninga, men litt morsom er den jo. Det er ikke første gang jeg er «alene» på et veganlegg. Vi var ikke så mange «gule» heller, da vi bygde deler av Innfjordtunnelen og Eikesdalsvegen. Erling og jeg har det fint her oppe. Vi disponerer eget hus, kombinert med kontor. Skiftordning og lange dager gjør at vi ikke akkurat kjeder oss. Blir det langsomt, tar vi turen opp i brakkeriggen til gutta fra entreprenøren Selmer Anlegg A/S, forteller en godt fornøyd Jon Magne Frisvoll.

Jon Magne Frisvoll er kontrollingeniør på veganlegget, Svinvikhammeren–Markussteinen på riksveg 671 i Todalen. Anlegget, som omfatter en 1040 meter lang tunnel i T8-profil, 1,5 kilometer veg i dagen og Halset bru, som ble ferdig tidligere i år, er kostnadsregnet til 58 millioner kroner. Selmer Anlegg A/S skal bygge tunnel og veg i da-

gen, til og med ferdig forsterkningslag, for 27 millioner kroner.

Tunnelen og nyvegen skal erstatte kilometer med smal og svingete veg med mye tungtrafikk til og fra møbel- og turistbygda Todalen. Selmer Anlegg A/S skal være ferdig med sin entreprisedel 27. april neste år.

– Det går veldig bra. Forskjæringa til tunnelen startet vi med i september. I slutten av november var vi kommet halveis på tunnelen. Gjennomslaget har vi beregnet til andre uke i januar 2001. Når entreprenøren avslutter, starter etterarbeidet. I tunnelen omfatter det vannsikring, lys, lufting, elektriske anlegg og fast dekke. På veg i dagen vil vi være opptatt med dekkelegging, skilting, rekkverksmontering og støping av Jerseykant. Veganlegget skal være ferdig høsten 2001, forteller Frisvoll.

– Hva er oppgaven din på anlegget?

– Som kontrollingeniør følger jeg opp entreprisen, og at anlegget blir utført i henhold til inngått kontrakt. Jeg skal passe på at tunnelen og ve-gen bygges i henhold til våre normaler.

Mengdeoppfølging, at entreprenøren får oppgjort for rett antall kubikk, kvadrat og stikk, er andre oppgaver. Så dagene går med, og kjedelig er det ikke?

– Så det «å være alene» er ikke så ille?

– Nei da! Erling og jeg legger opp til ei skiftordning. Dermed får vi lengre perioder hjemme. Vi bor fint og trives sammen. Og blir det for kjedelig, tar vi bare stien opp til de andre gutta. Da blir vi ikke alene, svarer Jon Mange Frisvoll, som medgir at han ikke har sett noen av de to «Alene hjemme»-filmene.

– Men jeg har hørt om dem, når jeg tenker meg om, medgir han.

– De er visst morsomme.....

Svinvikhammerene og smale veger på vinterføre er ikke nettopp en sjåførs drøm. Men neste høst er nyvegen kjøreklar.



Donna Diesel snart på vege

I løpet av januar dukker hun opp på norske vinterveger – Donna Diesel – utenlandske langtransportsjåfører sin nye vegviser og forhåpentligvis heltinne.

Donna Diesel sin oppgave i vinterhalvåret vil være å rettlede og vise tungbilsjåfører, i denne omgang primært øst-europeiske, hvordan de best kan lykkes på norske vinterveger. Hun er en streng dame, men hun alltid har et godt smil på lur!

I februar i år besluttet Vegdirektoratet, etter initiativ av trafikksjefen i Møre og Romsdal, og nedsette ei arbeidsgruppe med oppdrag å planlegge og forberede en informasjonskampanje for vintersesongen 2000/2001 rettet mot utenlandske tungbilsjåfører på norske vinterveger.

Slik ble Donna Diesel født.

– Donna Diesel skiller seg definitivt ut fra mange av informasjonskampanjene Statens vegvesen har kjørt de siste årene. At vi går utenfor landets grenser med denne type budskap, er i seg selv en milepæl. Bare det at kampanjens gjennomgangsfigur er en målrettet kvinne med et godt budskap – en kvinne som riktig nok ikke vasker håret akkompangert av «soveromslyder» – vil automatisk få oppmerksomhet både fra målgruppen og publikum forøvrig, tror prosjektleder Wiggo Kanck.

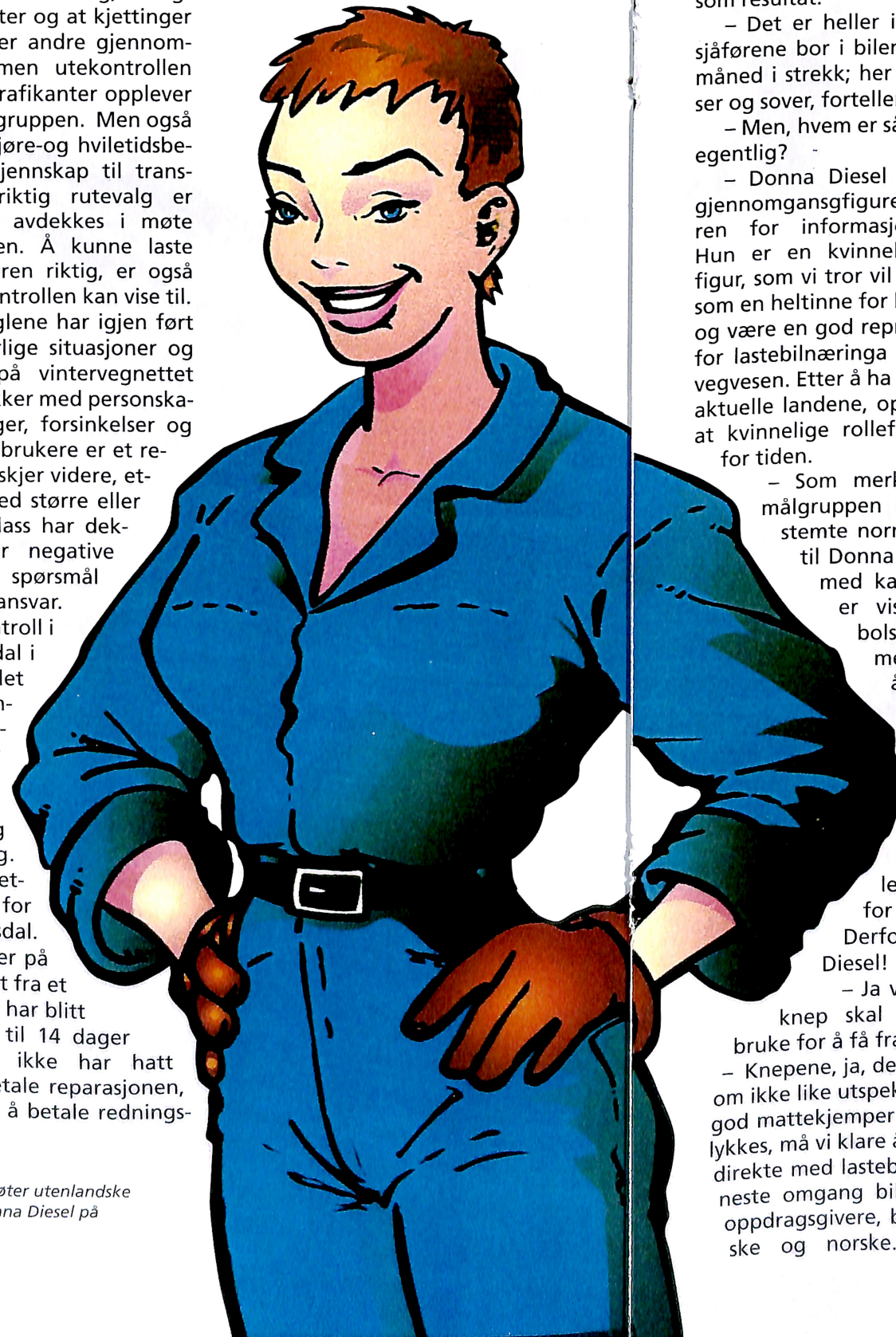
De siste årene har vi opplevd et stadig økende innslag av utenlandsk langtransport og tungbiler på norske vinterveger. En vesentlig del av økningen utgjøres av tungtransport fra gamle Øst-Europa; gamle Øst-Tyskland, Polen, Tsjekia, Ungarn, de Baltiske land og Russland. Dessverre viser det seg at for mange av sjåførene nok ikke har

gode nok kvalifikasjoner til å kjøre store biler på norske vinterveger, samtidig som mye av materiellet ikke holder standarden vi krever. Det kan dreie seg om kjøretøykombinasjoner som ikke egner seg for smale og svingete norske vinterveger. Dårlig dekkutrustning; manglende spormønstre og at kjettinger er mangelfulle er andre gjennomgående problemene utekontrollen og norske medtrafikanter opplever i møte med målgruppen. Men også uvitenhet om kjøre- og hviletidsbestemmelsene, kjennskap til transportruter og riktig rutevalg er eksempler som avdekkes i møte med målgruppen. Å kunne laste bilen og hengeren riktig, er også hendelser utekontrollen kan vise til.

– Disse manglene har igjen ført til mange alvorlige situasjoner og flere ulykker på vintervegnettet vårt. Trafikkulykker med personskafe, stengte veger, forsinkelser og med illvillige vegbrukere er et resultat. Det som skjer videre, etter at media med større eller mindre spalteplass har dekket uhellet, er negative oppslag med spørsmål om vegvesens ansvar.

– Ved en kontroll i Møre og Romsdal i vinter, manglet en av tre utenlandske vognvogner helt eller delvis kjettinger, eller bilen hadde dårlig dekkutrustning. Jeg tror ikke dette er spesielt for Møre og Romsdal. Vi har eksempler på at langtransport fra et av mål-landene har blitt stående i opp til 14 dager fordi sjåføren ikke har hatt penger til å betale reparasjonen, eller penger til å betale rednings-

selskapet etter at bilen er trukket opp på vege. Uten penger, ingen hjelp, er melodien etter hvert blitt, og det aksepterer jeg. I sommer ble en polakk dømt etter å ha gjort stjålet et sett kjettinger til bilen sin.



I løpet av januar møter utenlandske tungbilsjåfører Donna Diesel på vintervege.

For å spare penger unngår sjåførene ferger og bompengestrekninger. De legger i mange tilfeller istedet ut på en farefull ferd etter smale, svingete og i mange tilfeller ikke alt for godt brøytete norske vinterveger – ofte med utforkjøring som resultat.

– Det er heller ikke uvanlig at sjåførene bor i bilen i mer enn en måned i strekk; her jobber de, spiser og sover, forteller Wiggo Kanck.

– Men, hvem er så Donna Diesel, egentlig?

– Donna Diesel er maskotten, gjennomgangsfiguren og merkevaren for informasjonskampanjen. Hun er en kvinnelig tegneseriefigur, som vi tror vil kunne fremstå som en heltinne for lastebilsjåføren og være en god representant både for lastebilnæringa og for Statens vegvesen. Etter å ha undersøkt i de aktuelle landene, oppdaget vi fort at kvinnelige rollefigurer er «in» for tiden.

– Som merkevare tror vi målgruppen vil knytte bestemte normer og verdier til Donna Diesel og dermed kampanjen. Hun er visuell og symbolsk. Å skape en merkevare betyr å lage et produkt som appellerer like mye til hjertet som til fornuften. Slik blir budskapet lettere å huske for mottakerne. Derfor Donna Diesel!

– Ja vel, men hvilke knep skal Donna Diesel bruke for å få fram budskapet?

– Knepe, ja, de er like mange, om ikke like utpekerte, som en god mattekjemper bruker. Skal vi lykkes, må vi klare å kommunisere direkte med lastebilsjåføren, og i neste omgang bileier, firma og oppdragsgivere, både utenlandske og norske. Den største

utfordringen i prosjektet vil være at sjåføren møter Donna Diesel tidlig, før han krysser grensa og aller helst før han legger ut på turen. Vi må kunne «gå så langt» som at sjåføren treffer henne i den lektyren vi vet mange av målgruppen leser, og ikke bare annonsere gjennom fagpressen og organisasjonsblad. Virkemidlene Donna Diesel skal benytte, vil være plakater, skilt som er planlagt satt opp på de største raste- og hvileplasene langs vegnettet, display – Donna Diesel i helfigur der sjåførene er å treffe. Hun vil også hilse utenlandske sjåfører når de passerer grensa.

Brosjyrer, med norgeskart og riktige rutevalg og et personlig brev til bileier eller firma, og annonsering i utenlandske fagblad er løsninger vi legger opp til. Han vil også møte Donna Diesel på bensinstasjonene langs noen utvalgte vegruter og ombord på ferjene på veg mot Norge. Internettisider på flere språk, ikke bare rettet direkte mot målgruppen, men også mot andre potensielle mottakere, legges ut like over nyttår. En liten hilsen, en «gibortting» er heller ikke å forakte.

– Det som ikke er så vanlig, men som så absolutt er en av styrkene i kampanjen, er at Donna Diesel brukes i en tegneserie. Gjennom tegneserien rettleder hun og hjelper sjåføren med de problem og vanskeligheter han møter mens han er i Norge. Det er enklere og mer virkningsfullt å kommunisere gjennom en tegneserie, enn å skrive «langhalm», som vi tror sjåføren ikke leser.

– Vi er veldig spente, og vil aboslutt se det som en fordel om sjåføren «kidnapper» Donna Diesel og tar henne med på turen. Gjor han det, har vi lyktes.

– Kampanjen er flerdelt og den skal ha kontinuitet, noe som betyr at den vil måtte kjøres over flere år

Først i rekke en utenlands tungbil.....



for at budskapet skal få gjennomslag. En viktig samarbeidspartner er Norges Lastebileierforbund (NLF). De vil bruke sine internasjonale kontakter og hjelpe oss med å spre budskapet gjennom Det internasjonale lastebileierforbundet (IRU) og inn i medlemsorganisasjonene i det enkelte medlemsland. Gjennom NLF sitt medlemskapet i NHO, har Donna Diesel fått en viktig døråpner, forteller Kanck.

– Jeg tror at Donna Diesel vil få stor oppmerksomhet. Fordelen med kampanjen er at den er visuell og informerende på en underholdende måte. Den skaper kontinuitet, den skiller seg ut og spiller på lag med målgruppen. Den er tidsriktig og forteller en historie. Den er fleksibel, setter fokus på problemet og har stor oppmerksomhetsverdi.

Jeg har stor tro på at vi skal nå fram med Donna Diesel sitt budskap, forteller Wiggo Kanck og opplyser at neste etappe i informasjonsprosjektet vil være å utvikle og pakke budskapet inn i ny teknologi.

– Med det mener jeg at vi må ta i bruk og utnytte IT-teknologien som etter hvert er installert i bilene, legger prosjektlederen til.

De tre bud



Tradisjonen tro møttes de tre bud på Kirkebakken under utflytterdagen sist sommer. Erling Rangnes, Kjell Hegdalstrand og Karl Hammerbeck.

Budordningen ved vegkontoret er en saga-blott. Det er snart femti år siden den ble avvirket. Ordningen ble etablert under krigen som en praktisk hjelp. Den første var Erling Rangnes. Han forteller at hans viktigste oppgave var å hente varm kjøttsuppe på kafé Stratos. Den som i ettertid har navnet svenskesuppe eller danskesuppe, alt etter som hvor i landet vi bodde. En annen oppgave, som var like viktig, var å stå i kø for alle ved vegkontoret. Uansett hvor en skulle handle var det kø, til og med på fisketorget måtte en finne seg i det.

Erling har fortalt hvordan han fikk jobben. Hjemme hos hans foreldre på Fugelset bodde kontorist Kristian Harstad. Samme sommer hadde Erling gått i gartnerlære, men når høsten kom ble han arbeidsløs. Kristian Harstad ga ham tips om at vegkontoret skulle ansette bud. Erling Rangnes meldte seg da til tjeneste hos Karl Aarønes, som i den tiden var vegkontorets altnuligmann. Budet fikk også oppgaven med å gå i banken etter penger, likeledes å betale forretningsregninger i byen. Og for ikke å glemme lakking og sending av bankobrev med arbeidslønningene. Erling sluttet i jobben da han høsten 1946 reiste til militærtjeneste.

Etter han kom Karl Hammarbeck inn i jobben som det andre bud. I mars 1947 begynte Kjell Hegdalstrand, som da ble tredje og siste bud. Budets oppgaver foran-

Sekretær Karl J. Aarønes (1899–1969) var sdrnistrasjonens altnuligmann. Etter at han forlot Vegvesenet ble han fylkesarbeidssjef og kom senere på Stortinget en periode. (Bildet utlånt av familien.)



dret seg i takt med utviklingen. Etter hvert ble det slutt på køstatingen, men budet fikk av enkelte beskjed om å holde utsikt etter varer som etter hvert kom på markedet. Det siste budet minnes godt da han hadde kjøpt seg nytt belte. En av ingeniørene hadde bedt budet å holde et våkent blick for bukseseler. Da han så budets nye belte fikk Kjell påtale. Han måtte da skjønne at bukseseler og belte gjorde samme nytten. Ordningen opphørte i 1952.

Etter sin militærtjeneste var Erling en kortere tur innom etaten, men endte sitt yrkesaktive liv som reiselivsmann. Karl ble ingeniør og yrkesskolelærer. Kjell fortsatte i etaten til september i år. Han hadde da vel femtite års tjeneste som vegmann.

Budtiden var en god skole. Kanskje lå den største lærdommen i grasroterfaringen og at en lærte seg å omgås alle slags mennesker. (Kjell Hegdalstrand)

Nokon kjem og nokon går.....

Begynt i 2000

Aud Johanne Dalene, førstefullmektig

Håvard Parr Dimmen, distriktsleiar

Gunnar Djuve, senioringeniør

Svein Gunder Gammelsæter, fagarbeidar

Ove Magne Garlid, avdelingsingeniør

Ingbjørn Hanset, lærling

Petter Hildre, utbyggingssjef

Asbjørg Sigrun Hjelen, reinhaldar

Liv Kristin Hatlehol Huse, reinhaldar

Geir Krokå, fagarbeidar

Karin Løken, reinhaldar

Oddvar Nedregård, fagarbeidar

Mario Obreque-Cardenas, overingeniør

Heidi Rudaa, konsulent

Rolf Inge Ræstadholm, fagarbeidar

Øystein Sjørnsen, lærling

Robert Solheimdal, lærling

Ann Eva Solli, inspektør

Joachim Stavik, lærling

Per Ansgar Varhaugvik, fagarbeidar

Atle Vatne, fagarbeidar

Slutta i 2000

Inger Lise Andersen, fullmektig

Sverre Bigset, inspektør

Ole Eikeland, avdelingsingeniør

Svein Arne Henjesand, avdelingsingeniør

Stian Hustad, lærling

Olav Magne Johansen, fagarbeidar

Petter Killingberg, avdelingsingeniør

Bente Norun Linseth, kokk

Lars Kjetil Moen, fagarbeidar

Joseph Kahema Mwitwa, avdelingsingeniør

Wenche Koppen Nilsen, reinhaldar

Andrè Rakvåg, konsulent

Lars-Johan Rylander, fagarbeidar

Geir Egil Tangen, spesialarbeidar

Hans Olav Tjelle, lærling

Pensjonistar i 2000

Einar Drugli, Molde

Jakob Engeseth, Molde

Håkon Gåsø, Molde

Bodil Harnes, Molde

Trygve Kårvatn, Ålvundfjord

Sigurd Løfoll, Austefjorden

Edel Ormset, Aure

Anna Sandblåst, Molde

Gunnar Kåre Sandnes, Vistdal

Ola L. Skjølsvoll, Øvre Surnadal

Ingrid Toven, Eidsvåg

Odd Vatne, Ørsta

Per A. Vatne, Ørsta

Fortsatt god framdrift

Eigenregiprojektet Blindheim-Breivika på E39 i Ålesund kommune går etter planen med ferdigstilling i oktober 2002. Kostnadsoverslaget er 330 mill. 2000-kroner. Av dette skal produksjonsavdelinga i Møre og Romsdal utføre arbeid for ca. 215 mill. kroner.

Både Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal har mannskap og maskiner i arbeid på Blindheimstunnelen (814 meter fjelltunnel T-9,5) og Moatunnelen (550 meter plasstøpt betongtunnel T-9,5).

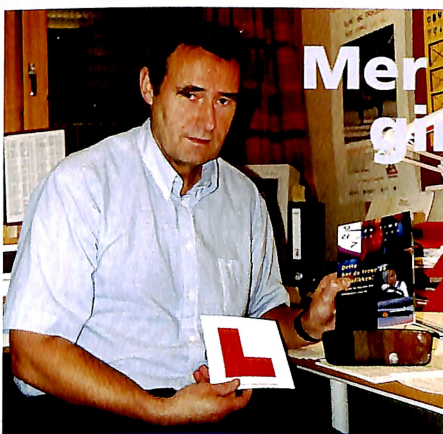
8. desember var det drive 535 meter av Blindheimstunnelen og støpt 356 meter av Moatunnelen.

Av totalt 288 000 m³ lausmasser er det utteke 205 000 m³, og av



36 100 m³ fjell i dagen er det utteke 30 000 m³. Vi har hatt 3 måneder utan nedbør og slike haustar er sjeldan på Nordvestlandet. Dette har gitt gode driftsforhold ute på anlegget. Biletet viser støping og omfylling på Moatunnelen.

(Kristen Leganger)



Mer øvelseskjøring gir færre ulykker

Nerli ved trafikktryggingsseksjonen.

Med bakgrunn i de høye ulykkestallene blant de ferske sjåførene ble det i Stortingsmelding nr. 34 Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994–97 vedtatt at Statens vegvesen skulle legge til rette for mengdetrening. Dette er også gjentatt i Stortingsmelding nr. 46 Nasjonal transportplan 2002–2011, det skal fortsatt satses på mengdetrening.

Erik Nerli mener det er viktig at trafikkskolene har et tilbud til ungdommene som strekker seg over en toårsperiode, og at grunnopplæringen starter så tidlig som mulig etter fylte 16 år.

– Vår rolle i dette er å gjennomføre informasjonsmøter både med førerkortkandidatene og de foresatte. De som kommer til informasjonsmøtene får også en startpakke med innvendig speil, to typer rød L og guiden «Dette bør du trene på i trafikken». Vi er nå kommet i gang med dette arbeidet og fortsetter for fullt på nyåret. 16-åringene og deres foresatte får invitasjon til informasjonsmøtene og vi håper selvsagt på stor oppslutning om mengdetreningssprosjektet, sier Erik Nerli.

(Reidun Øverland)

En 18-åring, som nettopp har tatt førerkort, har 40 ganger så høy risiko for å kjøre av vegen sammenliknet med en erfaren sjåfør. Ser vi på statistikkene for våre ferske bilførere kan vi se at ulykkesrisikoen etter ni måneder allerede er redusert med nærmere 80 prosent. Forskning viser også at jo mere kjøreefaring de nye bilførerne har desto mindre ulykkesbelastet er de når de skal starte å kjøre på egenhånd.

– Det er denne kjøreefaringen vi ønsker at de som skal ta førerkort allerede har opparbeid seg. Ved å begynne å trene riktig fra de fyller 16 år vil de skaffe seg to års verdifull erfaring i trafikken før de slipper løs på egenhånd. Dette er teorien begrepet mengdetrening bygger på. Målsettingen er at halvparten av førerkortkandidatene i klasse B skal ha øvelseskjørt minst 3 000 km, dette tilsvarer én time én gang i uka i to år, sier avdelingsingeniør Erik

Bilfører 65+

Fra våre yngste bilførere tar vi steget over til våre eldste, de over 65 år. I dag har halvparten av de over 65 år førerkort, dette vil øke til ca. 90 prosent i løpet av de ti neste årene. Mange har fått liten eller ingen opplæring i dagens trafikkrengler, samtidig vet vi også at flere av de ferdighetene som er viktige i trafikken reduseres ved økende alder.

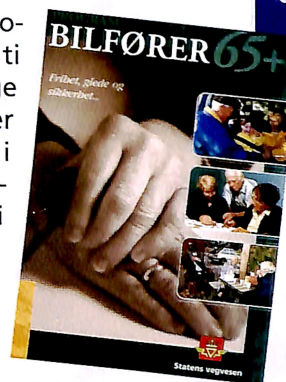
Bilførere over 65 år har som gruppe lave ulykkestall. Dette skyldes at mange eldre er klar over sine begrensninger og tilpasser atferden deretter. Men de som er på vegen har likevel en større risiko for å bli skadet enn gjennomsnittsbilisten. De er oftere innblandet i ulykker enn middelaldrende bilister, tåler fysiske påkjenninger dårligere og har en vesentlig høyere dødsrisiko.

Det ble i 1999 opprettet et Nasjonalt ressurs- og kompetansesenter for eldre bilførere ved Vestfold vegkontor, i tillegg ble det oppnevnt en kontaktperson i hvert fylke.

– I Møre og Romsdal har vi kommet i gang og har opprettet en nettverksgruppe. Vi plukker nå ut trafikkførere som skal ha ansvar for oppfriskningskursene for de eldre bilførerne. Vi har inngått et samarbeid med Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag om felles opplæring av trafikkførerne. Denne opplæringen skjer over nyttår, og vi regner med at ca. 8 trafikkførere fra fylket vårt deltar. De vil senere få det faglige ansvaret for gjennomføringen av kursene, sier fylkeskontakt Erik Nerli. Hos oss er det Folkeuniversitetet som skal arrangere kursene, som vil bestå av 12 timer teori og to timer praktisk kjøring.

– Målet er å skape trygghet for alle trafikanter og redusere antall ulykker der eldre er involvert, samtidig skal vi bevare mobiliteten for de eldre lengst mulig. Informasjonen skal ha en form og et innhold som oppfattes positivt, og tilbudet skal være basert på de eldres behov. Dette skal være mest mulig deltakerstyrt, avslutter Erik Nerli.

(Reidun Øverland)





Ønsker flere medlemmer

– Vi håper selvfølgelig at interessen blant vegpensjonistene i fylket er så stor at lokalet blir fullt på stiftelsesdagen, sier de tre pådriverne, Eivind Vollset (t.v.), Levor Legernes og Kjell Loen bak pensjonistforening for tidligere vegvesenansatte i fylket.

Knapt 40 har tegnet medlemskap så langt, 3 fra Nordmøre, 16 tidligere ansatte på vegkontoret, 9 fra Sunnmøre og 10 fra Romsdal.

– Vi er selvsagt glade for at så mange vil bli med, men med over 300 vegpensjonister i fylket er det plass til flere i lokalene på stiftelsesdagen, som vi forresten kommer tilbake til senere. Vi hadde satt 10. november som en foreløpig frist for påmelding, men den er ikke endelig. Det er bare å ta kontakt med en av oss tre i interimsstyret om noen ønsker å bli medlem, sier Eivind Vollset.

Foreningens oppgaver er å fremme og ivareta medlemmenes felles sosiale og kulturelle interesser og medvirke til at pensjonistene på en positiv måte kan delta i den samfunnsutviklingen som til en hver tid finner sted innenfor og utenfor etaten. Å fremme kontakt og samarbeid mellom medlemsforeningene, blant annet gjennom informasjonsvirksomhet og felles tiltak, er noe av tanken bak foreningen

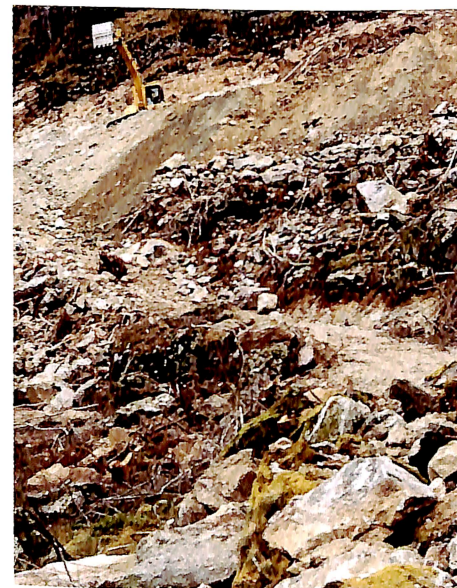
– Vi skal videre arbeide for saker som har tilknytning til pensjonistenes livssituasjon ved samarbeid med andre landsomfattende pensjonistsammenslutninger. Videre er foreningen forpliktet til å samarbeide med alle enheter og tjenestemannsorganisasjoner i Statens vegvesen for å løse problemer som har betydning for etatens pensjonister, forteller interimsstyrets leder, Levor Legernes og ønsker alle vegpensjonister velkommen i foreningen.

(Wiggo Kanck)

Rassikringstiltak på fv 191 Eikesdalsvegen

Planarbeidet for Sandoddane-tunnelen på fylkesveg 191 kom i gang fra midten av oktober, parallelt med skogrydding i forskjæringene. Allerede fire uker senere var gravemaskiner i gang med uttrauing av forskjæringa nærmest Eikesdalen. Det eksepsjonelt gode været i oktober har medført at vi på det nærmeste er ferdig med utkjøring av de ca. 23 000 m³ skredmassene som utgjør denne forskjæringen. Terrenget er ryddet for skog ved den andre forskjæringen, men været videre vil avgjøre om også denne blir fullført i inneværende år. Selve tunneldrivingen blir startet opp i mai 2001.

Tunnelmasser og masser fra forskjæringene bli benyttet som fylling i ny veglinje. (Delvis utfylling i Eikesdalsvatnet.) Totalt skal vegen legges om ca. 900 meter i hver ende av tunnelen. (Odd Arild Lindseth)



Smart løsning fra bru-/kaiseksjonen

Bildet viser en plattform som Viktor Torsen, Steinar Brevik og Ole Rekdal fra bru-/kaiseksjonen på produksjonsavdelinga har konstruert. Plattformen henges på stålørøysøylen med et håndgrep, og sikrer en god og sikker arbeidssplattung. Her er karene i arbeid på den nye hurtigbåtkaia i Molde, og er i ferd med å skjote opp en fendersøyle.

(Jan Kåre Haaheim –
foto: Reidun Øverland)

Omstillings- og effektiviseringsarbeidet:

HALVERT

Dei første større endringane som følgje av omstillings- og effektiviseringsprosjektet blir gjennomførte frå 1. januar 2001.

Tekst: Knut Nauste

16 seksjonar blir slått saman til 8 og får desse seksjonsleiarane frå 1. januar 2001:

- 1 Trafikktryggings- og trafikkavviklingsseksjonen til trafikkseksjonen, leiar Magne Flemsæter.
- 2 Veg- og areal- og transportplanseksjonen til vegseksjonen, leiar Ingunn Lindgaard Simonhjell.
- 3 Ørsta og Ålesund trafikkdistrikt til trafikkdistrikt sør, leiar Håvard Parr Dimmen.
- 4 Molde og Kristiansund trafikkdistrikt til trafikkdistrikt nord, leiar Ivar Hol.
- 5 Byggje- og laboratorieseksjonen til teknologiseksjonen, leiar Oddmund Gussiås.
- 6 Ørsta og Ålesund produksjonsområde til produksjonsområde sør, leiar Otto Jøsok.
- 7 Molde og Kristiansund produksjonsområde til produksjonsområde nord, leiar Ingolf Kleppe.
- 8 Elektro- og verkstadseksjonen til verkstad-/elektroseksjonen, leiar Knut Inge Braute.

For dei aller fleste vil endringane frå årsskiftet i første omgang berre bety at dei får ein ny leiar. Over nyåret vil alle i førstninga ha dei same arbeidsoppgåvene og fram møte-stadene som før. Etter kvart vil det skje endringar, men for dei aller fleste vil dette berre vere endringar av eit slik omfang og karakter som vi alle kjenner frå tidlegare organisasjonstilpassingar. Men det er no grupper i arbeid som ser på bemanninga rundt om i dei ulike delane av organisasjonen. Konklusjonen på dette arbeidet kan, etter at det har vore lagt fram for tenestemannsorganisasjonane, vere at eit fåtal vil få tilbod om nye arbeidsoppgåver og fram møte-stader. Dette trur vi vil skje på seinvinteren.

Dette betyr igjen at vi har kome i gang med å redusere kostnader til administrasjon, leiging og husleige, slik at ein større del av midlane blir brukt til tiltak på vegen eller til trafikktrygging. Fordi vi har fått gjort minst på området husleigereduksjon, må vi vie dette feltet størst merksemd framover.

Knut Nauste headhuntet

Prosjektleder og vegsjef Eilif Mathisen har headhuntet to medarbeidere til det viktige arbeidet med Fase 3 i omstillingsprosessen.



Det er administrasjonssjef Knut Nauste i Møre og Romsdal og trafikksjef Taale Stensbye i Hedmark som nå skal være med å «tegne» framtidens vegvesen. De to prosjektmedarbeiderne skal jobbe med dette på deltid og i hovedsak holde til på sine respektive vegkontor. Prosjektet skal som kjent utarbeide tre ulike modeller for Vegvesenets framtidige organisering: «Vegvesenmodellen», «departementsmodellen» og «NOU-modellen». – Vi bør legge fram en hovedskisse av anbefalt modell innen 1. mars. Denne datoen er samordnet med Statskonsults produksjonsutredning. 1. mars er også absolutt siste frist vi kan ha dersom vi skal holde noenlunde følge med det som skjer med den kommenede stortingsmeldingen om oppgavefordelingen mellom stat, region og kommune, sier Eilif Mathisen. Vi går spennende tider i møte. Mye står på spill, og nå får vi sette vår lit til arbeidskapasiteten og inspirasjonen til Mathisen, Nauste og Stensbye.



Vi trenger ett statlig vegvesen

Regjeringen vil fornye offentlig forvaltning. I forslaget til statsbudsjett bebuder Samferdselsdepartementet en mulig omorganisering av Statens vegvesens produktivitet – enten i form av en divisjonalisering eller omgjøring til et statlig aksjeselskap eid av Vegvesenet.

Tekst: vegdirektør Olav Søfteland
Foto: Reidun Øverland

Samtidig skal fylkeskommunen skjebne besegles. Det såkalte «Oppgavefordelingsutvalget» foreslår at vi fortsatt skal ha et regionalt forvaltningsnivå her i landet, men ønsker å redusere tallet på fylkeskommuner til mellom 10 og 15. Et mindretall i utvalget vil legge ned fylkeskommunen. Flertallet vil gjøre vegkontorene fylkeskommunale med ansvar for fylkesvegene og regionale riksveger. Bare stamvegene skal etter utvalgets oppfatning være statens ansvar.

Hver for seg kan Regjeringens og Oppgavefordelingsutvalget forslag få betydelige konsekvenser for Statens vegvesen. Ja, i sin ytterste konsekvens kan det bli spørsmål om Vegvesenets fortsatte eksistens – i alle fall i den form og med de oppgaver vi har i dag.

Logikken i å overføre ansvaret for sykehusene fra fylkeskommunene til staten, skulle ikke tilsi et redusert statlig ansvar for vegnettet, men noen er redde for at Statens vegvesen går med i en byttehandel. Det vil slett ikke gi oss en mer effektiv og kompetent vegforvaltning.



Effektivisering

Vi er enige med Oppgavefordelingsutvalget i at vi fortsatt trenger et regionalt forvaltningsnivå i Norge og at dagens fylkeskommuner er for små, dersom vi skal ha et vegkontor i hvert fylke. Men for vår del kunne utvalget gått lenger. Vi kan godt klare oss med mindre enn 10 vegkontor her i landet. En så betydelig reduksjon av antall vegkontor vil minske interne admi-

nistrasjonskostnader samtidig som vi kan styrke fagmiljøene og sikre fortsatt høy kompetanse. Samtidig vil vi kunne delegere forvaltningsoppgaver, planleggingsoppdrag og FOU-oppgaver fra Vegdirektoratet til vegkontor eller andre enheter utenfor Oslo. Antall fylker eller regioner må være avhengig av hva vi vil bruke dem til. Tallet på vegkontor trenger nødvendigvis ikke være identisk med antall fylker.

Innflytelse

Vi har stor forståelse for at dagens fylkespolitikere ønsker innflytelse på vegpolitikken. Det har de også. Statens vegvesen har svært gode erfaringer med den utvidete fylkespolitiske innflytelsen i riksvegsaker. Selv om vegkontorene i dag er statlige og vegsjefene statstjenestemenn, er forholdet til fylkeskommunen som ansvarlig for fylkesvegene ganske likt forholdet til Vegdirektoratet når det gjelder for riksvegene. Det er uproblematisk å tjene to «herrer» så lenge det er et klart skille mellom ansvarsområdene. Fylkeskommunene har de siste årene fått en utvidet og nærmest avgjørende innflytelse på prioriteringen av investeringer på største delen av riksvegnettet. Det har vært en god ordning.

Næringslivet og trafikantene har behov for et helhetlig og sammenhengende vegnett. Om det kan være knapt med midler til riksvegene, står det dårligere til med fylkesvegene. Vi må dessverre konstatere at fylkeskommunene ikke har hatt økonomisk evne til å ta skikkelig vare på fylkesvegene.

Andre formål har lagt beslag på midlene. Det har ført

til store standardforskjeller. Ikke minst næringslivet må lide for dette.

To-delning

Vi er derfor kommet til at kommunenes rolle bør styrkes og at vegnettet bør deles i to i stedet for tre – altså i kommunale vegger og riksveger. Det vil føre til at kommunene får ansvar for dagens kommuneveger og en stor del av dagens fylkesveger. Resten av fylkesvegene blir riksveger og et statlig ansvar.

Kommunene må tilføres økonomiske ressurser til å bære et slikt ansvar. Fylkesveger med mer fjerntrafikk overføres til staten. Dette trenger ikke svekke den regionalpolitiske innflytelsen på vegpolitikken – snarere tvert imot!

Regional transportinfrastruktur kan finansieres gjennom en samlet rammebevilgning og prioriteres på dette nivået innenfor retningslinjer gitt av staten. Poenget må være politisk styring, ikke nødvendigvis å ha egne administrasjoner for å sette politiske vedtak ut i livet. Særlig ikke hvis det kan gjøres mer rasjontelt av eksisterende statlig eller kommunal administrasjon. Det regionalpolitiske organet må imidlertid ha myndighet til å gjennomføre vedtak i saker som løper på tvers av kommune- og sektorgrenser. Vi har begrenset tro på at vi etter hvert får så store kommuner i dette landet at vi ikke har bruk for et regionalpolitisk organ som kan gi staten råd og som kan få myndighet til å prioritere mellom kommuner og anlegg innenfor noenlunde homogene regioner.

Handlefrihet

Store investeringer på stamvegene bør behandles og vedtas av Stortinget som nå. Men ettersom praksis viser at fylkestingene også har betydelig interesse av stamveginvesteringene, bør det regionale organet fortsatt uttale seg om slike saker.

En slik modell vil gi regionalpolitiske organer større handlefrihet enn i dag og bedre styring med viktige virkemidler for regionens mål og utvikling. De kan da foreta en samlet prioritering for en større del av vegnettet. Samtidig blir det mulig å utnytte faglig kapasitet og kompetanse i de store statsetatene og sikre viktige basistjenester for brukerne uavhengig av region.

Produksjon

Vi mener også at en effektiv vegforvaltning er avhengig av at vi også i framtida kan opprettholde

en stor statlig produktivitet som er i stand til å konkurrere med private entreprenører. Både det private næringsliv og Vegvesenet har i dag en betydelig produksjon som omfatter anlegg, drift og vedlikehold av vegnettet. Egenproduksjonen skal også ivareta visse strategiske mål for forvaltningen. Den skal sikre oss kompetanse som kjøper (bygg-herre), være et korrektiv i markedet der det fungerer dårlig, ivareta forskning og utvikling på fagområdet, og sikre en tilfredsstillende beredskap for viktige samfunnsoppgaver. I tillegg skal produktiviteten selvsagt være konkurransedyktig. Til nå har vi hatt betydelig konkurranse i anleggsmarkedet, med visse geografiske forskjeller. Drift og vedlikehold har som samlet funksjon hittil ikke vært særlig konkurransesponert. Først de seinere åra har vi fått noen private drifts- og vedlikeholdskontrakter. Statens vegvesen arbeider bevisst for konkurranseutsetting av slike tjenester. Men det vil naturligvis ta noe tid å utvikle dette markedet. Samtidig ser vi klare konsentrasjonstendenser i bygg- og anleggsmarkedet. I framtida vil et vel fungerende marked være enda mer avhengig av at det finnes en sterk landsomfattende og offentlig virksomhet, som kan ta oppdrag for stat og kommuner. Disse produktivitetsressursene bør kunne brukes på hele det offentlige vegnettet, også på kommunale vegger i den grad kommunene ønsker det.

Små vegforvaltninger kan nok ha en produksjon som ivaretar enkelte basisoppgaver i driften av vegnettet. Men de kan aldri bli sterke nok til å påvirke konkurransen og sikre byggherrekompetanse for store og kompliserte arbeider.

Det er bare ett, samlet og sterkt vegvesen som kan ivareta alle hensyn.

Slutt for to gode venner



- Vi har nok sat spor etter oss i terrenget. Men, gjort er gjort og tida som vegmenn er over, oppsummerer Jakob Engeseth og Einar Drugli.

Begge har satt solide spor etter seg i terrenget. Mens Jakob sine spor er lette å følge på Nordmøre og Romsdal, har Einar lagt spor etter seg i nesten hele fylket.

- Det kan du gjerne si, sier Einar og legger til, - men jeg vil nå legge til at de ferskeste sporene mine kan du følge på Sunnmøre. Noen prosjekt i løpet av årene har det blitt. Deler av riksveg 680 over Skarsøya i Aure kommune, Kjønøybrua og den gamle Langøybrua i Averøy kommune, Nordsundbrua og Omsundbrua i Kristiansund har jeg hatt ei hand bort i. Foruten den nye innfartsvegen til Ålesund vi nå er i gang med å bygge, har jeg vært delaktig i ferdiggjøringa av flere parseller lengre inn mot Ålesund. Svorta-Digernes og Valle-Håhjem på E39 i Skodje, og Ørskog kommuner og Remmen-Kjellbotn på E136/39 i Vestnes, er andre vegprosjekt jeg har vært med på. Tar du med alle de små, og nesten ujevne prosjektene, har det blitt noen meter veg, ja.

- Jeg har vel ikke vært så mye dårligere jeg, da! Vegbygging i Sunndal, større og mindre anlegg i Aure og Tustna har jeg vært med på. Du finner nok mer enn bare sporene i flate terrenget etter meg. Merker i fjellet finner du òg. Jeg mener å ha begått 12-15 tunneler av forskjellig størrelse i Møre og Romsdal og i andre fylke. Innfjordtunnelen, Måndalstunnelen og Øksendalstunnelen er tre av de større jeg har vært med å bygge. Den nye miljøgata i Kristiansund, Langvegen, miljøgata på Skei i Surnadal og miljøgata i Sunndal er prosjekt jeg minnes med glede. Tar

«Gamle koster feier best» sier ordtaket. 67-åringene Jakob Engeseth og Einar Drugli har begge i løpet av en lang vegvesen-karriere «feid» over Møre og Romsdal.

Tekst og foto: Wiggo Kanck

Sporene etter de to er mange og lange i et stort fylke, uten at noen av oss andre tenker nærmere over arbeidsinnsatsen til de to.

Veg og Virke traff Einar og Jakob, hver på sitt prosjektkontor langt borte fra vegkontoret. Einar i brakka i Breivika og Jakob på vegstasjonen på Toven. Med koffertene full av erfaring, har begge mye å fortelle og mye de gjerne skulle ha sagt. Men en ting er de samstemte om når de sier at; «gjort er gjort», og legger til, «det er greit nok at tida som vegmenn i Statens vegvesen er over.»

Jakob Engeseth hadde arbeidet i etaten i nesten fire år - han hadde sin første arbeidsdag i 17. juni 1961 - før Einar Drugli banket på døra hos gamle vegsjef K.H. Oppegaard og meldte seg til tjeneste. Nærmere bestemt var dagen 24. januar, året var 1965 og klokka presis åtte!

Siden har det gått slag i slag, med mange vegprosjekt og store forandringer i etaten.

-og med mange forsakelser, dager og netter «heima'n frå»?

- Det som har slitt verst de siste årene, har vært å bo borte. Prosjektorganiseringa er jeg ikke sikker på har vært like vellykket for alle. Når du kommer opp i årene og er avhengig av å bo borte for å kunne beholde jobben din, og du samtidig vet at det er noen hjemme som trenger min hjelp, har ikke dagene alltid vært like enkle. Å kjøre fra Molde til Ålesund hver dag, er ikke gjennomførlig. Jeg har mange ganger, i mitt stille sinn, stilt spørsmål ved om utplasseringa. Fungerte ikke organisasjonen like bra før vi fikk alle forandringene? spør Einar.

- Einar har gode poeng her, men for egen del har jeg ikke opplevd utestasjoneringa på samme måte. Men det kommer nok av at jeg har hatt det enklere. Jeg har vært i den heldige situasjonen at jeg kunne kjøre mellom arbeidssted og hjemmet hver dag. I tillegg har jeg beholdt kontakten med kollegaene og miljøet på vegkontoret. Jeg hadde anledning til å se innom 3. etasje i Fylkeshuset, når behovet meldte seg. Det har selvsagt betydning mye, og gjort utestasjoneringa lettere for meg, er Jakob sin konklusjon om det emnet.

du også med veg gjennom Eidsvåg sentrum, fylkesvegen oppe i Øksendalen, ny tunnel og veg i dagen i Todalen, ny riksveg i Isfjorden, Eikesdalsvegen, nytt vegsystem rundt Langfjorden, ny veg fra Vestnes kirke i retning Tomrefjord og selvsagt ny parsell Vevang-Ørjavik på riksveg 64 og mange kilometer gang - og sykkelveg, har du noen av sporene jeg har laget, legger Jakob til fra sin plass bak det store skrivebordet.

- Dere har begge vært vegvesenets ansikt utad, og det har dere gjort på en god måte. Men dere har og fulgt utviklinga fra «innsida»?

- Kan hende det, men vi har forsøkt å gjøre jobben vår på en best mulig måte både for arbeidsgiver og for den som skal bruke vegene. Du vet, fortsetter Jakob, utviklinga har vært formidabel. Det har ikke vært like lett og følge med og opp alle nye pålegg og løsninger som har kommet. Jeg tror jeg på vegne av mange av den gamle garde vegfolk kan si, at, vi synes ikke at utviklinga hele tida går i riktig retning. Det er blitt for mye papir, for «mange kokker» og byråkrati. Systemet, med den organiseringa vi i dag har av etaten, gjør at behovet for flere ledere øker. Forandringene har heller ikke vært til det gode, dersom du ønsker å være «drepande effektiv». Tidligere gjorde vi som vegbygger nesten alt selv, fra stikking, forhandling om veggrunn, planlegging, ferdiggjøring og til vegåpning.

Vegbygging ligger liksom i sjæla, vet du. Når jeg er ute og kjører, er det ikke fritt for at jeg av og til tenker på at dette er «min» veg.



- Jeg har ellers ikke tenkt eller ofret så mye tid på omstillings- og effektiviseringsprosessen etaten nå er inne i. Men jeg tror det er bare et tidsspørsmål for produksjonsvirksomheten blir et A/S. Det går nok med oss som det gikk med det gamle vassdragsvesenet - det ble til slutt Statskraft A/S - og så kan du jo spørre deg hvor vellykket det er, sier Jakob.

- Det er ikke fritt for at vi har møtt noen mennesker på vår veg, både på godt og vondt. At jeg dermed, på mer enn ett vis, har blitt et av vegvesenet sine mange ansikt utad, er slik det skal være. Det kan nok hende at jeg av og til har vært noe krass overfor folk, men det må være tillatt å kunne si i fra. Men jeg foretrekker å vise fram det blide og gode ansikt. Det kommer en lengst med! Jeg er ikke uenig i det Jakob sier. Papirveldet og byråkratiet har endret seg med årene. Av og til har det gått for vidt. Han Einar har protestert på sitt vis, ved mellom annet å ikke underskrive dokument. Det har han gjort dersom han mener å ta et ansvar som ikke er hans.

- Jakob kommenterer utviklinga. Den må likevel gå sin gang med det som er bra og det som jeg oppfatter ikke å være like bra. Planlegginga og gjennomføringa av prosjekt var enklere og smidigere tidligere. Det gjorde jobben

mange ganger mer utfordrende og «helskapende», om jeg kan bruke et slikt uttrykk.

- Jakob og jeg er av den gamle garde vegfolk. Vi har nok et annet syn på mangt og meget, skjønner du. Jeg begynte under vegsjef K. H. Oppegaard sin ledelse. Han gjorde tingene på et helt annet vis enn dagens ledelse, som har en friere og enklere omgangstone. Friheten i dag er større enn den gang, og det er fint, men det kan være at noen legger seg bort i ting og tang som ikke alltid er nødvendig - slikt kan være av både det onde og gode, mener nå jeg da.

- Ellers er jeg ikke spesielt opp-tatt av store vegåpninger. Det blir for mye fremmedfolk.

- Og nå da?

- Jeg er ikke så sikker på at jeg vil trække ned dørstokken på vegkontoret etter at jeg ha sluttet. Forresten, det hadde vært artig å få vite hvordan folket møter effektiviseringa. Men, men, jeg ser fram til å komme meg hjem, og til å bruke hytta mi - hva sier Jakob?

- Etter 30. november blir det mer fritid. Jeg kommer nok ikke til å bruke fritida mi på Vegvesenet. Du vet, «gjort er gjort», svarer Jakob.

Miljøasfaltverket i Austefjorden

Statens vegvesen Møre og Romsdal har siden asfaltsesongen 1996 vært et av foregangsfylkene i gjenvinning av asfalt. Det vil si at oppfrest asfalt fra asfaltdekker i forbindelse med dekkevedlikeholdet har blitt tilbakeført i ny varmasfalt. Innbefattet årets sesong har således ca. 50 000 tonn nedslitte asfaltdekker siden 1996 på denne måten blitt til nye asfaltdekker på vårt riks- og fylkesvegnett. Vegvesenets asfaltverk i Austefjorden i Volda kommune er det eneste i vårt fylke som er tilrettelagt for slik gjenvinning av asfaltmasser (første bilete).



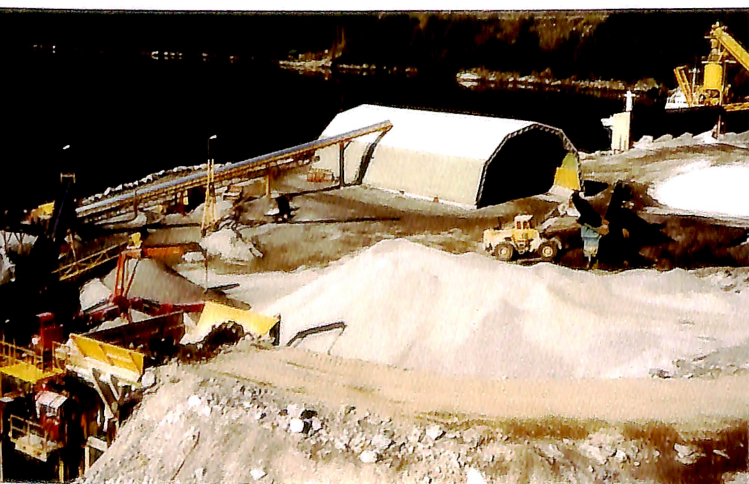
God tilrettelegging av vårt personell ved asfaltverket gjør at årets sesong blir et rekordår i gjenvinning av asfalt med totalt i overkant 14 000 tonn. Med dagens oljepriser og priser på øvrig råstoff i asfaltproduksjonen representerer dette en verdi på ca. 3,0 mill. kroner. Frakt og behandlingskostnader ved tilbakeføring av asfaltmassene i ny asfalt for det samme kvantum utgjør en kostnad på ca. 1,0 mill. kro-

ner. Besparelsene, ca. 2,0 mill. kroner i inneværende år, frakt av massene tilbake på vegen fratrukket, utgjør omsatt i nytt asfaltdekke på en 6 meter brei veg en veglengde på ca. 10 km. Anslagsvis nyttes ca. 80 % av de oppfreste asfaltmasser til «ny asfalt», det øvrige til andre vegbyggingformål.

Referanstrekninger med partier med 100 % nye råstoffer i asfaltdekket og partier med asfaltdekke delvis tilsatt «gammel asfalt», viser hittil ingen forskjell hva angår slitasje og levetid på asfaltdekkene. I Møre og Romsdal representerer således oppfreste asfaltmasser i forbindelse med dekkevedlikeholdet ikke noe miljøproblem, men er en viktig ressurs som har gitt betydelige besparelser ved Vegvesenets egenproduksjon i fylket.

Som og et miljøtiltak ved siden av tanker om økonomiske besparelser, ble det foran sesongen 2000 montert en plasthall i tilknytning til asfaltverket for lagring av de fineste grusmasser til asfaltproduksjonen. I plasthallen kan det kontinuerlig lagres ca. 3 000 tonn grus, dette gjør at de massene som er mest ømfintlig for nedbør under asfaltproduksjonen, kan lagres innendørs (andre bilete).

Til produksjon av ett tonn asfalt ved lagring av masser utendørs brukes det erfaringsmessig ca. 7 liter fyringsolje. Reduksjon av vanninnhold i grusmassene, som nyttes i asfaltproduksjonen, med 1 % utgjør ca. 1 liter mindre forbruk av fyringsolje pr. tonn. I inneværende år vil det ved asfaltverket i Geitvika bli produsert ca. 90 000 tonn asfalt. Tiltaket, som har gitt lavere vanninnhold i grusmassene ved asfaltproduksjonen og herved redusert utslippen, har også ført til at gjenvinningstilsettinga, «gamle asfaltmasser», i asfaltproduksjonen har kunne økes. (Gunnar Flemmen)



Grusvegen si tid – snart forbi

Stor vilje til finansieringssamarbeid, nemnt som spleiselag, mellom kommunar og Statens vegvesen og ekstramidlar gjennom «Grusvegpakka», har gjort at grusvegen snart er historie på mange av våre fylkesvegar og riksvegar. Store førebunde oppgaver for asfaltarbeida er utført på kort tid på ein effektiv og god måte. Det er mange år sidan sist eit så stort grusvegnett i vårt fylke på eit år har fått asfalt dekke.

For oss som har delteke i desse arbeida har det vore særst inspirerende, og vi har følt stor glede i dei mange opplevingar kor våre arbeid har vore sett svært stor pris på. Kaker, kaffi og jordbær har vanka for våre mennesk, og i mange høve har også lokalbefolkninga arrangert «asfaltvegopningar». Ein travel haust for vår vegsjef, som ved sidan av anna viktige oppgaver har stilt opp på desse arrangementa. Dei kjem i tillegg til dei større markante vegopningar i år som opninga av Sykkylvsbrua, Øksendalstunnelen og ny oppstillingsplass med tilstøytande vegar ved Hareid ferjekai. Eit godt «vegår» i Møre og Romsdal, må vel bli konklusjonen, med eit betre tilbod til trafikantar og bebuarar langs vårt vegnett.

Samla asfaltering av fylkesvegar med grusdekke er i år kome opp i om lag 56 km fordelt på 18 ulike fylkesvegstrekningar over heile fylket. For riksvegar er utbeiringa av dei siste grusvegstrekningane gjennom ekstramidlar kome godt i gang. Noko du kan lese om i ein anna artikkel i bladet. Det er i inneværende år lagt ca. 12 km asfaltdekke på grusvegar i vårt riksvegsamband. På bilete ser vi Vegvesenet sitt leggelag i ferd med å asfaltere strekninga Bjørnerem-Gangstad på riksveg 668. (Gunnar Flemmen – foto: Tor Inge Unhjøm)



Grusvegpakken

Akklause trafikantar



Trafikantar sin framferd i samband med våre asfaltarbeid og ved vegoppmerking skapar frykt blant våre tilsette. Det er ikkje berre våre tilsette som blir utsett for fare, men også andre trafikantar sitt liv og helse vert dagleg sett i fare. Det er skremmande at tilhøve berre ser ut til å forverre seg med åra. I dei mange rapporterte hendingar er ein stor del yrkessjåførar involvert, ei gruppe trafikantar vi skulle forventast noko meir av.

For komande sesong må tiltak for betre tryggleik bli iverksett både ved asfaltarbeid og vegoppmerking. Tiltak som er til vurdering går på anna opplegg for skilting og trafikkavviklinga generelt forbi våre arbeidsstader. Tiltak som kan verte aktuelt, er i større grad periodevis sperring av områder der asfaltarbeid og vegoppmerking pågår og omkøyringar. I einskilde tilhøve kan det verte aktuelt med følgjebil forbi våre arbeidsstader for å halde farta på trafikken nede. Som ein følge av enkelte trafikantar si framferd, vil nokre av tiltaka klart kunne seinka trafikkavviklinga, men våre tilsette og andre trafikantar sitt liv og helse er viktigare. (Gunnar Flemmen)

Grusvegpakken skal gjennomførast over fire år frå 2000 til 2003. Såleis var dette året startåret. I samsvar med prioriteringslista var det parsellane Vinsternes–Foldfjorden på rv 668 og Velsvik–Stigen på rv 652 som skulle startast opp i år. Begge desse parsellane er «tunge» i Grusvegpakkesamanheng og byggetida var planlagt å gå over to år. No gjekk det slik at oppstart på Velsvik–Stigen vart utsett til neste år fordi lokalsamfunnet/kommunen der ville ha høgare standard på vegen enn kva pengesekken tillet. Samstundes kom vi ikkje i gang så raskt som vi hadde håpa på Vinsternes–Foldfjorden. Dette gjorde at vi fekk frigjort midlar som måtte brukast på andre parsellar. Som om ikkje det var nok omkalfatring vart løyvingane til Grusvegpakken redusert med 8 mill. kroner i samband med revidert nasjonalbudsjett (mai/juni). Den siste endringa i rammevilkåra kom i juli då 9,8 mill. kroner i tilbakeførte midlar frå Vegdirektoratet vart stilt til rådvelde for oss.

Alle dei «nye» parsellane vi måtte starte arbeid på, mangla heilt planar og grunnverv og også i stor grad tilstandsregistrering. Men med sporty innstilling frå mange aktørar – ikkje minst frå han som styrer med veret – har vi fått planlagt, rusta opp og dekkjelagt til saman 10,9 km.

Dei ferdige parsellane er:

- Rv 661 Gjellstein–Fiksdalen 3,2 km
- Rv 655 Parsell Skylstad 1,4 km
- Rv 655 Parsell Fivelstad 1,5 km
- Rv 668 Bjørnerem–Gangstad 4,1 km
- Rv 661 Orvika–Hellefjøset 0,7 km

(Leif Husby)



Riksveg 655 Skylstad.

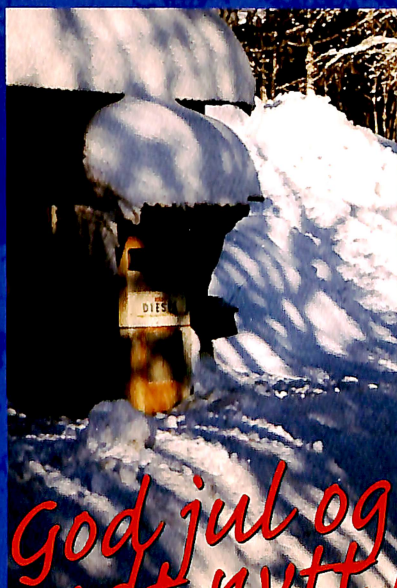
Storsesong!

En særdeles god høst har gjort at rekordene har falt på asfaltarbeid og vegoppmerking. Vegvesenets to asfaltleggjelag har i år lagt ut til sammen 126 000 tonn asfalt produsert ved våre to asfaltverk i fylket. Stor sesong på asfaltarbeid har gjort at også rekordene har falt på vegoppmerking. Vårt vegoppmer-

kingslag har i år totalt lagt ut 420 tonn sprayplast. Av dette er ca. 80 tonn utført i våre to nabofylker, Sør-Trøndelag og Sogn og Fjordane. Honnør til vårt personell for godt planlagt og vel utført arbeid. Og spesielt gledelig er det at sesongen er gjennomført uten skader. (Gunnar Flemmen)



Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6404 Molde



*God jul og
godt nytt år!*