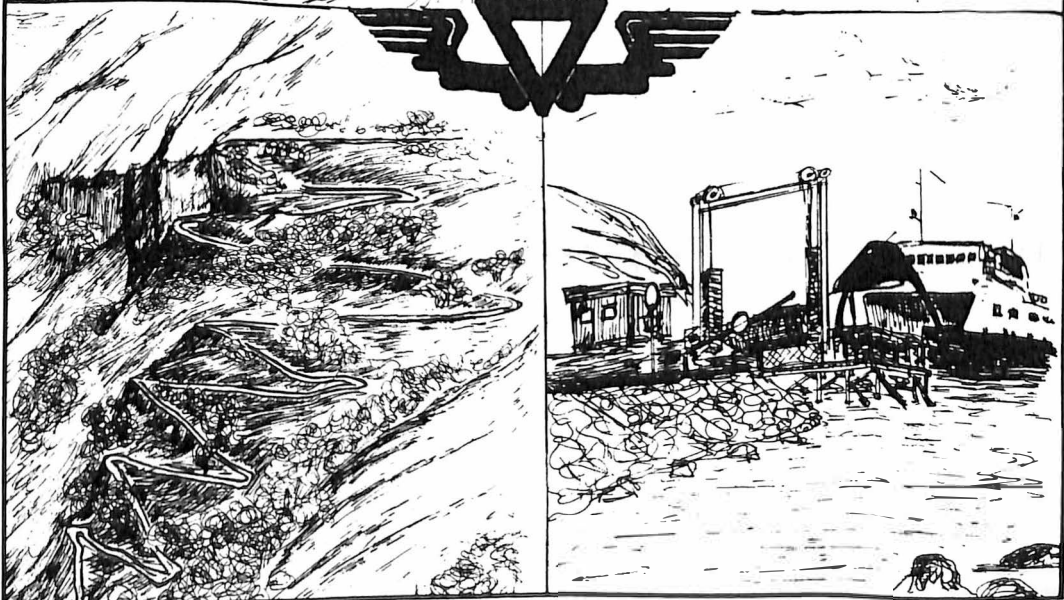
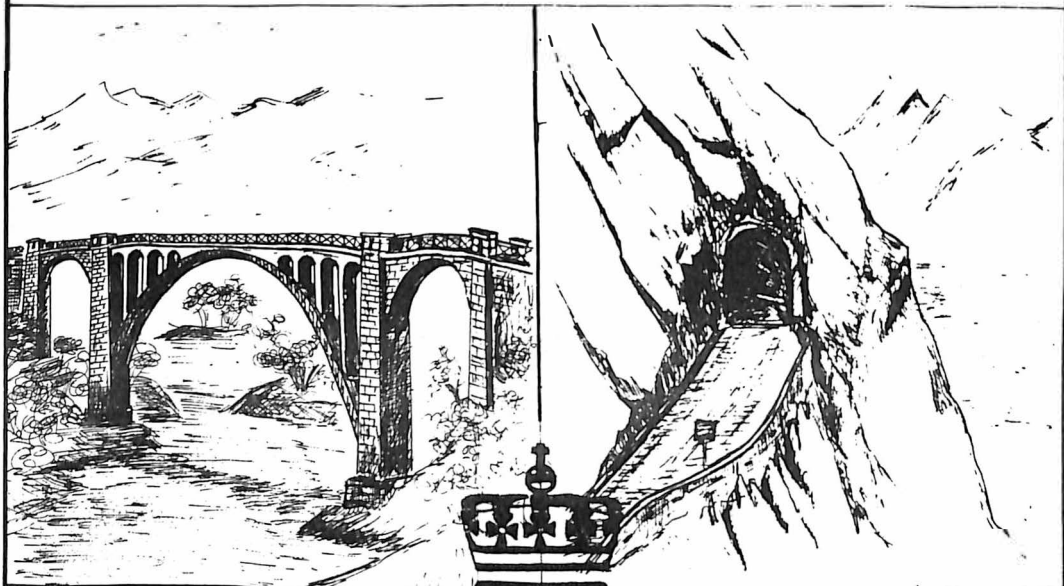


VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

april 1972

Årgang 1

I N N H O L D :

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE	3	Vår avis - et frø for vekst
Redaksjonens adresse: Julsundvegen 7, 6400 Molde	4	Hvorfor avis?
Opplag: 1100	5	Innsatsen i 1972.
Trykk: Mowinckel Reklame	8	E-69 over Ørskogfjellet.
Bidragstyttere: Arne Inge Torvik Mart. E. Bergsli Bjarne Rekdal Valdemar Skipnes Olav Bye Sverre Hjelvik Arne Øverkil Kristian Furland Tegnere: Jostein Fuglset Egil Småge	10	Administrasjonen.
	12	Vegarbeid for 100 år siden.
	14	Oppsynsmannsmøte i Molde.
	16	Blackspots.
	18	Meninger fra vegkanten.
	19	I teleløsningen.
	23	Kryssord.
	24	Vernearbeidet.
	24	Heder til vegmedarbeidere.
	25	Brusambandet Stoksund-Røyra.
	29	Litt om pensjonsrettigheter for vegarbeidere.
	30	Nye regler for midlertidig skilting.
	33	Nytt vegkontorlokale.
	35	Personalialia.

Forsiden:

Illustrert av Egil Småge:

Karakteristiske bilder fra
vegforbindelser i Møre og
Romsdal fylke.

VÅR AVIS- et frø for vekst

Vi starter egen avis.

Avisen er ment som et bindeledd mellom de omlag 1000 personer som er beskjeftiget i vegvesenet i Møre og Romsdal, spredt på tallrike arbeidsplasser over hele dette oppdelte fylket. Den kan også bringe hilsen og kontakt til yrkesbrøer i andre fylker.

Avisen skal bidra til å skape en etatsmessig samhörighet, fremme kvalitet og befeste en yrkesstolthet og håndverksære i vårt yrkesfelleskap.

Folk flest mäter daglig noe av det vegvesenet står for. Men spennet i vegvesenets virksomhet og ansvar i de spredte og forskjellige-artede oppgaver er ikke dermed registrert. Vi utfører fylkets største arbeidsdrift i anlegg. Hele dette fylkes kommunikasjonsvesen er avhengig av at vår vedlikeholdsdrift ikke klikker. Arbeidsdriften må ofte skje i kamp mot naturkrefter. Vår planlegging for samfunnsinteresser må ofte komme på tvers av privatinteressene. Våre regulerende forvaltningsmessige avgjørelser skal ikke vente høglytt bifall. Ressursene er utilstrekkelige for behovene. Vi er i det hele tatt egnet som skyteskive, et nesten for lettvtint funn - nettop for aviser!

Vår avis er vår røst.

Vår avis er en ny vokster. Kanskje er dette bare en ettårig plante. Kanskje er jordbotnen for tung og kald og evnen til å pleie planten for liten. La gå med det, bedre med en hektisk oppblomstring i en kort sommer enn at liv ikke skapes overhode.

Vi vet at det frembringes edlere vekster med større fargeprakt i dertil innrettede drivhus hvor markedsbevisste folk er satt til å fyre og vatne.

Noen potteplante sender ikke vi ut. Vårt produkt er ville vekster plukket langs vår veg - kanskje en fattigslig veg som bedre manns barn slipper å vedkjenne seg.

Mange vil se en frodig løvetann i ei vegskråning som ugras. For oss som i den barske hverdagen ikke er bortskjemt med innendørsplanter og drivhusfilosofi, kan årets første friske og frekke løvetann i ei vegskråning gi en varmende fargerik følelse.



Om vår blomst ikke overvintrer, så er den i hvert fall til i dag. Og vi kan sammen i noen få dager ha "blåkklokke-vikua" som Alf Proysen i ytre fattig - men indre rik - glede beretter om.

Men, hvem vet - kanskje planten slår rot og overlever en kald vinter likevel, at vi faktisk har sådd frø til en flerårig plante? Vi får se.

Arne Inge Torvik

Redaktør avding.Andor Wicken

Redaksjons- sekretar Kåre Munkvik
utvalg opps.mann Otto Jøsok

Hvorfor avis?

Det er en stor bedrift vi arbeider i. Spesialiseringens tidsalder har gjort sitt inntog i vegvesenet. Flere og flere spesialfunksjoner opprettes stadig i effektiviseringsens navn. Etterhvert kan en få inntrykk av at det er en veldig liten sektor av det store maskineriet som heter vegvesenet en selv kjenner. Totalbildet blir lik-som mer og mer diffust.

En mener ut fra dette at det eksisterer et behov for informasjon mellom de enkelte i etaten som stadig vokser. Denne funksjonen er avisa delvis ment å fylle. Hensikten er at alle etatens ansatte skal være avisas medarbeidere og således bidra med det de måtte ha på hjertet, enten det nå måtte være personlige betraktninger, kritikk, ros, faktiske opplysninger eller annet. Bare på den måten kan en oppnå den toveis kommunikasjon som er ønsket.

Rent konkret tas sikte på å utgi denne bedriftsavisen fire ganger årlig til alle etatens ansatte. Av stoff vil vi bringe mest mulig nytt om det som skjer i etaten, artikler fra de forskjellige arbeidsplasser, teknisk stoff og det som medarbeiderne sender inn til oss.

En vil håpe at avisa vil gjøre sitt til å knytte alle vegvesenets ansatte bedre sammen og dermed øke følelsen av at vi alle arbeider i samme etat. En vil også uttrykke håpet om at den enkelte vil gjøre sitt til å vise at avisa er berettiget, og at den vil vise seg levedyktig i framtida.

INNSATSEN I 1972



vil som tidligere år foregå på en rekke forskjellige steder rundt i hele fylket. Det er likevel en klar tendens, særlig når det gjelder de beløp som er stilt til disposisjon, til at den søndre del av fylket utbygges mest. De store nyanleggene Overå-Linge og forbindelsen Gurskøy Leinøy bidrar vesentlig til dette, og det er jo også stor trafikk-tettheten er størst. Med få unntak er det utbedring av eksisterende vegforbindelser det satses på, både på riks- og fylkesveger.

De midler som står til disposisjon i inneværende år, medreknet evt. mer- eller mindreforbruk i 1971, kan muligens gi et lite inntrykk av hva som er tenkt gjort. Midlene er omtrent slik, regnet i millioner kroner:

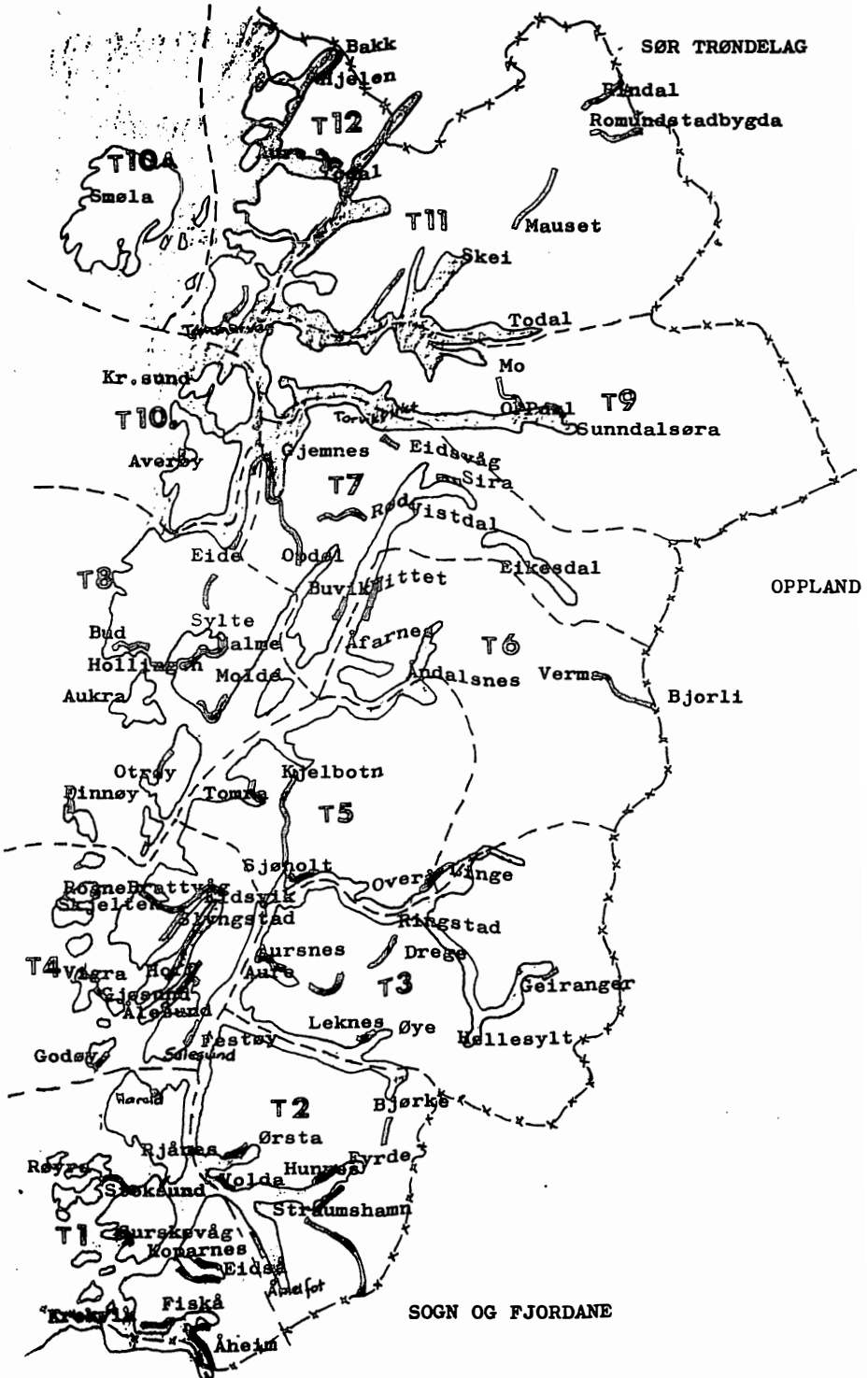
RIKSVEGANLEGG:

Volda - Festøy	1,20	Eidså - Lauvstad	1,72
Folkestad-S og Fj.gr.	2,96	Gurskøy-Leinøy	3,83
Overå - Linge	7,20	Tryggestad-Leknes	2,00
Steinholt-Overå	0,39	Mauseidvåg -Sulesund	1,19
Aure f.kai-S og Fj.gr.	3,23	Eidsvik-Brattvåg	3,01
Aure - Åursnes	0,60	Åfarnes-Eidsvåg	1,86
Koparnes-S og Fj.g.	3,72	Straumen-Eidsvik	0,29
Hareid ferjekai	0,72	Eidsvik-Vestnes	1,10
Molde-Sunndalsøra	0,97	Molde - Hollingen	0,38
SørTr.gr.-Halsa	2,89	Eidem - Bud	1,08
SørTr.gr.-Kvisvik	2,66	Toven-Torvikbukt	0,64
Opdøl - Høgset f.kai	3,18	Tømmervåg-SørTr.gr.	2,00
Molde- Ørjavik	0,98	Div.bruger	1,30
Oppland gr.-Ålesund	13,44	Div. fergekaier	1,12
Ørsta/Volda-Fyrde	2,87	Div.vegutbedringer	1,08

FYLKESVEGANLEGG:

Åmelfot - Folkestad	0,83	Finney - Steinshamn	0,50
Gurskevåg-Stoksund	1,06	Gjemnes - Eide	1,53
Stette - Hoff	2,00	Bruer i Ytre Averøy	2,61
Fiskå - Krokvik	1,43	Gjenn.Romundstadbygda	0,50
Samleveg i Ytreholen	0,58	Tømmervåg-Gullstein	0,40
Ekset - Berknes	0,48	Aure - Todal	0,54
Valkve - Dyb	1,01	Bruer i Ytre Aure	0,50
Fyrde - Bjerke	0,93	Sagosen-Fuglvåg	0,33
Slyngstad-Hamnsund	0,82	Ferjekai ved Rogne	0,16
Selsnes - Buvik-Tjelle	1,32	Div fylkesvegbruger	0,19
Veg rundt Otøy	0,49	Utbedr. 50-50 basis	1,50
Malme - Hollingen	1,50	Utbedr. 67-33 basis	3,61

For anleggene må generelt bemerkes at tallenes tale kan lyve, idet spesielle forhold som grunnspørsmål, manglende planer el. kan hindre bruk av beløpene.



SOGN OG FJORDANE

VEDLIKEHOLDET

disponerer en del av sine midler gjennom de forskjellige vegmestere som alt etter distrikt får en viss sum å holde vegettet i brukbar stand.

TIL RIKSVEG:

T1:	1,8 mill	T8:	1,5 mill
T2:	1,3 "	T9:	0,9 "
T3:	1,6 "	T10:	0,5 "
T4:	1,4 "	T10A:	0,7 "
T5:	1,9 "	T11:	1,4 "
T6:	1,5 "	T12:	0,7 "
T7:	2,0 "		

TIL FYLKESVEG:

T1:	1,4 mill	T8:	1,9 mill
T2:	1,4 "	T9:	1,0 "
T3:	0,4 "	T10:	0,8 "
T4:	1,0 "	T10A:	0,3 "
T5:	0,5 "	T11:	1,2 "
T6:	0,4 "	T12:	1,0 "
T7:	1,0 "		

Alle beløp er omtrentlige.

TIL ANNEN UTBEDRING

disponerer vedlikeholdet betydelig beløp sentralt som settes inn for opprustning i større grad av enkelte ruter, samt vedlikehold og utbedring av mer spesielle ting. Det nevnes her:

Asfaltdekker	4,2 mill
Oljegrusdekker	4,5 mill
Skilting,merking	0,8 mill
Oppsyn,ledelse	1,3 mill
Vedl.ferjekaier	2,5 mill
Beredskap	0,5 mill
Reserve	1,3 mill



Som en ser er det meget betydelige beløp som totalt er disponible i fylket, selv om kanskje alle kan peke på ting det burde vært romsligere med penger til. En må sette alt inn på å anvende pengene på en mest mulig fornuftig måte totalt sett, og i størst mulig grad satse på samarbeid der det ligger til rette for det.

E-69 OVER ØRSKOGFJ.

Nåværende veg over Ørskogfjellet som ble bygget i 1920/30 er nå under ombygging til det man kaller brukbar standard. Det vil si at den ferdig ombygget vil få to asfalterte kjørebaner á 3,0m + 0,5m brede banketter, slik at total vegbredde blir 7,0m.

Anlegget, som strekker seg fra Steinholt vegkryss i Ørskog til Kjelbotn vegkryss i Vestnes, er 19,7 km langt. Kostnadsoverslaget er på 12,5 mill. kroner, hvilket gir en pris på 635 kroner pr. m veg.

Den nye traséen følger stort sett den eksisterende veg med utretting av skarpe kurver, utjevning av bakketopper, m.v. Stikkingen er i prinsippet lagt slik at en kan bygge en ny kjørebane, halve vegbredden, mens biltrafikken mest mulig uhindret kan gå på den eksisterende veg.

Ansvarlig for detaljstikkingen er konstruktør Per Chr. Sannes med bistand av avdelingsingeniør M.Bergsli, mens konstruktør Sigm. Lønset står for nivellement og profilering.

Grunnspørsmålet løses på den måten at man ber den enkelte grunneier om arbeidstillatelse, mot forsikring om at rettslig skjønn vil bli avholdt på et senere tidspunkt. Slikt skjønn skal holdes 5.-15. juni i år, og eventuelt overskjønn skal også holdes i løpet av høsten. Alle grunneierne en har spurt har gitt arbeidstillatelse.

Anleggsarbeidet startet opp i første halvdel av august 1971 og regnes å være fullført i løpet av 1973.

I juni 1972 er det tatt sikte på å ha klar for asfaltering en 8 km lang strekning fra Kjelbotn til "Turisthytta".

Daglig ledelse av arbeidet er det oppsynsmann Sæther, assistert av oppsynsmannsassistent Arnold Åndal og praktikant Bertil Brudeseth, som står for. Dette gjelder såvel flising, arbeidsstikning, maskin-



og mannskapsdisponering.

Driftsplanen for 1972 forutsetter følgende innsats av penger:

I tiden jan.-april	kr. 300.000 pr. mnd =	1,2 mill
I tiden mai-august	" 600.000 pr. mnd =	2,4 mill
I tiden sept.-Des.	" 900.000 pr. mnd =	<u>3,6 mill</u>
	Totalt	7,2 mill

Maskininnsatsen har hittil vært 6 gravemaskiner, 1 bulldozer, 6 dumpere og 6 lastebiler, foruten stadig bruk av motorveghevel og vibrovals.

Det skal flyttes på ca 260.000 m³ jordmasser og 10.000 m³ fjell skal sprenges. Videre vil det medgå ca 200.000 m³ samfengte grusmasser som forsterknings- og bærelag. Til det faste vegdekket vil medgå ca 12,500 tonn asfalt.

Vegvesenets egen arbeidsstokk på anlegget er Sixten Thoresen, John Thoresen, Arnold Hågensen, Jakob Smisetfoss og Johan Larsen. Fra vegsentralen har følgende deltatt i grustransporten: Lars Valbo, Peder Vollset, John Misfjord, Oddmund Skavnes og som hovelkjører Iver Hoem.

Ved anlegget er opprettet en egen vaktordning for anleggsskiltingen. Magnar Skorgenes er tilsatt som "skiltvakt". Han skal utføre all arbeidsskilting og har det fulle og hele ansvar for at de foreskrevne skilt er på rett sted til rett tid. Videre har han også ansvaret for at avsperringer og annen merking er så god som mulig. Han skal også føre en "loggbok" for den løpende skilting. En venter at den innførte ordning vil virke til beste for å rettlede trafikantene og være til vern for egen arbeidsstokk.

Mart. E. Bergsli

Administrasjonen

for vegvesenet i Møre og Romsdal begynner nå etterhvert å bli en anseelig mengde mennesker. De siste år har det foregått en stadig mer omfattende differensiering av arbeidsoppgavene. Dette har resultert såvel i opprettelse av nye avdelinger som spesialfunksjoner innen de allerede eksisterende avdelinger.

På motstående side er skjematisk skissert den administrative oppbygging av vegkontoret en har i dag. Som en ser er det en inndeling i 7 avdelinger. Den "framtidrettede" planavdelingen og administrasjons- og økonomiavdelingen er direkte underlagt vegsjefen, mens den daglige drift ellers skjer gjennom driftssjefen til de fem "indre" avdelinger. Her er jo både avdelingen for grunnspørsmål og juridiske saker og avdelingen for teknisk rasjonalisering og driftsplanlegging å betrakte som relativt nye avdelinger, mens anleggs- og vedlikeholds- og maskinavdelingen utgjør de tradisjonelle. Noen stillinger er for tiden også ubesatte slik at bildet av kontorets "styrke" idag ikke er 100 % korrekt. Ytterligere vekst i bemanning ved kontoret frametter er ventet å bli på plan- og tilretteleggersiden, mens den "utførende" siden mer antas å beholde sitt nåværende omfang.

En håper etterhvert i senere nummer av avisa vår å kunne komme tilbake med en nærmere presentasjon av avdelingene og den enkeltes gjøremål. Allerede ved denne oversikten håper en imidlertid at en liten pekepinn er gitt om hvilket ærend "alt folket fra vegkontoret" er ute i når de er å se på arbeidsplassene rundt om i fylket.

Vegsjef A. I. Torvik

GRUNN- OG JUR. SEK SJON
Jur. kons. H. Fauske
Avd. ing. E. Rødven
Tekn. H. Gåsb
Oppm. ass. A. O. Hjelvik
Pensjonist K. Rykke
" Bj. Randal
" S. Høye

Dr. sjef E. Vollset

TEKN. RASJONALIS. G DRIFTSPLAN
Avd. ing. O. Åfløydal
Konstr. L. Huseby
" S. Digernes
Tekn. B. Svinvik
Oppm. m. P. M. Løvik
Oppm. ass. K. Engen

PLANAVDELING
Overing. U. Myhre
Avd. ing. F. Grimaker
" A. S. Moen
" M. Flemeæster
" S. K. Golbjørg
" K. Kringstad
" A. Hagen
" T. Lindstad
Konstr. P. Chr. Sannes
" P. Leikanger
" P. A. Gjerde
" K. Kjersem
" O. Pladsen
" A. Oksholen
Tekn. A. Ulvund
" A. Straume
Teqner L. Fylling
" V. Skipnes
" J. Fuqiset
" Meringdal

ANLEGGSAVDELING
Overing. K. Loen
Avd. ing. A. Wicken
" J. Samdal
" O. Bye
" J. Hanskamhaug
" M. E. Bergsli
" K. Furland
Konstr. A. Lauvrak
" J. Engeseth
" E. Drugli
" H. Brudeseth
" S. Lønseth

VEDLIKEHOLD SAVD.
Overing. P. Bølset
Avd. ing. O. Gussiås
" P. Korsbrekke
Konstr. G. Nordal
" K. I. Braute
Førsteekr. J. Rønning
Assistent. N. O. Kringstad
Opps. m. J. P. Overaa
" L. Døhl

MASKINAVDELING
Overing. J. Øye
Konstr. A. Gautun
Fullm. M. Blomsnes
" T. Haug
" A. Orvik
Assistent A. Talqøy

ADM./ØK-AVDELING
Kontorsjef C. Lossius
Hovedkass. A. Schille
Sekr. G. Sund
" K. Munkvik
" I. Christoffersen
" S. Hjelvik
" E. Scherer
" J. Brudeset
" K. Bang
" Å. Aarø
Fullm. L. Jermstad
" B. Frostad
" O. Hesthol
" F. Malme
" B. Gjelsten
" T. Bjerkeland
" E. Småge
" A. Lid
Assistent E. Pedersen
" V. Bjørnå
" J. Løvold
" E. Eriksen
" R. Haukaas
" N. Austgaard
" P. Alnes
" M. Halvorsen
" R. Rørhøe
" L. Bugge
Bud R. Bugge

Vegarbeid for 100 år siden

Veginspektør Gregersen i Vestre Sunnmøre sende i november 1864 til sirkulasjon mellom lensmennene i veginspektør-distriktet ein notis om vegarbeid. Lensmennene skulle ta avskrift av sirkulæret for å ha det til rettleiing ved bortsetjing av og tilsyn med vegarbeid.

Notisen har dette innhald:

STENKLOPPE. Disse bør være af dobbelt Mur Overdækket ligge 6" ind paa hver Murkand, og når Grunden er blød, Baghun, Aspstrangler eller Enerkviste lægges under. God Grastorv eller Lere lægges ovenpaa Dækket, og derovenpaa Veifyld.

VEIFYLD Blaa er altid god, rød daarlig. Kun når den røde Fyld er jernholdig - og denne er meget sjelden - er den brugbar, men er da udmærket. Grov Elvesand, Fjæresand, Aur, grov Bakkesand er god Fyld. Lersand ligeledes. På tør Bund ingen Stene større end Hasselnødder, i blød Bund kunne de derimod være af indtil 1" Tversnit. Ved udgravning af Fyld finder man næsten altid øverst i Dagen et rødt Lag, ofte 1 Alen dybt, herunder findes i Regelen den blaa Fyld.

VEIANLEG Veibredden afsættes paa Stænger. Denne Bredde deles i trende Dele, Midtpunktet lægges til Udstikningspælene, og når Endepunktene forbindes med Snore, er Veilegemet derved markeret.

GRØFTERNE Grøfterne afstikkes derpaa langs Snorene. I tør Grund skulle Grøfterne være 1 Alen brede og indtil 1 Alen dybe; i blød Grund derimod 2 Alen dybe og brede. Siderne afskraanede med 1 paa 4. Grøfternes Indhold kastes ud paa Veiplanen, og planeres strax. Hvor Veien anlægges over blød Myr bør man kjøre Fyld i Tørveir og bør man tillige kjøre ved Siden af Veien saa meget, som gjærligt, for ei at ødelægge det skrøbelige Veilegeme. Ler bør bruges til første Fyld paa saadanne bløde Steder.

TØRV lægges altid med Græsset op.

VEISTOLPER skulle være $2\frac{1}{2}$ Alen høie, 2 Kvarter Brede, af Sten, samt forsynede med saadan Skrift:

L: No:nn:
n.n. Alen

RODESTENENE skulle være 3 Alen høie, $\frac{3}{4}$ Alen brede, samt forsynede med saadan Skrift:

R: No.n
n.n. Alen

Skriften indhugget og hvidmalet. Stolperne skulle staa lodrette, og bør de være saaledes opsatte, at Vinden ei kan blæse dem overende eller paa skjæv.

DAGARBEIDE: 1 Arbejder kan paa en Sommerdag paa ikke altfor haard og stenrig Grund grave en Grøft, der er: 27 Favne lang, $1\frac{1}{2}$ Alen bred forover, $\frac{1}{4}$ Alen bred fornoden og $\frac{3}{4}$ Alen dyb.

Pris		Bredde	Dybde
2	sk.pr.Favn	$1\frac{1}{2}$ Al.	$\frac{3}{4}$ Al
$2\frac{1}{2}$ a3	" " "	2 "	1 "
2	" " "	$2\frac{1}{2}$ "	$\frac{3}{4}$ "
4a5	" " "	3 "	$\frac{3}{4}$ "
7	" " "	3 "	$1\frac{1}{2}$ "
7	" " "	4 "	1 "

I altfor haard og stenrig Grund bør man give $\frac{1}{4}$ a $\frac{1}{2}$ gang mere.

MINERARBEIDE. 2 mand slaa i Timen:

med Storbør - ($2\frac{7}{8}$ " a $3\frac{3}{8}$ " s) - $6,8$ " = $6\frac{4}{5}$ Tommer
med Mellombør - ($1\frac{1}{2}$ " a 2" s) - $9,1$ " = $9\frac{1}{10}$ "
med Smaabor - (1" a $1\frac{1}{4}$ " s) - $13,2$ " = $13\frac{1}{5}$ "

Herefter gives og maales Dagarbeidet.

Bjarne Rekdal

Oppsynsmannsmöte i Molde

I dagene 7. og 8. mars var vegmestrene og oppsynsmenn for hele fylket sammen med teknisk personell fra vegkontoret samlet til møte på "Folkets hus", Molde. Møtet var i hovedsaken opplagt som et fellesmøte for anlegg og vedlikehold, og emnene således aktuelle for begge avdelinger. Programmet så slik ut:

Båtfrakting av vegbyggingsmaterialer
Vedlikehold av veg under anlegg
Maskinforvaltning:

A: Egne maskiner

B: Leide maskiner

Arbeidsskilting - Skiltverksted
Montering av stålrekkverk
Forskjellige juridiske spørsmål
Orienteringer fra administrasjonsavdelingen
Separate program for hver avdeling.

Det gikk på møtet tydelig fram at emnene hadde stor interesse for de frammette, -noe som særlig diskusjonen etter hver post viste. Overingeniør Øye fra Vegsentralen orienterte om den relativt lave utnyttelse vegvesenets egne maskiner har hatt i 1971, og også det relativt svake driftsresultat som følge herav. Driftssjef Vollset orienterte om de seneste møter med maskinentreprenørene og de krav som nå er framsatt derfra om økede timepriser, godtgjørelse for diet etc. Etter disse orienteringer ble det en ganske livlig debatt om bruk av egne og private maskiner. Stort sett var det enighet om at det ikke er noe mål i seg selv for vegvesenet å ha en stor maskinpark. Men for å bygge og vedlikeholde veger har en vært nødt til å anskaffe en viss maskinpark spesielt av maskiner som ikke er tilgjengelige på det private marked, -dette gjelder spesielt veghøvler og komprimeringsutstyr.

Vegvesenet har også en del maskintyper som er tilgjengelig på det private marked, som er innkjøpt både ut fra beredskapshensyn og for å ha en viss konkurranse med de private.

I spørsmålet om i hvor stor grad dette er riktig, kom det fram sterkt ulike syn fra møtedeltakerne. Det var likevel gjennomgående enighet om at det ut fra et økonomisk synspunkt - totalt sett - må være riktig å legge stor vekt på å holde egne maskiner mest mulig beskjefligt.

Optimal utnyttelse vil formentlig i neste omgang medføre reduserte timepriser.

Et annet emne som bød på stor reaksjon, var den orientering som ble gitt om arbeidsskilting. Kurser om dette emnet har jo den

seneste tiden vært holdt rundt om i fylket, slik at mange kanskje er kjent med dette emnet. En vil likevel ta fram det store ansvar som påhviler den ansvarshavende for korrekt skilting. Det ble understreket at rettsbevisstheten hos den enkelte trafikant nå er blitt så stor at dersom vegvesenet skal ha mulighet for å sikre seg mot krav ved uhell etc., må all skilting være forskriftsmessig. De nye reglene det ble orientert om bryter så radikalt med de gamle at alle bør sette seg inn i dem. Det vises til spesiell artikkel annet sted i avisa.

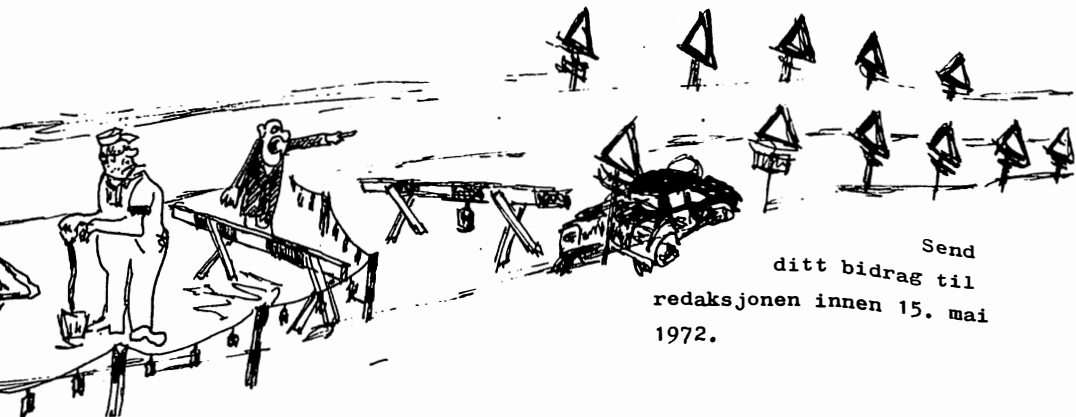
Rekkverksmontering ble også diskutert. Nødvendigheten av utboying og forankring av stålrekkverksskinnene på forskriftsmessig måte ble understreket, mens det derimot var noe tvil om i hvilken grad rekkverksutførelser var påkrevd. Måtehold ved oppsetting av rekkverk i det hele tatt ble nevnt, særlig der rekkverket nødvendigvis må bli oppdelt med avkjørsler etc.

Driftssjef Vollset avsluttet møtet med en oppsummering av de emnene som hadde vært diskutert. Han håpet møtet der alle folk fra de forskjellige avdelinger ble samlet, ville bidra til å bedre samarbeidet innen etaten ytterligere og øke forståelsen for hverandres problemer i de daglige gjøremål.

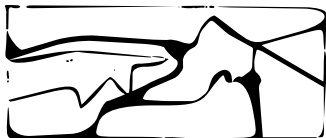
— v v —
— v —

TEKSTKONKURRANSE

Nedenstående situasjon skulle være aktuell nå i samband med kursene om nye skiltregler ved vegarbeid. Redaksjonen tar med takk imot bidrag med forslag til uttalelse fra den uheldige herren som har trafikkert veg under anlegg. Den mest originale uttalelse vil bli berømmet i neste nummer.



Send
ditt bidrag til
redaksjonen innen 15. mai
1972.



BLACKSP • TS

REGISTRERING AV TRAFIKKULYKKER PÅ RV.

kom her i fylket i gang etter pålegg fra Vegdirektoratet våren 1968. De ulykker som registreres er de som blir meldt til politiet og som blir gjenstand for etterforskning. Det opereres med tre typer ulykker, og for Møre og Romsdal har utviklingen vært slik:

År	Veglengde km	døds- ulykker	Personskade og/eller stor matr. skade	Øvrige ulykker	Total
1968		12	103	50	165
1969	1378	12	173	43	228
1970	1417	14	245	91	350
1971	1417	18	243	49	310

Registreringen foregår ved hjelp av lensmenn og politi, som har fått tilsendt flyfoto av riksvegnettet i sine distrikter. På bildene er avmerket kilometerpeler og sted for ulykkene plottes nøyaktig inn på flybildene, mens det ved hjelp av spesielle symboler angis ulykkesforløp og innblandede kjøretøy. Hver ulykke nummereres fortløpende og i tillegg utfylles et ulykkesregistreringsskjema som samles og månedlig sendes vegkontoret. Registreringen kan ikke sies å gi noe detaljert bilde av hendelsesforløpet for hver ulykke, men hensikten er å få et bilde av spesielt farlige steder på riksvegnettet vårt. Nøyaktighet i innplottingen av ulykker er derfor av meget stor viktighet for den videre behandling i disse saker.

Vegkontorets hovedoppgave i dette arbeide er å samle de innkomne ulykkesmeldinger, registrere eventuelle opphopninger av ulykker og så komme med forslag til forbedring av disse ulykkesstedene.

For at politi og lensmenn skal ha mulighet til å oppnå den nødvendige nøyaktighet i sin registrering, er de avhengig av de kilometerpeler som er oppsatt langs riksvegene. Dessverre viser

det seg at det ikke blir lagt stor nok vekt på at disse ikke forsvinner eller forskyves ved anleggs- og vedlikeholdsarbeid. Ved vegomlegging må også kilometreringen ajourføres, og da nøyaktigheten i registreringen helt avhenger av fullgod kilometrering, må det henstilles til alle i etaten om å gjøre sitt til å oppfylle dette.

Ut fra det materialet som er innhentet i den tid registreringen hittil har vært igang, utpekte Vegdirektoratet på forvinteren 1971 17 steder på riksvegnettet her i fylket hvor en konsentrasjon av trafikkulykker indikerte at de stedlige forhold måtte ansees som trafikkikkerhetsmessig utilfredsstillende.

For spesielt bevilgede midler er for tiden de fleste av disse steder under utbedring. Ytterligere 25 steder er utplukket av vegkontoret og er sendt Vegdirektoratet med forslag til utbedring. Håndfaste resultat er altså oppnådd.

Som en konklusjon på det som hittil er gjort i dette arbeidet kan sies: Ulykkesregistreringen har vist seg nødvendig og



berettiget. Hver trafikkulykke er et sammentreff av mange forskjellige faktorer, og en må ha lov til å tro at den registrering som utføres kan hjelpe til å klarlegge en del av de omstendigheter som er skyld i trafikkulykkene. Det finnes nok ingen bestemt nøkkel som løser problemene rundt våre trafikkulykker, og heller finnes det vel

ingen bestemt årsak som kan angripes direkte for å få løst problemene fullt ut.

Som grunnlagsmateriel i kampen mot trafikkulykkene synes registreringen å ha sin store verdi, og som annet forebyggende arbeid på dette felt bør det fortsette og aller helst intensiveres.

Meninger fra vegkanten

En av de mest sentrale spalter i avisa er ment å være denne avdelingen for hjertesukk og meningsytringer. Siden avisa og dermed også spalta er ny, er det vel naturlig at det er heller sparsomt med bidrag denne gang. Spalten vil til gjengjeld bli utvidet etter behov. Redaksjonen krever undertegnede produkter, men om ønskes kan selvsagt psevdonymer nyttes i avisa, slik som tilfellet er for de to blyge som åpner denne gang:

DRIFTSPLANER

Som gamal anleggsmann er eg selvsagt klår over at det i ei eller anna form all tid har vore ei plan for drifta ved veg-anlegga. Tidlegare kunne ein høyre oppsynsmannen eller andre drøfte dette med basar ute på arbeidsplassen. Eg har kjend det som ein stimulans å få kjennskap til arbeidsopplegget fram-etter, og eg trur interessa og innsatsen veks i takt med det du veit om arbeidet ditt.

I dei siste åra er det kome noko store papirark med strek og og tal som vert kalla driftsplaner. Eg går ut frå at dette i reynda berre er ei skriftleg oppstilling over det folk tidlegare hadde i hovudet. Dersom ein kunne læra seg koden, trur eg nok og at dei fleste kunne forstå desse planane. Eg har til no ikkje merkt noko til at det er tenkt å setje "vanlege folk" inn i dette, og kanskje har det og lite for seg. Litt orientering om den næraste framtida får ein jo og av syningen no. Eg nemner likevel ynskjet mitt om at det må bli meir orientering om anleggsdrifta til den enkelte, slik at ein ikkje berre kjenner seg som ein brikke som vert flytt rundt på måfå uten plan.

Anleggsarbeidar

BRØYTESTIKK

I år med lite snø og mye bar veg har jeg lagt merke til brøytestikk langs veiene enn ellers. Det har slått meg hvor forskjellig de er. Fra stålrør og kraftige lekter (boks) går de via alle dimensjoner av heilnorsk ore ned til østerlandsk bambus. Spørsmålet er: Er det ikke økonomisk å gjøre felles innkjøp av en ensartet type stikk ut fra de erfaringene en nå har fra bruken av de forskjellige? Dessuten: Blir det vurdert om det i det hele tatt er nødvendig med brøytestikk på de moderne vegstreknings med slakk kurvatur, god bredde og stor trafikk?

Slusk som kjører bil

Vi beklager at det ikke her og nå kan bringes svar på dette, men vil i neste nummer prøve å rette på dette og få til en hurtigere "konversasjon". Kom nå med din hjertesak!

I TELELØSNINGEN

Trafikantene krever i dag at våre vegger vinterstid skal være så godt brøytet at snølaget ikke kan påregnes å ha noen isolerende-virkning mot kulda. Avhengig av hvor lange og harde kuldeperioder en har, vil derfor frosten trenge nedover i veglegemet vinterstid.

Her i fylket har vi ikke gjort forsøk på å hindre frosten i å trenge ned. I og for seg er det heller ikke farlig at veglegemet fryser. Det er jo selve vannpartiklene som fryser, og selv i mettet tilstand er det ikke så mange prosent vatn i vegen. Ved frysing utvider vatnet seg ca 10 %. Totalt blir det derfor en ubetydelig vekst (heving) som vil skje ved denne frysingen, og den blir neppe merkbar. I grove materialer (grus, singel o.l.) vil vanligvis det meste av vatnet renne bort gjennom massens åpne kanaler. Skulle vatn bli stående, vil det skje en regelrett frysing med en ubetydelig heving av vegbanen til følge.

I de mer finkornede jordarter vil det derimot kunne opptre en helt annen mekanisme, nemlig det vi vanligvis mener med betegnelsen tele - farlig tele. Denne mekanismen kan opptre i alle jordarter som har så finkornige bestanddeler at det mellom kornene kan dannes hårrør som har kapillær sugesevne, dvs. at adhesjonen mellom vannpartiklene og kornene er stor nok til å "dra" vatnet oppover. Det ugunstigste materiale blir derved det som har små nok korn til at slike "hårrør" kan dannes, men samtidig er såpass åpen at en del vatn kan passere. I svært finkornige leirer kan en nemlig finne så liten mulighet for vatnet til å passere at tele bare i mindre grad opptrer.

Dersom en tenker seg at frosten har kommet ned til en viss dybde, vil det der være frosne iskrystaller, men rundt disse, mot denne ennå ufrosne jorden, vil det være en hinne av vatn, adsorbsjonsvatn. Dette vatnet vil stadig bli utsatt for frost ovenfra, slik at det har en tendens til å fryse mot de allerede dannede iskrystaller. Imidlertid har dette vatnlaget, avhengig av jordpartiklenes størrelse, en viss naturlig tykkelse, og dersom denne tykkelsen reduseres, "dras" vatn til fra andre steder i massen. Dersom forholdene nå er så uheldig - og det er de dessverre ofte

her hos oss - at det kan dannes sammenhengende "hårrør" fra denne fryseseonen og ned til grunnvatnet, kan stadig nytt vatn føres til og islaget vokse i tykkelse, samtidig som vannhinnen mot den ufrosne jorden beholdes.

En har observert at opptil desimetertykke islag har dannet seg på denne måten, og altså hevet de ovenforliggende jordlag⁴ tilsvarende. Vanligvis får en flere slike lag nedover, og dette merker en jo også tydelig virkningen av ved kjøring om vinteren der vegen ligger på vekslende underlag - berg- og dalbane-følelsen er framtrедende.

Likevel er jo ikke dette det største problemet. Det har vi nettopp nå følelsen med - nemlig når den arme vegkroppen skal forsøke å gi



fra seg igjen alt vatnet som i løpet av vinteren er oppsugd nedenfra. Oppbløtete veger med minimal bæreevne er resultatet, - et fenomen som iallfall siden bilens barndom har vært et av vegvesenets største problem på vårsida. (Jfr. bildet til venstre.)

I slike situasjoner står en også idag omtrent hjelpeløs. En tyr til akseltrykknedsetninger og total stenging og lar således "tida lege sårene". Som oftest må jo vegen kunne trafikkeres, og da blir det vel til å strø på noen singellass og la trafikantene ta seg fram så godt de kan. Noe sesam-sesam for utbedring av teleskadene i ei fart finnes vel ikke. Kanskje kommer dette av for liten kjennskap til årsaken til problemene?

Ved nybygging og større utbedring av veger har en store muligheter til å få bukt med problemene. De fleste er selvsagt godt kjent med det som er nevnt foran om telen. Likevel kan det ikke skade

å ta opp igjen det en kan gjøre for å unngå å legge forholdene til rette for farlig tele.

En må bare innse at det av økonomiske grunner ikke er mulig å hindre frosten i å komme til. Heller ikke kan en, av samme grunn, ta sikte på å bygge opp vegen av telefrie materialer i stor nok dybde til at den dårligere undergrunnen ikke fryser.

Tilbake står en da med muligheten av å holde vatnet borte. Grøfter og dreneringssystem må være gode og dypt nok lagt. Trauet må avplanneres slik at vanddammer og lommer unngås. Det synes mye med dette. I selve vegkroppen må så nyttes materialer som ikke har evnen til å "suge opp" vatn - altså ikke-telefarlige materialer. Det blir ofte kostet på store summer til å finne slike materialer og ofte fraktes de lange veier, f. eks. med båt. I vårt fylke er det eksempel på priser på 35-40 kr/m³ når massen er kommet på vegen. Av stor viktighet er det da selvsagt at disse massene ikke blir forurenset av finstoff og således blir gjort telefarlige likevel. Med små midler og større omtanke kan sikkert mye oppnås ved her, slik at en slipper å se de skremmende eksempler på at maskiner og biler elter jord og leire inn i ellers førsteklasses materialer.

Med vår varierte byggegrunn vil neppe telehivinger være til å unngå. Det en må ta sikte på er å få en jammest mulig heving av vegbanen vinterstid slik at trafikken ikke sjeneres. Samtidig må vegens overbygning (forsterknings- og bærelag) være slik at det holder for den eksisterende trafikk selv om undergrunnen delvis oppløses i teleløsningsperioden. Det første kan en oppnå ved en gradvis endring av overbyggingens tykkelse når en går fra en byggegrunn til en annen. (Eks er ved en stikkrenne eller fra en fjellskjæring ut på ei myr.) Ut fra erfaring er det satt opp tabeller for overbygningens dimensjoner avhengig av underlaget, og ved å nytte disse burde en kunne oppfylle det andre kravet nevnt ovenfor.

Når vi bygger en veg er det likevel vanskelig å bedømme de nødvendige tiltak. Blir resultatet bra, kan det jo være at en har ødslet med midlene og gjort unødvendige tiltak. Har en gjort noe utilstrekkelig, får en vel smertelig erfare det senere. Omtanke må nyttes. Et eksempel er den nylig utbedrete strekning Aure - Ringstad på rv. 60. Her ble behørig spisset ut for stikkrenner på hele strekningen på samme måte i lavlandet langs Fetvatnet som på fjellet. Nå ligger vegen langs vatnet flat og fin mens en på fjellet har "bergogdalbane". Det er tydelig at den hardere vinteren der krever større tiltak.

De siste år er det imidlertid satset stort på en forskning på teleområdet, og det er å håpe at det ved dette kan komme fram ny kunnskap. Likedan bør det satses på utveksling av den erfaring en allerede sitter inne med slik at en i best mulig grad kan takle problemene. Effektive tiltak er i dag mangelvare.



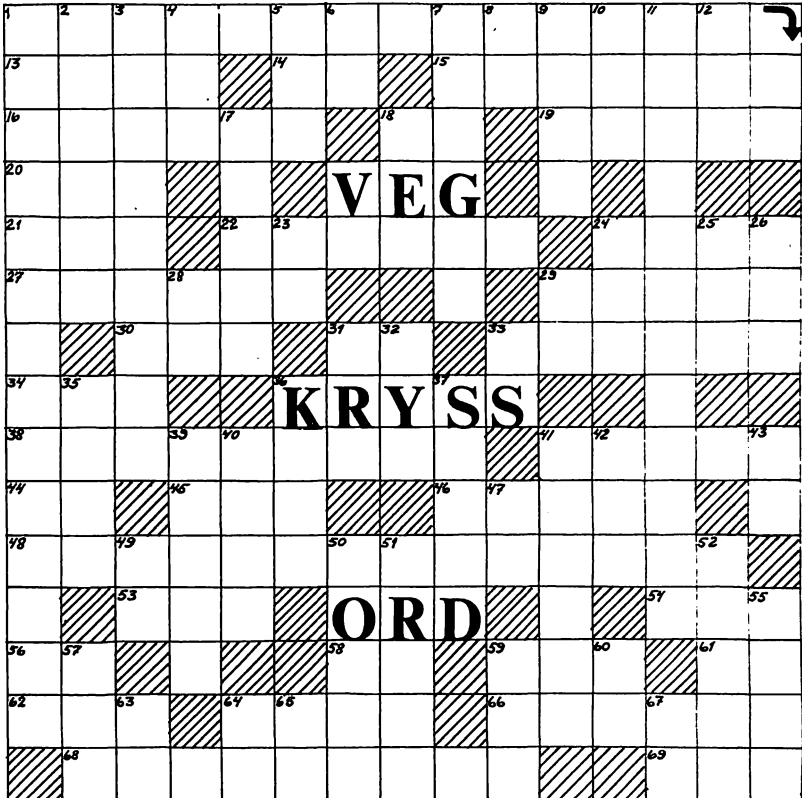
VANNRETT

LODDRETT

1. Vegprosjekt i M & R.	:	1. Forbedring	51. Odins hustru
13. Godtroende	:	2. Skred	52. Ikke infløkte
14. Roys	:	3. Instrument	55. Farang
15. Institusjonene	:	4. Kvinnenavn, amer.	57. Flyplass
16. Overhovling	:	5. Forhøyning	59. -Mayen
18. Kjemisk tegn	:	6. Eksisterer	60. Pol. parti
19. "Matbua"	:	7. Treet	63. Tidsrom
20. Europeer	:	8. Konj.	64. Slagsted
21. Påle	:	9. Kvinne	65. Romertall
22. Smører	:	10. Eggen	67. Preposisjon
24. Poststed i Sogn og Fj.	:	11. Forskriftene	
27. Fyrsten	:	12. Forlatt	
29. Pikenavn	:	17. Pretta	
30. Belegg	:	18. Sted i Romsdal	
31. Retning	:	23. Nasj. tegn. for fly	
33. Kongetilnavn	:	24. Amerik. generel	
34. Fri	:	25. Moderne hj. middel	
38. Tilgodesett	:	26. Ubrukte	
41. Stikker ofte dypt	:	28. Mosjonere	
44. Naut	:	29. Flertall	
45. Prefiks	:	31. Nyhetsformidler	
46. Teppene	:	32. Kan være av glass	
48. Bør elimineres	:	33. Like	
53. Drikk	:	35. Har eselet	
54. Lik	:	36. Sving	
56. Billedblad	:	37. Kjempet	
58. Tall	:	39. Forbrytersamfunn	
59. Vitenskap	:	40. Øy, Keltisk	
61. Husdyr, dansk	:	41. Jord, latin	
62. Farge	:	42. Ikke andre	
64. Boreutstyr	:	43. Neon	
66. Svart dekke	:	47. Hagl	
68. The Eagle Road	:	49. Adverb	
69. Har greie på	:	50. Regent	

KRYSSORD

oppgaven er laget av avd.ing.Kr.Furland



1. Premie..... 1 hellodd i Pengelotteriet
2. Premie..... 1 halvlood i Pengelotteriet
3. Premie..... 1 halvlood i Pengelotteriet

Løsningen sendes Vegkontoret, 6400 Molde, innen 20. mai 1972.
Merk konvolutten: "Vegkryss nr. 1".

Navn. _____

Adresse: _____

Postnr: _____ Poststed: _____

Vernearbeidet

Vernearbeidet i vegvesenet i Møre og Romsdal har vært organisert siden 1964 og har siden utviklet seg til å bli en verdifull faktor for å sikre arbeidsplassene rundt om i fylket.

Fra 1.juni 1967 har oppsynsmann Egil Bakke vært oppnevnt av ledelsen som verneleder, og han har i disse år utført et for tjenstfullt arbeid i denne viktige stillingen. Bakke er nå innvilget permisjon fra sitt arbeid som oppsynsmann, i to år for å tiltre en stilling for Norsk Utviklingshjelp i Tanzania.



Under hans fravær har vegsjefen oppnevnt konstruktør Arnfinn Gautun som ny verneleder. Til venstre presenterer vi den nye vernelederen, som til daglig har sitt virke på Vegsentralen, Årø, og ønsker ham lykke til i arbeidet.

Heder til vegmedarbeidere

Ved en julekaffe holdt i Molde 22. desember 1971 ble fem vegarbeidere hedret med diplom og blomster i forbindelse med



at de trekker seg tilbake fra aktivt arbeid ved oppnådd aldersgrense.

De fem er:

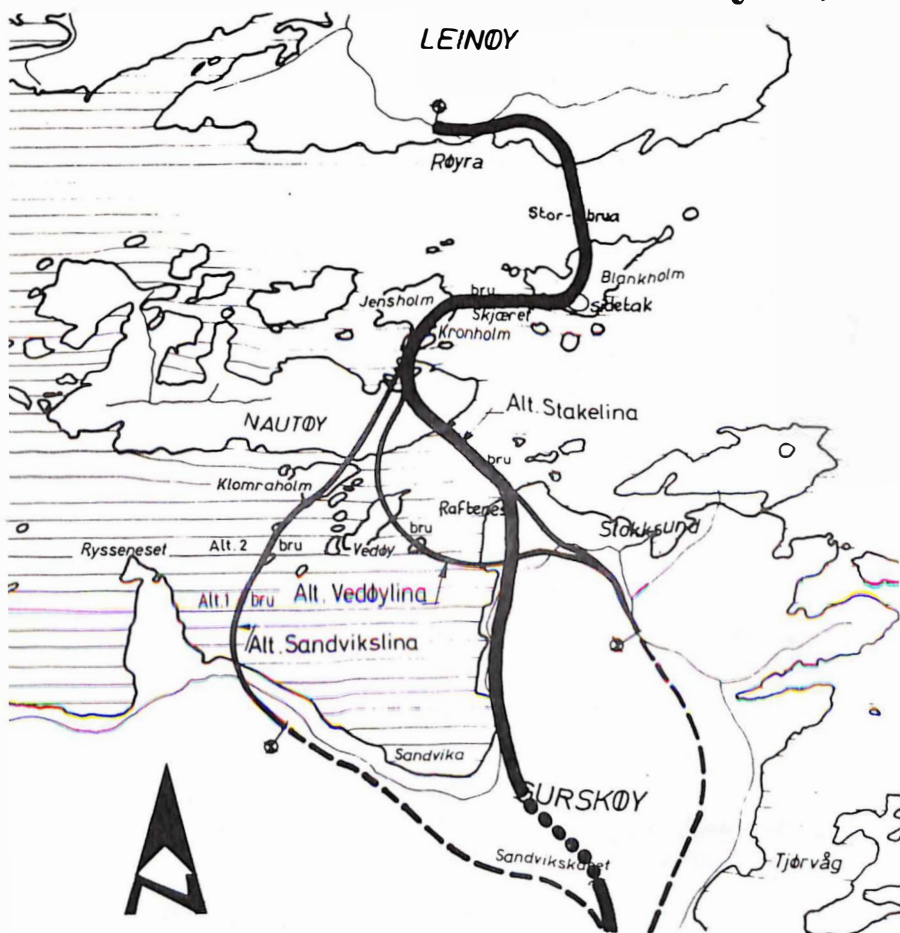
Vegvokter Karl Ludvik Næss, Kleive,	437 mnd. tjenestetid
Vegvokter Asbjørn Venås, Måndalen	334 mnd. tjenestetid
Vegvokter Einar O. Eidseter, Hjelset	309 mnd. tjenestetid
Vegvokter Olaf K. Dyrli, Osmarka	386 mnd. tjenestetid
Vegarbeider Joakim Misfjord, Vågstranda	287 mnd. tjenestetid

Også vegvokter Arne Hellberg, Farstad, skulle ha vært til stede, men han var dessverre forhindret.

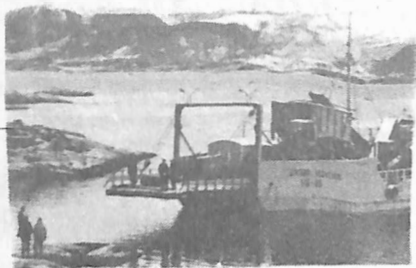
Vegsjefen delte ut diplomer og blomster og takket i en anslående tale for godt utført arbeid gjennom mange år.

Vi sender vår hilsen til de nye pensjonister og ønsker dem alt godt i årene som ligger foran.

Brusambandet Stoksund~Røyra,



Herøybrua, Røyrasundprosjektet, veg- og brusambandet Gurskøy-Leinøy, osv.osv. Kjært barn har mange navn, sies det, og sjelden har vel et vegprosjekt hatt flere betegnelser enn dette. Så er det da også av stor viktighet for mange. Ca.5000 mennesker blir "landfaste" med Gurskøy når prosjektet om noen år er fullført. I dag står anlegget "på startstrekken". Planleggingen er, bortsett fra detaljprosjektering av de tre bruene i anlegget, stort sett unnagjort, og finansieringen er ordnet ved en kombinasjon av vanlig riksvegbevilgning og bompenger. Den valgte vegtrase er på oversiktskartet avmerket med tykk strek. Tilsammen består forbindelsen av 2450 m veger og 1290 m bru. Byggesummen vil ventelig bli av størrelsesorden 20 mill.kroner.



Drifta på anlegget idag utføres av vegsentrallen. Sprenging og uttransport av masse utføres til faste enhetspriser, altså som vanlig entrepriser. Sprengingen foregår på Blankholmen (se kartet) hvor ca. 45000m³ fast fjell skal ut til fylling i retning Skjæret og brua til Jensholm.

Landsetting av maskiner på holmen skjedde med vegvesenets eget landgangsfartøy "Knusaren" som ikke trenger særlige tiltak for å utføre slike oppdrag. Vegvesenets store hjullaster, Cat 980 og to borvogner med kompressorer blei i landsatt og etter vel 1 uke med rigging, bygging av adkomstveg etc, startet arbeidet opp i januar.

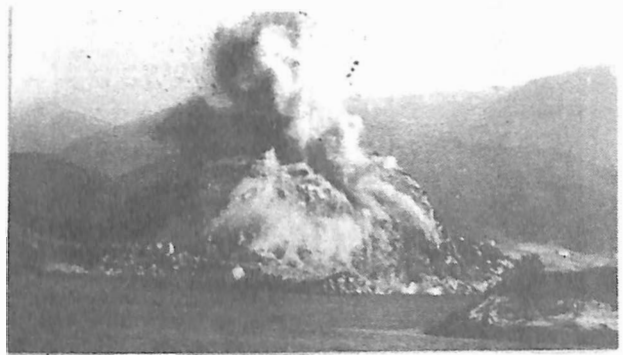
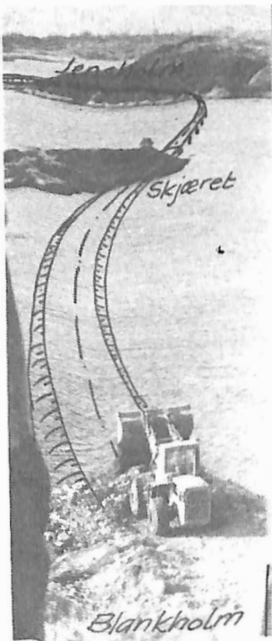
7 mann har til nå hatt sitt arbeid på holmen, Glomset, Hoem, Kvendbø og Roksvåg har passet borvognene, ei i sidetaket og ei i selve veglinja, Eriksen og Gussiås har kjørt hjullasteren på skift, mens Nilsen har passet høyde, retning o.l. på tipp.

Vegvesenet i egen regi tar sikte på å utføre den alt vesentlige del av vegarbeidet på hele anlegget. Slik det idag ligger an, skal dette la seg gjøre i tide til å legge forholdene til rette for bruarbeidet uten å øke innsatsen vesentlig, verken manuelt eller maskinelt.



Her er boret ferdig ei salve på ca. 3 000 m³ fast fjell, og ladingen foregår. Sidetaket har hogde på over 20 m og det er vanskelig å få tilstrekkelig med storstein.

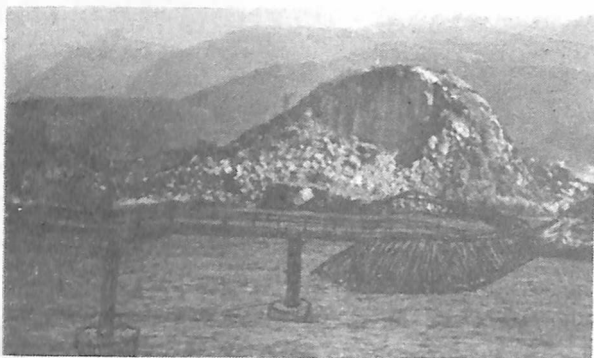
"Gamle Nobel" viser seg tilliten verdig og kaster fram mye god mat for hjullasteren som kan fortsette utfyllinga det ca 10 m dype sundet mot Skjæret.



Ijullasteren har på denne arbeidsplassen gjort svært god nytte for seg. Den er her både lasteapparat, transport- og komprimeringsutstyr og må således sies å erstatte 4 enheter. Vanligvis nyttes jo hjullasteren til transport over korte strekninger, men her på Blankholmen vil

det bli bortimot 300 m transportlengde når fyllinga nærmer seg slutten. Det kan nevnes at det på ett skift er kjørt ut ca. 300 m³ med transportlengde 280 m, som jo må sies å være bra.

Framdrifta hittil har vært meget god, noe som oppsynsmann Almestad, daglig leder på anlegget, vil tilskrive både godt vær og god innsats fra alle mann.



Over påske rekner en med å ha grovsprengt selve seglinja over holmen fram mot storbrua. En vil da konsentrere innsatsen på fyllinga fram mot brua mot Jensholmen, som er antydnet på bildet t.v.

Arbeidet er nå også kommet i gang på Raftenes i en større fjellskjæring her. Adkomst til den tredje brua, fra Gurskøy til Nautøy, vil dermed også mest være en realitet, og de utkjørte massene er det her meningen å anvende til vegutbedring i Tjorvågen, der det som kjent er riksveg av meget dårlig standard.

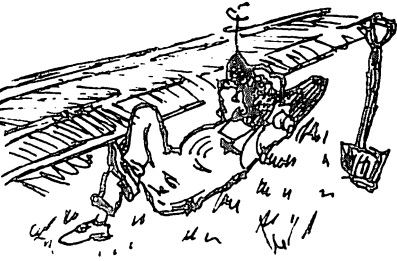
Olav Bye

KONFLIKT

meilom grunneiere og vegholder er et ikke ukjent begrep for oss vegfolk. Det er ofte ord blir stående mot ord og ufred kan oppstå når det kjekles om vegbredder og vannavløp. Man kan faktisk begynne å lure på om det i løpet av 700 år er skjedd noen utvikling når en i salig Lagabøters landslov av 1274, § 3 i kap. 46, kan lese:

"Man skal maale et spydskaft, som er 8 alen langt, og gjøre 2 vidjehanker dertil og henge den ene paa odden og den anden paa skaftet. Herredsmændene skal opnævne den bonde, som de vil, han skal stige tilhest og lægge spydskaftet foran sig tværs over hesteryggen og ride midt efter landeveien. 1 ørtug sølv skal bøtes til kongen for hvert træ, som river hank av skaftet."

Har vi i dag så klare regler?



Litt om pensjonsrettigheter for vegarbeidere

Folketrygden omfatter med få unntak alle som er bosatt i Norge. Folketrygden yter stønad til syke, arbeidsløse, personer under attføring, uføre, gamle, etterlatte og ugifte mødre. Etter loven om folketrygd er det gitt alle statsborgere - uansett hva som er ens daglige inntektskilde - bl.a. rettigheter ved inntrødende pensjonstilfeller.

Alle må være enige om at gjennomføringen av folketrygden var et betydelig sosialt fremskritt som har medvirket til å skaffe trygghetsfølelse i alle lag av folket. Imidlertid har folketrygden hittil likevel ikke gjort alle de tidligere eksisterende pensjonsordninger overflødige. Flere av disse anses nødvendige å opprettholde som supplerende ordninger til folketrygden. Herunder nevnes da pensjonsordningen for statens arbeidere som bl.a. vegarbeiderne i statsvegarbeidsdriften er knyttet til. Dette er dels fordi vegarbeiderne gjennom denne pensjonsordning i alminnelighet vil være sikret høyere ytelse enn folketrygdens og dels fordi de er sikret pensjon fra en lavere pensjonsalder enn 70 år. Den forventede nedsettelse av pensjonsalderen i folketrygden til 67 år vil selvsagt få konsekvenser for forholdet til de forskjellige tjenestepensjonsordninger.

Det var et lenge følt savn og et rettmessig krav som ble oppfylt da det endelig ved fylkesvedtak av 17. november 1970 ble etablert egen pensjonsordning for de fylkeskommunale vegarbeidere fra 1. januar 1971. Avtalen om pensjonsordning for fylkesvegarbeidere er opprettet mellom fylkene og Kommunal Landspensjonskasse.

Ved det avtaleforhold som er forutsatt istandbragt mellom pensjonsordningen for statens arbeidere og kommunal Landspensjonskasse, vil det ikke lenger være avgjørende om en vegarbeider er sysselsatt i statens eller fylkets vegarbeidsdrift. All vegarbeidstjeneste vil således bli pensjonsgivende enten den er statlig eller fylkeskommunal. En vil her tilføye at fylkesvegarbeidere som har arbeidet i fylkesarbeidsdriften før pensjonsordningen ble opprettet, kan vente å få denne tiden medregnet i pensjonsgrunnlaget. Etter de

erfaringer som Kommunal Landspensjonskasse hittil har gjort og med sikte på en mest mulig rettfærdig ordning for arbeiderne, har pensjonskassen vedtatt følgende regler om hvem som skal ha rett til pensjon av pensjonsordningen for fylkesvegarbeidere: "Når en vegarbeider har vært i arbeid på veg etter 1/1 1970 - enten det er riks- eller fylkesveg - vil han få pensjon på grunnlag av tjenestetiden på fylkesveg. Har han ikke vært i arbeid etter 1/1 1970, får han ikke pensjon. Dette gjelder også om han var sluttet i arbeid på grunn av et pensjonstilfelle."

I en senere utgave av bedriftsavisen skal en gi nærmere orientering vedrørende de spørsmål som kan ventes å oppstå når det inntreffer et pensjonstilfelle. Videre skal en gi en innføring i de viktigste prinsipper og bestemmelser som gjelder for samordning av pensjons- og trygdeytelser som omfattes av samordningsloven.

Sverre Hjelvik

Nye regler for midlertidig skilting



En stor del av vegvesenets arbeidere og oppsynsmenn har i løpet av februar og mars måneder vært innkalt til kurs i forbindelse med innføringen av nye regler for arbeidsvarslingen.





Inicativet til denne kursvirksomheten er tatt i Vegdirektoratet. Det har vært et klart ønske fra sentralt hold at en skulle ha med både anleggs- og vedlikeholdsarbeiderne på kursene. Det er viktig å merke seg at en ikke holder kurs bare for oppsynsmenn og ingeniører, men at det satses på å spre kunnskapen til så mange som mulig. Derved har en langt bedre garanti for at kursvirksomheten gir et tellende resultat.





Det har vært en glede for oss som driver med dette arbeidet å reise rundt i Møre og Romsdal. Tatt i betraktning at hvert kurs har strukket seg over to dager, har en møtt en interesse og forståelse som overskrider forventningene. Vi som driver med denne virksomheten vet at stoffet kan være tildels både kjedelig og teo-

retisk. Til tross for dette, tror jeg at vi har klart å få fram de praktiske konsekvensene av bestemmelsene.

 De nye bestemmelsene om arbeidsvarslingen er på nåværende tidspunkt bare et forslag, men de ventes å bli endelig vedtatt i begynnelsen av 1973. Jeg skal ikke i denne orienteringen komme detaljert inn på innholdet i bestemmelsene, men bare nok en gang understreke hvor viktig det er at bestemmelsene blir oppfulgt.

 Et meget viktig moment er den økonomiske konsekvens av de nye bestemmelsene. Det er lett å bare ta med de direkte kostnader i forbindelse med innkjøp av skilt, stolper, fundament og sperremateriell. Men jeg vil sterkt poengtere at det kommer andre utgifter med i bildet. For å kunne gjennomføre bestemmelsene, trenger en nemlig arbeidskraft, ikke bare til oppsetting og nedtaking av skilt og sperringer, men også til trafikkdirigering, vedlikehold av materiellet, og ikke minst, til å utføre de administrative tiltak.

 En må spesielt merke seg at det skal treffes skriftlige vedtak for oppsetting av alle midlertidige forbudsskilt. Det er en uttrykkelig forutsetning fra vår side at de administrative bestemmelser blir fulgt. Det er en kjent sak at trafikksikkerheten i Norge er lav, endog meget lav i relasjon til folketallet og biltettheten. Et meget viktig ledd i trafikksikkerhetsarbeidet er en god skilting, enten den er av permanent eller midlertidig karakter. En må huske på hvilke utallige tragedier som kan oppstå i forbindelse med en trafikkulykke. Hver av oss har vi, som ansatte i vegvesenet, et moralsk ansvar for at trafikksikkerheten er så god som mulig.

 I de nye bestemmelsene om arbeidsvarsling er det vegarbeidernes sikkerhet som er den primære, men det følger som en logisk konsekvens av dette at den generelle trafikksikkerhet må gjøres best mulig. Jeg vil her framheve arbeidernes personlige verneutstyr som svært viktig. Det er mitt inderlige ønske at blått arbeidstøy ikke blir brukt. Det er ingen privatsak å bli skadd eller drept i trafikken. Derfor anser jeg det som en selvfølge at orange arbeidstøy blir tatt i bruk.



Jeg vil gjerne komme litt tilbake til selve bestemmelsene. Boken som er nyttet under kursene er et helnorsk produkt fordi det ikke eksisterer internasjonale bestemmelser om varsling av vegarbeid. Men den har vært forelagt på en trafikk-kongress i U.S.A. av konsulent Bjørnstad i Vegdirektoratet, og der fikk den en meget positiv omtale. De viktigste punktene i boken omhandler det juridiske bakgrunnsmateriele, ansvars- og myndighetsforhold, og selve den tekniske utførelse. Boken dekker ikke alle de forekommende tilfeller, men vi har på kursene tatt med de fleste forhold som faller utenom bokens ramme.



Både undertegnede og oppsynsmann K v a a l har et stort distrikt å arbeide innenfor. Vi driver til vanlig med nyskilting av riksvegnettet i Møre og Romsdal, Sør Trøndelag og Nord Trøndelag. Av den grunn er vi ikke i stand til å oppfølge dette arbeidet på en slik måte som vi burde. Derfor må vi stole på at hver enkelt gjør så godt han kan. Vegvesenet i Møre og Romsdal er i en meget begunstiget posisjon da det har eget produksjonsverksted for skilt. Det er bare tre fylker som har slikt verksted, og det er all grunn til å rose de som har tatt initiativet til dette og de som arbeider der. I forhold til de investeringer som er foretatt, ligger det en stor gevinst, både finansielt og med hensyn til tidsfaktoren, i å ha et eget skiltverksted.



Avslutningsvis vil jeg nevne de steder hvor vi har holdt kurs i dette fylket. Det er i Ulsteinvik, Ørsta, Ålesund, Molde, Kristiansund og på Sunndalsøra, tilsammen 193 mann. Vi vil takke alle kursdeltakerne for den interesse og velvillighet de har vist, og vi håper at Møre og Romsdal blir et foregangs- fylke når det gjelder både arbeidernes og trafikantenes sikkerhet.

Arne Øverkil
Konstruktør



Nytt vegkontorlokale



Vegkontoret i Molde har hatt en omflakkende tilvarelse. De siste år har kontorlokalene vært delt på flere hus rundt om i byen. Dette byr på mange ulemper både kommunikasjonsmessig og for arbeidets effektivitet.

Om ett år er det store muligheter for at hele staben samles under samme tak - ja, til og med i samme rom! Et kontorlandskap på over 1300 m² er for tiden under bygging, og dette er ventet å gi plass til ca. 100 funksjonærer, som vegkontoret da er ventet å bestå av. På bildet over ser en råbygget til det nye "Fylkeshuset" der vegvesenet skal disponere hele 3. etasje.

En meningsmåling blant de ansatte for et par år siden klargjorde en massiv motstand mot å bli plassert i et slikt kontorlandskap. En mente å se tendenser i utlandet til at slike kontorutforminger ikke var udelt heldige. Imidlertid var planleggingsarbeidet kommet for langt til at de ansattes ønsker kunne imøtekommes.

Til gjengjeld ble vedtatt at de ansatte gjennom et utvalg skulle ha et ord med i laget når det gjalt landskapets interiør,- møblering og innbyrdes plassering. En skulle tro det var en bra løsning at de som til daglig skal ha sitt arbeide på stedet, får påvirke arbeidsplassen sin på denne måten, slik at plasseringen kan bli god og hensiktsmessig.

Etter hvert som det nye bygget stiger i været og kontorlandskapets realitet nærmer seg, virker det som om den massive motstand mot denne kontorformen er i ferd med å mykne noe. Sikkert er det i hvert fall at det å bli samlet i ett lokale sikkert vil by på mange fordeler framfor den oppdelingen en har i dag. Nytt utstyr og moderne hjelpemidler vil nok også gjøre sitt til at en kan ha et berettiget håp om at arbeidsforholdene og effektiviteten vil bli bedre når de nye kontorlokalene tas i bruk til våren 1973.



BIDRAG TIL AVISA

fra de forskjellige arbeidsplassene rundt om i fylket er en nødvendighet dersom en skal få den informasjon som er ønsket. Vær våken for det som skjer og send ditt bidrag i tekst og/eller bilder til redaksjonen snarest!

Vi gratulerer

følgende medarbeidere som i løpet av vinteren og våren passerer merkedager:

50 år:

Odd Bakken	6453 Kleive	18. januar
Magnar O.Hjelvik	6387 Vågstranda	21. januar
Halvor J.Bråten	7420 Grøa på N.	27. januar
Erling Mogstad	6400 Molde	31. januar
Jonas Berg	6400 Molde	1. februar
Lars O.E.Kavli	6320 Isfjorden	11. februar
Harald M.Engdal	6689 Engdal	14. mars
Peder I.B.Gjermundnes	6384 Vikebukta i R.	1. april
Lars Mæle	6694 Stemsauhaug	15. april
Leif B.Brandal	6463 Eidsøra	25. april
Olav B.Urke	6065 Ulsteinvik	7. mai

60 år:

Reidar Myklebust	6170 Vartdal	25. januar
Lars Fiske	6630 Tingvoll	30. januar
Nikolai Rånes	6090 Fosnavåg	24. februar
Oskar Rødstøl	6330 Verma	26. februar
Peder Frostad	6390 Vestnes	17. mars

BAUTAEN

To rallare stod og stirret på en bauta over en av stedets store menn:

- Reist 1893, leste den ene.
- Men ikke et ord om hvor'n dro, sa den andre.

Lær av tegnestiften - hodet holder den fra å gå for langt.

etter at du nå har lest avisene,
ser vi gjerne at du forteller oss
hva du mener om produktet.

Skriv til oss!