

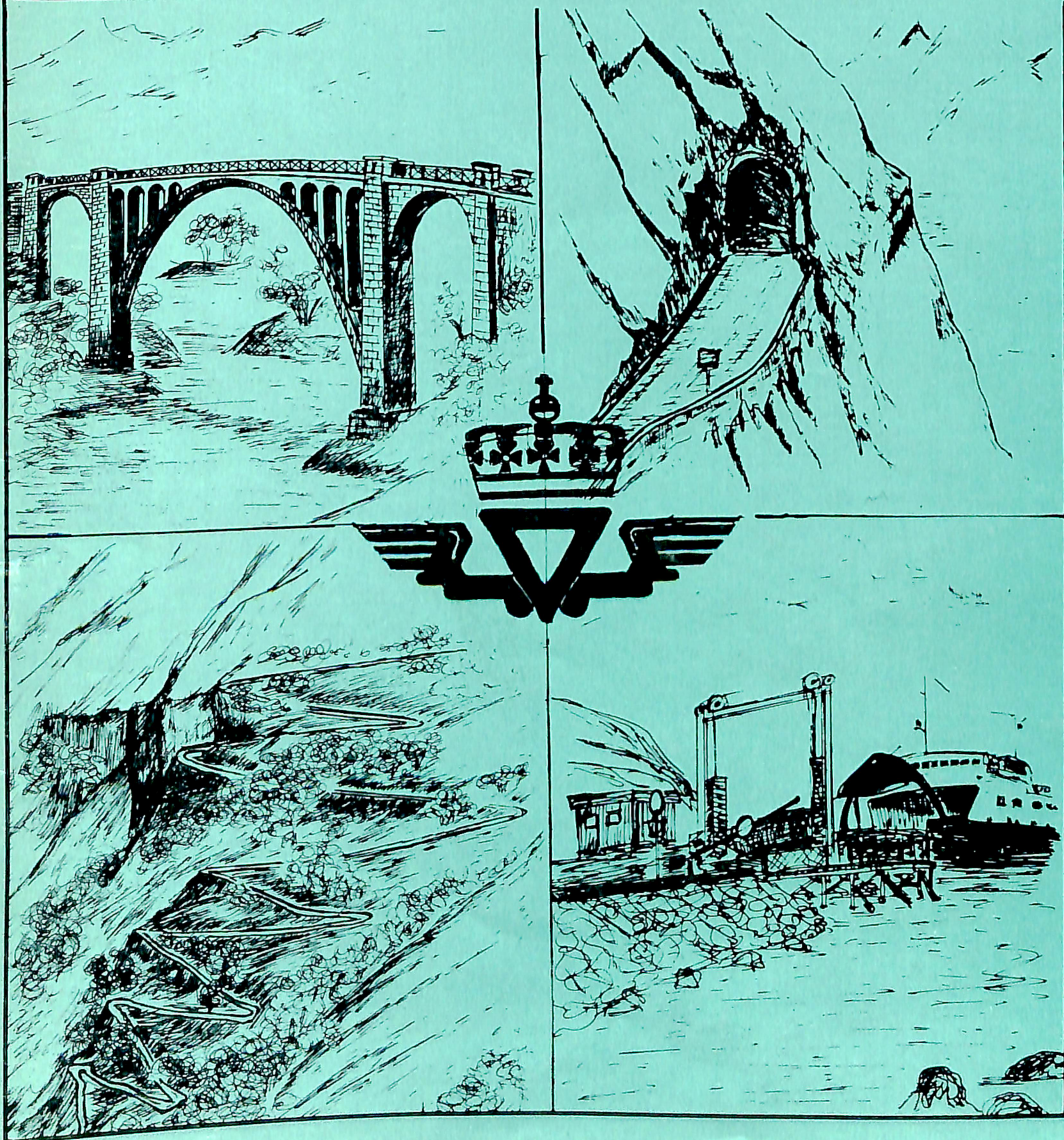
# VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

NR. 1

APRIL 1974

3. ARGANG



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET

INNHold

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Side:

Redaktør: avd.ing. Andor Wicken

Redaksjons- sekretær Kåre Munkvik  
sekretær

Opplag: 1200

Trykk: Sverdrups Bokhandel A/S,  
Kristiansund

Bidragstere:

Arne Inge Torvik  
Arnold Hustad  
Olav Bye  
Svein Karsten Solbjørg  
Magne Flemsøter  
Jon. O. Skodje  
Kjell Loen  
Kristian Furland  
Egil Bakke  
Anders Bergem  
Geirmund Nordal

3. Arbeidsoppgåver
5. Etter ett år i kontorlandskap
6. Anleggsdrift på Søre Sunnmøre
12. Lønningsdager i 1974
13. Skodje bru
16. Aksjon trafikksikkerhet 1974
20. Tillitsmenn i vegvesenet
21. Anleggsdrift i 1974
24. Ord og gjerning
26. Kryssord
28. Vegstubben
29. Årsberetning fra Samarbeids-  
utvalget
31. Utforming av avkjørsler
32. Forslagskassene
34. Utenlandshilsen
37. Forurensing
38. Småplukk
40. Dekkelegging
44. Likestilling
45. Avskjed med vegvesenet
46. Vi gratulerer
47. Annonseside

# ARBEIDSOPPGÅVER

*"Byggje og bøte med bot som duger,  
gjere verk som vara til verdi øydest !"*

*(Ivar Aasen)*

Då seinare overingeniør Elias Grønningsæter som 25-åring i 1899 søkte seg over til Romsdals amts veivesen, vart det sagt til han at det måtte vere "betenkelig" for ein så ung mann å gå over til vegvesenet. For vegnettet i Norge var "som bekjent" på det næraste utbygd. - Men Elias Grønningsæter vart ikkje arbeidslaus i vegvesenet - han arbeidde for vegvesenet til han hadde passert 86 år !

Då vi i 1972 skulle registrere alle ønske og krav frå kommunar og interessegrupper om veg- og brubygging og vegutbetring her i fylket for tida fram til 1990, kom vi fram til eit pengebehov på vel 3,1 milliard kroner for vegar av riksvegkarakter og ca. 1,5 milliard kroner av fylkesvegkarakter. Behovet for kommunale vegar og gater fekk vi ikkje registrert.

Dei reviderte rammene av 1973 for riksvegutbetring og riksvegbygging etter Norsk Vegplan for Møre og Romsdal er sett til 267 mill.kroner for perioden 1974-77 og 260 mill.kroner for perioden 1978-81. Ved oppfylling av desse investeringsplanane står det enno att å skaffe 2,6 milliard kroner for perioden 1982-89 for å oppfylle dei framkomne ønske om vegutbetring og veg- og brubygging i riksvegnettet. Med dei økonomiske ressursar og krav vi elles har i samfunnet i dag, er det klart at det ikkje er realistisk å rekne med at vi kan få oppfylt alle desse ønska innan dei første 20 åra. Dersom oljeinntekter eller anna skaper andre økonomiske vilkår her i landet, kan det kanskje bli endring i vilkår og tempo for gjennomføring av mange kommunikasjonskrav.

I prioriteringsframlegget vårt av 30. oktober 1972 er det i første omgang sett bort frå prosjekt til saman kalkulert til 1 436 mill.kroner. Om desse er det sagt:

"På grunn av spesiell stor kostnad og fordi det er brukbare alternative reise- og transportmåtar, har ein i relasjon til det behovet som elles er i fylket sett det urealistisk - med dei økonomiske rammer ein hittil har vore van med - å rekne med at etternemnde prosjekt kan komme på tale for realisering over statsbudsjettet i periodane 1974-77 og 1978-81."

Og det er vidare sagt om desse prosjekta:

"Det kan vel vere grunn til å tru at det meste av dette må vente med realisering til etter 1990".

Fylkestinget har hatt dette løyvings- og prioriteringsframlegget til drøfting og vedtak i november 1972 og mars 1973.

I denne lista over prosjekt (som står i fylkestingboka for 1972, side 599) er det mange prosjekt som kommunepolitikaren talar vel om, men som fylkespolitikaren ikkje har sett realistisk råd til å løyse.

Det er mellom anna truleg realistisk at vi i dette sterkt oppdelte fylket må bu oss på at båt og ferjer må bli reisevegen vår gjennom mange år - og for somme ruter til alle tider !

Sjølv med ei slik avskrivning av somme veg- og brukrav vil det bli rikeleg med arbeidsoppgåver for etaten vår i år som kjem. Trass i alt det som er gjort sidan Elias Grønningseter søkte jobb i 1899, er det framleis lite "betenkelig" å søke ei framtid i tilrettelegging av kommunikasjon mellom menneske - etter farbar og trygg veg for både køyrande og gåande.

Arne Inge Torvik

## ETTER ETT ÅR I KONTORLANDSKAP.



I februar/mars 1973 flyttet som kjent vegkontoret inn i kontorlandskapet i Fylkeshuset. Hvilke erfaringer har vi så om dette etter ett års tid ?

Jeg vil konkludere med at dersom det

- ønskes stor fleksibilitet slik at flest mulig kan få plass innenfor et bestemt kontorareal
- ønskes høylytt "surr" og trekk fra ventilasjonsanlegget
- ønskes at telefonsamtaler og samtaler ved pultene skal forstyrre flest mulig
- ønskes at telefonkimming fra ukjent, fjernt sted skal irritere maksimalt
- ønskes vesentlig mindre arbeidsytelse enn normalt (kanskje + 30%) - - -

ja, da er kontorlandskap løsningen !

Hvis dette IKKE er ønskelig, må kontorlandskapet karakteriseres som ubrukelig som arbeidsplass for annet enn rent rutinearbeid og en hyggelig prat.

Svein K. Solbjørg

# ANLEGGSDRIFT PÅ SØRE SUNNMÖRE.

For å få litt fart i de "frivillige" innleggene, tilskrev redaksjonen denne gang "oppsynet" på Søre Sunnmøre med PÅLEGG om å gi rapport om rikets tilstand, nyheter om smått og stort og aktuelle gjøremål for øyeblikket.

Resultatet ble relativt bra, idet anleggssektoren er godt dekket, og det fra vegmester Urke er kommet tilsagn om fyldig rapport senere.

Oppsynsmennene Arne Almestad og Arnold Hustad styrer for tiden med anleggsoppgavene i dette området, med deling slik at Hustad er lengst syd i Vanylven-området, mens Almestad er lenger nord i Sande/Herøyområdet. Anleggsledere er henholdsvis avdelingsingeniør Arne Lauvrak og Olav Bye.

For å begynne sør i distriktet er det i Hustads område beskjeftiget 12 mann og 2 kokker.

Aktiviteten har i de siste årene vært konsentrert om Åheimsområdet der RV NR 61 har blitt kraftig utbedret og fått olje-grusdekke fra Fiskå til Sylte, mens resten av strekninga fram til Åheim er ombygget i fullgod standard. I løpet av våren reknes alle restarbeider med rekkverk o.l. å bli fullført.

Planer for ny veg mellom Koparnes og Eidså er godkjent og skjønnsforberedelser er igang. Arbeidstillatelser foreligger fra Koparnes til Sandnes, men det er ikke tatt noen avgjørelse i om en skal gjøre seg nytte av disse.

På fylkesvegen FISKA - KROKVIK ble arbeid påbegynt i 1966, og i 1973 var det lagt ca. 12 km oljegrus fra Krokvik til Tørlan. Nå gjenstår bare 1 km fram til kryss med riksveg nr 61. Plan er ferdig her også og er sendt de forskjellige institusjoner for uttalelse. Ved siden av entreprenørinnsatsen på denne vegen har det vært Ingvard Rusten som først og fremst har ivaretatt vegvesenets gjøremål.

Fylkesvegen ÅHEIM - GUSDAL er hovedåren for A/S Olivins materialtransport, og ved et interessesamarbeid mellom fylke, kommune og bedrift - og ikke minst vegvesenets innsats - kunne ca. 4 km asfaltdekke legges her høsten 1973, etter at vegen i løpet av ett år var radikalt opprustet. Ragnvald Årdal & Co har gjort et bra verk her.

Rv 652 EIDSA - LAUVSTAD, parsell Uraneset - Haukeland, ble angrepet i januar 1973, etter at brakkeleiren ble flyttet fra Åheim til Syvde. Nå ved påsketider er forsterkningslag utkjørt på parsellen, og med Skår bru ferdig utpå våren, kan det settes trafikk på 4 km ny veg.

Men det har vært problemer før en kom så langt. Et av disse var hvordan Uraneset - ei steil ur i ca. 600 m lengde - skulle angripes. Kampesteiner 0,5 - 20 m<sup>3</sup> og skjæringstopp 30 - 50 m over vegbanen var ikke enkelt. Etter omlegging av høgspenlinje, kunne "Nobelkomitéen" Karsten Dalen og Elias Bakken i august 1973 gå i gang med blokksprenning. I januar ble arbeidet foreløpig avsluttet etter nedtaking av ca. 55 000 m<sup>3</sup> masse, brukt i fylling mot sjøen videre utover mot Skår. Fast dekke skal legges i løpet av 1974.

Parsellen Rovde kirke - Haukeland, 4,6 km, har vært under arbeid siden før jul. Stort sett er traséen lettbygd og ca. 2,5 km ventes satt under trafikk i år. Et større senkingsarbeid ved Hånes-elva etter Vassdragsvesenets planer må gjøres først, men massetilgang og forholdene ellers ligger godt til rette. Her er det Olav Lyngnes, Elias Espenakk, og Sverre Inselset som ved siden av gravemaskiner, dumpere og mye annet utstyr hovedsaklig har stått for jobben.



Her er det oppsynsmann Hustad som skuer ut over ett av de mer lettbygde partier av rv.652,men som en ser er det tross alt en del masser som er tatt ut i overkant.



Her er det basen Olav Lyngnes som er i gang med utsetting av høyder for senkingen av Håneselva.Med mange maskiner i sving går en god del tid til slik "administrasjon".



Kveldskosen i brakkeleira ser ut til å skje i gemyttlige former.Fra venstre er det her Martin Bakken,anleggets "potet" og altmuligmann, Ragnv.Årdal,Elias Bakken, Karsten Dalen og Sverre Løset.



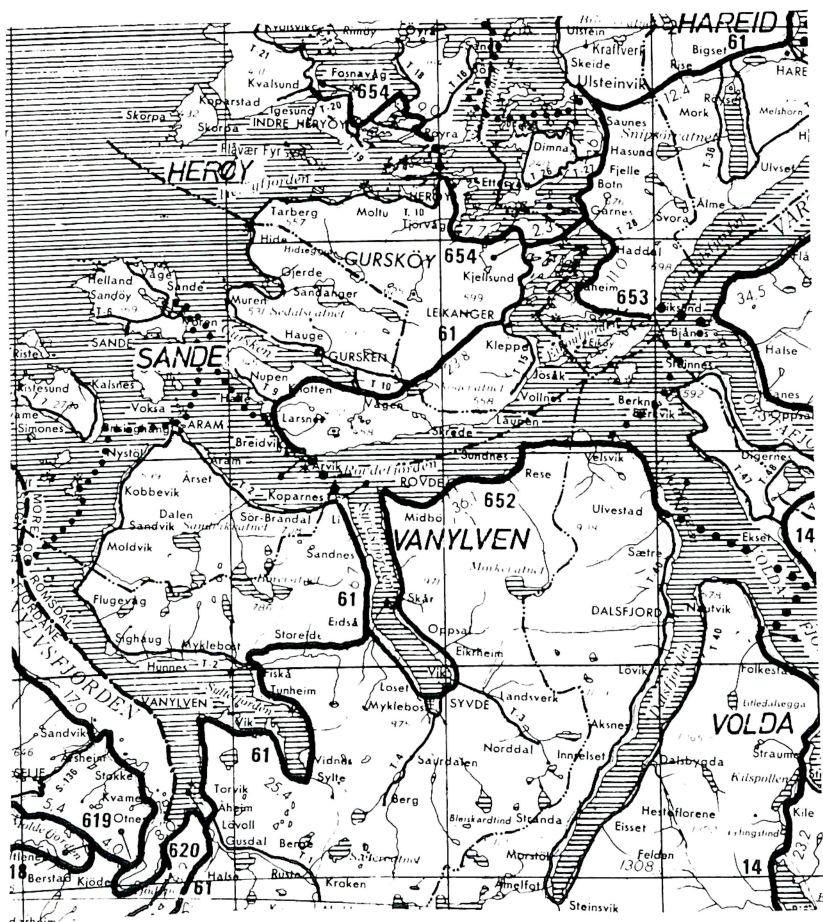
Her vises et lite utsnitt av den imponerende ura omtalt i teksten annet sted.Det blir en luftig arbeidsplass for Brøyten oppe i skrånninga.

Hvis trykken er barmhjertig,ser en at det er fine,reine steinmaterialer i ura.



En del BRUER i området er også ombygd de siste åra, som fæks. Skorge bru, rv nr. 620, på grensa til Sogn og Fjordane. I løpet av året rekner en med å bygge om Sør-Brandal bru på T-2 og Tverrberg bru i Nordal på T-3. Bruarbeidet foregår dessuten på Skår bru, rv nr. 652. Arbeidet med dette skal Artur Leikanger og Odd Måløy stå for.

I forbindelse med flomperiodene på førjulsvinteren ble det skader på vegnettet i området for store summer og i samråd med vedlikeholdet utbedres nå skadene og opprydding foregår. Opptil 6 mann har vært beskjeftiget med dette. Verst har det kanskje vært ved Vik og Sandnes på rv 61, og ennå vil vår og forsommer gå med til småopprydding innimellom.



På nordsida av Rovdefjorden er det, når det gjelder vegvesenets anleggsdrift, oppsynsmann Arne Almestad som er lands-høvding.

Først og fremst er det vel storanlegget i RØYRASUNDET en tenker på når Herøy/Ulstein-området omtales. Anlegget med sine 3 prosjekterte bruer og mellomliggende vegbiter er tidligere omtalt i avisa, og også lokalpressa er dyktig til å bringe mer og mindre saklig informasjon fra dette anlegget. Vegarbeidet er nå stort sett ferdig, og det gjenstående etterarbeid bør vente til også bruene nærmer seg fullføring.

Vegvesenet i egen regi har således pr. idag ikke virksomhet i gang på dette anlegget. Det er entreprenørfirmaet A/S Eeg-Henriksen som til juli 1976 har tatt på seg å fullføre den største brua, for 15 mill.kroner-uten moms og forventet prisstigning. Brukontoret har egen kontrollavdeling for dette arbeidet på stedet.

Til vurdering er nå om de to andre bruene kan erstattes med steinfyllinger, da dette etter overslagene kan bli betydelig rimeligere enn tilsvarende brubygging. Blir fylling aktuelt, blir det igjen vegbygging i "storregi" i Røyrasundet, - kanskje slik som for de utførte fyllinger i samarbeid med vegsentralen ?

På rv nr. 654 er videre parsellen FRØYSTADVÅG - FRØYSTAD under arbeid. Her foregår p.t. en del fjellsprenging i entrepriser. De 800 m reknes ferdigarbeidd i år, men en er avhengig av skjønnssavhjemling i rimelig tid for å kunne få tiltre grunnen. Ca. 0,9 mill.kroner ventes forbrukt i år.

Fylkesvegen STOKSUND - GJERDSVIKA - SKOGEVATN var den lengste og dårligste fylkesvegen i distriktet for noen år siden. Anskitsløftning i stor stil har foregått siden 1970, og det er til nå lagt fast dekke fra Sandvika til Moltu og fra Hidsnes til Gjerdsvika.

Nå er anleggsdriften konsentrert om parsellene Gjerdsvika - Gjønnes og Saure - Røyset. For den handverksmessige utførelse sørger her basen Peder Ringstad, assistert av Erling Husøy og Nicolai Rånes. At det gjøres solid arbeid, er blitt bekræftet ved "prøvelsene" ved flommene før jul.



Her er det øverts til venstre utfylling og planering av bærelagsmasse. Til høyre er oppsynet på besøk, - her ved oppsynsmann Almestad i midten, Torvald Nilsen til venstre og anleggsleder Olav Bye til høyre.

På bildet ved siden av kan en få et inntrykk av forholdene ved knuseverket på Gjøneset. En kan såvidt se lastemaskina og dumperen oppe i ura.

Vegen ble tidligere bygget opp av tilført grabbamasse. I Gjerdsvika brukes nå sidetaksmasse fra Hidsneset, og på Gjøneset er kommet i drift et knuseverk som knuser stein fra ur. En antar dette vil gi både kvalitetsmessig bedre og rimeligere resultat enn grabbamasse. Forutsetningen er imidlertid at knuseverket går, og dessverre har det hittil vært en del svikt således. I tillegg til knuseverk-kjørereren Stig Grefsnæs, har Andreas Berge, Torvald Nilsen og Ingvald Leikanger beskjeftigelse her, slik at selve anlegget totalt teller 7 mann. Dessuten er Alfred Leikanger og Sigurd Hauge i gang med bruombygging på vegen, samt betongkonstruksjoner ellers.

Etter planen skal 2 mill. kroner anvendes i år til å gjøre vegen ferdig. - inkludert dekke - fra kraftstasjonen i Gjerdsvika til Saure i Haugsbygda.

I den nærmeste framtid vil ellers strekninga ULSTEINVIK - GARNES på rv nr. 61 komme i søkelyset, der en rekker å starte anleggsdrift fra høsten.

Når det gjelder rv nr. 654 DRAGSUND - RAPTENES, er virksomheten helt avhengig av hvor store midler som stilles til disposisjon. Med den voldsomme prisauke en har for tiden, er situasjonen her noe uklar. En viss standardheving - og dermed arbeidsinnsats - må det i alle fall bli.

## LØNNINGSDAGER 1974

I møte den 10. desember 1973 ble hovedtillitsmannsutvalget forelagt administrasjonens plan for postlegging av lønnsutbetalingskortene i 1974. Hovedtillitsmannsutvalget hadde ingen bemerkninger, og kortene vil bli postlagt i Molde på følgende datoer:

For arbeid i	Des.	Jan.	Febr.	Mars	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov
Forskottslønn	Fre. 4/1	Man. 4/2	Man. 4/3	Tors. 4/4	Tors. 2/5	Tirs. 4/6	Tors. 4/7	Fre. 2/8	Ons. 4/9	Tors. 3/10	Man. 4/11	Ons. 4/12
Oppgjørslønn	Tors. 17/1	Tirs. 19/2	Tirs. 19/3	Fre. 19/4	Ons. 15/5	Ons. 19/6	Tors. 18/7	Man. 19/8	Tors. 19/9	Tors. 17/10	Tirs. 19/11	Ons. 18/12

Lønnstakeren må selv beregne den tid postgangen tar fra Molde til sitt bosted.

Den oppsatte plan forutsetter god flyt i rapportgangen, og i den forbindelse inntar arbeidstaker og vegmester/oppsynsmann en viktig rolle. Skal tidsskjemaet kunne holdes, må arbeidstakeren sende eller levere vegmester/oppsynsmann lønnsrapporten siste arbeidsdag i hver periode.

Vegmester/oppsynsmann kontrollerer timeoppgave og prosessfordeling og videresender rapportene omgående til vegkontoret.

Går denne første del av rapportbehandlingen hurtig og greitt, vil resten av arbeidet gå knirkefritt, og den oppsatte forsendelsesplan følges.



## SKODJE BRU

EIN BØR SJÅ FRAM I TIDA.- MEN DET SKADAR IKKJE Å SJÅ  
ATTENDE, NÅR BYGGVERKA TILSEIER DET.

Øvst til venstre på framsida av "Veg og Virke" er det bilete  
av Skodje Bru, - eller "Straumsbrua" som den i dagleg tale  
vert kalla her på staden.

Dette byggverk har eg tenkt å skrive litt om, dersom det er  
spalteplass til det i bladet.

Allereie så tidleg som i 1892 hadde vegdirektør Krag fått  
den tanken å byggje bru over Skodjestraumen.

I den første tida hadde ein tenkt å byggje ei jarnbru. Men  
etter kvart som ein arbeidde med planane, kom dei til at ei  
steinbru ville vere det beste, mellom anna for at vedlike-  
haldet då vart billegare. Folk i distriktet stødde også den  
tanken.

Løyvinga til brua vart gitt i 1909, og 1911 tok dei til med  
arbeidet på Skodje Bru, som då var ein part av veganlegget  
Rødset - Ørskog. Brua var ikkje så stor part av veganlegget  
som folk gjerne tenkte.

Totalt pr. 6. september 1922 hadde veganlegget kosta  
kr 1 033 000,-, av dette gjekk kr 416 000,- til dei 550 meter  
som ein rekna med til brua. I dette beløp er ikkje tatt med  
prosentkonti, reidskap, arbeidsbrakker, forsikring osv.  
Reknar ein alt dette attåt, kom den totale kostnaden for  
brua på kr 480 000,-.

Av dei 550 meter som tidlegare er nemnd som knyter seg til bruanellegget, kan ein nemna frå sør mot nord.:

Første del av verket er ei vanleg betongbru over "Grøstraumen". Så kjem ein inn i ein tunnel som er 100 meter lang og 4 meter breid, med ei lysåpning på 152. Tunnelen er bein, slik at ein kan sjå tvers igjennom den. Det tredje ledd er bru over "Heggjstraumen". Den har eit spenn på 40 meter. Så kjem ein lang og mange meter høg steinmur, som endar ved brua over "Storstraumen".

Hovedspennet er 57 meter med 2 sidespenn á 9 meter, til saman 75 meter. Høgda over haveb er 18 meter ved vanleg flo sjø.

Skodje Bru anlegget var det største i sitt slag i Norge på den tid, ja, - også i dei nordiske land - når ein ber omsyn til byggematerialet. Betongbruer hadde ein av større dimensjonar, - men ikkje steinbruer.

Den brua i Norge som på den tid kom nærast opp mot 'Skodje Bru er Orkla Bru på Dovrebana. Den har 2 spenn, eit hovedspenn på 60 meter og eit sidespenn på 9,5 meter, tilsaman 69,5 meter. Høgda er 13,7 meter.

Også Orkla Bru er bygd i stein (diont, gealdit), men Skodje Bru er av vanleg gråstein (tatt like i nærleiken) og med øvermuren og sparekvelvingane av brun klinkerstein.

Det heile er eit mesterverk for den tid å vere, - og fell naturleg inn i landskapet. Mannen bak dette var overingeniør Hovdenak. Han konstruerte heile verket, - og planane vart følgd til minste detalj.

Overleveringa av brua til det offentlege fann stad 6. september 1922 kl.1100.

Til stades var fylkesmann Vik, overingeniør Hovdenak, og P.C. Gus av fylkesvegstyret, avdelingsingeniør Ødegaard og nokre andre.

For Skodje kommune møtte fungerande ordførar Andreas Langnes, formannskapet og konst. lensmann Trygve Brusdal.

Dei framande --- og Skodjefolket møttest på Skinstadreset. Då bilane på slaget kl. 1100 kørde over brua small det 3 skot.

Etter den offisielle opninga heldt bygdefolket på Skodje ein festmiddag for dei framande gjestane og nokre av dei fremste brubyggarane. Ja, - dette innlegget verkar vel gjerne som ei tørr historé om "en forgangen tid". Men byggeverket står den dag i dag og vitnar om stor dugleik både av administrasjon, ingeniørar, arbeidsformenn og ikkje minst arbeidarar, og er eit monument for VEG OG VIRKE i Møre og Romsdal fylke.

Jon O. Skodje

En hjertelig takk overbringes herved fra redaksjonen til Jon O. Skodje for dette innlegget. Detaljer om slike monument som Straumsbrua er, er alltid interessant lesestoff, kanskje spesielt når de er såpass tilårskommet at bare de færreste husker noe fra byggingen.

Akkurat i disse dager er det kanskje mer aktuelt stoff enn vanlig også, i og med at det foregår opprustning av vegen ved brua med grøftesprenging, utretting av svinger, forsterking og legging av nytt, fast dekke. Strekingen vil etter dette ennå i mange år være tjenlig som en av hovedårene i vegnettet vårt.

Vi vil nytte innlegget som start på en serie i 4 deler om de karakteristiske bildene på forsida vår, og også for den ideen vil vi takke innsenderen.

Redaktør: avd.ing.Andor Wicken

Redaksjons-^ sekretær sekr. Kåre Munkvik

---

# AKSJON TRAFIKKSIKKERHET 1974.

---

Hovedtemaet for aksjonen 1974 er som kjent sikring av gående og syklende, og programmet er delt inn i de tre deltemaene, kryssing av kjørebane, gående og syklende langs veg og separate gang/sykkel-vegssystemer. Videre kan nevnes at året er delt inn i fem perioder, vinter I og II, vår, sommer og høst. I disse periodene vil det bli gjennomført spesielle aksjoner med de tre nevnte deltema som kan løpe over en eller flere av årets perioder. Dette programmet ble stadfestet av departementet i oktober i fjor. For vårt fylkes vedkommende har fylkesutvalget bedt vegkontoret om å tjene som kontakt og sekretariat for trafikksikkerhetsaksjonen 1974.

Ifølge Statistisk Sentralbyrå, som bygger sine opplysninger på politirapporterte trafikkkulykker, har gående og syklende de siste 6 årene utgjort ca. 40% av alle drepte og ca. en fjerdedel av alle skadde trafikanter. I 1972 ble det ialt drept 158 fotgjengere og 27 syklister, og nesten 3 000 fotgjengere og syklister ble skadet i trafikken. I denne trafikantgruppe er det spesielt barn og gamle som er utsatt for trafikkkulykker.

Hovedmålsettingen med programmet er å redusere antall drepte og skadde, gående og syklende. Innenfor rammen av de enkelte deltema har programmet som målsetting å:

- sikre gående og syklende innenfor eksisterende trafikksystem (informasjon, håndheving)
- utbedre eksisterende trafikksystem for å ivareta de gåendes og syklendes sikkerhet gjennom spesielle tiltak fra myndighetenes side
- stimulere til økt innsats ved planlegging og utbygging av nye områder og trafikksystemer slik at gåendes og syklendes sikkerhet ivaretas.



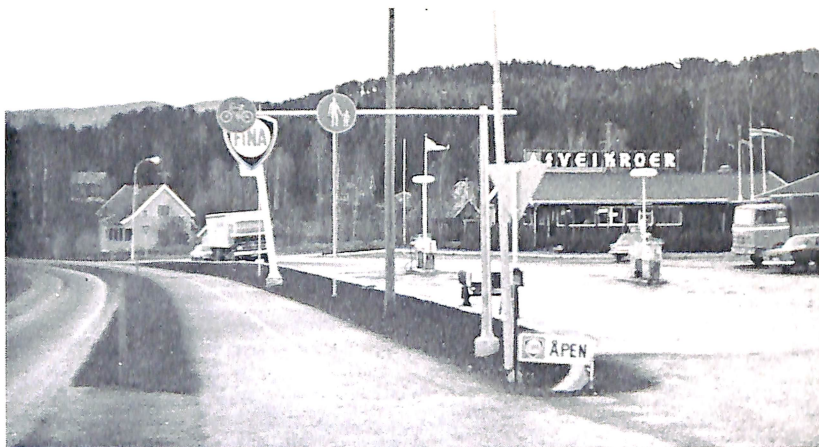
Tiltak som kan redusere fotgjenger- og sykkelulykkene er velkjent. Et trafikksystem for gående og kjørende adskilt fra den øvrige trafikken gir de ubeskyttede trafikanten den beste sikkerhet. Imidlertid er størstedelen av vårt nåværende trafikksystem ikke utformet med sikte på å ivareta fotgjengernes og syklistenes behov.

En rekke trafikksikkerhetsaktiviteter vil fortsette å gå sin gang også i 1974 parallelt med nevnte program, men en skal nå gå inn for at det ordinære trafikksikkerhetsarbeid så langt som mulig søkes innrettet mot programmets hovedtema, de ubeskyttede trafikantgrupper.

Sikring av gående og syklende er i første rekke et tettstedsproblem. Når det gjelder praktiske tiltak på vegene, fordelers ansvaret seg vel så mye på kommunale og fylkeskommunale myndigheter som på statens vegvesen. Programmets gjennomføring betinger derfor en sterk medvirkning fra lokalsamfunnet.



Når det gjelder statens vegvesen sin delaktighet i aksjonen, kan nevnes at vegkontoret har sendt flere meldinger til de kommunale vegmyndigheter, vegmestere og vedlikeholdsoppsynsmenn. Den ene meldingen behandlet spesielt brøyting og snørydding av fortau og gang- og sykkelbaner. Det er der nevnt at rydding av disse gang- og sykkelvegssystemer bør prioriteres på lik linje med rydding av kjørebanelen. En publikasjon



Slik ønskesituasjon er det nok ikke ofte en ser her i landet. Vi merker oss at kjørebanelen i venstre kant av bildet er avdelt fra sykkelstien og gangbanen med bred rabatt. Bensinstasjonen/rastestedet har dessuten velordnede avkjørselsforhold.

utarbeidd av Vegdirektoratet som omhandler metoder og utstyr i vintervedlikeholdet er oversendt kommunene. Videre har en i meldingene nevnte strøing av gangfelt og gang- og sykkelbaner. Motivet må være at gang- og sykkelbanene til enhver tid blir attraktive nok til å bli brukt og at vegen i tilknytning til gangfelt har best mulige friksjonsforhold slik at kryssing i gangfeltet kan skje så trygt som råd er. En har også i melding til de ovennevnte kommet inn på at det bør vurderes å friske opp oppmerkingen av gangfelt så snart mulighetene er til stede.

Utover våren og sommeren har vi til hensikt å søke å merke opp flere gangfelt enn tidligere. Videre bør vi søke utvirket oppsetting av fotgjengergjerder på utsatte steder for å hindre kryssing av kjørebanelen nær overganger. Det bør også vurderes om det på enkelte strekninger er mulig å snevre inn kjørebanelen ved oppmerking for derved å få bredere skuldre som kan benyttes som gang/sykkelbane.



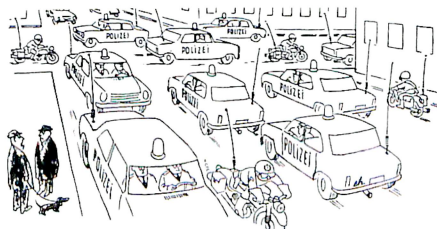
Det må vel medgis at det ofte er slike forhold som om vinteren møter våre gående: En brøytet kjørebane mens det ikke er tegn til å rydde fortauene. Farlige situasjoner oppstår lett !

Vi vil slutte med å stille oss selv spørsmålet: Tenker vi nok på de gåendes og syklendes problemer i vårt arbeid ? Vi skal være klar over at vegvesenet til en viss grad oppfattes som eksempel for kommunene og andre, og derfor:

- Sørger vi for å plassere snøen slik at sikten i kryss og langs vegen ikke gjør forholdene farlige for fotgjengere, syklistene og andre trafikanter ?
- Sørger vi for å merke opp vegbanen slik at skulder/gangbane er godt adskilt fra kjørebane samt at gangfeltene trer godt fram ?
- Er vi flinke nok til å legge merke til og rapportere ting som kan være farlig for trafikksikkerheten og søker vi å rette på det som disse rapporter omhandler ?

Vi må alle ta oss sammen og tenke mer trafikksikkerhet samt handle deretter. Det er nemlig mye som kan gjøres for svært små midler.

MF + SKS



«De passer på at forbudet mot søndagskjøring ikke over skrides.»

## TILLITSMENN I VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL PR. 20. MARS 1974

Sverre Moe	6180	Sæbø	Ingvald Skrede	6160	Hovdebygda
Helge Bjermeland	6380	Tresfjord	Elias Gausdal	6218	Hellesylt
Sverre Alme	6218	Hellesylt	Ole Ersnes	6698	Lesund
Lars Stette	6264	Tennfjord	Anton Hoset	6532	Bådalen
Magnar Skrede	6023	Emleim	Peder Klepp	6100	Volda
Oddvin Haukeberg	6260	Skodje	Petter Lyster	6080	Gurskøy
Sigurd Nerland	6444	Farstad	Johs. Lervik	6570	Innsmøla
Tor Holten	6485	Torvikbukt	Albert Meisingset	6670	Øydegard
Erling Engelstad	6610	Øksendal	Magnar Moen	6683	Våglund
Bjarne Hauge	6690	Aure	Karsten Åsen	6460	Eidsvåg
Martinus Bøe	6640	Kvanne	Lars Fiske	6630	Tingvoll
Arne Kongsvoll	6120	Folkestadbygd	Olav Takset	6142	Eidså
Ivar Grimstad	6674	Kvisvik	Gudmund Hoel	6400	Molde
Martin Rimstad	6635	Meisingset	Martinus Gautvik	6452	Røbekk
Kåre Beinset	6410	Midsund	Bernhard Vestad	6440	Elnesvågen
Lars Holten	6650	Surnadal	Olav Pedersen	7380	Rindal
Erling Voll	6687	Engjan på N	Dagfinn Kristiansen	6040	Vigra
Sverre Løseth	6072	Haddal	Jon Hanset	6363	Mittet
Erling Husøy	6080	Gurskøy	Magne Bøe	6664	Bøfjorden
Lars Mæhle	6694	Stemshaug	Kristian Nordhaug	6570	Innsmøla
Karl Hildre	6240	Sjøholt	Svend Stensland	6325	Torvik i R
Sigurd Hjellnes	6490	Eide på N	Gabriel Støve	6333	Marstein
Ola O. Skjølsvoll	7380	Rindal	Charles Kleiven	6330	Verma
Gudmund Grande	6017	Åsestranda	Ivar I. Ræstad	6410	Midsund
Martinus Indrevik	6240	Sjøholt	Olav Ness	6698	Lesund

## HOVEDTILLITSMANNSUTVALG

Formann Olmar Lien, 6360 Åfarnes  
 medlem Martin Rimstad, 6635 Meisingset  
 medlem Kristian K. Dahle, 6363 Mittet

## ANLEGGSDRIFT I 1974

Løyving til riksveganlegga er i 1974 totalt kr 69 950 000. Herav er kr 2 150 000 løyvd til ekstraordinær sysselsetting. Også i år har ein utenom dette til rådvelde forskottsmidlar til Herøybrua.

Ein skal nedanfor gje eit kort oversyn over kva midlar som står til rådvelde på dei enkelte anlegg og arbeidsoppgåver som står for tur i 1974.

RIKSVEG 16 Sør Trøndelag grense - Kvisvik ferjekai  
kr 3 285 000. Framhaldande utbetring mellom Sunndalsøra V og Tretteiga. Ny Sandvika bru, fonnoverbygg og vass-sikring i Fonnafonna tunnel.

RIKSVEG 16 Kvalvåg ferjekai - Kristiansund kr 1 000 000.  
Utbetring Kvalvåg ferjekai. Elles tiltak for trafikksikring.

RIKSVEG 58 Oppland grense - Eidsdal kr 550 000. Framhaldande utbetring for dekkelegging. Forsterkning Eidsdal bru.

RIKSVEG 58 Linge - Overå kr 5 400 000. Tunneldrift i Overå tunnel. Elles etterarbeid i Linge og Blikshammar tunnel.

RIKSVEG 60 Aursnes - Ringstad kr 1 010 000. Utbetring Magerholm ferjekai. Mindre tiltak for trafikksikring Aure - Straumgjerde.

RIKSVEG 61 Brandal - Årvik kr 2 285 000. Grunnkjøp og oppstartning på parsell Garnes - Strand.

RIKSVEG 61 Koparnes - Sogn og Fjordane grense kr 3 130 000.  
Grunnkjøp og oppstartning på parsellen Koparnes - Eidså.

RIKSVEG 62 Molde - Sunndalsøra kr 4 265 000. Utbetring  
Molde ferjekai. Nytt dekke på deler av Eide - Kleive -  
Fossbakken og planeringsarbeid Toven - Eidsøra.

RIKSVEG 64 Fullføring av vegen frå Lønset ferjekai til  
riksveg 62 kr 650 000.

RIKSVEG 65 Sør Trøndelag grense - Skei kr 2 527 000.  
Truleg ny Trøkna bru og oppstartning Bolme bru - Sande.

RIKSVEG 66 Oppdøl - Høgset kr 1 100 000. Noko sluttarbeid  
på Bjerkeset - Astad og oppstartning Fursetfjellet - Bjerkeset.

RIKSVEG 67 Molde - Ørjavik kr 2 920 000. Tiltak for trafikk-  
sikring Molde - Eikrem. Framhaldande ombygging på Sylte -  
Eide. Ny Lyngstad bru.

RIKSVEG 67 Tøvik - Bremsnes kr 580 000. Truleg oppstartning  
Ba bru med tilstøytande veg (som i fjor).

E 69 Oppland grense - Kjelbotn kr 4 290 000.  
Sysseletting Bjørnekleiva - Verma. Nytt dekke. Ny Åkes-  
hjelen bru. Vegarm Vikebukt - Vikebukt ferjekai.

E 69 Kjelbotn - Ålesund kr 7 380 000. Sluttarbeid  
Kjelbotn - Sjøholt. Fullføring Rødset - Moa første bygge-  
steg.

RIKSVEG 71 Betna - Sør Trøndelag grense kr 735 000.  
Utbetring for dekkelegging på strekning Liabø - Enge.

RIKSVEG 651 Ørsta/Volda - Fyrde kr 2 700 000. Framhaldande  
arbeid mellom Hunnes og Fyrde.

RIKSVEG 652 Eidså - Lauvstad kr 3 035 000. Også her fram-  
haldande arbeid mellom Uraneset og Rovde.

RIKSVEG 654 Bru til Herøy med tilstøytande veg kr 5 985 000.  
Omsider oppstarting på Røyrasund bru i entreprise.

RIKSVEG 655 Sæbø - Ørsta kr 525 000. Utbetring Sæbø ferjekai og spreidde tiltak elles.

RIKSVEG 656 Mauseidvåg - Sulesund kr 1 350 000. Sitat fra i fjor: Dersom plangodkjenning og grunnkjøp går i orden skal det byggast ny nedkøyring til Sulesund ferjekai samtidig som holdeplassen skal utvidast.

RIKSVEG 659 Eidsvik - Brattvåg kr 3 590 000. Her skal ein slå ny tunnel ved Remme og bygge ny bru over Samfjordstraumen.

RIKSVEG 660 Afarnes - Eidsøra kr 1 190 000. Etterarbeid, rekkverk på Holm - Myklebostad. Oppstarting Afarnes - Holm og sysselsetting i Buggestranda.

RIKSVEG 661 Digernes - Straumen - Vestnes kr 3 445 000. Opprusting og dekkearbeid på Digernes - Straumen. Elles oppstarting gjennom Tomra sentrum.

RIKSVEG 661 Vestnes - Kjelbotn kr 960 000. Eventuelt grunnkjøp.

RIKSVEG 662 Molde - Hollingsholm kr 590 000. Sysselsettingsarbeid ved Eidskrem.

RIKSVEG 666 Toven - Torvikbukt kr 1 800 000. Fullføring med dekke på Toven - Raudsand. Framhaldande utbetring på Flemma - Nedre Hoem.

RIKSVEG 669 Veg rundt Smøla kr 450 000. Opprusting Straumen - Fuglvågen.

RIKSVEG 670 Skei - Kvanne kr 1 500 000. Vegvesenet og kommunen "elle - melle" om kva som skal prioriterast. Til nå er ingen "ute".

RIKSVEG 680 Aure - Sør Trøndelag grense kr 3 755 000.  
Det skal leggest dekke på parsellane Aure - Eidestranda og  
Stemshaug - Sør Trøndelag grense. Elles oppstarting på  
Eidestranda - Stemshaug.

RIKSVEG 680 Bru over Torsetsundet kr 2 875 000. Framhold-  
ande arbeid med tilstøytande veg. Oppstarting bruarbeid  
i entreprise.

Til fullføring av nokre mindre arbeid som var byrja på i  
1973, og til spesielle grunnerverv har ein til saman  
kr 1 385 000 til rådvelde.

Kjell Loen

## ORD OG GJERNING

Rådet for teknisk terminologi har på Universitetsforlaget  
gitt ut "Ordbok for veg- og trafikkteknikk". Forordet  
presenterer stoffet slik:

"Ordmassen er begrenset til ord, uttrykk og begreper  
som har umiddelbar tilknytning til veg- og trafikktek-  
nikk i praksis."

Et hovedutvalg og 4 arbeidsutvalg har stått for dette regi-  
strerings- og kultiveringsarbeidet.

Dessverre er det ikke bare i avisene at det utvikler seg en  
slurvet og mindre konsekvent språkbruk.

Denne ordboka bør gjennom sitt utvalg på 1 200 norske fagord  
med definisjoner bidra til å påvirke ordvalget til en mer  
korrekt bruk.

Boka bør tas i bruk i alle etater og konsulentfirma innen  
fagområdet.



Ikke minst på grunn av den faglige definisjonen for det enkelte fagord, bør ordboka også tas i bruk i kommuneadministrasjon og kommunale utvalg. - Massemedia som ikke vet å finne korrekte betegnelser i sine reportasjer, kunne vel sørge for å ha boka på et lett tilgjengelig sted i redaksjonen. De får høre til det mot å betale kr 60,- til Universitetsforlaget.

Hva er egentlig amin, enfeltsveg, hovedplan, hårriss, kjørefelt, motorveg, subbus, tverrdoser, underbygning, vegolje, årsdøgntrafikk ?

Ordboka forklarer det kort og konsist og forteller hva tilsvarende betegnelser er på dansk, engelsk, fransk, svensk og tysk. På de samme språkene er det alfabetisk ordnede register med norsk tyding, så ordboka kan brukes begge veger som fagordbok.

Selv om skrivemåten bru har vært vanlig i fagkretser i over en mannsalder og folk flest her i fylket sier bru, er det ennå aviser her som skriver bro (og broa!). I ordboka fra Rådet for teknisk terminologi heter det konsekvent bru, brudekke, brurekkverk, buebru, hengebru.

De fagutvalgene som har redigert denne ordboka har hatt en heldig hånd med sin styring og utplukking av ord og uttrykk for daglig bruk innen veg- og trafikkteknikk, har laget en oversiktlig presentasjon og har funnet korte, greie definisjoner.

Arne Inge Torvik

## K R Y S S O R D -

vinnere i nr. 4 1973 ble:

1. premie: Kåre Munkvik, Vegkontoret
2. premie: Randi Rørhus, Vegkontoret
3. premie: Lars Heggen, Skorgevik

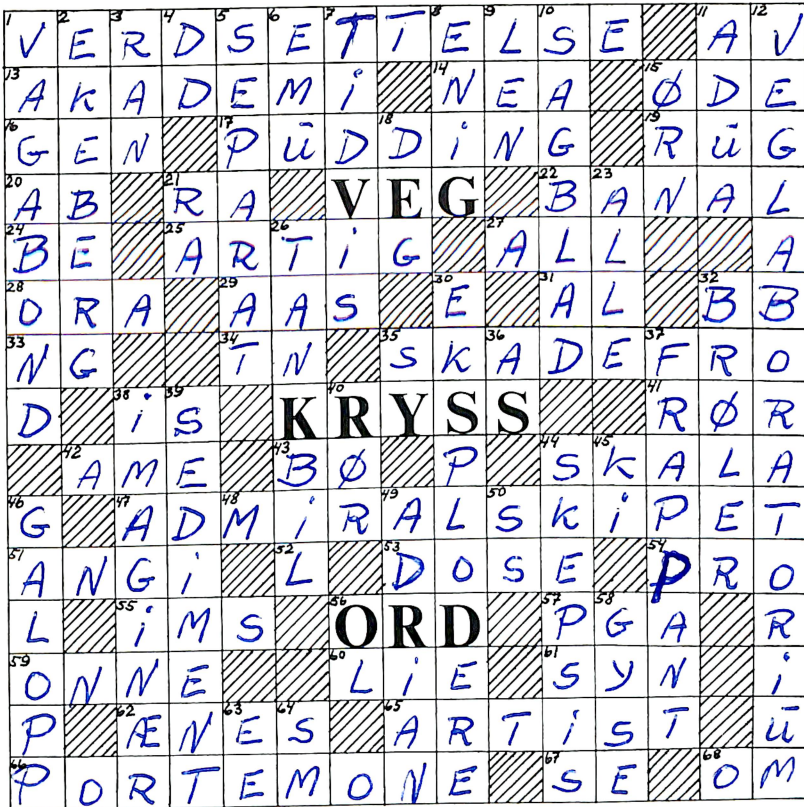
## VANNRETT

1. Evaluering
11. Adverb
13. Sammenslutning av vitenskapsmenn
14. Elv
15. Brakk
16. Arvefaktor
17. Dessert
19. Korn
20. Naboer
21. Morene
22. Forslitt
24. Betle
25. Gøyal
27. Ubestemt pronomen
28. Be
29. Familienavn
30. Tonetrinn
31. Kjerneved
32. To like
33. Karakter
34. U--e, Norsk billedhogger
35. Ondskapsfull
38. Dessert
41. Tøys
42. Fustasje
43. Voll
44. Målestokk
47. Lederbåten
51. Indikere
52. 50
53. Stimulere
54. For
55. Poststed i Rogaland
57. På grunn av
59. Arbeide
60. Norsk forfatter
61. Visjon
62. Poststed i Hordaland
65. Kunstner
66. Pengepung
67. Glane
68. Konjunksjon

## LODDRETT

1. Omstreifer
2. Boligbebyggelse i Oslo
3. Plyndring
4. To like
5. Isolert
6. Fugl
7. Stundom
8. Samd
9. Støtt
10. Verktøydell
11. By i Etopia
12. Del av vegvesenet
15. Fugl
18. Pronomen
21. Fartøy
23. Kreti og pleti
26. Transportredskap
27. Tonetrinn
30. Detonere
32. Flause
35. Neste
36. Mas
37. Slående
38. Innbilt
39. Avleiring
40. Tøys
42. Tonetrinn
44. Mistro
45. --le, blei
46. Firsprang
48. 1 000
49. Nobelpristaker i medisin
50. Parti
56. Lærreim
58. Grøsse
63. To like
64. Samarium

# KRYSSORD

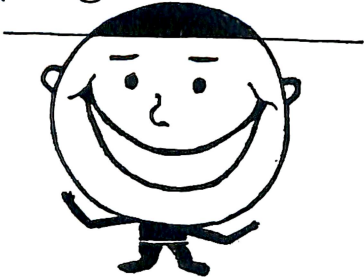


1. premie ..... 1 hellodd i Pengelotteriet
2. premie ..... 1 halvlodd i Pengelotteriet
3. premie ..... 1 halvlodd i Pengelotteriet

Løsningen sendes vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 20. mai 1974. Merk konvolutten "Vegkryss nr. 1".

Navn: Kåre Munkvik  
 Adresse: Vegkontoret  
 Postnr. 6400 Poststed: Molde

# «Vegstubben» & &



Under denne "headline" introduserer vi forhåpentlig en fast plass for vegstubber. Det er sikkert mange av våre lesere som sitter inne med mange gode historier, både sannferdige og mindre sannferdige. Kunsten er å få dem fram i dagslyset og få dem på prent, slik at flest mulig kan få nytte godt av dem, til en skratt eller til å smile i skjegget. Derfor kjære lesere, kast jakka og grip kulepenna. Er du plaget av skrivekrampe, så ta en "Globoid" og den saken ordner seg. Bry deg ikke om ortografien, vi redigerer stoffet. Hovedsaken er innholdet. Vi er optimister og venter post over en lav sko. Forsendelsesadresse: "Veg og Virke", Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde. Merk konvolutten "Vegstubben".

Vi innleder denne serien med en kjent traver.

## VEGVOKTEREN OG SPADA

Vegvokter N.N. oppdaga her ein morgon at spada, som han hadde sveisa fast til bagasjebrettet på sykkelen sin, var vekk. Han vart arg og ringte lensmannen, som råda han til å sette inn ein notis i avisa. Neste dag kunne ein lese fylgjande notis i Budstikka. "Du som fjerna spada frå sykkelen min i går vart sett, kjem du ikkje attende med ho på raude rappen vert du meldt til lensmannen og putta i kasjotten".

Vegvokter N.N.

Hermed sender vi stafetten vidare til våre lesere.

ÅRSRAPPORT OM VIRKSOMHETEN I SAMARBEIDSUTVALGET  
FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL 1973

Samarbeidsutvalget har i 1973 bestått av:

FOR NORSK ARBEIDSMANDSFORBUND

Olmar Lien  
Oddvin Haukeberg

med

varamenn Kåre Hansen  
Erling Wold

FOR NORSK FORBUND FOR ARBEIDSLEDERE OG TEKNISKE  
FUNKSJONÆRER

Asbjørn Sæter

med

varamann Gunnvald Hafstad

FOR STATSTJENESTEMANNSFORBUNDET

Sverre Hjelvik

med

varamann Inge M. Aasen

FOR NORGES INGENIØRORGANISASJON

Jan Hanekamhaug

med

varamann Kjetill Kjersem

FOR EMBETSMENNENES LANDSFORBUND/DEN NORSKE INGENIØRFORENING

Observatør: Paul Bølset

FOR LEDELSEN

Arne Inge Torvik  
Eivind Vollset  
Ulf Myhre  
Kjell Loen

med

varamenn Caspar Lossius  
Paul Bølset  
Jarle Øye  
Olav Øverås

Formann i 1973:

Eivind Vollset

Nestformann:

Olmar Lien

Sekretær:

Kåre Munkvik

## MØTER

Utvalget har i 1973 holdt 3 møter. Hertil kommer arrangementet av 5 kontaktmøter med ansatte i Aure, Ørskogfjellet, Eidsvåg, Eide og Molde.

Til disse møter har det vært samlet ca. 300 personer.

Under kontaktmøtene er en rekke spørsmål og saker tatt opp til drøfting og er besvart og utredet i den utstrekning det har vært mulig.

Det har også i 1973 vært arrangert en busstur med etterfølgende tilstelning for ca. 30 pensjonerte vegfolk.

Likeledes har Samarbeidsutvalget stått som arrangør av en ekskursjon for kontorfunksjonærene ved vegkontoret.

## KURSER

Følgende medlemmer og varamenn i utvalget har deltatt i Sentralrådets informasjons- og opplæringskurs i Ørsta i dagene 5. - 8. juni 1973:

Ulf Myhre  
Caspar Lossius  
Olav Øverås

## FORSLAGSVIRKSOMHET

Det har i 1973 vært behandlet to forslag:

1. Redigering og revidering av permen "Vegbygging".
2. Feste for refleksskilt i tunneler.

Ingen av forslagene er kommet tilbake fra Hovedsamarbeidsutvalget.

## BEDRIFTSAVIS

Bedriftsavisen "Veg og Virke" er i 1973 utkommet med 4 nummer.

Redaksjonsutvalgets sekretær har deltatt i et kurs for redaktører i dagene 16. - 18. oktober i Sandefjord.

Av saker som utvalget ellers har behandlet kan nevnes:

Stats-, fylkes- og administrasjonsbudsjetter  
Organisering av arbeidsdriften  
Den nye lønnsoverenskomsten  
Instrukser for Vegdirektoratet og vegadministrasjonen i distriktene  
Sysselsetting av helseveike arbeider  
Utdanning av maskinførere  
Verneutvalgssaker.

Molde, 15. februar 1974

# UTFORMING AV AVKJØRSLER

I forbindelse med å tillate avkjørsler fra riks- og fylkesvegene har disse faktorene vært tillagt stor vekt ved vurderingen:

- god frisikt fra avkjørslen
- god frisikt for venstresving fra vegen inn på avkjørslen
- gode stigningsforhold på avkjørslen
- god avrunding av sammenkoplingen mellom veg og avkjørsel.

Derimot har det vært snakket mindre om det problem bygging av en avkjørsel kan medføre når det gjelder DRENERING langs vegen. En avkjørsel over ei grøft krever selvsagt rør i grøfta, men langs eldre veger kan det faktisk bli nødvendig å senke botnen av veggrøfta over lengre strekninger for å få orden på vannavløpet. Kanskje kan det også bli nødvendig å foreta grunnerverv for å senke grøfta tilstrekkelig slik at vatnet får fritt avløp. Dette problem bør også vurderes før avkjørselstillatelse gis.

Ved selve bygginga av avkjørselen bør det også tenkes på hvilke følger den kan få ved eventuell utforkjørsel fra vegen her. Om en bil i sin ville ferd skulle ha retning nettopp mot avkjørselen, gjelder det at skråningene ned i veggrøfta er utformet slakest mulig, og at ikke steiner e.l. skaper unødig brutal konfrontasjon mellom bil og avkjørsel, kanskje med alvorlige skader til følge.

Å utforme avkjørslene mer sikkerhetsvennlige koster uvesentlig mer, men dette kan bety liv eller død om uhellet skulle være ute. Dessuten er en slik "myk" utforming langt penere å se på enn ei steil skråning, kanskje full av steiner.

Ved siden av de sikkerhetsmessige faktorer som er nevnt til å begynne med, er det også grunn til å ta hensyn til de nevnte små, - men likevel viktige - detaljene som er nevnt her.

## FORSLAGSKASSENE

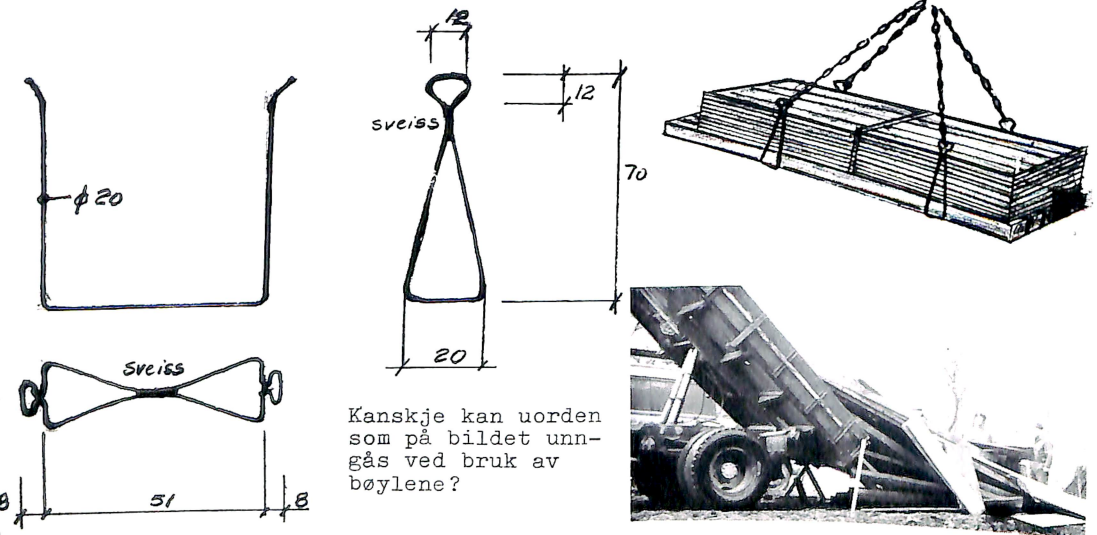
rundt om på vegstasjoner, brakkeleire og andre arbeidsplasser er vel ikke blitt det man hadde trodd, eller har man kanskje ikke trodd at de skulle bli det heller?

I dag er det vel nærmest en dårlig spøk å se etter om det er kommet noe forslag ned i disse kassene. Som et eksempel kan nevnes at da vegkontoret ble flyttet fra Aandahl-bygget til Fylkeshuset, var det siste en tenkte på å flytte - og også å titte i - nettopp forslagskassa. Ved en sluttopprensning ble da også den omsider tatt hånd om, og da viste det seg faktisk å være kommet ett eneste forslag i kassa, som lød: "Foreslår at denne kassa blir flyttet til de nye kontorlokalene."

Vel, -at daglig tømning av forslagskassene skal bli nødvendig over alt, kan en ikke vente, og det er vel heller ikke noe mål. Men det er iallfall sikkert at de aller fleste av oss har ett eller annet å sette fingeren på, enten det nå er ting som bør utføres annerledes, nye konstruksjoner, eller forbedringer og forenklinger av noe slag.

Forslagene kan selvsagt omfatte alt mulig fra forenkling av varenummerkatalogen(!) til ny utforming av vibrasjonssiktet på knuseverket.

Å appellere til folk med pengepremier er kanskje ikke så dumt, men jeg tror likevel ikke eventuell fortjeneste er det primære når en foreslår forbedringer.





For å illustrere hvor "dumt" og enkelt et slikt forslag kan være, drister redaksjonen seg frampå med forslag om å lage den lille bøylen som er skissert under. Den lages av kamstål og vil forhåpentligvis egne seg til å holde orden på forskalingsmaterialer. Parvis antas bøyelene å gjøre nytte som hendinge "bunter" når kranbiler oa. skal handtere materialene. At det er sjanse for at liknende ting allerede er i bruk, bør ikke hindre at forslag framsettes.

For øvrig henvises til oppfordringen nedenfor:

## Forslagsordningen

De fleste mennesker utfører sitt daglige arbeid uten å tenke over om dette arbeidet kan gjøres raskere, bedre og lettere.

Av og til bør en ta seg tid til å tenke over hvordan en gjør et arbeide og hvordan de forskjellige arbeidsoperasjoner utføres.

Som et middel til å aktivisere denne tankegang har en etablert forslagsordningen.

I årenes løp er det kommet inn mange forslag til forbedringer i vegvesenet. Selv om ikke alle forslag har egnet seg til gjennomføring, viser det i alle fall at forslagsstilleren har et våkent blikk for at tingene kan gjøres bedre.

Det er folk med ideer som er med på å skape de nye ting som vi alle nyter godt av. Har du en ide, så utarbeid forslaget og send det inn!

## Hvor skal forslagene sendes?

Når forslaget er utarbeidet, sender du det til samarbeidsutvalget som sender det videre til Bedømmelsesutvalget. Så snart Bedømmelsesutvalget, eventuelt Hovedsamarbeidsutvalget, når det gjelder premier over kr. 1.000,-, har behandlet forslaget, vil eventuell beskjed om premie bli sendt fra Vegdirektoratet til vegsjefen i vedkommende fylke.

## Hvem kan sende inn forslag?

Alle som arbeider i vegvesenet og bilkontrollen kan sende inn forslag til premiering.

Trenger du hjelp til utforming av forslaget eller utarbeidelse av tegninger etc., vil samarbeidsutvalget eventuelt forslagsnemnda i fylket hjelpe deg med dette.

## Premiens størrelse

Premiene varierer naturligvis etter den verdi en mener forslagene har. Forslag som blir funnet verdige til premiering, belønnes med premier fra kr. 100,- og oppover. Det er ikke satt noen øvre grense. Største premiebeløp som har vært utbetalt i vegvesenet hittil er på kr. 4.000,-. Skattemyndighetene forlanger at det trekkes skatt av premiebeløpet.

## Anvendelse av forslagene

Hensikten med forslagsordningen er å gjøre etaten mer effektiv. Det er derfor viktig at brukbare forslag blir gjort best mulig kjent. Av den grunn er det også viktig at forslagene foreligger i en slik form at de uten særlig merarbeid straks kan gjøres kjent for andre interesserte i etaten.

## Styrt forslagsvirksomhet

Det kan være tilfeller hvor ledelsen har et spesielt problem som en ikke har funnet brukbare løsninger på. Da kan en nytte ordningen med såkalt styrt forslagsvirksomhet. En beskriver problemet og ber om at det blir sendt inn forslag til løsninger. Premiering for den styrte forslagsordning skjer etter de samme retningslinjer som den vanlige forslagsordningen.

## Den sentrale forslagsordning.

Hvis du har forslag av generell interesse for effektiviteten i statsforvaltningen, altså ikke bare for vegvesenet og bilkontrollen, sendes forslaget til Den sentrale forslagsordning, Sentralrådet, postboks 1371, Vika, Oslo 1.

## UTENLANDSHILSEN

Fra oppsynsmemere Egil Bakke og Anders Bergem som dro til svarteste Afrika for vel ett år siden, har "Veg og Virke" fått hyggelige hilsener.

Som kjent er de begge permittert fra sitt virke ved Vegsentralen, Årø, og er nå engasjert av Norsk Utviklingshjelp, NORAD til vegbygging i Tanzania.

Der er det to vegprosjekter i gang - et i nordvest, Lushoto, der Bakke sammen med 3 andre norske deltar, mens Bergem holder til i sørøst, Tukuyu.

Fra Lushoto beretter Bakke om svært uvante forhold for en nordmann. Vegbyggingen er også helt forskjellig fra her. Grunnavstâingen er enkelt, staten eier nesten all grunn, men det som vokser (eller står) på den, erstattes etter faste takster. Noe til å bytte ut vår skjønnsordning med? Terrenget er meget kupert, og vegene blir tilsvarende krokete for å unngå enorme masseflyttinger. Grunnen består av en slags rød jord som er lett å bearbeide og komprimere, men som ikke tåler regn. Da blir vegen sleip og glatt, nesten verre enn vinterfåret her.

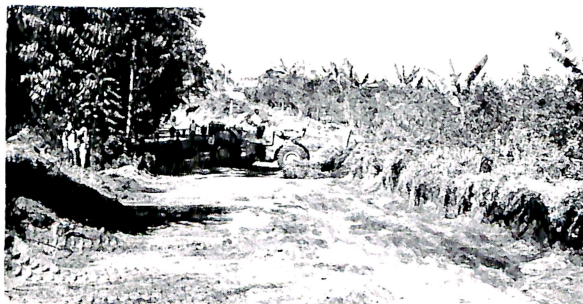
Folk i området er vennlige og hyggelige og kanskje bedre stilt enn ellers i mange områder. Dette henger vel sammen med at klimaet er meget bra og mulighetene for vatning gode, slik at avlingen er god.

Bakke har satsset på jordbruk også selv, og ser med 4 nyplantede banantrær fram til sine første selvavlete. Ellers gis det uttrykk for en dyp beundring for den frodige vegetasjonen og den rike fargeprakten, og vi skulle gjerne hatt litt av den, her også nå. Når det gjelder teknisk drift henvises det til det som er nevnt om Rungwe-distriktet.

Bergem oppholder seg altså i Tukuyu i Rungwe-distriktet i sydvest av landet. Her er det folkerikt, meget bra klima, 1 500 m høgde over havet i gjennomsnitt og stort sett ikke varmere enn at det går an å bevege seg for en nordbo. Leveveien er jordbruk og en del tømmerdrift av kamfertreet. Husværene er enkle bambushytter, tett med jord og bast, reist uten husbankstøtte.



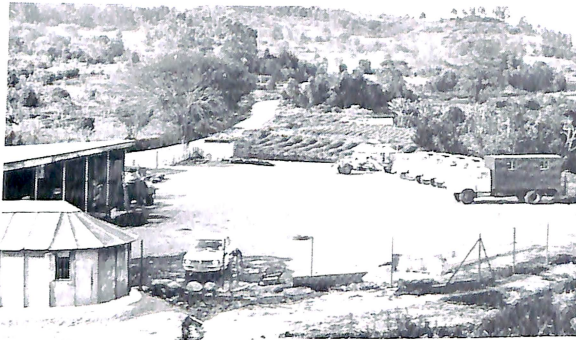
Tedyrking er den store leveveien, og når avlingen skal avsendes, er det regntid (mars - mai) og uframkommelig på de eksisterende jordveger. Ca. 190 km slike transportveger skal nybygges/forsterkes.



Grunnforholdene er fine med matjord og noe laus grus kalt "permits". Dette stoffet likner nærmest Leca og slipper vatnet gjennom, mens matjorda - som heime - er et elendig byggemateriale i fuktig vær.



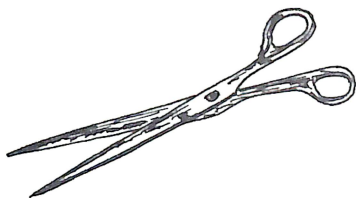
Grus er mangelvare og må transporteres lange veger. 3 grustak er til nå funnet. Brubygging er en annen flaskehals, men norskeplatebruer er nå godtatt.



Utstyr til hjelp er 10 lastebiler, 2 showler, 3 veghøvler, verkstedvogn, knuseverk, 2 traktorvibratorer og en del mindre utstyr.

Humøret er bra og driften går så måtelig - nesten som i "gamlelandet".

# SMÅPLUKK

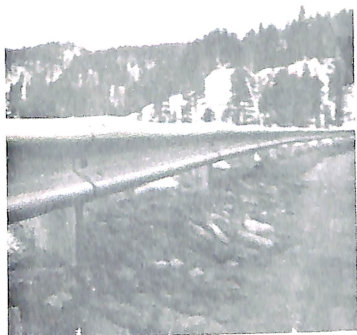


denne gang må først og fremst dreie seg om den "vinteren vi har passert. Bare ei tid før jul hadde vi føling med hva den virkelig kan bety av påkjenninger for folk og utstyr. Etter-julsvinteren føyer seg inn i rekken av milde vintre de siste åra.



Frost om natta og mildvær om dagen kan likevel by på problemer der det er vassig. Isdekte fjellskjæringssider er ofte direkte farlig dersom ikke isen kan komme ned på kontrollert måte.

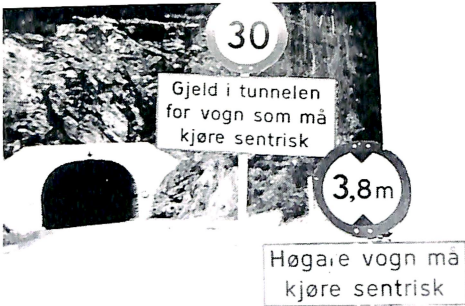
Utbedringsmetoder kan være å utvide veggrøfta, fjerne vasstilsiget ved drencsystem, Skyte isen ned, "armere" isen med bolter og nett, eller kanskje noen har et annet, bedre forslag til løsning på dette?



Guardrail-en er mange steder heller lite pen å se på nå når snø og is er borte. Enten er stålskinnene for svake, eller så er det våre brøytesjåførere som er for "harde" når de legger seg innpå med plogen. Er trykken "fin", kan en her se at det er store bulninger for hver rekkverksstolpe pga. overbelastning fra plogvingene. Andre steder kan en se skiltstolper som er bøyd av tung snø. Her må vel enten et annet stolpemateriale til, eller tykkere rør.



Vi må igjen frampå med en appell om at rekkverkseidene rundt om MÅ føres ut fra vegkanten og ned i bakken. Ennå er det trafikkfaller å se mange steder fordi dette er "glemt". GJØR DET NÅ!

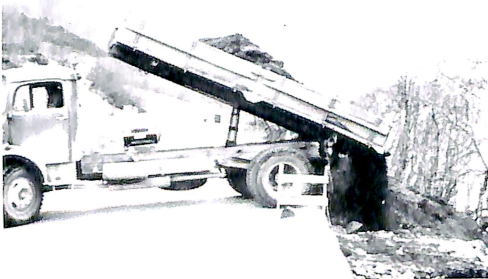


På E 69 mellom Åndalsnes og Vi-kebukkt er flere tunneler og overbygg for lave etter at trafikk med containere tok til. Dvs.- de høge vognene kommer seg fram, men de må da fravike vanlig kjørebaneling osv.

En ny skilting er nå satt opp som prøve. Tiden vil vise om dette vil løse problemene, eller om andre tiltak må gjøres.



Sysselsettingsarbeidet fra jul påske har i år vært velsignet med nær ideelle forhold. Som tidligere har det også i år vært utført mest fjellarbeid med handholdte maskiner. Det vises mye etter innsatsen, men det hadde vært hyggelig om disse anleggene hadde vært en del rikere, slik at også fyllings- og planeringsarbeider, som jo krever en del mer maskiner, kunne vært gjort. Det er jo først da at trafikantene til fulle kan nytte forbedringene.



Både i anleggs og vedlikeholdsregi har det i vinter vært utført en god del opprustningsarbeider, med grøfting, utrettinger, utvidelser og forsterkninger, -klar til å ta imot nytt, fast dekke til sommeren. Det skal bli morsomt å se de ansiktsløftede strekninger senere på året!

## Forurensning

kan være så mangt. I første omgang tenker en kanskje på alt rusk og rask som trafikanter mer eller mindre tankeløst kaster fra seg langs vegene.

Det er også tilfeller av at vegene blir brukt til mer organisert for- søpling, idet lastebillass med avfall, jernskrot og annet tippes direkte i vegskråningene. Bilvrak er også et vanlig syn i vegenes umiddel- bare nærhet.



Mot dette har nå vegvesenet i flere år kjempet en kamp i form av plassering av søppelkurver langs vegene, oppsetting av forbudsskilt mot avfallstømming, og også gjennom politiet oppspore eiere av bilvrak og få slike vrak fjernet.

Til dels kan dette arbeidet sies å ha vært vellykket, men det er også en god del uvitenhet og motvilje å finne. Vi velger å la tegning- en til venstre tyde på at det er mest uvitenhet som er bakgrunnen for den for- søpling som stadig skjer av vegområdene. Samtidig er den kanskje også en liten påminning om en annen del av forurensingene, nemlig

røyk, eksos og blyutslipp som ogs<sup>o</sup> skaper stadig større problem. Tiltak som blyfattig bensin, motorer med bedre forbrenning og annet kan tyde på at en bedring er i vente, men det haster.

Vi får bare håpe at en bedring kan finnes før alle jordens steder har fått slike forhold som en idag ser der "utviklingen er kommet lengst".

# DEKKELEGGING I 1974

Så langt ein til denne tid har oversyn over, er det planlagt dekkelegging på følgjande parsellar:

## RIKSVEGAR

NYE ASFALTDEKKER		FORNYING AV ASFALTDEKKE	
E-69	Fremmerholen-Moa 2,5 km	E-69	Spjelkavik-Hatlane 5,2 km
E-69	Bjørnkleiva - Hersel, Marsteinmyra og Horgheim 13,8 km	E-69	Kjelbotn - Skorgenes 0,8 km
E-69	Innfjorden 0,7 km	E-69	Bjermeland - Kjøpstad 0,6 km
E-69	Vikebukt ferjekai 0,2 km	E-69	Syltebakken - Sylte 2,6 km
RV 62	Eide-Kleive kyrkje 5,2 km	E-69	Neshagen - Rauma bru 1,2 km
RV 64	Lønset ferjekai 0,3 km	RV 60	Blindheim 0,7 km
RV 659	Remme - Samfjordstraumen 3,0 km	RV 62	Røbekk 1,0 km
RV 661	Digernes-Straumen 2,5 km	RV 62	Krokshamn 0,7 km
RV 16	Fonnafonna tunnel 0,6 km	RV 16/62	Sunnalsøra sentrum 3,0 km
RV 666	Toven-Raudsand 3,7 km	RV 658	Valderøy-Vigra 7,9 km
Til saman	<u>32,3 km</u>		<u>23,7 km</u>

Av dette er 19,0 km på veg der det tidlegare er dekke av oljegrus.

I alt er legging av asfalt kostnadsrekna til 6,1 mill. kroner, og i tillegg til dette kjem kostnadene til førearbeid.



NYE OLJEGRUSDEKKER		FORNYING AV OLJEGRUSDEKKE			
RV 58	Dyrkorn-Stordal	6,0 km	RV 16	Kvisvik-Beiteråsen	6,0 km
RV 61	Larsnes-Skogevatn	8,7 km	RV 62	Rød-Skjørseter	8,5 km
RV 63	Isterdalen	4,0 km	RV 62	Kleive-Fossbakken	8,0 km
RV 67	Sylte - Eide	4,0 km	RV 664	Groven-Tornes	4,0 km
RV 651	Hunnes-Fyrde	3,0 km			
RV 652	Uraneset- Haukeland	4,0 km			
RV 669	Lervik-Hinnåa	10,0 km			
RV 670	Røkkum-Ålvund	5,6 km			
RV 680	Stemshaug - fylkesgrensa	<u>18,0 km</u>			
Til saman		<u>63,3 km</u>	Til saman		<u>26,5 km</u>

Oljegruslegginga er ialt kostnadsrekna til 4,9 mill.kroner, og i tillegg kjem óg her utgiftene til naudsynt førearbeid.

#### FYLKESVEGAR

##### NYE DEKKER

Ved Gurskevågen	4,0 km	Bud - Sunde	5,2 km
Valle-Magerholm	9,9 km	Henda-Kjønndøy-Langøy	8,4 km
Stette-Hoff	3,5 km	Farstad-Nerland	4,2 km
Grøttør bru-Sogge	4,8 km	Hoset-Henda	6,0 km
På Aukra	4,0 km	Frei-Ohr-Kvalvåg	7,2 km
Eidem - Tverrfjell	10,0 km	Til saman	<u>67,2 km</u>

På tidlegare dekke av oljegrus skal dessutan leggest oljegrus på strekninga Sørset bru - Kjøl = 3,0 km.

Både for riks- og fylkesvegar må ein ta sterke atterhald om at programmet kan bli endra.

For asfaltarbeida - som skal setjast bort på entreprise - er ikkje tilboda klare før etter påske. Ein veit difor no ikkje noko om prisane for dette året.

Oljegrusarbeida skal utførast i eigen regi, men her er óg oljeleveransane ute på tilbod, og desse prisane er heller ikkje klare før i påsketida.

Det einaste vi til no veit heilt sikkert, er at prisane på oljeprodukt har gått kraftig i veret. Dersom prisane blir enno høgare enn vi har rekna med, vil dette føre til at vi får færre kilometer dekke lagt, då budsjetta ellers for arbeidsdrifta er så knappe at det er lite truleg at det kan bli avsett høgare beløp til dekkelegginga enn det som alt er gjort.

Om slike ekstra midler skal skaffast og programmet haldast, er det vel mest nærliggande at desse pengane vert tekne frå slike anlegg det av ymse grunnar er vanskeleg å kome i gang med t.d. av vanskar med grunn,plangodkjenning osv.

G.Nordal

Sjølv om det no kanskje er noko seint, tek vi nedanfor inn rapporten om legginga og produksjonen av dekkematerialar i 1973-sesongen:

#### RAPPORT OM RESULTATET AV DEKKELEGGINGSSESONGEN I 1973.

Leggesesongen for oljegrus og kaldasfalt i vegvesenets regi ble startet i begynnelsen av mai med produksjon fra verk nr. 1 ved Rovde på Sunnmøre. Produksjonen fra verk nr. 2 var planlagt å starte i samme tidsrommet fra Oppdøl på Ålvundeid, men dette ble utsatt til i begynnelsen av juni på grunn av værforholdene. Driftsesongen var beregnet ut oktober måned.

Vegvesenet har nå to blandeverk og to asfaltutleggere til produksjon og utlegging av oljegrus/kaldasfalt. Ved hvert blandeverk arbeidet det 3 mann og hver utlegger var oppsatt med 2 mann samt 1 mann som førte vegvals.

For sesongen 1973 var det planlagt følgende produksjon:

Blandeverk nr. 1:	45 800 tonn
Blandeverk nr. 2:	<u>47 200 tonn</u>
Til sammen:	<u>93 000 tonn</u>

Planlagt gjennomsnittlig leggekapasitet pr. utlegger inkl. flytting: 93 000 tonn: 105 driftsdager = 450 tonn/dag.

Sesongen 1973 var preget av mye dårlig vær, og dette skapte en del forsinkelser, spesielt med hensyn til produksjonen.

Når det gjelder båtfraktingen derimot, gikk den uten at store forsinkelser oppstod for utleggerne. Dette skyldes for en stor del at de båter som ble benyttet, i alt 6 stykker, har vært benyttet av vegvesenet tidligere år til lignende oppdrag, så de er etter hvert blitt ganske godt innkjørt.

Siste sesong ble det lagt følgende lengder med fast dekke:

Nytt dekke riksveger:	65 440 m
Slitedekke riksveger:	31 500 m
Nytt dekke fylkesveger:	<u>64 650 m</u>
Til sammen:	<u>161 590 m</u>

Av oljegrus og kaldasfalt ble det produsert følgende kvantum:

Blandeverk nr. 1 (Stasjonert ved Rovde og Vistdal):	60 390 tonn
Blandeverk nr. 2 (Stasjonert ved Oppdøl, Kvammen og Valsøybotn):	<u>50 590 tonn</u>
Til sammen:	<u>111 340 tonn</u>

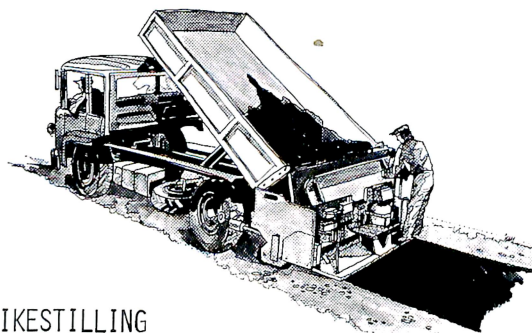
Av det totale kvantum ble 103 020 tonn lagt med utlegger.

Selve utleggingen tok 117 dager, inkl. flytting og ventetid. Effektiv utleggingstid var 93 dager. Gjennomsnittlig leggekapasitet pr. utlegger ble således:

103 020 tonn:  $\frac{93}{2}$  driftsdager = 550 tonn/dag.

Kostnadmessig viste det seg at framstillingskostnaden kom kr 37,30 pr. tonn. Dette ble noe lavere enn først beregnet. Grunnen til dette var nok at framstillingsprisen for grus ble relativt billig, spesielt ved Rovde grustak hvor grusen ble framstilt på "KNUSAREN".

Ser man på det totale kostnadsoverslaget finner man at for å produsere, transportere og legge ut oljegrus/kaldasfalt, så kostet dette ca. kr 55,- pr. tonn.



Vi håper selvsagt på bedre vær og kanskje ennå bedre resultat i 1974-sesongen.

## LIKESTILLING

Vegvesenet i Møre og Romsdal var tidleg inne på prinsippet om likestilling for kvinner og menn. I 1915 vart stillinga som bruvaktar ved Dragsund bru ledig. Bruvaktaren hadde vorte gammal og skral og den nye skyvebrua var til sine tider tung å dra over. Det var ikkje like til å få ny mann i staden for han som ville slutte, då det på den tid var lett for karfolk å få betre løna arbeid. Etter at brudrifta ei tid var passa av vikarierande menn, skreiv amtsingeniøren den 1. november 1916 i eit brev til lensmannen i Herøy:

"Forøvrig anser jeg det ikke netop nødvendig at ha en mand til dette arbeide. Stillingen kunde maaske like-saa vel passe for en nogenlunde kraftig kvinde, som kunde drive et haandværk ved siden av."

Den 18. mai 1917 tok ny bruvaktar - ein mann - over stillinga. Han var elles einaste søkjar med lønskrav som svara til det som var halde for høveleg løn.

## Avskjed med vegvesenet



Gunnvor Sund som har vært ved vegkontoret i 38 år, tok avskjed med vegvesenet 31. desember 1973.

Fru Sund ble etter hvert en fast institusjon ved vegkontoret, og er en kjent skikkelse blant alle vegfolk i fylket. Hun har - som alle kontorfolk som begynte i "de harde 30-åra" - fått lære å kjenne nesten alle funksjoner i vegvesenet og

har av den grunn fått et omfattende kjennskap til etatens mange gjøremål. Mange vil huske med glede hennes vennlige imøtekommenhet ved forespørslser i personalsaker, forberedelse til pensjon, eller komme som nyansatt til kontoret og bli innsatt i arbeidet. Det kunne vel føles vanskelig første dagen å måtte gå runden for å hilse på kollegaene, men fru Sund hadde evnen til å gjøre det lettere for de nye og ferske, som på den måten fikk hjelp til å gli inn i miljøet.

Alle vi som er kommet i kontakt med fru Sund gjennom mange år og som har satt pris på hennes innsats, sender henne våre beste ønsker om en god pensjonisttilværelse, og takker for godt samarbeid.

Ved en enkelt tilstelning i Fylkeshusets kantine like før jul tok kollegaene avskjed med en avholdt medarbeider. Vegsjefen trakk i sin tale fram hennes lange tjenestetid og takket for verdifull innsats i de forløpne år. Han ønsket henne alt godt

i årene som ligger foran og overrakte blomster og minnegave.

I en anslående tale takket fru Sund alle medarbeiderne for godt, kollegialt samarbeid.

Som det vil være kjent har fru Sund gledet "Veg og Virke"s lesere med sin lyriske åre i form av velskrevne dikt, og vi takker for bidragene vi har fått fra henne. Redaksjonen slutter seg til alle som ønsker henne alt godt og håper at hun fortsatt vil tilgodese leserne med bidrag til avisen.

## *Vi gratulerer*

følgende medarbeidere som i løpet av våren og forsommeren passerer åremålsdager.

### 50 ÅR

Gunnar E. Berge	6215	Eidsdal	18. april
Sverre A. Hustad	6400	Molde	20. april
Halvard Ulla	6290	Haramsøy	22. april

### 60 ÅR

Tore Storebråten	6260	Skodje	11. april
Lars Bugge	6620	Ålvundeid	8. mai
Olav Larsen	6218	Hellesylt	8. mai
Leif Klokset	6460	Eidsvåg i R	11. juni
Håkon Nauste	6470	Nauste i R	13. juni
John Monrad Hosking	6390	Vestnes	20. juni
Gunnar Nerås	6470	Nauste i R	29. juni

## STILLING LEDIG

Gode prinsipper skal man holde på i det lengste, og ikke bryte uten at overbevisende argumenter er til stede. Et slikt godt prinsipp som vi her i Veg og Virke har forsøkt å følge, er at avisa har vært fri for annonser.

Når vi idag bryter dette prinsipp er det for at avisa fortsatt skal eksistere - og da aller helst i en ny, friskere form enn til nå.

Vennligst referer til annonse i Veg og Virke når DU reflekterer på stillingen. NB! Stillingen kunngjøres bare denne gang!

### REDAKTØR

-stillingen i bedriftsavisa Veg og Virke er ledig og ønskes besatt med frisinnet, politisk uavhengig person (kvinne/mann, her nevnt i alfabetisk rekkefølge). Det er ingen ordnet arbeidstid, og stillingen er å betrakte som et kall utenom ordinær tjeneste. Til gjengjeld kan det påregnes fritt å kunne boltre seg med egne meninger i spaltene uten fortrenghet av andre. Søknad til Samarbeidsutvalget, Vegvesenet, innen 20. mai 1974.

## Omslaget viser innslaget

for den tredje og siste av tunnelene på anlegget Linge - Overå som skal gi "fastlandssamband" for Valldal hele året. Det er å håpe at drifta går så godt at det kan bli trafikkabelt til sommeren 1975. Dette vil kunne frigjøre en god del ferjemateriell for MRF som jo har noen av sine hardeste belagte turistruter nettopp her i Storfjorden.



**Mot lysere tider ....**