

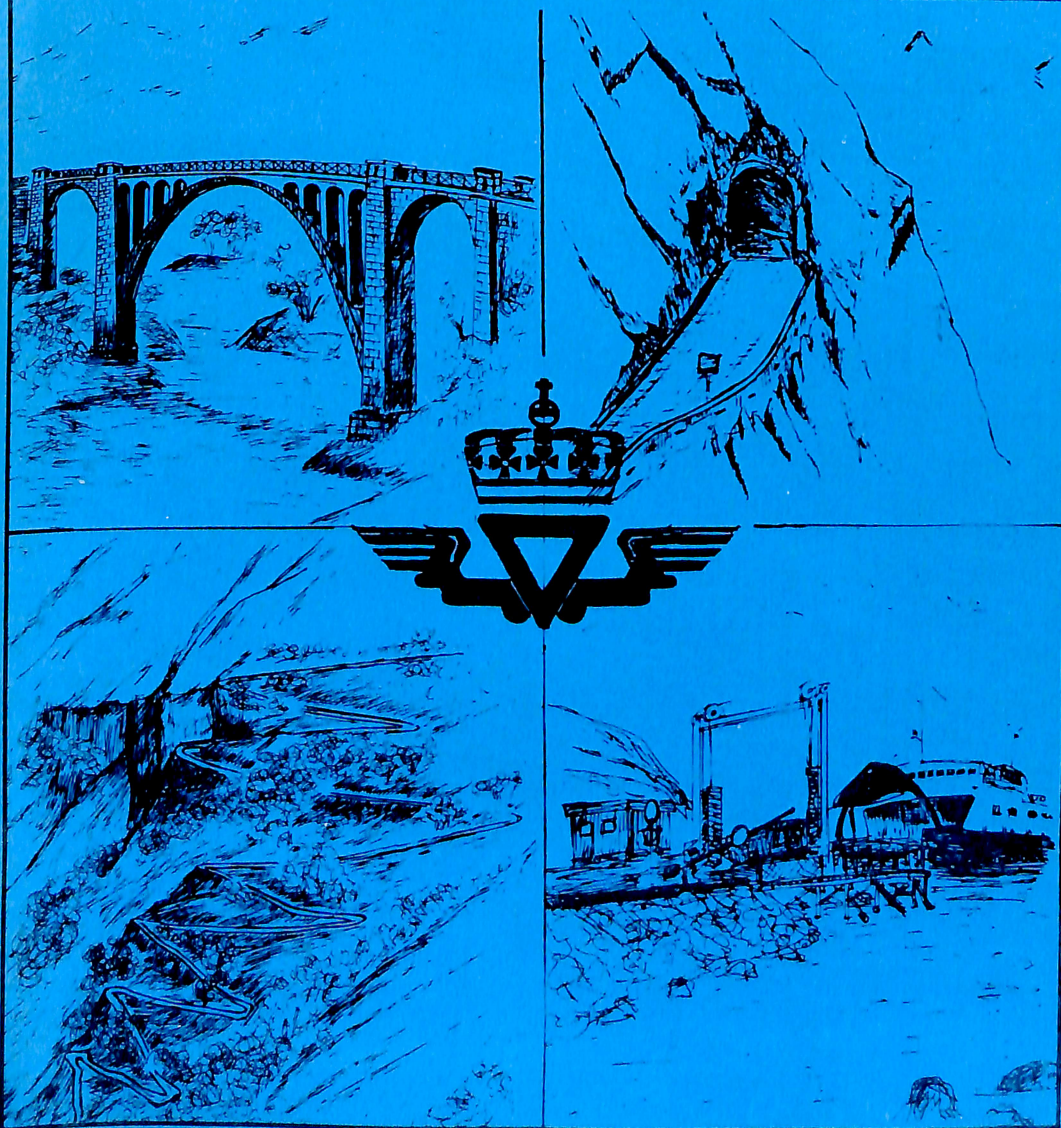
# VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

NR 2

JUNI 1974

3. ÅRGANG



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Redaktør: avd.ing. Andor Wicker

Redaksjons-  
sekretær: sekretær Kåre Munkvik

Opplag: 1200

Trykk: Sverdrups Bokhandel A/S,  
Kristiansund

Bidragstere:

Arne Inge Torvik  
E. Vollset  
S. Kleppe  
J. Monsholm  
Bjørn Wivestad  
Magne Flemsæter  
Sverre Hjelvik  
A. Gautun  
Kristian Furland  
Nils Olav Kringstad  
Bjarne Rekdal  
John Samdal  
Finn Grinaker  
Inge Mathias Aasen  
Arne Hagen

INNHOOLD

Side:

3. Orden langs vegene
5. Felles produktansvar
7. "Veg og Virke" i fylket
17. Distriktslaboratoriet
22. "ATS-74" går videre
24. Sluttvederlag
25. Vernearbeid
26. Kryssord
28. Den manuelle trafikk-  
tellingen 1974
29. "Fra Lister og Mandals amt"
31. Om tunneler
34. "Vegstubben"
35. Reisebrev
38. Kontakt med bilkontrollen
40. Lån til boligformål
41. Bedriftsidrett
43. Feriesteder
44. Effektivitet
46. Pensjonsnytt
47. Vi gratulerer

# ORDEN LANGS VEGENE

Det ene skal gjøres, det annet ikke forsømmes !

Vegkontoret skal planlegge veg som hovedplan og detaljplan innenfor vedtatte planleggingsforskrifter, delta i vurdering av generalplaner, regionplaner, soneplaner, reguleringsplaner, fylkesplan, bebyggelses- og avkjørselsplaner, prioritetsplaner, Norsk Vegplan, Norsk Samferdselsplan og ymse utbyggingsplaner ellers. Det er et veldig press om planer og uttalelse og vurdering av planer. Ikke minst er det krav om alternative planer - et krav som er så lett å ty til både for politikere og menigmann, men som alt i alt koster mye tid, mange penger og store forsinkelser. Det er sagt at vi nå planlegger oss i hel i Norge.

Så skal vi dessuten bygge nye veger, bruer og ferjekaier eller bygge om og utbedre gammel veg. Vi skal her i fylket vedlikeholde ca. 3 700 km riks- og fylkesveg. Dette store driftsprogrammet inneholder en uendelighet av forhold som krever vår oppmerksomhet, innsatsvilje og arbeidskraft.

Videre skal vi ha overvåking av hele vårt vidstrakte vegnett, at det fungerer etter forutsetningene, at det ikke blir "nedbygget" eller forringet på annen måte, at det ut fra forholdene kan by den størst mulige trafiksikkerhet og servise. En skal ta alle de administrative oppgaver som etter lov, reglement og praksis er tillagt vegvesenets organer i fylket.

Alt dette skal gjøres.

Vegsjef Oppegaard understreket stadig at vi dessuten ikke måtte forsømme å stille alt på en pen måte på og langs vegene.

Vårt fylke besøkes årlig av tusener av trafikanter fra andre deler av landet og fra andre land, og disse bør ikke få dårlige inntrykk fra Møre og Romsdal. Alle trafikanter bør få inntrykk av at det er ordensfolk som arbeider i vegvesenet i fylket, at det ikke er forfall og slurv som preger statens vegvesen.

Vi husker hvorledes Oppegaard minnet oss om å holde vegvisere og vegskilter pent oppsatt, at det ble holdt ryddig og skikkelig orden av vegvesenets opplag langs veg og på våre tomter, at redskap og materiell ikke ble liggende henslengt på og ved arbeidsplasser - som om brukere og ansvarshavende plutselig hadde dødd bort. Rekkverkene, innprentet Oppegaard, var blikkfangere for alle trafikanter, og deres tilstand er i høg grad med og bestemmer trafikantenes inntrykk av vegvesenets ordenssans. Gras og blomster er pent, men det bør ikke gro på rekkverkets veggside. Hvordan er det med kantmerkingen?

I det hele tatt: Har vi ikke fortapt oss helt i alt planleggingsarbeid, i alle nye bygge- og utbedringstiltak, i et stadig mere rasjonelt og effektivt vedlikehold til trafikantenes beste - kort sagt i alt det som må gjøres? Og derved har vi kanskje glemt eller ikke rukket over det som ikke bør forsømmes?

Ved inngangen til en ny sommersesong er det en oppfordring til oss alle, hver på vår arbeidsplass, til et skjerpet blikk for større orden på arbeidsplassene og langs vegen innenfor de muligheter som hver med rimelighet kan ha. Det bidrar til større trivsel og et bedre renommé.

Arne Inge Torvik

## FELLES PRODUKTANSVAR

I løpet av de siste 20 år har funksjonsdelingen stadig gjort seg mer gjeldende i vegvesenet. All-roundvegbyggeren som stod for alt - fra den første planlegging til avleveringen av det ferdige produkt - er godt som forsvunnet og erstattet av spesiallister som kan mer og mer om mindre og mindre.

Den siste utvikling når det gjelder spesialisering ved vårt kontor er utbygging og samling av Veglaboratorievirksomheten i et såkalt distriktslaboratorium. De oppgaver som distriktslaboratoriet skal ta seg av er for så vidt ikke nye, men de har hittil vært ivarettatt av de eksisterende avdelinger ved kontoret. Således har grunn- og materialundersøkelser i det vesentlige vært utført av planavdelingen mens proposjonering og dimensjonering samt teknisk kvalitetskontroll har vært ivarettatt av anleggs- og vedlikeholdsavdelingen.

Hensikten med utbygging av Veglaboratorievirksomheten er å få en bedre dekning av behovet innen disse arbeidsfelter. I dette ligger såvel en høyning av det faglige nivå som en økning av kapasiteten. Erfaring på landsbasis gjennom mange år har - ifølge vegvesenets sentrale ledelse - vist at dette ikke var mulig når innsatsen var spredt. En samling av de beslektede funksjoner i et distriktslaboratorium ble derfor sett på som en løsning.

Etter noen tids prøvedrift i et par fylker har denne organisasjonsform vist seg velegnet, og det er nå forutsetningen at distriktslaboratorier skal opprettes i alle fylker. På denne måten håper en å få størst mulig effekt og best mulig samarbeid med de primære funksjoner i planlegging, anlegg og vedlikehold.

Det kan neppe være noen som er i tvil om at en samordning av

kreftene på dette fagområde vil virke gunstig så vel rent faglig som kapasitetsmessig. På den annen side er det vel grunn til å være klar over at ved opprettelse av distriktslaboratorier i fylkene skapes et ennå skarpere profil når det gjelder funksjonsdelingen i vegvesenet. Faren for å skape ytterligere båsmentalitet må en være oppmerksom på så gevinsten ikke går tapt. Av den grunn gjelder det å komme fram til samarbeidsordninger som fungerer. Skal vi greie det må vi rette vårt blikk og vår innsats mot det produkt vi som etat har fått ansvaret for å fremstille og vedlikeholde, nemlig vegen.

FELLES PRODUKTANSVAR MÅ VI ALLTID HA FOR ØYE.

Distriktslaboratoriet skal være et rådgivende organ hvor det er samlet kunnskaper om grunn og materialundersøkelser, proporsjonering, dimensjonering og teknisk kvalitetskontroll. Alle tekniske avdelinger må venne seg til å bruke laboratoriet som en rådgivende ressurs, og de må være med på å forme virksomheten til laboratoriet i tider framover. Det er de økende faglige krav som fører til at slike enheter etableres og det stiller større krav til alle om godt samarbeid.

E. Vollset

## »VEG OG VIRKE« I FYLKET

I orienteringsserien om hva som går for seg i de forskjellige delene av fylket på vegen har vi denne gang gitt ordet til "oppsynet" innafor T-2 - regionen, - altså Ørsta/Voldadistriktet. Mer eller mindre frivillig har de ansvarlige oversendt denne fylldige rapport:

Naturtilhøva i distriktet vårt er vekslande, med til dels høge fjell. I dei bratte fjellssidene kan det gå snøskred som forårsaker vegsperringar, ofte heilt fram mot juni månad. Ver og temperatur vekslar også mykje, frå Festøy ferjekai i vest og til fjellovergangane i Heggjadalen og Stigedalen i aust.

Sidan Geisliidvegen på sørsida av Voldafjorden blei bygd og opna i 1973, er det ferjefritt vegsamband gjennom heile vegmesterområdet.

Samla veglengd er 326 km. Av dette er 56,6 km asfaltdekke, 32,0 km oljegrusdekke, 237,4 km er grusveg.

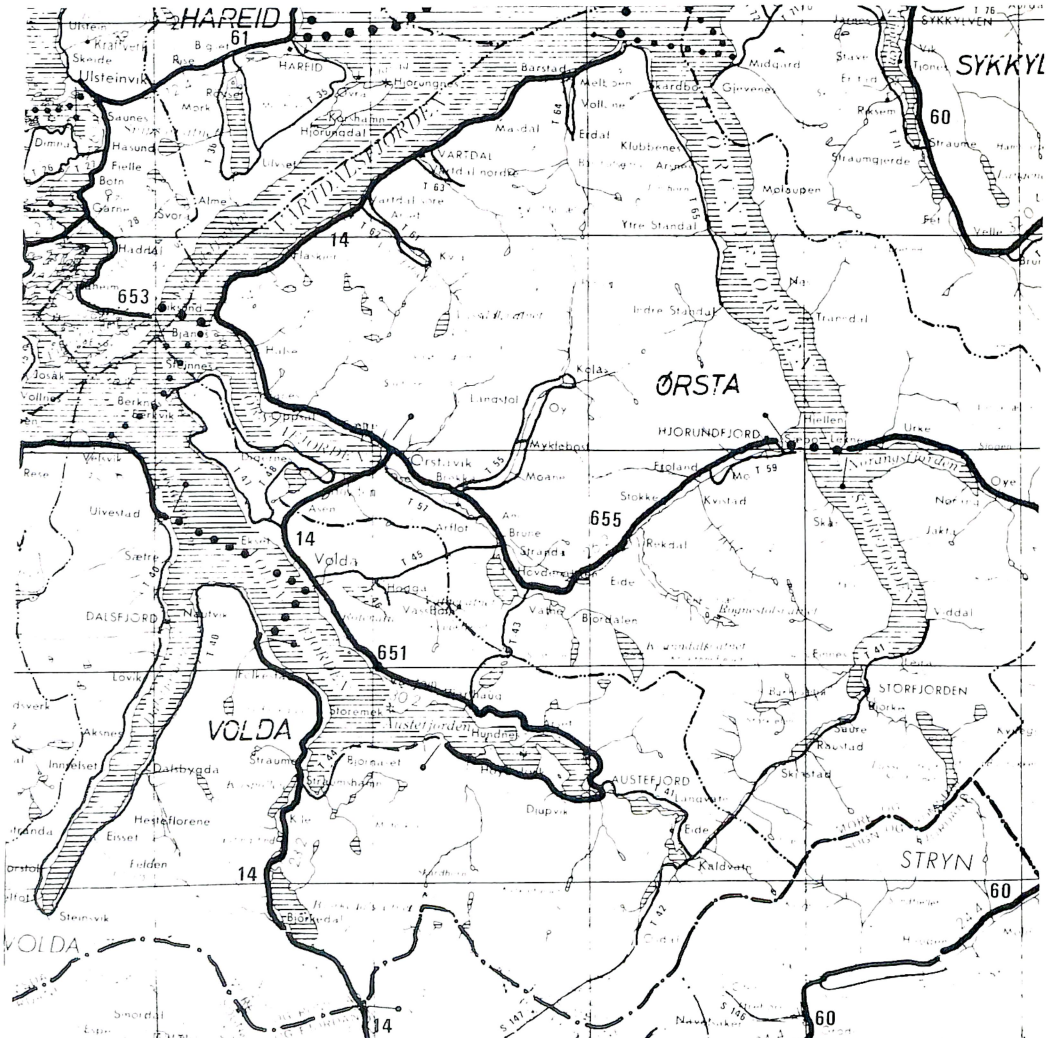
Vegmesterkontoret er nå i leigde lokaler i Ørsta sentrum, men blir flytta til den nye vegstasjonen som er under bygging like ved Hovden flyplass. Kontoret er administrert av vegmester Sigmund Kleppe med assistanse frå Nils H. Bjørdal og Pål Grevsnes.

Kontoret har radiosamband med vegvesenet sine kjøretøy i området. Som tilhøva er i dag, er radiosambandet ikkje godt nok. Det er å vone at tilknytning til hovudsendar og plassering av denne blir ordna slik at ein kan nå heile vegmesterområdet. Godt radiosamband er sers verdfullt, då området har mange skredfårlige vegstrekningar.

Den nye vegstasjonen blei påbyrja 16. januar 1974. Bygget blir oppført i eigen regi. Arbeidet har gått godt, og ein reknar med at stasjonen skal vere fullt ferdig til innflytting i månadsskiftet august - september.

På verkstaden er tilsett ein verkstادمann, og der blir utført vanlige reparasjonar av maskiner og materiell.

Av egne maskiner har området 2 lastebilar, 1 traktorhøvel, 1 traktorgravar, 5 varebilar og 2 veghøvlar.





Vegmester området er oppdelt i 3 lagområder med kvar sin formann utstyrt med varebil. Mannskapet elles er 2 sjåførar, 4 maskinførarar og 8 vedlikehaldsarbeidarar. Fleire av vedlikehaldsarbeidarane har førarkort i klasse II, og blir ofte nytta som bytekjørerar. I tillegg til desse har området ein formann som tar seg av permanent skilting, vegbaneoppmerking og orden langs vegane. Han er utstyrt med varebil, og har heile området som arbeidsfelt. Arbeidshjelp får han frå det lagområde der han til ei kvar tid opererar.

Mindre reparasjonar på ferjekaier blir utførde av verkstadmannen. Han har også ein varebil i tilknytning til verkstaden.

Vegvesenet sine maskiner er fast stasjonerte ute i lagområda, men dei 2 veghøvlane opererar ut frå vegstasjonen. Den eine blir ein del nytta til spesialoppdrag for anleggssektoren i fylket.

Det daglige arbeid blir utført under leiding av arbeidsformennene, i samsvar med korttidsplaner. Vegmester eller assistentar har daglig kontakt med dei ymse arbeidsplassar.

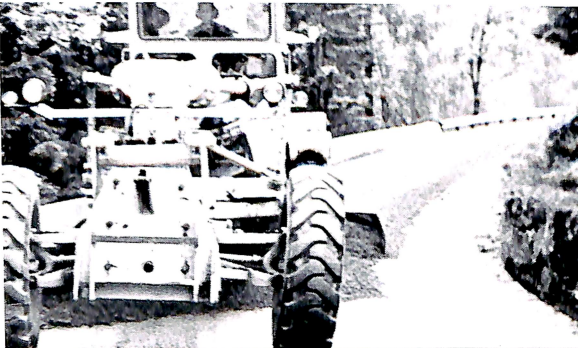
Korttidsplaner blir utarbeidde for kvar månad i samrådsmøte mellom vegmester, assistent og arbeidsformenn. Ein meiner at bruk av korttidsplaner er eit hjelpemiddel for styringa i arbeidet, og ordninga er blitt godt mottatt av formenn og arbeidarar.

All grusing blir utført etter grusingsplan. Alle grustransportar går etter oppsett sonedeling, og kvantum lagt på veg blir kontrollert til ei kvar tid.

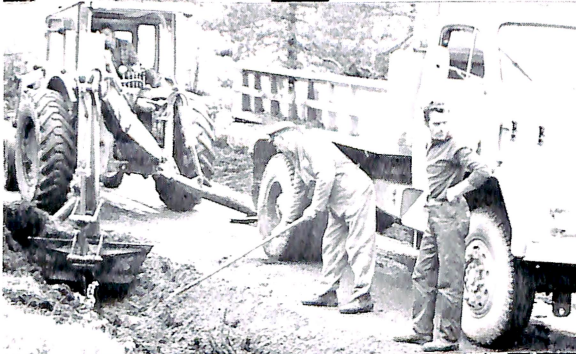
Vedlikehaldssjef, distriktsleiar og vegmester har arbeid ut ei arbeidsdeling for dei tilsette ved vegmesterkontoret. Denne ordninga verkar fint, og lettar arbeidet både på kontoret og ute i marka.

Til slutt må ein vel nemne det nye EDB-opplegget. Dette verkar bra på mange måtar, og gjev aktuelle opplysningar etter ei tid. Granskar ein listene godt, vil systemet gje ein viss stønad i styringa når det gjeld planlegging og drift. Ein må likevel vere på vakt så ein ikkje blir slavar under systemet.

Det primære er trass alt det praktiske arbeid med overvaking, vedlikehald og utbetring av våre ferdsselsårar, og dette er det då vi etter beste evne freistar gjere også her i T-2.



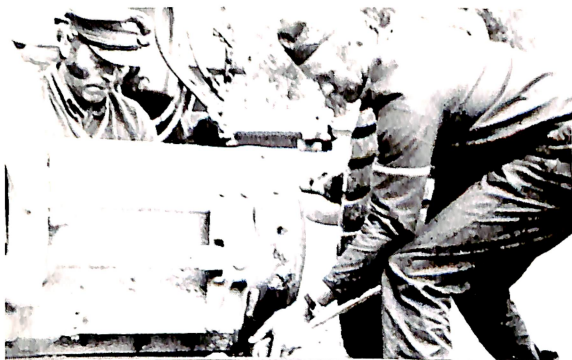
Odd Vatne nyttar ut regnvéret etter ein lang tørkeperiode.



Hilmar Furnes, Inge Håvik og Steinar Vadstein renskar opp grøfter i Krøvelsbakken.



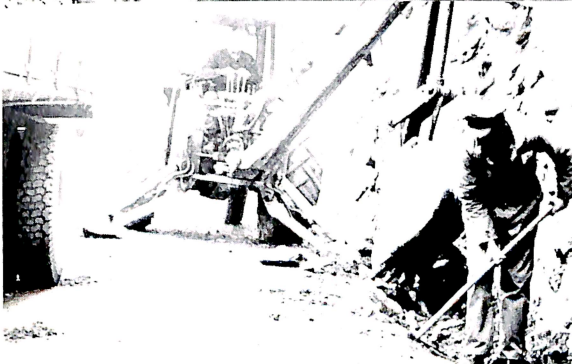
Skiltformann Petter Vatne og Daniel Bjørkedal gjer det tryggere for dei gåande i Ørsta.



Verkstedmannen Odd Eikås og Sig. Bjørkedal gjer klar høvelen til neste oppdrag.



Grøftespesialisten Knut Rekkedal saman med Henry Vatne og Dagfinn Hovdenakk gjer godt arbeid med ein vassjuk vegkropp.



Reidar Bjørkedal med gjengen sin, Elias Langvatn og Hjalmar Kalvatn, renskar grøft ved Høydalstunnelen.



Arbeidsformann Peder Klepp, Olav Grefsnes og Ola Arne Berg ryddar kratt, - eit arbeid som dei vegfarande veit å verdsette.



Oljegrusvegane får og si ansiktsløfting. Her er det Lars Løvik, Knut Amelfot og Sig. Meek i full gang med fylling av oljegrus i hakk og og holer langs vegkantane.



På den nye vegstasjonen går arbeidet for fullt, - her er karane i ferd med golvstøyp. Arbeidsformann Johan Bigset, Reidar Kongsvoll, Sverre Moe og Sigurd Sandvik dreg av støypen i stor konsentrasjon.



Vegmeister Sigmund Kleppe med hendene traust i lomma inspiserar arbeidet på vegstasjonen - her kontorfløya.



Ferjekaiene får sin værpuss. Per Vatne, Sverre Moe og Daniel Bjørkedal skifter her slitedekke på ferjekorua i Volca.

S. Kleppe

Når det gjeld ANLEGGSDRIFTA innafor distriktet T-2, Volda/Ørsta, har den dei siste åra vore leia av avdelingsingeniør Arne Lauvrak og oppsynsmennene Einar G. Eriksen og Jens Monsholm.

Med vekslende løyvingar har sjølv sagt omfanget av drifta innan distriktet skifta noko, men ein må ha lov å seie at det har skjedd omfattande utbetringar på vegnettet i distriktet dei siste åra.

Ein kan nemne nybygging av rv 14 Folkestad - Straumshamn, opprusting av strekninga Straumshamn - Sogn og Fjordane grense, oppretting av sambandet Høydalsnes - Bjørneset, bygging av over 400 m rasoverbygg mellom Øye og Leknes på rv 655 og omfattande utbetring av vegen rundt Dalsfjorden på vestsida.

I dag er anleggsdrift i gang på 4 anlegg i distriktet, med utbetring av rv nr. 651 nord for Austefjorden som den største oppgåva.

Her er no arbeid i gang mellom Hunnes og Fyrde. Til bygging av den nye vegstasjonen i Hovdebygda er 2 mann avgitt, og 2 mann er vidare overflytta til Eidså - Koparnes.

Dei som er att, Reidar Bjørkedal, Olav Sognesand, Konrad Urke og Henry Barstad driv no med skogrydding i Selvikberget, finpuss før oljelegging og førebuing til arbeid frå Selvikberget til Ullaland.

Strategisk plassert på anlegget er det rigga til brakkeleir i Geitvika. Det er her satsa på enkle boligbrakker, separat opphaldsrom, samt kontor- og verkstadlokale.

Arbeid foregår no på 4 km av strekninga frå Årset til Geitvika. Denne strekninga skal etter planen få fast dekke i august i år.

I vinter var dette anlegget det einaste i distriktet med drift i gang. Alle arbeidarane med tillegg av 7 mann uttekne til

ekstraordinær sysselsetting var her i arbeid frå ca. 20. januar til påske.

I denne tida er sprengt ut 11 600 tfm<sup>3</sup> fjell som óg er uttransport i fylling i linja. Det er i tillegg flytta mange tusen m<sup>3</sup> med masse frå ur i linja.

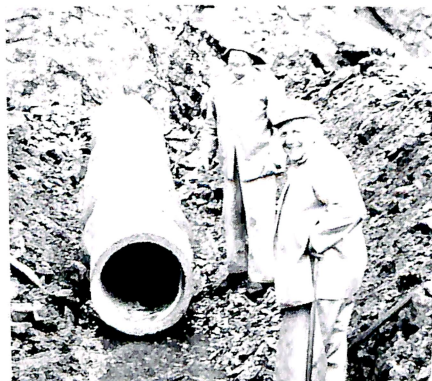
Vintervéret har i år vore so lagleg at omtrent all slags arbeid kunne drivast uhindra. Det er soleis lagt ut ca. 10 000 m<sup>3</sup> forsterkningslag og grus på strekninga.

Maskinparken på anlegget har vore 2 stk. Brøyt X2B og 2 stk. traktorgravemaskinar, 3 vanlege lastebilar og 2 lastebilar med dumperkasse. I midten av juni tok entreprenør Langvatn til med entreprisen på "Selvikberget", ein ca. 500 m lang parsell med bratt fjellterreng der ca. 30 000 tfm<sup>3</sup> fjell skal sprengast. Vinterstid er heile "berget" nedisa på grunn av overvatn, slik at dette arbeidet må utførast på ei årstid utan kuldegradar.

Vegen mellom Fyrde og Hunnes vert delvis stengd i denne tida, og trafikken vil då gå om "Geislida", det nye sambandet på sørsida av Austefjorden mellom Fyrde og Straumshamn. Gjennombrøtet her vart jo gjort nettopp for å kunne drive effektiv vegutbetring uten trafikkhensyn på strekninga Fyrde - Hunnes.



Her er det Brøyten som fjerner vegetasjonsdekket på fylkesvegen Ekset-Berknes, etter at handemakt og motorsag har fjernet den tette småskogen.



Olav Søgnesand og Konrad Urke, - her legges stikkrenne av velvoksne betongrør, før inntilfylling og komprimering skjer etter forskriftene.



Henry Barstad,  
Reidar Bjørkedal og  
Magne Urke, her i  
positur for foto-  
grafen, men ellers  
igang med rekkverks-  
arbeid.



Lars Krumsvik og  
Torstein Skrede,  
altmuligmenn på fyl-  
kesvegen på Ekset.



Asvald Folkestad,  
Johan Aamås og  
Adolf Aamås, her i  
samlet flokk før  
dagens dont.



Ingvald Skrede og  
Arne Kongsvoll som  
står for finpussen på  
rv 14 opp Bjørkedalen.

På FYLKESVEGANLEGGET EKSET - BERKNES er idag 3 mann, 3 grave-maskinar, 2 store dumperar og 2 dumperbilar i arbeid.

Det er Adolf Aamås, Lars Krumsvik og Torstein Skrede som gjer arbeidet her. Til no har det vore sers mykje rydding av småskog og kratt. Elles er det legging av stikkrenner, kloakkgjennomføringar, og ordning av avkøyrslar og skråningar.

Det står no att ca. 2 km veg frå Eikrem fram til krysset ved rv nr. 14, og det skal setjast trafikk på denne strekninga i løpet av sommeren.

Til forsterkningslag på strekninga er tenkt nytta sprengt fjell på Eikremshammaren, der det i linja er ca. 6 000 tfm<sup>3</sup> fjell. Noko av dette vil nok forsvinne på sjøen i det bratte terrenget, men ein rekner med å berge nok masse til bruk på vegen.

Elles er arbeidet med vegomlegginga på Valset, rv nr. 655 mellom Ørsta og Sæbø i full gang. Den gamle brua vart ombygd i haust, og Bertrand Rønning og Magne Urke er no i full gang med elve-regulering og forbygning i samband med vegutrettinga, og ein rekner med å få arbeidet ferdig i sommar.

PÅ RIKSVEG NR 14 MELLOM STRAUMSHAMN OG SOGN OG FJORDANE GRENSE legg Ingvald Skrede og Arne Kongsvoll no siste hand på "verket" med puss, avkøyrslar, plastring og rekkverksoppsetting. Også her er det planen å kunne slutte av i sommar, slik at rv 14 innafør fylket kan seiast ferdig opprusta i denne omgangen.



Anleggsleder Lauvrak og oppsynsmann Eriksen inspiserer her nyvegen nord for Dalsfjorden, der den brede, rette nye traséen står i skarp kontrast til den gamle, sångete vegen.



Og til sist den som står for dette bidraget - oppsynsmann Monsholm i positur.



# DISTRIKTSLABORATORIET

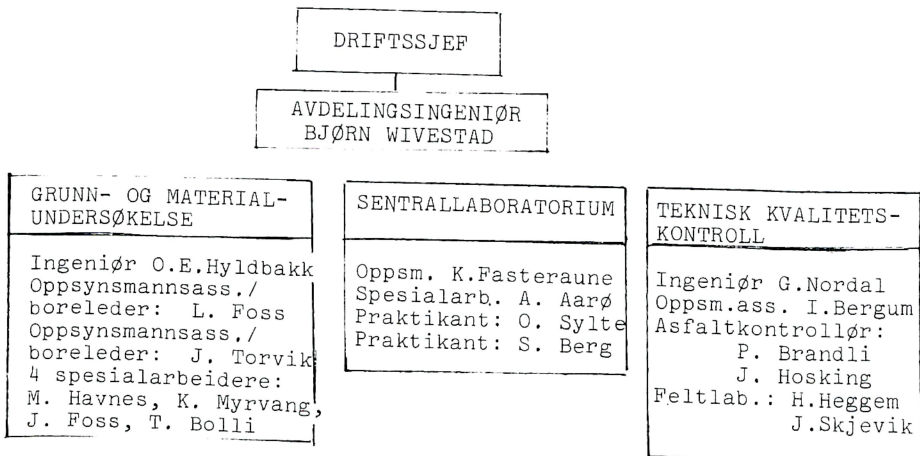
## EN NYOPPRETET AVDELING

I 1972 ble det satt igang prøvedrift med distriktslaboratorium i to fylker, Oppland og Telemark. I år kommer fire nye fylker til: Nordland, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal og Rogaland. Om få år vil de aller fleste fylke ha sitt distriktslaboratorium.

Initiativet til denne utviklingen kommer fra Veglaboratoriet. Det ligger flere motiver bak denne desentraliseringen: Arbeidsmengden har vokst utover Veglaboratoriets kapasitet, en kan oppnå enklere og raskere saksbehandling, og vegkontorene får en lettere tilgjengelig faginstans å rådspørre i laboratoriespørsmål, distriktslaboratoriene gjør det mulig å ta opp arbeidsoppgaver som tidligere har vært skjøvet til side.

### ORGANISASJON - BEMANNING - LOKALITET

Laboratoriet er organisert som vist i diagrammet nedenfor:



Avdelingen sorterer som vist direkte under driftssjefen, på linje med driftsavdelingene. I dag har vi en bemanning på til sammen 17 mann: 3 sivilingeniører/ingeniører, 1 oppsynsmann, 3 oppsynsmannsassistenter/boreleder og 10 i gruppen, laborant/spesialarbeider/praktikant. De aller fleste kommer fra andre avdelinger ved vegkontoret, og har tidligere helt eller delvis hatt arbeidsoppgaver innen laboratoriets virksomhet. Det har ikke vært til å unngå at enkelte avdelinger har lidd følelige tap, men vi håper vi skal være i stand til å betale tilbake i form av teknisk assistanse.

Distriktslaboratoriet holder til i den gamle vaskeribygningen tvers over gårdsplassen fra Fylkeshuset. Første etasje er ombygget til et hensiktsmessig sentrallaboratorium, og i annen etasje har vi 3 kontorer. Vi regner oss meget heldige som, imotsetning til de andre fylkene, har fått hele laboratoriet i så nær kontakt med vegkontoret.

De to feltlaboratoriene som har vært i drift i en årrekke er underlagt distriktslaboratoriet. De står nå i Vistdalen og på Røkkum.

#### ARBEIDSOPPGAVER

Arbeidsfelt som hører naturlig inn under laboratorievirksomheten kan deles inn i de tre gruppene:

- Grunn- og materialundersøkelser
- Proporsjonering og dimensjonering
- Teknisk kvalitetskontroll.

GRUNN- OG MATERIALUNDERSØKELSER er utført ved vegkontoret i planavdelingens regi i en årrekke. I stor utstrekning er materialet innsendt til Veglaboratoriet for bearbeiding og rapportering. Vi vil ta over mest mulig av dette selv, etter som kunnskaper og tid tillater. Det er viktig at kontakten med planavdelingen blir god, slik at vi kan komme inn på et så tidlig stadium i planutredningen som mulig. Dermed kan vi redusere arbeid med justering eller omlegging av linja p.g.a. dårlige grunnforhold. En økning av innsatsen når det gjelder oppsporing og undersøkelse av mindre, lokale forekomster av brukbare masser, som en del av planutredningen, står på programmet.

Når det gjelder undersøkelse av materialforekomster får laboratoriet en viktig oppgave å føre tidligere undersøkelser videre. Vi vil konsentrere oss om å samle og systematisere tidligere resultater, og øke omfanget av feltarbeidet. I forbindelse med det siste er det viktig å komme fram til utstyr som gjør det mulig å ta grusprøver fra store dyp. Det er et sterkt behov for å få en oversikt over tilgjengelige materialressurser i fylket så snart som mulig. Undersøkelse av forekomstene vil gi oss et godt grunnlag for kontrakter med grunneiere, og et rasjonelt utgangspunkt for prioritert bruk av massene.

Andre oppgaver innen denne gruppen, som f.eks. geologiske og seismiske undersøkelser, krever høyt spesialisert kompetanse og utstyr. Det er naturlig å kontakte spesialister når slike oppgaver skal løses.

Innen fagområdet PROPOSJONERING OG DIMENSJONERING vil vi i første rekke konsentrere innsatsen om dimensjonering av vegoverbygningen, for nyanlegg og forsterkningsarbeider. Det har ikke alltid vært lagt tilstrekkelig vekt på å utrede alternative løsninger for overbygningen, ofte på grunn av tidspress eller fordi grunnlaget for en slik vurdering ikke er fullstendig. Med større innsats under forundersøkelsene kan vi skaffe oss nødvendig kunnskap om de mulighetene som finnes, og komme fram til den teknisk og økonomisk beste løsningen. I dette arbeidet er et nært samarbeid med anleggs- og vedlikeholdsavdelingen selvsagt.

#### TEKNISK KVALITETSKONTROLL

Det er almen enighet om at entreprenører må kontrolleres. Enigheten er ikke så stor når det gjelder kontroll av egen drift. Men nå viser erfaringene fra prøvefylkene at en viss begynnerskepsis forsvinner når kontrollen blir lagt opp og gjennomført på en fornuftig måte. Det er en forutsetning at kontrollen ønskes velkommen, at den er nøye planlagt og at alle impliserte er grundig informert.



S. Berg

P. Brandli

H. Heggem

J. Hosking



G. Nordal,  
Bjørn Wivestad,  
O. E. Hyldbakk,  
Inge Bergum.



Kåre Fasteraune,  
O. Sylte, A. Aarø.



T. Bolli, J. Foss,  
K. Myrvang, L. Foss,  
J. Torvik.

(M. Havnes er sykepermitert).

Kontroll tar generelt sikte på å sikre tilfredsstillende og jevn kvalitet. Kvalitet koster som regel penger, også i vegvesenet; men på noen områder har det faktisk vist seg mulig å oppnå en gevinst; f.eks. kontroll av jevnhet og lagtykkelser har ført til en vesentlig innsparing i forbruk av dyre overbygningsmaterialer. Dette er en øyeblikkelig gevinst som er lett å innse. Når resultatet av kontrollen indirekte kommer til uttrykk ved redusert vedlikehold om noen år, er det naturlig å legge vekt på at kvalitetskrav betyr større anleggsutgifter.

I dag er kontroll av produksjon og legging av asfalt og oljegrus godt utbygd med to feltlaboratorier og to asfaltkontrollører i virksomhet. Vi kan vente at kontrollfunksjonen også vil spre seg til andre arbeider, om vi får samme utvikling som i prøvefylkene. I dag har vi ikke kapasitet til å øke "kundekretsen" i noen særlig grad, så vi må i så fall vente at staben må økes.

#### ØKONOMI

Distriktslaboratoriet skal være et serviceorgan for planavdelingen og driftsavdelingene. Økonomisk sett står vi i samme stilling som maskinavdelingen, idet vi baserer driften på inntekter fra "kundene". Vi er ganske beskjedne, økonomisk sett, med 1 - 1,5 mill. kroner/år, så det er funnet hensiktsmessig å bruke et forenklet regnskapssystem med ett kostnadssted for hver avdeling.

#### UTVIKLING

I vår ble det holdt en konferanse med representanter fra Vegdirektoratets og vegkontorenes ledelse, der erfaringene fra de to prøvefylkene ble lagt fram, og utviklingen videre ble diskutert. Det ble slått fast at erfaringene er meget positive. Distriktslaboratoriene har utvilsomt fylt et behov som, etter oppdragsmengden å dømme, har vært større enn mange på forhånd har vært klar over. Et viktig moment

er at de nye avdelingene er blitt godt mottatt på vegkontorene, og har fått aktiv støtte fra ledelsen.

- Og en ting til: om distriktslaboratoriene har tilført vegkontorene kunnskaper og idéer, er det kanskje vel så viktig at de virker som katalysatorer for den store sum av vegteknikk som finnes der fra før.

Bjørn Wivestad

## «ATS-74» GÅR VIDERE

Aksjon trafiksikkerhet 1974 som nå er i full gang, blir vi stadig minnet på bl.a. gjennom presse, kringkasting og TV, og forhåpentligvis begynner vi nå også å se synlige resultat i trafikken.

Det er de gående og syklende - de myke og ubeskyttede trafikanter - og deres sikkerhet som er i sentrum ved årets aksjon. Disse trafikantgrupper er nok svært utsatt. Ulykkesstatistikken forteller at 40% av alle trafikkdrepte er gående eller syklende. En bedring av deres sikkerhet er således sterkt påkrevet.

Aksjonen er her i fylket lagt opp med lokalt engasjement. I hver enkelt kommune er det opprettet egne arbeidsutvalg for ATS-74. Disse trafiksikkerhetsutvalgene, som er oppnevnt av formannskapene, består av personer med forskjellig bakgrunn og stort sett "vanlig trafikantpraksis". De fleste utvalg har vært i aktivt arbeid en tid, og noen har allerede utrettet en del. Utvalgenes arbeid skal både omfatte fysiske tiltak i trafikken og å spre informasjon.

Vi i vegvesenet er således ikke direkte med i dette opplegget, men få er vel nærmere enn nettopp oss til å se hva som er galt og hva som kan gjøres for å rette på feilene enn nettopp vi som til daglig stiller med "veg". Alle har vi vel gjort oss tanker om sikkerhet i trafikken - eller kanskje mangelen på den. Skal vi kanskje komme de "utenforstående" henvendelsene i forkjøpet ved å fjerne buskene, male fotgjengerfeltet eller sette opp rekkverket straks ?

Naturligvis vil det komme en strøm av forslag til sikkerhets-

forbedringer, dersom de lokale utvalg gjør jobben sin. Vegvesenet vil nå i aksjonsåret mer enn ellers ha pressens og publikums oppmerksomhet rettet mot seg ; - det er jo vi som ellers driver med saker som angår trafikksikkerheten. Vår stilling vil dermed bli at vegvesenet vil måtte stå både som hoggestabbe og som eksempel for andre. Bare ved at "vegvesenets mann" på det enkelte sted viser velvilje, raskt engasjement og initiativ kan det være mulig å få gjort noe i praksis ved aksjonen.

Nå er det jo ikke bare vegvesenet det kommer an på. I kanskje like stor grad vil det bli kommunenes oppgave å rette på farlige forhold i trafikken. Her er det da at vegvesenets (forhåpentligvis) gode eksempel og vilje til forbedring kan virke både som pressmiddel på den enkelte kommune og som "vitaminsprøyte" til øket engasjement.

Ett år er alt for kort tid til å få noen effektiv virkning i praksis for en sikkerhetsaksjon som denne. Derfor har Statens Trafikksikkerhetsutvalg nå gjort vedtak om å forlenge aksjonen til OGSÅ A OMFATTE 1975. Her i fylket har for øvrig dette vært forutsetningen også tidligere, etter som fylkesmannen har oppfordret kommunene til å sette av spesielle midler på 1975-budsjettet til kortsiktige trafikk-sikkerhetstiltak, som oppsporing og fjerning av ulykkespunkt.

På litt lengre sikt er det bare ved å skille de gående og syklende helt bort fra biltrafikken en kan oppnå tilfredsstillende sikkerhet. Dette er imidlertid komplisert i praksis, og det er kostbart. Spesielt når veger for gang- og sykkeltrafikk skal krøsse bilvegen i atskilt plan, blir løsningene kostbare. Vegdirektoratet har nå utlyst en idékonkurransse med store premier for gode trafikkmessige, byggetekniske og konstruksjonsmessige løsninger for over- og underganger for separate gang- og sykkelveger. Har du en god idé er den kanskje verdt 10 000 kr ?

Det har vist seg at en rekke av de tiltak som trafikksikkerhetsutvalgene nå prioriterer høgest, gjelder forhold som veg-

vesenet i mange år har strevet forgjeves med å få utbedret. Det kan være vansker med grunn, uenighet som plan eller manglende vilje og penger fra andre etater som sakene tidligere har stoppet på. Vi ser imidlertid nå muligheten gjennom disse lokale initiativ til en raskere løsning i mange av sakene.

Kanskje kan noen hver innen vegvesenet finne medspillere i "Aksjon trafikksikkerhet" og i de lokale trafikksikkerhetsutvalgene ?

Magne Flemsæter

## SLUTTVEDERLAG - § 37 I OVERENSKOMSTEN

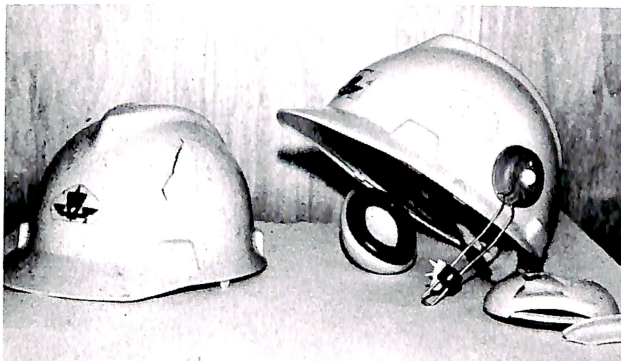
Som følge av den reduserte aldersgrense for de tarifflønte arbeidstakere er det fra 1.januar 1974 blitt enighet mellom hovedpartene om endringer i bestemmelsene i overenskomstens § 37 om sluttvederlag til stats- og fylkesvegarbeidere. De arbeidere som før 1. januar 1974 fylte vilkårene, vil få utbetalt dette etter de takster som gjaldt pr. 31. desember 1973.

En arbeider som fortsetter i tjenesten etter fylte 65 år og senere må slutte på grunn av sykdom, går direkte over på alderspensjon. Han kan således ikke gjøre krav på sluttvederlag idet han i et slikt tilfelle ikke blir betraktet som syk i relasjon til overenskomstens § 37.



# VERNEARBEID

To av vegvesenets medarbeidere i Møre og Romsdal har vært utsatt for uhell hvor bruk av hjelm helt sikkert har vernet vedkommende fra en større ulykke.



Den ene, som hadde på hjelmen til venstre på bildet, arbeidet på tipp, og i det han skulle åpne låsen for baklemmen på lastebilen, slo låsehåndtaket ut med stor kraft og traff hjelmens venstre side med det resultat at hjelmen sprakk.

Den andre arbeideren skled utfor en ca. 3 m høy fjellskjæring og falt delvis med hodet først ned i steinrøysa. Vedkommende ble skadet i fallet, men hjelmen og øreklokkene tok av slik at hodeskadene ble minimale i forhold til hva de kunne ha blitt hvis vedkommende ikke hadde brukt hjelm.

Disse to tilfellene, sammen med mange andre, viser hvor viktig det er å bruke verneutstyret der det er behov for dette.

En vil derfor oppfordre alle, også oppsynsmenn og ingeniører om å vise forsiktighet med sitt eget liv når de arbeider og ferdes på anlegg og andre steder hvor det er fare for at skader kan oppstå. Bruk verneutstyr, det kan redde liv.

A. Gautun (verneleder)

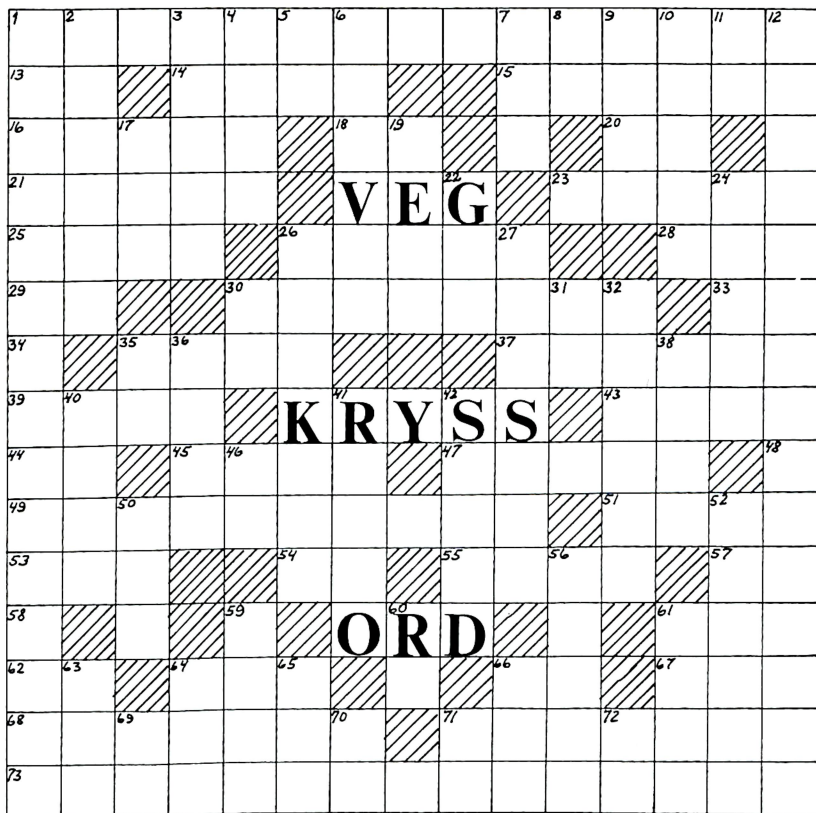
## VANNRETT

1. Banebryter
13. Reidar Karlsten
14. Resitere
15. Gløtt
16. By i Arabia
18. Mynt (fork.)
20. Sølv
21. Flokker
23. Spionere
25. Stamme
26. Tarv
1. Fisk
29. Odelstinget
30. Fugleleik
33. Nyhetsbyrå
34. 1 000
35. Poststed i Hedmark
37. Gjerrighet
39. Skjære
43. Dikt, improvisert
44. Televisjon
45. Indianerslekt
47. Fem minutter
48. Preposisjon og adverb
49. Minoritet
51. Liten planet
53. Fryse
54. Raptus
55. V----, sprek
57. Klukke
58. 500
59. Tonetrinn
61. Pryd
62. Nasjonalitetstegn
64. Be
66. Entall
67. ---se, filipens
68. Heve
71. Landskap i Finnland
73. Justering

## LODDRETT

1. Skyss
2. Dulgt
3. Elv i Tyskland
4. Utveksling (eng.)
5. Uro
6. Tråder
7. Konstituert
8. Konsonanter
9. Persia
10. Innfødt hersker
11. Kjemisk tegn
12. Utbygging
17. Poststed i Hordaland
19. Dott
22. Herred i Buskerud
24. Gyse
26. Boliger
27. Støvdempingsmiddel
30. Opus
31. Kjemisk tegn
32. Snurrebass
35. Nynorsk pronomen
36. Trolldom
38. Luft
40. Nyhetsformidler
41. Fornuft
42. Spaltning
46. Nummer
50. Knippe
52. Frukt
56. Trege
59. Krigsgud
60. Morene
61. Rutsje
63. Kribble
64. Ildsted
65. Merke
66. På hesteryggen
69. Artikkel
70. Tvillinger
71. Husdyr
72. Kjemisk tegn

# KRYSSORD



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

Løsningen sendes vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 20. august 1974. Merk konvolutten "Vegkryss nr. 2".

Navn: .....

Adresse: .....

Postnr. .... Poststed: .....

# **DEN MANUELLE TRAFIKK- TELLINGEN 1974**

Hvert femte år anmoder FN's økonomiske kommisjon for Europa (ECE) medlemslandene om å telle trafikken på Europavegene og andre hovedveger. ECE har også utarbeidd retningslinjer for å få et mest mulig ensartet tellingsopplegg i de forskjellige land, slik at resultatene kan bli noenlunde sammenlignbare. Spesielt er ECE interessert i trafikktviklingen på Europavegene.

En tar selvfølgelig hensyn til anbefalingene fra ECE, men valg av tellepunkter og telledager blir i første rekke gjort ut fra hensynet til vegplanlegging og ønsket om å kunne sammenligne med tidligere års tellinger. Formålet med tellingene er blant annet å få tilstrekkelig gode anslag over størrelsen av trafikken og fordelingen på de forskjellige kjøretøytyper på ulike deler av vegnettet. Slike data er nødvendig i vegplanlegging, og er dessuten av interesse i annen samfunnsplanlegging.

Siden 1960 har vi hvert femte år hatt slik landsomfattende vegtrafikkteLLinger. I 1974 er vi igjen inne i en slik "stortelling". I vårt fylke telles det på i alt 66 punkter. Det telles en dag i måneden i 10 av årets 12 måneder (mars og oktober unntatt). Telletiden er delt opp i to kategorier: 4 timers telling som varer fra kl. 1400 til kl. 1800 og 16 timers telling som omfatter tidsrommet mellom kl. 0600 og kl. 2200. I tillegg er det i 9 av de 66 tellepunktene bestemt at det skal holdes nattelling. Dvs. at det skal telles fra kl. 0600 til kl. 0600 neste dag. Det er den enkelte vegmester som skal stå for organisering av tellemannskaper for de tellepunkter som faller innenfor hans vegmesterområde. Som en sikkert vil forstå, kan dette by på problemer da det i mange tilfeller kan være vanskelig å avse arbeidere til dette

arbeidet. Vegmesterene må da gå til det skritt å skaffe tellemannskap utenfra. Således er det en stor del skoleungdom og husmødre som er oss behjelpelig med å få det hele til å fungere best mulig, og jeg vil til slutt gi en honnør til tellemannskap og vegmestere for den flotte innsatsen som ytes i dette "ekstraarbeidet".

Det er nylig kommet melding om at det på forskjellige punkter også skal telles fotgjengere og syklistar, hvor man sogar skal skille mellom barn og voksne.

Vel, friskt mot, med den innsatsen som hittil er ydet, skal vel det også gå bra !

Nils Olav Kringstad

## »Fra Lister og Mandals amt«

Veginspektøren i Romsdal, kaptein Siewers sende i 1875 søknad til amtsformannskapet om lønsauke. Grunngevinga var at det hadde vore stor stigning i levekostnadene sidan han for 15 år sidan vart tilsett som veginspektør på den gjeldande løn (200 spd. om året), og at husleigene i denne tida hadde gått mykje opp i Molde og omegn. Med løna hadde det i røynda gått andre vegen med di veginspektørane ei tid hadde hatt 60 skilling pr. dag i såkalla hesteleigegodtgjersle for kvar dag dei var ute i marka på vegsticking, tilsyn o.a. utan at det vart kravt attest for at hest var nytta. Denne godtgjersla, som var sett på som ei lønsbetring (for Siewers utgjorde det år om anna 35 spd.), var falle bort, og Siewers sa om dette i søknaden sin: "Da statsraad Vogt kom til roret, strøg han uden vidare denne godtgjørelse. Han kom fra Lister og Mandals amt."

I amtsformannskapet møtte frå Volda viseordføraren Kaptein Gregersen i staden for ordførar M. Aarflot, som var på Stortinget. Kaptein Gregersen var veginspektør i Vestre Sunnmøre og såleis kaptein Siewers sin kollega både som veginspektør og offiser. Gregersen var med i amtsformannskapet sin vegkomite, men gjekk frå då saka om lønsbetring for veginspektørane skulle førehavast. Dagen etter - den 3. juni 1875 - skreiv han til kaptein Siewers:

"Lønstillægget fastsattes igaar til 30 spd. Forinden jeg fratraadte, udtalte jeg, at tiraden i Deres andragende om statsraad Vogt og Lister og Mandal burde været borte. Var jeg bleven før opmærksom paa den, skulde jeg i tide have anmodet Dem om, hvad jeg nu gjør, nemlig at stryge denne tirade før trykningen. Jeg har det bestemte indtrykk, at den gjør skade uden gavn. - Jeg beder denne min ligefremme udtalelse, der i altfald er velment, velvilligen optaget."

Kaptein Siewers var kjent som ein dugande og nidkjær veginspektør og ein sjølvmedviten og handlekraftig kar. Han venta heller ikkje med å svare på skrivet frå sin kollega, svaret som er dagsett 4. juni 1875, er truleg karakteristisk for mannen. Det lyder slik:

"Før De fratraadte, udtalte De, at en tirade i mit andragende burde været borte, siger De, og herom beretter De mig, og giver mig et raad. De maa ogsaa tro, at jeg lægger nogen vægt paa Deres formening. Saa vid da, at støvgranet i verdensrummet ligger mere i mine øine end Deres formening, om hvad jeg skriver og fremlægger for offentligheden. Hvad jeg skriver, det skriver jeg altid med velberaad hu, og forandrer aldrig noget deri; - at manden kom fra Lister og Mandals amt er et factum. - Deres henvendelse har moret mig og skaffet mig en god latter, saa De maa aldeles ikke se uvillie i foranstaaende yttringer, men jeg ønsker alligevel ikke fortsættelse af denne correspondance."

Ejarne Rekdal

Vinnere av kryssord nr. 1:

Erling Mogstad, Venusvegen 35, Molde  
Fellestenesta, Fylkeshuset, Molde  
Hans Davidsen, Fannebov. 1, Molde



## OM TUNNELER

I serien om forsidebildene i avisa vår presenterer vi denne gang bilde nr. 2, tunnelinnslaget, som kan være nær sagt hvilken som helst av våre mange tunneler i bratte, rasfarlige fjordsider.

Kanskje er det med noe svakt grunnlag vi presenterer fylket vårt som tunnelfylke, men vi har iallfall 31 riksveg-tunneler under trafikk idag, med en samlet lengde 13 565 m. I tillegg kommer våre fylkesveg-tunneler og disse tunnelene som nå er under arbeid og i løpet av det nærmeste år ventes satt under trafikk: Lingetunnelen, Blikshammer tunnel, Overåtunnelen og Remmefjell-tunnelen, tilsammen ca. 4 220 m. Tunnel-driften har de siste årtier gjennomgått en kolossal utvikling. En behøver ikke se lang tid tilbake for å få med seg mange steg av utviklinga.

Før kompressorer og trykkluft ble tatt i bruk, var det vanlig å bruke enmannsfeisel med håndrem. Å slå et hull på 3 m på skiftet var ansett som et bra resultat. Belysningen i tunnelmørket var karbidlamper. For å få inn mest mulig sprengstoff pr. bormeter ble brent "gryte" i enden av holet; - et arbeid som krevde både erfaring og forsiktighet.

Først i 1930-åra ble kompressorer tatt i bruk. Vanlige boremaskiner og bor av vanlig stål med stjernekrone ble vanligvis nyttet. For å få til "forsinket tenning" ble luntene gitt forskjellige lengder, og som oftest funksjonerte det hele ora.

Opplasting ble foretatt for hånd med bruk av krafse og brett, og uttransport foregikk ved vagger på skinnegang. Vanlig inndrift kunne ligge på 60 - 70cm pr. skift.

Etter hvert ble såkalte stopere (søyleboremaskiner) tatt i bruk. Dette var en stor lettelse, for en slapp da å presse maskinene inn mot stoffen. Imidlertid måtte maskinene som før snus med handkraft.

Først i 1950-åra ble knematere og bor med hardmetallskjær slik vi kjenner dem tatt i bruk. Likeså kom tennerne vi nå bruker ( $\frac{1}{2}$  sekund og millisekund) omtrent samtidig.

Bruk av lastemaskiner og lastebiler eller dumpere ble også tatt i bruk til opplasting og uttransport. Borebukker, oppbygd på stillas på lastebiler e.l., ble "oppfunnet" og midt i 50-åra kunne inndriften være opptil 2 m pr. skift.

Slik mekanisert drift medførte et radikalt endret behov for ventilasjon i tunnelen.

Her i fylket ble det i 1971 tatt i bruk hydraulisk borrhigg med 3 bommer og ladekurv. I 1973 ble ytterligere en borrhigg med 4 bommer + ladekurv anskaffet. Disse borrhiggene letter arbeidet vesentlig, idet hele boreoperasjonen kan styres via hendler og spaker på maskinens kontrollpanel.

Sammen med borrhiggene ble også tatt i bruk skjøtestenger med løse borkroner, noe som gir bedre økonomi og lettere sliping. Lastemaskinkapasiteten og uttransportutstyret er også øket radikalt i takt med bore- og sprengingsteknikken. Inndriften er således nå oppe i knapt 4,- m pr. skift.

Til tunnelrensk er bygd renskebukker med hydraulisk regulerbare plattformer, oppbygd på lastebilshassis.

Behov for god ventilasjon auker stadig i takt med den intensive og mekaniserte driften, og det er nylig anskaffet nye vifteenheter.

Til nå har det i tunneldriften vært brukt de vanlige sprengstoffene. Nå er imidlertid under innkjøring et pneumatisk ladeapparat for Anol-sprengstoff. Det er også i det senere



lagt stor vekt på forsiktig kontursprenging for å redusere overfjell og renskearbeid.

Økonomisk sammenlikning mellom tungt tunnelutstyr (borrigger) og lettere utstyr (knematere) gir ikke alltid noe klart svar på hva som er det gunstigste. Alt tyder imidlertid på at borrhiggene er kommet for å bli (for en stund).

I 1962 kostet råsprenging av en vanlig 2-sporet vegtunnel ca. kr 1 500,- pr. lm drevet med knematerutstyr. 10 år senere kostet råsprenging av tilsvarende tverrsnitt med borrhigg ca. kr 3 000,- pr. lm.

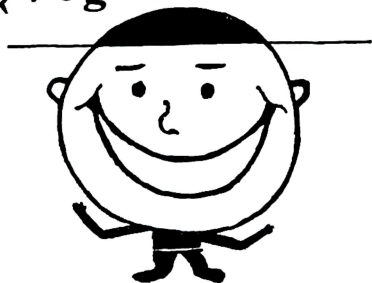
For mindre tunneltverrsnitt er det nå flere steder - dog ikke av vegvesenet - tatt i bruk "fullprofilboring" uten bruk av sprengstoff. En har her enorme borkroner som "tygger" fjellet i stykker og sender det ut som ferdig vegbyggingsmateriale.

For hardt fjell og større tverrsnitt må en vel tro at økonomisk bruk av slikt utstyr vil ta noe tid, men alt tyder på at framtidens tunneldrivingsutstyr også for vegvesenet vil bli fullprofilboring.

Og at vi fremdeles har mange og store oppgaver foran oss nettopp når det gjelder tunnelbygging, er det liten grunn til å tvile på. Sikring av våre rasfarlige vegruter, vegframføring til veglause strøk og innkorting av eksisterende vegsamband er alle oppgaver der tunnelprosjekt inngår som en viktig del.

En må kunne si at fylket vårt for tiden disponerer fullt ut tidsmessig tunneldrivingsutstyr. Vi har den senere tid hatt flere tunnelanlegg i gang parallelt, og dette har gitt utmerket anledning til å eksperimentere med kuttyper, sprengstoff, borstanglengder, kontursprengladninger o.l. for et optimalt resultat, samtidig som en fast stamme av tunneldrivere har fått erfaring og kunnskap om bruk av utstyret.

# «Vegstubben» & &



Ein velrøynd skytebas hadde fått i oppdrag å sprengje ut ei tomt i Ålesund. Han var litt uheldig med første salva, med di ein stein på omlag 10 kilo gjekk gjennom speilglassruta til Sparebanken. Dette hende i kontortida, slik at det vart mykje oppstyr. Skytebasen vart kalla inn til barksjefen for overhøvling, som han tok med knusande ro. "Eg skal seie deg det banksjef" sa han "det er fyrste gongen eg har innskot i ein bank".

Oppsynsmann E.G. Eriksen

Nedenfornevnte episode inntraff på en av våre fylkesveger. Jeg kan ikke innestå for riktigheten av episoden, da jeg ikke har fått den bekreftet på "offisielt" hold, dvs. av vegvokteren på vedkommende fylkesvegstrekning.

Episoden inntraff før 15. oktober, altså i det tidsrom da det var forbudt å bruke piggdekk.

En av våre yngre bilister kom kjørende i god fart og sikkert skarpskodd på denne strekningen. Da han skulle passere gjennom et tun var han uheldig og kjørte på ei høne. Men høna var ikke verre tilredt etter sammenstøytten enn at ho reiste seg, riste på fjørhamsen og kakla rasende etter bilisten: "Jaså, du har allerede begynt med piggdekk du din slabbedask."

K. Furland

(2. premie i Agdermaskins julekonkurranse

1973)

# REISEBREV

Nå når vi nok en gang står klare til å gi oss sommerferien og dens utflukter i vold, vil vi gjerne bringe dette reisebrevet som vi mottok fra fhv. avdelingsingeniør Finn Grinaker i fjor. Skulle noen av våre lesere i år ha lyst til å bringe sine opplevelser eller tanker i samband med ferieturen videre, står vi med glede til disposisjon her i avisa,

Jeg vil først takke for at også vi pensjonister blir tilsendt vårt eksemplar av den nokså nystartede publikasjonen "Veg og Virke". Jeg synes dette er et prisverdig tiltak med muligheter for en lang levetid til glede for alle med interesse for vegvesenets virksomhet.

På anmodning fra redaktøren for en tid siden om stoff fra leserne, vil jeg gjerne fortelle litt om opplevelser og inntrykk fra en biltur fra Oslo til Benidorm i Spania.

Jeg var invitert av en klassekamerat fra N.T.H. og hans kone til å avlegge et besøk hos dem på deres eiendom i Spania, slik at jeg helt kunne nyte å være passasjer og uten det ansvar som følger med å være bileier og sjåfør.

Turen startet fra Oslo om kvelden med båt til Aalborg med ankomst der kl. 0800 neste morgen. Rimelig reise kr 70,- pr. person med lugar og ikke noe ekstra for bilen når vi var 3 stykker sammen. Hele kjørelengden fra Aalborg til Benidorm var etter den planlagte rute temmelig nøyaktig 3000 km og vi regnet med en overnatting i Tyskland, Sveits, Frankrike og Spania. Av steder på ruten kan nevnes Hamburg - Hannover - Frankfurt - Basel - Lausanne - Geneve - Valence - Rhonedalen - Montpellier - Gerona - Barcelona - Benidorm. Sistnevnte sted

ligger i Alicanteprovinsen ved kysten noen få mil nordøst for byen Alicante.

På motorveien litt nord for Frankfurt ble vi innblandet i en kjedekollisjon som bil nr. 4 i en serie på 5. Heldigvis ingen personskade i noen av bilene. Men det imponerende var å se hvor fort det ble ryddet opp i dette til tross for stor trafikk med 3 kjørefelt i hver retning. Før vi liksom fikk summet oss, var det flere kranbiler og politi på stedet som ordnet opp, og vi ble tauet til den gamle "Lufthafen".

Etter å ha skrevet under noen papirer fikk vi der utlevert en bil av årets modell med hvilken vi i løpet av 2 timers forsinkelse kunne fortsette den planlagte tur, - og bare bruke etter ønske i Spania. En måneds tid senere fikk min venn beskjed om at hans bil nå var reparert og kunne ombyttes med den utlånte når det passet for hans hjemreise. Vi hadde jo liten tro på at det kunne bli bil igjen av den som vi hadde kjørt i, for den var temmelig sammentrykket da vi forlot den. Men tyskerne hadde altså klart dette, lot det til, for min venn og hans kone er kommet vel tilbake med sin gamle bil. Selv benyttet jeg ordinære flyruter på tilbaketuren til Oslo. Jeg var litt i tvil om hvor enkelt det ville bli med flybytte fra innenlandsruten Alicante-Madrid til utenlandsruten Madrid-København, men det var utrolig hvor greitt dette var ordnet. Med en gang vi kom ut fra flyet, sto det busser klare, merket "transit", som det var bare å stige inn i. Disse kjørte til en annen ekspedisjonshall hvor vi gikk gjennom og fikk utlevert nye "boardingkort" og deretter kjørt ut i en ny buss til det ventende fly som gikk presist etter ruten og hvor service i det spanske fly til København var fremragende. Det er også ganske artig å legge merke til at på semafor-skiltene i Madrid (som altså viser ankomst og avgangstider) der blir bestemmelsesstedet for Norge, Sverige og Danmark bare kalt for "Escandinavia" som altså i dette tilfelle var Kastrup flyplass i København. På Kastrup var det imidlertid et helt utrolig rot og forsinkelser før vi endelig kom avsted med flyet til Oslo. Flyet skulle etter ruten gå kl. 1500, men intet skjedde før det kl. 1540 ble vist "boarding" ved utgang nr. 1, men de ca. 100 passasjerer som stod og ventet der slapp ikke ut. Så etter en ½ times venting ble det signalert "boarding" ved en utgang i den helt andre enden av ekspedisjonshallen og det er en temmelig lang vei å gå. Her slapp vi da endelig ombord i det ventende fly, hvor det ingenting skjedde før kapteinen

meldte at det også på dette fly var en liten feil som måtte rettes før han kunne få tillatelse til å starte. Og en stund senere så meldte kapteinen at for å finne feilen så måtte det fjernes en luke og dette ville ta en times tid. Derfor skulle det nå snart komme et nytt fly, altså et fly nr. 3, som vi skulle over i. Og endelig kom vi da avstad med dette fly ved 2 timer forsinket, slik at jeg ikke nådde flyet fra Oslo til Molde kl. 1800 som jeg skulle hatt god tid til å komme med. Det ble å ta nattoget samme kveld. Det hører også med til historien at jeg på bussen fra Åndalsnes traff en kollega som også kom fra København, men ikke hadde fått plass på det flyet som jeg skulle være med, men derimot på et fly som skulle gå kl. 1600 fra Kastrup via Gøteborg og hvormed han også hadde god tid etter ruten til å nå kvelds-flyet til Molde kl. 1800, men også hans fly var forsinket, slik at han også kom forsent. Jeg tillater meg å nevne dette såvidt utførlig siden en enkelte ganger i den lokale presse kan høre røster som ivrer for at SAS bør overta trafikken på fylkets hovedflyplasser, hvilket jeg etter disse opplevelser vil anse som en tvilsom forbedring.

Og nå kommer jeg altså til det som jeg egentlig hadde ment å skrive litt om nemlig følgende:

På hele vegstrekningen nedover i Spania ble jeg slått av i hvilken stor utstrekning man der benyttet seg av "forbikjøring forbudt"-skiltene, selv på ganske korte strekninger. Og så vidt jeg kunne se var det også nøye påsett at skilter hvor opphevelsen av forbudet var angitt. Jeg hadde inntrykk av at disse skilter i langt høyere grad ble respektert enn skilter for alminnelig fartsbegrensning. Dette kunne kanskje være noe å tenke på å benytte seg mer av også for vegvesenet her i landet. Og rent lokalt f.eks. omkring Arø hvor en har nedkjøringen til flyplassen og innkjøringen til vegsentralen foruten høybrekken i vegen, og likeså inne ved aldershjemmet og kirken på Røbekk osv.. Jeg håper at dette ikke må bli betraktet som en altfor utidig innblanding i vegvesenets gjøremål fra en som nå bare er pensjonist.

Vennlig hilsen til alle  
Finn Grinaker

## KONTAKT MED BILKONTROLLEN

Det har lenge vært et ønske fra de ansatte ved bilsakkyndigkontorene i Møre og Romsdal å komme sammen for å drøfte felles problemer, og lørdag 27. april 1974 ble det holdt et kontaktmøte i Ålesund i Samarbeidsutvalgets regi.

I og med at Bilkontrollen i Ålesund nylig flyttet inn i nye lokaler ble møtet lagt dit og med dette kontor som arrangør. Det møtte 2 representanter fra Samarbeidsutvalget, Oddvin Haukeberg og Sverre Hjelvik. Utvalgets sekretær var også til stede. For vegadministrasjonen møtte kontorsjef Caspar Lossius. For bilkontrollens kontor møtte:

Kristiansund:	7 representanter
Molde:	4 representanter
Ålesund:	13 representanter

Første del av møtet ble holdt i Ålesunds-kontorets nye lokaler, og de tilreisene ble vist rundt i kontorene og kontrollhallen. Deretter samlet deltakerne seg i kantinen der bilsakkyndig Ekhougen ønsket velkommen. Der ble servert kaffe og smørbrød og man småkoset seg i det trivelige spiserommet.

Det fallt naturlig at bilsakkyndig Ekhougen ga en orientering om det forarbeid som var lagt ned for å skaffe nye lokaler for Bilkontrollen i Ålesund, hva som var anskaffet av utstyr, hvilke vanskeligheter det var undervegs, og nevnte også den velvilje som var blitt kontoret til del fra vegkontorets- og Vegdirektoratets side. Uten å ha møtt så stor forståelse i disse etater hadde det neppe vært mulig å gjennomføre prosjektet på 2 år, fra tanken om nye kontorer ble reist og til innflyttingen fant sted. Etter redegjørelsen ble det stilt spørsmål og de svar som ble gitt kan kanskje være nyttige for Kristiansundkontoret som i september/oktober skal flytte inn i nytt bygg, og også for de fra Moldekontoret, i det også de vel snart må tenke på å få større kontorer og kontrollhall.

bedriftslegeordningen for Ålesundregionen ble også brakt på bane i og med at slik ordning helt mangler for Ålesunds vedkommende. Sekretær Munkvik gav her en redegjørelse og antydnet en løsning som det da vil bli arbeidet videre med og forhåpentlig vil det bli mulig om ikke altfor lang tid å finne en løsning på dette spørsmålet.

De bilsakkyndige og kontorfunksjonærene delte seg i 2 grupper for å ta opp til diskusjon spesielle emner i sitt arbeidsområde.

Av de emner som kontorfunksjonærene diskutert var oppbevaring av kjennemerker, journalføring, arkivering og arbeidet med forsikring m.v. her kom det ut tydelig fram behovet for å diskutere problemene. Når det gjelder arbeidet med kjennemerkene ble det spesielt framhevet at de forskrifter som er oppsatt må praktiseres likt.

De bilsakkyndige inntok kontrollhallen. Her ble de nye apparatene gjennomgått og demonstrert.

Ellers diskuterte man førerkortavviklingen, spørrelister og nva som kan gjøres for å få lik avgjørelse på disse vanskelige spørsmål. De erfaringer som er høstet ved de 3 kontorene var til hjelp når det gjaldt å avklare sider ved disse sakene.



Som avslutningssted valgte man Fjellstua og i den deilige vårdagen var det - uten å skryte av Ålesund - en fornøyelse. Solen skinte fra skyfri himmel og det er med litt stolthet ålesunderne tar med seg gjester dit når være er fint. Et penere panorama med fjord og fjell, himmel og hav skal det letes etter. Og i restaurantens spisesal "Himmel og Hav"

ble det så servert wienersnitzel og etterpå kaffe. Her ble det da en lettere tone som først og fremst hadde til hensikt at de ansatte ved kontorene ble nærmere kjent. Der ble det da også rettet takk til Samarbeidsutvalget for at kontaktmøtet ble mulig og kontorsjef Lossius ble bedt om å overbringe en hilsen til vegsjef Torvik. Sekretær Munkvik rettet også en takk til Ålesund-kontoret som hadde stått for arrangementet.

Det som kom fram under kontaktmøtet synes å bekrefte at de ansatte i Bilkontrollen har behov for å treffes og utveksle erfaringer. Det var derfor et utbredt ønske om at nye møter må bli holdt og at det helst ikke bør gå for lang tid før det kan bli ny kontakt.

Inge Mathias Aasen

## LÅN TIL BOLIGFORMÅL

Alle ansatte i vegvesenet kan søke Statens Pensjonskasse om lån til:

- a. innskudd i boligbyggelag, borettslag eller aksjebolig,
- b. obligasjonsinnskudd i annet boligbygg, når innskuddene er sikret ved pant i eiendommen,
- c. bygging, ombygging eller kjøp av egen bolig.

Lånene gis nå med inntil kr 20 000,- og avdragstiden er vanligvis 15 år med mulighet i særlige tilfeller til forlengelse til 20 år.

Interesserte vil få nærmere veiledning om lånevilkår m.v. ved henvendelse til sekretær Hjelvik, vegkontoret.



# BEDRIFTSIDRETT

Bedriftsidretten er i stadig framgang, både med omsyn til antall deltakere og nye grener.

Selv om det idag bare er fra Molde-regionen det rapporteres om aktivitet, tar vi med en fyldig artikkel, i håp om at dette kan gi inspirasjon også til andre deler av fylket.

I prinsippet kan jo ALLE ansatte i vegvesenet rundt om i hele fylket være aktivt med, men vi er klar over at dette mange steder kan by på praktiske problemer, iallfall for lagidrettene. For individuelle aktiviteter skulle derimot intet være til hinder for å delta. Innenfor forskjellige vedlikeholdsdistrikt og anlegg skulle videre muligheten være til stede for bred aktivitet, bare initiativ og lyst er tilstrekkelig til stede. For støtte og råd henviser vi til formann Harnes ved vegsentralen på Årø. Vi ønsker lykke til!

Med særlig glede registrerer vi denne gang at DAMENE er kommet med for alvor. Vegvesenets damelag har skrevet historie ved å vinne den første serien i handball. Vi bringer bilde av de handfaste, og det meldes også ellers om stor aktivitet blant det svake (?) kjønn. Kontaktkvinne for interesserte er Vigdis Bjørnå.



Foran fra venstre:  
Kari Meringdal, Sylvi Danielsen,  
Vigdis Bjørnå.

Bakerst fra venstre:  
Anne Rødven, Sunni Lauvrak,  
Agneta Dahl, Anne Talgøy.

Ikke med på bildet:  
Anne Marie Moen, Torill Erlandsen.

Herrene driver fortsatt med sitt, og aktiviteten har neppe noen gang vært større. Kanskje skyldes det kontorlandskapet ? (jfr. innlegg fra Svein K. Solbjørg i forrige nummer, samt senere PR-kåte framstøt i lokalpressa).

Det gledeligste er kanskje at VOLLEY-BALL fremdeles er paradegreina. 3 lag fra etaten har deltatt i år, og 1. laget gikk sin vane tro (?) til topps i serien. I kampen om kretsmesterskapet måtte imidlertid Harnesgjengen bite i nettet for Sunndalslærerne - men til neste år ... !

En ny HÅNDBALLSESONG er også avsluttet - for vår del uten den samme susen som i fjor. Det viser seg at vårt gentle-mannsspill og "tap og vinn med samme sinn" - innstilling ikke deles av alle i 1. divisjon. Alvorstynget toppinnsats er ikke vår stil, men snarere det personlige utbytte en kan få i form av mosjon og kameratskap. Vi får "leke oss" tilbake til 2. divisjon igjen.

FOTBALLEN ruller igjen og vårformen har vist seg noe opp og ned, - mest ned. "Spillerstallen" er fyldig, men med stor reisevirksomhet er det vanskelig å få til et stabilt, samspilt, slagkraftig lag. For første gang i historia har vi meldt oss på Veg-cupen, der ellers omtrent samtlige fylker er med. 1. og 2. runde spilles rundt i fylkene, mens 3. og 4. runde i år spilles i Stavanger utpå høsten. For øyeblikket er vi klar for 2. runde etter at Sør-Trøndelag trakk seg fra første kampen.

LANGRENN er nå gammelt nytt, men siden det ikke har vært omtalt her tidligere minnes en gjerne den "åtgaum" på bred front som ble denne idretten til del mot slutten av sesongen. Vi stilte med hele 3 herrelag + damelag i Stålprodukterstafetten og et ukjent antall i det rennet vi selv arrangerte. Dette ble ellers ubetinget en suksess og får vi snø til neste år, bør det vel gjentas.

MINIATYRSKYTING er fortsatt i skuddet og laget er blant de

fremste både når det gjelder deltakelse, resultater og arrangement. Utstyret er nå meget bra, og det er gode treningsmuligheter for alle interesserte i Fylkeshusets kjeller hver fredagskveld. Husby er oppmann.

BORDTENNIS er et nytt skudd på stammen. Første serieomgang er nå godt igang og er tenkt ferdigspilt før ferien. Også dette foregår i Fylkeshusets kjeller. Myhre er favoritt og Oterhals oppmann.

Andre individuelle idretter som TERRENGLØP, ORIENTERING, FRIIDRETT osv. har tradisjonelt ikke hatt den helt store oppslutning i bedriftsidretten. Kretsmesterskap og andre konkurranser avvikles hver sesong. Om friidrettskonkurranser ikke har større oppslutning, er IDRETTSMERKET derimot ettertraktet. I sommer er vi med og arrangerer prøver hver tirsdag og torsdag fra juni til september. Samtlige aktiviteter blir bekjentgjort i mer eller mindre god tid i aviser, ved oppslag eller terminlister. Dersom noen blir forbigått ved dette og ønsker nærmere opplysninger er vedkommende oppmann eller formann Harnes på vegsentralen den rette.

Vi ønsker vel møtt til trim !

## HYTTER/BRAKKER SOM KAN NYTTES I FERIEN

Vegstasjon ved Takset i Syvde

Veggarasje ved Åheim

Øvstestøl i Valldal

Gjøra i Sunndal

Geirangerfjellet

Bruvokterbolig i Dragsund

Henvendelse om lån av feriested skjer til sekretær Kåre Munkvik, vegkontoret.

Redaktør: avd.ing. Andor Wicken  
 Redaksjons-  
 utvalg: sekr. Kåre Munkvik

## EFFEKTIVITET



Denne oppfordringen  
 — en av plakatenes ut-  
 sendt av samarbeidsut-  
 valgene i statens  
 vegvesen - slutter vi  
 oss gjerne til.

Enten det nå er om vårt  
 eget arbeidsfelt - der  
 vi vel er nærmest til å  
 føle hvor skoen trykker -  
 eller det er andre  
 funksjoner vi har tanker  
 og meninger om, bør  
 aldri nye idéer dø uten  
 viderebringelse.

"Falsk" beskjedenhet og  
 sommel er farlige og

store fiender for prøving av forbedringsforslag. Oppfordringen  
 til bruk av forslagsordningen for fremming av effektiviteten  
 er derfor helt på sin plass.

Men EFFEKTIVITET er et komplisert begrep. Skal vi være effek-  
 tive, må vi ikke bare utføre den riktige ting til rett tid,  
 men vi må også gjøre den akkurat godt nok, uten bruk av unødige  
 ressurser.

For arbeidsoppgavene såvel på anleggs- som på vedlikeholdssida  
 opererer vi med driftsplaner; kortsiktige og langsiktige.  
 Vi klarlegger her de disponible ressurser og forsøker etter

beste evne å disponere disse til en best mulig løsning av de foreliggende oppgaver.

En fornuftig oppsatt og gjennomarbeidet plan kan bli nettopp den inspirasjon og ledetråd som skal til for å gjennomføre oppgavene effektivt.

Vi opererer sjelden med fastlåste rutiner og instruksjer i vegvesenet. De varierende og allsidige arbeidsoppgavene krever at det i stor grad må gis rom for personlig stillingtagen og initiativ. Stort sett er vi glade for den "frihet" vi på denne måten har.

For de aller fleste, enten en nå er vegvokter, kontorfunksjonær eller oppsynsmann, virker nok dette frie spillerom til innen visse grenser å kunne prioritere sine gjøremål, positivt. Det viktige er bare å ha klart for øye at det er vi - hver enkelt av oss personlig - som hver dag ved prioritering av sin innsats som avgjør vegvesenets effektivitet. I første omgang kan det selvsagt synes som om enkelte "nøkkelpersoners" innsats er mer avgjørende for det totale resultat enn vi vanlige dødelige.

Like fullt: Det nytter lite å gå omkring på jakt etter forbedrings- og effektiviseringstiltak hvis vi ikke samtidig har det klart for øye at den største effektivitetsøkning kan vi sjøl starte opp akkurat nå; - nemlig med ganske enkelt å utnytte egne evner og arbeidstid effektivt; - Klargjør dine viktigste gjøremål, finn en rimelig balanse mellom oppgavens verdi og tilgjengelige ressurser og begynn fra en kant ! Kort sagt: Bare innsats etter plan kan ha rimelig sjanse til å være effektiv !

# PENSJONSNYTT

Fra 1. januar 1974 er det ved lov av 8. juni 1973 bestemt at loven om pensjonsordning for statens arbeidere er opphevet. Tarifflønte arbeidere, herunder også vegarbeiderne vil fra samme tidspunkt være medlemmer i Statens Pensjonskasse. Noen endringer med hensyn til søknader om pensjoner vil det foreløpig ikke bli tale om, idet der må gis samme opplysninger som tidligere på de skjemaer som hittil har vært benyttet. "Særlige regler om tarifflønte arbeidere" som i hovedsak gjelder beregningen av tjenestetiden er stort sett i samsvar med de tilsvarende regler i loven om pensjonsordning for statens arbeidere. De nye lovreglene får også virkning for arbeidstakere som er fratrukket før 1. januar 1974.

Senere har Sosialdepartementet den 25. januar 1974 fattet MIDLERTIDIG vedtak om nedsettelse av pensjonsalderen for tarifflønte arbeidstakere fra 68 år til 65 år. På samme tid er bestemt at en arbeider kan slutte i tjenesten inntil 3 år før aldersgrensen med straks løpende pensjon. Tarifflønte arbeidstakere kan altså heretter fratre med pensjon allerede fra fylte 62 år. Det gjelder ikke arbeidere som har sluttet i tjenesten før fylte 62 år. Disse må vente til de fyller 65 år for å oppnå alderspensjon. Imidlertid vil bare de arbeidere få adgang til å fratre med pensjon fra fylte 62 år hvis ALDER OG TJENESTETID TILSAMMEN UTGJØR 85 ÅR. En arbeider som har fylt 62 år må altså ha en samlet pensjongivende tjenestetid på 23 år (276 måneder) for å kunne fratre med straks begynnende pensjon.

Når aldersgrensen er nådd, har arbeidstakeren rett og plikt til å slutte i tjenesten dersom ikke arbeidsforholdet ved gjensidig avtale skulle bli forlenget. Etter som aldersgrense-

bestemmelsene er midlertidige, vil de arbeidstakere som er overført fra pensjonsordningen for statens arbeidere ha full adgang til å fortsette ut over den midlertidige aldersgrense - om ønskelig fram til den pensjonsalder de hadde i den tidligere pensjonsordning (68 år). En arbeidstaker som har fylt 65 år og som ønsker å fortsette i tjenesten, trenger således ikke å søke om å få fortsette i tjenesten etter fylte 65 år. Han kan eventuelt vente med det til han fyller 68 år. De som er inn-tatt i tjeneste i vegvesenet etter 1. januar 1974, må derimot søke om utsettelse dersom tjenesten ønskes forlenget ut over 65 år.

En har tatt opp med fylket spørsmålet om å få godkjent tilsvarende rettigheter for tjeneste i fylkesvegarbeidsdriften som i statens vegarbeidsdrift.

## *Vi gratulerer*

følgende medarbeidere som i løpet av sommeren passerer åremålsdager:

### 50 ÅR

Knut Gjersvoll	6620 Alvundeid	20. juli
Asta Hoel	Sandegt. 26, 6600 Sunndalsøra	9. september

### 60 ÅR

Edvard Berglund	6452 Røbekk	15. juli
Sverre Løset	6072 Haddal	7. august
Per Kongsvoll	6120 Folkestadbygd	12. august
Martinus Indrevik	6240 Sjøholt	31. august
Johs. E. Hjelen	6690 Aure (pensjonert)	8. september
Karl A. Rovik	6630 Tingvoll	25. september

