

*Telen Vrang*

BIBLIOTEKET  
VEGSEKTEKTOREKSEMPLER

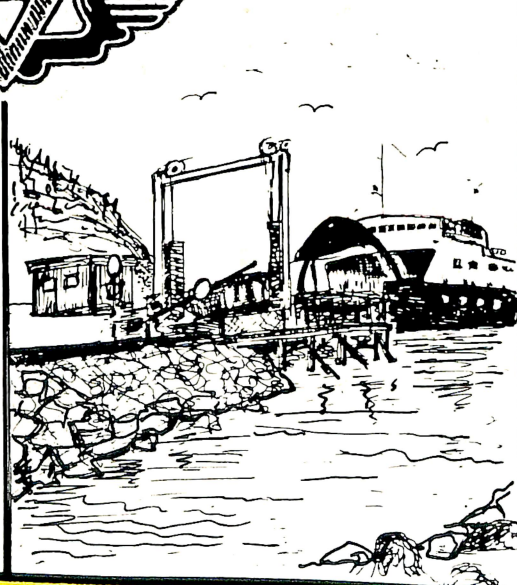
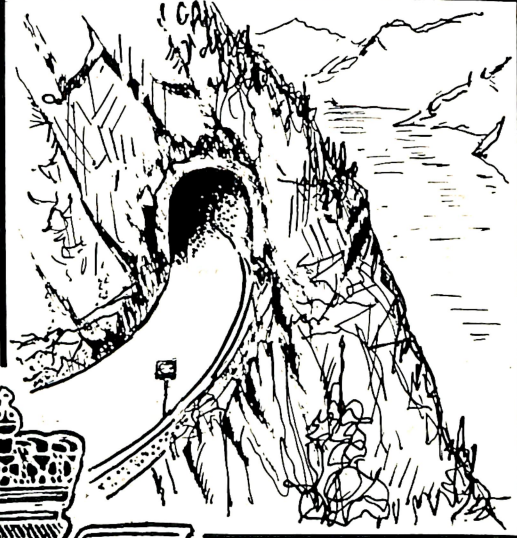
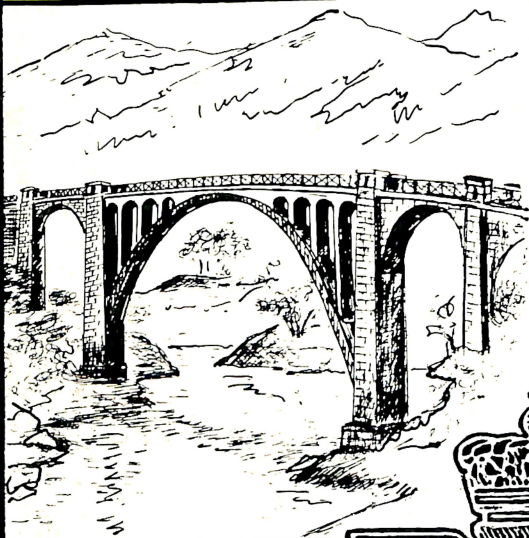
# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

NR. 3

— OKTOBER 1974 —

3. ÅRGANG



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET  
I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

INNHOLDSFORTEGNELSE:

Side:

Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset, Julsundveien 7,  
6400 Molde.

Opplag: 1200

Trykk : Jan Bettens trykkeri

Bidragstere:

Arne Inge Torvik

Bjarne Rekdal

Kåre Lislien

Oddvar Åfløydal

Eivind Vollset

John Samdal

Sverre Digernes

Kristian Furland

Per Korsbrekke

Torgeir Døssland

Magne Flemsæter

Anders S. Moen

Svein K. Solbjørg

Leif Husby

Kjell Loen

Sverre Hjelvik

3. Korleis skal vegvesenet bli styrt ?
6. Konkurrans om arbeidskraften
8. Maskininstruktør
9. Tanker om EDB
12. Statens bilsakkyndige i Kristiansund
13. Ny veg til Fjørå
14. Formenn i vegvesenet ?
17. Vårt virke - i T-3
24. Kryssord
26. Om ferjekaier
34. Om samarbeid mellom televerket og vegvesenet
42. Samband for Magerøya
43. Vegstubben
44. Kontorlandskap igjen
45. Gang- og sykkelveger
46. NVP II: Norsk vegplan for byer og tettstader
49. Endring av vegstandarden
50. Trafikksikkerhet
51. Bankettutlegging
52. Pensjonisttur
53. Avskjed fra vegvesenet
54. Pensjonistnytt
55. Vi gratulerer !

# Korleis skal vegvesenet bli styrt ?

Både folkevalde og administrasjon ser det som ei viktig oppgave å få ei praktisk og effektiv administrasjonsordning i stat og fylke. Dette gjeld sjølvstendig og i alt som høyrer vegvesenet til. Spørsmålet om overføring av styremakt frå sentrale organ til lokalsamfunnet melder seg som naturleg i ei praktisk administrasjonsordning. I pakt med norsk lynne- og norsk politisk tradisjon er det og rimeleg at ein finn fram til ein styringsskipnad der folkevalde organ får mest mogleg innverknad, råderett og ansvar.

Korleis ein skal nå fram til ei ideell løysing av kombinasjonen demokratisering, desentralisering og praktisk og effektive administrasjonsordning, kan det vere noko ulike syn på.

Ei skisse av synsmåtar på dette feltet er gitt i ei utgreiing av 22. april 1974 frå Hovedkomitéen for reformer i lokalforvaltningen. Utgreiinga tar for seg det som ligg under Samferdselsdepartementet: Televerket, Postverket, Statsbanene, sivil luftfart, turist- og reiseliv, sjø- og vegtransport, vegbygging og veghald, vegtrafikk og trafikktrygging.

Utgreiinga gjeld såleis både vegvesenet si arbeidsdrift og organisasjon, både vegadministrasjonen sentralt, vegkontora og dei bilsakkunnige.

Det er difor naturleg og rett at utgreiinga er lagt fram for uttale både for vegadministrasjonen og dei bilsakkunnige i fylket. Fylkesmannen og fylkestinget skal gi fråsegn - og utgreiinga skal og leggjast fram til drøfting i vegvesenet sitt samarbeidsutval.

Hovedkomitéen vil halde oppe den noverande delinga av det offentlege vegnettet i riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar, men går inn for at ein stor del av riksvegnettet skal bli omklassifisert til fylkesveg - mot tilsvarende overføring av skatteinntekter frå staten til fylket. -Vegkontoret kan førebels halde fram som statleg kontor. Hovedkomitéen gjer ikkje framlegg om nemnande reelle endringar i det noverande administrative systemet.

Derimot har Hovedkomitéen framlegg om endring av vegloven når det gjeld finansiering av veganlegg. Det vert nemleg tilrådd at alle tilskott frå fylkeskommunen fell bort for riksveganlegg. Staten skal på si side ikkje lenger gi tilskott til fylket sitt veghald. Etter framlegget slepp kommunane tilskott til fylkesveganlegg (også utlegg til grunn og andre eigedomsinngrep), men fylket skal på si side ikkje gi tilskott til kommunale vegar. Hovedkomitéen vil såleis ha ein slutt på "det doble bokhalderiet" som mykje karakteriserar dagens økonomiske deling. Etter framlegget skal byar og forstadskommunar bli fri dei pålegg som dei no etter § 21 i vegloven kan få om å bere kostnad med eigedomsinngrep og del av anleggskostnad. I staden må desse kostnader berast innafor dei statlege investeringsrammene som fylket har fått for riksvegane - i konkurranse med dei mange andre prosjekt i fylket. Komitéen finn at det "knytter seg betenkeligheter" til den no gjeldande ordninga med forskottering av riksveganlegg fordi det "forrykker den prioritering som de sentrale myndigheter har foretatt".

Hovedkomitéen legg vekt på at det politiske organet som har ansvar for ei arbeidsoppgåve også fullt ut skal bere kostnadsansvaret.

Utgreiinga kjem óg noko inn på vegtrafikkloven og trafikktrygging og rår til at fylkesutvalet eller serskilt nemnd valt av fylkestinget m.a. skal gjere vedtak om oppsetjing og nedtaking av skilt og om fartsgrenser på fylkesveg. I

samband med trafikktrygging og omtale av bilsakkunnige nemner komitéen også spesielt dei noverande reglar om fornying av førarkort og seier: "Det er en utbreidd oppfatning at de krav som nå stilles om nye prøver har liten betydning for trafikk-sikkerheten, og Komitéen har det inntrykk at de offentlige ressurser som settes inn på dette område, kunne fremme trafiksikkerheten bedre om de ble brukt på en annen måte".

Medan Hovedkomitéen for reformer i lokalforvaltningen går inn for ei monaleg nedklassifisering av riksvegar, har Riksvegutvalet (underutval under Samferdselsplanutvalet) i si fleirtalstilråding av 20. august 1974 gått inn for å halde på eit riksvegnett av storleik som no, men med ymse mindre justeringar i dei einskilde fylke. For Møre og Romsdal går dette alternativet ut på at den noverande fylkesvegen Solholmen - Drynaholmen (33 755 m) vert klassifisert til riksveg, medan riksvegarmen Hareid - Brandal (4 470 m), arm til Fiskå kai (560 m), arm til Eide kai (380m) og arm til Vevang kai (1 380 m) vert tilrådd nedklassifisert til fylkesveg.

Fleirtalet i Riksvegutvalet gjer framlegg om at det i kvart fylke vert eit vegstyre (av folkevalde) som kan ta avgjerder i mange riksvegsaker. Her er det såleis òg eit markert avvik frå Hovedkomitéen sitt framlegg.

Det er såleis nokså stor språking mellom to offentlege tilrådingar om same emnet. Det er rimeleg at dei avgjerande politiske styremakter lyder til det som vert sagt ute i distriktet og at dei før avgjerd nøye vurderar kva som best tener veghald og vegtrafikk på kort og langt sikt og korleis det på ein best mogleg måte kan bli ei styring av dette av folkevalde ansvarlege styresmenn.

Spørsmålet gjeld og alle som arbeider i vegvesenet og i biltilsynet. Og samarbeidsutvalet kan då vere eit naturleg forum for snarleg drøfting av spørsmål og idéar som kjem frå dei tilsette av alle kategoriar vedkomande denne saka. - Dette stutte oversynet gjennom "Veg og Virke" får tene som ei første orientering til alle tilsette.

Redaktør: avd. ing. Andor Wicken

Redaksjons-  
sekretær : sekretær Kåre Munkvik

# Konkurransen om arbeidskraften

er vi her i distriktet vitne til nå om dagen, da oljeindustrien og dens medfølgende aktivitet har rykket oss helt inn på livet. Det snakkes stadig om de skadevirkninger dette kan ha for andre, etablerte næringer som ikke har samme muligheter til å tilby økede lønninger.

En trøst kan det da være å vite at dette ikke er noe nytt problem. Fra Bjarne Rekdal har vi fått tilsendt denne historia som nå akkurat er 100 år (1874). Det er her arbeidsbestyrer E. Lund ved veganlegget Fahle - Løken i Sunddal som klager sin nød til veginspektør Lied:

"I anledning af at en del af mine udenbygdes veiarbeidere ved rygter og breve om den usædvanlig høie fortjeneste ved jernbaneanlægget i Østerdalen og med hvilken jeg ikke fandt det berettiget at concurrere - har forladt herværende anlæg og jeg saaledes - trænger en del nye kræfter, tillader jeg mig at anmode Dem om velvilligen - saa vidt ske kan - at virke for at faa en del godt mandskap til at søge veiarbeide hersteds.

Da jeg ikke kjender de forskjellige lensmandsdistrikter og diverse andre forhold udenfor Sundalen er jeg ogsaa saa fri at anmode Dem om gjennem Lensmændene paa de steder, hvor De, som vel kjendt, tror det kan nytte, at lade bekjendtgjøre ved oplæsning fra kirkebakkerne, at duelige arbeidere kunne faa lønnede beskjæftigelse ved veianlægget i Sundalen og tillader jeg mig at vedlægge en del publicationer til afbenyttelse og forsendelse.

Regning over publicationerne bliver fra de respective lensmænd at indsende til mig.

Jeg kan modtage en 30 à 50 mand strax og gjerne dobbelt saa mange henimod vaaren."

Vegvesenet har stort sett en meget stabil arbeidsstokk som heldigvis foreløpig ikke har latt seg dra ut i "oljeeventyret" i foruroligende stor grad. De fleste er vel nøkterne nok til å finne ut at graset ikke er så veldig mye grønnere på den andre siden av gjerdet.

Selv om vi ikke registrerer noen stor avgang fra vegvesenets ansatte, må det nok erkjennes at oljealderen også setter sitt preg på vegvesenets drift. Skipsverft, mekaniske bedrifter, maskineiere og entreprenører har større høgkonjunktur enn på lenge. Dette har, og vil fortsatt, slå ut i auka pris på varer og tjenester.

Det har også vært vansker med å skaffe de riktige makiner til rett tid, leveringstid for forskjellig materiell som f.eks. boligbrakker er urimelig lang, og sement, stål og andre varer kan ha vansker med å komme fram grunnet hardt press på fraktmarkedet.

Alle disse faktorene virker slik at overslagene, - og dermed også bevilgningene - til de forskjellige vegbyggingsprosjekt har en tendens til å bli for lave. Spesielt stor knapphet vil en vel merke nå når sparekniven skal brukes hardere enn noen gang.

Til nå er det vel først og fremst på brubyggingssektoren at "oljealderen" for vegvesenet har slått uheldig ut. Dels merker en dette på at de interesserte entreprenørers anbud stadig blir høyere, og delvis merkes det ved at interessen for å gi pris på byggverk innen vegsektoren minker. Det er vel bedre betalte oppdrag andre steder, eller kanskje har entreprenørene problem med å skaffe kvalifisert mannskap ?

Verst er vel likevel utviklingen når det gjelder de mange planlagte brusamband i fylket vårt. Realistiske overslag for fastlandssamband som har gitt mange håp om bedre kommunikasjoner innen kort tid, viser seg nå å være alt for lave. Prisauken på slike byggearbeider skyver mange prosjekt langt inn i framtida igjen på grunn av finansieringsvansker.

Men - kanskje kan ringen sluttet ved at oljemillionene det snakkes om, trylles fram til finansiering for disse etterlengtede samband ?

## Maskininstruktør

Frå Vegdirektoratet er det bestemt at det ved maskinavdelingen i hvert fylke skal utvelges en instruktør til å forestå instruksjon og opplæring av maskinførere. En stor del av denne opplæringen er ment å foregå ute på arbeidsplassene. Instruktøren skal dessuten være kursleder for de kurs som blant annet blir gjennomført i samarbeid med maskinfirmaene som leverer maskinene, og for de kurs som blir lagt opp i maskinavdelingens regi.

Denne opplæringen gjelder både instruksjon i å kjøre maskinene og vedlikehold av dem.

Her ved vegsentralen er Ottar Brudeseth utvalgt som instruktør. Han har allerede deltatt i flere kurs for å lære seg opp til denne jobben. Det er også allerede avholdt flere kurs ved vegsentralen som Brudeseth har ledet. For tiden foregår et kurs i oppretting og finjustering av vegbane før dekkelegging. Dette kurset blir kjørt delvis inne, med forelesing av avdelingsingeniør Bergsli etterfulgt av diskusjon, og delvis ute i felten med erfarne høvelførere som læremestere.

Vi håper at Brudeseth vil bli møtt med det samme blide smil ute i distriktene som han selv utstråler i sitt daglige virke.



# Tanker om EDB

Etter at 1. halvår av 1974 er gått vil vi se litt på EDB-systemet, som nå er fullt gjennomført her i fylket.

Innebærer dette noen framskritt ?

Kan vi stole på systemet og kan vi dra nytte av det i praksis ?

Det må med en gang slås fast at det foreløpig er en del feil i listene. Personlig synes jeg allikevel å ane hvilken muligheter det ligger i systemet. Jeg vil nevne noen positive sider. For arbeidernes vedkommende mener jeg at EDB har gitt en meget god personlig "budsjett- og driftsoppfølging". En arbeider kan for hver lønnsliste lese hvor han står: fortjeneste hittil i år, skattetrekk, ansiennitet o.s.v. samtidig som det er lett kontrollerbart hva de forskjellige godtgjørelser i måneden gjelder.

Vi husker fra tider tilbake hvor vanskelig det var å holde rede på f.eks. ansiennitet - og ikke var de lange lønnsstrimlene eller årsoppgavene så grei å forstå heller.

Men kan ikke EDB slippene inneholde feil? Jo, - helt sikkert. Men det burde være snart for arbeiderne å oppdage det, og få feilen rettet. På samme måte som en bør regne over penger en får tilbake ved veksling, bør en ha for vane å se om det kan være feil i lønnslisten. Mulighetene for å få feil inn i EDB systemet er mange. Det begynner med den som skriver rapportene. Det er viktig at alle som behandler rapporter gjør det riktig. Det viktigste er at det er rett fra begynnelsen - altså fra 1) arbeideren, 2) maskinføreren 3) og oppsynsmannen. Feil som blir gjort senere er det mulig å finne og rette på, - men hvem kan på-

stå å huske f.eks. hvilke prosesser folk og maskiner arbeidet på i forrige periode ? Det er oppsynsmannen som slår fast det som er skrevet på rapportene med sin attestasjon - for alltid.

De viktigste personer for EDB systemet og driftsoppfølgingen er altså: 1) arbeiderne, 2) maskinførerne og 3) oppsynsmannen. Ett samvittighetsfullt og godt samarbeid også på dette felt mellom disse vil gi EDB systemet det nødvendige fundament for pålitelighet og nytte. Hvor nøye skal en så ta det, f.eks. med prosessene ? En kan aldri regne med å få prosessene 100 % riktig.

For å sitere en oppsynsmann så kan vel svaret bli: det skal være "n æ r e r e t t", d.v.s. så rett som praktisk mulig.

Fra rapportene eller fakturaene er attestert til beløpet blir utbetalt, kan det skje "arbeidsulykker". Vi oppdager ofte skrivefeil, punchefeil og i enkelte høve blir feil i kostnadssted, prosess eller varenummer (som kunne vært rettet) rett og slett oversett og vandrer videre i systemet - som feil - og kommer ferdig ut på listene - som feil.

Det er alltid ergelig at opplysninger som har kostet mye arbeid skal være ubrukelige - og høyst misvisende: For eksempel at 1 - en - kubikkmeter grus koster utkjørt på vei : Kr 13 255,90 - eller at sprengning av 1 - en - tfm3 fjell koster kr 2 462,36.

Fordelen ved så grove feil som her nevnt er at de oppdages straks, og kan rettes. Verre er det når feilene er av en størrelse som kan virke "trolig" - og likevel er løgn.

Årsaken til ovennevnte grove feil er at oppgaven for oppmålt kvantum er kommet for sent inn. Kostnadene påløper uansett. Det er derfor viktig at også kvantumsoppgaven går inn regelmessig en gang for måneden, og kommer med på samme kjøringen som kostnadene for vedkommende måned.

For de som skriver rapporter kan det vel være fristende å ikke ta det så nøye - det betyr jo ikke direkte noe for dem økonomisk. Mange er vel heller ikke interessert i hva veien blir kostende pr løpemeter - eller hva som er brukt av varer, maskiner og mannskap. Her ligger et stort moralsk ansvar. Rapporteringen er en del av jobben som skal utføres, og er ikke noe mindreverdige!

For planlegging og kostnadsberegning er det en meget viktig del, og etter hvert som vi lærer EDB systemet å kjenne og gjøre oss nytte av det vil noen hver skjønne hva det kan bety for etaten. Ingen er vel interessert i at våre skattepenger blir dårlig anvendt - og derfor bør en vite hva en får utført for pengene. EDB'en kan gi dem som er interessert (helt opp til Samferdselsdepartementet) opplysninger om vegvesenets drift. Vegsjefen med sine ansatte er ansvarlig for at opplysningene er korrekte.

EDB-listene har delvis fått hard kritikk. Til det er å si at det stort sett er vi selv som bestemmer hva som skal stå på dem. Etter uttalelser fra Vegdirektoratets økonomiavdeling er det ingen veg tilbake fra EDB-systemet. Det er derfor det beste å akseptere dette og søke å gjøre sitt beste. For å bli kjent med systemet og dets forskjellige sider raskt, kan det være tjenlig å være spørrelysten. "En forspør seg ikke", heter det. Kanskje bedriftsavisa kan være til hjelp her ?

Kåre Lislien

#### ANNONSE

Til opptak av film om vegbygging og vedlikehold i "gamle dager", ønsker en tips om eldre folk og utstyr.  
Send forslag til redaksjonen.

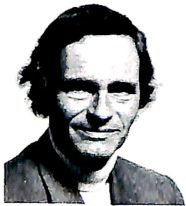
# STATENS BILSAKKYNDIGE I KRISTIANSUND

Arbeidsforholdene for statens bilsakkyndige i Kristiansund har, - på bakgrunn av den enorme auke i arbeidsbyrde denne del av vegvesenets virksomhet er blitt pålagt de siste år - vært lite tilfredsstillende.

Det var derfor med stor glede og forventning at de ansatte 16. september åpnet sine nye kontorer og kontrollhaller på Løkkemyra ved Kristiansund.

Det er alt for kort tid som er gått til nå til at en kan dra noen konklusjon fra arbeidet i de nye lokalene, men alt tyder på at såvel for de ansatte som for publikum, ligger forholdene til rette for langt bedre forhold enn før. Lokalene ligger jo således midt i Kristiansunds nye "bilsentrum".

Vi vil her benytte anledningen til å presentere de ansatte ved kontoret for "Veg og Virkes" lesere:



Tore Hoëm



Helge-Idar Vartdal

Kontorets leder er bilsakkyndig Tore Hoëm, som sammen med de andre bilsakkyndige Ivar Vist og Helge-Idar Vartdal, samt mekaniker Ole Dragset, står for den "dømmende" myndighet såvel overfor førerprøvekandidater som for innkalte biler.



Ivar Vist



Ole Dragset



Emil Rødsand



Anlaug Hilstad



Bjørn Heggem

Kontakten med publikum ellers står kontorseksjonen for, der daglig leder er sekretær Emil Rødsand. For de enkelte ansvarsområder trafikktrygd, avgifter, prøve-skilt, førerkortprøver og - fornyelser, samt registrering er det i tur og orden kontorfullmektig Leif Flatset, og kontorassistentene Anlaug Hilstad, Karen-M. Sørseth og Bjørn Heggem som klarer brasene.



Leif Flatset



Karen-M. Sørseth

## Ny veg

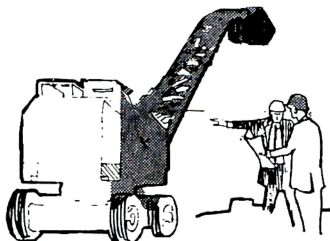
For Fjørå, - den lille bygda i Norddal kommune, som på samme måte som andre isolerte samfunn har vært avhengig av ferjeforbindelse, vil vel 6. juni 1974 bli stående som en merkedag. Da smalt nemlig gjennomslagssalva på den 1150 meter lange tunnelen fram til Sylte i Valldal, og vegen gjennom fjellet er nå forlengst åpnet og Fjørå altså knytt til landets vegnett. Tunnelarbeidet ble utført som entrepriser ved firmaet Eeg-Henriksen, og en må si at det stort sett gikk greit unna de 31 ukene arbeidet varte.

# FORMENN I VEG- VESENET ?

I de senere år er vegvesenets drift blitt svært spredt, idet storparten av anleggsdrifta går ut på å ruste opp vårt omfattende vegnett til brukbar standard.

På riksvegene har vi i år i vårt fylke arbeidsdrift på omtrent 70 hovedparseller. Vi har også omtrent det samme antall arbeidssteder på fylkesvegene om en regner med alle kategorier av anlegg. Tilsammen har vi således drift på mellom 140 og 150 ulike steder.

Som daglige arbeidsledere i felten har vi omtrent 20 anleggsoppsynsmenn og det samme antall oppsynsmenns-assistenten.



Selv om det ikke er arbeidsdrift i gang på alle arbeidssteder samtidig, er det klart at svært mange av oppsynsmennene har ansvar for daglig drift på mange steder til samme tid.

I tidligere tider, mens storparten av arbeidet ble utført manuelt, gikk dette greit. Etter at akkord var utsatt sto akkordbasen for ledelsen av lagets arbeidsinnsats og kunne greie dette i ukevis om ikke uventede situasjoner oppsto.

I dag er forholdene imidlertid helt andre. Som følge av den stadig sterkere mekanisering ble som kjent akkordsystemet etter hvert mindre egnet. Til slutt ble, for de aller fleste arbeidsoppdrag i vegvesenets drift, akkordsystemet ansett som ubrukbart og altså forlatt ved siste tariffrevisjon.

Akkordlagene var grunnenheten i vegvesenets anleggsorganisasjon ute i felten, og disse er nå alts, forsvunnet. Jeg tror neppe det kan være tvil om at dette rent organisasjonsmessig medførte en svekkelse. Det er derfor nærliggende å spørre om vi ikke til gjengjeld bør styrke vår organisasjon ved andre tiltak.

Kanskje kan et raskt blikk på noen hovedtall i vårt regnskap gi oss tips om hvor det kan være fornuftig å satse. Det sist foreliggende driftsregnskap, for 1973, viser følgende utgiftsfordeling når det gjelder dette fylkes drift på riksveganlegg:

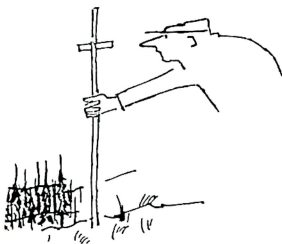
Oppsyn	4,4	%
Arbeiderlønn, inklusiv sosiale utgifter	19,8	%
Leie av biler og maskiner	45,4	%
Kjøp av varer og materiell	<u>30,4</u>	%
Sum	100	%

Fordelingen på landsbasis viser omtrent samme tall.

Disse tall viser altså at langt bortimot halvparten av alle de pengene vi bruker går med til bil- og maskinleier. Herav er det igjen nokså lett å slutte at framfor alt gjelder det å nytte maskinene på effektiv og fornuftig vis.

Spørsmålet er da om vår ute-organisasjon er utbygd til dette, slik situasjonen nå er. Ser en på det store antall arbeidssteder i forhold til ansvarlige arbeidsledere ute, kan en komme i tvil om så er tilfelle.

Selv om det på et anlegg er utarbeidd relativt detaljerte driftsplaner, er det ikke til å unngå at det stadig dukker opp spørsmål som må takles på sparket om ikke driftsstans skal oppstå. Og ved at en stor del av vår drift er kjede-drift, der den ene maskin er avhengig av den andre, kan



stopp av en maskin være nok til å stoppe hele kjeden. Det gjelder derfor hurtigst mulig å erstatte en defekt maskin, eller, - om dette ikke lar seg gjøre, plassere de andre maskiner i annet arbeid. Samme forhold gjør seg gjeldende når det oppstår flaskehalser eller endringer i driften grunnet værforhold, uventede masser eller andre uforutsette hindringer.

På anlegg hvor ikke oppsynsmannen stadig er til stede, tror jeg det kan være en løsning å begynne å bruke formenn som kan bli overført en stor del av de tradisjonelle gjøremål for oppsynsmannen, spesielt kanskje når det gjelder maskin-disponeringen fra time til time.

Disse formenn må eventuelt få s t ø r r e a n s v a r, - både formelt og reelt, enn hva de vanlige lagbaser har i dag.

I industri og i privat entreprenørdrift vet vi at formanns-begrepet er velprøvd gjennom lang tid.

Personlig er jeg ikke i tvil om at vegvesenet har et stort antall dyktige arbeidere som uten særlige vansker kan overta formannsstillinger med det betydelige ansvar dette vil innebære. Å finne formenn som er villige til å ta ansvar hvis de virolig får det, kan vel ikke være vanskelig?

Jeg ville nemlig tro at de fleste anser arbeidslederjobbene for å være interessante og varierende, og de representerer jo i høgste grad en utfordring.

Eller er det ikke så ?

E. Vollset

---

Den beste måten å få et arbeid til å virke vanskelig på, er å utsette det.



# VÅRT VIRKE

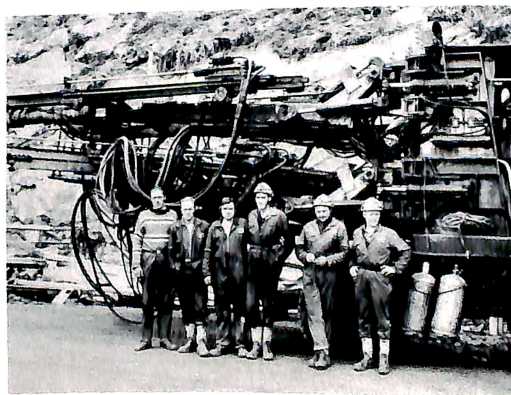
I serien om hva som er i gang av arbeid rundt om i fylket er vi denne gang kommet til det indre av Sunnmøre, nærmere bestemt området T-3.

Av anlegg er det vel her Overå-Linge som er best kjent, og vi kan bare melde om at

Veganlegget Overå - Linge sig jamnt framover. I den siste tunnelen (Overå tunnel) er det no sprengt vel 800 m. Det gjenstår snaut 800 m. Arbeidet i dagen på Overå er kommet godt igang, og skal en få vegen under trafikk til turist-sesongen 1975, treng en tida. Hvis fjellet oppfører seg like bra som hittil, skulle det være gode sjanser å klare dette. I alle fall vil nok arbeidsgjengen gjøre sitt ytterste for å få satt på trafikk som planlagt.



På bildet ser en til venstre tunnelbas Jan Berget, oppsynsmannsassistent Sigurd Langdal og tunnelbas Ragnar Samuelson.



Foran den hydrolyse 4 boms borryggen står karene som sørger for innboring av salve og uttransport av samme. Det er fra venstre:

Petter Vikene  
Erling Pilskog  
Jan Fjellanger  
Asbjørn Dyrli  
Martin Rimstad  
Magnar Berli



På anlegget brukes Brøyt X3 til opplasting av tunnelmasse og rensk av stuff. De som utfører dette arbeidet er fra venstre: Gunnar Strand og Lars Gravem



Men for at anlegg som Overå - Linge med den store maskinparken skal gå knirkefritt må en ha gode verkstedfolk. De som utfører verkstedarbeidet er fra venstre:

Karstein Steinsvoll  
Olav Kåre Nyhagen  
Arnfinn Hanestadhaugen



Etter hvert som tunnelene blir sprengt, foregår en nøyaktig sluttrensk. De som stort sett utfører dette arbeide er fra venstre Lars Småge og Lars Ytterli, her foran renskebukken.



I den senere tid er det lagt penetrasjonsdekke i Linge-tunnel og Blikshammer tunnel samt parti i dagen over Steilgjølet. I tunnelene er det mørkt og dårlig sikt men høvelkjører Odd Vatne klarer allikevel å rette opp veggen.



Arnfinn Hanestadhaugen sørger for at det blir kjørt ut godt oppvarmet olje.



På anlegget går også en liten knuser. Den har stort sett vært betjent av Leonard Alstad som dessverre ble skadet. Siden har den vært betjent av flere, senest av Johnny Hjelle.

Den som skal administrere alt sammen er oppsynsmann Ivar Maråk.



I tillegg til dette skal det være et tillegg til arbeidslaget som arbeider på Gåsangervegen. Vi har dessverre ikke bilder av disse, men det er presplitt-ekspert Tore Grende, Olav Kjell Homlong og Svein Homlong som arbeider der.

I Overå tunnel har vi brukt Anol-sprengstoff og pneumatisk ladeapparat.



På bildet ser en ladeapparatet plassert på boreriggen. Bruken av Anol-sprengstoff har vært ledet av ingeniør Boye gjennom rasjonaliseringsavdeling i Vegdirektoratet. For tiden pågår målinger av gasser for å finne ut om Anol har uheldige virkninger. Dette gjøres i samråd med Dyno Industrier.

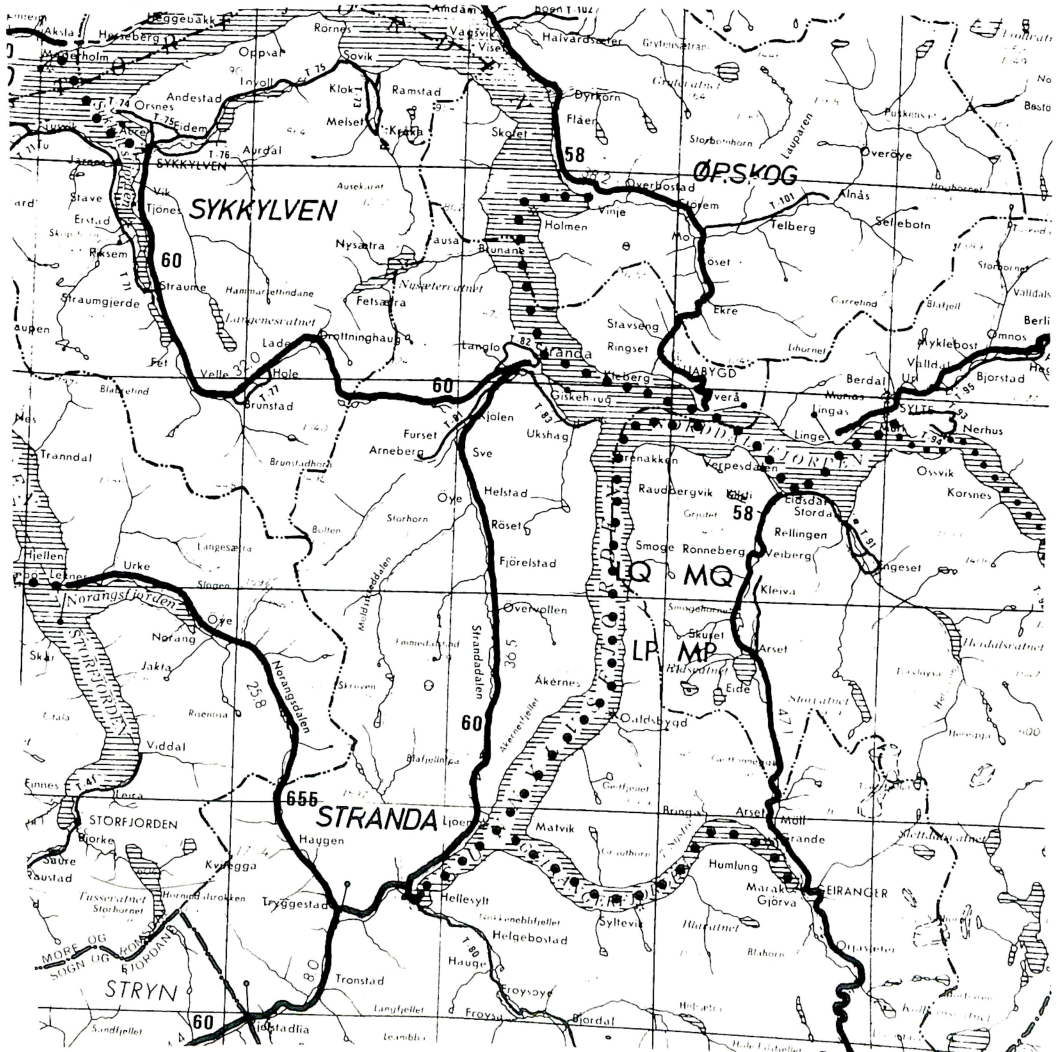


Arbeidsformann Ole Karl Ljøen sammen med Elias Gausdal står for forskallings- og støpearbeider. Vi har dessverre ikke bilde av disse, men viser et parti av den fine betongkanten som er satt opp i Steilgjølet.

På Overåsiden er nå arbeidet med den store forskjæringen kommet godt igang. Her skal flyttes en 30 000 m<sup>3</sup> løsmasse + 2 000 m<sup>3</sup> fjell. Her er det arbeidsformann Otto Åsen sammen med Olav Larsen og Einar Frøyse som arbeider. Jan Folland kjører vegsentralens dumper. Det er oppsynsmann Ståle Solheim som administrerer her. Ellers styrer Solheim med endel etterarbeider på strekningen Sykkylven - Stranda. Her er det Fredrik Andersen som forestår arbeider med stikkrennekummer og annet etterarbeid.

Vedlikehaldsomsråde T-3 ligg i indre Sunnmøre og omfattar vedlikehaldet av riks- og fylkesvegar innan kommunane Sykkylven, Stranda, Norddal og delar av Ørsta. Innan vedlikehaldsområdet er det såleis i alt 146,9 km riksveg og 95,3 km fylkesveg.

Vegstandarden i området har kanskje vore heller låg, men som fylgje av relativt omfattande anleggsdrift dei siste åra er standarden no mykje betra, og det er no óg lagt svart dekke på ein vesentleg del av vegdekket. Dette er sjølvstakt ikkje minst dei som har ansvaret for vedlikehaldet svært glade for.



Det er likevel enno mykje gamal veg igjen på ymse strekkingar, og ein må nok vere budd på at det nok vil gå mange år før ein kan få fast dekke og høgare standard på heile riks- og fylkesvegnettet innan området.

Frå ein vegmann sitt synspunkt må ein seie at T-3 er eit sers interessant område. Klimaet varierer sterkt; frå det reine innlandsklima og høg fjellsproblematikk i dei indre delane mot Oppland grense, til det typiske vestlandsklima med ferjedrift og teleløyising lenger ute.

Trafikken innan området varierer óg sterkt, frå intens turisttrafikk i hektiske sommarmånader i dei indre strøk, til den meir jamne og heller mindre konsentrerte trafikk på andre ruter. Av dei mest populære ruter kan nemnast Geirangervegen og Ørnevegen på riksveg nr. 58, kanskje ei av dei mest kjente turistruter på landsplanet.

Av kartet ser ein at området er sterkt oppdelt. Ein kan seie at Geiranger/Eidsdal-området er ein naturleg geografisk eining, medan Sykkylven/Stranda/Hellesylt er ein annan.

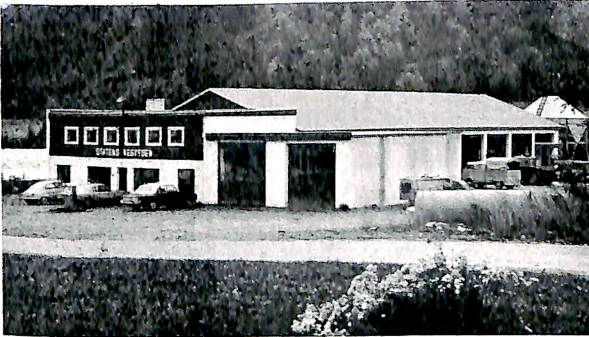
Det kan såleis verte noko problematisk å administrere heile dette området. Spesielle problem kan det verte vinterstid, då det ofte kan vere fonnfare til dømes mellom Geiranger og Eidsdal. Til vanleg er i tillegg riksveg 655 i Norangsdalen og riksveg 58 mot Grotli stengd om vinteren.

Vegvedlikehaldet har til no vorte leia av vegmeister Karl J. Berge, som bur i Eidsdal. Han har satsa på ein kombinasjon av det gamle vegvoktarsystemet og den nyare ordninga med geografiske lag. Stort sett må ein seie at dette har vore ei bra løyising.

For eit par år sidan kjøpte vegvesenet ein verkstadbygning i Stranda sers rimeleg. Her er no oppretta vegstasjon med både fine verkstads- og kontorlokale, og for framtida vert det satsa på at Stranda vert det administrative sentret for området. Om dette kan få noko å seie for organiseringa elles i distriktet, er vel noko tidleg å seie enno.



Høgfjellsstrekningane vert oftast opna tidleg i juni og det kan då ofte vere alvorlege snømassar fresen har å baske med. Vi har jo sjølve "storfresen" her i fylket, og ofte kan ein sjå opptil 10 m høye brøytekantar her.



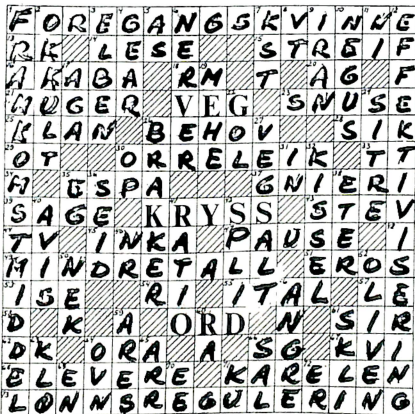
Ved den nye vegstasjonen kan ein no utføre dei fleste reparasjonar og serviceoppdrag. Lagring av ymse utstyr og brakkevedlikehald vert òg ordna her.

Lastebilar og motorhøvel har òg stasjonen som base, og den nye vegmeisteren vil òg få kontor her.

Sverre Digernes

## KRYSSORD

nr. 2.



Vinnere ble:

Sverre Hjelvik,  
vegkontoret.

L. Heggen, Vestnes.

Kåre Munkvik,  
vegkontoret.

## VANNRETT

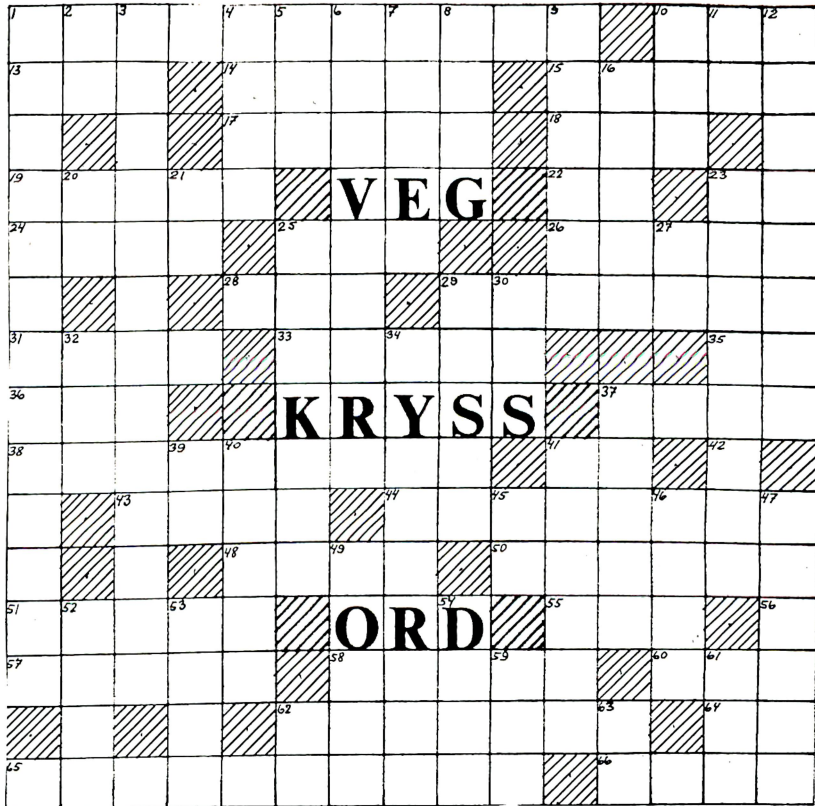
1. Forherlige
10. Dyremat
13. ---session, jazz
14. Våpen
15. Fisk
17. -----n, giftstoff
18. Innholdsløs
19. Lages graut av, nynorsk
22. F.N.
23. Fork.
24. Areal
25. Traver
26. Spille
28. Pryd
29. Utdannet ved landbruksskole
31. Enestående
33. Dyr
35. Retning
36. Pronomen
37. Dansk skuespillerinne
38. Påvirke
41. Interj.
42. 50
43. Nordmann
44. Pust
48. Interesse
50. Plante
51. Skihopper
55. Ufin lyd
56. 1 000
57. Gedigen
58. Morenene
60. Kursted i Belgia
62. Generasjon
64. Renn
65. By i Sør-Amerika
66. Divergerende

## LODDRETT

1. Fugl
2. Tillate
3. Respitt
4. Flatform
5. Food and Agricultural  
Organization
6. Etterforske
7. Tøyser
8. Samd
9. Elvemunning
10. Paralysert
11. Konj., prep. og adv.
12. Pikenavn
16. Land i Afrika
20. Gml. mannsnavn
21. Skipsfork.
23. Plantedel
25. Dessert
27. Artikkel
29. Grunnstoff
30. Tynt stoff
32. Ny, (tysk)
34. Embedsmannsvelde
37. Drikk
39. Skjenket
40. Geskjeftig
41. Del av fylket
45. Hjerterom
46. Bær
47. Værelse
49. Livpulsåre
52. Fuglen
53. Drikk
54. Delvis
59. Ny (gresk)
61. Matrett
62. Fugl
63. Pronomen



# KRYSSORD



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

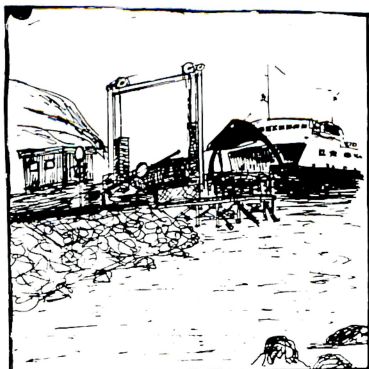
Løsningen sendes vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 4. november 1974. Merk konvoluttet "Vegkryss nr. 3".

Navn: .....

Adresse: .....

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

# Om ferjekaier



I serien om forsidebildene i avisa vår presenterer vi denne gang f e r j e - k a i e n e.

Med total mangel på beskje- denhet slår vi fast at når hovedarbeidsfeltet for vårt virke her i fylket skal illustreres, må det være absolutt riktig å markere

Møre og Romsdal som et ferjefylke. Med våre 113 ferjekaier er det intet annet fylke som kan konkurrere, og også når det gjelder antall ruter og fraktede biler er Møre og Romsdal på topp. Ferjetrafikken i vårt fylke kan kanskje illustreres ved at de 2 420 754 biler som i 1973 ble fraktet her i fylket omtrent tilsvarer all ferjetrafikk i de 5 fylker nordenfor oss tilsammen.

13 ferjekaier tilhører private eller kailag, mens vegvesenet har ansvar for vedlikehold og drift av 100 kaier. Av disse er ikke mindre enn 61 stykker bygget etter 1959, altså i løpet av de siste 15 år, ved siden av at en rekke andre kaier har vært gjenstand for omfattende utbedringer og ombygginger. Det har vært - og er fortsatt - således en stor innsats når det gjelder å bygge ut ferjeforbindelsene innen fylket.

Den stadig økende rutefrekvens, økende ferjestørrelse og motorkraft byr på stadig strengere krav til ferjekaiene, både hva angår konstruksjonens fundamentering, stabilitet og funksjon ellers.

I 1959 var MRF's "flaggskip" av typen "Glutra" som tar 23 biler. Idag er det hele 19 ferjer som er større enn dette, med 60-bilers "Veøy" som den nyeste og største.

ÅR	BILANTALL	PERSONANTALL
1956	235 358	1 453 413
1963	740 415	3 652 956
1970	1 838 828	7 274 345
1973	2 420 754	8 501 073

Tabellen her skulle gi et visst innblikk i hvilken utvikling våre ferjekaier har vært utsatt for.

Følgene av denne utvikling - spesielt da de siste 10 år - må vi, fremdeles uten den vanlige kledelige beskjedenhet, må vi ha lov til å konstatere er at vårt fylke i stor grad har bidratt til løsninger som også nyttes ellers i landet.

I "Møreutvalget" som i 1963 avga innstilling, var tidligere vegsjef K.H. Oppegaard formann og nåværende fylkesmann Kåre Ellingsgård var sekretær. En har vel dermed allerede nevnt to av dem som sterkest har satt sitt preg på utviklingen av ferjer og ferjekaier, for nettopp denne innstillinga har jo vært bakgrunn for bygging av f.eks. pendelferjene av "Møre-typen", som nå ser ut til å bli mønsteret for de aller fleste samband i landet.

I og med at øyene Finnøy, Sandøy, Ona og Edøy (Smøla) i år får sine ferjekaier og dermed kan sies å være tilknyttet vegnettet på samme måte som andre samfunn, er vel trafikk-omleggingen fra sjø til land på en måte fullendt innen fylket.

De siste år har samtidig foregått bygging av brusamband som har erstattet flere ferjestrekninger, og denne utvikling vil forhåpentligvis fortsette. Bare de samband som for tiden er under bygging vil overflødiggjøre 7 - 8 ferjekaier.

Det er likevel liten grunn til å tro at vegvesenet i årene framover skal bli arbeidsledig på ferjekaisektoren. Det

melder seg stadig krav om innkorting og utbygging av allerede eksisterende samband, og likedan kommer nye ferjekaiprojekt til i samband med nye veg- og bruanelegg.

Likevel - de dagligdagse og mest nærliggende oppgaver for vegvesenet ligger i vedlikehold og småutbedringer av de eksisterende kaier. Dette er en direkte følge av de mange nye og større ferjer som har kommet i de siste år, mens de fleste kaier opprinnelig er bygd for langt mindre ferjer.

Av de problemer som følger med dette kan nevnes for kort tilleggsplan, for smal ferjebås, for smal og svak bilbru, for liten dybde i ferjebåsen og kanskje behov for kortleder ved ferjekaia.

Vi har her i fylket vært i den meget heldige situasjon at de aller fleste kaiene har vært bygd i tre, slik at det har vært muligheter for tilpasninger og ombygginger etter hvert.

Enkelte følger av utviklingen er det likevel verre å sikre seg mot med enkle midler. De store ferjenes kraftige propellstrøm har f.eks. ved svært mange kaier undergravd bærende fundamenter og krevd store utbedringsarbeider. Dette gjelder oftest noe eldre kaier som har vist seg stabile i en årrekke ved bruk av de eldre, mindre ferjer, men som altså ikke tåler de nye forhold.

Når 51 ferjer skal anløpe 100 kaier med opptil 30 anløp i døgnet er det heller ikke til å unngå at det av og til kan skje ublide konfrontasjoner mellom ferje og kai. Rutene kan være knapt oppsatte og værforholdene ugunstige, og en liten feilmanøvrering kan for de store ferjene på over 1 000 tonn føre til store skader både på fenderverk og kai ellers.

For i best mulig grad å løse disse mange oppgavene med vedlikehold og bygging av ferjekaiene har en etter hvert opprettet faste ferjekai-arbeidslag som nå har sine egne

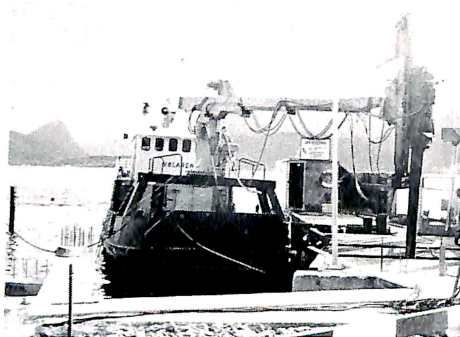
arbeidsbåter med innkvartering, utstyr og materiell egnet for slikt arbeid. Alt i 1950-årene hadde vegvesenet sin egen pelebåt "Western", men den var meget dårlig og måtte kondemneres. Begynnelsen til de nåværende pelebåter var i 1960-årene da entreprenørene Dahl og Harvold, som hadde mange kaibygginger for vegvesenet, kjøpte B/F "Grønsund" og monterte luftdrevet rambukk på denne. I 1966 overtok vegvesenet både båten og utstyret, og "Grønsund" er fremdeles i full virksomhet.

Allerede i 1968 var oppgavene så mange at det ble nødvendig med nok en båt - "Pelaren", som med sin Moelven skipskran var litt av en stolthet og "arbeidshest".

Kanskje var det vegvesenets egen effektivitet som gjorde at de følgende år mistet de entreprenører som tidligere til en viss grad hadde vært benyttet til kaiarbeid, interessen for bransjen. En måtte derfor bygge ytterligere ut vegvesenets egen ferjekaiavdeling, og i ca ett år nå har også det 3. arbeidslaget hatt egen båt, nemlig den aller største og mest effektive "Vølaren", som er en ombygd utgave av MRF's "Bolsøy".

I dag er det i alt 13 mann på de 3 båtene som er kontinuerlig beskjeftiget med ferjekaiarbeidet. I tillegg har det de siste år vært ett - og periodevis to - lag i gang med nybygging av kaier, fortrinnsvis i betong. Administrasjonen av dette, enten det nå er mer vedlikehold enn nybygging, er det avdelingsingeniør Per Korsbrekke og oppsynsmann Leonard Dahl som tar seg av. Fram gjennom årene har budsjettet for slike arbeider økt raskt. Tidligere er nemnt de viktigste oppgavene, og til vedlikehold går det nå med ca 3½ mill. kroner pr år. I dette beløp er da riktignok ikke bare medreknet reparasjonskostnader - en vesentlig del går nok tross alt til mindre ombygginger og forbedringer.

En meget stor og viktig del av ferjekaivirksomheten her i fylket er tilknyttet Vegsentralen. Her bygges bilbruene,



Den eldste og yngste pelebåten, begge i fullt arbeid. Med "Vølarens" kranutstyr kan peling faktisk foregå langt inne "på land" og i alle mulige slags vinkler. "Grønsund" har noe enklere utstyr, men er fullt brukbar til de fleste oppdrag.



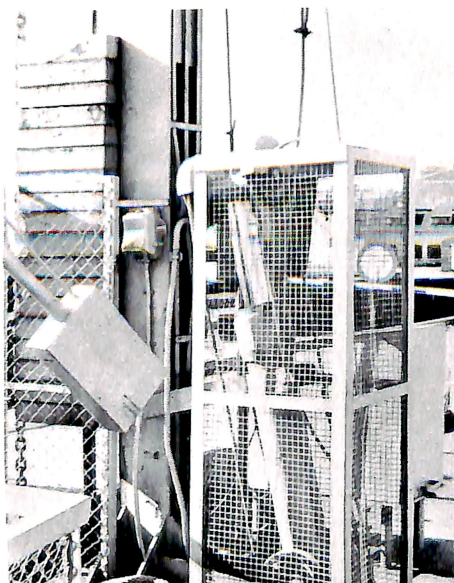
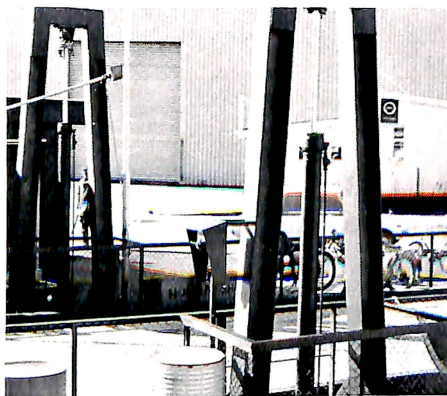
En gløtt inn i det velutstyrte verkstedet overbeviser om at ordtaket om "godt verktøy er halve jobben" etterlever også her. Til de allsidige oppgaver en stilles ovenfor ved kaibygging trengs rikholdig utvalg av all slags utstyr.

heiseinnretningene og alt tilhørende utstyr. Folk herfra foretar også montering og utskifting av bilbruene, enten det gjelder deler eller hele enheter. Når noe er galt på ei ferjekai, kreves hurtig uttrykning. Ofte er det om kveldene eller i helga at "klikken" kommer. Det er da vegsentralens folk som må i ilden. I 1971 ble anskaffet ei stor og hensiktsmessig verkstedvogn som nå stort sett betjener ferjekaiene. Her kan - i tillegg til verksted- og lagerplassen 3 mann innlosjeres, og dette er ofte meget praktisk og hensiktsmessig.

Med den geografi vi har i fylket, er det likevel ofte lite hensiktsmessig å rykke ut fra Årø hvis det er små reparasjoner det er snakk om. Et visst serviceapparat ute i distriktet er derfor opprettet. En kan nevne at på Gurskøya betjener verkstedformann Petter Lyster med sin "verkstedpickup" alle ferjekaiene innen T-1. På samme måte er det verkstedformann Odd Eikås som tar seg av de mindre ferjekaireparasjonene innen T-2. Vegstasjonen på Skodje har foruten T-4 også sitt "influensområde" over kaier både i T-3, T-5 og T-8 når situasjonen krever det, så mange ferjekaireparasjoner utføres herfra. Fra vegstasjonen i Surna rykker verkstedformann Lars Øye ut når noe er galt med ferjekaiene innen T-11. Til slutt nevnes at ved vegstasjonen på Aure er Hauge og Sol eim hovedsaklig beskjeftiget med reparasjoner og vedlikehold av de 11 ferjekaiene innen T-12.

Ferjetrafikken er i vårt fylke en helt livsviktig del av kommunikasjonene, og svikt ved kaiene tåles ikke. Vedlikeholdsarbeidet må derfor tas meget alvorlig, og for framtida må det kanskje i større grad enn nå legges vekt på forebyggende vedlikehold.

Til slutt vil vi nevne den utvikling som har funnet sted her i fylket når det gjelder bruk av nye konstruksjoner og byggemåter.



De største problemene ved ferjekaiene knytter seg vel til fenderkonstruksjonene. Ferjene blir stadig større, ofte med enorme overbygg og dermed voldsomt vindfang, og kravet om en "bløt" fending som samtidig er i stand til å ta opp bevegelsesenergien fra en slik koloss i sig er ikke lett å fylle. De tradisjonelle lastebildeck brukes fortsatt, og en forsterker stadig selve veggen med tykkere plater og (som her) med kraftfordelende bjelker.

"Strekk"syylinderne som nå brukes sammen med automatikkanlegget har den fordel at alt er over sjøen, og korrosjonsskadene er nå minimale.

De gamle mekaniske vinsjene på våre mange ferjekai er til dels upålitelige, og det har vært en enorm fordel at disse nå er erstattet med hydraulisk spill. Hele heiseanordningen ellers kan beholdes uendret ved denne fornyelsen.



- I 1963 var vi første fylke til å benytte hydraulisk løfteanordning på bilbruene. Samtidig ble det konstruert et automatisk system for heving og senking av bruene. Dette systemet, **innbefattet automatisk sperrebom**, er siden stadig forbedret, slik at en vel idag kan si å ha nådd fram til en brukbar løsning. Så godt som alle nye kaier utstyres i dag med hydraulisk løfteanordning av typen med opphengte strekksylindre. Dette systemet, som er konstruert av oppsynsmann Dahl, ser nå også ut til å slå gjennom i andre fylker.
  
- Her i fylket er også konstruert et hydraulisk løftesystem for våre galgekaier, og dette er det arbeidsformann Arne Lønsethagen ved vegsentralen som skal ha æren for.
  
- Videre er det en rekke mindre detaljer, som opplager og låseanordninger, samt praktiske hjelpemidler på forskjellige trinn av arbeids- og monteringsstadiene som er konstruert.

Det er i det hele tatt en mengde gode forslag til forbedringer som er kommet fra folk med innsikt og lang erfaring fra arbeidet.

Behov for å koordinere og nytte alle gode løsninger på landsbasis er utvilsomt til stede. For om mulig å komme fram til mest mulig standardisering ble det i 1972 nedsatt et utvalg med mandat til å utarbeide retningslinjer for det videre arbeid med prosjektering og bygging av ferjekaier, og forsøke å komme fram til standard mål, dimensjoner, og konstruksjoner. En foreløpig innstilling foreligger nå til uttalelse, og det er å håpe at de retningslinjer som måtte bli resultatet av dette arbeidet, skal kunne komme til nytte ved framtidig ferjekaibyging.

# Om samarbeidet mellom televerket og vegvesenet

Vegvesenet har så å seie dagleg kontakt med mange andre offentlege etatar. Ein av desse er televerket. "Veg og Virke" har hatt ein samtale med telesjefen i Romsdal teleområde, Einar Schumann, og han hadde etter samtalar med sine avdelingsleiarar ein del interessante synspunkt på samarbeidet mellom dei to etatane. Her følgjer eit redigert utdrag av det som samtalen dreia seg om:

Først vil eg få seie at vi generelt tykkjer vi har eit svært godt samarbeid med vegvesenet. For oss som er stasjonert her i Molde og har Romsdalsdistriktet som arbeidsfelt, er det jo svært lett å oppnå kontakt fordi vi har vegkontoret i samme byen, og nærast kan gå og prate med folk frå vegvesenet. Noko verre er det sikkert for dei som opererer på Søre Sunnmøre eller opppå grensa mot Trøndelag. Vegvesen og televerk har felles interesser i det å føre fram samband mellom ulike byar og bygder. Vi har gått hand i hand både høgt og lågt frå gammalt av, i og med at televerket har hatt sine stolpekursar langs vegane. Her må ein og nemne at dette ofte har vore til sjenanse for vegvesenet i neste omgang, når vegen har vorte for smal og treng utviding. Då står våre stolpekursar i vegen for utvidinga. I nyare tid har det vorte vanleg at vi stort sett følgjer vegane med jordkablane som etter kvart skal erstatte stolpekursane. I andre land er ofte post- og televerk slått saman i samme etat, men i denne samanhengen slår det meg at det her hos oss like gjerne kunne vere vegvesen og televerk som var slått saman.

## SKILTING FOR TALE- OG RIKSTELEFONSTASJONAR

Når det gjeld samarbeidet mellom oss og vegvesenet vil eg først komme inn på noko som eg sjølv har vore med på. Det gjeld skilting av tale- og rikstelefonstasjonane våre utover på bygda. Vi har her hatt eit svært fint samarbeid, og eg vil særskilt nemne tidlegare oppsynsmann Jon P. Øveraas. Vi reiste saman over heile teleområdet og såg på korleis vi best skulle skilte for tale- og rikstelefonstasjonane slik at vegfarande turistar og andre som ikkje er heilt lokalkjende lett skal kunne finne fram til dei stadene der dei kan bli ytt slik service. Så godt som alt det vi såg på og vart einige om på desse turane, er no blitt gjennomført slik at vi kan yte den service vi ønskjer på dette feltet.

## PLASSERING AV KIOSKAR

Også når det gjeld plassering av automat- og friluftskioskar vil eg seie at samarbeidet med vegvesenet er utmerka. Vi prøver så langt det er praktisk mogleg å plassere automatkioskane i lovleg avstand frå vegen, og når det av og til hender at vi av ymse grunnar må legge kioskane nærare vegen, så har vegvesenet vore svært greie å ha med å gjere i hand-saminga av dispensasjonssøknadene våre, og vi har alltid fått innvilga desse søknadene når vi har hatt tilstrekkeleg grunn for det.

## AVKJØRSLER

Men vi har ikkje så lett for å forstå argumentasjonen til vegvesenet når det gjeld avkjørsler til automatkioskane våre. Vi er sjølvstakt klar over at ei avkjørsle representerer ein fare for trafikken og går ut over tryggleiken langs vegen, men når det gjeld våre avkjørsler til automat-

kioskane, så ser vi ikkje at det er noko stort problem. Vi er der med ein einskild mann kanskje berre ein gong i månaden og då plasserer han bilen sin i denne avkjørsla i ein times tid før han reiser sin veg att. Det ville heller vere eit trafikkproblem dersom han måtte plassere bilen på vegen.

#### SEIN SAKSHANDSAMING

Handsaminga av våre søknader om dispensasjon og avkjørsler, tykkjer vi er noko sein. For å ta eit døme så gjekk det 3½ månader frå vi søkte til vi fekk svar når det galdt ein kiosk ute i Fræna no nyleg, og det må ein ha lov å seie er for lang tid.

Vi har ofte bruk for å krysse vegar med jordkablar, og der har vi eit fint samarbeid med vegvesenet, det vil seie at vi vanlegvis får ordna dei kryssingane vi er interesserte i. Men også på dette området tykkjer vi at behandlinga av søknadene våre på vegkontoret tek lang tid. Det er sommartida som er den viktigaste perioden for oss når vi skal legge ned kablar, og vi må nok innrømme at vi ofte er ute i siste liten med søknadene våre i denne hektiske sesongen, og når det då tek opp til to månader før vi får svar, så er dette til mykje hinder for vår arbeidsdrift. Vi veit at dei fleste slike søknader blir sende til vegmeisteren i vedkomande distrikt og at dette leddet i behandlinga også tek si tid. Difor har vi av og til brukt å ta kontakt med vegmeister eller oppsynsmann og fått hans klarsignal før vi sender søknad om kryssingsløyve, og opplyst i søknaden at dette er blitt gjort, for å påskunde saksgangen. Men vi synest eigentleg ikkje at dette er den rette måten for oss å gjere det på.

#### DEKKELEGGINGSPROGRAMMET

Vegkontoret har dei siste åra brukt å sende ut ei liste

over dei vegstrekningane det skal leggest fast dekke på tidleg på våren før dekkeleggingsseasonen startar. Dette er noko vi set stor pris på. Vi får lista i god tid og kan ta omsyn til dekkeleggingsprogrammet når vi skal planlegge våre kryssingar. På dette feltet kan det vel hende at vi i televerket ikkje er flinke nok til å følgje opp samarbeidet. I denne samanhengen passar det å komme inn på ein bagatell som vi kunne ønskje oss litt annleis:

#### REPARASJONAR AV VEGDEKKE

Når televerket har søkt om kryssingsløyve på ein veg med fast dekke, så får vi svar med løyve som blir gitt på visse særvilkår som er opplista i eit standardbrev. I eitt av punkta står det nærmast tilfeldig at for reparasjon av fast dekke skal det betalast så og så mykje for asfalt- og så og så mykje for oljegrusdekke pr. m<sup>2</sup>. Dette punktet er kanskje meint som ei rekning frå vegvesenet, men det har ikkje vi oppfatta. Vi såg helst at vi fekk ei særskilt, spesifisert rekning for kvar overgraving.

#### GRØFTERENSKING OG KABELBROT

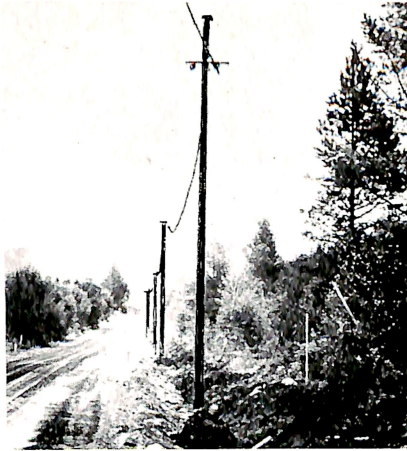
Noko som har vore eit stort problem tidlegare, men som har vorte betre etter kvart, er alle avgravingar av kablar som skjedde under arbeidet med grøfterens. Tidlegare gjekk vi i angst heile sommaren for at kablane våre skulle bli øydelagde, for vi høyrde aldri noko før det var for seint og ein kabel alt var skadd eller broten av ein gravemaskin som heldt på med grøfterens. Vegane var smalare før, og vi la kablane våre i god avstand den gongen dei blei lagt, men seinare har vegen blitt utkjørt i breidda av biltrafikken og såleis har veggrøfta i neste omgang kome ut dit som kabelen låg, og då skulle det lite til før gravemaskinen skada kabelen. Men no har vi fått eit vesentleg betre samarbeid på dette

feltet. No blir vi kontakta på førehand slik at vi kan få peila og påvist kabelen før gravinga startar. I den utstrekning det er mogleg, ville vi likevel vere svært takksame dersom vi kvar vår kunne få eit oversyn over dei vegstrekningane der det er planlagt grøfterens i den kommande sommarsesongen. Dette ville gjere det lettare for oss å legge opp planar for vår eiga arbeidsdrift, og vi kunne utføre det naudsynte peilearbeidet i god tid før grøfterensingsarbeidet blei påbyrja.

Men ellers er det i dag helst ved små utrettingar og utvidingar som skjer meir eller mindre kontinuerleg at det oppstår problem. Vi har forstått det slik at vegvesenet ikkje utarbeider særleg detaljerte planar for desse arbeida. Kablane våre ligg som oftast langs den gamle vegen, og når ein svingete veg blir utretta, blir ofte delar av kabelen liggande inne i den nye veglina, og då oppstår det ofte skader eller brot. Det er framleis vårt ønskje at vi får tilsendt planar og teikningar i god tid på førehand. Det hender framleis at vegvesenet kjem og vil ha kablar flytta på dagen, og det er ikkje alltid så enkelt for oss. Televerket har etter kvart også blitt ein stor etat og vi må også utarbeide planar for vår arbeidsdrift.

#### KONFLIKT MELLOM STOLPEKURSAR OG VEGUTVIDING

Dette var litt om kablar, men så har vi også noko som heiter stolpekursar. Dei blir rett nok fjerna etter kvart som ein har høve til å legge om til jordkablar, men framleis har vi ein god del stolpekursar i drift. Når ei vegomlegging er slik at det krevst flytting av stolpekursar, så får vi som oftast alt for ein varsling om dette. Så seint som no nyleg har vi hatt døme på at vi har fått beskjed om at vi må flytte ein stolpekurs straks, utan at vi har vore merksame på det på førehand, og dette sjølv om vegvesenet då allereide har halde på med anlegget ei stund og har grave rundt stolpane slik at desse har blitt



stående midt inne i det nye vegområdet, massen rundt stolpen og jamvel låset som held stolpen fast er blitt fjerna slik at stolpen heng berre etter trådane. Slikt meiner vi ein måtte kunne unngå ved å gi beskjed i god tid.

Likeeins hender det at vi får beskjed om flytting av eit par stolpar som vi så har flytta, og litt seinare får vi så beskjed om flytting av fleire stolpar litt lenger borte i det samme området. Hadde vi fått framlagt kart og planar for heile dette arbeidet på førehand, ville det kanskje ha vist seg at vi kunne ha forenkla det heile ved å flytte heile linja noko til sides. Så dette med å gi beskjed etter kvart er heller ikkje alltid så heilt bra.

#### DEN KORREKTE TENESTEVEGEN ER OGSÅ DEN RASKASTE

Noko som vi har opplevd ofte, også så seint som no i sommar, er at vi berre får muntleg førespurnad direkte frå vegoppsynsmann til vår arbeidsavdeling på staden, og dette er ikkje tilfredsstillande. Vår arbeidsavdeling har nemleg ikkje høve til å gjere noko på eiga hand etter slik direkte kontakt. Dei må få utarbeidd planar frå vår planavdeling for all slik flytting av stolpekursar, og difor er det like snart å vende seg til vår planavdeling når det er snakk om flytting av stolpekursar. Vi har eit levande inntrykk av at vegvesenet sine folk trur at vi når som helst kan stå på spranget for å flytte stolpekursar på dagen, og det er ikkje så lett å få til. Dessutan er det jo også eit spørsmål om det er rett at oppsynsmennene skal vende seg direkte til oss, i staden for å gå vegen om vegkontoret som så sender skriftleg krav om flytting til oss.

Det vi altså er ute etter både når det gjeld jordkablar og stolpekursar er å få oppmoding om peiling, påvising eller flytting skriftleg og i god tid, slik at vi både kan utarbeide skikkelege planar for dei aktuelle oppgåvene og passe dei inn i arbeidsprogrammet vårt. Ofte er dette arbeid som skal refunderast av vegvesenet som forlangar flytting, og då vil vi gjerne ha eit papir på det. Og i desse papira er vi då naturlegvis også interesserte i å få opplyst når arbeidet frå vegvesenet si side er tenkt påbyrja. Etter vårt syn skulle det vere mogleg å informere oss om arbeidet allereide med det samme stikkinga var utført.

Dette var mange klager i samband med småanlegg og vedlikehaldsmessige utbetringar, men eg vil presisere at vi ikkje har noko å klage på korkje omkring generell informasjon eller utsending av detaljerte planar når det gjeld dei store veganlegga.

#### KARTVERK OG KARTLESING

Televerket har ofte bruk for gode kart, og dette kan det vere vanskeleg å skaffe seg sjølv, men der kjem vegvesenet oss veldig fint til hjelp. Vi får låne dei spesialkarta som vegvesenet sjølve utarbeider, og dette vil vi gi vegvesenet ein honnør for. Vi er svært takksame for denne servicen. Men medan vi er inne på dette med kart, så er det noko eg gjerne vil nemne, og no skal eg seie noko stygt: Vi får ofte grunn til å tru at vegvesenet sine folk enten er heilt ukyndige kartlesarar eller hjelpelause brukarar av målebandet. Vi blir spurt om det ligg kabel der og der, og så leverer vi eit tracékart der kabelen er nøyaktig innteikna og utmålt så å seie på centimeteren i høve til faste punkt. Men likevel er ikkje dette godt nok, og så må vi ut og peile kabelen i marka, og det må ein vel kunne kalle smør på flesk. Og likevel hender det at kabelen blir avgraven på stader der han er både peila og kartlagt, og det er no heller trist for alle partar.



No kan ein sjølv sagt skyte inn her at vegvesenet brukar nokså mykje maskinentreprenørar og at det er desse som gjer seg skuldige i slike bommertar, men overfor både oss og publikum er det likevel vegvesenet som er ansvarleg.

#### FRAMTIDSØNSKJE

Til slutt vil eg få lansere ein ønskjedraum: Televerket har hittil i svært stor grad fylgt vegane med kablar, fordi vi på den måten slepp unna problemet med grunnerverv. Og det eg ser som eit stort framtidsønskje er at ein kunne komme så langt i samarbeid at det å bygge veg, enten det gjeld heilt nye anlegg eller berre utbetring og omlegging av gammal veg automatisk inneber at det samstundes blir lagt ned eit kanal- eller rørsystem langs med vegen der televerket har høve til å komme med kablane sine, enten det no gjeld flytting av eksisterande kablar eller framtidig plassering av nye kablar. Og at det då også ved store vegkryss og på stader med tett busetnad i nærleiken av vegen blei lagt ned rør for kryssing av vegen. Når ein har eit slikt rørsystem, slepp ein å komme opp i den situasjonen som ofte oppstår i dag, nemleg at ein kabel som blei lagt for tildømes 5 år sidan er sprengt i dag, og så må vi til å grave i sterkt trafikkerte vegar og bygater for å skifte eller supplere kabelen. Med eit rør- eller kanalsystem langs vegen, unngår ein all framtidig graving, og kan berre trekke gjennom ny kabel når det måtte passe, utan å vere til hinder for trafikken.

Bakgrunnen for denne tanken er bortsett frå dei reint praktiske føremuner ein kunne oppnå, også ei samfunnsøkonomisk vurdering. Når veganlegget er i gang, har ein maskiner på staden, og då går det mest for det samme å legge rør langs vegen, men dersom vi skal komme og grave etter at vegen er ferdig, så representerer dette samfunnsmessig sett ein unødvendig stor kostnad.

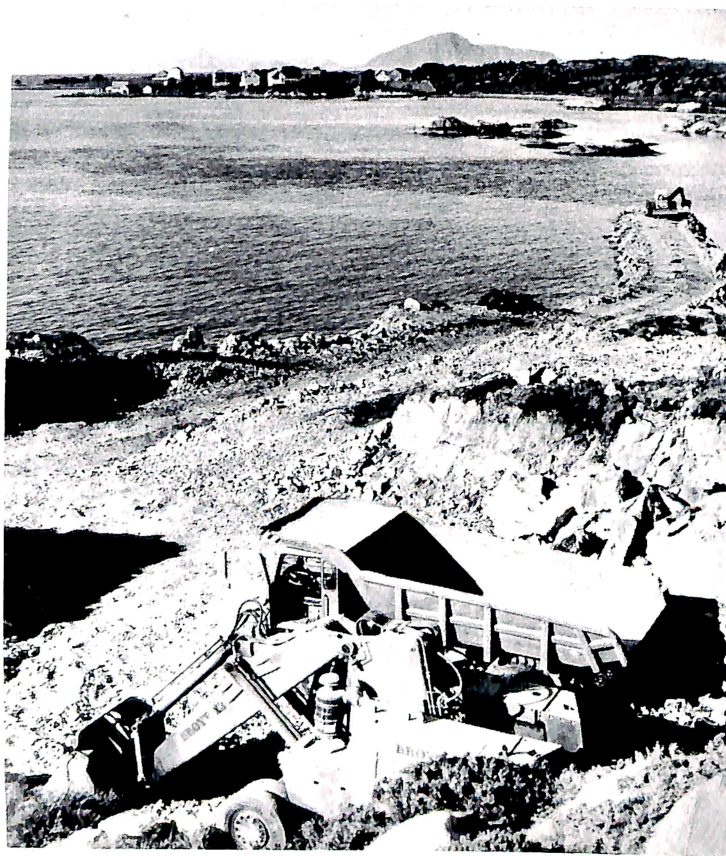
Dersom ein kunne utvide samarbeidet mellom våre etatar til også å omfatte dette som eg her har skissert og elles komme endå meir bort frå den båsmentaliteten som tidlegare har prega dei ulike offentlege etatane, og heller ha klart for seg at vi alle tener det samme samfunnet, så ville vel alle partar tene på det.

## Samband for Magerøy.

Magerøy ligger på nordvestsida av Otrøy i Midsund kommune. Kommunen har i lang tid arbeidet med planer om å knytte Magerøya til Otrøy med et veg- og brusamband.

I 1973 ble det gitt grønt lys for anlegget. En var da kommet fram til en finansieringsplan, hvor det foruten tilskott fra kommunen og fylket, blir gitt midler fra Landbruksdepartementet, Statens Havnevesen samt Kommunaldepartementet/Samferdselsdepartementet i form av distriktsutbyggingsmidlar.

I februar i år startet så arbeidet på vegen. Første etappe Hamnen - Risvik - Magerøysundet omlag 2 km er allerede planert. Det er utført i vegvesenets regi. Neste etappe, fylling over Magerøysundet, 350m, er allerede i gang. Dette



arbeid er satt vekk på entreprise. Til nyttår ventes Magerøya å være landfast med Otrøy. Det står da igjen å bygge ei lita bru for småbåter i fyllinga, samt sikre heile fyllinga med rekkverk. Siste etappe av forbindelsen blir så bygging av omlag 1 400 m veg på Magerøy. Fullføring av anlegget venter en skal skje i 1975.

Overslaget for hele anlegget lyder på kr 1 060 000,-.

Magerøy har 6 gardsbruk på 180 da. dyrka jord og 280 da. dyrkbar jord.

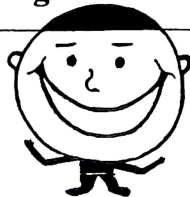
Innbyggertallet på Magerøy er idag ca 25 personer, men det er en del hus som står tomme og som vil bli tatt i bruk når vegsambandet er etablert.

En får håpe at dette har vært en riktig investering, slik at livet kommer til å blomstre som aldri før på Magerøy.

Tekst: Kristian Furland

Foto: Romsdals Budstikke

## «Vegstubben»



En handelsreisende fra Ålesund var på tur til Vigra. Da han passerte gjennom et tun var han uheldig og kjørte over ei høne. Han tok høna, som var temmelig flatttrykt, i hånda og gikk inn i huset for å gjøre opp for seg. En gutt lukket opp døra. Er det Deres høne ?, spurte mannen. Gutten betraktet høna, ristet på hodet og svarte: "Oss he ikkje so flate høne oss".

# Kontorlandskap... igjen

Hva svikter mest, - er det selve kontorlandskapet eller er det vi som holder til i det ?

Når eneboeren forlater sitt bosted for å flytte inn til byen og søke fellesskapets fordeler og ulemper, - ja så må han nødvendigvis omstille seg noe og tilpasse seg fellesskapets mønster dersom han skal overleve.

Når vegvesenets funksjonærer nå engang skulle inn i dette kontorlandskapet, - så er det også helt nødvendig for vår egen del at vi omstiller oss noe og tilpasser vår daglige oppførsel til det som var forutsetningen for "et liv i kontorlandskap".

Er så dette skjedd ? - NEI !

Det ER nemlig ikke nødvendig

- å snakke så høgt i telefonen at halve kontoret hører det. Å senke stemmen er fullt mulig !
- å stå oppreist ved pulten og snakke rett ut i lufta når telefonen jo likeveg befinner seg nede ved skrivebordet. Sitt ned istedet !
- å ta imot besøkende utenfor ved sin egen pult, puljevis eller enkeltvis, til stor sjenanse for de 10 - 15 nærmeste arbeidskameratene. Det er jo dette vi har møterom til !
- å føre høglydte diskusjoner med arbeidskameratene, gjerne 3 - 4 arbeidsplasser unna, uten forsøk på å dempe stemmen. Hvorfor ikke bruke pauserommene litt mer ? De er jo der til ditt bruk !
- å la telefonen kime 10 - 20 ganger når du ringer til noen. Svarer det ikke etter 3 - 4 ganger, så prøv senere eller ring naboen ! Det samme MÅ også kunne gjelde for telefoner via sentral-

Det er uforståelig at det fremdeles ikke er kommet lyssignal tilkoblet telefonen. La oss nå snart slippe at 5 - 6 mann tar av røret når én telefon piper !

ENN om vi i alle fall kunne forsøke ! - Eller skal vi fortsatt BARE skylde på kontorlandskapet?

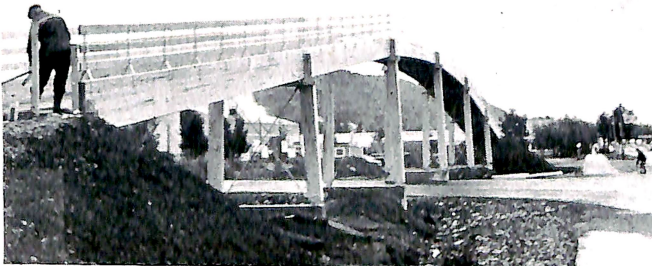
Magne Flemsæter

## Gang-og sykkelveger

Ålesund kommune har de siste år gjort en fin innsats i trafikksikkerhetens tjeneste ved sin opparbeidelse av separate gang- og sykkelveger i Spjelkavik - Ålesund-området.

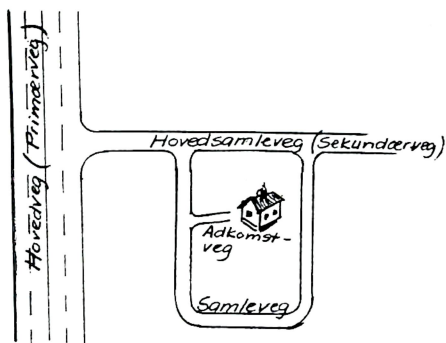
Med godt, fast dekke på vegene er de attraktive nok til at folk nytter dem, og mange andre kommuner - ikke minst byer og bygdebyer burde ta etter innsatsen på dette feltet.

I samband med åpningen av den nye "motorvegparsellen" ( -det brukes anførselstegn, for det er jo foreløpig bare 2 kjørebane) fra Fremmerholen fram til Stokke fabrikk, blir fylkets første gangbru av noe format føyet inn i systemet. Brua er av laminert tre og skal sørge for at de "myke"trafikanter trygt kan ta seg over den nye E-69.



# NVP·II ... norsk vegplan for byar og tettstader

Det å fastlegge eit system av vegar som på beste måte kan tene ein tiltenkt bruk av areal er ein viktig del av generalplanarbeidet i alle kommunar. For mindre kommunar avgrensar arbeidet seg oftast til å planlegge samlevegar som fører ned på riksvegen (fylkesvegen) gjennom bygda - for byane må også riksvegtraséen vurderast og heile vegsystemet bør få ei finare oppdeling.



Vegplan II-arbeidet skal etter føresetnadene resultere i eit fastlagt vegsystem - frå den øvste hovedvegen, gjennom hovedsamleveg og samleveg ned til atkomstveg (boligveg), det skal klårleggast kva plass bussane og eventuelt andre kollektive transportmiddel kan og bør få, og ikkje minst skal det lagast

realistiske planer for eit gang- og sykkelvegnett.

I dei 5 tettstadene i Møre og Romsdal som fekk lokale utval i 1973 må planarbeidet seiast å vere i godt gjenge:

- problema er analyserte
- hovedvegnettet har byrja å avteikne seg
- hovedsamlevegar og samlevegar er definerte
- kollektivtrafikken er under vurdering og
- eit system av gang/sykkelvegar er ført ned på kartet.

I eit par av byane er det sett opp grove overslag over naudsynte investeringar i vegnett for å få det opprusta til god brukbar standard. Utan vidare finrekning er det klårt at det er enorme pengesummar det vert bruk for i åra framover og at det må til ei streng prioritering slik at det som vert brukt av kommunale, fylkeskommunale og statlege midlar iallefall blir brukt der dei gjer størst nytte.

Ein gjer rettast i å rekne med små endringar i bybiletta i komande år og vera budd på at det eksisterande veg- og gatenettet må slitast på i lang tid enno. Med aukande innbyggartal, biltal og bilbruk generelt må ein og gå ut frå at presset på dei sentrale bydelane stendig vert større. Samstundes vil kravet til betre miljøstandard ha til fylgje at det må leggest restriksjonar på både køyring og parkering. Sjølv i våre relativt små byar må folk rekne med at i det minste arbeidsreisene heretter må foregå med buss, til fots eller med sykkel.

På bakgrunn av den dårlege økonomien og ut frå ei vurdering av nytten i høve til kostnaden, er det i alle lokale utval brei semje om at anlegg som kan skilje gåande og syklande trafikantar frå biltrafikantane bør prioriterast høgt. Vona er óg at fleire av dei som i dag nyttar privatbil til arbeid, kan finna eit akseptabelt alternativ i sykkel. På Sunndalsøra til dømes, er tilhøva lagt til rette for bruk av sykkel og det syner seg her blir også sykkel brukt. Her er alt gjennomført ei trafikkregulering i hovedvegane som vil gjere det lettare for alle trafikantgrupper å finna sin rette - o g t r y g g e - plass.

I Kristiansund har riksveg 16 ein stygg ulykkesstatistikk. Her er det gjenbygd og vanskeleg å finne ny trasé for riksvegen inn til viadukten mellom Gomalandet og Kirklandet. Frå dette punktet kan imidlertid ein god del av trafikken med fordel fylgje Kranavegen langs Vågen mot sentrum.

I Molde er det alt for lang tid sidan gjort framlegg om ei framtidig hovedåre etter Øvre veg og ein erstatningsveg for Storgata - (som skal bli gågate) - langs hamna. Om denne Hamnegata skal tene som mategate til sentrum, eller om den også skal bli ein hovedtangent, er framleis under diskusjon.

Ferjeleieproblemet er tatt opp i full breidde i det lokale vegplanutvalet i Molde, og i tillegg til alternativa Grandfjøra og Reknes vil eit alternativ ved Elvemoloen/busshaldeplassen bli grundigare undersøkt.

I Ålesund er traséane for hovedvegane så godt som fastlagt; diskusjonen går mykje om sentrumsregulering, om gang/sykkelvegar, om kollektivtrafikk og om korleis alt skal prioriterast. Utvala skal ikkje berre påvise behov, men òg leggje fram konkreté handlingsprogram for dei folkevalde organ til avgjerd.

I Volda har òg hovedvegssystemet avteikna seg i store trekk. Riksveg 14 vert også i framtida viktigaste vegsambandet Volda - Ørsta, men det er kome fram sterke ynskje om ein tidsmessig veg over Krøvelseidet - serleg dersom vegen frå Austefjorden vert lagd gjennom Aldalen, om Vatne, til Ørsta.

I Ørsta har utvalet gått inn for å leggje om riksveg 655 slik at det nye krysset med riksveg 14 vert lagd sør og vest for Fjordhotellet.

Som nemnt er det klårt at tilgangen på midlar er lagt mindre enn ynskjeleg kunne vere. Den vanskelegaste delen av arbeidet med Norsk Vegplan II står såleis att, nemleg prioriteringa. Men der vil fleire ha ord med i laget, og utvala tek også sikte på å halda fram med arbeid i 1975.

Anders S. Moen

I DENNE DEMOKRATISERINGENS TID finner vi det passende som motvekt å bringe følgende sitat fra Napoleon:

"En dårlig general er bedre enn to gode".



# Endring av vegstandarden

Som kanskje kjent for mange er det i høst kommet nye retningslinjer for hvordan veger skal bygges. Det legges her opp til mer nøkternhet og sparsommelighet både når det gjelder bredder, kurvatur og stigningskrav.

Bakgrunnen for dette er ikke bare knappe økonomiske ressurser. Enkelte vegklasser har vist seg å kunne avvikle mer trafikk på en tilfredsstillende måte enn før antatt. Krav til bedre trafikkmiljø har ført til behov for separasjon av trafikken, gjerne slik at de nye veger adskilles fra lokaltrafikken og dermed ikke behøver dimensjoneres for denne. Endelig har kritisk gjennomgåelse av den ulykkesregistrering som har skjedd siden 1968 ført til at enkelte vegbreidder anses mer trafikkfarlig enn andre.

Her hos oss blir kanskje ikke følgene av endringene så store. De "flotte" vegstandarder har vi jo aldri nyttet her hos oss. Vi merker oss den nye vegklassen II E med 5,0 m kjørebane + 2 x 0,5 m bankett - altså tilsvarende det vi før kalte BIID. Denne vegstandarden er jo mye nyttet på våre utbedringsanlegg, men det må være en forutsetning at den bare nyttes der trafikkbelastningen er lavere enn veiledende kapasitetsgrense.

Ellers merker vi oss at det nå er bare en vegklasse for en-sporet veg, nemlig vegklasse III med kjørebane på 3,0 m + 2 x 0,5 m banketter. Med 4,0 m total bredde håper en det klart vil framgå at vegen er en enfelts veg, slik at de farlige situasjoner en nå ofte ser når biler møtes på veger med bredde mellom 4 m og 5 m, kan elimineres.

Selv om hovedsiktemålet med forskriftsendringene har vært å redusere kostnadene med vegbyggingen, håper en samtidig at de nye vegbreddene vil gi mer miljøvennlige traséer og penere terrenginngrep. Dette vil nok de lempeligere krav til linjeføring også bidra til.

En går jo nå også sterkt inn for bygging av separate gang- og sykkelstier, og tanken her er at det må både være tryggere, miljømessig bedre, og kanskje også billigere å bygge disse separate enn å trekke de inn som en utvidelse av selve vegprofilen - slik de tidligere vegklasser kanskje innbød til.

# Trafikksikkerhet

Også i dei to siste numra av "Veg og Virke" har det vore innlegg om denne aksjonen. Her skal vi berre kort nemne nokre tiltak som kan vere med å redusere telet på vegtrafikkulykker:

1. Vi må ikkje gå på veg i mørke utan å bruke refleksbrikke og/eller refleksband.
2. Dei som arbeider på og ved veg må bruke orange arbeidstøy, som er langt lettare å oppdage for bilførarane enn mørke klede.
3. Alle maskiner på ein arbeidsplass langs ein trafikkert veg må bruke gult roterande blinklys.
4. Oppmerkinga av gangfelt må haldast vedlike så lenge det er råd.
5. Dersom det framleis er skilt som er gøymt bak vegetasjon eller elles har ei uheldig plassering, må dette no bli retta på.
6. Vi må vere meir merksam på å halde skilta reine.
7. Vidare vil vi minne om dei meldingane om vintervedlikehald som sist vinter vart sendt herifrå. Vi vil her berre nemne at det må brøytast like godt for gang- og sykkeltrafikken som for biltrafikken, at snøen vert lagra på stader der dette ikkje medfører for sterk reduksjon i frisishta ved kryss og gangfelt, og at friksjonsforholda på vegen i tilknytning til gangfelt bør vere best mogleg (strøing).
8. I særskilde kryss og andre stader der vi v e i t at sikttilhøva og tryggleiken vert serleg dårleg når brøytekantane kjem, må ein no snarast råd freiste å fjerne masse eller gjere andre tiltak som kan betre sikta til vinteren.

# Bankettutlegging

Etter at fast dekke legges på vegene våre er det meget viktig at dekkekanten støttes opp med å etterfylle grus eller oljegrus på bankettene, slik at den farlige kanten som oppstår her elimineres.

Arbeidet med å etterfylle grus eller oljegrus på bankettene har til nå vært nokså tidkrevende - og dyrt. Vanlig metode har vært å nytte en lastebil med sidetipp og folk med krafse og rive til jamning og puss.

Vegsentralen har nå gått til innkjøp av en bankettutleggemaskin som i sommer for første gang har vært nyttet på anlegget Toven-Rausand. Utleggeren henges bak på en lastebil med spesialfeste - forøvrig en enkel montering, og maskinen betjenes av 1 - 2 mann som har til oppgave å passe på at matingen er tilfredsstillende.



Resultatet av "prøvedrifta" på Toven - Rausand er ytterst lovende, både hva utseende og økonomi angår. En kom opp i en gjennomsnittskapasitet på nele 1 400 km bankett ferdig lagt pr skift og total kostnad inklusiv ca 0,03 vlm<sup>3</sup> grus, ble bare kr 1,27 pr ferdig meter bankett.

Leif Husby

9. Til slutt vil vi berre minne om: BRUK BILBELTE !
- fordi armene i k k j e k a n ta imot når farta er over 10 km/t -
  - fordi bilbeltet k a n ta imot heilt opp til 80 - 90 km/t -.

Magne Flemsæter og Svein K. Solbjørg

# Pensjonisttur

Også i 1974 fikk Samarbeidsutvalget og administrasjonen ved Møre og Romsdal vegkontor anledning til å invitere en del av fylkets pensjonerte vegarbeidere til en liten tur og etterfølgende festlig samvær.

Nærmere bestemt var det denne gang pensjonister fra Volda/Ørsta-regionen som den 4. september ble ønsket hjertelig velkommen til en busstur strekningen Ørsta - Volda - Folkestad - Fyrde - Volda - Ørsta. De fleste av deltakerne, både anleggs- og vedlikeholdsfolk, var nok fra før velkjent med mesteparten av ruta. Likevel kunne vi by på en helt ny vegstubb, nemlig strekningen Bjørneset - Høydalsnes. Dertil framsto 4 km av vegen mellom Fyrde og Selvikberget i ny og utbedret utgave, og med "rykende ferskt" 6 m bredt asfalt-dekke.

Vegsjefen var utmerket guide og veghistoriker under turen.

Samværet ble avsluttet med herlig middag og kaffe på "Viking Fjordhotell". Her gikk praten livlig, og det var tydelig at pensjonistene her hadde funnet hverandre igjen.

Møtende medlemmer fra vegadministrasjonen og Samarbeidsutvalget hadde både glede og faglig utbytte av turen, og vi lever i det håp at også de innbudte deler denne oppfatningen.

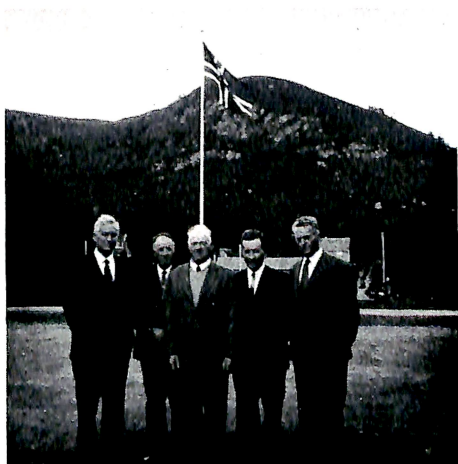
En fjær i hatten vil vi gi til MRF som uoppfordret bør på gratis ferjetur for buss og passasjerer på strekningen Volda - Folkestad.

## AVSKJED FRA VEGVESENET

I den senere tid har en rekke av våre vegarbeidere trukket seg tilbake fra aktiv tjeneste og er gått over i pensjonistenes rekker.

En slik begivenhet ble markert ved en enkel tilstelning på Fjellstova, Ørskogfjellet 27. juni 1974, der 5 veltjente medarbeidere ble hedret med vegvesenets diplom og minnegaver.

Overingeniør Paul Bølset takket de fratredende for den interesse og plikttroskap de hadde utvist i sin tildels lange tjenestetid, og ønsket dem alt godt i deres forestående pensjonisttilværelse.



De 5 som ble hedret ved denne anledning var  
 Lars Valbø, Sjøholt, 366 måneders tjenestetid  
 Mikal Valbø, Sjøholt, 340 måneders tjenestetid  
 Hilmar Kvammen, Stordal, 317 måneders tjenestetid  
 Petter J. Tennfjord, Sjøholt, 424 måneders tjenestetid  
 Ole P. Gjerde, Innfjorden, 215 måneders tjenestetid

Veg og Virke slutter seg til de gode ønsker for våre nye pensjonister.

# Pensjonsnytt

I den senere tid har det skjedd ganske mye nytt i "pensjonssektoren". Ja, så mye nytt dukker opp at en stakkars "kontorsliter" har besvær med å holde oversikten og bli i stand til å viderefordre informasjonen om nyhetene til de som direkte berøres.

Slik informasjon må betraktes som betydningsfull, da det jo dreier seg om livsviktige spørsmål som kanskje spesielt de eldre arbeidstakere vil være opptatt av. Virkningene etter nedsettelsen av pensjonsalderen til 65 år for de tarifflønte



arbeidstakere har begynt å gjøre seg gjeldende, og en rekner med at bl.a. pensjonsinformasjonen nr. 2/74 av "Veg og Virke" har bidratt til reaksjonene.

Av særlig interesse denne gang er den melding som nylig er mottatt fra Statens Pensjonskasse om at det er fastsatt nye innskudds- og pensjonsgrunnlag for de overenskomstlønnte arbeidstakerne. De nye grunnlagsklasser som er

bygget opp etter samme mønster som regulativet som gjelder for de regulativlønnte arbeidstakere, skal gjøres gjeldende med virkning fra 1. juli 1974. Av plasshensyn kan en ikke ta inn detaljer vedrørende grunnlagsregulativet i "Veg og Virke". Så snart arbeidstakerne i respektive yrkesgrupper er blitt registrert innenfor nyordningen, vil imidlertid hver enkelt etter hvert kunne få

opplysninger om sin plassering m.v. i innskudds- og trekk-regulativet gjennom vedkommende oppsynsmann eller vegmester. For pensjonerte arbeidstakere som er fratrukket etter 1. juli 1974 og hvis pensjonskrav allerede er sendt vedkommende pensjonsinstitusjon, vil det være verdt å merke seg at disse vil få sine pensjoner automatisk regulert i samsvar med de endrede grunnlagsplasseringer.

Som følge av bl.a. av nevnte endringer har Statens Pensjonskasse gitt pålegg om at det skal gis spesifiserte opplysninger om grunnlagsplasseringen i pensjonssøknaden - d.v.s. at dersom en arbeidstaker f.eks. har pendlet mellom anlegg - vedlikehold skal det foruten den grunnlagsklasse som er påført ved fratreden, også angis på søknadsskjemaet de antall tjenestemåneder eller år vedkommende har arbeidet i andre yrkesgrupper. Pensjonen blir utregnet ved samordning av de ulike grunnlagsplasseringer. Her kan det nok melde seg visse problemer, men disse vil en forsøke å løse på beste måte etter hvert som de melder seg i samband med de løpende krav om pensjon.

Sverre Hjelvik

## *Vi gratulerer*

følgende medarbeidere som i løpet av høsten og førjuls-vinteren passerer åremålsdager:

### 50 ÅR

Lars Sorte	6260 Skodje	10. oktober
John E. Misfjord	6390 Vestnes	28. oktober
Tore Grande	6216 Geiranger	10. november

### 60 ÅR

Einar Frøysadal	6218 Hellesylt	2. oktober
Torstein Stornes	6470 Nauste	2. oktober
Gudmund Grande	6017 Åsestranda	2. november
Karsten Dalen	6084 Larsnes	26. desember

**VÆR INGEN STRIBUKK !**



**BRUK REFLEKS !**