

BIBLIOTEKET  
VEGDIREKTORATET

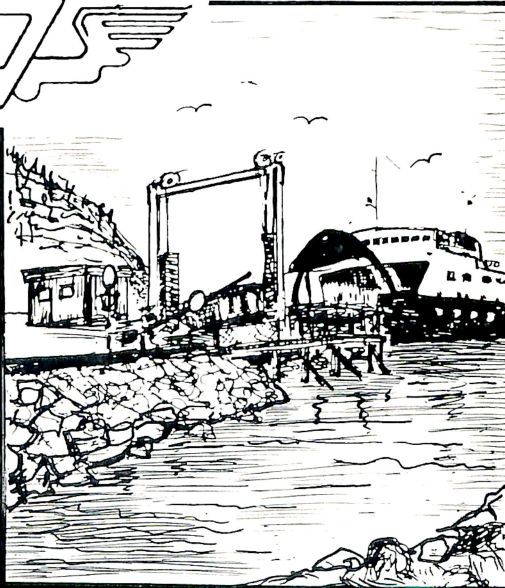
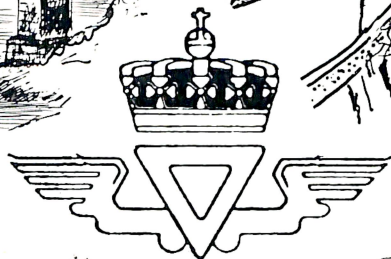
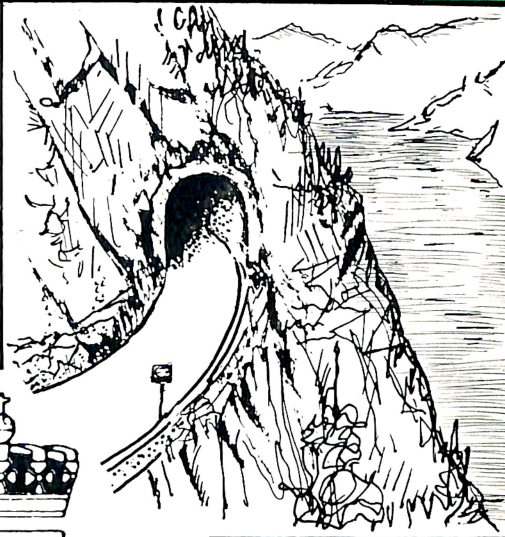
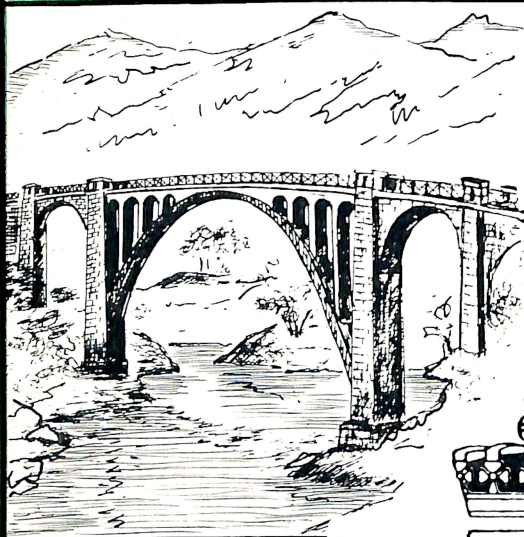
# VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

APRIL 1975

4. årgang



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

APRIL 1975

4. årgang

### Bedriftsavis for Vegvesenet i Møre og Romsdal fylke

Redaksjonens adresse:  
Julsundvegen 7, 6400 Molde.

Opplag: 1200

Trykk: Jan Bettens trykkeri  
Fotosats: Harry J. Paulsen

Redaktør: Andor Wicken

Redaksjonssekretær: Kåre Munkvik

### Bidragstere:

Arne Inge Torvik  
Jens Monsholm  
Pål Grefsnæs  
Olav Øverås  
Bjørn Winestad  
Bjarne Rekdal  
Kristian Furland  
Jan Petter Jensen  
Arne Lauvrak  
Arnfinn Gautun  
Oddvar Åfløydal  
Knut Inge Braute  
Caspar Lossius  
G. Nordal

### INNHOLD:

#### Side:

3. Opplæring lokalt
4. «Bilbeistet»
6. Om julekaffi og noko attåt
10. Fastlandssamband i nord
12. Miljø langs vegen?
14. Fotgjengernes — —
16. Overgang til månedslønn  
i vegarbeidsdrifta
18. Om avkjørsler
20. Bedriftslegeordninga
21. Setningsmåling i felten
22. Kontaktmøter, Bryllaup og  
vegarbeid
23. Ny ferjekai på Aukra
24. Kryssord
26. Dette står likevel
28. Overå — Linge
29. Daglig arbeidstid i  
vegarbeidsdrifta
30. Nytt samband på gammel  
boplass
31. Bedriftsidretten. Verneutvalg
32. Oss maskiner i mellom
35. Arbeidsskilting
40. Bruk av fiberduk i vegbygging
42. Tverfall på vegdekker
43. Verne- og miljøutvalg
44. Mordalsvågen — Solholmen
45. Kvalitetskontroll av over-  
byggingsmasser  
—Vi gratulerer
46. Folkemål/departementstil
47. Høyfjellsvegene våre



Redaktør: avd. ing. Andor Wicken

Redaksjons-  
sekretær : sekretær Kåre Munkvåg

---



---

# OPPLÆRING LOKALT

---



---

Vi vil denne gang drive litt PR for det som er omtalt annet sted i avisa om å starte organisert opplærings-tilbud for alle ansatte i vegvesenet på lokalt plan.

Interessante emner er vi sikker på det finnes nok av, enten det nå gjelder veggeometri eller grunnundersøkelser. Med den faglige interesse og yrkesstolthet de aller fleste innen vegvesenet legger for dagen, tror vi også at svært mange vil vise interesse for de kurstilbud som etter hvert vil komme.

Det er en funksjon litt «på siden» vi her vil påpeke at opplæringsvirksomheten kan ha.

«Kommunikasjonssvikt» er et vanlig begrep i dag — alle kommunikasjonsmuligheter til tross. Også innen vår etat er vi nok sterkt plaget av problemet. Vi kjenner alle til «syningens» mangel på sunn fornuft, vegkontorfolkas sendretktighet og Vegdirektoratets forunderlige bestemmelser og vedtak. Generelt har vi vel mer å utsette på folk jo mindre vi kjenner til vedkommendes oppgaver. Dette er vel mye av bakgrunnen for at vi irriteres over våre overordnede uforstand, trafikantenes uvitenhet og alt «rart» som skjer rundt omkring.

På dette feltet mener vi opplærings-tiltak kan ha en meget stor misjon om det legges opp på fornuftig vis. Nettopp i drøftinger om våre felles faglige problem kan det være mulig for hver enkelt å få innsikt i vegvokterens, overingeniørens, planleggerens og anleggsmannens syn på ett og samme emne. Slik kunne vi altså «rystes» bedre sammen.

Kunne vi, ved allsidig sammensatte opplæringsgrupper» rundt om, få til slik faglig drøfting ville det nok komme fram at det ikke er så mange «luringer» eller «undermalere» som vi til daglig gir uttrykk for i vegvesenet. Muligheten for å kunne betrakte vegvesenet som **en** etat og eliminere uheldig sektortenkning ville nok også øke betraktelig om slik virksomhet kom i gang.

I avisa vil vi gjerne i kommende nummer stå til tjeneste med å formidle opplysninger om opplæringstiltak — et emne det er på høy tid å prioritere!

Appellen denne gang må bli at det vises interesse fra hver enkelt når det nå om kort tid blir satt i gang undersøkelser for å fastlegge program, samlingssteder osv. for opplæringstiltakene.

## «BILBEISTET»

Mange kjenner Kjell Aukrusts fantasifulle strek og målande ord i skildringa av fartsglad køyring. Færre hugsar kanskje at hans alvorlege farbror dikteren Olav Aukrust i diktsamlinga «Hamar i hellom» med salt og med humor skildrar «Bil-beistet». Det var om «byherket»:

«folk av det høgaste standet,  
byfolk som plent skul' på landet»  
som «velte seg inn i ein bil» og tok ut  
på bygda.

Småfolk — gamle og unge — måtte ty til grøfta. «Hønium flaug ende til vers!» Hestar vart skremt, sprang ut og renska seg. «Sela og sundslegi kjerre på røysi låg att som eit vrak». Men «kringum bilbeistet bles det og susa», vidare oppover dalen — som om ingenting var hendt. — Han Per som dreiv og køyrde talle på gamal gjerd, fekk både materiell og mental skade ved det første møtet med «bil-beistet». Han fann desse orda om nytida og biltrafikken:

«Det va' Satan, han salte, fortære  
og søkkje døkk ende i veret,  
og hakke og trakke døkk møyre,  
—slik helvites elde som døkk,  
det skul'n betterde køyre  
ut over marki som møk!»

Dette var møtet mellom bilismen og bygda.

Også i vår tid fell det dom over «bil-beistet». Kanskje skjer det med mindre talent enn hos Olav Aukrust. Kanskje er slikt som vert sagt lite sjølvskapt og mykje grammafon, tørt i tekst og tynt i tanke. Men det er likevel tydeleg å merke at mange er skremt av «bilbeistet». Både i

bygda og by tykkjast det å vere ei plage verre enn varg og bjønn var det før, både til å ta liv og gi mein. — Men få seier at skotpremien har vore for liten, og somme vil ikkje vera si plage forutan!

Det har blitt svært så mange «bilbeist» etter kvart:

Pr. 1. januar 1975 var det i heile landet (og tilsvarande tal for Møre og Romsdal fylke i parantes) 1423706 (71029) registrerte motor-køyrety. Av dette var 890361 (45736) personbilar, 8341 (570) bussar, 83109 (4052) varebilar, 61885 (3458) lastebilar, 92789 (6110) traktorar. Til samanlikning: Hestetallet i Norge var i 1973 ca. 24700.

Stort sett skikkar desse «bil-beista» seg bra kvar for seg. Men somme tykkjer dei er ille i flokk, kanskje verre enn grashoppene i Mosebøkene og vargeflokken på vidda i gamle dagar. — Diverre tar «bilbeista» mange menneskeliv og. I 1973 var det 511 her i landet, og 3707 vart alvorleg skadd og 7265 lettare skadd ved møte med bil-beistet. Tilsvarande tal for Møre og Romsdal fylke var 21, 210 og 409. — Slike hendingar må vi vare oss for og verje oss mot.

Trass i dette overlag triste må ein seie at «bil-beistet» er blitt temt til tenleg verk og trivnad: Bilen og vegbygginga har meir enn noko anna bunde dette lange landet saman frå yste havstrand til øvste plass oppi dalen. Bilen har gjort avstanden mindre, samkvemmet betre, har tatt bort blodslitet i transporten, har gitt utkant og sentrum individuell trivsel



i tilbud for utferd.

Det var liten idyll å slite med lasskøyring over lange avstandar med slede i sprengkulde eller med hest og vogn i lange stigningar opp gjennom dal og li. Lastebilen har revolusjonert godstransporten over heile det lange landet vårt. Rutebilane har gitt oss rimeleg, trygg og snar reisemåte. Personbilane har vorte lettvinnt å ta til anten ein skal til arbeidsplassen, gjere eit snarærend hos handelsmannen eller om ein snøgt må få nokon til lækjar og sjukehus — og dei har gjort det mogleg for oss å velje mellom mange varierte utferdstilbod. Traktoren har letta møk-køyringa hans Per. Mellomkrigsgenerasjonen har vore så heldig å ha fått oppfylt dei fleste av ønska sine her i Norge: Det har vorte arbeidstilbod. Folk slepp å svelte. Utdaningstilbodet er blitt stort. Det gamle blodslitet er borte. Den materielle velstanden er høg. Størsteparten av folket har bra fritidstilbod. Større sosial og økonomisk utjamning, vel utbygd helse- og sosialteneste. Vi fekk landet vårt fritt etter storkrigen.

Det er no 30 år sidan vi frå mellomkrigsgenerasjonen tok til med vår byggjeperiode etter ei stor øydelegging under 5 års krig (m.a. 366 sprengte bruer og over 500 andre vegbrot berre i Finnmark fylke) — og etter vonløysa i ei lang depresjonstid føreåt. Etterpå klokt kan ein seie at mangt kunne ha vore gjort annleis. Dei økonomiske rammene, andre ressursar, prioriteringssynspunkt og mange krav har endra seg mykje i desse 30 åra etter krigen. Vrangsider har følgd med nye tiltak, også med utviklinga i

samferdsla. — Likevel: Svært mykje av den noverande materielle velstanden og trivselen i Norge kan vi takke vegbygging og kraftutbygging for. Investeringar til desse utbyggingstiltaka ga grunnlag for arbeidsplassar, produksjon og omsetnad av produksjon, betre servicetilbod, nye heimar og lette og trivnad til mange i det daglege tilværet.

Det kan ikkje vere noko gale å syne takksemnd for dei goder vi alt har fått. Kanskje kan mykje av dette vere eit grunnlag av noko verd for neste generasjon og, sjølv om denne kan ha andre målsetjingar.

Nye tider, nye verdiar — og ny målsetjing.

I år som kjem lyt kanskje ein ny generasjon her i landet skjere ned forbruket sitt, arbeide meir, lide meir og krevje mindre enn i dagens velstandssamfunn. Skal tru om dei då er snar til å drepe «bil-beistet»?

**Arne Inge Torvik**

# Om julekaffi og noko attåt

For oss i redaksjonen er det denne gongen ekstra hyggeleg å kunne fortelle at det heilt frivillig og utan påtrykk er komne fleire brev til oss. Mange har skrive om den ekstra hyggelege avslutninga av arbeidsåret det varhøve til i år, då Samarbeidsutvalget kunne «spytte i» nokre kroner til julekaffi på dei arbeidsplassane forholde låg slik til rette at ein kunne samlast.

«I forbindelse med tilskottet til julekaffi og ein enkel tilstelning for dei sist pensjonerte vegarbeidarane frå T-2-området, har alle tilsette i vegvesenet innan området (både frå anlegg og vedlikehald) avvikla ein samankomst. I alt 74 var fredag 13. desember 1974 samla på Viking kafe i Volda. Dette var første gang at også damene (fruene) fekk vere med på ein slik tilstelning.

Serveringa var ein enkel tallerkenrett med kaffi etterpå. Programmet sto vegvesenet sine folk sjølv for med berre eitt unnatak, og det var Hjartåbygda spelmannslag som sytte for litt gammaldansmusikk som avslutning på arrangementet.

Elles var på programmet musikk av brørne Henry, Petter og Odd Vatne på elektronisk orgel og trekkspel. Pål Grevsnes las prolog, viste film og var med i ein trio, eit samansett orkester av berre vegfolk (bilde) og til slutt og

Dei spontane takkebrevane som er komne til redaksjonen — og som vi med glede sender vidare — skulle i seg sjøve vere godt nok prov på at velferdsmidlane er blitt godt brukte denne gongen og ein vil vone at dette tiltaket kanskje kan verte årvisst. Vi lar helsinga frå Ørsta/Volda representere alle dei vellukka tilstelningane vi har høyrte om som danna avslutninga på arbeidsåret 1974:

i Hjartåbygda Spelmannslag. Oppsynsmann Monsholm viste nokre fargedias som var frå ymse vegarbeid i distriktet her.

Fire pensjonistar fekk overrekket diplom og gåver frå etaten for fortienstefullt arbeid i mange år. Det var Reidar R. Bjørkedal, Nils Nybø, Sverre Moe og Lars Egset. Distriktsleiar Sverre Digernes var tilstades og foretok overrekkelsen.

Etterpå har det vore snakka om denne forma for samankomst for dei som har sitt arbeid i vegvesenet, og resultatet er at om dei bevilgande myndigheter fortsatt kan tilgodesjå oss med eit tilskott, så vert dette eit årvisst arrangement!

Helsing Jens Monsholm

Vegvesenet sin trio er frå venstre Henry Vatne, Pål Grevsnes og Petter Vatne.



## PROLOG TIL JULEKAFFIEN

God kveld alle saman, og velkomen til fest  
til koseleg prat og gaman.

Det er eit ynskje til kvar einaste gjest  
at vi skal hygge oss saman.

For kvardagen har så inderleg nok  
av arbeid og strid og mode.  
— det friskar opp å kome i flokk,»  
og få litt åndeleg fode.

Og det er vår von at alle i kveld  
når «Etaten» denne festen held,  
kan kjenne seg glade og lette,  
og finne seg vel til rette.

For fruene våre vi gjer litt stas.  
— Dei er serlig velkomne til festen.  
Borte frå kjøken og mannfolkmas  
skal dei vere heidersgjesten.

-----

Ungemas og sure menner  
det er ting som kvinna kjenner.  
Tidlig morgon må ho opp,  
lage mat og vaske opp,  
sende mannen sin på dor,  
vere blid og blank som smor.  
Stelle huset, reide senger,  
fly som om ho hadde venger,  
koke middag, duke bordet  
vere klar med velkomstordet  
til ein trøytt og sliten mann  
Slik ei kvinne det har han.

Maskiner surrar sin jamne gang  
dei berre krev og krev.

Djupgrofta er så uendelig lang  
sjolv i trottigt arbeidsstrev.

Mannen går der og peikar og trur  
at han er flink og klok.

Kvinnas pengepengen snur  
og les si kokebok.

Ei sukkerskei og ein klatt med smor  
ho salt og peppar i deigen knor.

Ein kopp med mjolk og ein neve mjol,  
og kaka kvitnar på bakstefjol.

Mannen vaknar frå sofasomnen  
når kaffilars putrar på omnen. - - -

Visst går der ei kåpe ein hende gong,  
ein kjole eller ein hatt.

Det er kvinna sin underfulle trong  
til å pynta seg for sin skatt.

-----

Kva ville vel hende i verda  
om kvinna vart kobla ut?

Skygrå og trist vart ferda,  
og maten ei einaste sut.

-----

Ute ved havet, det blånande hav  
lig landet med fjordar og fjell.  
Smilande grender og blomande vollar,  
steinete strender og lyngbrune kollar,  
gronkande lier der vårfuglen floyter,  
verslitne bår der havbåra sprayter sitt  
kvite skom.





Vegvesenet sitt eige orkester: Frå venstre: Petter Vatne, Henry Vatne, Pål Grevsnes, Odd Eikås, Inge Håvik og Ola-Arne Berg, — dei tre siste på «slagverk» frå vegstasjonen. Ein bør merke seg orkesteruniforma.

Pensjonistane med gåver og diplom er, rekna frå distriktsleder Digernes: Vedlikeh.arb. Sverre Moe og Lars Egset og anl.arb. Reidar R. Bjørkedal og Nils Nybø.





Hog over fjell og rindar  
 ei vårsol strålar og skin.  
 Gyller dei hoge tindar,  
 varmar dei nattkalde vindar.  
 Glitrar på blanksvarte vatnet der nede  
 skaper ei tindrande morgonglede,  
 smiler mot bryddande blomar og strå,  
 smyg gjennom skogen med froknuppar på,  
 nærer all vokster til liv. —  
 Men stormen kan rase frå Nord-Nordvest  
 frå havet og inn mot land.  
 Det hylar i fjella, det brotnar og brest  
 og skomsproyten piskar mot strand  
 Storskreda losnar i Hogenut  
 med bulder så jorda dyn.  
 Vegmannen veit at då må han ut,  
 for vegen treng ettersyn.  
 I mørker og kulde, i sno og flaum,  
 — vegmannen stott er på vakt.  
 Ferdsla skal gå sin jamne straum  
 har vegmannen alltid sagt.  
 Borhamrar kling i det bratte fjell  
 under leiing av trauste menner.  
 Vegar i anlegg, skot som smell  
 er arbeid vi alle kjenner.  
 Kveldar i brakka, lange som år,  
 i lengt etter heimen og kvinna  
 har alltid vore vegmenns kår  
 der arbeidet var å finna.  
 Det var ei tid då naud og sorg  
 var gjest i hus og hytte.

Arbeidsloyse, mat på borg,  
 og slit til inga nytte.  
 For lenge sidan, ein haustkald dag,  
 duka «slusken» dette bordet.  
 då baud dei oss til dette lag.  
 I dag er det vi som har ordet.  
 Lat vi minnast dei menn som med framsyn  
 og tru  
 duka dette bord, og bygde ei bru  
 fram til i dag då maten kan vitna  
 at bana dei knytte aldri har slitna.

-----  
 Vegar skal byggast, mil etter mil,  
 trafikken skal auke i styrke.  
 Vegmannen alltid legg godviljen til  
 og vyrdslar sitt gamle yrke.  
 — I mørker og kulde, i sno og flaum —  
 — vegmannen stott er på vakt.  
 Fersla skal gå i ein uhindra straum,  
 det har vegmannen alltid sagt. —  
 For landet ligg her, eit eventyrland  
 sveit i unge draumar,  
 i solstråleljøs, i måneglans,  
 i kjærleiksfylte straumar,  
 der vegane går langs fjord og fjell,  
 langs stormfulle verslitne strender,  
 eller ligg i folnande avdagseld  
 gjennom solmetta glomande grender.

Pål Grefsnæs



Og her eitt utsnitt frå festborda med  
 Harald Sætre og frue og Daniel  
 Bjørkedal m/frue fremst.

# Fastlandssamband i nord

Kommunikasjonsforholdene i Aure kommune er ikke noe en skryter av. Skrale veger og mange ferjesamband gjør reiser tidkrevende og tungvinte. Store utgifter for det offentlige er det også å holde tilfredsstillende frekvens for ferjerutene når bosetninga er spredt og trafikken moderat.

Ei av ferjerutene — trekantruta Stemshaug — Vikan — Vikan — skal forhåpentligvis kunne nedlegges fra 1. april 1976. Før dette kan skje må Skarsøya skaffes fastlandssamband med bru over Torsetsundet og Vikan må gis vegsamband med Fævelen på nordsida av Årvågsfjorden.



Entreprenør Arne Fjeldset med sine folk og maskiner har nå siden 1972 vært i full sving med vegarbeidet Fævelen — Vikan. Nå, ett år før det hele skal stå ferdig, er ca. 7,5 km av den totalt 10 km lange vegstrekningen grovplanert. Terrenget er mildt sagt lite egnet til vegbygging med bratte flåg rett til fjords. Det er anleggsleder Einar Drugli og oppsynsmann Neraas som ved «Jenks lov» trekker kurvene i terrenget. Kostnadsramma for prosjektet er kr. 5 mill., hvorav en stor

post går til rekkverk og tryggingstiltak.

Entreprenørfirmaet Brødr. Aakvik A/S har siden årsskiftet vært i sving med bygging av den andre delen av prosjektet — bru over Torsetsundet. Vegvesenet har i egen regi allerede bygd adkomstvegene fram til brua på begge sider av sundet. Selve brua blir 354 m lang, får enkel kjørebane og 16 m fri seilingshøge.

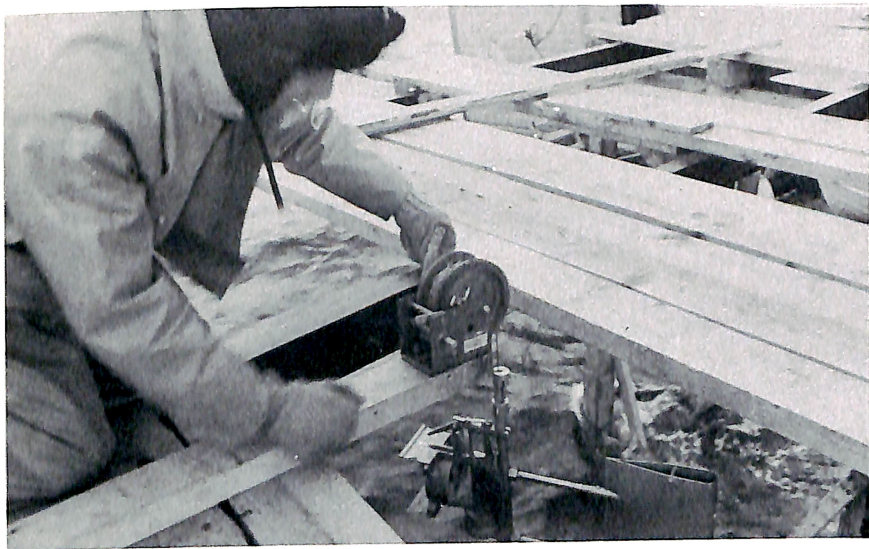
I vinter har tidevannsstrøm og en del dårlig vær bydd på problemer, men arbeidet glir nå bedre, og sjølve



brubanen regnes påbegynt i mai. Bildet gir forhåpentligvis et visst inntrykk av at det er strøm i sundet, og det er kontrolløren, Helge Settemsdal som er i sving med strømmåleren.

Kostnaden for bru og veg antas tilsammen å bli nærmere 9 millioner kroner, og ferdigstillelsesdato altså 1. april 1976.

---

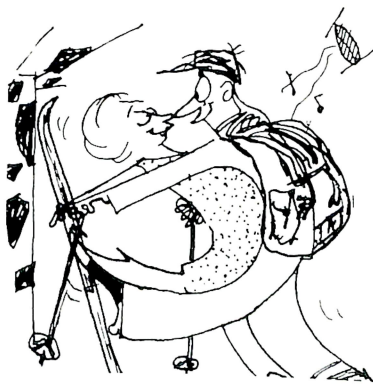


## PÅSKA

er for de fleste vellykket overstått. Fra «hyttefronten» meldes om stor aktivitet, og utleieformidler Munkvik ved vegkontoret beretter om kø for å nytte de mest populære stedene. Været slo jo også i høy grad til, og det meldes om at både det sportslige og festlige ble brukbart ivaretatt.

Dette bare ment som et hint om at det lønner seg å være ute i tide med ønsker om å tilbringe ferien — det være seg i pinsa eller i sommer — i vegvesenets hytter og brakker rundt om i fylket. Meld deg nå!

---



## MILJØ LANGS VEGEN?

Vestlandsnaturens forrevne formasjoner kan aldri betegnes som ideell for vegbygging. Tunneler, bruer og smale «fjellhyllestier» er ofte den tråd som binder bygdene sammen. Terrenget er liksom ikke skapt til å passe sammen med dagens kurveradier og stigningskrav.

I våre forfedres tid med spade og trillebår begrenset innhoggene i landskapsformasjonene seg selv. En kan føle harmonien mellom veg og natur der den liksom smyger seg fram gjennom terrenget og kan se de små justeringer på ås og idal som med nennsom hånd er foretatt for å komme fram.

I dag skal ikke lenger vegen framom de mange tun for i første rekke å tjene oppsitterne. Nå er det gjennomgangstrafikken som skal bys en god og hurtig veg. Denne målsettingen — sammen med de muligheter som ligger i å kunne disponere moderne maskiner — gjør at en ofte går på tvers av terrengformasjonene i en helt annen grad enn før. Hele landskapsbildet kan i enkelte tilfeller bli endret.

Det må være **planleggerens** oppgave å ivareta de store linjer slik at veglinja kan passe sammen med landskapet på en harmonisk måte. Pietetsfølelse og estetisk sans må kombineres med teknisk innsikt og økonomisk vurdering om resultatet skal bli bra. Det finnes eksempler på at denne balansen ikke har vært tilstrekkelig, men de siste års utvikling synes absolutt positiv.



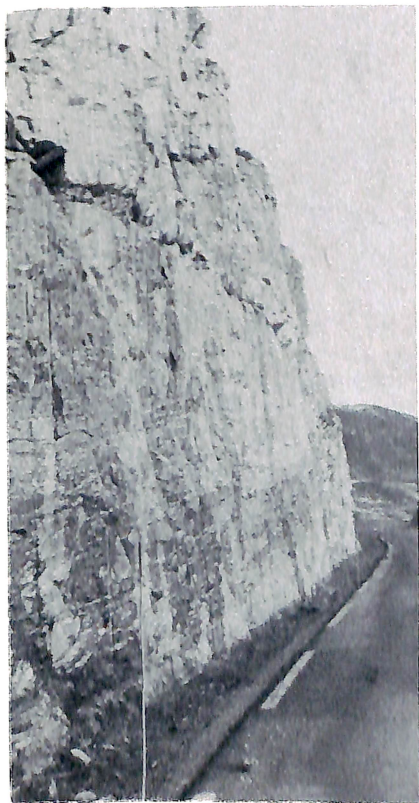
Et forhold av spesiell art er forbruk av dyrket jord til vegformål. Dessverre ligger vårt fylke stygt an på statistikken her. Delvis kan dette skyldes terrengforhold som ikke gir oss noe valg dersom vegen skal fram, men det finnes nok også eksempler på «stivbeinte» linjevalg. Her må vi nok bedre oss vesentlig og berede oss på en annen økonomisk vurdering enn hittil.

Minst like stort ansvar som planleggerne har **de som bygger vegen**. Det er **nå** terrenginngrepene skjer. Det er nå de tusen små valg av arbeidsmetode og massedisponering blir gjort og som viser seg å være helt avgjørende for utseendet av vegen og dens nærhet.

Vi tenker på skjemmende sidetak, unødvendig rasering av vegetasjon, uoverveidd disponering av over-skuddsmasse og manglende opprydding. Også her kan vi drive selvros og si at mange av disse forhold er vesentlig bedret de siste år, men svært mye kan også gjøres.

Det er de mange småting som avgjør resultatet. «Finishen» er avgjørende for anleggsmannens omtale: Når vegen er ferdig er det ikke lenger vanskelighetene i anleggstida som blir omtalt, — det er det ferdige produkt som tas opp til doms!

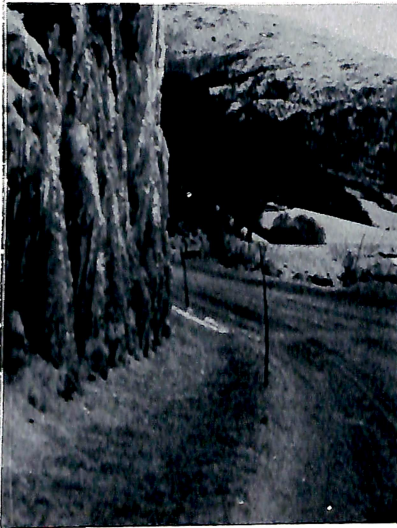
Et spesielt hjelpemiddel vi har fått de siste åra som vel bor nevnes uten at det blir tatt til inntekt for noe «frofirma», er den grasetableringa som skjer ved sprising av skråninger. Det er utrolig hvor karrig jordsmonnet kan være og resultatet likevel bli vellykket. Vekstene har oftest godt rot-





system som binder skråningene godt. Et minus kan være at slikt gras ofte adskiller seg fra det «naturlige» i farge, men dette endrer seg etter noen år. Mang en liten «synd» er blitt bøtt på ved sprøyting.

Den ferdige veg må videre **vedlikeholdes**. Det kreves stell av såvel vegbane som tilstøtende område. Vegetasjonen må holdes under kontroll, fjellskjæringer må renskes, det må strøs og det må lappes, og grøfter og renner må holdes åpne.

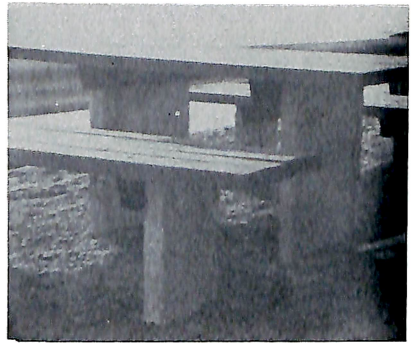


Ikke minst viktig er de oppgaver som direkte henger sammen med trafikantenes trivsel, — som skilting og annen informasjon, bygging og drift av rasteplasser, og et renhold som kan innby til stans på aktuelle steder. Ved våre egne anlegg bør en her gå fram med eksemplarisk orden og renhold.

Den viktigste trivselsfaktoren er vel likevel **trygghetsfølelsen**. Som en meget viktig del av å skape et hyggelig miljø langs våre veger må

derfor inngå arbeidet med å gi alle trafikantkategorier trygghet. Dette er neppe tilfelle i dag med de skremmende ulykkestall vi opererer med.

Vi vil spesielt nevne økt innsats på det sørgelig forsømte feltet med separering av trafikken. Sterkt økede økonomiske ressurser og full innsats av vegvesenet og kommunene må her til om en hurtig skal kunne by våre «myke trafikanter» akseptable vilkår i trafikkbildet.



## FOTGJENGERNES

langmodighet og situasjon i trafikken kommer vel godt fram i dette lille intermezzo fra Ørsta-kanten:

Den illsinte bilføreren river opp døra og glefser ut: «Ka i all verda finn' du på, mann! Gå ut i vegen på denne måten — du må vere galen!»

Fotgjengeren, ille tilgriset, men trolig likevel heil etter «dulten» fra bilen, titter opp fra vegskråninga og ytrer: «Ja, ikkje sant! Ka skal ein fotgjengar på vegen å gjere når ein har so fine grøfter å halde seg i!»



**OLA OLJESJEIK**  
er sannelig velstående allerede. Her  
er et lite utsnitt av sunnmøringenes .....

bilpark på Ørskogfjellet en brukbar  
skidag. E-69 er ikke **bare** gjennom-  
fartsveg!

# Overgang til månedslønn i vegarbeidsdrifta

Ifølge overenskomsten, gjeldende fra 1. oktober 1974, skulle faste tjenestemenn i vegarbeidsdriften ha utbetalt månedslønn. Tillemplingene av lønssystemet har medført en rekke problemer, og utbetalingen av månedslønn har ikke kunnet skje før fra april måned 1975. Utbetalingen den 20. april vil således inneholde både full lønn (inklusive alle tillegg) for mars og månedslønn for april. Månedslønnen omfatter bare regulativlønn og tillegg I. Tillegg II, akkordoverskudd og alle andre tillegg for måneden vil bli utbetalt samtidig med månedslønnen for neste måned. I månedslønnen for april blir det — i overensstemmelse med skattebestemmelsene — foretatt skatetrekk etter prosent også for de tjeneste menn som har tabelltrekk. Fra april gjelder bestemmelsen i overenskomstens pgrf. 23 om utbetaling (utsending fra vegkontoret) av månedslønn senest den 20. hver måned og om utbetaling (utsending fra vegkontoret) av forskudd den 5. i hver måned. Dette gjelder også lønningene for korttidsarbeidere.

Arbeiderrapporter/egemanskinrapporter må fortsatte fylles ut hver periode på samme måte som tidligere. Bl. a. av hensyn til eventuell utbetaling av tillegg II og akkordoverskudd er det viktig at det blir brukt riktig yrkesgruppe på arbeider- og egenamskinrapportene.

Det presiseres at alt lønnet fravær innenfor ordinær arbeidstid må føres på arbeiderrapporten/egenamskinrapportene. I den utstrekning det ikke blir foretatt rapportering av fullt antall arbeids- og fraværstimer i måneden, vil det blir foretatt fratrekk i lønn i etterfølgende måned.

Det har vært en del misforståelser idet enkelte arbeidere mener de vil tape økonomisk på at vi ikke har kunnet innføre månedslønn tidligere. Dette er ikke tilfelle, idet timelønningene er basert på årslønn dividert med 2210 timer. Dette betyr at hvis en arbeider får lønn for 184 1/6 time eller 21 2/3 dag i månedene vil det gi samme beløp som å få utbetalt månedslønn. Arbeiderne får full lønn for utført arbeid ifølge arbeiderrapporten/egenamskinrapportene og for bevegelige helligdager, sykdom og annet legitimert fravær ifølge rapporten for indirekte lønn. Det betales for følgende antall dager i månedene:

Oktober 1974: 23 dager

November 1974: 21 dager.

Desember 1974: 22 dager (inkl. 1. og 2. juledag).

Januar 1975: 23 dager (inkl. 1. nyttårsdag).

Februar 1975: 20 dager.

Mars 1975: 21 dager (inkl. skjærtorsdag, langfredag og 2. påskedag.)

Sum for de 6 måneder: 130 dager.

Delt på de 6 måneder gir dette



gjennomsnittlig 21 2/3 dag pr. måned. Dermed har arbeiderne over disse 6 måneder fått utbetalt nøyaktig det samme under time-lønssystemet som de ville ha fått under månedslønssystemet.

Det er tydelig en viss irritasjon hos en rekke arbeidere idet de ikke skjønner at det har gått så lang tid før en kunne gjennomføre månedslønssystemet. En vil gjerne presisere at når en ikke har kunnet innføre månedslønssystemet før, så skyldes dette ikke EDB-systemet, men en reke andre forhold.

1) Det var mange uklarheter i overenskomsten som først måtte tolkes: det gjaldt bl. a. ferielønnsbestemmelsene og regler om trekk for fravær. Ved den nye overenskomsten måtte det innføres en helt ny yrkesgruppering idet inndelingen i stillingsgrupper under pgrf. 8 ble endret.

Det ble gitt en del nye lønnstillegg som måtte innarbeides i systemet. Bestemmelsene om akkordberegningen ble gjort mer komplisert. Nye lønnstilleggsrapporter og rapporter for indirekte lønn måtte trykkes.

3) En måtte få til sammenhengen mellom utbetaling av månedslønn til den enkelte arbeider og registrering — som kommer etterpå via rapportene — av lønnsutgiftene på de enkelte kostnadssteder. Det vil si å få frem fordeling av lønnsutgiftene på stat og fylke, på vedlikehold og anlegg og på de enkelte strekninger under anleggene.

4) Det tok tid å få registrert hvilke arbeidstakere som var faste arbeidere og hvilke som var korttidsarbeidere. Og en hadde problemer med hvorledes en skulle få registrert overgangen fra korttidsarbeidere til faste arbeidere, og omvendt når faste arbeidere slutter som faste og blir korttidsarbeidere.

5) Det ble innført nye lønnsatser fra 1. oktober 1974, senere ennå nyere lønnsatser fra 1. desember 1974 på grunn av indeksreguleringen. Ytterligere nye lønnsatser for tunnelarbeidere m.v. fra 1. januar på grunn av nedsettelse av arbeidstiden fra 40 til 38 timer pr. uke for disse.

6) En hadde problemer med innføring av den geografiske differensring av arbeidsgiveravgiften fra 1. januar 1975.

For korttidsarbeidere vil det ikke skje noen endring i lønnsrutinen, men de som nå blir faste tjenestemenn i vegarbeidsdriften, vil få lønn for 13 månedere i inntektsåret 1975, såfremt de har vært ansatt hele året. Videre vil de fast ansatte bare få utbetalt lønnsforskott etter at de gar gitt beskjed om det. Dette blir et fast forskottsbeløp som vil bli utsendt den 5. hver måned inntil melding om endring gis. Forskottsbeløpet er begrenset oppad til halv netto månedslønn.

Så rart det enn høres ut, vil fast-lønssystemet fore med seg ganske stort merarbeid. I vårt fylke regner man med ett årsverk. Lønnsutregningene er nå så komplisert at uten hjelp av EDB-maskiner, ville tidsfristen for lønnsutbetaling neppe kunne holdes. Tjenestemenn i vegarbeidsdriften bør være klar over at ved enhver lønnsforhøyelse i de senere år, har EDB-systemet gjort det mulig å gå over til de nye lønnsatser på et tidligere tidspunkt enn for funksjonærer i vegvesenet og de fleste offentlige etater.

Så får en håpe på en knirkefri overgang til månedslønn. Imidlertid tillater jeg meg en spøkefull bemerkning: Dersom det viser seg at en arbeidstaker ikke passer inn i vegvesenets EDB-system, blir en nødt til «å slå vedkommende i hel».

O. Ø.

# OM AVKJØRSLER

«Avkjørselsproblemet» kjenner vel de aller fleste i vegvesenet til. Både for plan-, anleggs- og vedlikeholdsfolk er de problemer som oppstår i samband med avkjørselsanordninger av de som er vanskeligst å løse på en totalt sett heldig måte. Hensynet til sikkerhet for trafikkantene, ønsket om en lettvinnt adkomst for

Mange av de problemer en har å stri med ble muligens løst ved den kjennelsen Høyesterett 23. mars 1973 avsa. Saken er kjent som «Forbrigddommen» og gjaldt vegvesenets ansvar ved avkjørselsreguleringer.

Landskapet vårt kjenner vi jo: bebyggelsen «klorer» seg fast i bratte dalsider, langs fjorder og elver, og fra den smale, slyngete hovedvegen går bratte avkjørsler oppover og nedover til de enkelte oppsittere. Det er ofte umulig å unngå at selv en liten vegutvidelse vil skape vanskelighet for avkjørslene, — iallfall på den ene siden av veien. Ofte blir forholdene helt uholdbare dersom krav til sikkerhet skal overholdes. I slike tilfeller må ofte omfattende reguleringer av de eksisterende avkjørsler til. De gamle avkjørslene må stenges, og brukeren blir anvist adkomst til offentlig veg via en annen avkjørsel. Ofte må det bygges ny adkomstveg for å knytte ham til denne avkjørselen, og adkomstvegen fram til offentlig veg kan bli lenger enn før.

Dommer i Høyesterett har tidligere

tilstøtende oppsittere, økonomisk omfang av nødvendige tiltak og estetiske krav skal her forsøkes smeltet sammen til noe alle berørte parter kan akseptere. Gjeldende lovverk er heller ikke bestandig så lett å tolke, — iallfall kan det være vanskelig alltid å kunne fastslå hva en plikter og ikke plikter i en bestemt sak.

slått fast at avkjørselsinnehaver normalt ikke har krav på erstatning for ulemper når hans adkomstveg blir lengre enn før av grunner som er nevnt foran. Både ulemper og eventuelt auket vedlikehold må han selv bære. Dette er vel vanlig praksis.

Striden står ofte om hvem som skal bygge den nye adkomstvegen — altså den nødvendige veg fram til ny anvist avkjørsel, samt hvem som skal betale kostnadene til grunnen som går med ved omlegginga.

Her har vel vegvesenet ofte vært «snill», idet det i samband med opprustingsarbeidet på den offentlige veien ofte har vært praktisk også å foreta andre, tilgrensede tiltak.

I den såkalte «Forbrigdsaken» ble nettopp dette spørsmål satt på spissen. Vi tillater oss å sitere Per Andbergs ( ) kommentar til saken:

«Saken gjaldt her omleggingen av riksveg E6, parsell Elstad bru — Skjeggstad bru i Ringebu. I forbindelse med vegutbedringen ble det her også foretatt en del

avkjørselsreguleringer. Dette medførte bl.a. at en jordbruksavkjørsel ble stengt og eieren ble anvist ny adkomstveg via en avkjørsel ca. 800 m lenger syd. For å komme fram til den nye avkjørselen, hevdet eieren at han måtte anlegge en adkomstveg, (avlingsveg) og krevde i den forbindelse erstatning for utgifter til opparbeidelse av denne vegen samt erstatning for grunn. Ved underskjønnet ble erstatningen satt til kr. 31.000 for «anlegg av avlingsveg (inkl. grunn)». Ved overskjønnet ble erstatningen satt til kr. 10.000 for «ulemper ved anlegg av ny anleggsveg». Overskjønnet ble av eieren påanket til Høgsterett som opphevet overskjønnet og hjemviste saken til ny behandling. (Nytt overskjønn er holdt, men ikke avhjemlet ennå.)

I domspremissene drøftet Høgsterett utførlig de forskjellige problemer i forbindelse med en avkjørselsregulering. Jeg vil anta at en på bakgrunn av denne dommen må kunne trekke følgende slutninger:

1. Vegvesenet har hittil i betydelig utstrekning bygget nye adkomstveger og tildels også betalt erstatning for den grunn som har medgått. Høgsterett tillegger denne praksis ingen betydning ved bedømmelsen av vegvesenets generelle erstatningsansvar etter vegloven. Vegvesenet vil således for fremtiden ikke være bundet av den noe vekslende praksis en har hatt til nå.
2. Det er fra grunneierhold blitt hevdet at det alltid er årsakssammenheng mellom en vegutbedring (ekspropriasjon) og en avkjørselsregulering når begge deler skjer samtidig. Høgsterett forkastet denne påstand og konstaterte at det i den aktuelle sak var det i hvert fall ikke slik årsakssammenheng.

3. Det har til nå vært tvil om begrepet «avkjørsel» i vegloven bare omfattet den del av avkjørselen som lå på vegområdet, eller om det også omfattes av adkomstvegen (tilforselsvegen fra bebyggelsen og til den offentlige vegen). Her uttaler Høgsterett at tilforselsvegen inne på den private eiendommen ikke kan anses å falle inn under veglovens avkjørselsbegrep. Hvor den fysiske grense mellom avkjørselen og tilforselsvegen skal trekkes, gir ikke Høgsterett noen klar anvisning for. På bakgrunn av de uttalelser som fremkom, vil en imidlertid anta at vegvesenet normalt vil ha oppfylt sine forpliktelser hvis den nye avkjørselen bygges til det som gjerne kalles «terrengnivå».

Dette er et forhold som en her i huset må merke seg. Etter denne dommen er det nå klart at vegvesenet ikke plikter å foreta den byggingen av private adkomstveger som hittil i betydelig grad har vært vanlig.

4. Når innehaveren av avkjørselen selv skal forestå byggingen av avkjørselen, vil han for det første få utgifter ved selve anlegget. Dernest vil det medgå grunn til vegen og han får kanskje avlingstap, og i de tilfeller vegen må legges over annen manns grunn, må han betale særskilt for vegrett. I praksis kan en her ofte komme opp i tildels betydelige beløp, og spørsmålet er da straks hvem som skal betale dette — Vegvesenet eller eieren selv.

Også dette spørsmålet tar Høgsterett standpunkt til. Utfra analogibetraktninger fra Grunnlovens pgrf. 105 kommer retten til at visse utgifter må eieren selv bære. Det er først når «de ulemper som eiendommer er påført ved at den gamle



avkjørsel stenges og erstattes med en ny på et annet sted, er andre eller større enn det eieren i utviklingens medfør måtte regne med å finne seg i», at ansvaret vil oppstå for vegvesenet. Hva dette vil innebære i praksis, er i dag vanskelig å si. Høgsterett angir en del momenter for hva som må tåles. Bl. a. bør det tas hensyn til alder og fasthet i bruk av den adkomst som blir regulert og den fordel for eiendommen den nye adkomst måtte innebære. Ikke minst det siste moment må etter min mening tillegges vesentlig vekt. Har en eiendom i dag en teknisk dårlig og en åpenbart trafikksfarlig avkjørsel, bør eieren finne seg i å bære betydelige utgifter når han av vegvesenet får anvist en tidsmessig avkjørsel.

En må regne med at uttrykket «hva en i utviklingens medfør må finne seg i», vil bli gjenstand for mang en prosedyre ved kommende vegskjønn. Det er å håpe at en etterhvert får en entydig skjønnspraksis som klargjør hva som egentlig skal legges i begrepet. Vegvesenets prinsipielle standpunkt

ved avkjørselsreguleringer må imidlertid fra nå av bli at den nye avkjørselen kun skal bygges til terrengnivå. Det arbeid som må utføres utenom dette, samt utlegg til nødvendig veggrunn for adkomstvegen, må hevdes å være vegvesenet utedkommende.



Det får så bli skjønnsrettens oppgave å avgjøre hvorvidt vegvesenet på bakgrunn av det prinsipp Høgsterett nå har knesatt, er erstatningsansvarlig.

Per Andberg

## Bedriftslegeordninga

vil i 1975 være ytterligere utbygget, idet en i den senere tid har engasjert flere leger som vil ta seg av vegvesenets ansatte rundt om i fylket. Følgende leger vil i inneværende år være i virksomhet.

Dr. Per Grimeland, Molde  
 Dr. Ole Myklebostad, Åndalsnes  
 Dr. Sivert Asphaug, Eidsvåg  
 Dr. Olaf Viksand, Sunndalsøra  
 Dr. Erling Sæther, Surnadal  
 Dr. Torstein Tjelle, Vestnes  
 Dr. Hans Chr. Paulsen, Stranda

Dr. Olaf Vidnes, Fiskåbygd  
 Dr. Bjørn Enstad, Tjørnvåg  
 Dr. Hans Kragset, Ørsta  
 Dr. Ivar Sørbø Kristiansen, Aure  
 Dr. Ragnar Lødøen, Valldal.  
 Videre har en kontakt med leger i Ålesund som en håper vil gi positive resultater. Bedriftslegeordningen skulle således være i god gjenge for store deler av vegvesenets folk, selv om en fortsatt er klar over at det gjenstår en del før alle avsnitt av fylket er dekket.

## Setningsmåling i felten

Istra bru skal ombygges, og distriktslaboratoriet har undersøkt grunnforholdene på det nye brustedet, like oppstrøms for nåværende bru.

Boringer har vist at det finnes forholdsvis løst lagrede sandig/siltede masser til stort dyp på brustedet. En aktuell fundamenteringsmåte er direkte fundamentering på såle.

For å få et grunnlag til å forutsi setningene under den nye brua har laboratoriet fått utlånt utstyr fra Norges Geotekniske Institutt til å måle løsmassenes sammentrykkelighet i marken. Forsøket med feltkompressometeret, som utstyret kalles, ble utført 2. — 4. april med et borlag fra veglaboratoriet under ledelse av oppsynsmann O. Flodstrøm fra Veglaboratoriet.

Kort fortalt består utstyret av en sirkulær skive med diameter 20 cm,

som skrues ned i bakken og belastes med varierende lasttrinn i forskjellige nivåer under terreng.

Instrumentene ved dette utstyret er meget følsomme overfor rystelser, og trafikken skapte så store vansker for gjennomføringen av forsøket at vegen måtte sperres i korte perioder mens avlesningene ble tatt.

Bildet viser Flodstrøm i aksjon sammen med våre folk (fra venstre: Hyldbakk, Hånes, Torvik, Foss, Fladstrøm og Dørslund).

Dette forsøket suppleres med sammentrykkingsforsøk (sk. odometerforsøk) i laboratoriet, på opptatte uforstyrrede prøver. Når brua bygges, vil vil følge setningene i løpet av og eventuelt etter anleggsperioden.

B. Wi .



## Kontaktsmøter

I 1974 har Samarbeidsutvalget avvirket 3 kontaktsmøter rundt om i fylket. Hensikten med møtene er å gi representantene fra administrasjonen og de som arbeider rundt om på de forskjellige arbeidsplassene anledning til å treffes og diskutere saker av interesse både for den enkelte og for etater.

En har absolutt inntrykk av at disse sammenkomstene i Samarbeidsutvalgets regi blir satt pris på av alle parter. Oppmøtet har alltid vært godt, og etter hvert som stemningen mykes opp rundt bordene blir ofte både store og små problem og hendelser trukket fram til drøfting. Slik meningsutveksling som her ofte framkommer må være et riktig godt eksempel på samarbeidstanken.

Også i år vil Samarbeidsutvalget fortsette med slik møtevirksomhet, og en håper at også de kommende kontaktsmøtene vil være med på å

skepe god etatsånd og styrke følelsen av at vi alle er i samme «bedrift».

I 1974 har en lang rekke av vegarbeidere gått av med pensjon. Kontaktsmøtene har delvis vært arrangert slik at noen på møtene har fått sin velfortjente hyllest etter avsluttet arbeidsinnsats. Således ble det både på møtet i Averøy og i Surnadal overrakt diplom og gave til de som der trådte over i pensjonistenes rekker. Vanligvis er det likevel oppsynsmannen eller vegmester som tar seg av arrangementene ved slike anledninger.

En annen og ny form for kontaktsmøter her i fylket ble avvirket i forbindelse med juleferien 1974. Det var tiltaket med å tildele et mindre beløp for å arrangere «julekaffe» for de som rundt om i fylket hadde muligheter for å samles til en enkel avslutning på arbeidsåret. Vi lar artikkelen annet sted i avisa borge for at dette var et populært tiltak som nok bør gjentas!

## Bryllaup og vegarbeid

I sin rapport frå juni 1834 om vegarbeidet den sommaren skreiv lensmann Sylte i Vestnes m.a.:

«Saa og de 2 oppsiddere paa Flade, har heller ikke sadt silne veistøkke istand på hovedveien til den bestemte dag, men maaske det har en aarsag af et Brylløp på Flade i de bestemte dage saa at dem kanske ru har sadt slin vei istand, men det ved jeg ikke. — — —»

I september 1834 sende lensmannen stadfesting på at gardmennene på Flate hadde sett vegstykkene sine på hovudvegen i Vestnes i «fullkommen god og forsvarlig stand».

Gardbrukarane slapp mulkt, så bryllaup som grunn for utsetjing med oppfylling av arbeidsplikta var truleg formildande.

B.R.



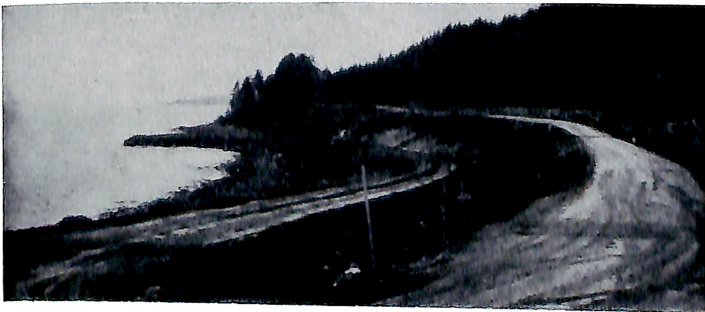
# NY FERJEKAI PÅ AUKRA

Det har lenge vært behov for utbedring av Aukra ferjekai. Oppstillingsplassen har lenge vært alt for liten, og mulighetene for utvidelse er små.

Tidens tann og påkjørsler har svekket selve kaikonstruksjonen, og bildet viser en av de mange anledninger vegvesenets verkstedvogner må besøke kaia.

Det skal nå bygges ny ferjekai noe lenger vest. Arbeidene med tilkomstveg og oppstillingsplass er — som det går fram av bildet —

allerede kommet godt i gang. Her skal det i tillegg til selve oppstillingsarealet også bli plass for parkering. I 1974 var strekningen Hollingsholm-Aukra en av de ferjestrekninger som viste størst auke. Delvis har vel dette sammenheng med «transitt»-trafikken over Småge videre til Sandøy. Utviklinga ventes å fortsette, og vi får håpe at den nye fejeakaia, som er ventet anlopsklar ut på høsten, vil bli en tilfredsstillende og verdig innfallsport til «gossen».



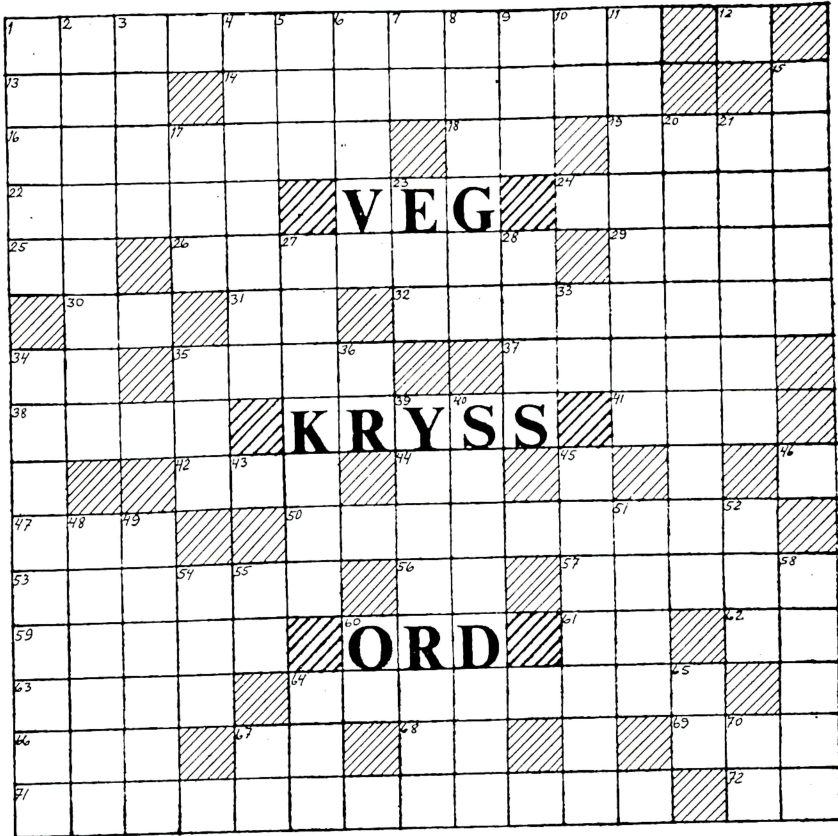
**Vannrett**

1. Øyeblikkelig
12. Elv
13. Mannsnavn
14. Lyriske
16. Studio
18. Fase
19. Sjanse
22. Usams
24. ----y, Har man i skapet
25. Tallord
26. Grunnstoffet
29. Klatreplante
30. Legemsdel
31. Prep. og adv.
32. Spion
34. Solgud
35. Interesse
37. Badstue
38. Element
41. Trelastmål, fork.
42. Fotsåle
44. Pakke, fork.
46. Nr. 1
47. Norsk Brannvern Forening
50. Godkjenne
53. Asiater
56. To like
57. Kjerne
59. Instrument
61. Tone
62. Tallord
63. Fiskeredskap
64. Fatamorgana
66. Karl. S. Sund
67. To like
68. Bakevje
69. Sjødyr
71. Sporeplante
72. Kåt

**Loddrett**

1. Bråke
2. Makthaver
3. T----, melodien
4. Tankespråk
5. Lite grann
6. Tennisuttrykk
7. Nyhetsbyrå
8. Kretsen
9. Vokse
10. Kvinner og Klær
11. Boliger
12. Elv
15. Spøke
17. Åssiden
20. Fotfolk
21. Hjelp
23. Identisk
24. 50
27. Lusangel
28. Spedbarn
33. Sunnmøre Arbeideravis
34. Katastrofe
35. Bearbeide
36. Mynt (fork.)
39. Superb
40. Håndverker
43. Nr. 12
45. Steinstøtte
48. Musikkinstrument
49. Brøler
51. Flukt
52. Tallord
54. Snau
55. Eksisterer
58. Brake
60. Interj.
64. Rovfisk
65. Ofre
67. Flatemål
70. Nåtle

# KRYSSORD



De tre først uttrukne rette løsninger premieres med 1. hellodd i Pengelotteriet.

Løsningen sendes vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 1. juni 1975. Merk konvolutten «Vegkryss nr. 1».

Navn .....

Adresse .....

Postnr. .... Poststed .....



## «DETTE STÅR LIKEVEL»

All bygging har en form for dimensjonering som grunnlag. Ut fra de krefter og påkjenninger vi antar vil virke på konstruksjonen, velger vi en utførelse som vil tåle dette uten å ta skade.

For vanlig vegbygging kan det være vanskelig å foreta slik nøyaktig dimensjonering. Mange usikre faktorer er med, både hva materialer, utførelse og senere lastpåkjenning angår.

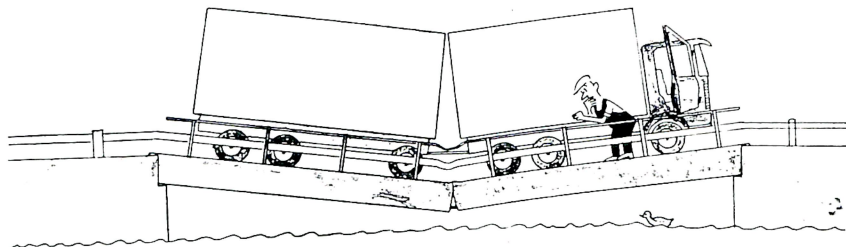
Litt spesielt stiller dette seg for BETONGKONSTRUKSJONENE i vegbygginga. Dimensjoneringsforutsetningene er her kanskje noe klarere, og det er lettere å holde kontroll med at konstruksjonen blir som forutsatt. Usikkerheten med hensyn til lastpåkjenning er imidlertid like stor.

Levetida for bruene i vegnettet er stor — kanskje 30 — 50 år — og med tanke på framtida dimensjoneres idag betongkonstruksjonene for et kjøretøy (som vist på bildet) med aksel/boggitrykk på 13/22 tonn. Medreknet effekten for rystelser rekner en at konstruksjonen kan få slag på 22/29 tonn fra henholdsvis aksel/boggi.

Dette er krefter på grunn av lovlig belastning en gang i framtida. Overbelastning vil nok forekomme også når tillatt akseltrykk blir 13 tonn. Her må vi velge en sikkerhetsfaktor som gir rimelig garanti for at skade ikke oppstår, samtidig som det skjeles litt til økonomien. Denne faktoren velges i området 1,2 — 1,8.

Eksempel: Ei vanlig platebru, 15 m lang, og med 1 kjørebane vil veie ca. 130 t. Vi nytter en «sikkerhetsfaktor» på 1,2 her og sier således at dimensjonerende vekt blir 156 t. For kjøretøyet rekner vi en sikkerhetsfaktor på 1,8, dvs. i verste fall kan brua tåle et akseltrykk på  $21 \times 1,8 = 31,8$  t. Et slikt kjøretøy som nevnt foran vil da totalt gi en påkjenning på 170 t. og medreknet egenvekt snø osv. vil totallast på bruaplata vår bli ca. 340 t.

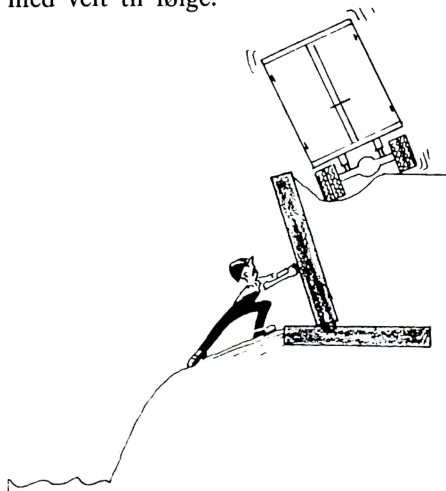
Dette er stor vekt etter dagens forhold, og det er først når lasta blir ennå større at armeringsstålet i plata blir tøydd, slik at vi får en kraftig, synlig nedbøying. Stålets styrke vil øke noe ved en slik tøyning, og skaden vil derfor sannsynligvis begrense seg til ødelagt bruplate.



Vi har stor respekt for «brukonstruksjoner», og det kan rapporteres om stor interesse både for skikkelige tegninger og en nitid utførelse.

Desverre kan det ikke spores samme interesse verken fra arbeidsledere eller arbeidere når det gjelder forstøtningmurer, landkar osv. Med vingemurer og mindre støttmurer går det ofte på «Gefuhlen», og det har forekommet at både dimensjoner og armering er blitt kraftig redusert av den «utførende», uten at den som har laget tegning er forespurt.

Dette er en stor risiko å ta. Også her vil overbelastning føre til at stålet tøyes, og mens dette skjer, kan en få kraftig dump i vegbanen, kanskje med velt til følge.



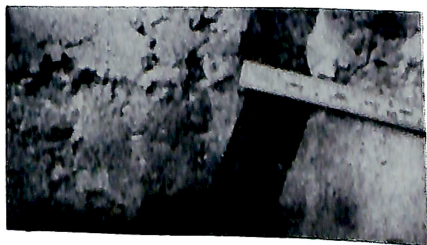
Begrunnelsen for å «spare» på slike konstruksjoner er som oftest at «dette står da likevel». Som oftest er dette helt sant, iallfall med dagens akseltrykk. På papiret blir imidlertid disse konstruksjonene registrert til å tåle 13 t akseltrykk. Når en gang dette blir tillatt vil en ikke lenger ha noen innebygd sikkerhet i

konstruksjonen, og sannsynligheten for brudd blir så stor at den må betegnes som mindreverdig. Har vi så egentlig «spart» noe ved tilsnikelsen?

Det kan alltid diskuteres hvor langt fram i tida en skal planlegge og hvilket akseltrykk en skal forutsette i dimensjoneringene. Dette er imidlertid for betongkonstruksjonene fastsatt på internordisk plan, og det eneste fornuftige må være å gjennomføre en konsekvent linje.

Til slutt et bilde som viser Øreelv bru, f. veg. nr. 287, bygd i 1949. Selve brua er i utmerket stand mens vingemurene har store sprekker. Utbedringen er reknet til kr. 115.000,-.

JJ



## OVERÅ — LINGE

Onsdag 2. april 1975 vil nok bli husket som en gledens dag i Valldal. Presis kl. 17.49 smalt nemlig den 350 kg store dynamittladningen som fjerna «proppa» i den siste og lengste av tunnelen på sambandet Linge — Overå — vintersambandet vil Valldal og Fjørå.



Vegen er dermed grovplanert i hele strekningen fra Linge, gjennom Lingetunnelen på 865 m, Blikshammartunnelen på 1245 m,

Overåtunnelen på 1570 m og de 1570 m veg i «det fri».

Det som nå står igjen er å komplettere med pukk, penetrere og asfaltere vegdekket, montere refleksbrikker og belysning, samt montere en del rekkverk. Aller viktigst er likevel sluttrensken i Overåtunnelen må gjøres grundig før trafikken kan settes på.

Ferdigstillelse i ordets rette forstand blir det neppe i år. Da må portaler være støpt, alt lys være montert, osv.



Men det vil bli satt alt inn på å få avviklet turisttrafikken gjennom de nye tunnelene, og nødvendig sikring for dette vil nå bli utført straks.





Folka på anlegget med Sigurd Langdal og Ivar Maråk i spissen kan snart se slutten på flere års iherdig innsats, og det vil nok være mange

takknevlige sjeler som i årene framover til benytte seg av dette imponerende sambandet.

---

## Daglig arbeidstid i vegarbeidsdrifta

I den nye overenskomsten av 1. oktober 1974 er det fastsatt arbeidstida skal være den samme for alle arbeidsplasser i fylket, og det skal avtales faste tider for spise-pauser.

Fra 1. januar 1972 har det her i fylket vært en «prøveordning» med arbeidstid fra kl. 07.30 til kl. 16.30 med en daglig matpause på 1/2 time. Det skulle altså ikke være noen frokostpause i tillegg til dette. Imidlertid er det slik at frokost-pausen i 10-tida i stor utstrekning eksisterer ennå. Mange arbeidsplasser har to matpauser. Enhver som har prøvd, vet at det i praksis ikke lar seg gjøre å stoppe arbeidet i bare en halv time dersom det skal

avvikles to matpauser. En time er vel nærmere den reelle arbeidsstansen. Skal effektiv arbeidstid på 8 1/2 time overholdes slik det står i overenskomsten, må derfor frokost-pausen helt bort. For samtlige av-vegvesenets arbeidsplasser er nå arbeidstida bestemt til å være fra kl. 07.30 til kl. 16.30 med matpause fra 12.00 til 12.30.

Prøveordningen med slik arbeidstid skal vare til mai, da erfaringene skal innhentes. Ut fra de resultater en kommer til skal da ledelsen i samråd med hovedtillitsmannsutvalget avgjøre om ordningen kan fortsette, eller om arbeidstida må tøyes lenger utover ettermiddagen for å gi plass til lengre spisepause(r).

# NYTT SAMBAND PÅ GAMMEL BOPLASS

Fra 1. april 1975 er ferjekaia på Syvdsnes i Vanylven kommune tatt i bruk etter en hektisk innsats. Ruta Årvik — Koparnes i rv. nr. 61 er dermed utvidet til trekanttrute Årvik — Koparnes — Syvdsnes, samtidig som Velsvik ferjekai er nedlagt. Det har vært mye strid omkring denne omlegginga. De politiske vedtak foreligger imidlertid klare nok, og da er jo vegvesenets oppgave bare å utføre de pålagte oppgaver — Ikke å diskutere hensikt og fornuft.

Opgaven denne gang var altså å få ferjekaia klar til anløp fra 1. april, og det holdt akkurat. Adkomstveg og betongarbeider er utført av vegvesenets egne «landstyrker» i området, mens selve kaiarbeidet er utført av pelebåten «Vølaren»s mannskap.

At tiden ble noe knapp denne gang får våre forfedre ta ansvaret for. Av alle steder på vår kyst har nemlig de gamle n ordmenn hatt boplass på Syvdsneset, og under arbeidet ble det gjort oldfunn som måte nærmere undersøkes.

Som kjent har vi «Lov av den 29. juni 1951 om fornminne» som klart pålegger vegvesenet som vegbygger å melde alle oldtidsfunn til antikvariske myndigheter.

Funnene ble gjort i forbindelse med forberedelsene til sprengningsarbeidene rundt Syvdsneset, men heldigvis slik at bygging av kai og holdeplass kunne utføres. Planene for tilkomstene måtte imidlertid endres slik at det nå er bygget en midlertidig forbindelse.

Dette har forårsaket store ekstrakostnader for vegvesenet i tillegg til det selve utgravningene vil koste.

En har imidlertid hatt et meget godt samarbeid med Historisk Museum v/konservator Bjørgo som sammen med oppsynsmann Hustad har sørget for at våre venner fra fortida får være i fred til mai/juni neste vår, da utgravningene etter planen skal begynne. Før dette er utført, kan en ikke fullføre den nye vegen rundt Syvdsnes.

Vi benytter anledningen til å minne om hovedpunktene i lovverket om slike funn, som vi altså både plan- og anleggsfolk må ha i bakhodet: — Alle fornminner fra forhistorisk tid og middelalder er **automatisk fredet**. Det er altså **ikke** nødvendig med noen spesiell fredning eller tinglysing av et fornminne for at vi skal ta hensyn til det. Også «særlig merkelige ferdsselsveger» hører med her.

— Det påhviler grunneiere og planleggere innen stat, fylke, kommune og privat firma å finne ut om det finnes fornminner hvor arbeid i marka skal utføres. Det er altså planleggeren som skal ta initiativ til å klarlegge dette og i god tid melde planlagt arbeid til arkeologisk museum.

— Videre gjelder selvsagt at dersom man under arbeidet støter på fornminner som ikke har vært kjent, skal arbeidet straks stanses, og både synlige og ikke synlige fornminner må anses som fredet.

— Rutinen idag er vanligvis at planene som utarbeides ved veg-

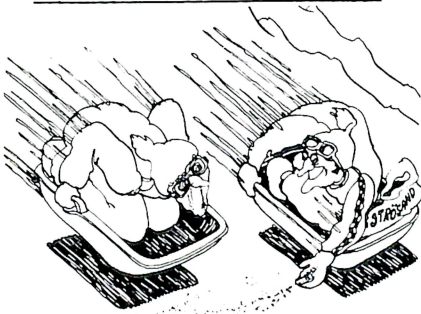
kontoret på tidlig stadium sendes de regionale arkeologiske myndigheter for gjennomsyn og disse uttaler seg (eventuelt etter befarng) om fornminner kan tenkes berørt. I fall det er slike, vil vanligvis utgraving skje og senere vil eventuell heving av fredningen skje fra det arkeologiske distriktsmuseum.

— Når det gjelder økonomi må byggherren — altså i våre tilfeller vegvesenet — bekoste slike utgravinger. Alle ting som finnes — f. eks. våpen, smykker, mynter — er statens eiendom. Men fornminner behøver nødvendigvis ikke å ha slik direkte «jordisk» verdi for å være verdifulle.

— For alle gjelder at overtredelse av bestemmelsene er straffbart. Vi **plikter** å kjenne til hvordan vil skal oppføre oss og loven er selvsagt til for å verne vår kulturarv slik at en ikke av uvitenhet eller kortsynt økonomisk tenking skal ødelegge uerstattelige minnesmerker.

## BEDRIFTSIDRETEN

har blomstret som kanskje aldri før den siste tida. I de forskjellige disipliner kan det vises til resultat av totalt forskjellig art. Vi sier ikke mer, men vil komme tilbake med utførlig omtale i neste nummer.



## VERNEUTVALGETS VIRKSOMHET I 1974.

Verneutvalget har i 1974 avholdt fire møter: — herav et utvidet møte hvor det foruten utvalget møtte fem verneombud, en vegmester, to oppsynsmenn og en representant for Arbeidstilsynet. Dette møtet ble holdt i brakkeleiren i Fremmerholen og ble arrangert for å forsøke å øke samarbeidet mellom verneutvalget og de som driver vernearbeid i marken.

Arbeidstilsynet's representant orienterte om deres ansvarsområde, og en mener at dette møtet ga en meget positiv virkning for det videre arbeid med å drive et aktivt vernearbeid. En vil også for ettertiden søke å skape en god kontakt mellom arbeidsledere, verneombud og verneutvalg.

Også i 1974 har verneutvalget sammen med Vern og Velferd foretatt inspeksjoner med arbeidsplassmøter og informasjon på en rekke arbeidsplasser. En kan med glede konstatere at viljen og forståelsen til å forebygge sikkerheten fortsatt er tilstede og i økende kraft.

Det er i 1974 registrert 21 skader som tilsammen har medført 543 fraværsdager. En av årsakene til at en har hatt en så merkbar økning fra 1973 (da en hadde 19 skader og 234 fraværsdager), er at 4 av skadene inntraff i 1973, men er kommet med på 1974 — statistikken, da friskmelding først har skjedd i 1974.

En har også fått rapport om flere tillopp til ulykker som er avverget ved bruk av verneutstyr. Dette er et godt bevis for at verneutstyr og vernearbeid er en nødvendighet og et meget viktig ledd i den daglige drift.

A. Gautun.



# OSS MASKINER I MELLOM

Kan du forstå, sa den gamle borvogna, nå har jeg boret jevnt og trutt rundt i hele fylket i 10 år og etter sigende gjort et godt arbeid, men nå er det slutt.

Den fnyste og skalv i alle sine sammenføyninger. Kan du begripe at alle private borvogner gjør det så meget bedre og billigere enn vi?

Det skal jeg si deg, sa en av lastebiltilhengerne, den hadde stått like gul og fin og ubrukt det siste året. For det første så kan du ikke greie boringa uten 2 mann, mens de private bruker 1. For det andre er du nå for gammel. Jeg skal gi deg et godt råd gamle venn, forbered deg på pensjonstida. Se på søstera di som ble pensjonert i fjor der hun står og nyter sitt otium, nymalt og fin ved veggen inne på Hjelset.

Du skal ikke være så ærekjær, sa tilhengeren. Vil de ikke ha deg i arbeid, så er det bedre å stå stille. Se på oss tilhengere, vi har stått her over et år uten å være i bruk. Alle vet jo at det er billigere å kjøre med henger, men det er få som vil gjøre det. Her er godt og varmt å stå og kose seg i vårsola inne på Årø nå fremover, mens de private får slite og kjøre.

Jeg er så enig, så «Dynapackvalsen» og strammet opp trommelen. Se på oss valser, her har vi stått i hele vinter og godgjort oss alle sammen.



Snart kommer det visst to nye til og så har jeg hørt. Jeg må virkelig spørre, når har de tenkt å bruke oss i vinterhalvåret, sa den store «Dynapackvalsen», grov i målet. «Satana perkla», sa «Lokomovalsen». Den svor på finsk i bare argsinne og fortsatte: I fjor var jeg ute og valset, og da hadde jeg en voksen kjører. Vi valset og valset på toppen av fyllinga inntil det var så hardt at det ingen vits var å valse mere. Da sa kjøreren stopp, og koblet ut vibrasjonen for å unngå å ødelegge meg. Vet dere hva som skjedde. — Han fikk tilnavnet «Han som kjørte valsen uten vibrasjon.»



Når tror dere de har tenkt at begynne å legge ut massene lagvis og valse ned etter hvert her i amtet? sa den gamle «Pedershåbvalsen», den snakket enda delvis dansk.

Men vent nå til etter påske, da skal alle ha valser. Da blir det et «Helsikes spetakkel» for å skaffe valser. Da blir vi kjørt både sent og tidlig med alle typer kjøredoninger av alle slags folk, bønder, studenter og fiskere.

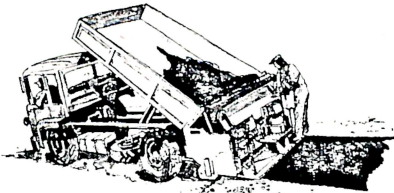
Jeg må si vi må ha god helse for å tåle behandlingen, sa «Bomagvalsen». Jeg orker det simpelthen ikke. «Bestimmt nicht», la den til på tysk.

Nå er jo heller ikke De infødt «nordbo», bemerket Dynapack-

valsens overlegent. Men jeg kan nå allikevel ikke forstå hvorfor de ikke bruker oss mere, sa «Scheidvalsens» bestemt. På reiser rundt fylket er det mye som vitner om at det er mye ugjort av oss valser.

Nå, nå, ikke så kategorisk min gode venn, sa den store veghovelen. Det kan kanskje være andre ting også som gir dårlige resultater, bemerket den gammelklokt.

Ja, «Dæven tute», etter påske er det slutt på vinterfreden, skvatt olje-grusutleggerne i. De hadde ikke glemte faguttrykkene fra ifjor.



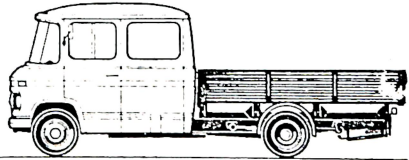
En ny Volvo lastebil kom inn gjennom porten, høg og overlegen som sine landsmenn.

Den betraktet med forakt firehjuls-trekkerne inne på verkstedet og bemerket kaldt: I min familie behøver vi ikke å bruke firehjuls-trekkerne. Jeg kom nettopp fra Filefjell. Der brøyter en eldre bror av meg som har løftbar boggi. Det går så fint så. Den har jo riktignok større motor enn jeg, men ellers er han likedan.

Gid er det sant?, svarte en av verkstedvognene, en Mercedes. Den omtalte alltid sin familie som Daimler Bentz med lang a og i.

Tenk, jeg har hørt, sa den at i andre fylker er det nå tatt ibruk en større type av min familie med dobbelt førerhus, liten kran og liten lastekasse med tipp som i mange tilfeller erstatter lastebilen.

Ja, det må være fornuftig, mente en av veghovlene. Jeg kjører mange ganger forbi vedlikeholdslag som har lastebil med noen ror oppi i lasteplanet eller det kan være skiltutstyr. I tillegg bruker de «Pickup» til å kjøre seg selv i. En slik bil vil nok sikkert kunne erstatte lastebilen i mange tilfeller, mente veghovelen, og senket bestemt skjæret ned i bakken.



MERCEDES BENZ L 608 D

Slik gikk samtalen mellom maskinene om dette temaet som aldri blir utdebattert.

Har dere merket at vegvesenets maskiner i det hele tatt blir mindre brukt i den siste tiden? spurte en sprek hjullaster. Ja, jeg tror nok jeg delvis må si det spesielt fra oktober måned, opplyste den gamle borvogna i halvsøvne.

Kan dere begripe dette, vi har jo så mange dyktige folk som ellers går inn for statsdrift, buste en sand- og saltspreder ut høgt og skjærende. Det er ikke første gangen, det er stor forskjell mellom liv og lære, sa den store verkstedvogna og tenkte på sitt.

En gammel rusten spade syntes også den måtte si noe og bemerket: Ja tidene forandrer seg. I min tid måtte de betale for meg, før de kunne ta meg ut av lageret, og arbeids-tempoet vil jeg ikke snakke om en gang.

Jeg husker hvor fin alle syntes jeg var første gangen jeg kom, snufset firemannsbrakka nesten på gråten. Tenk, idag skal det være enmannsrom og ikke nok med det, nå snakker man også om at «et ytre rom skal være tilstede», hva nå det skal bety, sukket firemannsbrakka og så lengselsfullt opp mot stjernene.

Ja, og så skal det være gratis kokke med kokkebolig og alle slags bekvemligheter. Neste krav blir vel at det skal ordnes slik at de ikke behøver å reise hjem til kona i helgene nå da, kveste tomannsbrakka. Den var så sint at den hadde nær vippet bakover.

Ja, åsså alle arbeidsklærne da gitt, bemerket «Gaffeltrucken» inne på lageret. Har dere sett alt som går ut? Vet dere hva en oppsynsmann sa til meg? «Nå er det bare bleien som mangler, sa'n.»

Nei, det begynner kanskje å bli dyrt å leie oss, det ligger nok noe der, bemerket regnemaskina til

Blomsnes. Den tenkte alltid økonomisk på sakene.

Men det blir vel enda dyrere å ha oss stående her, skar «Lokomovalsen» inn. Den hadde begynt å få en snev av vårforømmelse. Det vil på valsespråket si arbeidslyst.

Ta det med ro, brummet den store «Dynapackvalsen» igjen. Vi har jo fått Distriktslaboratorium nå. Har dere ikke sett alle disse «posemennene» som flyr rundt og plukker grus og stein i poser? Gud vet hva de gjør med alle posene forresten. Tror dere resultatet blir at vi får mere arbeid, kvekket «Dynapackvalstvingene» ivrig. De var unge og energiske. «Vi får håpe det», istemte alle i kor.

Ja nå tror jeg vi får slutte å skravle og isteden gjøre oss istand til å begynne å arbeide etter påske, sa veghovelen. — —

Og så stilnet praten av litt etter hvert.

OÅ

## Skipsror vart vegbru

I 1725 forliste det nederlandske skipet «Akerendam» ved Runde. Best kjent er vel dette forliset frå myntfunna nokre froskemenn frå Ålesund gjorde for eit par år sidan. Men «Akerendam» har visst vore til glede for distriktet før og.

Soleis skriv fogden i Sunnmøre 16. desember 1779 til amtet at han både

på sommartinget og hausttinget same år hadde sett på brua ved Ørsta kyrkje, og at han hadde funne brua forsvarleg. Han la til at elva ikkje er større enn at det til bru har vorte nytta roret av det store skipet som stranda ved Runde for over 40 år sidan.

B.R.



# ARBEIDSSKILTING

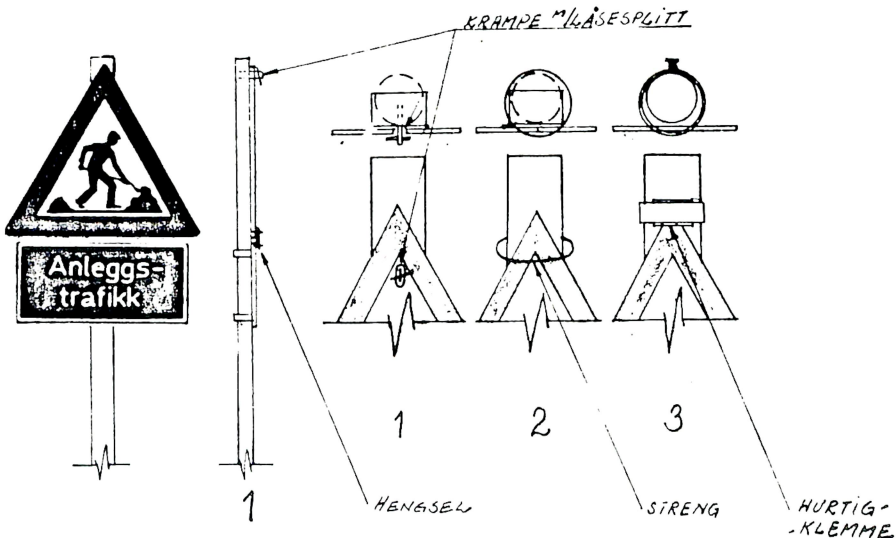
Riktig bruk av arbeidsskilt har bedret seg de seinere åra, både innen anleggs- og vedlikeholdsdrifta. Skiltingen har imidlertid en tendens til å bli «overdrevet» og dermed uriktig, skilt som skal fjernes ved arbeidstidens slutt blir stående både over natta og helga, og slik blir trafikantenes forståelse og respekt for de vanlige arbeidsskilt dårlig.

Skilt nr 109 «Vegarbeid» skal fjernes når arbeid ikke pågår. Det samme gjelder underskiltet «Anleggstrafikk» som ofte brukes sammen med skilt nr 109. Dersom skiltingen ved et mindre anleggs-messig arbeid er riktig, skulle etter dette skilt nr. 135 «Annen fare» med underskilt «Vegarbeid» bli stående også utenom arbeidstiden såfremt en også da finner det nødvendig å varsle trafikantene om arbeidet.

Problemet med fjerning av skilt nr. 109 består vel de fleste steder i å finne en enkel og hensiktsmessig måte å fjerne/tildekke skilt nr. 109 m/underskilt. Vegvesenet i Sor — Trondelag har løst dette på en måte som synes så praktisk at en vil bringe metoden videre. Hovedskiltet (nr. 109) og underskiltet er som skissen viser hengslet sammen. Underskiltet er festet til stolpen/roret, mens hovedskiltet enkelt kan løses i overkant. Skiltet vil ved nedfelling dekke underskiltet og dermed gi en tilfredsstillende tildekking.

Det er sikkert mange måter å feste hovedskiltet i overkant på. Eksempel nr. 1 med krampe og låsesplitt, nr. 2 med sirkulær streng og nr. 3 med såkalt hurtigklemme.

**Knut Braute**



# OPPLÆRING —

## nå også i Vegvesenet

Samarbeidsutvalget har hatt innstillinga om «Opplæring i statens vegvesen» til uttalelse. Oppsynsmenn, vegmestre og andre har også fått den tilsendt, så innholdet er muligens kjent av mange.

Det er ei omfattende utredning som foreligger. Her summeres opp det som finnes av opplæringstilbud og det foreslås hva som bør gjøres for å bedre disse tilbud innen vegvesenet. Samarbeidsutvalgets merknader går mest på det som har med (hittil manglende) opplæring på lokalt hold. Vi siterer:

»**Opplæring på lokalt plan** er det felt som til nå etter vår mening er mest tilbakeleggende og der den dominerende innsats bør ytes. Det tenkes da på 1) viderespredning av stoff fra sentrale kurser, 2) utveksling av erfaring og kunnskap mellom kolleger med likeartede arbeidsfelt (uformelle konferanser/teamarbeid) og 3) opplæring på den enkelte arbeidsplass knyttet til daglige gjøremål.

En mener det her klart bør prioriteres slik at emner som direkte er til daglig nytte i arbeidet (f. eks. stikning, veggeometri, materialkunnskap) må komme foran emner av mer generell karakter. Likedan bør etaten sørge for styring av opplæringstilbudene slik at det innenfor nevnte prioritering satses der behovet etter en samlet vurdering er størst.

**Organisering** av opplæringen på lokalt plan er en enig i hensiktsmessig kan legges til et lokalt opp-

læringsutvalg, gjerne i nær kontakt med samarbeidsutvalget. Dette utvalgets oppgaver må være 1) å registrere de interesser og behov som finnes for lokale opplæringstiltak, 2) prioritere emner og sted for kurs, samt 3) i samarbeid med de enkelte distrikt stå for selve kursavviklingen. Utvalget bør ha en fast kontakt med Vegdirektoratets sentrale opplæringsavdeling for drøfting av kursmaterieil, veiledning til foreleser, kompendieutarbeidelser osv. Det rent faglige ansvar for kursgjennomførelsen antas det hensiktsmessig å tillegge administrasjonen ved den avdeling eller den person som skal foreståinformatjonen/forelesningen.

Skal opplæring være effektiv, må den dekke et behov, være lystbetont og gjennomføres på riktig nivå og fornuftig måte. En anser det derfor som viktig at det enkelte fylke selv innen visse rammer får bestemme **omfang og tempoplan** i opplæringen, slik at de overnevnte faktorer best mulig kan legges til rette.

En anser det videre som meget viktig at de **bestemmelser** som sentralt gis **angående avviklingen av opplæringstiltak** på fritid/arbeidstid, kompensasjon for ekstraarbeid for foreleserne osv. gjøres så lempelige at praktiseringen kan stimulere til interesse for flest mulig og tilpasses vegvesenets arbeidsdrift.

Det bør legges opp til **samling av erfaring** fra alle fylker og snarlig formidling av denne til andre. Likeledes bør det i stor grad

utarbeides **standardopplegg** for kurs i forskjellige emner, slik at hvert enkelt fylke unngår å stri med problemer som er løst av andre. Dette anses som viktig punkt for den sentrale opplæringsavdeling.

En vil videre peke på viktigheten av å legge opplæringen slik an at det åpnes mulighet for kommunikasjon og meningsutveksling ved opplæringstiltakene. Ved i stor grad å satse på **folk fra egne rekker** som forelesere/instruktører og holde en uformell ramme, mener en at det kan oppnås større enhet og forståelse innen etaten, samtidig som problem blir belyst fra flere sider. Ikke minst viktig anses «returkunnskapen» til foreleseren å være. Kursene kan på denne måte også lett tilpasses lokale forhold og situasjoner. En mener således det må være riktigere å gi vegfolk nødvendig pedagogisk skoling enn å la spesielle pedagoger forelese om vegvesenets gjøremål. Den helt dominerende del av opplæringen antas således å kunne ivaretas forsvarlig av egne krefter.

Avslutningsvis vil en bemerke at innstillinga i seg sjøl kan gi grunnlag

for mange refleksjoner og kanskje også inspirere til umiddelbare tiltak på lokalt hold.»

Etter det vi hører er det nettopp slike «umiddelbare tiltak» som er i ferd med å skje, idet det ryktes at administrasjonen allerede har utpekt et lokalt opplæringsutvalg.

Vi har jo hatt en del opplæring hittil også, som for de som omfattes av den er fullt tilfredsstillende.

Det tenkes da på Vegsentralens maskinforeropplæring med Gautun og Brudeseth i spissen, samt de vernelederkurs som har vært holdt i samme regi.

Det «nye» opplegget er at **alle** skal tilbys muligheten til supplerende og spesialisierende kunnskap om arbeidet sitt, enten det angår plan, vedlikehold, anlegg, maskiner eller andre funksjoner.

Andre fylker er allerede kommet i gang med slik systematisk «kurs»-tilbud, og vi ønsker opplæringsutvalget lykke til. Vi er ikke i tvil om at interessen vil være stor for opplæringstiltak hos de aller fleste av oss innen etaten, bare det hele blir lagt opp på fornuftig og «matnyttig» vis.

## FORSKUDD PÅ LØNN

Det er nå gitt adgang til å utbetale også vegarbeidere med tjenestemannsstatus (månedslønte) en månedslønn forskuddsvis.

Bestemmelsen tar først og fremst sikte på sykdomstilfelle, men det er også adgang til å utbetale en månedslønn på forskudd til tjenestemenn som skal betale innskudd i boligbyggelag og i forbindelse med oppføring av enebolig. Tilbakebetaling skal skje over høyst 12 måneder.

Melding med fyldigere kommentarer er sendt vegmestere og oppsynsmenn.

Søknaden om lønnsforskudd må være skriftlig, og må inneholde tilstrekkelige opplysninger til at man kan se at betingelsene for å innvilge søknaden er til stede. Søknaden leveres vegmester eller oppsynsmann, som attesterer de gitte opplysninger og videresender søknaden til vegkontoret.



## Gangbane for fotfolk

Møre og Romsdals Fylkesbåter har kjøpt bilferja «Björgvin» fra Hordaland fylke. Dette er en «spesialbåt» i forhold til den vanlige ferjetyper her i fylket, idet bildekket ligger adskillig høyere enn på standardferjene, og passasjersalongen er på det nivå bildekket vanligvis ligger. Ferja er tenkt innsatt i sambandet Ålesund — Valderøy, der det er en meget stor passasjertrafikk uten tilknytning til bil. For å lette og sikre slik separasjon av trafikken, — f. er ferja utstyrt med egne utganger på siden for fotfolk, mens bilene på vanlig vis nytter bilbrua.

Det har også tidligere vært drøftet slik reparasjon av trafikken, — f. eks. er dette ønskelig på sambandet Hareid — Ålesund. Her har imidlertid vært forutsatt kompliserte innretninger for å «tilpasse kaia» til flo- og fjøre-variasjonen. Dette er løst svært enkelt for sambandet Ålesund — Valderøy, idet den ca. 4 m lange «fallporten» slås ut på en tilpasset skrårampe i kaia.

Kan slike enkle løsninger nyttes også for andre samband kan nok tenkes gjennomført separasjon av fotgjengere og bilende også i andre ferjesamband der forholdene ligger til rette for det.

Her er det karer fra «ferjekai-gjengen» som utfører kaiombyggingen i hui og hast før ferja skal settes inn.



### DEMENTI

I forrige nummer av avisa lot vi Olav Berg gå av med pensjon. Dette var i aller høyeste grad en overdrivelse, idet den gode Olav Berg kjører bil som aldri før i vegvesenets tjeneste. Kanskje burde vi beklage det inntrufne, men det er ikke alle som slik helt uten grunn kommer i personaliaspalten.

Derimot har hans bror — Sigurd Berg — avsluttet en lang tjeneste for vegvesenet, og det er ham vi nå noe forsinket ønsker lykke til i årene som kommer.

# ADVARSEL

Ved håndtering av AMINER skal følgende iakttas:

1. Aminer for bruk ved produksjon av oljegrus og asfaltløsningsgrus er **GIFTIGE** og virker **ETSENDE** ved kontakt med hud.
2. **VARM** og **FLYTENDE** amin gir raskere skader enn fast amin.
3. Ved håndtering av amin skal det brukes **PLASTHANSKER** og **VERNEBRILLER** (gassmaske).
4. Amin og tomemballasje oppbevares **UTILGJENGELIG** for uvedkommende.
5. Amin som fortæres av husdyr eller andre dyr kan gi **FORGIFTNINGER** med alvorlig utfall.

**MERK:** Får en amin på huden vil omhyggelig vask med såpe i regelen være tilstrekkelig, men forvask med fortdynnet eddiksyre (3 %) anbefales. Sprut i øye skal behandles med 0,5 % eddikoppløsning etterfulgt av flere skyllinger med rent vann. Arbeidsklær tilsølt med amin skiftes straks og benyttes ikke før etter vask.

## Kart og terreng

I 1868 sende amtmannen eit kart over ein del av Romsdals amt til veginspektør R. Siewerts til retting. I det høvet skreiv veginspektør Siewerts til amtet den 23. mai 1868 m.a.: «Efter lang overveielse må jeg bede mig fritaget for et saadant arbeide, da det overstiger mine

kræfter. Det mig tilstillede kart er nemlig iden grad feilagtig, at jeg ikke er istand til at rette det, fuldstændig omtegning maatte til. Jeg skal fremsætte et eksempel: Naaselven i Isingvaagen falder ud i Naasvandet ikke i Isingvaagen, skal jeg rette dette, maa jeg lade elven gaa opad et brat fjeld og nedad dette paa den anden side — — —»

B.R.

# Bruk av fiberduk i vegbygging

I løpet av de siste par-tre år har fiberduk sporadisk vært brukt i vegvesenet. I de fleste tilfeller har duken vært lagt ut på lite bæredyktig, finkornig grunn under fyllinger, i den hensikt at dårlige, telefarlige masser presses opp i fyllingen. Duken har også vært brukt i dreneringsarbeider.

En kan vente at fiberduk etterhvert vil få økt anvendelse, og det kan derfor være nyttig å gi en kort beskrivelse av materialet og skissere de muligheter det har.

Fiberduken har filtstruktur og materialet i fibre er syntetisk (polyester, polypropylene, nylon). Det er en rekke typer og tykkelser å velge mellom. De fleste av typene later ikke til å skille seg vesentlig fra hverandre. Valg av merke er pr. idag hovedsakelig et spørsmål om leveringstid.

Fiberduken har flere gunstige egenskaper:

— Høy mekanisk (strek) styrke kombinert med stor bruddeformasjon. Dukens styrke kan best illustreres med at den tåler å legges ut på bløt grunn og påfylles direkte med sprengstein. Riktignok vil spisse kanter gjennomlekke duken, men filtstrukturen hindrer at den revner. Det er selvfølgelig visse grenser for styrken, slik at en må avpasse tykkelsen på duken etter hvor bløt grunnen er, fyllhøyden og hvor grovsprengte fyllmassene er.

Et eksempel på denne bruken av duken er vist i et foto (Telemark vegkontor, 1974).

— Stor vanngjennomslippelighet samtidig med at porene i duken er så små at finkornige jordarter ikke kan passere. Her viser riktignok undersøkelser ved veglaboratoriet at filtervirkningen har visse begrensninger. Duken hindrer gjennomgang av koresjonsjordarter (leirige jordarter) og velgradert materiale, f.eks. morene, mens ensgraderte siltmasser vil passere. En må derfor ha godt kjennskap til grunnforholdene der duken skal benyttes i dreneringsarbeider.

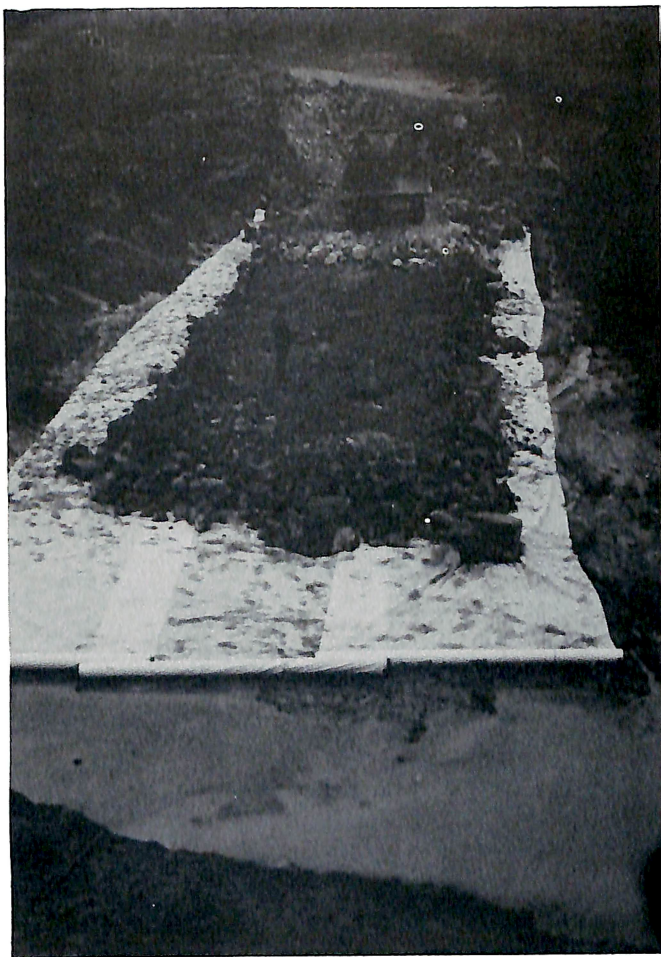
I praktisk bruk legges ofte duken direkte rundt drenerør. En annen utførelse er å legge duken rundt grøftens omkrets og bakfylle med godt drenerende materiale, f.eks. pukk eller ren, grov grus.

Filtervirkningen har også vært utnyttet for å hindre erosjon i skråninger av finkornige jordarter. Duken er her lagt direkte ut på skråningen og dekket med grove, erosjonssikre masser. Denne utførelsen har vært brukt både over og under vann.

— Fiberdukens lave vekt gjør at den er lett å arbeide med. Vekten varierer mellom ca. 150 og 500 gram/kvm, alt etter tykkelsen. Duken leveres i ruller av varierende størrelse: bredden kan være 2—5 meter, og lengden 50—200 meter.

— Materialet i duken er motstandsdyktig mot angrep av alle kjemiske stoffer som vanligvis finnes i grunnen, og mot bakterier. Utsatt for direkte sollys i lengre tid (måneder) mister duken noe av styrken. Dette har imidlertid mindre praktisk inte-





resse når duken i bruk overdekkes. — Endelig er duken rimelig i anskaffelse og kan gi en meget god økonomisk løsning der det er mangel på egnede sand- eller grusmasser til filterlag. Anlegget rv. 680 Eidestranda — Stemshaug la i fjor høst ut ca. 2000 kvm duk av midlere tykkelse under fylling og motfyllinger over bunnen av ei sjøbukt ved Øygarden. Duken kom på kr. 5,50 pr. kvm ferdig utlagt. Seineré har fiberduk med godt resultat vært brukt under tillopsfyl-

lingen til Ba bru på Averøya, og under forsterkningslaget i en skjæring i leirige masser på anlegget Hareid sentrum — Slettebakken. I det siste tilfellet var det viktig å hindre leirmassene i å trenge opp i overbygningen.

-----  
Denne korte presentasjonen vil kanskje være til nytte for anleggsfolka. Distriktslaboratoriet står til tjeneste med mer utfyllende opplysninger og vil gjerne assistere ved aktuelle prosjekter.

B. Wi

# Tverrfall på vegdekker

Vi står nå framfor ein ny sesong med legging av svarte dekker.

I samband med dette er det grunn til å hugse på utforminga av kjørebana, tverrfallet.

Av og til har vi sett at på vegar med nylagt dekke, samlar vatnet seg i dammar utover vegbana. Oftast ser vi dette når fullføring av førearbeidet skjer i hastverk, slik at oppretting og komprimering blir mangelfull.

I vegnormalane står det i kap. 6. 1.1: **KJØREBANEN**

På 1- og 2- felts veger og på 4- felts veger uten midtdeler utformes kjørebana på rettstrekninger med takprofil slik at kjørefeltene faller fra senterlinjen mot skulderen. Senterlinjen for de gjennomgående fjørefelter er brytningslinjen i tverrprofilet også når kjørebana utvides med krabbefelt, retardasjonsfelt o.l.

På 4- felts veger med midtdeler gis kjørebane ensidig tverrfall fra kjørebane kanten nærmest midtdeleren.

Det normale tverrfall er 1,5 — 2,5% for veger med betongdekke, 2,5 — 3% for veger med asfaltdekke og 3 — 4% for grusveger og veger med oljegrusdekke.

På parkeringsplassar, ferjehaldplassar og andre stader der folk samlast, må vi syte for at dekkeoverflata har slikt fall at vatnet renn lett vekk.

Ikkje noko er meir utriveleg for ferdafolk enn å bli tilskvetta av sølevatn frå vegane.

Vatn som blir ståande på vegbana kan og vera trafikkfårleg, særleg ved frysing, og fare for vassplanning, søleskvett ved møting av bilar o.l. Set net sikten og skerpar fårlege situasjonar.

Vatn på vegbana påverkar og slitasje i sterk grad.

Difor: Få rett tverrfall på vegane, og hugs at dekkeoverflata blir akkurat så jamn som overflata på banelaget er.

**G.Nordal**



— Her er det rasjonaliserings-  
eksperten mener sakene hoper seg  
opp —

# VERNE- OG MILJØUTVALG

Støy, støv, gass, giftig avfall og stress er begrep vi stadig hører om. Også her i vårt tynt befolkede og naturskjønne Norge har de siste årene disse betegnelseene stadig oftere måtte tas i bruk.

Også vi i vegvesenet berøres i høy grad av de skadevirkningene vårt levesett fører med seg. En svensk undersøkelse (sakset fra «Arbetsmiljø») viser at så å si **alle** arbeidere har en eller flere framtredende plager å peke på. Da forholdene anses for å være nokså like våre, gjengis noen av resultatene. Antall prosent av de spurte som angir å ha de forskjellige plager er angitt i parentes:

**SJÅFØRER** er mye plaget av støy (70 — 90%), avgass (48 — 73%), vibrasjoner (39 — 71%) og trekk (43 — 64%). Støy er årsak til mange skader, mens skadevirkning av de andre plager er mindre klarlagt. **MASKINFØRERE** ved knuseverk o.l. er også mest støyplaget, ved siden av støy (75%), kulde (64%) og trekk (43%). Frykt for silikose er utbredt.

**FJELLBORERE** er 100% plaget av støv, mens støy (86%) og vibrasjoner (79%) er framtredende ulemper ellers. Objektive målinger viser at alle tre faktorer kan medføre skader.

**BETONGARBEIDERE** er spesielt utsatt for kulde (60%), luftfuktighet (60%), støv (50%) og eksem. Støy er også her et problem.

**REPARATØRER** synes sveising, ekshhaust og støy er mest plagsomt.

Også farvestoffer, løsningsmidler m.v. er problemer.

For **KONTORFOLK OG ANDRE INNEARBEIDENDE** kan ensformig arbeide føre til stress og uheldige arbeidsstillinger. Det klages også på dårlige lyd- og luftforhold.

Dette er forhold som går igjen over alt i arbeidslivet, og myndighetene har som følge av denne utvikling lagt fram forslag til ny lov om arbeids- og miljøforhold. Lovens målsetting er å sikre et arbeidsmiljø med full trygghet for arbeidstakerne i forhold til fysiske og psykiske skadevirkninger og en verneteknisk

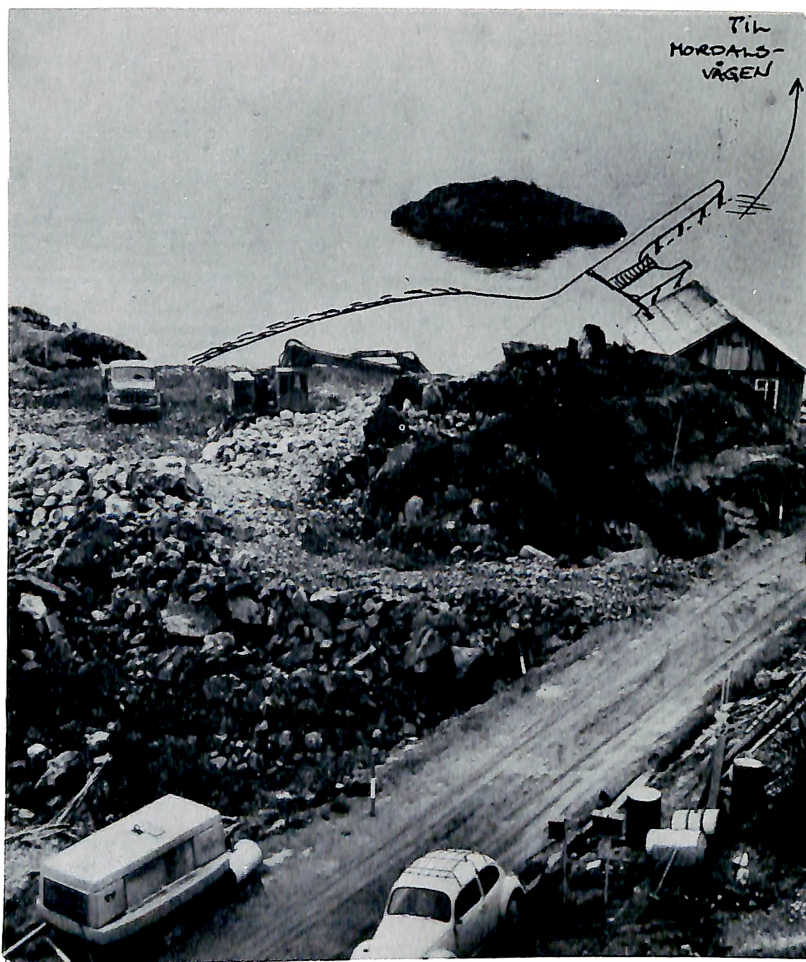


og yrkeshygienisk standard som til enhver tid er i samsvar med den teknologiske og sosiale utvikling i samfunnet.

For vegvesenets del vil i første omgang skje en omorganisering slik at verneutvalgene omdannes til «Verne — og miljøutvalg». De forskjellige verneombud vil direkte bli orientert om forandringen med det første ved kurser på 1 dags varighet holdt på 4 steder i fylket.



# Mordalsvågen — Solholmen



For å bedre kommunikasjonene Molde — Øtrøy — og kanskje også videre over Dryna til Brattvåg — skal det opprettes nytt ferjesamband Mordalsvågen — Solholmen. Ved Solholmen er allerede i full gang forberedende arbeider ved ferjekaia. På bildet er innrisset plasseringa av den nye kaia som vil komme godt i ly av Solholmen. Overfarten til Mor-

dalsvågen vil ta bare 10 minutter, og holdeplassen vil gi plass også til langtidsparkering av biler.

Sambandet ventes etablert først et godt stykke ut i 1976, da det ennå er en del usikkerhet angående grunn-ervert ved Mordalsvågen og ferjekaia her da følgelig ikke kan påbegynnes ennå.

**Fur**

## Kvalitetskontroll av overbygningsmasser

Som kjent er det minst to faktorer som er avgjørende for hvordan vegers overbygning skal bli: Hvilke masser vi bruker i vegen og hvordan vi anvender disse massene.

Stort sett er det samfengte grusmasser vi her i fylket nytter til forsterkningslag, og knust grus er vel det vanligste som bærelag.

Etter at Distriktslaboratoriet nå gjennom en periode har fått «kjørt seg inn», vil det framover året bli satt i gang en mer systematisk kvalitetskontroll av de masser som nyttes til vegbyggingen.

Anleggsledere, oppsynsmenn osv. har også tidligere sporadisk tatt prøver når det har vært tvil om kvalitet og anvendelighet på de tilgjengelige masser. Dette er nå tenkt bygd ut slik at en i større grad skal vite hva vegen bygges av.

Det sier seg selv at det er av stor økonomisk betydning — kanskje særlig på noen års sikt — at materialvalget optimaliseres. Store transportlengder slår jo voldsomt ut på økonomien. Det gjelder derfor å finne brukbare masser så nær anleggsstedet som mulig, samtidig som det må være et absolutt krav at de masser som blir anbragt i vegkroppen virkelig er brukbare.

Det er å håpe at anleggsledelse og laboratorium i samarbeid kan komme fram til en brukbar kontrollform for dette viktige området.

## Vi gratulerer

følgende medarbeidere som i løpet av 2. kvartal 1975 passerer åremålsdager:

### 50 ÅR:

Jon J. Hoås 7420 Groa på N. 2. april.  
Ole B. Gamsgro, 6460 Eidsvåg i R. 6. april.

Nils Sæterbo, 6650 Surnadal, 13. mai.

Ole Robekk, 6452 Røbekk, 25. mai.  
Ågne L. Leirstad, 6414 Raknes, 16. juni.

### 60 ÅR:

Anders O. Hagen, 6444 Farstad, 2. mai.

Leif Kongshaug, 6533 Kårvåg, 2. mai.

Pål Mork Grevsnes, 6100 Volda, 27. juni.

Martin Bakken, 6080 Gurskøy, 29. juni.

### KRYSSORD —

vinnere ble denne gang etter uttrekning

1. Ellen Engdal, 6689 ENGDAL

2. Sverre Hjelvik, 6400 MOLDE

3. John Sanden, Fiva,  
6300 ÅNDALSNES

Vi gratulerer de heldige og ønsker samtlige kryssordlødere lykke til med ny oppgave.

# Folkemål/Departementstil

Dette er **ikke** opptakten til noen språkdebatt om bruk av fåre to målføre, men vi ønsker bare å sette fingeren på den stilen de fleste av oss i offentlige etater mer eller mindre uniformerer oss med. Det er nok ingen tilfeldighet at de aller fleste etater har fått medlemskap i «Dusteforbundet» grunnet sin snirklede penn.

Men er det virkelig nødvendig å skrive så trøtt og stivt? Bør en ikke svare i den stil en blir tilskrevet? Et vidkjent unntak fra «trøttheten» er vel vegsjef Nesje i Buskerud som ga dispensasjon fra byggegrensebestemmelsene på denne formen:

«Elle melle deg fortelle,

x.....

.....

skitt la gå,  
huset kan få stå».

x fylles best ut av søkeren.

Dette var svaret på en «lyrisk» søknad der det i mange vers ble gjort rede for de vanskeligheter søkeren hadde. Avgjort et lyspunkt i den grå korrespondansehverdag!

Går vi tilbake til vårt eget fylke, er det ikke uvanlig å få brev omtrent i denne formen:

«Vegvesenet på Molde.

No må De få ordna denne plaga med vatn over marka mi som eg har hatt i årevis. Oppsynsmannen kjenner godt til saka.

Helsing N.N.

Når vi skal svare på et slikt kort og greitt brev, legger vi ansiktet i alvorlige folder og skriver f. eks. et slikt snirklete svar:

«Hr. N.N.

Påståtte vassulemper på Deres eiendom.

En referer til Deres henvendelse av ..... angående de rubriserte forhold. Etter en samlet vurdering og spesielt på grunn av de generelle konsekvenser slike tiltak vedrørende de påståtte vassulemper vil kunne få, har en ikke funnet å kunne imøtekomme Deres anmodning.

En har imidlertid notert seg det anførte og vil ved en passende senere anledning gjerne konferere om forholdene på stedet sammen med Dem».

Det hadde nok vært minst like hyggelig og helt sikkert klarere tale om vi f. eks. ordla oss slik:

«Takk for brevet du skrev til oss den ..... Uten videre kan vi nok ikke love å ordne vassulempene dine. Det er mange som har liknende problemer, og vi må være nøye med å behandle alle likt. Vi mener derfor det beste er å se på forholdene på stedet og prate om en ordning der. Vi vil derfor komme oppom så snart vi i området».

Eksemplet ovenfor er ikke av de mest utpregede. Da måtte vi nok søke hjelp i fremmedordboka mange ganger for å få mening i innholdet. Meningen er her bare å peke på at vi kanksje kan spare både tid og skape større «goodwill» om vi gjør greie for oss på en mer folkelig måte. Våre skrivelier blir ikke mer betydningsfulle om vi «snirkler» dem til.



# HØYFJELLSVEGENE VÅRE

Riksveg 63 fra Romsdalen over Trollstigen til Valldal og riksveg 58 fra Eidsdal over fjellet til Geiranger og derfra videre til Oppland grense skal snart åpnes igjen.

Dette ventes å skje 20. mai til 1. juni, og i år skal det her bli tillatt med 8 tons akseltrykk og 2,45 m bredde. Dette har bakgrunn i det «oppstyr» det ifjor var omkring turistbussene som ulovlig kjørte disse rutene.



*Trollstigen.*

Nå foregår en hektisk opprusting av vegen. Det skal bygges møteplasser og 5 bruer er under ombygging. Vanligvis er det gledelig nytt å kunne melde om opprustingstiltak som det vises resultat etter. Denne gang er gleden noe betinget. Det er noe spesielt ved disse vegrutene. De er internasjonalt kjent for sine særpreg, — sine slynger, stabbesteiner og dristige trasséer. Tusenvis av turister bevitner dette hvert år. På denne bakgrunn synes det betenkelig å «kludre» med det bestående. Litt utbedring her og der — betong istedetfor stein, oljegrus og guardrail der det før var stabbestein og grus — og vips er stilen

borte! La oss for all del være varsomme med hva vi gjør!

Bakerste omslag viser denne gang Gudbrand bru i Valldal, ei av bruene som skal ombygges. Her forteller sagnet at en rømling på 1500-tallet har gitt navn til stedet da han sprang over det ca. 5 m brede og 25 m høge juvet i sin flukt. Juvet er et yndet turistmotiv og er et virkelig imponerende syn.



Vi har mange hvelvbruer ennå — noen særskilt vakre, andre kanskje mer «lurvete». Vi har kanskje ennå råd til å bygge om noen av dem — kanskje lage kvasiløsninger av gammel og ny tid og blande stilarter. Men hvem passer på når vi ikke lenger har råd til dette? Steinmurene og stabbesteinsrekkene langs vegene har vi også nok av ennå, men hvor lenge? Er det snart på tide å stoppe opp og tenke seg om? Skal vi i vegvesenet snart få vår «verneplan», — der vi setter fredningsmerket på enkelte av våre klenodier og således verner gammel byggekunst for ettertiden?

