

BIBLIOTEKET
VEGDIREKTORATET

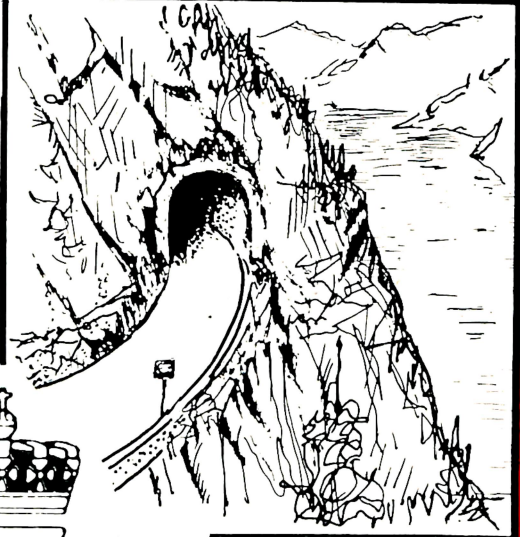
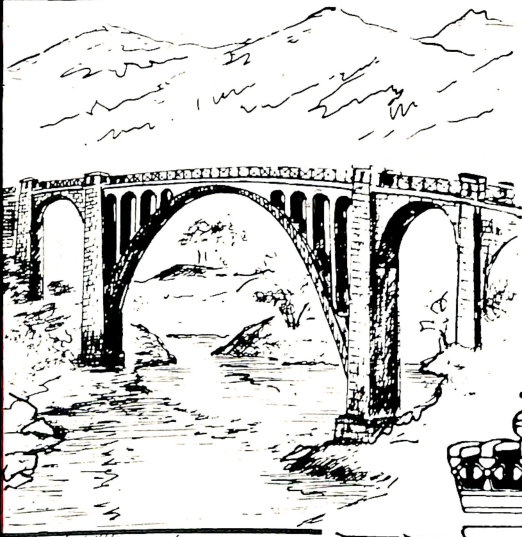
VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

Desember 75

4. årg.



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2.

Desember 75

4. årg.

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Redaktør: Andor Wicken
Redaksjonssekretær: Kåre Munkvik

Redaksjonens adresse:
Fylkeshuset,
Julsundvegen 7, 6400 Molde

Sats: Harry Paulsen, Molde
Trykk: Jan Betten, Tingvoll
Opplag: 1200

Bidragstere:

Bjørn Wivestad
Egil Bakke
Ottar Brudeseth
Arnfinn Gautun
Svein K Solbjørg
Kristian Furland
Leif Husby
Bjarne Rekdal
Arne Inge Torvik

Side	Innhold
3	Når kalenderbladet vendes
5	Valg av bærelagstype
7	Etatens opplæring
10	Vernearbeidet
11	Kurs for veghovelførere
13	Kranførerkurs
14	«Løs på snippen»
15	Vegvesenet og entreprenører
17	Gang- og sykkelvegbygging
19	Er sandstrøing misbrukt?
20	Desentralisert samarbeid?
21	Når alle er tjenestemenn
22	Småplukk
24	Vegen Valldalen — Romsdalen
30	«Veg og Virke»
32	Kryssord
34	Brubygging
37	Besøk av hovedverneutvalget
38	Ny pelebåt
39	Sikring av rekkverksender
40	Dekklekking 1975
41	Mange av våre tunneler
42	Fast dekke på rv. 62
43	Svake og smale bruer
44	Nye maskintyper
45	Ferjekaiene våre
46	Bedre forhold til grunneierne
48	Syssettingsarbeid
49	Skilterier
50	Reglement
56	Samferdselsplan for M&R
61	Vi gratulerer
63	Nye i etaten

NÅR KALENDERBLADET VENDES....

Avisa skal i trykken i morgen. Redaktøren har en blank side åpen for meg.

Da vil jeg aller helst nytte denne siden til en takk og hilsen til alle medarbeidere: Takk for alt interessert, samvittighetsfullt og skapende arbeid i 1975, både i felten og på kontorene. Takk for all pliktoppfyllenhet og påpasselighet, for beredskap, for aktive inngrep i rett tid, takk for solid fagmessig arbeid og korrekt oppreden.

I løpet av året er mange medarbeidere med lang arbeidstid sluttet i vegvesenets tjeneste på grunn av nådd aldersgrense eller på grunn av helsemessige årsaker. Jeg sender en særskilt takk og hilsen til dere for lang og trofast tjeneste i vår viktige samfunnsfunksjon.

Våre pensjonister ellers bringes også en særskilt hilsen. Vi vet å verdsette hva dere har utrettet av byggende arbeid til gagn for ettertiden.

Alle er avhengig av vegvesenet. Hele det moderne samfunnet vil ikke fungere uten det kommunikasjonsapparat som vegvesenet holder oppe. I vårt daglige arbeid har vi i vegvesenet gjennom årtier vært nødt til å registrere både behov, mangler og ønskemål om alt som angår ferdsel i dette oppdelte og vidstrakte fylket. Og det som er skjedd — og fortsatt skjer — i vår prioritering og i vårt arbeid, er en anstrengelse for å gi alle i dette fylket forsvarlige og rasjonelle tilbud for ferdsel, slik at

busetning kan opprettholdes, arbeidsplasser sikres, og trygghet og trivsel kan utvikles. Alt dette som gjelder koordinering av hvor løyvinger og virkemidler skal settes inn, skjer — og må skje — i nøye forståelse med fylkets fremste folkevalgte organer, nemlig fylkestinget og fylkesutvalget.

Vi har nettopp bak oss en ukelang behandling av samferdselsplan, vegplan, vegbudssjetter, omklassifiseringer og andre vegsaker i fylkestingets nemnder og plenum.

Det er alltid delte meninger om hvor veger skal gå, og hva som er behov.

Lesning av diverse lokalaviser bærer bud om det, men først og fremst alle henvendelser direkte til vegkontoret. Men jeg tror folkevalgte på fylkesplan har de beste forutsetninger til å prioritere i riks- og fylkesvegbyggingen. De kjenner belastningen og behovene i den største bredde. — Det er imidlertid prisverdig at meningsutveksling kommer fram i avisen og på folkemøter. Men det er ønskelig at de som der gir uttrykk for de mest bastante og selvsikre meninger, også umaker seg med å se bakgrunn og muligheter og ikke bare lager en løs protestinnstilling. Mange av dem som uttrykker seg mest høyrøstet synes å ha levd sitt liv for mye isolert i vernet økonomi og annen beskyttelse, med mangelfull kjennskap til dette fylkes økonomi, geografi og naturgitte forhold, til

vekslende distriktsproblemer, til nærings- og arbeidsliv, til store deler av det arbeidende folk. Det krever betydelige forutsetninger for å kunne foreta prioriteringer vedkommen- de den samferdsel som vår velstand og trivsel i vesentlig grad bygger på. Her er derimot fylkets fremste folkevalgte forsamling — fylkestinget — et allsidig sammensatt og ansvarsbevisst organ, som er var for de fremste behov og som vet hvor ankeret skal kastes.

Nå ved utgangen av funksjonstiden for det nåværende fylkesting og fylkesutvalg vil jeg rette en takk til disse overordnede organer for all våken interesse, forståelse, framsyn og samvittighetsfull nøktern vurdering i prioritering og avgjørelser.

Til slutt vil jeg ønske alle medarbeidere, våre pensjonister, alle gode kontakter og samarbeidspartnere i kommunene, på fylkesplanet, og i andre fylker, i sentraladministrasjonen og i organisasjoner og institusjoner som vi samarbeider med:

God jul

— og et godt nytt år med fred og frihet!

Arne Inge Torvik

GOD JUL!

GRØFTER KAN VÆRE FARLIGE

Til vegvesenets mange gjøremål hører også grøftegraving. Eksisterende ledningsnett skal legges om og nye stikkrenner legges.

Med dagens kraftige gravemaskiner blir selv djupe grøfter gravd ut på få minutter. Det blir liten tid til å studere nærmere vassig, jordartenes egenart og andre faktorer som er avgjørende for grøfteveggenes stabilitet.

Vi tar det ofte som en selvfølge at grøfteveggene skal stå nær vertikale og uten avstiving, mens vi legger nødvendige rør o.l.

Dessverre har det også her i landet skjedd en del alvorlige ulykker ved gjenrasing av grøfter. Massene tåler rett og slett ikke å stå i lodd, og det har hendt at folk er blitt begravd i grøftene.

For å sikre mot slike ulykker arbeides det nå med forskrifter for hvordan grøftesidene skal utformes, i hvilken grad det må avstives, osv. Men — uansett om forskrifter er kommet eller ei: Alle må bruke vett og vurderingsevne og sette sikkerheten også høyest ved grøftegraving, selv om det skulle koste litt mer i tid og penger.



VALG AV BÆRELAGSTYPE

Penetrert pukkk – – knust grus

er to aktuelle utførelser av bærelaget. (Som bekjent er bærelaget det øverste laget i overbygningen under dekket.)

Kort referert er kravet til disse materialene følgende (Vegnormalen VII, 3):

Knust grus (Vm) er et telefritt grusig/sandig materiale med stabil kornfordeling, dvs. kornfordelingskurven skal ligge mellom, og parallelt med, to grensekurver.

Materialet bør bestå av minst 30 % knust stein. Steinkvaliteten skal være minst klasse 3, bestemt ved fallprøve.

Penetrert pukkk (Pp) er grovpukkk med største steinstørrelse opptil ca. 2/3 av lagtykkelsen. Pukken påsprøytes vann bitumen og forkiles i overflaten med finpukkk.

Steinkvaliteten skal være klasse 4 eller bedre.

Vegnormalen tillater brukt grus bærelag opp til vegklasse II c, (årsdøgntrafikk opptil 500 kjøretøyer). Penetrert pukkk kan brukes ved alle vegklasser. Bortsett fra de sterkeste trafikkerte innfartsårene til byene, kommer vegnettet vårt i klasse II c, eller lavere, dvs. vi har **valgmuligheten mellom grus og pukkk i bærelaget.**

Gjeldende dimensjoneringsregler angir et «styrkeforhold» mellom Pp og Vm på ca 1,2, dvs 10 cm penetrert pukkk tilsvarende 12 cm knust grus.

Forutsetningen er at materialene tilfredsstillende kvalitetskravene.

Kravet til mekanisk styrke er ganske strengt for knust grus (klasse 3). En stor del av våre bergarter er i svakeste laget, slik at steinkvaliteten ofte er på grensen til å være for dårlig — og av og til er det — i mange materialtak. Svært mange forekomster er også så sandrike at det ikke går å produsere masser med tilfredsstillende gradering bare ved knusing, siktekurven har «sandpukkel». Frasortering av overskuddet av sand er imidlertid en rimelig mulighet.

I tillegg til at kvaliteten på varen levert fra tak kan være tvilsom, viser erfaringen at det skjer en kvalitetsforringelse p.g.a. en økning av finstoffinnholdet ved nedsliting av materialet i forbindelse med opplasting, transport, utlegging og komprimering og ved trafikk på bærelaget. Finstoffproduksjonen øker med svakere steinkvalitet, og med økende påkjenninger.

Bærelagsgrus skal ha et lite innhold av finstoff for å være stabil (opptil 2 % materiale mindre enn 0,02 mm

kornstørrelse.) Er finstoffinnholdet i overkant ved levering, steinkvaliteten ikke helt prima og massen ligger under trafikk i noen tid, er man **garantert** et dårlig drenerende, vannomfindtlig og noe telefarlig bærelag, som ved tilgang på vann blir oppbløtt og får redusert bæreevne.

Resultatet er deformasjon under trafikkbelastningen i form av sporkjøring, og som i verste fall gir krakkelering og eventuell fullstendig odeleggelse av dekket.

Kravet til steinkvalitet for pukkmaterial er mer beskjedent, minimum klasse 4. Dette skyldes hovedsaklig at noe nedknusing ikke har uheldige følger.



Det er imidlertid et spørsmål om ikke prisforskjell og forskjell i krav til arbeidsopplegg blir ubetydelig om kvalitetskravet blir tatt alvorlig. For grus bærelag ville større kvalitetsbevissthet føre til nøyere kontroll med leveransen og et kontrollert arbeidsopplegg med bl.a. spesielle tiltak for å unngå nedknusing av materialet.

Det er derfor lettere å holde kvalitetskravet, og vanskeligere å odelegge et pukklag enn grus.

Penetrert pukk faller noe dyrere enn grus. På et nylig utført anlegg, Rv. 67 gjennom Eide sentrum, ble eksempelvis kostnadene ved bærelag av penetrert pukk ca. kr. 14,- pr. kv.m. Tilsvarende bærelag av knust grus er beregnet å koste ca kr. 11,- pr. kv.m. i dette tilfellet. Merkostnadene er hovedsakelig materialkostnader.

Det er mer komplisert å legge ut et bærelag av penetrert pukk enn et grus bærelag. Avsetningen er vanskeligere, og i tillegg kommer påsprøyting av bitumen og utspredding av forkilingspukk.

Slik forholdene er i dag, med grunn til mistanke mot kvaliteten av grus bærelag, er det ingen tvil om at penetrert pukk er den sikreste bærelagskonstruksjonen. På lengre sikt, med økende trafikk og belastninger, kan meromkostningene ved pukk vise seg å gi gode renter.

BWi

ETATENS OPPLÆRING

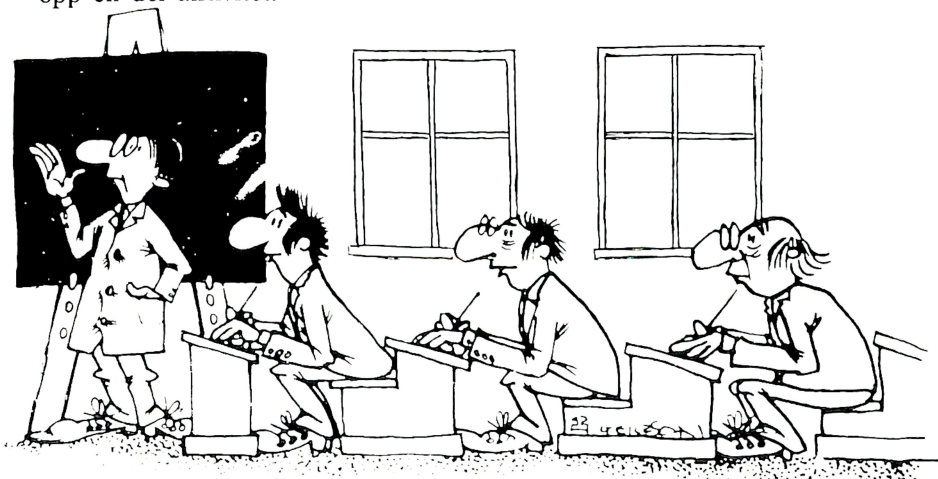
Som såvidt nevnt i forrige nummer er det nå også her i fylket et **opplæringsutvalg**. En anonom tilværelse gjennom sommerhalvåret kan tyde på liten aktivitet. Særlig mye å skryte av har vel heller ikke utvalget.

Planer for aktivitet finnes i allefall i stort monn.

Ut over vinteren er det således meningen å gjennomføre kurs/konferanser om en rekke emner. Det er for så vidt allerede så smått startet opp en del aktivitet.

Viktigste emnet er kanskje kurset om «**Generell vegbygging**». Dette omhandler det meste av vegvesenets virksomhet fra organisasjon og planlegging til vedlikehold og lovverk. Alle ansatte i etaten burde ha gjennomgått dette kurset. Samling vil bli distriktvis og påmelding m.v. blir via oppsynsmann/vegmeister etter nærmere program.

Funksjonene som skal gjennomgås er illustrert på motstående side.



Veglinjeutsetting ved hjelp av instrumenter, orientering om bruk av EDB-utskrifter til vegstikking er også kommet i gang. Her er det meningen at planavdelingen og oppsynsmenn/assistenter og enkelte baser skal delta.

I høst ble avviklet et **perfeksjoneringskurs for veghøvelførere**. Det er nærmere omtalt annet sted i avisa. Her gjenstår nå bare at den enkelte høvelkjører tar oppsynet «i skole» slik at det kan samarbeides om en hensiktsmessig flising.

Epokegjørende oppfinnelse for norsk vegbygging

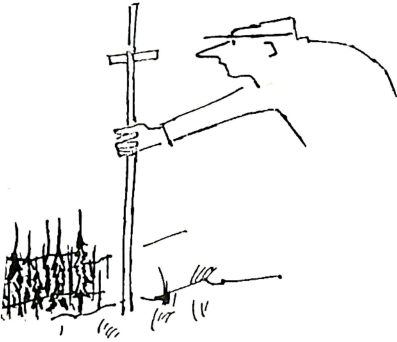


VEGMASKINEN

«WAY IN THE WELLING»

KONSTRUERT FOR NORSKE FORHOLD.

ALLE ETATER OG KOMITEER ER INNEFENGT,
OG KOMMER IKKE UT FØR HELE LANDETS
VEGNET ER FULLFØRT. MASKINEN
BEVEGER SEG MED EN FART AV 5 km./t,
SOM SKULLE GI TID NOK FOR PLANLEGGING
OSV. DEN STOPPER IKKE.



Det er også så smått forsøkt sammenkomster omkring **Betongkonstruksjoner, statikk og arbeidsutførelse**. Dette vil bli fortsatt og satt mer i system utover vinteren med spesielt sikte på de planleggere, oppsynsmenn og arbeidere som steller med betong.

Andre emner som er under forberedelse er omkring bruk av **rør, rørvalg, leggemetoder og kostnad**. Hensikten er her å få istand en debatt på bredest mulig grunnlag med sikte på å få fram hva som på lang sikt er riktigst valg for vassavdelingssystemet langs vegene.

Ellers vil det fra laboratoriets side bli forberedt kurs omkring **materiallære og arbeidsutførelse for forsterknings- og bærelag i vegene**, og også her tas det sikte på en bred representasjon fra såvel anlegg- som vedlikeholdsfolk, og både folk fra «feltet» og «papirhaner».

Forhåpentligvis kan mørketiden nå utover kombineres med kursvirksomhet, og vi appellerer til opplæringsutvalget å få **satt deth ele igang!** Til hver enkelt henstiller vi videre å vise positiv vilje når de enkelte tilbud blir annonsert!



Joda, det var jo sprekt til Folkevogn å være, men selv om jeg er sportsinteressert så.....

VERNEARBEIDET

Siden siste nr. av Veg og Virke kom ut har det foregått et skifte av verneleder. Som påtroppende verneleder vil benytte denne anledning til å takke avd. ing. A. Gautun for det arbeid han har gjort i det tidsrom han har virket som verneleder. Jeg håper at jeg kan bli i stand til å følge opp og føre videre vernearbeidet på samme gode måte som han har gjort. Men for å klare dette må jeg også be om hjelp fra samtlige ansatte innenfor etaten: — hjelp til å trygge våre egne arbeidsplasser, vår egen helse og vårt eget liv. Slik hjelp går jeg som en selvfølge ut i fra at jeg får uforbeholdent i og med at dette gjelder i første rekke deg selv. Det kan være deg, og ikke arbeidskamerater det går ut over om noe skulle hende. Etter det jeg har sett på inspeksjonsturer på forskjellige anlegg og arbeidsplasser har det skjedd stor bedring når det gjelder sikringstiltak og bruk av personlig verneutstyr. Personlig verneutstyr — ja. Der har jeg lyst til å ta for meg en spesiell ting. Det er øreklokkene.

Støydemping er et felt som på kort sikt er vanskelig å gjøre noe virkelig effektivt med. Allerede anskaffede maskiner og utstyr som ikke er støydempet fra fabrikk får vi vel slite med i noen år ennå. Dessverre viser det seg at forsøk på støydempingstiltak er lite effektive, — og det er også noe kostbart i de fleste tilfeller. Her må en da ty til det nest beste, nemlig å bruke hørselsvern. Dette har vært vanskelig å få folk til å innse og forstå. Det er flere som jeg har vært i kontakt med i de siste dagene som nå har merkbart nedsatt hørsel. Da er det avgjort for sent å begynne å bruke hørselsvern. Derfor, — lytt til et godt råd mens du ennå kan lytte: Bruk hørselsvern og du kan fortsatt lytte! Moralene er derfor: Bruk tilgjengelig verneutstyr — det er til din egen fordel! Verne- og miljøutvalget er også takknemlige for råd og henvendelser. Det er etter vår mening fortsatt mange som skader seg og det må vi forsøke å hindre. Med dette ønsker vi **God Jul.**

E. B.

Bruk bil-beltet

KURS FOR VEGHØVELFØRERE

I Valldal ble det i tiden 16. — 17. september holdt perfeksjoneringskurs for høvelførere. Hensikten med kurset var å dyktiggjøre vegvesenets veghøvelførere i å rette opp vegbanen før legging av asfalt- eller olje-grusdekke. Førerne kan dermed påta seg slike oppgaver i sinerespektive distrikter.

Kurset ble arrangert av Vegsentralen med meget god støtte fra oppsynsmann Andreas Lislien. Han hadde forberedt kurset med en godt stukket, fliset og gruset vegbane og var også instruktør.

Kurset var delt i en teoretisk og en praktisk del. Den første halve dagen hadde instruktør Paul Hemstad fra Hedmark Vegvesen en interessant forelesning om flising — oppbygging av overhøyder — tverrfall, samt kjoreteknikk. Videre hadde opp-

synsmann K. Fasteraune et innlegg om grus, asfaltmasser og vegnormaler.

Under den praktiske del viste instruktør Hemstad hvordan man planerte og rettet opp vegbanen. Deretter fikk alle prøve seg mens Hemstad gav gode råd og veiledning.

Om ettermiddagen den første dagen var representanter fra Uddeholm-stål tilstede og underviste i riktig bruk og unyttelse av hovelskjæret. Eterpå var det diskusjon og utveksling av erfaringer, og under denne diskusjonen kom det fram så mange positive ting, at sett rent økonomisk ville resultatene av denne diskusjo-

Høvelførere Egil Sæter, instruktør P. Hemstad og tippmann Petter Vikene kontrollerer resultatet.



nen alene dekke alle utgifter til kurset.

Som kjent er det tidligere — i august 1974 — avviklet et kurs for høvelførere, den gang i Sandsbukta. Dette var altså kurs nr. 2, og erfaringene er vel omtrent som sist:

Høvelførerne var samstemmige i ønsket om at alle veger som skal opprettes må flises nøyaktig, og stikkene bør plasseres minst 25 cm ut fra ferdig vegbane.

Videre ble det påpekt viktigheten av at en erfaren mann på hvert anlegg ble satt til å dirigere grusbilene, slik at passende grusmengde blir utlagt på riktig sted.

Nettopp slike og liknende praktiske ting er det meningen at høvelførerne og de forskjellige oppsynsmenn i

hvert tilfelle nå må drofte innbyrdes slik at flising og oppretting kan bli ennå bedre. Det betyr mye økonomisk å få lagt ut de enkelte lag i vegen i nettopp den riktige tykkelse, og nettopp dekket er det jo som også avgjør vegens «finish» og sikkerhet. Et tredje kurs håper en å få arrangert til våren, slik at alle høvelførerne da har fått delta.

Egil Sæter, Arne Bj. Rød, Sverre O. Oksvik, Paul Hemstad (Hedemark), oppsynsmann A. Lislien, Magnar Bærli, Jakob Øvstedal, oppsynsmann K. Fasteraune.

Gunnar Øvstedal og Jon Torsen var reist tilbake til sine arbeidsplasser.

Ottar Brudeseth



KRANFØRERKURS

Vegvesenet i Møre og Romsdal har etterhvert anskaffet flere bygningskraner som er i bruk rundt om på byggeplassene.

I verneregel nr. 16 kreves at «kranførere som er i hovedbeskjeftigelse med kjøring av kran, eller fører av kran som er i kontinuerlig bruk, skal ha gjennomgått opplæring som gir kranførerbevis, i samsvar med de krav som er godtatt av Direktoratet for Arbeidstilsynet.»

Som kjent har vegvesenet i fylket fast maskininstruktør, og en kom fram til at en skulle sette igang kurs i egen regi. For rettledning tok en kontakt med Direktoratet for Arbeidstilsynet, Arbeidskontorets distriktkontor, Asker yrkesskole (som driver opplæring av kranførere) og

Vern og Velferd.

Kursprogram og opplegg ble etter dette utarbeidd og godkjent av Direktoratet for Arbeidstilsynet. 7 kranførere og 1 servicereparatør ble utplukket til kurset, og alle deltakerne hadde flere års erfaring fra kranbruk tidligere.

I tiden 28. — 30. april 1975 ble kurset avviklet ved Vegsentrallen under ledelse av avd. ing. Arnfinn Gautun og maskininstruktør Ottar Brudeseth. Som instruktør deltok også maskinteknisk konsulent F. Heggertveit, Molde og representanter for leverandørfirmaet for vegvesenets kraner.

Under kurset ble det gitt opplæring i rygging og kjøring av kran, og det



«Løs på snippen»-aksjonen

når det gjelder vår tendens til å omgi oss med snirklede vendinger og vanskelige ord som vi såvidt var inne på i forrige nummer ser ut til å bære frukter.

Til anleggsbestyrere, distriktsledere, vegmestre, oppsynsmenn og oppsynsmannsassistenter.

Det er forskjell på sukker og salt (bl.a. kostnaden) selvom det kan se likedan ut. Det er også forskjell på asfalt og asfaltløsningsgrus. Asfaltløsningsgrus er også blitt benevnt som kaldasfalt.

Det er mulig at det er denne benevnelsen som er årsak til at det forekommer feil prosessføring. På grunn av det regnskapsmessige vil en be om at samtlige holder asfaltkostnadene på prosess 66.


Som eksempel på vellykket «løssluppenhet, bringer vi nedenfor rundskriv fra «dekkeseksjonen» i sin helhet. Vi gratulerer og ønsker flere velkommen etter:

I sesongen 1975 er det firma Hesselberg som produserer og legger ut asfalt her i fylket. Oljegrus og asfaltløsningsgrus blir produsert og utlagt i eget regi.

På anlegg brukes prosess 63.2 på oljegrus og 63.3 på asfaltløsningsgrus. Det ville være en fordel om vedlikeholdet også brukte samme oppdeling (ikke bare 63) da det kostnadmessig er en differanse mellom oljegrus og asfaltløsningsgrus.

Geirmund Nordal

K. Lislien



ble gitt orientering om sikkerhetsbestemmelser, sertifisering, løfte- og sikkerhetsutstyr, samt selve kran-konstruksjonen.

Spesielt vedlikehold av kraner og løfteutstyr ble viet opplæring, og under hele kurset var det en meget positiv menings- og erfaringsutveksling mellom deltakerne.

Alle deltakerne på kurset gjennomgikk legeundersøkelse og spesiell synskontroll, og den avsluttende skriftlige prøven ble svært godt besvart av samtlige deltakere.

På bildet ser vi her Michel Kosberg oppe på kranen, mens to av de andre deltakerne justerer beina på krana før reising.

Alle vegvesenets kraner har nå fått montert sikringsutstyr i samsvar med de nye forskrifter. Det er også planer om å utvide «kranparken» og i samband med det må det ventelig også om en tid bli aktuelt å arrangere et liknende kurs for kranbrukerne.

A.G.

VEGVESENET OG ENTREPRENØRER

Vegvesenets forhold til entreprenører er regulert bl.a. ved «Entreprenørloven av 1952». I denne loven er de forskjellige arbeider delt opp i klasser etter arbeidets art og vanskelighet. De vanligste gravings- og sprengingsarbeider krever godkjenning, autorisasjon, i klasse D1, mens det for større og mer innviklede arbeider kreves klasse D2. Autorisasjon gis entreprenøren av Industridepartementet, etter at han har dokumentert kvalifikasjoner og erfaring fra tilsvarende arbeider. Autorisasjonskravene skal sikre at arbeid blir utført forsvarlig og forskriftsmessig.

Her i fylket er det bare en håndfull entreprenører som har D2-autorisasjon, og dette er vel noe av årsaken til at det er relativt stort innslag av «storentreprenører» med landsomfattende virkefelt i fylket her nå, og disse utfører både bru- og fyllingsarbeider.

Noen flere har D1-autorisasjon, og stort sett er det vel bare entreprenører fra fylket som blir nyttet til de arbeider som krever slik autorisasjon. Oftest er det også et helt lokalt firma som kan gi det gunstigste anbud.

I alle slike tilfeller, der et bestemt arbeidsoppdrag blir «satt bort til entreprenør», — dvs. en entreprenør ved hjelp av eget mannskap og utstyr og egen ledelse utfører arbeidet,

— er det klare regler for anbudsprosedyre og kontaktsforhold. Bl.a. riksrevisjonen har nøye kontroll av at disse regler overholdes.

Den vanligste måten vegvesenet har kontakt med entreprenør er likevel direkte innleie av bil eller maskin fra en «liten» maskineier til et arbeidsoppdrag vegvesenet utfører i «egen regi», — dvs. under egen ledelse og med egne arbeidsfolk. Stort sett avgjøres leieforholdet her ikke ut fra direkte prismessig konkurranse, men på bakgrunn av materiellets kvalitet og maskinførerens dyktighet.

Hjemmel for slikt direkte innleie uten anbudsprosedyre har en ment kan finnes i såvel entreprenørlovens unntaksbestemmelser (1) som selve definisjonen av entrepriser (2).

- (1) For arbeider der D1-autorisasjon til vanlig er nødvendig kan firmaer som ikke har mer enn 5 mann nyttes, da disse ikke kommer inn under entreprenørloven.
- (2) Arbeider i egen regi blir kontinuerlig ledet av vegvesenets oppsynsfolk og baser, og det kan vanskelig sies at en bil- eller maskineier har noen entrepriser når han etter vegvesenets anvisning utfører de nødvendige kjøre- eller graveoppdrag.

Stort sett har den siste formen for arbeidshjelp fra krefter utenfor etaten gått bra. Som kjent har vegvese-



Julenissen tidlig ute i År?

I midten av november kom som kjent en del snø og med den også litt julestemning. Oppe ved Verma var det hele 45 cm nysnø. Edvin Seter, som er i vedlikeholdet i strøket, ble nok i ekstra julestemning den dagen han tilfeldig sparket bort i en knørvet konvolutt i vegkanten ved Slettafossen. Da det virket som om kon-

volutten hadde innhold, tok han den opp, og innholdet viste seg ved fin-telling å være kr. 38.000,- Pengene ble levert lensmannen, og etter noen dager (!) meldte eieren seg — et bil-firma fra Harpefoss. Vi får håpe Edvin Seter har julestemninga i behold ennå, selv om han ikke har pengene.

nets politikk stort sett vært å holde nødvendige spesialmaskiner (ploger, freser, veghøvler osv.) som vanskelig kan skaffes ellers, samt et visst minimum av lastebiler, showler, osv, mens en ellers har basert seg på det som kan leies.

Hensikten med dette er å kunne unngå problem med å sysselsette egne maskiner, samtidig som en av beredskapsmessige hensyn har en «krisestyrke» å sette inn når det trengs.

En kan også nevne spesialfirmaer som utfører visse tjenester for vegvesenet. Her kan nevnes elektriske installasjoner, levering av spesialutstyr, rekkverksoppsetting, dykkerarbeide, osv. Selv om også her blir nyttet anbudsinnhenting, er ofte arbeidene så spesielle eller arbeids-situasjonen slik at bare ett firma gir pris. Slike situasjoner krever spesiell årvåkenhet for å overholde de regler som gjelder forholdet til entreprenører.

«Du skal få en dag i mårra»

Tanken om å få «ein dag i mårrå» har vel gjennom alle tider vore både til trøyst og til oppmuntring til vidare strev. Slik har det nok og vore i vegvesenet om formene kunne ha vore ulike. Den 17. mai 1830 skreiv såleis amtmannen i Romsdals amt til veginspektøren i Nordre Sunnmøre:

«Af den med Hr. Capitainens Skrivelse af 20 f.M. modtagne Rapport fra Lensmand Slyngstad sees at Bøigveiarbeidet sidste Høst hindredes ved den tidlig faldne Snee. Det faaer blive derved, hvilket bedes behageligen paaseet, at Almuen i denne Sommer opparbeider, overensstemmende med hvad Lensmanden beretter at den har samtykt, ogsaa det der skulde have været forrettet forrige Aars Høst.»

B. R.

GANG- OG SYKKELVEG BYGGING

Til tross for den økende bilismen har antall sykler fra 1964 til 1974 økt fra 1,5 mill til 2,3 mill her i landet. Gallup viser at dersom det fantes god sykkelveg fra heimen til arbeidssted ville ca 50 % av samtlige spurte bruke sykkel på jobben de fleste dager.

Det er derfor åpenbart at det er stort behov for en utbygging av gang- og sykkelvegnett. Å sykle eller gå er sunt, og det er ressursbesparende. Skal det stimuleres til økt gang- og sykkeltrafikk, må det eneste riktige være å fjerne slik trafikk fra larm, søle, eksos og støv som bilene fører med seg. Viktigst er likevel **sikkerheten** som følger med trafikkseparasjonen.

Dette siste er viktig også for bilisten. Kjøebaner fri for fotgjengere skaper

større sikkerhet og trivsel også for denne trafikantgruppen. Kort sagt: Det er enighet om at gang- og sykkelveger bør bygges.

Stortinget ga i sitt vedtak 20. mai 1975 retningslinjer for utbyggingen og slo fast at staten dekker 100 % av anleggsutgiftene. Kommunen dekker grunnerstatning og tar vedlikeholdet når det gjelder gang- og sykkelveger i tilknytning til riksveg. Imidlertid har det også i de siste par år fram til 20. mai i år vært mulig å få statstilskott til bygging av gang- og sykkelveger, men da begrenset til 50 % av anleggskostnaden.

Fra 1. januar i år ble det også åpnet adgang til å søke om tilskott over fylkesvegbudsjettet til slike prosjekt langs både riks- og fylkesveger, men også her ble tilskottet satt til maksimalt 50 % av anleggskostnaden.



I løpet av dette året er det med tilskott fra stat eller fylke bygd eller satt i gang bygging av gang- og sykkelveger i regi av vegvesen eller kommunene på følgende steder i fylket:

1. Langs r.v. 14 i Spjelkavik (0,4 km)
2. Langs r.v. 16 i Ørnvika på Frei (0,5 km).
3. Langs r.v. 16 ved Kr.sund (1,1 km)
4. Langs r.v. 58 i Stordal (0,3 km).
5. Langs r.v. 61 i Hareidsdalen (2,3 km).
5. Langs r.v. 62 ved Molde (1.8 km).
7. Langs r.v. 67 i Eide (0,8 km).
8. Langs r.v. 654 i Tjørvåg (0,1 km).
9. Langs r.v. 654 i Frøystadvåg (0,4 km)
10. Langs r.v. 661 ved Vatne (1,5 km).
11. Langs r.v. 663 i Elnesvågen (1,5 km).

I tillegg til dette er det spesielt i Ålesund kommune bygd en god del med gang- og sykkelveg langs riks- og fylkesveg uten tilskott fra stat eller fylke.

Det har vært valgt forskjellig tverrprofil for gang- og sykkelvegene fra sted til sted. Det vesentligste er at det blir anordnet et **fysisk** skille fra biltrafikken (rekkverk, grøft, kant, rabatt e.l.), såkalt trafikkdeler.

Vanlig fortausprofil er ikke sikkerhetsmessig tilfredsstillende fordi fotgjengere bl.a. kan krysse vegbanen over alt.



For noen år siden ble det i samband med nyanlegg bygd et par meter ekstra bredde på vegens ene side. Ei kvit linje skulle her virke som «trafikkdeler», og skilt med «Påbudt gangbane» ble oppsatt, slik at den ekstra breddet skulle virke som gangbane.

Dette er ingen forsvarlig løsning for gående og syklende. En eller annen fysisk hindring for kjøretrafikken er absolutt påkrevd, og hvis dette ikke lar seg anordne, bør en av sikkerhetsmessige årsaker la fotgjengerne benytte den venstre side av vegen. De gående gis dermed mulighet til i tide å se kjøretøyer som kommer dem i møte.

ER SANDSTRØING MISBRUKT?

For vedlikeholdsfolk — og da vegmestrene spesielt — er det særskilt to emner som volder besvær og krever nøyе vurdering vinterstid. Det ene er: Når bør en veg stenges grunnet rasfare, og når er det tilrådelig å påbegynne åpningsarbeidet etter ras?

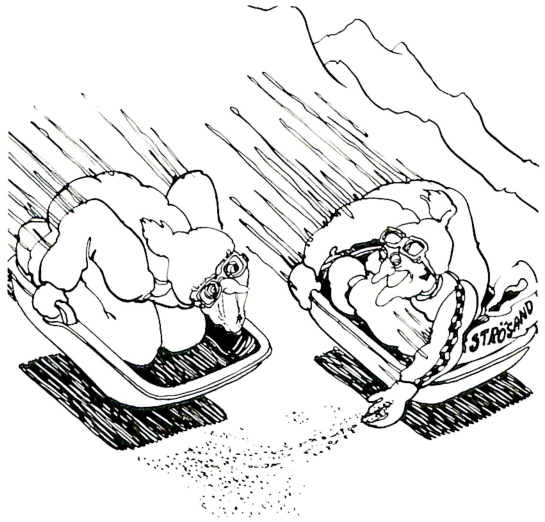
Dessuten: I hvilken grad skal sandstrøing skje for å trygge trafikken? Om dette siste spørsmål er det vel like lite retningslinjer å holde seg til som det første. Sunnt skjønn og den enkeltes vurdering blir avgjørende — dessverre med en del varierende praksis som resultat.

Vegvesenet er ikke pliktig til å sandstrø glatte vegger. Ofte klages det likevel fordi dette blir forsømt når værforholdene lager «drømmeis» på vegene. Følgen er at vegvesenet har store utgifter til strøing hvert år. Innen hvert vedlikeholdsområde legges strosand på lager, og det investeres i kostbare, isolerte og oppvarmede siloer. Sand kjøres milevis fra det sentrale lager og strøs ut. Kostnaden for en kubikkmeter strosand behandlet på denne måten kjennes (heldigvis) ikke eksakt. En stakket stund er i hvertfall et begrenset vegstykke sikret tilstrekkelig friksjon. Vi kan avverge trafikkuulykker. Men hva skjer videre? Innen kort tid er hvert sandkorn prikket løs av ivrige stålpigger, og dype gummiknaster har feidd vår

dyrebare strosand ut i periferien.

Det andre alternativ er at naturen selv «forbarmer» seg med litt mer sno og legger et altutviskende og tilintetgjørende teppe også over våre strosandkorn

Teorien om at oppvarmet sand skal «bite» seg fast i isen er vel stort sett bare teori. Sett fra et varighets-synspunkt er vel innblanding av klorkalsium i sanden en del bedre, men dette har jo også sine ulemper — bl.a. blir jo ikke bilene så varige ved slike tiltak.



Et kjettersk spørsmål er: Hvorfor strør vi i det hele tatt? Bedrer vi egentlig trafikksikkerheten ved å velge oss ut et vegstykke vi synes er glatt og sandstrø her, mens en ikke

KAN SAMARBEIDET STYRKES VED DESENTRALISERING?

Bedriftsdemokrati, medbestemmelse og samarbeid er i fokus for tiden. Hvordan den enkelte ansatte skal få mulighet til reell medbestemmelse kan diskuteres, og det blir også gjort.

Samarbeidsutvalget i vegvesenet er et av de organene som også skal medvirke til å fremme den enkeltes sak. Er utvalgets nåværende arbeidsmåte hensiktsmessig? Brukes utvalget av hver enkelt slik som forutsatt?

For en tid siden ble det ved vegvesenet organisert en egen samarbeidsgruppe, uavhengig av Samarbeidsutvalget. Ved dette er det gitt mulighet til å kunne drøfte konkrete enkeltsaker og ta opp emner som vanskelig kan drøftes i det «store» Samarbeidsutvalget.

Er dette vegen å gå også for vegvesenet ellers? Kan samarbeidsproblemer løses bedre dersom det blir

organisert samarbeidsgrupper i de enkelte distrikt, f.eks. tilsvarende vedlikeholdsdistriktene?

Slike grupper måtte med sitt førstehåndskjennskap til de lokale forhold kunne drøfte løsning på sysselsettingsproblem, samarbeid mellom avdelingene om konkrete arbeidsforhold, maskinutnyttelse, hus- og brakke disponering og arbeidsmessige forhold som hører heime her. Representantene i slike grupper måtte — for at det hele skulle være fylldig nok — være valgt fra oppsynsmann/vegmaster/vedlikeholds-/anleggs-/maskinarbeider, men en bør vel likevel passe seg for å gjøre gruppene for tungrodde og store. Hva sier de enkelte organisasjoner til å etablere en slik ordning med en «gruppe» som kontakt mellom hver enkelt ansatt og det «store» Samarbeidsutvalget? Kan dette bøte på det vacuum som føles av og til?

rekker over andre steder? Er det ikke like bra at trafikantene må klare seg uten sandens hjelp? Står nytten i forhold til utgiftene ved sandstroing?

En påstand — som selvsagt kan motsies — er at vi bør vise meget stort måtehold med å sandstro vegene. Dette bør bare skje der det er ekstreme forhold som avviker totalt fra vegens tilstand ellers. Det

kan nevnes lokale, skyggefulle steder om høstmorgenene, eller en meget bratt bakke på en ellers slak vegstrekning. Stroing for å bedre vegbanens frikjonsegenskaper generelt over lengre strekninger bør ikke forekomme, da det er en alt for uøkonomisk måte å sikre trafikantene på.

Redaktør: avd.ing. Andor Wicken

Redaksjons-

sekretær: førstesekr. Kåre Munkvik

NÅR ALLE ER TJENESTEMENN

Som kjent er arbeidet med at alle ansatte i vegvesenet skal være tjenestemenn og underlagt de samme plikter og rettigheter nå kommet langt. For neste avtaleperiode håper en at skjevheter, bl.a. med hensyn til oppsigelsesforhold o.l. som ennå eksisterer, blir opprettet.

Uten egentlig å kaste seg ut i debatten om avlønning og godtgjørelse, må det være tillatt å nevne også andre skjevheter.

- En skulle tro det var like kostbart for alle her i landet å kjøre bil, uansett tittel. Hvorfor er da taksten for bruk av bil i tjenesten gradert etter stilling?
- Selv om forbruk av mat og drikke er individuelt, er det vel påtagelig at kostgodtgjørelsen avhenger av stillingsbetegnelsen?
- Hvorfor skal enkelte grupper ha rett til godtgjørelse for kjøring til og fra sitt faste arbeidssted, mens andre må koste dette av egen pung?
- Hvorfor skal enkelte grupper være uten, eller ha svært begrenset, godtgjørelse for overtid, mens andre har dette dekket fullt ut?

Besvarelsen av disse og liknende spørsmål har lett for å få farge av det som er formålstjenlig for en selv.

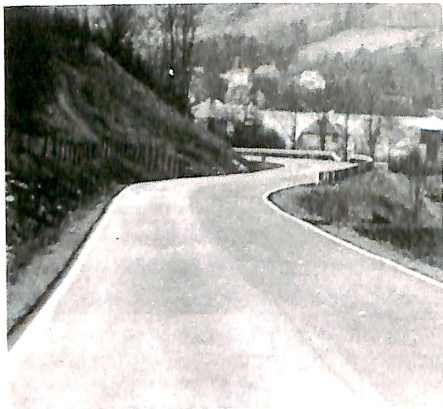
Mange ting ved de gjeldende ordninger vekker reaksjoner og kan synes urettferdige. Som oftest er det slike regler en selv taper på som ønskes endret.

Det synes likevel å være en meget alvorlig sak at det idag eksisterer regler og forordninger som skaper motsetninger og misunnelse (?) mellom grupper av ansatte i vegvesenet. Slike forhold kan bare avle dårligere samarbeidsvilje og mindre arbeids glede og effektivitet.

Muligens har Statens Lønnskomité ved sine innstillinger kommet noe på vei med å skape et «rettferdig» system i selve avlønningsproblematikken. Delinnstilling II har nå de enkelte organisasjoner hatt til flyktig gjennomsyn. Hva var inntrykket? Det er likevel andre og like store forhold som også må justeres og innpasses i et system som kan regnes rettferdig. Dette haster det med, slik at en kan unngå motsetninger mellom de enkelte gruppene i etaten. En kan bare oppfordre til at også arbeid med justering av ordningene her blir tatt opp snarest. Bare et system som synes rettferdig kan gi tilfredshet.



Småplukk



Fylkesvegen fra Hareid til Hjørungavåg har fått en kraftig ansiktsløfting. Det er Hareid kommune som har stått som «byggherre» for parsellen, som bl.a. inneholder ei bru, en undergang og består av riktig fin oljegrusveg i to felt. Vi vil gi honnør for et pent, forseggjort resultat der alt arbeid virker ordentlig utført. Skråninger er pent pusset, rekkverk oppsatt og vegen er faktisk allerede en del av terrenget.

VEGUTVIDING

foregår for tiden bl.a. på fylkesvegen mellom Ervik og Todal i Aure kommune. I oktober raste en del av vegen ut i den brådjupe fjorden, og det ble arbeidd på spreng for å få vegen lagt inn på trygg fjellhulle. Her foregår vegutvidelse like ved rasstedet.



SAMARBEIDSUTVALGET

har den siste tiden behandlet og kommentert mange svært viktige innstillinger.

Således kan nevnes: De ansattes medbestemmelsesrett, Lov om arbeids- og miljøforhold, Retningslinjer for personalpolitikken, Opp- læring i vegvesenet osv. Det meldes om en saklig og grei behandling av sakene.



HELGARDERING

kan være praktisk i mange tilfeller, men «spøkefuglene» som skaper virvar i skiltingen vår er ikke populære. Skilting skjer jo fortrinnsvis i sikkerhetsoyemed, og det er synd snuing av skilt til stadighet blir mer populær.

Værvarsling

kan være til stor nytte for oss i vegsektoren, hvis den er å stole på. Ikke minst vinterstid kan varsling av værromslag, snø osv. være til nytte. Vi skal forsøke oss på langtidsvarsel denne gang og har pålitelige kilder å henvise til. Riktignok har vi jo allerede stiftet bekjentskap med vinteren, så den perioden får vi holde utenfor.

Et gammelt ord i Hjørundfjorden sier at «Når bladene nodig av trærne vil falle, bliver det bitterligt kaldt for oss alle». I år har jo bladene hengt på trærne til langt ut i november flere steder, så vi må belage oss på mye ved-bæring.

Leif Urke, som fra nyttår nå går av med pensjon fra sin vegvokterstilling for strekningen Leknes — Tryggestad, kan berette om at grise- milten i år er uvanlig tynn. Dette er sikkert tegn på at det blir en snøfattig vinter.

Oppsynsmann Eriksen, Ørsta, som holder seg mer til himmelhvelvingen som bakgrunn for værprofetien, støtter også synet på en snøfattig vinter, men mener likevel det blir en del snø i desember og i mars.

Det var alt — time will show!

PLASTRØR

har i flere tilfeller vist seg ikke å holde mål som stikkrennerør. Det må advares mot å slurve med komprimeringen rundt rørene, men selv om dette gjøres godt, synes det som om plasten gradvis «gir etter» for jordtrykket og røret presses flatt. Plastrør med stor diameter bør ikke nyttes under vegbanen.

VEGEN — VALLDALEN —

ROMSDALEN

Den første ferd frå Valldalen til Romsdalen, som det går segn om, er den reisa som Snorre skildra i si forteljing om at kong Olav den heilage i året 1028 for inn Storfjorden for å kome unna Håkon jarl og hans her. Kongen la til ved Sylte i Valldalen og sette på land skipa sine der. Han spurde om ein kunne reise frå dalen oppover landet til Lesje, og fekk det svaret av bonden Bruse på Muri at Skjersura ikkje var farande korkje for folk eller hestar. Kongen meinte dei fekk prøve, og ura vart gjort farbar med handemakt etter at det først var gjort mislukka freistnader, og kongen etter ei bønenatt bad mennene sine prøve ein gong til. I soge og segn er m.a. nemnt at Kong Olav på si ferd kvilde ved Krossbrekka (Langbrekka), ved Olavshellaren og på Grønning. Soga seier at kong Olav reiste derifrå og kom til Einbu, den øvste fjellgarden i Lesja.

I boka om Romsdals amt ved Amund Helland er fortalt at segna i dalen om den vidare ferd seier at kong Olav for opp gjennom Langdalen over Illstigen forbi Illgjølet og Tormovatn og gjekk over elva oppunder Kulo, forbi Langevatn og følgde Verma til denne fell ut i Rauma.

I «Beskrivelse over Søndmør» av Hans Strøm frå 1766 er nemnd 3 vegar mellom Valldalen og Roms-

dalen. 2 av desse vegane gjekk over Berild og Bø i Innfjorden og derifrå sjøvegen til Romsdalsmarknaden. Den tredje vegen var gjennom Isterdalen like til Romsdalsmarknaden utan sjøreis. Dessutan er nemnd ein landeveg til Gudbrandsdalen over Langfjella til Brøste.

Strøm seier at alle desse vegane årleg og jamt vart nytta av folket som budde i Valldalen og elles i Norddal sokn og som både på marknaden og i bergverka dreiv stor handel med hestar og feitevarer.

Den 28. juni 1827 heldt amtmann Krohg etter kunngjering foreåt samling på tingstaden Vinje med allmugen i Dale tinglag til samråding om bygging og istandhalding av bygdevegar. Ein stor part av allmugen møtte. Om vegen gjennom Valldalen i Norddal sokn er tilført møteboka:

«en tildels oparbeidet vei fra Sylte gjennom Valdalen til Langedal (også kaldet Fremmer Grønning) omtrent 3 mile. Ved Garbræk under gården Døvingen, 1/4 miil fra Sylte, går en sidevei 3/4 miil til gården Hoel, hvor den forenes med veien til Langedal. Hele Valdalsens distrikt, der har 79 gårdbrugere, henlægges, med undtagelse af de 6 opsiddere på Linge, altså tilbage 73 mand, til disse veies istandsættelse. Det bliver kiørevei blot til Skiers-Uhren, henimod 2 mile fra Sylte, men den øvrige strækning til Langedal kun kløvvei,

fra Garbræk til Hoel bliver Kiørevi.»

På alle vegane i sokna skulle det, til vegane var i fullgod stand, gjerast årleg arbeid såleis: av gardbrukarane i 6 dagar (4 om sommaren og 2 om hausten) og av plassemennene deira i 2 dagar (om sommaren). Når vegane var vel opparbeidde så dei kunne delast mellom gardbrukarane til istandhending, skulle vegstyret (amtmanden) og allmugen atter kome saman til samråding før det vart laga føresegn om tilhøvet for stykkedeling slik at kvar gardbrukar skulle få sitt vegstykke til vedlikehald. Då skulle det også vegast på og deretter takast avgjerd om gardbrukarar som budde avsides kunne lbi fritekne for vedlikehald på vegen som dei hadde vore med å opparbeide — mot å opparbeide og vedlikehalde veg frå eigen gard til bygdeveg eller sjøen.

I møte 24. februar 1891 vedtok Norddal heradstyre å søkje amtet om å få stukke veg frå Knutsæter i Isterdalen til forbi Alnesreset på Stigfjellet. Det var i søknaden sagt at det frå uminnelege tider hadde vore ein sambandsveg mellom Valldalen og Grytten over Stigfjellet slik at ein med naud kunne kome fram med hestar til Veblungsnes. Men at denne vegen eller rettare sagt gangstigen var så elendig og på somme stader så ring at det beintfram var livsfarleg å fare der med hestar. Sjølv om ein var så heldig å kome heilskinna gjennom bergsida, risikerte ein å få hestane utskjemd for handel avdi det viste seg at mange

hestar ikkje tålte strabasane på ein slik bratt og ussel veg. Heradsstyret meinte at sambandet med Grytten på denne vegen hadde så mykje å seie for folket i Norddal og i vidare krinsar, at ein måtte gjere det ein kunne for å få vegen fårefri. Ein simpel rideveg gjennom det vanskeligaste stykket skulle ikkje medføre skremande kostnader når veglina vart utstukken av ein kunnig mann, står det i vedtaket frå heradsstyret. Grytten heradsstyre, som hadde saka fore den 7. juli 1891, slutta seg til grunngjevinga frå Norddal og tilrådde på det beste at søknaden vart imøtekomen.

Saka vart sendt om veginspektør Siewers, som og tilrådde søknaden og sa at omskrivne passasje hadde mykje å seie for mange herad i Sunnmøre og for Grytten og for turisttrafikken.

Amtmanden bad veginspektøren stikke ut vegen over Stigfjellet og rekne ut så nokonlunde kva vegarbeidet ville koste.

I si utgreiing av 1. november 1891 seier veginspektøren:

«Fra Sylte i Valdalen fører god offentlig bygdevei til Langedal 21 km. Derfra privat sætervei til nød kjørbær forbi Ildgjølet til Øfstestøl ca 3 km., derfra til 1ste vand ca 6 km., derfra til Stigfjeldsrøren ca 5., derfra ned «Stigen» til Knudsæter ca 3 km., derfra til Kværnbreen i Isterdalen ca 5 km., derfra til Veblungsnes ca 8 km. offentlig vei — dels bygdevei dels hovedvei. I alt altså omtrent 50 km., hvoraf ca 30 km. offentlig vei, som således her ikke

kommer i betragtning. Rest ca 20 km. Da man imidlertid godt kan hjelpe sig med veiene, således som de er fra Langedal til Øfstestøl og fra Knudsæter til Kværnbreen, kunne måske også disse veilegder til sammen ca 8 km. her sættes ud af betragtning, tilbage bliver da ca 12 km. -----»



Tydelige merker etter «gamlevegen» kan sees lange strekninger oppover. Her er ei flott hvelvbru ved Øvstestølen, som absolutt burde restaureres. Bredden er bare 2,5 meter.

Veginspektoren meinte at ein 2 m brei rideveg kunne byggast for 1/2 krone pr. m. — altså for kr. 6.000. Veginspektoren hadde ikkje gått Stigfjellstigen. Etter hans plan skulle ridevegen i Stigen gå ein annan stad — ein oppgang som han ikkje ville gje seg ut på, og som han meinte at kanskje vante fjellfolk ville kvie seg for å gå i allfall utan tog. Med skriv 20. mai 189 til Romsdals amt sende Norddal kommune søknad om å få parsellen «Stigen» granska og kalkulert av Statens vegvesen. Amtsformannskapet hadde saka føre i 1892, men gjorde då vedtak om utsetjing til forehavig i



Denne fine minnesteinen står oppe på høgda mot Valldalen. Olav den helliges ferd i 1028 og Håkon den 7. tur i 1936 er behørig markert.

eit seinare amtsformannskap. I 1893 kom saka føre i amtsformannskapet pånytt, og då vart det vedteke å søkje om at parsellen «Stigen» i det prosjekterte rideveganlegg mellom Norddal og Grytten vart undersøkt og kalkulert som simpel rideveg av Statens vegvesen.

Vegdirektoren bad i skriv 10. august 1893 avdelingsingenior Hovdenak om å granske prosjektet for rideveg over Stigfjellet når han hadde tid og høve til det. Sommaren 1894 gjorde Nils Hovdenak granskingsarbeid for veg over Stigfjellet på strekninga mellom Øvrestøl og Knutsæter. Hovdenak, som vart tilsett som amtsingeniør frå 1. januar 1895, sende utgreiing om saka i skriv til vegdirektoren den 7. februar 1895. Av denne utgreiinga går det fram at Hovdenak allereie då hadde tru på at det i si tid ville lbi bygd koyreveg over Stigfjellet. Han planla difor ridevegen frå Øvrestøl til Stigfjellrøra etter ei line som seinare kunne byggast til koyreveg. For sjølv Stigen meinte Hovdenak at det ville verta for kostbart å bygge rideveg etter ie line som kunne tene til koyreveg. Han rådde difor til at utbetringa der for det første vart gjort etter den gamle ferdsllestigen slik at ein utan fåre kunne kome fram med hest — men ikkje ride. Kostnadsoverslaget lydde på 10.000 kr. Hovdenak peika og på kor viktig vegsambandet gjennom Valldalen kom til å verta i framtida når vegsamband vestover over Liabygda til Stordal og Ørskog kom istand. Ein slik snarveg frå dei indre Sunnmørsbygdene vil og verta eit viktig samband om jarnbana ein gong kjem ned Romsdalen, skreiv Hovdenak.

Med skriv 21. februar 1893 sende vegdirektoren saka attende til amtsingeniøren. Vegdirektoren undrast på om det kunne vere rett å bruke ein så stor sum som kr. 7. 380 mellom Øvrestøl og Stigen når det berre skulle brukast ca kr. 1.020 gjennom sjølv Stigen. Han hadde heller ikkje tru for at det i nær framtid vart bygd koyreveg over Stigfjellet. Han meinte at ein burde sjå eit slikt vegsamband i konkurranse med vegsamband Volda — Hornindal anten over Heggedalen eller over Stigedalen og med veg Sunnlyven — Opstryn over Flofjellet. Vegdirektoren synte til sitt skriv av 7. mai 1894 om sistnemnde vegsamband og heldt fram at også vegprosjektet over Stigfjellet måtte få meir teknisk forehaging før saka vart lagt fram for departement og Stortinget til løyving. I skrivet vart elles opplyst at vegdirektoren personleg i 1859 i høve vegspørsmål hadde fare gjennom stroket frå Valldal til Skiaker. Det hadde og vore oppe spørsmål om veg gjennom Longfjelldalen med nedføring til Ormheim. Når det no var tale om samband mellom Valldalen og ei eventuell jarnbane til Austlandet, kunne det vel og vere ein tanke å ta opp att det for 30 år sidan nemnde spørsmål om utbetring av vegen over Longfjellet, skreiv vegdirektoren. Amtsingeniøren sende saka innatt til vegdirektoren den 16. april 1895 med sine merknader. Han heldt fram at det med tida utan tvil ville verta koyreveg over Stigen, og han fann ikkje at 10.000 kr. stod i mis høve til det ein ville oppnå ved den planlagde ridevegen. Å gjere sjølv Stigen i fullgod stand som rideveg vil

le medføre så store kostnader, som ikkje kom til nytte for ein framtidig køyreveg, at ein der fekk noye seg med å få fårefri framkomst for folk og hest. Når det av vegdirektøren var nemnt ei vegline over Longfjellet og Vermadalen i samband med jarnbane til Austlandet, ville amtsingeniøren gjere merksam på at dette vart ein hogare fjellovergang og ein mykje lenger veg. Vegen over Stigen ville gje samband med eit sentrum med stort varebyte og eit Austlands-samband som var mindre tidkrevande og rimelegare enn over Longfjellet og Vermadalen. Amtsingeniøren var av den meining at det ikkje var rett å nemne veg over Flofjellet som konkurrerende anlegg og grunn-gav dette.

Saka om veg over Stigfjellet vart av amtmannen lagt fram for amtstinget i 1895, men då det ikkje hadde vore tid til å få fråsegn frå heradsstyra i Norddal og Grytten, gav ikkje saka for tida høve til vedtak frå amtstinget.

Norddal heradsstyre hadde saka føre i møte 14. desember 1895. Heradsstyret fann utgreiinga frå amtsingeniøren uttømmende og gjekk inn for planen med ei løyving på kr. 600 som Norddal kommune sin del av kostnaden. Grytten heradsstyre hadde saka føre 5. februar 1896 og løyvde kr. 400.

Den 10. april 1896 vart saksdokumenta sende frå amtsingeniøren til vegdirektøren saman med andre framlegg om statsanlegg som skulle leggst fram for amtstinget. Vegdirektøren, som i 1895 hadde vore på synfaring av veglina, gjekk pånytt gjennom dokumenta og seier i skriv 24. april 1896 at han hadde fått styrkt tvilen sin på om arbeidet var rettkome. Han fann i allfall ikkje å kunne tilrå prosjektet for det låg føre betre oversyn over kostnaden.

Trollstigens slynger er liksom «varemerket» for denne vegruta. Her må brukes nennsom hånd ved eventuelle utbedringer.



Det var difor ynskjeleg at gransking kunne halde fram i marka, særleg med omsyn til Stigen, og at det vart laga kart, generalplan og overslag over dei arbeid som ein fann måtte gjerast for at utbetringsarbeidet som det var gjort framlegg om på flatare fjell kunne kome til full nytte.

I 1897 vart vegprosjektet over Stigfjellet medteke i amtsingeniøren sitt framlegg til statsvegbudsjett for 1898/99 med kr. 10.000 og av dette 1/5 på distriktet. Men vegdirektoren kunne ikkje tilrå loyving og viste til sitt skriv av 24. april 1896. Amtmannen fann etter dette at amts-tinget ikkje burde gjere vedtak i saka i 1897, og amts-tinget rådde såleis heller ikkje til loyving på statsvegbudsjettet for 1898/99.

I juli 1900 vart det av ingeniør Harald Hoel etter ordre frå amtsingeniøren gjort detaljundersøking for ein rideveg gjennom Stigen (Stigfjellrora — Knutsæter). Den utstukne og profilerte veglina var 3850 m lang og vart kostnadsrekna til kr. 10.000. I si skildring av lina i skriv 11. juli 1900 opplyser ingeniør Hoel at norddalingar året før hadde gjort noko betringsarbeid slik at Stigen no utan større vanskar kunne farast til fots.

I skriv til vegdirektoren den 27. januar 1903 gjorde amtsingeniøren framlegg om at det mellom Øvrestøl og Stigfjellrora vart arbeidd rideveg stort sett etter den trasé og plan som han hadde tilrådd i skriv 7. februar 1895, no kostnadsrekna til kr. 10.000 for ei lengde på 10.300 m, og at vegen frå Stigfjellrora til Knutsæter, 3.850 m kostnadsrekna til kr. 10.000, også vart bygd som ridbar rideveg etter dei profilar som låg føre.

Vegdirektoren godtok framlegget fra amtsdirektoren, og veganlegget kom med på vegdirektoren sitt framlegg til vegbudsjettet for 194 — 1905 under namn Rideveg over Stegafjell. Likevel vart ikkje anlegget med på departementet sitt budsjettframlegg for 1904 — 1905. Dette kom avdi vegdirektoren hadde tilrådd 1/4 i distriktstilskot medan amts-tinget i sitt vedtak i 1903 om statsvegbudsjettet hadde vedteke distriktstilskot med 1/5 i samsvar med framlegg frå amtsingeniøren og amt- mannen. Ved førehaving av veg- direktøren sitt framlegg til stats- vegbudsjett for 1905 — 1906 vedtok amtsingeniøren i 1904 å yte distriktstilskot med 1/4 i samsvar med skriv frå amtsingeniøren av 3. februar 1904 som amt- mannen hadde sagt seg samd i. Til påbyrjing av anlegget vart det så løyvt kr. 4.000 på statsvegbudsjettet for 1905 — 1906. I september 1905 kom arbeidet igang på den delen av anlegget som låg nærmast Knutsæter. Den 23. august 1913 vart det halde avleveringsteneste på ridevegsanlegget frå Norddal grense (Alnesreset) — Stigebotn — Knutsæter. Ved denne tenesta nemnde ordføraren i Grytten at det var ubruka midlar av løyvinga til anlegget og at det var ønskjeleg om noko kunne brukast til betring av vegen nedafor Knutsæter og særleg til ei bru over Istra ved Holmevadet. Betringsarbeid nedafor Knutsæter vart seinare gjort, og ny bru ved Holmevadet vart bygd. Sluttopp- gjer i juli 1918 syner at anleggskostnadene vart 16.472,77 kr. Vegbreidda i ridevegsanlegget var 1,5 m i ei lengde på 8.620 m og 1,88 m i ei lengde på 5.400 m.

«VEG OG VIRKE»

Denne gang ber vi om **DIN** mening om bedriftsavisa. I redaksjonen er vi i stor tvil om avisas eksistensberettigelse, hvilke emner den skal ta opp og hvordan den skal stille seg i kontroversielle spørsmål

Det er vel vanskelig å si at avisa til nå har fulgt noen linje. Det er forsøkt presentert noe (gammelt) nytt fra en del arbeidsplasser, litt faglig stoff og en del mer diskutabile emner er blitt omtalt, som lønns- og arbeidsforhold.

Også denne gang berører vi slike emner. Vi mener at en heller bør reise spørsmål ved enn nøyssommelig unngå å omtale eksisterende tilstander som er egnet til å skape motsetninger innen etaten.

Er du enig i dette hører vi gjerne fra deg om det på kupongen midt i bladet. Er du uenig, hører vi mer enn gjerne fra deg!



KUNSTPAUSER

skal skape forventninger, egge tilhørernes oppmerksomhet og forsterke virkningen av det som blir framført.

Dessverre kan vi ikke påstå at den pausen som «Veg og Virke» nå har tatt et halvt års tid kan komme inn under denne kunstpausebetegnelsen. Det må innrømmes at anonymiteten er tegn på livsvansker. Likevel — husorganet vårt er likevel i live — og det er det viktigste! Eller er det egentlig det? Stort sett er det en knusende likegyldighet som møter avisa. En del forespørsler om nytt nummer snart er ventende blir registrert som positivt, men ellers gir tilfeldig «gallup» et høyst varierende bilde.

GALLUP

er nettopp det vi har tenk å få til i dette nummer av avisa. Som du ser er det på motstående side en kupong Den sitter midt i bladet og kan rives ut så snart du har løst kryssordet. Meningen med gallup'en er todelt: **Først og fremst** ønsker vi at flest mulig sender inn kupongen som et tegn på at de iallfall har en mening om vegvesenet bør ha avis eller ikke. Dernest ønsker vi eventuelt lesernes mening om stoffvalg, utforming, utgivelsesfrekvens osv.

Vår verste fiende er likegyldigheten — derfor: send inn **din kupong** — enten gjennom posten eller ved å putte den i nærmeste forslagskasse!

Meningsytring fra

Vegvesenet bør fortsatt ha bedriftsavis.

bør slutte å utgi bedriftsavis.

Under forutsetning av at du er av den mening at bedriftsavis bør utgis av vegvesenet, bør den da

være et underholdningsblad med morsomme historier, vitser, konkurranser og pussigheter

være et debattorgan for alle emner som angår oss ansatte i vegvesenet

være et mer faglig blad med nyheter, orienteringer og opplæringsstoff

en kombinasjon av det som er nevnt ovenfor

Avisa vår har vel til nå ikke holdt noen konsekvent linje i stoff, og emnevalg. Hva synes du spesielt burde legges mer vekt på:

.....

Hva av det stoffet som hittil er tatt med kunne med fordel ha vært sloyfet:

.....

Vi tar videre gjerne imot tips om andre ting ved avisa, f.eks. om det ønskes annen skrifttype, billedbruk, sidetall, utgivelsesfrekvens, osv. Ditt gode «spesialråd» skrives her:

.....

Vær snill å si din mening — at vi mottar din kupong viser iallfall at avisa blir lest og det finner vi positivt!

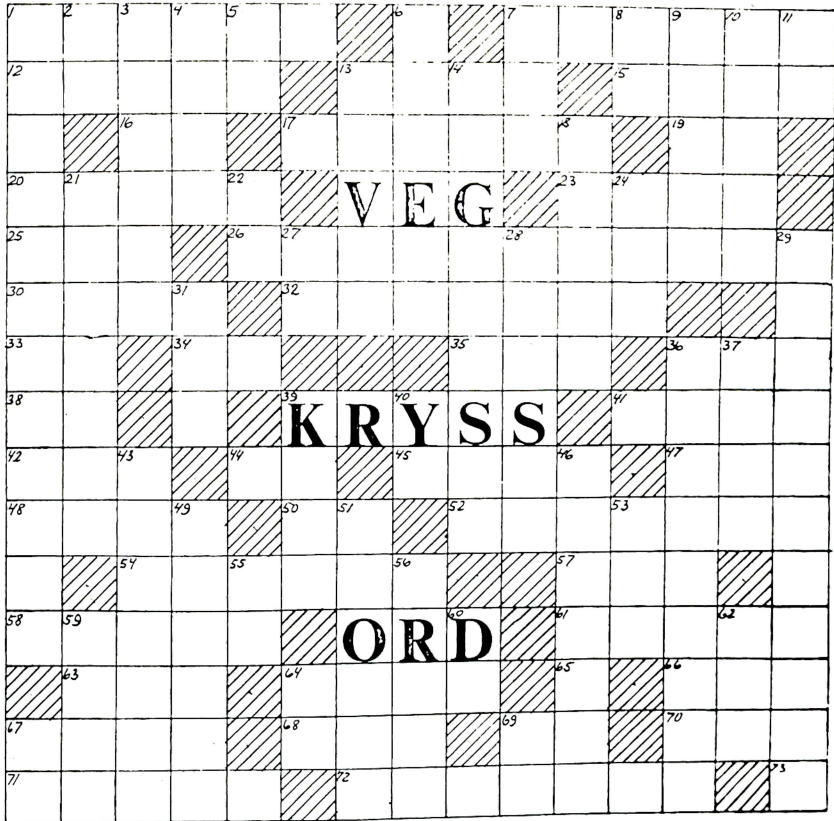
VANNRETT

1. Ho Chi Minhs by
7. Binde
12. Land i Afrika
13. Sør-afrikaner
15. Sagnkonge
16. Nasjonalitetstegn
17. Utser
19. Vektenhet
20. Pikenavn
23. ----flot, russisk flyselsklap
25. Pronomen
26. Brukes til konservering
30. Avgudsbilde
32. Fotballuttrykk
33. Avis, initialer
34. Byrde
35. Mannsnavn
36. Be
38. Organisasjon
41. Skryt
42. A---, ildsted
44. Slapp
45. Tokter
47. Titt
48. Leddorm
50. Pund
52. Tjukk i hue
54. Mannsnavn
57. Visergutt
58. Endog, å = o
61. Renne -----
63. Skarp
64. Iherdig
65. 100
66. ---e, herred i A. Agder
67. Vase
68. Grunne
69. Stoff
70. Ny, tysk
71. Forstaving (fire-)
72. Desperat
73. 50.

LODDRETT

1. Fiolin
2. Gull
3. Fargestoff
4. Stoffskiftesykdom
5. Munning
6. Medarbeider ÷ 1
7. Kryp
8. Byge
9. Snyte
10. Hovedstad
11. Lever
11. Skjelve
11. Lever
13. Skjelve
14. Lages av egg
15. 50
17. 5
18. Kvinnenavn
21. Forfall
22. Handelsuttrykk
24. Dyr
27. Over havet
28. Stedsnavn (Furset - Batnfjorden)
29. Påskudd
31. Kreditt
36. Plantene
37. Angrep
39. Russisk halvøy
40. Kåt
43. Grasiøs.
44. 1000
46. Historisk elv
49. Ost
51. -----e, sy
53. Katt
55. Nr. 21 og 18
56. God lakseelv
59. Fugl
60. Vektenhet
62. Norges vassdrags- og elektrisi-
tetsvesen.
64. Uro
67. Prep. og adv.
69. Drikk

KRYSSORD



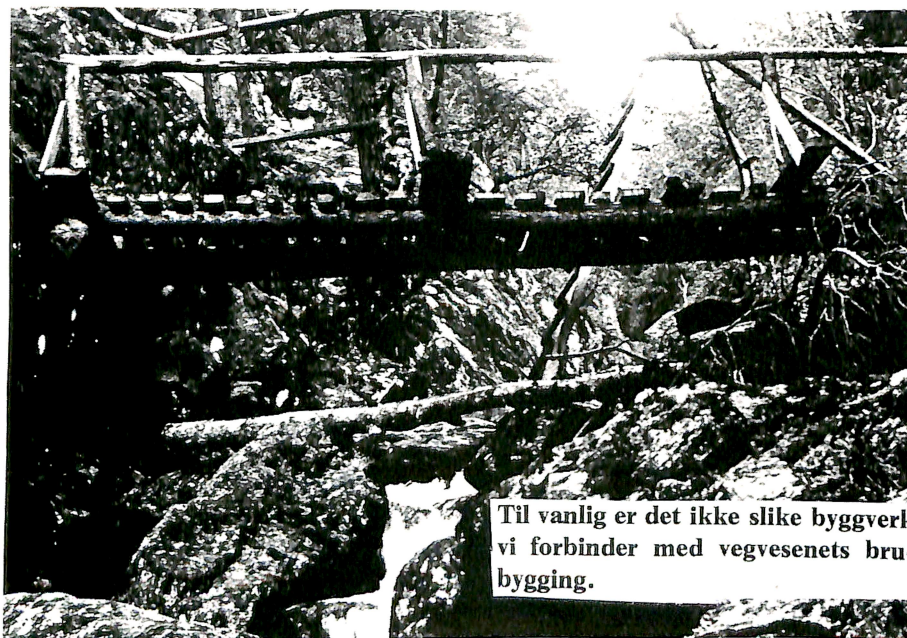
De tre først uttrukne løsninger premieres med 1 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 2 —75» og sendes til Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 1. februar 1976.

Innsender:
 Adresse:
 Postnr.:..... Poststed:.....

BRUBYGGING

Ei bru er selve symbolet på samband. Selv for oss i vegvesenet står den for noe spesielt, liksom litt løstrevet fra vegarbeid ellers.

Ei bru kan ellers være så mangt, — fra den idylliske trekloppa over bekken til den tunge, triste betongklumpen, der støpereir og lekkasjer danner eneste utsmykking.

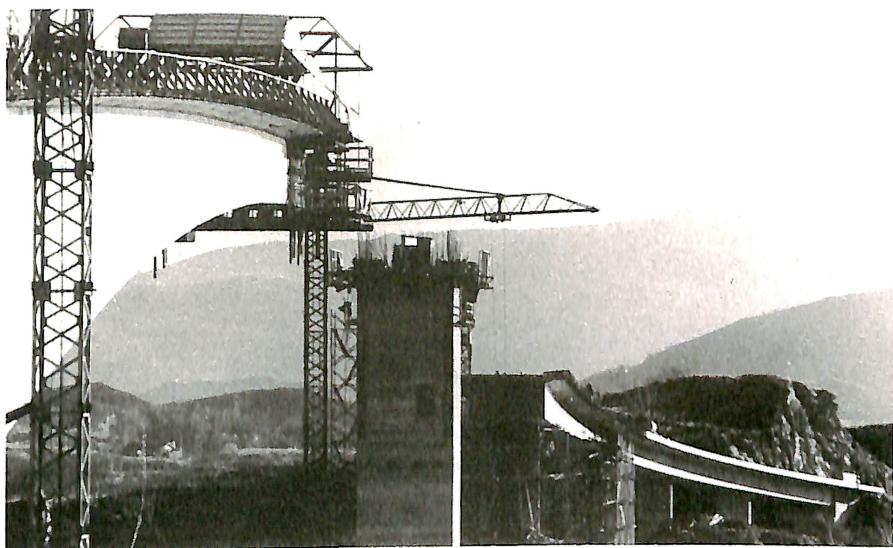


Til vanlig er det ikke slike byggverk vi forbinder med vegvesnets brubygging.

De siste år har det foregått en relativt omfattende brubygging her i fylket. Det tenkes da på de mange riks- og fylkesvegbruene som er ombygde, og først og fremst tenkes på de mange småsamfunn som har fått sitt samband med omverdenen ved brubygging.

Av større anlegg av denne siste kategori som nå er under arbeid eller planlegging, kan nevnes:

Herøybrua og **Stokksundbrua** som sammen med fyllinger og vegger over holmene i Røyrasundet skal gi Ytre Herøy samband med Gurskøya. Arbeidene utføres i entrepris av firma H. Eeg-Henriksen. Herøybrua blir med sine 175 m hovedspenn den største frittframbyggbrua til nå i Norge. Åpning av sambandet ventes i september/oktober 1976.



Vegsundbrua like sør for Spjelkavik er i sin nåværende form en flaskehals både med hensyn til bæreevne og fri høyde. Kurvaturen på den gamle stålbuebrua er også utilfredsstillende. Firma Kåre Bacher A/S & Co bygger nå ny bru ved siden av den gamle, også denne med hovedspenn av frittframbyggkonstruksjon (75 m) Trafikabel skal brua være til sommerferien 1976. Med dette vil hele Søre Sunnmøre få knyttet sine

hovedveger til 9-tonnsvegen mot Åndalsnes.

Torsetsundbrua i Aure kommune vil knytte Skarsøya sammen med resten av kommunen. Sammen med et pågående veganlegg skal brua avlose trekantferja Vikan — Vihals — Stemshaug, som hvert år krever store tilskott fra det offentlige. Brua bygges i entreprise av Brodr. Aakvik, Ålesund.



Veidholmen i Smøla kommune er også i ferd med å få sitt samband til resten av kommunen. Vegvesenet og entreprenør er for tiden igang med vegar og fyllinger på dette ca 7 km lange sambandet, og til jul skal forhåpentlig pris være innhentet på brua over **Verjeskiftet** som skal tillate båtpassasje under dette sambandet. Bruentreprise skal etter forutsetningene være avsluttet i løpet av 1976, da også tilstøtende vegar vil være ferdige. Rutebåten «Bjørnvåg» vil med dette være avløst og «veidværingene» forhåpentlig tilfreds med forbedret kommunikasjonstilbud.

For rasjonalisering av ferjedrifta og bedring av sambandet innen Tustna kommune er også arbeidene med **Soleimsundbrua** startet opp.



Oppsynsmann Wahlstrøm har ledelsen av arbeidet med tilstøtende vegar, og her er det han, skytebasen **Olaf Næss**, samt **Johannes Kiplesund** dom forbereder

Vegvesenet i egen regi arbeider med tilstøtende vegar, og Brukontoret regner med at bruentreprise skal være klar i løpet av vinteren. Tustna og Stabben blir ventelig ved dette ferjefritt sammenbundet utpå året 1977.

Det er således ikke nødvendig å snakke om framtidens prosjekter som Atlanterhavsvegen, fastlandssamband for Kristiansund, bru til Runde eller over Aursundet for å slå fast at det er en intensiv bygging av større bruer i fylket. Totalt vil det medgå ca. 83. mill. kroner til de samband som er nevnt, og selv om dette fordeler seg over flere års bevilgninger, er det en betydelig del av anleggsbevilgningene som anvendes til slike tiltak.

Fruentimmer og vegarbeid

Ein kan fundere på om det er kjønnsdiskriminering eller vern om «det svake kjønn» når kaptein Rummelhoff skreiv som han gjorde i brev av 14. juni 1826, attgjewe nedanfor:

«Herr Lensmand Aarflot vil behage at tilsige den veipligtige Almue af Voldens Thinglaug i deres Distrikt at møde den 19. Juni og arbeide til den 24. juni d.å. Det følger av sig selv i Folge Anordningerne at børn og Fruentimmere antages ei og at Almuen medtager fornoden Hest og Redskaber for at undgaa Straf etter Anordningerne.»

B.R.

BESØK AV HOVED- VERNEUTVALGET

Hovedverne- og miljøutvalget i Statens vegvesen var i dagene 26. og 27. august på befaring her i vårt fylke. Driftssjef Vallset og verneutvalget herfra reiste sammen med dem. Turen startet fra Ålesund og til bilsakkyndiges kontor i Spjelkavik der vi gikk gjennom hele anlegget.

Bilsakkyndige Ekhougen gikk gjennom hele anlegget og ga en grundig og grei orientering angående bilhaller og det tekniske utstyret. Derfra gikk turen til Vegsundbrua og anlegget der. Siden dette anlegg er bortsatt på entrepriser, ble det bare en kort visitt. Her ble bemerket mangelfull bruk av hjelm. Etter lunsj i Volda, var det Årsetunnelen i Austefjorden og brakkeleiren der som sto for tur. Der var alle inne på stoff for å se og føle på skinnet hva det vil si å arbeide under slike forhold.

Fra Austefjorden gikk turen via Sæbø, Leknes, Hellesylt, Stranda, Valldal, Åndalsnes. På turen Norangsdalen — Hellesylt — Stranda og over Trollstigen ble det drøftet spørsmål angående ansvarsforhold for dirigering av rydde- og brøyt-mannskaper når det er rasfare. Dette er ting som vel ikke er så enkelt å gi et fyldestgjørende svar på.

Etter overnatting på Åndalsnes gikk så turen til Vistdal hvor «knusaren» (det flytende knuseverket) lå

ved Skorgen i Vistdal. Desverre var ikke anlegget i drift akkurat da, så vi fikk ikke noen føling med den støy og vibrasjon vil være ombord når anlegget går. Grunnet strømbrudd var både oljegrus- og grusproduksjonen i Hanset grustak ute av drift.

Derfra gikk turen til Molde der det bl.a. var besøk på vegkontoret og på distriktslaboratoriet. Det var spesielt ønske om å se på våre ferjekaier og pelebåter. Turen gikk derfor om Molde ferjekai der vår store verkstedvogn var i arbeid og hvor vi fikk se kaireparasjonens problemer: til Vegsentralen. Der ble inspisert kontorer, verksteder, lager, brakkeleir, gamle Vegsentralen og hele området.

Pelebåten «Pelaren» ble besøkt på Kvitnes, men dessverre var arbeidet slutt for dagen så det ble bare et overfladisk blick og en liten forklaring på båtens funksjoner. Virkemåte for ferjekaier og problemer med vedlikeholds- og reparasjonsarbeid ble det redegjort for underveis, og retur gikk fra Kvernberget til Oslo.



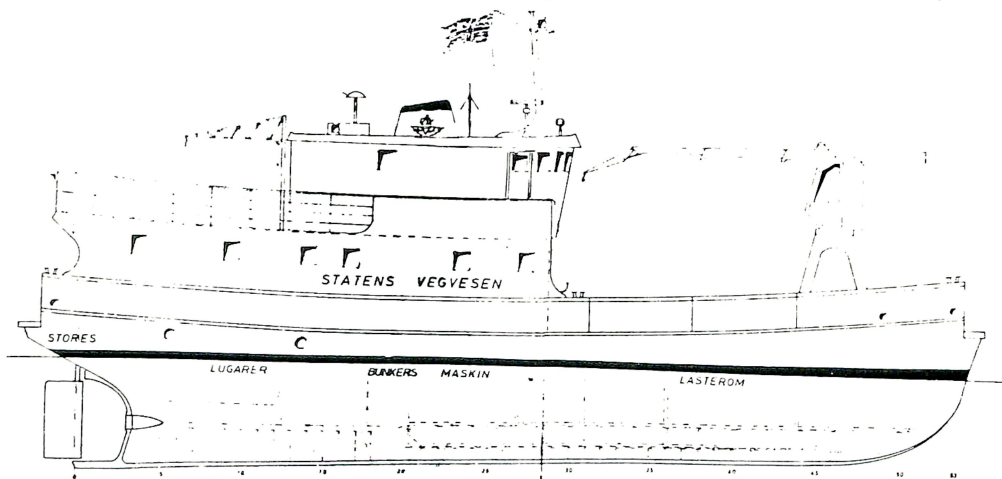
NY PELEBÅT TIL VEGVESENET

Vegvesenet er vel ett av de få rederier som i disse opplagstider kan melde om stor aktivitet og stadig økning av «flåten».

Det er «Pelaren», «Vølaren» og den eldste «Grønsund», som er i virksomhet til vedlikehold og nybygg av de over 100 ferjekaiene vi har ansvaret for i fylket. Lekkasjer og småsvikt de siste åra har vist at «Grønsund» nok nå synger på siste verset.

Det har vært nøye vurdert om ny båt skal anskaffes. Det synes både økonomisk og praktisk som den absolutt gunstigste løsning at de mange mindre reparasjons- og ombyggingsarbeidene på kaiene blir utført fra båt, der verksted, innkvartering og arbeidsplattform er kombinert i ett. Investering i ny båt ble således resultatet av vurderingen.

«Grønsund» skal altså få sin avløser, og B/F «Årvik» er overtatt fra MRF,



og sendt til verft for ombygging. I mai/juni vil den ventelig være klar til innsats i ny drakt og med vegvesenets emblem i pipa.

I den anledning utlyses stor konkurranse om **navn til den nye pelebåten**. Mange husker kanskje vår konkurranse et par år tilbake da «Vølaren» fikk sitt navn. Forslagene fra den gang har vi selvsagt på lur, men vi håper riktig mange har nye forslag. Er det mulig å finne «slagkraftige» navn i «-aren»-stil, eller skal vi få noe

nytt, f. eks. K. Furlands forslag om «pelar-Guri»? (i anledning kvinneåret).

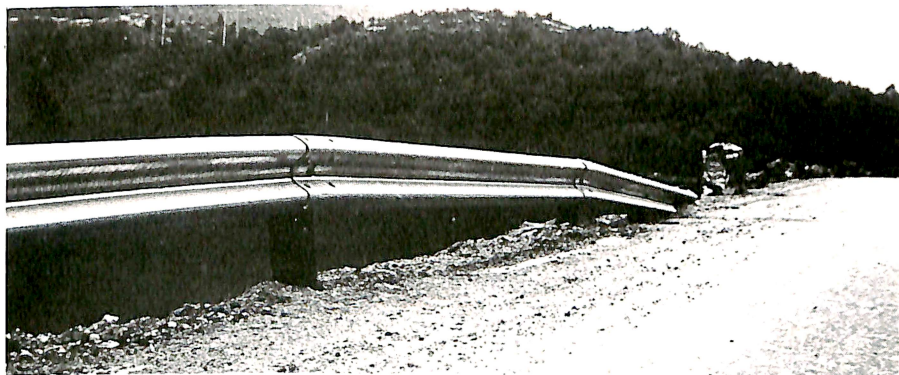
Gudmoren/-faren vil selvsagt bli viet all mulig heder i samband med dåpen av nybåten, og «rederiet»s ansvarlige vil være suverene i sitt navnevalg — forhåpentligvis blant en fyldig forslagsbunke fra «Veg og Virke» lesere.

SEND DITT NAVNEFORSLAG
SNAREST
TIL «VEG OG VIRKE»S
REDAKSJON!

Sikring av rekkverksender

har fått høy prioritet de siste år, og fra flere vegmestere meldes det at det nå stort sett er sørget for at

guardrailskinnenes ender er gravd forsvarlig ned i bakken og forankret overalt.

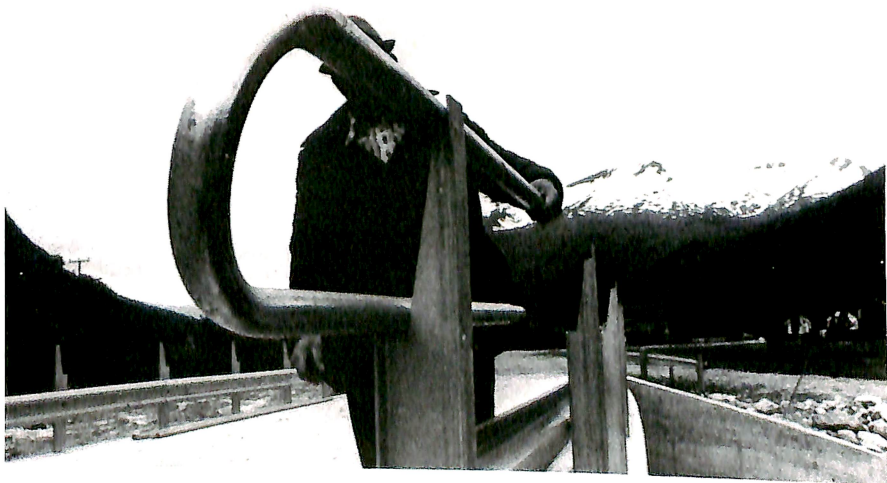


Brurekkverk representerer en spesiell fare. Rørendene i rekkverkets øvre deler kan ved påkjørsel virke som farlige spyd. Sikring av disse bør også skje.

En løsning som synes enkel er å nytte vanlig standard fjøsinnredning. Det viser seg at vanlige «bås-

skiller» lettvint kan koples til rørene og danne en fin avslutning.

Her er det oppsynsmann Einar Eriksen, Ørsta, som demonstrerer samarbeidet med landbruket. Han kan også gi nærmere opplysninger om leveranse og pris til interesserte.



DEKKELEGGINGSSESONGEN

er nå slutt, og oppgjørets time viser at det fogderivis ble lagt:

På Sunnmøre:

Nytt dekke på r.v.	51590 m
Slitedekke på r.v.	5320 m
	56910 m

Nytt dekke på f.v.	37505 m
Slitedekke på f.v.	300 m
	37805 m

Kommunale vegar	6440 m
Totalt lagt på	<u>101155 m</u>

I Romsdal

Nytt dekke på r.v.	18120 m
Slitedekke på r.v.	6155 m
	24275 m

Nytt dekke på f.v.	17605 m
Totalt lagt på	<u>41880 m</u>

På Nordmøre

Nytt dekke på r.v.	25430 m
Slitedekke på r.v.	4610 m
	30040 m

Nytt dekke på f.v.	43230 m
Totalt lagt	<u>73270 m</u>

Dette gjelder alle faste dekker lagt av vegvesenet sjøl av oljegrus- og kaldasfaltdekker. Entrepriser for «ordentlige» asfaltdekker faller utenfor.

De enkelte parseller som er lagt, er disse: (nytt = helt nytt dekke på tidligere grusveg, slit = slitedekke på veg som også tidligere hadde fast dekke)

RIKSVEGER

14 Parseller Bjørkedalen	700 m Slit
16 Tingvoll - Kvisvik fk.	2100 m Slit
58 Overå - Linge	3710 m Nytt
58 Stordal	785 m Nytt
60 Parseller v/Hellesylt	3820 m Slit
61 Kopparnes - Sandnes	3200 m Nytt
62 Stubø - Toven	3195 m Slit
62 Eidsøra	1390 m Slit

63 Gudbrand - Krike bru	4240 m Nytt
63 Hol bru - Sylte	2200 m Nytt
65 Trøknaholt bru	485 m Nytt
65 Bolme - Folla bru	5620 m Nytt
65 Skei sentrum	800 m Slit
65 Parsell v/Kanestraum	300 m Slit
71 Liabo - Hendset	2040 m Nytt
71 Hendset - Engjan	4600 m Nytt
651 Hunnes - Fyrde	2670 m Nytt
651 Fyrde - Straumshamn	20220 m Nytt
652 Rovde krk. - Haukeland	3760 m Nytt
655 Høgebru - Bondalseidet	8580 m Nytt
655 Parsell ved Tryggestad	800 m Slit
660 Åfarnes - Holm	3050 m Nytt
661 Batneeidet - Vatne	2225 m Nytt
661 Kjelbotn - Remmen	5140 m Nytt
661 Vestnes - Åsbygda	790 m Nytt
662 Molde - Haukeboen	1570 m Slit
663 Tverrfjell - Farstad	9140 m Nytt
667 Grimsmo - Surnadalsøra	395 m Slit
670 Kvanne - Haugen	6505 m Nytt
670 Skei - Grimsmo	1015 m Slit
680 Eidestranda - Stemshaug	6180 m Nytt
	111225 m

Nytt dekke: 95140 m

Slitedekke: 16085 m

FYLKESVEGER

006 Sandsøya	8290 m Nytt
Sandsøya (komm)	5440 m Nytt
025 Ulsteinvik - Flo	6000 m Nytt
035 Hareid - Slettebakk	2000 m Nytt
Indre Hareid	1000 m Nytt
047 Ekset - Mork	6810 m Nytt
080 Hellesylt - Vollseter	12180 m Nytt
105 Parsell ved Dragsund	300 m Slit
146 Grytestrandra	2225 m Nytt
166 Gjermundnes - Vikebuk	3770 m Nytt
170 Våge - Ødegård	4630 m Nytt
190 Vistdal	2625 m Nytt
201 Midsund	3050 m Nytt
216 Smågeskifte - Rod	1170 m Nytt
216 Falkhytten - Flatvoll	620 m Nytt
218 Rod - Rossoyvåg	1210 m Nytt
238 Farstad - Nerland	530 m Nytt
247 Bruhagen - Tovik	20730 m Nytt
256 Bruhagen - Kristvik	1100 m Nytt
279 Eide grense - Hogset	3600 m Nytt
341 Rindal - S. Tr.lag gr.	17800 m Nytt
	105080 m

Mange av våre tunneler

er dessverre etter hvert blitt for trange for dagens store kjøretøy. Til og med på E-69, hovedsambandsåren med Østlandet, er flere av tunnelene alt for trange.

Det satses nå på å få bort de største (les trangeste) flaskehalsene i løpet av vinteren, slik at full høyde etter gjeldende standard, 4,50 m. kan tillates.



I første omgang er det Storvik tunnel som bare er 38 m. lang som skal angripes. Her vurderes å «blåse ut» hele fjellklumpen slik at tunnelen med dens ulemper helt elimineres.

Den andre tunnelen på programmet er Farkvam med sine ca. 80 m. Her skal strossen til ene siden, samtidig som kjørebanelen senkes. En regner med det valgte arbeidsopplegg å

kunne holde trafikken i gang i den største delen av døgnet i arbeidsperioden. Det blir da nødvendig med en del nattarbeid for å gjøre ulempene for trafikken minst mulig.

Vi får håpe at — på samme måte som sklitene med krav om sentrisk kjøring og redusert fart snart er en saga blott — også trailernes sonderrevne tak og hjørner hører fortiden til.

FAST DEKKE PÅ RV 62

I midten av juni 1975 ble det lagt asfaltdekke på vegparsellen Toven — Eidsøra. Med dette er det blitt fast dekke på hele riksveg 62 fra Molde til Sunndalsøra.

Selv om standarden med hensyn til bredde og kurvatur ikke er like god på hele strekningen, kan en kanskje si at en liten milepel er nådd i fylkets vegopprustning.

Den vegbiten som helt til nå har stått igjen med grusdekke er parsellen Toven — Eidsøra, der den smale, svingete vegen over Tiltereidet har vært til irritasjon for mange trafikanter.

Planene for denne vegomleggingen møtte tildels sterk motstand på Eidsøra, og dette forsinket planbehandlingen en del. Idag — når vegen forlengst er ferdig — får vegvesenet på sin side håpe at også beboerne på Eidsøra også ser noen fordeler ved vegomleggingen. Den gamle skal nå virke som kommunal samleveg, og antall avkjørsler er ved dette redusert fra 35 til 11.

Gjennomgangstrafikken går nå stort sett helt utenom sentrum. Andre fordeler er at telefonlinjer nå er lagt i jordkabel, vann- og kloakknett er bragt i bedre orden, og hull, ujamnheter og sår i terrenget er pusset til.

Tilsammen skulle en tro disse tiltak

vil bidra til å bedre bomiljøet i Eidsøraområdet.



Anleggsarbeidet på parsellen ble startet i november 1973 og ble ferdig i august i år. Høsten 1974 ble parsellen penetrert og trafikken ble satt på. Oppsynsmann Arthur Wahlstrøm hjulpet av oppsynsmannsassistent Harald Dragset har hatt den daglige ledelse. Vegvesenets egne arbeidere ved anlegget har vært Leif Brandal, Alf Svensli, Odd Bakken, Magnar Skjørsæter, Leif Klokset og Gunnar Kalset. Status etter endt arbeid viser at hele vegomleggingen vil koste ca. 3,5 mill. kroner eller kr. 1170 pr. løpemeterveg.

L.H.

Svake og smale bruer



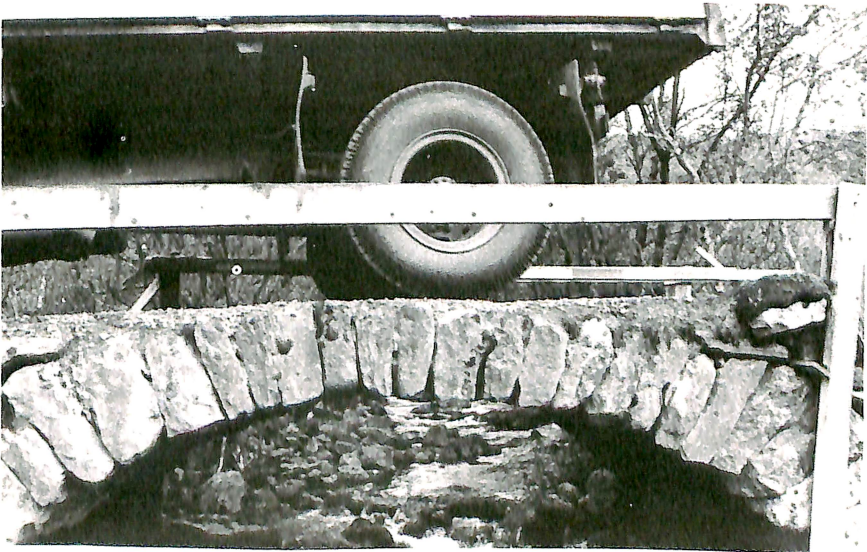
er det mange av rundt om i fylket, både på riks- og fylkesvegnettet. Det arbeids målbevisst med ombygging av bruene slik at hogere akseltrykk kan tillates.

For riksveggenes vedkommende er det nå bare et fåtall som ikke tåler 8 tonn, og også for fylkesvegnettet er det en målsetting at det innen utgangen av 1976 skal være 8 tonns akseltrykk på 90 % av vegene — for bruenes vedkommende.

Selvsagt er det ikke nok at bruenes standard bedres. Også selve vegen må opprustes dersom hogere akseltrykk skal kunne tilrås nyttet. Enkelte steder peker bruene seg ut som smale flaskehalsar på en ellers ferdig utbedret og fin veg. Andre steder kan brua være ombygd først, mens vegen sårt trenger til forbedring.



Heldigvis er det ikke mange slike «rariteter» som utsettes for tunge hjul lenger!

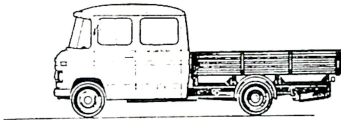


Nye maskintyper ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

NY BILTYPE

I de fleste vegmesterdistrikt er en eller flere «gule» lastebiler beskjeftiget med små og store oppdrag for vedlikeholdet. I tillegg nyttes den tradisjonelle «Pickup'en» med plass til verktøy og for arbeidslaget. Til mange arbeid, som f.eks. grøfterensk og holfylling blir gjerne »pickup'en» alene for liten.

Det er nå meningen å prøve å rasjonalisere litt på dette ved å kjøpe inn en kombinasjonsbil, Mercedes-Benz L 608 D. Den kan fås med dobbelt eller enkelt førerhus og utstyres med tipp og kran. Mye av sommervedlikeholdet rekner en dermed kan bli rimeligere og enklere.



MERCEDES-BENZ L 608 D

Betenkighetene knytter seg til beredskapen i vintervedlikeholdet. Biltypen egner seg **ikke** til brøyting. Tåler vegvesenets lastebilpark den beskæring en slik eventuelt omlegging vil innebære, uten at det samlet vil bety dårligere brøyteberedskap?

I alle fall — 3 biler av denne type kommer med det første, og da får vi se hvilke erfaringer som høstes. Leieprisen lover Vegsentralen skal bli lav, og med den skrikende mangel en idag har på «puckup»er vil nybilene iallfall hjelpe her.

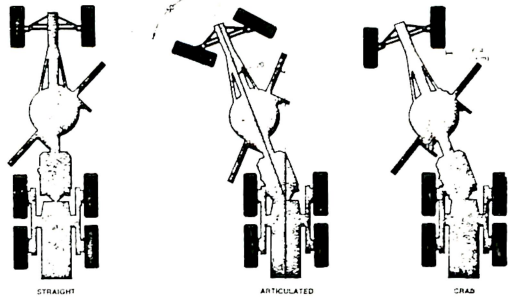
NY VEGHØVEL

Anleggsmaskiner er neppe mote-preget. Når modellene skiftes er det for å forbedre. Slik er det også med veggøvlene. Siden «Odin»s tid har

framstegene sæt store.

Siste skrik er Caterpillar 140 G — helhydraulisk motorveghøvel. Hit til fylket skal det komme en av denne høveltypen, som er best kjennelig på midtstyringen i tillegg til forhjulsstyringen.

Først etter en tids prøvedrift kan en vel til vulle besvare hvilke arbeidsmessige forenklinger dette innebærer i praksis.



FORHØSTER —

prinsippet er nyttet også av vegvesenet. Helt til nå ut i november har våre 3 kantslåmaskiner vært i virksomhet med å gjøre det trivelig langs vegene, bedre sikten osv. ved å slå ned kratt og gras.

Maskinene har hydraulisk bevegelig arm og når ganske godt ut til både indre- og ytre grøftekant. De har imidlertid sine driftsmessige svakheter, og kan neppe helt ut sies å være noen suksess. Til det er de små stopp for hyppige. Det eksperimenteres stadig for å få forbedringer, og ett er iallfall sikkert: Slåmaskinen dekker et behov som må fylles, og «kantslått» er kommet for å bli!

Ferjekaiene

får til stadighet ublid behandling. I ruskevær og med knapt oppsatte rutetider er det ikke til å unngå at båt eller kai får påkjenninger i overkant av det som er forutsatt.

Vegvesenet har de siste år bygd om stadig flere kaier til armert betong, men selv disse må — som på bildet — gi tapt for ferjekolossene som dundrer imot.



Mye kan tyde på at ulempene med de større ferjene i form av skader osv. er såpass omfattende at det bør overveies på nytt om det er riktig politikk stadig å øke ferjestørrelsen. Fra 1976 vil vegvesenet ha eget vedlikeholdsregnskap for hver ferjekai, og da vil nok etter en tid vise seg hvilke kombinasjoner av kaikonstruksjon/ferjetype som er de dyrreste i drift.

De store vedlikeholdskostnadene for

ferjekaier har også ført til at Vegdirektoratet har satt igang utredningsarbeid for å finne fram til bedre typer fenderverk.

Opplysninger og erfaringer fra landets «ferjefylker» ble i sommer samlet, og på bildet ser vi avdelingsingeniør Per Korsbrekke orientere «datasamlerne» på deres besøk her i fylket. Det er blant annet fenderverkstypene som nyttes her i fylket som må vurderes.



BEDRE FORHOLD TIL GRUNNEIERNE

Statens vegvesen har problemer med noen av sine mange naboer. Med vel 55 000 km riks- og fylkesveger her i landet, med grenser mot grunneiere på begge sider, har det naturlig nok oppstått konflikter i naboforholdet en del steder. Blant annet har det forekommet ødeleggelse av vegkanter og grøfter ved at jordbrukere pløyer for nær offentlig veg. Derfor satser vegvesenet på å finne fram til løsninger på slike konfliktforhold.

Vegvesenet kan ikke akseptere at grunneiere overtrer klare grenser mot offentlig veg og endog fjerner eller flytter grensemerkene. En veg er en kostbar investering som tjener samfunnets interesser. Ved jordbearbeidelse nært opptil vegen skades vegoppbyggingen, og man får ekstraordinært store vedlikeholdsarbeider og nedsatt trafikksikkerhet.

Noen av konfliktene skyldes nok at grensen mellom den offentlige veg og den tilstøtende grunn kan være noe uklar enkelte steder. Opp gjennom tidene har kravene til vegstandard skiftet. Det har imidlertid alltid vært forutsatt at vegens eiendomsområde skal omfatte grunn til skjæringer, fyllinger og grøfter i tillegg til selve kjørebanelen. Økt tungtrafikk og moderne vedlikehold kan fra tid til annen ha ført til utvidelse av vegbredden. Det

kan ha skjedd ved at grøfter er fylt igjen, eller at fyllinger og skjæringer kan ha kommet utenfor vegens eiendomsområde.

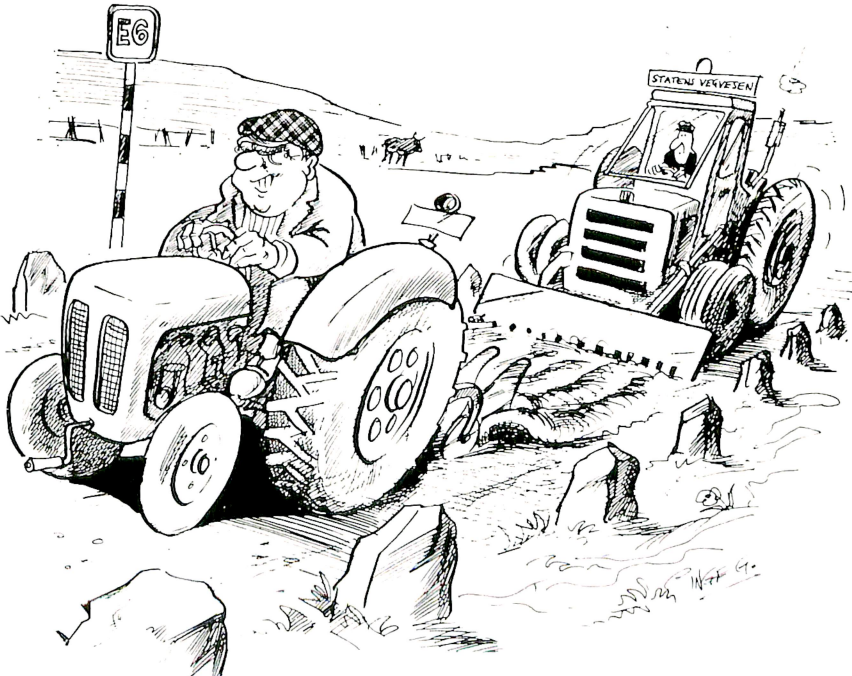
Vegvesenet forsøker nå å klarlegge disse forholdene med de grunneiere der naboskapet byr på konflikter. Samtidig arbeider man med å få ervervet nødvendig grunn til vegen, med skråninger, fyllinger og grøfter. Mens dette arbeidet pågår er grunneierne anmodet om å la være å drive jordbearbeidelse så nær vegen at de skader den. Da lar de samtidig være å skape trafikkfarlige forhold og påføre det offentlige ekstraordinære vedlikeholdsutgifter.

Blant andre problemer mellom vegvesenet og grunneierne er at enkelte grunneiere bruker kjørebanelen som vende-teig når de driver med jordbearbeidelse langs offentlig veg. Dette skader vegdekket, gjør det livsfarlig glatt og skaper kollisjonsfare. Grunneiere på sin side klager ofte over at vegvesenet forsømmer vedlikeholdet av vegkanten slik at ugress spres over tilstøtende mark. Vegvesenet er gjort behørig oppmerksom på det forholdet og satser mye på å forbedre seg på det feltet. Arbeidet med å bedre forholdet til grunneiere langs de 55 000 km riks- og fylkesveger skjer på lang sikt. I mellomtiden håper vegvesenet på at grunneiere lar være å drive jordbearbeidelse som vil skade vegene.

RIKSVEG 652

har fått betydelig standardheving siste åra fra Rovde rundt Syvdsneset til Skår. Nå er det strekninga videre innover mot Syvdsbotnen som står for tur.

Her ser vi under gravemaskinarna samlet fra venstre basen Lyngnes, maskinføreren, anleggssjef Loen, oppsynsmann Hustad og anleggsleder Lauvrak framme i linja.



Slik kan av og til konflikten vegvesen/grunneier fortone seg.

SYSSELSETTINGSARBEID

er det i år ekstra mye av. I tillegg til den «vanlige» sysselsettingsperioden januar — mars, er det i år en ekstra «supersysselsetting» som begynte tidlig i november. Dette er et av de virkemidler regjeringa nytter nå i arbeidsløshetens år.

Et av de steder slikt arbeid pågår er på E-69 ved Verma der fjellsprenging er hovedbeskjeftigelsen. Vegen skal utvides og utrettes, og i samband med dette, kommer en også i berøring med denne fjellhammeren, der oppsynsmann Andreas Lislien,



som står for arbeidene, viser oss at vegen her ble bygd i 1862. Han vil forsøke å ta ut dette minnesmerket i et stykke slik at det kan bevares for framtida.

Bevart blir derimot ikke løa midt på bildet. Nyvegen er mer radikal enn den gamle, svingete linja, og driftsbygningen må nok ned. Som en ser er det gode muligheter for å kvitte seg med utsprengt fjell i fyllingene her.



SKILTERIER



Som trafikanter er vel vi vegvesenfolk kanskje litt mer kritiske til det vi ser langs vegene enn gjennomsnittet. På den annen side legger vi vel også bedre merke til forbedringene som skjer.

En ting som er radikalt forbedret de siste år er rettledningen for trafikantene ved hjelp av skilt. De aller fleste av de gamle vegviserfloyene er nå borte, og en behøver ikke lenger kjøre helt inn i krysset for å kunne lese hvor vegen går. Forhåndsvarsling og tydeligere skrift løser de fleste tvilstilfeller.

Videre blir det i stadig større grad langs våre hovedveger satt opp skilt med opplysning om avstand til nærmeste knutepunkt. Det er litt uklart hvordan utvelgelsen av slike knutepunkt skjer, og ikke alltid er det like hensiktsmessig.



Reglement

for losjerende i brakker ved veianlegget Våge — Innfjorden

Som brakkesjef er antatt:

1.

Han har ansvaret for at brakken blir holdt ren og luftig, at sengene oppredes og at der i det hele tatt er orden i huset. Han fører kommandoen betreffende husets indre orden med husfars rettighet og myndighet, og de losjerende er forpliktet til å rette seg etter hans ordre.

2.

Enhver losjerende betaler for losji, lys og brenne **20 øre pr. dag**, hvilket beløp blir å trekke på lønningene (kfr. arbeidsreglementet, 18).

3.

Et brakkelag må finde seg i at der inntas nye arbeidere som blir delaktig i det felles kosthold, inntil brakken er fullt belagt.

4.

I brakken **må ikke spilles kort om penger, ikke nyttes sterke drikke.**

Arbeidernes hvile eller søvn må ikke på noen måte forstyrres. Etter kl. 22 må der være fullkommen ro i brakken. Denne holdes avlåst om natten.

5.

Enhver innvåner av brakken skal holde sig ren og ordentlig. I motsatt fall vil han bli utvist av brakken.

6.

Oppfører noen seg på en måte som strider mot almindelig god levemåte og ovenstående reglement, vil han ufortøvet bli utvist av brakken. Angående iverksettelse av sådan utvisning skal brakkesjefen konferere med anleggets oppsynsmann, som skal underrettes om overtredelsen av reglementet.

7.

Klage over brakkesjefen må i tilfelle sendes arbeidsbestyreren, der vil avgjøre hvorvidt det er i anledning klagen bør treffes noen forføyning.

8.

De i brakken boende arbeidere bør hver især påse at ovenstående bestemmelser overholdes.

Molde, 7. mai 1941.

K. H. Oppegård

I vårt fylke med mange ferjestrekninger og oppdelt reising, er det ofte av interesse å vite avstand f. eks. til nærmeste ferjekai. Slik skilting finnes enkelte steder, men det er også en del uforståelig avstandsskilting der «fjernmål» som først nås ved

bruk av 2 — 3 ferjer er angitt. Slik skilting synes lite hensiktsmessig og kan neppe være overtenkt fra trafikantenes synsvinkel. Vis til nærmeste «flaskehals» — det er det mest praktiske!

framhald frå side 29

For amtstinget i 1901 låg det fore søknad frå Norddal herad om stats- og smtstilskot til bygdeveganlegget Gjennom Valldalen. Veglina var 13.335 m lang og overslaget lydde på kr. 61.000. Med den føresetnad at staten ytte det halve av overslagssummen vedtok amtstinget at amtet skulle ytte 1/5 av overslagssummen. Dette anlegget, som var omlegging av den gamle bygdevegen frå Sylte og opp gjennom dalen, fekk første-øyving på statsvegbudsjettet for 1907 — 1908.

Med skriv av 9. april 1907 til vegdirektøren sende amtsingeniøren ein vegplan for Romsdals amt. For hovudvegane var denne planen lik den planen som var vedteken av amtstinget i 1899 med tillegg av 3 vegar, og ein av desse var vegen gjennom Valldalen over Stegafjell til hovudvegen gjennom Romsdalen. Av proposisjonen 1908 går det fram at vegdirektøren meinte at denne vegen hadde ei særstilling, og distriktstilskotet for vegen var sett til 1/10.

I 1913 var revisjon av vegplanen føre i amtstinget. I sitt skriv av 8. april 1913 om vegplanen nemnde amtsingeniøren den utviding han hadde gjort framlegg om for hovudvegane og tok med veg Valldal — Romsdal over Stegafjell som hovudveg. Amtmannen var i det store og heile samd med amtsingeniøren i hans framlegg, og dette vart også følgd ved amtstinget sitt vedtak.

Planeringa for vegen gjennom Valldalen kom og føre i vegdirektøren sitt framlegg til statsvegbudsjett for 1914 — 1915 førehatt på same amts-

ting i 1913. At veglina Valldal — Romsdal vart oppteken i hovudvegnettet medførte at bygdeveganlegget Gjennom Valldalen vart avgrensa til strekninga Sylte — Hol. Stats- og amtstilskotet (1/2 og 1/5) til dette anlegget vart loyvt etter ein kostnadssum på kr. 70.000, seinare auka til kr. 133.000. Koybreidda på vegen var 3 1/2 m. Den 23. august 1913 vart det halde avleverings-teneste på bygdevegparsellen Sylte — Uri bru ca. 3,5 km.

Norddal heradsstyre søkte i skriv 13. mars 1913 og 26. januar 1914 om at hovudvegsambandet Valldalen — Romsdalen vart oppteke på budsjettet. I skriv frå amtsingeniøren 4. september 1914 med framlegg til statsvegbudsjett for 1916 — 1917 er vegsambandet med. Det var utarbeidd detaljplanar for heile ruta frå Hol. Veg frå Hol til fogderigrensa 22.730 m var kostnadsrekna til kr. 300.900, og frå fogderigrensa til Sogge bru 19.856 m til kr. 363.200. Det var føresetnaden at bygdevegen mellom Sylte og Hol skulle opptakast i hovudvegnettet, og at den gamle vegen frå Uri bru til Hol i si tid skulle ombyggast. Vegdirektøren følgde i sitt framlegg til statsvegbudsjett for 1926 — 1927 oppsettet frå amtsingeniøren og førde opp som førsteøyving til hovudveg Valldalen — Romsdalen kr. 5.000. Amtmannen sitt forelegg for amtstinget hadde tilråding i samsvar hermed. I 1915 gjorde amtstinget vedtak om at amtet tok på seg 1/10 av kostnaden med anlegget og tilrødde løyving til igangsetjing av arbeidet i samsvar med framlegget. I

skriv 2. oktober 1916 frå Arbeidsdepartementet til vegdirektøren fekk amtmannen mynde til å iverksette arbeidet på veganlegget Valldalen — Romsdalen. Vegdirektøren gav melding til amtmannen om dette i skriv 5. oktober 1916. Dette skrivet vart med amtmannen si påskrift sendt amtsingeniøren den 10. oktober 1916, og i november 1916 var arbeidet igang.

Ved førehaving av framlegg til statsvegbudsjett for 1924/25 vart det vedteke å utvide planen med desse arbeid:

- | | | |
|------------------------|-----|--------|
| 1. Drenering av | | |
| Bjørnebakkane | kr. | 1.000 |
| 2. Ombygging av Uri | | |
| bru med tilstøyt- | | |
| ande veg | » | 59.000 |
| 3. Ombygging av Mykle- | | |
| bust bru med til- | | |
| støytande veg | » | 20.000 |

I vegdirektøren sitt framlegg til statsvegbudsjett for 1924/25 kom det fram at vegdirektøren var i tvil om det var rett å halde fram med bygging av den planlagde vegen lenger enn til Øvrestøl. Vegnemnda i fylkestinget som hadde saka føre i 1923, tok avgjort fråstand frå tanken om ikkje å fullføre anlegget etter dei vedtak som var gjort av fylkestinget og Stortinget. Nemndtilrådinga vart samrøystes vedteken av fylkestinget.

I framlegg til stamvegbudsjett for 1925/26 heldt vegdirektøren pånytt fram sin tvil på om det var rett no å bygge hovudvegen over Stigafjell, og nemnde at det truleg hadde større allmenn interesse å få samband frå

Åndalsnes langs sorsida av Romsdalsfjorden. Men han la til at dersom fylket sine styremakter framleis heldt fast ved sitt tidlegare standpunkt, ville han sjølv sagt ikkje setje seg imot at vegen Valldalen — Romsdalen vart bygd ferdig etter den vedtekne plan. Fylkestinget hadde saka føre i 1924. Vegnemnda viste til fylkestinget si fråsegn i 1923 og sa atter frå at dei meinte vegen var rettkomen og at det var nødvendig at fylkesting og Storting heldt oppe avgjerder som var tekne og løyvingar som var iverksette. I fylkestinget sitt møte 24. juni 1924 vart det med 33 mot 31 royster vedteke eit benkeframlegg om å stogge arbeidet på vegen over Stigafjell og om å be vegadministrasjonen kome med framlegg til neste fylkesting om byting av dei frigjorte midlar på andre veganlegg.

For fylkestinget i 1925 låg spørsmålet om framhald med veganlegget Valldalen — Romsdalen føre som særskilt sak. Fylkesvegstyret hadde drøfta saka i møte 3. april 1925 og hadde slutta seg heilt ut til dei synsmåtar overingeniøren for vegstellet hadde halde fram i skriv av 28. mars 1925. Vegstyret rådde frå at arbeidet på vegen vart brote og uttala at det hadde mykje å seie for vegstellet i fylket at vegen vart bygd og at dei vedtak som var gjort om bygging av statsvegar vart gjennomført. Fylkesmannen rådde til at veganlegget vart fullført etter planen utan avbrot. Med saka følgde avskrift av skriv frå Generalstabten av 10. april 1905, frå vegdirektøren av 16. februar 1910 og

frå Søndmøre Infanteriregiment av 31. juli 1924 om den nytte det ville vere i denne vegen militært. Elles var det gjenpart av skriv frå Hovedstyret for Norges Statsbaner, og skriv frå Direktionen for Den norske Turistforening og frå Landsforeningen for reiselivet om kor ønskjeleg vegen var for samferdsla og særleg for turistferdsla. Frå tidlegare amtsingeniør Hovdenak var skriv med reiegjering for dei synsmåtar som hadde lege til grunn for vedtak om bygging av vegen. Vegnemnda i fylkestinget delte seg no i eit fleirtal og eit mindretal (1 medlem). Fleirtalet tilrådde at fylkestinget sa seg samd i at veganlegget Valldalen — Romsdalen vart fullført etter planen. Mindretalet sitt framlegg gjekk ut på at det planlagde hovudvegsambandet mellom Øvrestøl og Romsdalsvegen i Romsdal vart utsett og at vegadministrasjonen for neste fylkesting la fram forslag om bruk av dei frigjorte midlar. Fleirtalstilrådinga frå nemnda vart vraka av fylkestinget med 34 mot 31 røyster. Deretter vart tilrådinga frå mindretalet vedteken med 34 mot 31 røyster.

Vedtaket i fylkestinget var ikkje noko svar på vegdirektøren sin tanke om å overføre framtidig løyving frå veganlegget Valldalen — Romsdalen til Romsdalsfjorden si sørside. Fylkesmannen gjekk ut frå at saka måtte leggjast framatt for fylkestinget til endeleg avgjerd. Men før dette ville det verta gjort tilleggsgranskin for Valldalen — Romsdalen og iverksett gransking av dei veglause strekningar på sørsida av Romsdalsfjorden.

Ved førehaving av vegdirektøren sitt framlegg til statsvegbudsjett for 1928—29 seier overingeniøren for vegvesenet at han i det som hittil har passert ikkje har funne tilslutning til vegdirektøren sitt forslag om overføring av løyvinga Valldalen — Romsdalen til Romsdalsfjorden si sørside. Overingeniøren ville heller ikkje finne ei slik overføring rett. Han meinte at det ikkje kunne vere tvil om at fylkestinget var bunde til å yte tilskot til fremjing av anlegget i samsvar med statsløyving av Stortinget. Saka må difor i tilfelle leggjast fram for Stortinget til avgjer, og overingeniøren trudde at også dette ville kjenne seg bunde til framhald. Overingeniøren tilrådde vanleg løyving til anlegget Valldalen — Romsdalen. Skulle anlegget stogge ved Øvrestøl, ville han tilrå at ikkje medgått løyving vart overført til anlegget Rødset — Sjøholt.

Vegdirektøren gjekk førebels ut frå at overingeniøren sitt prinsipale framlegg vart lagt til grunn ved budsjettførehavinga. Fylkesmannen sa seg samd i dette i sitt forelegg for fylkestinget i 197.

Vegnemnda i fylkestinget delte seg også i 1927 på løyvingsposten til vegen over Stigafjell. Eit fleirtal på 7 medlemmer slutta seg til forelegget som bygde på fullføring av vegen Valldalen — Romsdalen. Eit mindretal på 4 medlemmer tilrådde arbeidet på vegen over fjellet utsett. Det vart først røysta i spørsmålet om utsetjing eller framhald av vegen Valldalen — Romsdalen. Fleirtalstilrådinga vart vedteken med 44 røyster mot 19 røyster, som vart

gjeve for mindretalsframlegget. Deretter vart nemndtilrådinga om vegdirektøren sitt framlegg til statsvegbudsjett for 1928—29 samrøystes vedteken.

I framlegget til statsvegbudsjett for 1928—29 var gjort reie for resultatet av tilleggsgranskingane for vegen Valldalen — Romsdalen. Ved planending ville det kunne sparast om lag 200.000 kr. samanhalde med tidlegare overslag. På statsbudsjettet for 1937—38 vart det gjeve restløyving til anlegget med kr. 22.000 av samla kostnadssum kr. 1.699.300. Av dette bar distriktet 1/10. På kommunane fall 1/40 av kostnadene + grunn m.v. På jarnbanebudsjettet vart det i åra 1929 — 1933 løyvt i alt kr. 250.000 som særtilskot til veganlegget. Køyrebreidda på vegen var 4 m så nær som for 460 m der køyrebreidda var 3 m. Høgde over havet på Alnesreid 852 m.

Den 3. september 1929 vart desse parsellane avlevert til vedlikehald av distriktet:

Uri bru med tilstøytande veg (også drenering av Bjørnebakkane)	320 m
Myklebust bru med tilstøytande veg	430 m
Gjerde — Illgjølet	14.830 m
I 1930 gjorde fylkestinget vedtak om at etternemnde bygdevegparcellar vart hovudveg:	
Frå Sylte til hovudvegparcell ved Uri bru til hovudvegparcellen ved Myklebust bru	3.200 m
Frå sistnemnde hovudvegparcell til Gjerde	2.490 m

Den 22. oktober 1934 vart halde avlevering for parsellen Bosæter — Sogge bru (i Grytten) 7.150 m

Ved avleveringsteneste

31. juli 1936 vart avlevert til vedlikehald som riksveg parsellen Illgjølet — Øvrestøl

655 m

og ved særskilt teneste same dag parsellen frå Øvrestøl til Bosæter

18.145 m

av dette 7.403 m innan Norddal herad og 10.742 m innan Grytten herad.

Kong Haakon var leiar ved avlevering av sistnemnde parsell.

Representantane for kommunane bar fram ønsket om at Kongen gav vegen eit hoveleg namn. Kongen sa då frå at vegen for framtida skal kallast Trollstigvegen.

Bjarne Rekdal.

Dei siste par åra har vegen Valldal — Romsdal på begge sider av det høgste punktet (Alnesreset 852 m) vorte noko utbetra, og det er og lagt faste dekke. På Romsdalssida går dette til fyrste slyngen i Trollstigen, medan det i Valldalen er lagt på strekningane Sylte — Uri og Gudbrandsjuvet — Krike.

År 1936 den 31. juli blev der holdt en
 afleveringsforretning ved hvilken parsellen fra
 Øvrestøl til Bøseter av hovedveisanlegget Vålldalen
 Romsdalen blev optatt i det offentlige veinett. Lengden
 av parsellen er 18145 m. hvorav innen Norddal herred
 7403 m og innen Grytten herred 10742 m.

H. M. Kongen ledet forretningen. Ved
 denne var dessuten tilstede fylkesmannen i Møre og
 Romsdal, veidirektøren, overingeniøren for veivesenet
 i Møre og Romsdal, ordføreren i Norddal, ordføreren
 i Grytten, de øvrige medlemmer av Norddal og
 Grytten formannskaper, lensmannen i Dale og lens-
 mannen i Romsdal.

Veien blev befart. Den blir herved
 mottatt av staten til almindelig vedlikehold i henhold
 til veilovens paragrafer 12 og 31.

De tilstedeværende representanter for
 kommunene frembar i ærbødighet ønske om at
 Kongen ved denne anledning vilde gi veien et
 passende navn. Hans Majestet erklærte derefter
 at veien for fremtiden skal kalles Trollstiqvegen.

Geokorff A. Aarvund.
 Jørgen Mathisen, Elias Grønningseth
 Oula Grønningseth, O. P. Adgerud
 Helge Skogseth, Oav Berge.
 Trygve Trøisdal

SAMFERDSELSPLAN FOR MØRE OG ROMSDAL

Som ein lekk i arbeidet med ein samla norsk samferdselsplan vart det av fylkesutvalet 16. april 1973 oppnemnt eit «Styringsutval for Norsk Samferdselsplan i Møre og Romsdal». Utvalet vart samansett slik:

Disponent Pål Sandvik, Ørsta, formann.

Kjøpmann Arne Birkevoll, Ålesund.

Ordførar Asbjørn Jordahl, Kristiansund.

Banksjef og ordførar Johan P. Sandøy, Sandøy.

Administrerende direktør
Johan Engja, MRF.

Fylkestrafikksjef Lasse Hjermand
Vegsjef Arne Inge Torvik.

Som sekretær for utvalet var engasjert undervisningsleiar Bjørn Andersen ved Distriktshøgskulen i Molde.

Styringsutvalet valde eit arbeidsopplegg der det vart avgitt delinstillingar for kvar einskild sektor av samferdsla eller for spesielle problemstillingar.

Dette grunnlagsmaterialet omfattar:

- Delrapport nr. 1: Luftfart i Møre og Romsdal, 42 sider (våren 1974)
- Delrapport nr. 2: Hurtigbåter i Møre og Romsdal, 84 sider (oktober 1974)
- Delrapport nr. 3: Sjøtransport og terminaler i Møre og Romsdal, 116 sider (juni 1975)
- Delrapport nr. 4: Jernbane i Møre og Romsdal, 70 sider (august 1975)
- Delrapport nr. 5: Ferjedriften i Møre og Romsdal, 131 sider (oktober 1975)
- Delrapport nr. 6: Vegtransport i Møre og Romsdal (drift), 173 sider (september 1975)
- Arbeidsdok. nr. 1: Det noverande vegnettet, 116 sider (august 1975)
- Arbeidsdok. nr. 2: Registrerte ønske, behov og krav, riksvegar, 122 sider (september 1975)
- Arbeidsdok. nr. 3: Vegsambanda til grannefylka, 19 sider (september 1975)
- Arbeidsdok. nr. 4: Fylkesvegar, 54 sider (oktober 1975).

Dei seks delrapportane vart utarbeidd av sekretæren i utvalet, dei 4 arbeidsdokumenta av vegkontoret. Desse delrapportane og arbeidsdokumenta vart basis for den endelege innstillinga som vart avgitt 29. oktober 1975.

Innstillinga er på 305 sider og inneheld 42 tabellar, 3 figurar og 4 kart. Delrapportane og arbeidsdokumenta følgjer som trykt vedlegg, slik at saksmaterialet vedkomande Norsk Samferdselsplan som vart lagt fram for fylkestinget 24. — 28. november

1975 med fylkesmannen si innstilling m.a. var på i alt 1251 sider. — Det saksmaterialet som styringsutvalet og sekretariatet hadde hatt til førehaving var sjølvsagt langt meir, herimellom prioriteringsmateriale frå alle dei 35 kommunar i fylket, Norsk Vegplan II i 6 kommunar, føreteljingar frå ymse interessegrupper, stoff frå sam møte med tilsvarende utval i grannefylka og frå 2 sam møter mellom styringsutval og fylkestinget si kommunikasjonsnemnd, m.v.

Innstillinga tar i avsnittet «Samferdsel og samfunn» for seg mål og verkemiddel. Stikkord for mål her er trivsel og miljø, økonomisk vekst, økonomisering med naturressursar, velstandsutjamning, distriktsutbyg-

ging, sjølvråderett. Vedkomande verkemiddel er greidd ut av prispolitikk, avgifter og subsidiar, offentlig drift, konsesjonar og løyver, landsomfattande stykkogods-transportssystem m.v.

Eit anna kapittel gjeld «Institusjonelle forhold» — styringstraktar. I kap. 4 i innstillinga får ein ei kartlegging — gjennom tabellar av «Samferdselsstrukturen i fylket».

Planleggjinga gjeld først og fremst planperioden 1978 — 1981 og 1982 — 1985, og dei økonomiske rammene er sjølvsagt avgjerande for handlingsprogram og prioritering. Dei rammene som frå sentralt hald var sett opp for alle samferdselsformål i Møre og Romsdal for kvar av desse periodane er slik:

Tilskott til båtruter	7 mill. kr. (1975-pris)
Tilskott til båtruter	7 mill.kr. (1975-pris)
Tilskott til bilruter	77 mill. kr. (1975-pris)
Tilskott til flyruter	6 mill. kr. (1975-pris)
Tilskott til ferjeruter	149 mill. kr. (1975-pris)
Løysing til riksveginvesteringar	335 mill. kr. (1975-pris)
Løyving til riksveginvesteringar	335 mill. kr. (1975-pris)
Løyving til riksvegvedlikehald	205 mill. kr. (1975-pris)
Statstilskott til fylkesvegar (netto)	111 mill. kr. (1975-pris)

Sum 910 mill. kr. (1975-pris)

Tala ovanfor er pårekna statsløyvingar.

Styringsutvalet har dessutan komme til at fylkesutgiftene til samferdselsformål minst bør bli:

Planperioden 1978-81: 165.5 mill. kr.

Planperioden 1982-85: 186.2 mill. kr.

Når det gjeld prosjekt med riksvegstatus er det registrert ønske, krav og behov svarande til 4.2 milliard kroner. — Med eit slikt registrert stort gap mellom reelle økonomiske rammer og ønske og krav er det rimeleg at det i utvalet skjedde ei drøfting av spesielle finansieringsordningar. Ein såg bompengefinansiering som ei mogleg løysing til framskunning av fleire prosjekt.

I kap. 6 «Handlingsprogram» tar innstillinga for seg rutebilsdrift og lastebilsdrift — både nærtransport og langtransport. Utvalet vurderar sjøtransporten, hurtigruta og bruk av hurtigbåt i spesielle rutesamband i Møre og Romsdal. Vidare vert ferjedrifta grundig vurdert, både drifts- og takstpolitikk, og ein kjem inn på spørsmål om innkorting av ferjestrekningar og avlasting av ferjesamband ved bygging av nye veg- og brusamband. Jarnbanetransporten har sin plass i transportbildet, og her kjem ein og inn på konkurranse-

situasjonen mellom bil og bane. Vedkomande luftfart vart vurdert konsesjonsforhold og spørsmålet om vidare flyplassutbygging. Utvalet har i sitt arbeid komme mykje inn på terminaltilhove i Møre og Romsdal, både havner og landterminalar. Når det gjeld investering til vegformål har utvalet vurdert akseltrykk og nydekke, distriktsutbygging, stamvegnett, veglause strok, trygging av trafikken, vegbygging i tettstadene, avloysing og innkorting av ferjesamband, harmonisk samanheng i trafikkavvikling og trafikkmiljø mellom riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar. Særskilt registrert er og prioriteringa frå dei lokale Norsk Vegplan II — utvala for tettstadene Ørsta/Volda, Ålesund, Molde, Sunndalsøra og Kristiansund.

Innafor den oppsette ramma 355 mill. kroner til investering i riksvegprosjekt deler investeringane seg slik på dei einskilde grupper og planperiodar:

	Mill. kroner (1975-priser)	
	1978-81	1982-85
Sambindingsvegar	1,0	4,0
Betring av transport-tilstand i eksisterande vegnett:		
Dekke og bæreevne	62,7	72,7
Mindre utbetringar	51,1	29,0
Ombygging av veg til vegnormal standard	121,7	102,9
Innkorting av ferjesamband	9,5	16,0
Avloysing av ferjesamband	8,0	3,0
Betring av miljø og trafikktryggleik:		
Omkøyringsvegar, fjern/hovudvegar		
i tettbygd område	70,4	97,5
Gang- og sykkelvegar	7,5	25,6
Trafikksikring og trafikkregulering	23,1	4,6
Sum	355,0	355,0

Styringsutvalet gjorde vidare framlegg om tillegg av marginalprosjekt for 40.0 mill. kroner i perioden 1978-81 og for 100 mill. kr. i perioden 1982-85. Dette siste beløpet er tilrådd delt slik:

- 1) Til løysing av oppgaver i Norsk Vegplan II — områder og andre tettstader: 30 mill. kr.
- 2) Til løysing av prosjekt som gjeld innkorting eller avløysing av ferjesamband og/eller båtsamband: 70 mill. kr.

Etter dette investeringsframlegget vil ein ved utgangen av 1981 kunne få tillatt akseltrykk 9 tonn på 782 km av riksvegnettet i fylket og 8 tonn på resten av riksvegnettet. Men ved utgangen av 1981 vil det framleis stå att 256 km med grusveg i riksvegnettet i Møre og Romsdal. I møte 28. november 1975 aksepterte fylkestinget den framlagde sam-

ferdselsplanen og også delinga på dei program gruppene som er nemnt for veginvesteringar framafor. Men styringsutvalet sitt framlegg 40 mill. kroner til marginalprosjekt i perioden 1978-81 vart auka til 44 mill. kroner. For den interne delinga på prosjekt i Ålesund Norsk Vegplan II-område vedtok fylkestinget at det måtte skje ei klårlegging mellom fylkesutvalet, Ålesund formannskap og Statens Vegvesen innan juni 1976, men fylkestinget vedtok samrøystes Styringsutvalet sitt framlegg til totale investeringsrammer også for dette lokale investeringsområdet.

Det materialet som er lagt fram av Styringsutvalet — og som no er godkjent av fylkestinget — bør bli ei god rettesnor for planlegging og økonomisk disponering i dei kommande åra.

AIT.

MINIATYRSKYTING

er en meget populær gren av bedriftsidretten ved laget i Molde. Miniatyrskyttebanen i Fylkeshusets kjeller har vært jevnlig brukt de siste par åra. Det er fortsatt god plass til flere, og vi som driver med denne idretten, undrer oss litt over at ikke flere benytter seg av det fine tilbudet vi har her.

Vegvesenets folk har deltatt i mange stevner i løpet av de siste sesonger. I forrige sesong oppnådde vegvesenets

folk meget gode resultater. Spesielt nevnes Odd Erik Lønnsethagen som i knivskarp konkurranse ble sesongens toppskytter innen Molde steds. Her ble L. Husby nr. 6 og K. Fylling nr. 8.

I kretsmesterskapet forrige sesong tok vegvesenets solv i lagkonkurransen, mens også O. E. Lønnsethagen greidde solv individuelt.

Også i inneværende sesong går det lovende for vegvesnets folk, men vi håper på rekruttering, så mot opp i Fylkeshuskjelleren!

Vegestetikk og linjeføring

Stor innsats ytes hvert år ved opprusting av eksisterende vegstrekninger. De skarpeste kurver rettes ut, breddeutvidelse skjer i nødvendig grad, og forsterkningslag og fast dekke legges. Vips, så er vegen ferdig!

Som oftest må slike vegutbedringer tilpasses vegens naboer. Avkjørsler, hager, dyrket mark, osv. krever at linjeføringa «jenkes» til slik at den ekelte grunneier blir noenlunde tilfreds.

Tilfredsstillende sikt kan gjerne oppnås, men særlig pent i terrenget ligger ikke en slik «orm» av oljegrus, tilpasset de mange kryssende interesser.

Nei, idyllen og harmonien med terrenget var nok mer tilstede før utbedringen. Den smale grusvegen som åpenbarer stadig mer av sin hemmelighet for hver sving er utvilsomt mer for øyet.

Kan de estetiske hensyn og krav om sikkerhet og komfort kombineres bedre enn vi idag makter det?



HASTIGHET I BOLIGOMRÅDER

Dette emnet ligger noe utenom vår egentlige virksomhet, men trafikk-sikkerheten der vi bor, er vi nå sterkt opptatt av. Derfor skal vi ta med en kort orientering om fartsdempende tiltak i boligområder.

Krav om fartsgrenseskilting i boligområder har vært satt fram flere steder i fylket. Da det er formannskapet som har myndighet til å innføre fartsgrenser på kommunale veger, får en ved vegkontoret bare av og til kjennskap til slike søknader. Overfor kommunene har en hevdet at det har liten hensikt å etablere fartsgrenser som mange trafikanter finner er urimelige og at slike fartsgrenser snarere kan være med på å redusere trafikk-sikkerheten, med mindre kontrollapparatet er særdeles effektivt eller farten blir holdt i sjakk med fysiske tiltak på kjørebanelen.

Fræna kommune har tatt konsekvensen av dette syn, og i en boligveg i Elnesvågen ble det i høst anlagt en hump i kjørebanelen i hele vegens bredde. Humpen eller fartsdemperen er om lag 4 m lang og har maksimal hogde på om lag 10 cm.

Hittil har fartsdemperen fungert etter forutsetningene ved at det vanskelig kan kjøres over den i større hastighet enn om lag 30 km/t. Det er nå å håpe at fartsdemperen ikke skaper for store problemer for vintervedlikeholdet av boligvegen.

S.K.S.

Vi gratulerer

følgende medarbeidere som i løpet av 1. halvår 1976 passerer åremålsdager

50 ÅR

Jørgen Sigerset, 6452 Røbekk, 1. januar
Knut Hoel, 6532 Bådalen, 9. januar
Birger Hjelen, 6694 Stemshaug, 20. februar.

Oddvar Åfloydal, 6400 Molde, 12. mars
Odd Eikås, 6150 Ørsta, 22. april
Ingar Hoem, 6470 Nauste, 11. mai.
Kåre Ulseth, 6482 Osmarka, 28. mai.

Erling Vike, 6384 Vikebukt, 7. juni.
Kåre Bakken, 6697 Vihals, 10. juni.

60 ÅR

Magnar Hagen, 6689 Engdal, 4. januar
Sigurd Hauge, 6080 Gurskøy, 7. januar
Peder Voldseth, 6386 Måndalen, 11. januar

Olav Søgne sand, 6110 Austefjorden, 30. januar.

Kristian Folland, 6530 Bruhagen 7. mars.

Ole Gerhard Rabben, 6240 Sjøholt, 7. mars.

Alf Naas, 6400 Molde, 21. mars.

Lars Smøge, 6210 Valldal, 3. mai.

Marius Græsdal, 6265 Vatne, 5. mai.

Tormod Løfall, 7383 Rindalsskogen, 18. mai.

Harald Klaksvik, 6690 Aure, 26. mai.

Ivar Sandnes, 6460 Eidsvåg, 29. mai.

Olav Ness, 6698 Lesund, 16. juni.

Harald Sætre, 6174 Barstadvik, 23. juni.

Harald Øyen, 6023 Emleim, 24. juni.

MEDARBEIDERE TAR AVSKJED

I 1975 har følgende gått over i pensjonistenes rekke:

Vegvokter Peder Ljøen	6218 Hellesylt
Sjåfør Einar Vermøy	7420 Gjora
Vegarbeider Ole Tryggestad	6010 Spjelkavik
Spesialarbeider Johan Ramstad	6220 Straumgjerde
Vegarbeider Reidar Bjørkedal	6120 Folkestadbygd
Spesialarbeider Oskar Rødstøl	6330 Verma
Vegarbeider Kristian T. Silset	6490 Eide
Vegarbeider Karl Korsedal	6240 Sjøholt
Spesialarbeider Olav Takset	6142 Eidså
Vegarbeider Elias Espenak	6133 Lauvstad
Vegarbeider Bernhard Vestad	6443 Tornes i R.
Vegvokter Cato Eikrem	6030 Langevåg
Vegarbeider Magne Skjørsæter	6453 Kleive
Vegarbeider Konrad Urke	6184 Storestandal
Vegarbeider Ole P. Berild	6386 Måndalen
Vegarbeider Ole Hønsvik	6633 Gyl
Vegarbeider Jon J. Rimstad	6635 Meisingset
Sjåfør Ragnar Holten	6640 Kvanne
Spesialarbeider Ivar I. Skjegstad	6384 Vikebukt
Vegarbeider Magne Urke	6196 Urke
Vegvokter Josef Birkelund	6260 Skodje
Vegvokter Olav O. Lien	6385 Innfjorden
Vegarbeider Martin Havnes	6400 Molde
Vegarbeider Alfred Storheim	6050 Valderøy
Vegarbeider Johan Glomset	6260 Skodje
Vegarbeider Lars Sortehaug	6260 Skodje
Vegarbeider Hans Solli	6453 Kleive
Vegarbeider Torstein Urke	6024 Eidsnes
Vegarbeider Jakob Smisetfoss	6383 Daugstad
Vegarbeider Kristian Nordhaug	6570 Innsmola
Vegarbeider Ola J. Holten	6655 Vindøla
Verkstedarbeider Lars M. Ytreberg	6260 Skodje
Vegvokter Gunnar P. Sæter	6655 Vindøla
Vegarbeider Jahn Hosking	6390 Vestnes
Spesialarbeider Knut O. Rekkedal	6180 Sæbo
Vegvokter Ole T. Stokke	6496 Storlandet
Vegvokter Leif Urke	6195 Norangdal
Spesialarbeider Hilmar Furnes	6100 Volda

Vegvesenet takker de fratredende for god innsats og godt samarbeid, og ønsker dem en rik pensjonisttilværelse med god helse.

Tiltrådt i vegvesenet i 1975

Esther Myrvang	— kontorassistent
Torbjørn Kvendbo	— spesialarbeider
Johan Lønsethagen	— maskinreparator
Peder Sandblåst	— ferjekaiarbeider og reservefører
Hans Kjetil Aas	— praktikant
Egil Alvik	— vedlikeholdsarbeider
Magnar Berli	— vedlikeholdsarbeider
Olav Kåre Nyhagen	— reisende reparator
Tove Gjelsten	— praktikant
Ingvar Lyster	— praktikant
Edvin Sæther	— vedlikeholdsarbeider
Karen Haltvik	— rengjøringsassistent
Tore Gjendem	— spesialarbeider
Oddvar Gujord	— spesialarbeider
Tore Stavik=	— spesialarbeider
Odd Halvorsen	— ferjekaiarbeider
Ingar Ræstad	— ferjekaiarbeider

VED KONTORET

Assistent Anbjørg Farstaddal	vegsentralen
Assistent Irene Hagaas	administrasjonen
Assistent Ruth Jorunn Holen	administrasjonen
Assistent Anna Sandblåst	planavdelingen
Assistent Marit Moldenæs	planavdelingen
jur.konsulent Oddgeir Hoftun	grunnseksjonen
Avd.ing. Geir Amdam	grunnseksjonen
Avd. ing. Kjell Skotheim	planavdelingen
Ingeniør Sigurd Humlung	grunnseksjonen
Ingeniør Ivar Hol	planavdelingen
Tekniker Harald Buvik	vedlikeholdsavd.
Tekniker Stig Seljeseth	planavdelingen
Tegner Asbjørn Heggem	planavdelingen
Opps.m.ass. Arnstein Ose	distriktslaboratoriet

VED BILKONTROLLEN

Ålesund

Vektkontrollør Oddvar Åm
Bilmekaniker Leif A. Veibust.

Kristiansund

Bilsakkyndig Frank Dyrhaug
Bilmekaniker Jan K. Aspen
Bilsakkyndig Erik Nerli

GOD

JUL!

