

Bilk

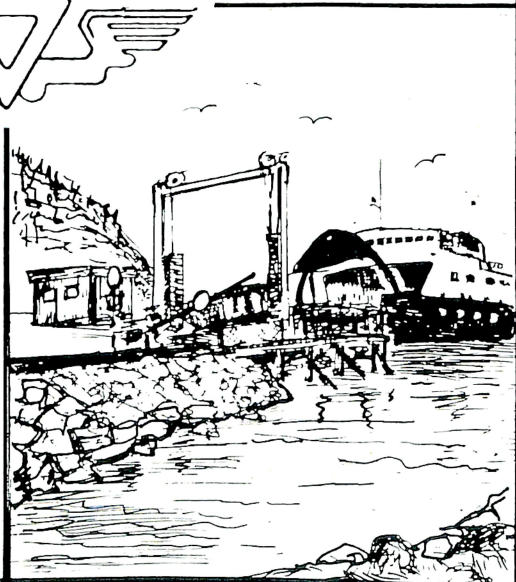
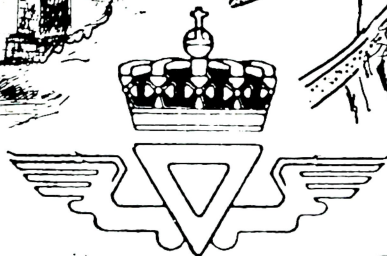
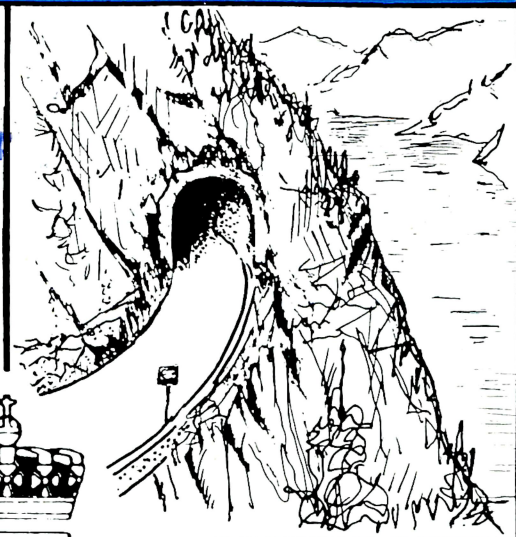
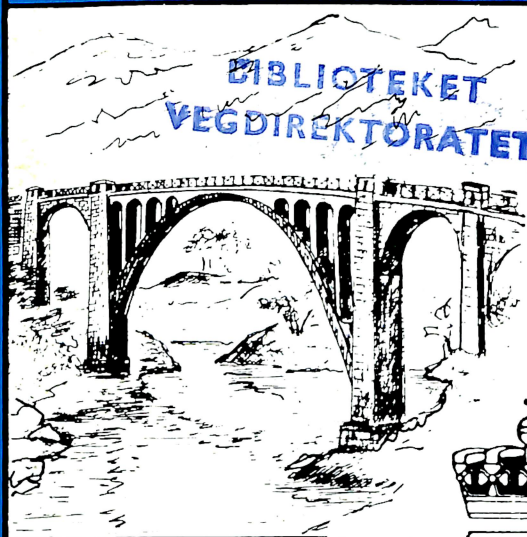
# VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

MAI 1978

6. årg.



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

Mai 1978

6. årg.

### BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

#### Redaksjonsråd:

Ottar Brudeseth  
Kåre Hansen  
Arne Johnsen  
Thoralf Neraas  
Andor Wicken  
Olaus Winther

#### Redaksjonssekretær:

Terje Haug

Utgift av samarbeidsutvalget

#### Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset,  
Julsundvegen 7, 6400 Molde

#### Sats og trykk:

Jan Betten & Sønns Trykkeri,  
Tingvoll

Opplag: 1200

#### Bidragstyttere:

Egil Bakke  
Martinus Bergsli  
Ottar Brudeseth  
Kristian Furland  
Anders Grotle  
Kornelius Gustad  
Kåre Hansen  
Arne Harnes  
Terje Haug  
Arne Johnsen  
Kjell Loen

Bjarne Rekdal  
Knut Stokkeland  
Gunnvor Gjellan Sund  
Stein Tessem  
Arne Inge Torvik  
Olaus Winther  
Bjørn Wivestad

#### Innhold:

- Side
3. Vegsjefen har ordet
  5. Bruk av Layton-utlegger
  6. Vegvesenets feriesteder
  9. Glattkjøringsbaner
  10. Biltilsynet i Molde
  14. Intervju med UP-sjefen
  16. Fjellklatring i gruvehjelmer, vernestøvler og anleggssmidde bolter
  17. Evighetsblomster
  18. Anleggsdrift på riksvegene i 1978
  21. Malerutstilling
  22. Hørselsundersøkelse av ansatte
  24. Kryssord
  26. Tal frå ferjedrifta i fylket i 1977
  28. Vedlikeholdsområde T-8
  32. Anleggsarbeider 1978 innenfor T-8
  34. Nytt fra samarbeidsutvalget
  36. Miljøvernopplæring
  38. Endret opplegg i verne- og miljøarbeid
  39. Foredling av grus ved vasking
  42. Nytt fra maskinfronten
  43. Vegsentralen går nye vegar
  44. Yrkesvalghemmede i statens tjeneste

## VEGSJEFEN HAR ORDET:

# VÅR OG VEKST

Vi har overlevd ein vinter att! Frå kontorkrakken min vil eg gjerne sende ei helsing til dei som har stridd ute, i kulde og mørke, i storm og fokk, under brøyting og rydding av ras, og på utsette anleggsplassar. Takk for innsatsen!

Vårjamdøger passerte vi 21. mars. Fram til haustjamdøger 23. september er soldagen lenger enn nattetida. Vi går inn i ein vekstperiode, den finaste arbeidstida vår. Mykje skal vi vinne å gjere i denne tida. Som vi sår, skal vi hauste.

### Vårønn

I vårt ville lende er det nok slik at våren kan valde både rabalder og fare, ved ras og flaum. Vi må lækje såra etter vinteren. Telehiv og teleløyning har sett sine merke på vegbane og vegdekke. Rekkverk, vegskilt og vegvising er blitt skadd av snømengder og ryddingsarbeid. Flaumvatn har grave ut i skråningar og vegkantar. Vi får ei travel tid med reparasjonar.

Vegvesenet har sine arbeidsplassar der mykje folk ferdast. Vi må få det omdømet at vi held skikkeleg orden der vi arbeider. - Den tinande snøen avdekkjer på kvar arbeidsplass ute eit behov for opprydding. Eg vil be vegmeistrar og oppsynsmenn setje av tid til ein oppryddingsaksjon langs dei lange vegane våre og på våre avgrensa anleggsplassar. Kvar arbeidsmann

ute vil visseleg ha syn og sans for ein slik rask og sporty innsats for å skape trivsel ved arbeidsplassane - og eit godt rykte hos alle dei som ser arbeidsplassane.

Men våren er først og fremst ei skapingstid - ei tilretteleggingstid for alt vi skal gjere i dette stutte og hektiske sommarhalvåret. Eit omfattande asfalt- og oljegrusprogram, oppgrusing i det store grusvegnettet vårt, oppstarting av anleggsarbeid. Det gjeld å nytte våren til måling av striper og oppmerking. Vi må legge til rette for den maksimaltrafikken som kjem i juli. - Det trengs at arbeidet kvar dag framover er godt organisert, og at kvar gjer sitt beste i eit rasjonelt arbeid.

### Von og vekst.

I vår tid er det mykje tale om vekst. Det er eit ord som uttrykker von og framgang for somme, og det mest negative for andre. I naturen heng vår, vekst og von saman. I vårt daglege tilvære er det her i fylket kanskje særleg to tiltak som har førd fram til vekst og skaping av dagens høge materielle velstand og trivsel i by og grend: Elektrisk kraft og vegutbygging. Dette har mellom anna gitt grunnlag for ei industriell utbygging som har hatt svært mykje å seie for å halde oppe busetnaden i fylket. Det har og gitt jamne gode inntekter og skapt eit utjamna velstandssamfunn i bygd og by. - Elektrisk kraft skapte meir enn noko anna trivsel og lette i det daglege livet i

heimane og i den daglege arbeidsdrifta. Det er ikkje meir enn 20 - 30 år sidan denne vekstrevolusjonen skjedde i store delar av fylket vårt, skapt i eit samspel av vilje og von.

At vegutbygginga har gitt lettare kommunikasjon mellom gardar og grender og mellom by og bygd, både til nytte og trivsel, veit alle som hugsar nokre år attende. Det er vel nokså samstemt at det vi har av vegar, det treng vi. Frå dei som generelt talar mot vidare vekst på dette området, saknar eg såleis konkret påpeiking av namngjevne vegar som ikkje skulle ha vore bygd eller utbetra - eller konkret påvisning av vegar som er bygd med for høg standard her i fylket. Derimot er det svært mange som konkret kjem med ønske om fleire vegar og store investeringar i høgare standard til beste for alle kategoriar av vegbrukarar, både køyrande og gåande.

### **Magrare år?**

Vi har hatt «sju feite år». Det er teikn som tyder på at vi no går inn i magre år. Vi får kanskje denne våren bu oss på at vi ikkje lenger i så stor monn kan makte å lyde til og etterkomme alle krav og ønske når det gjeld både vedlikehald og nybygging eller standardheving i det til dels dårlege vegnettet vårt.

Og konsekvensane? Ja, trafikantane må innrette seg etter vegtilhøva!

Bilen er eit særst lett vint hjelpemiddel, og det er heilt klårt at bil blir brukt mykje i utrengsmål. Kvar einskilt bilkøyrar kan hjelpe til med ei avgrensing her. - Ved innskrenking av servicetilbodet og

prioritering av investeringar må all nyttetransport ha førerrett. Det er under slike tilhøve ikkje rimeleg råd å dimensjonere for tilfeldige trafikktoppar. Trafikantane må hjelpe til å spreie trafikken, bruke fleksitid, tåle å vente på neste ferje o.s.v.

### **Vår og trafikkflaum**

Kyrkjemøtetet i Nikea i året 325 fastsette påskedagen til første søndag etter første fullmåne etter vårjammedøger. - Dette har i vår tid fått den konsekvensen at vi har ein uvanleg stor og vanskeleg trafikkflaum på vegane våre i ustabile vårdagar, på vegar med televanskar, væte og slaps som ut på kvelden kan fryse til farleg isdekke. Stor trafikk frå byane til dei mest avsides grender, frå landsdel til landsdel. Ein uendeleg trafikkstraum til spesielle utfartsstader med eit enormt parkeringsbehov der for alt det som finns av rullande materiell, med parkering på trafikkert veg - og med høge rop til vegvesenet om å kjøpe grunn og lage parkeringsplassar for all denne stendig veksande private velstanden som skal ut i naturen mellom kl. 11 og kl. 15 på finversdagar i påskehelga!

Desse påskeutferdene er mest, meir enn noko anna, ein demonstrasjon av den veksten som er skjedd i den private velstanden - og på kva felt denne veksten også så tydeleg er sett inn hos folk flest. Og viljen til denne veksten står då først og fremst einskildmenneska bakom! Ein kjøper stort sett bil av eigen fri vilje. - Om denne veksten er av det gode, kan også kvar einskild resonnerer over. At slike utferder også fører med seg trivsel, kan vel alle vere samde

om. At mange med litt meir bry og litt mindre fridom kunne ta kollektive kommunikasjonsmiddel, er det vel heller ingen tvil om.

Det som er visst er at vegvesenet for sin del ikkje kan byggje ut og halde oppe parkeringsplassar for ein stendig veksande privat bilpark som skaper eit uvanleg stort behov nokre timar på utferdsgagar. Kommunar, organisasjonar og private som vil gjere seg ei næring av å by fram parkeringsplassar mot avgift på utferdsgader, kan her naturleg ta seg av og hjelpe det private velstandssamfunnet i det høvet. -

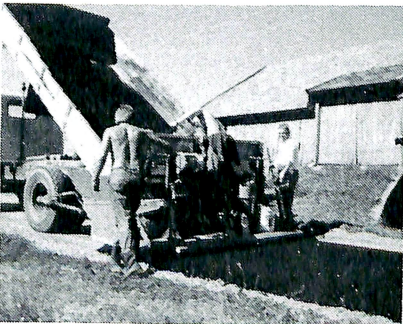
Vegvesenet har så mange primære oppgåver. Vi skal først og fremst syte for at ferdsele skal gå greitt og trygt.

### **God sommar - god tur!**

Vi ville så gjerne by alle trafikantar betre og tryggare vegar. Med dei ressursar vi har, skal vi alle som arbeider i vegvesenet freiste å gjere det så godt vi maktar i dette vidstrakte og vanskelege vegnettet vårt.

**Arne Inge Torvik**

## **Bruk av Layton-utlegger til utlegging av bærelag**



For en del år tilbake anskaffet vegvesenet seg en utlegger som trekker etter bilen, den var vel tenkt som et supplement til de selvgående utleggerne.

At Layton-utleggeren var godt brukbar til å legge oljegrus og kaldsafalt med, beviste den på fylkesvegane på Flø og Vågstranda. De to siste åra har utleggeren blitt en «Kjendis» når det gjelder å

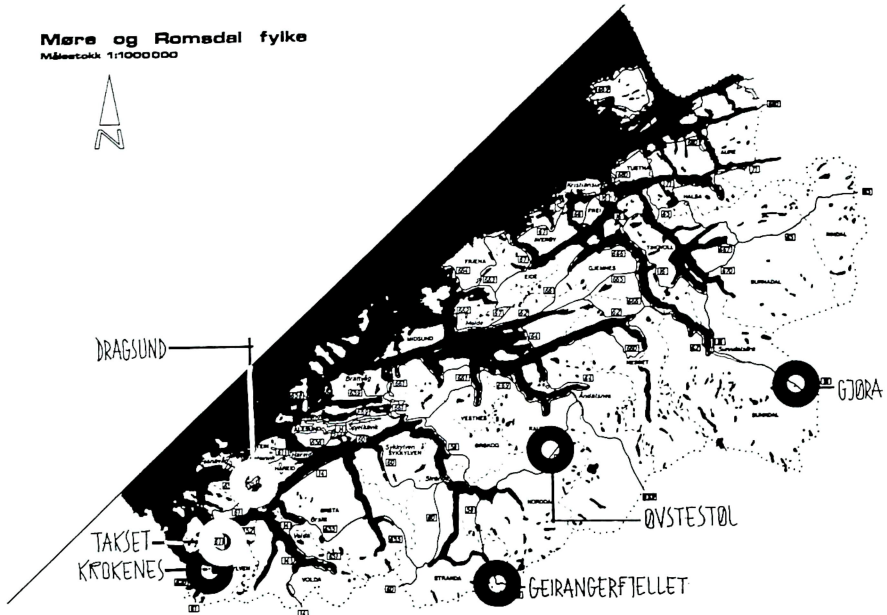
legge ut pukk og singel. Den kan legge en bredde fra 245-365 m, max. tykkelse 25 cm. Vekt 1150 kg. Til å betjene utleggeren trengs bare en person, da til- og frakobling skjer elektrohydraulisk. De største fordelene med utleggeren ved pukk/singel utlegging er:

1. Veghøvelen kan gjøre ferdig underlaget på forhånd, slik at den evt. kan brukes på andre parseller.
2. Pukklaget blir lagt i riktig tykkelse og bredde.
3. Kostbar masse kommer ikke ut i skråning og grøft.
4. Mindre maskiner på vegen under penetrering, (veghøvelen er alt ferdig med sitt arbeid).

**O. Brudeseth**

# VEGVESENETS FERIESTEDER

Møre og Romsdal fylke  
Målestokk 1:1000000



## Gjøra i Sunndal.

Huset ligger like ved riksveg 16, tett ved elva Driva. Det ble bygd i 1957 i forbindelse med utbyggingen av den nye Sunndalsvegen og skulle brukes til kontor og overnattingssted for oppsynsmann og ingeniører.

En må si at dette er et permanent hus når det gjelder isolasjon og

standard ellers. Det består av et ganske stort møblert oppholdsrom (stue). Videre er det 2 soverom med køyesenger, slik at det er 2 sengeplasser på hvert rom, pluss en barneseng på et av rommene. Det er sengeklær nok til alle sengene, men laken, dynetrekk og putevar må en ta med seg. Ellers er det et lite kjøkken med komfyr, skap, arbeidsbenk, innlagt vann med varmtvannstank, utslagsvask og kjøleskap. Det finnes forskjellig kjøkkenutstyr, kokeutstyr, bestikk og serviser for 6 personer. Så er det et lite toalett med klosett og servant, og til slutt en liten entre.

## Geirangerfjellet.

Denne hytta ligger ved r.v. 58, ca. 16 km fra Geiranger. Den var opprinnelig en arbeidsbrakke, bygd i slutten av 30-årene, men ble ombygd i slutten av 50-årene. Hytta

består av stue, kjøkken og 5 soverom med 2 sengeplasser på hvert rom. Det er ikke innlagt vann eller strøm. Det finnes forskjellig kjøkkenutstyr, bestikk og propanapparat. Det er gode muligheter for fjellturer.



**Øvstestøl i Valdalen.**

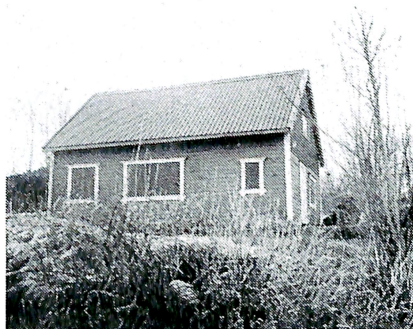
Hytta ligger ved riksveg 63, midtvegs mellom Åndalsnes og Sylte. Den ble bygd som «ingeniørbrakke» i 1920-årene og ble benyttet som kontor for ingeniøren og oppsynsmannen i forbindelse med anlegget Øvstestøl - Trollstigvegen.

Hytta inneholder peisestue, soverom, kjøkken og hems og er i de senere år pusset opp slik at den er godt egnet til feriested for vegvesenets ansatte. Den har 6 sengeplasser og er tilfredsstillende utstyrt. Det er ikke innlagt elektrisitet, men propanapparat avhjelper denne mangel.

Omgivelsene er praktfulle og gir anledning til flotte turer i fjellterreng. For de som er glad i fiske er det muligheter både i elv og fjellvatn. Øvstestøl er utgangspunkt for flere oppmerkede turist-

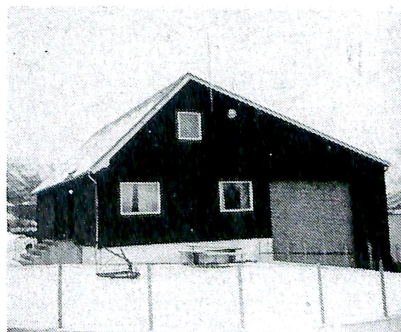
ruter, bl.a. til Verma og Romsdalen, Vakkerstøylen, Berild i Innfjorden m.fl.

Den strie elva som går like ved hytta gjør at små barn helst bør «tjores» og trafikken på vegen må også begrense mindre barns bevegelsesfrihet.



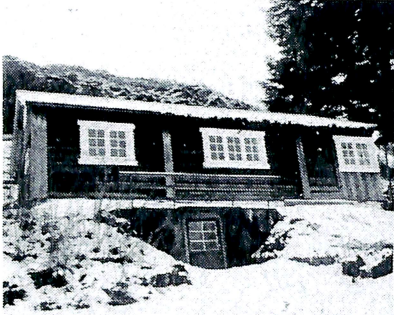
**Dragsund, Gurskøy.**

Hytta ligger ved r.v. 61 og har vært benyttet som bruvokterbolig. Den inneholder entre, kjøkken, stue og soverom med 3 sengeplasser. Det er ikke innlagt vann. Det finnes forskjellig kjøkkenutstyr og bestikk.



**Takset i Syvde.**

Vegstasjonen som ligger ved r.v. 61, ble bygget for ca. 4 år siden. Den inneholder bl.a. kjøkken, oppholdsrom og soverom med 4 senger.



### Krokneset i Vannylven.

Også denne hytta ligger ved r.v. 61, ca. 10 km fra Fiskå. Hytta er

tømra og kommer opprinnelig fra Gudbrandsdalen. Den inneholder kjøkken, spisestue, 2 soverom og 1 hems med tilsammen 6 sengeplasser. Om nødvendig kan flere overnatte. Elektrisitet er innlagt. Til hytta hører også et naust med adkomststrett og plastbåt med årer. Det er gode fiskemuligheter i Syltefjorden. Stedet ligger usjeneret og egner seg både for voksne og barn.

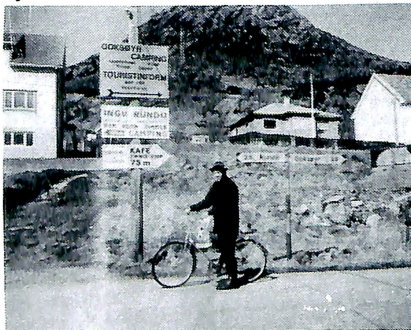
Henvendelse om leie kan rettes til adm.sekr. Johanne Lervold, vegkontoret.

**Terje Haug**

## Vegvoktar i utkant-Noreg.

Like til vinteren 1977 hadde Runde den «gamle» ordninga med eigen vegvoktar med fullt ansvar for både sumar- som vintervedlikehold. Mannen på bilete er Jakob Gundersen, den siste vegvoktaren, som no er pensjonist og nyt godveret og miljøet på Runde.

Stolpen på biletet er orienteringstavle om Runde sine «velferds-tiltak». Fleire vil kanskje verte kjende med øya når veg og bru kjem om nokre år.



### STORM P:



— Det er så pussig med snøen. Vi får den helt gratis, og så koster det millioner å bli kvitt den!



# GLATTKJØRINGSBANER ★★★★★★

Som kjent har det i noen år på forskjellige steder i landet vært laget øvingsbaner i vinterhalvåret for å holde kurs i kjøring på glatt føre. De mest kjente av disse kursene er de kurs Vegdirektoratet, under Trygve Ingiers ledelse, har arrangert på Elverum for kjørelærere, politi, biltilsynet o.a. På våre kanter kjenner vi til at kjøreskolene i Ørsta har avholdt kurs for kjøreskoleelevene og andre interesserte. Klimatiske forhold har imidlertid naturlig nok umuliggjort en systematisk opplæring i kjøring på glatt vegbane.

I forbindelse med Stortingets behandling av Stortingsmelding nr. 79 «Om bilsakkyndighetens virksomhet m.m.» ble det som et ledd i økningen av trafikksikkerheten, vedtatt en føreropplæring i 2 trinn, fase I og fase II. I begge trinnene skal det gjennomføres kurs i kjøring på glatt føre.

For at opplæringen skal skje under betryggende forhold, må den skje på lukket baneområde. Norges Automobilforbund (NAF) inngikk

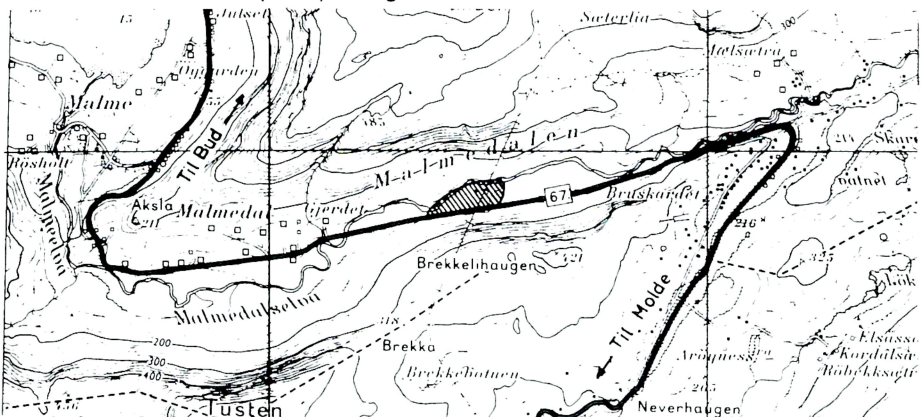
10. juni 1977 en avtale med staten ved Vegdirektoratet om bygging av et landsomfattende nett på 28 helårs øvingsbaner. 2 baner er allerede bygd i henholdsvis Orkanger og Mo i Rana og den tredje banen vil i løpet av sommeren stå ferdig ved Moelv.

Det er vedtatt at det skal bygges 3 baner i Møre og Romsdal. NAF har ført forhandlinger med Ørsta og Volda kommuner om bane for Sunnmøre. I løpet av mai regner en med at det vil avklares om området vest for flyplassen, hvor NAF har fått tilbud om å anlegge øvingsbane, kan klargjøres i nærmeste fremtid.

I Malmedalen i Fræna kommune tar NAF sikte på å bygge øvingsbanen for Romsdal. Det er mulig at arbeidet med banen kan starte opp i inneværende år.

NAF har også fått tilbud fra Kristiansund kommune om sted for øvingsbane, men det er ikke tatt noen avgjørelse i saken.

**Arne Johnsen.**



Det skraverte feltet viser hvor en har planer om å plassere øvingsbanen for Moldeområdet.

## BILTILSYNET I MOLDE



Kåre Halvorsen  
Stasjonssjef



Kjell Dahle  
Avd. ing.



Kjell Ramstad  
Inspektør



Torfinn Reitan  
Bilfører kontr.



Perry Otterlei  
Kjøretøy kontr.



Arne Harnes  
Førstesekretær



Solveig Watn  
Adm. sekretær



Erling Rørhus  
Kontorassistent



Marianne Mahle  
Kontorassistent

Vår etat synes heretter mer å bli en avdeling underlagt vegvesenet i fylket. I og med at biltilsynssjefen nå har tatt sete på vegkontoret, vil vel vår nye organisasjonsform etter hvert ta til å virke.

Det kunne være på sin plass gjennom bedriftsavisen å berette litt fra vårt arbeidssted. Vi øynet muligheten til å få med litt historikk fra kontoret i og med at den første utnevnte bilsakkyndig i fylket, ing. T. Haukebø, kanskje kunne bidra med konkrete opplysninger fra etatens «barndom». Av helsemessige årsaker kunne han på det nåværende tidspunkt dessverre ikke ta imot besøk for et intervju. Han er nå 91 år. Haukebø ble utnevnt som bilsakkyndig i Møre og Romsdal i 1927 med hele fylket som arbeidsområde. Etter kort tid ble Sunnmøre utskilt som eget distrikt, mens Romsdal og Nordmøre først skilte lag i 1957. Fra da av ble fylket inndelt i de 3 nåværende distrikter.

Som nevnt begynte Haukebø i sin stilling i 1927 og var kontorleder fram til 1956. Han ble avløst av Hans Davidsen som sluttet i 1975 etter oppnådd aldersgrense. Som ny kontorleder ble i april 1976 ansatt Arne Johnsen, men han gikk hen høsten 1977 og beklede den nyopprettede biltilsynssjefstillingen. Den nye stasjonssjefen, Kåre Halvorsen, tiltrådte i mars d.å.

Vi vil også nevne litt om de tidligere kontorforhold. Tar vi år 1945 som utgangspunkt, disponerte bilkontrollen 2 mindre rom, ca. 20 kvm. i den såkalte «Idrettsbrakkva». Politiet hadde også tilhold der. Gjennoppbyggingen av byens sentrum begynte etter hvert å ta form, både bilkontrollen

og politiet fikk i 1948 ordnet med leieforhold i «Brecke-gården» i Storgata, bilkontrollen med 2 kontorer i 3. etg., tils. ca. 30 kvm. At disse to etater holdt til på samme sted skyldtes at man den gang måtte innom begge kontorer ved registrering av kjøretøy. Dette omfattet som nå også søkere til førerkort. I 1957 flyttet bilkontrollen til «Hustad-gården» ved bussholdeplassen, innredet med 3 kontorer i 2. etg. på tils. ca. 50 kvm., betjent av 2 bilsakkyndige og 1 kontorassistent.

Arbeidsmengden begynte i de årene å øke betraktelig. Kontroll og godkjennelse av kjøretøy måtte nødvendigvis foregå utendørs på tilfeldige ledige plasser. At Nordmøre ble utskilt som eget distrikt, førte til at man noenlunde kunne være ajour med de forskjellige gjøremål. Det ble videre bestemt at politiets bilregister skulle overføres til bilsakkyndige og at overføringen skulle skje så snart tilstrekkelig kontorplass var til rådighet. Det var ingen enkel oppgave å få løst, men i 1965 kunne bilkontrollen ta i bruk de nåværende lokaler, en kontrollhall på 90 kvm. og kontorer og andre rom på 156 kvm., leidd av et bilfirma, men utformet og innredet stort sett etter eget behov. Dette førte til en merkbar bedring av foholdene både for de ansatte og våre brukere. I oktober samme år opphørte politiets bilavdeling og registeret samt 2 kontorfunksjonærer flyttet over til bilsakkyndige og antall ansatte øket dermed til ialt 5.

Av statistisk materiale vil vi gjengi noen tall fra tidligere år og fram til 1977.

År	Antall kjøretøyer	Antall førerprøver	Antall fornyelser
1928	503	195	
1938	1822	829	149
1945	1840	606	610
1952	4633	1305	989
1965	8955	1181	1119
1977	22567	2209	-

Antall utførte kontroller i 1966: 1279

Antall utførte kontroller i 1976: 4287

Antall utførte kontroller i 1977: 6207

Ved kontoret er det i dag 11 faste stillinger fordelt med 6 på den teknisk/trafikkale siden og 5 på kantsiden. Dessuten er det for tiden tilsatt 2 kontorassistenter som vikarer. En stilling som kjøretøykontrollør vil bli besatt i juni måned d.å.

Økingen av personellet har ført til at våre kontorlokaler etter hvert har blitt i trangeste laget. At arbeidet med førerkortutstedelse også skal overføres hit, gjør forholdene enda mer vanskelig. Kontrollhallen med et løp uten gjennomkjøring og minimalt utstyrt, kan ikke lenger tjene til en effektivisering av kontrollvirksomheten.

Vi er således alle opptatt av vår nye stasjon som nå en tid har vært under planlegging. En «prosjektgruppe» med ansatte fra vegvesenet og biltilsynet har i noen måneder arbeidet en hel del med dette, for best mulig å legge tilrette for at byggingen snart mulig kan ta til. Tomtens beliggenhet og byggets utforming er klarlagt, men en del formaliteter gjenstår før det kan settes igang med oppføringen. Vi vil få anføre at alle ansatte ved stasjonen hele tiden har vært orientert om de forskjellige forslag som har vært

fremmet både med hensyn til byggets innredning og plasseringen på tomten, og det gledelige er at våre meninger er blitt hørt. Bygningen vil bli på ialt 729 kvm, fordelt med 373 kvm. til kontrollhall og 356 kvm. til kontoravdelingen. Vi har dermed tro på at vi vil få en tidsmessig arbeidsplass med en særlig bedring av forholdene i kontrollhallen. Vårt ønske og håp må være at vi senest sommeren 1979 kan få ta de nye lokaler i bruk.

#### De ansattes gjøremål:

Stasjonssjef **Kåre Halvorsen**  
- den daglige leder av kontoret-

Avd. ing. **Kjell Dahle**  
- hovedgjøremål førerprøver og teknisk kontroll-

Inspektør **Kjell Ramstad**  
- foretar førerprøver og teknisk kontroll-

Billførerkontrollør **Torfinn Reitan**  
- Konsentrerer seg mest med førerprøver-

Kjøretøykontrollør **Perry Otterlei**  
- er mest beskjeftiget i kontrollhallen-

Førstesekretær **Arne Harnes**  
- har bl.a. korrespondanse, budsjett og regnskap å stelle med-

Adm. sekretær **Solveig Watn**  
- arkivtjeneste og ellers forefallende gjøremål-

Kontorassistent **Erling Rørhus**  
- for det meste opptatt med registreringer-

Kontorassistent **Marianne Mahle**  
- holder rede på mangellapper, innkallinger og timebestillinger-

Arne Harnes

## Vegvisar på Heggem, oppsett i 1828

«Den 29. februar 1828 skreiv amt-  
mannen til veginspektøren i Nord-  
møre at det skulle oppsetjast veg-  
visar i vegskilet på Heggem så  
snart årstida tillet det. Veginspek-  
tøren vitra lensmannen i Gjemnes  
om dette og bad lensmannen syta  
for at vegvisar vart laga og opp-  
sett etter slik arbeidsføresegn:

«1. Stolpen 5 alner høi og 7  
tommer i firkant, dog firkanten  
således at brettene kommer i  
nogenlunde like linie med de veie  
de henvise til.

2. Brettene, slåes på stolpen ved  
dennes øverte kant, blive 1 alen

lange og ½alen brede, ovalrunde  
på de yderste ender, og sammen-  
fældte med de ender som vende  
mod veiledet.

3. Ovenpå enden af stolpen i vin-  
kelen af brettene fældes og fast-  
slåes en fjæl, der tillige skjuler  
disses øverste kant indtil rundin-  
gen på de ydre ender.

4. Malingen bliver rød med brun-  
rød og tran, undtagen forsiden af  
brettene der bliver hvid og påmal-  
te med store store bogstaver:  
Veien til Torvig på det ene, og  
Veien til Angvik på det andet.»

Bj. R.

## Fastlandssamband 1830.

I 1825 vart ved kgl. res. klassifisert  
som hovudveg Den Christiansund-  
ske konge- eller postveg frå Gar-  
berg ved grensa mot søndre Trond-  
hjems stift til skiftstaden Kvanne,  
frå Bølset til Bekken, frå Angvik  
over Heggem til Torvik, og frå Frei  
til Bolgen, og derifrå til sjøs til  
Christiansund.

Den 9. november 1830 skreiv amt-  
mannen til veginspektøren på  
Nordmøre m.a.:

«Til foråret måtte stykket fra  
hovedveien på Fredøe og til skyds-

skiftet Bolgen behageligen foran-  
staltet af rodemandskabet såvidt  
oparbeidet at en reisende i kjerre  
uhindret kan benytte veien; sjel-  
dent tager vel en reisende derop,  
men undertiden kan det dog skee  
når uveir skulde hindre overfarten  
til Christiansund, eller der må  
ventes efter skyds, som sjeldent  
forud bestilles på bemeldte  
skifte.»

Bj. R.

# INTERVJU MED UP-SJEFEN



Leif Olsen

Da UP-sjef Leif Olsen var i Molde, fikk representanter fra vegkontoret tirsdag 4. april delta i et møte han hadde med politiet i Romsdal. Veg og Virke benyttet da anledningen til å stille UP-sjefen noen spørsmål:

## 1. Hva gjorde du før du ble utrykningsjef?

Jeg kom til denne stillingen fra Politiskolen, hvor jeg var seksjonsleder for trafikkundervisning fra 1974. Jeg begynte imidlertid i politiet som politiaspirant i 1964 og gikk politiskolen i 1965-66. I 1968 tok jeg examen artium og i 1973 juridikum. I 1973-74 var jeg politifullmektig ved Oslo politikkammer.

## 2. Hva fikk deg til å søke stillingen som utrykningsjef?

Jeg hadde vegtrafikkrett som spesialfelt til juridikum. Dette sammen med den utvikling som har vært for de arbeidsoppgaver jeg har hatt samt stor interesse for vegtrafikk gjorde at jeg søkte stillingen.

## 3. Har stillingen vært vanskeligere og tøffere enn du hadde regnet med?

Stillingen har vært vanskelig, men ikke tøffere. Jeg visste hva jeg gikk til. Jeg hadde blant annet kjørt UP-patrulje selv for en del år siden.

## 4. Har det vært vanskelig å overta stillingen etter en så dynamisk og kjent person som Pål Feiring?

Feiring bygde jo opp UP og han hadde personlig formet stillingen. Derfor har det vært vanskelig å overta.

## 5. Liker du jobben?

Ja. (Det var ikke tvil i hans sjel).

## 6. Hvordan er en utrykningssjefs hverdag?

Jeg har av og til følelsen av å være for mye andre steder enn der jeg skulle være. Har mye engasjement utover jobben - undervisning, foredrag for motororganisasjoner, kontakt med massemedia m.v.

## 7. Vil utrykningspolitiet øke omfanget av kontroller i 1978?

UP vil ikke få flere folk, men flere hjelpemidler. Dessuten vil vi effektivisere tjenesten og bedre prioriteringen av virksomheten. Dette sammen med at distriktslederordningen søkes bedret gjør at vi ventes å stå bedre rustet dette året enn tidligere.

**8. Møre og Romsdal ligger meget høyt på ulykkesstatistikken. Vil utrykningspolitiet intensivere sin kontrollvirksomhet i vårt fylke?**

Det kan ihvertfall ikke regnes med noen nedtrapping av virksomheten. Kanskje kommer vi til å sette inn en motorsykkelpatrulje på fjell-overgangene i dette distriktet i år.

Ellers nevnte utrykningssjefen at det foreliggende ulykkesmateriellet (-data) ikke blir godt nok bearbeidd ut fra en «juridisk» side med tanke på trafikantenes feilkjøringer slik at dette også kan være med å danne grunnlag for prioritering av virksomheten.

**9. Er utrykningspolitiet fornøyd med samarbeidet med biltilsynet?**

Jeg er ikke fornøyd. Sentralt - overfor Vegdirektoratet - er det godt, men ute i distriktene er det noe tilfeldig. Jeg mener det er nødvendig med et mer organisert samarbeid.

**10. Bør samarbeidet mellom vegkontoret og utrykningspolitiet bedres?**

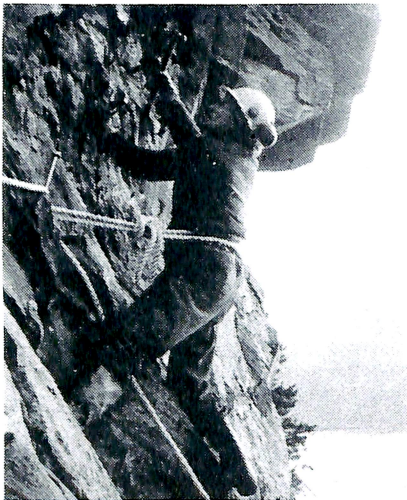
Enkelte steder er det i dag god kontakt, men vi skulle ha ønsket at den var mye bedre slik at vi derved kan gjøre oss mer nytte av ulykkesregistreringene som blir foretatt på vegkontoret.

**AJ/SKS**

## Hva koster «tabbene».

Fartsgrense 60 km/t og lavere,  
inntil 10 km for fort. . . . . Kr. 300,-  
10 til 20 km/t for fort. . . . . Kr. 600,-  
Fartsgrense 70 km/t og høyere  
inntil 10 km/t for fort. . . . . Kr. 150,-  
10 til 20 km/t for fort. . . . . Kr. 450,-  
Vognkortet ikke med  
under kjøring. . . . . Kr. 100,-  
Ikke stoppet ved «Stopp foran  
vegkryss»-skilt. . . . . Kr. 300,-  
Ikke gitt påbudt tegn  
(retningsviser o.l.) . . . . . Kr. 150,-  
Kjøring uten lys. . . . . Kr. 150,-  
Kjøring mot forskjellige for-  
budsskilter, eksempelvis  
«innkjøring forbudt», «forbud  
for alle kjøretøyer», «forbudt for  
motorvogn» o.l. . . . . Kr. 250,-  
Det samme med sykkel  
eller moped. . . . . Kr. 50,-  
Overtredelse av svingforbud  
eller påbudt kjøretretning,  
kjørefelt eller rundkjøring. . . Kr. 250,-  
Det samme med sykkel  
eller moped. . . . . Kr. 50,-  
Kjøring med sykkel som har  
feil ved bremses, mangler lys  
eller refleks, eller sykler  
uten tent lykt. . . . . Kr. 50,-  
Kjøring mot rødt lys. . . . . Kr. 300,-  
Det samme med sykkel. . . . . Kr. 50,-  
Varseltrekant ikke med  
under kjøring. . . . . Kr. 100,-  
Du kan dessuten også få fellesbot,  
dersom du har gjort deg skyldig i flere  
forseelser som alle kan avgjøres med  
forenklet forelegg. Denne fastsetter  
man slik:  
*Høyeste bot + halvparten av sammen-  
lagt bot for de andre forseelsene.*  
Dersom summen av dette blir mer enn  
1000 kroner, blir det ikke forenklet  
forelegg og fellesbot.

## Fjellklatring i gruehjelmer, verne- støvler og anleggssmidde bolter



Onsdag den 1. mars kl. 1837 var det gjennomslag i Ringsettunnelen i Liabygda. Liabygda Trevarefabrikk inviterte samtlige som hadde deltatt i arbeidet, til en festaften i fabrikkens messe.

Men selv om stemningen var høy og lovordene mange, fikk en etter fest og gledesrusen føle at en ikke var kommet til Rom enda.

Tunnelen kommer i dagen mot Gravanoeset ut i en loddrett fjellside med mye løst fjell. En fant det uforvarlig å gå videre i arbeidet før løse blokker som hang 70 - 80 m over tunnelopningen var fjernet.

Det ble skissert mange alternative løsninger for å få sprengt ned de løse partiene som hang i den loddrette fjellsiden, men ingen utkrystalliserte seg som noe Columbi egg.

Det da ingen regnet med, var at i tunnelgjengen befant seg en

profesjonell fjellklatrer. Mannen var Jostein Holmem fra Isfjorden. Han er en stillfaren kar som ikke har for vane å stikke seg frem, men passer sine egne ting og de oppgaver han er satt til. Her var gode råd dyre. Sitt utstyr hadde Holmem hjemme, men med 150 m tau og fjellbolter smidd av reparatør Hanestadhaugen, godt nedlastet med dynamitt og tennmidler, iført verne- og gruehjelmer, sa Holmen seg klar for oppgaven. Smidig som en katt og ved hjelp av sitt improviserte utstyr forserte han meter for meter av den loddrette fjellsiden, og før dagen var omme, var samtlige av de farlige løse blokkene nedsprengt!

For oss vanlige grå som var vitne til denne Halsbrekkende manøveren, så har vi vanskelig for å fatte hvordan det i det hele tatt lot seg gjøre å utføre en så utmerket jobb i et slikt vanskelig terreng. Det kreves både styrke og dristighet samtidig - for ikke å snakke om en må **tåle** å bevege seg i høyden.

Uten å ta munnen for full kan det sies at Holmem i løpet av en dag utførte en jobb som sparte vegvesenet for mange penger, samtidig som arbeidet kunne fortsette uten at stor fare var til stede.

Hvis der kan finnes noen form for belønning for innsats av slik art, vil vi som var vitne til jobben han utførte, anbefale det.

Noen nærmere beskrivelse av terrenget finner en unødvendig da bildet av Holmen i aksjon taler for seg.

Olaus Winther



## EVIGHETSBLOMSTER



Da sjelen min var syk og sår og hjertet fullt av tvil  
du sang om markens blå viol  
og lokket frem mitt smil.

Da hunger gjestet hus og hjem og alt var bare nød,  
den gaven som i stillhet kom  
fikk rosenes dype lød.

Da jeg alene stod igjen foruten mål og vei,  
et trykk ifra din kjære hånd  
ble en forglemmigei.

Og da du kjentes ved meg, selv om issen grånet var -  
i tusenfryd og bekkeblom  
gikk mine fotefar.

Jeg stryker kjærlig med min hånd buketten på mitt fang,  
skjønt dine øyne ei kan se  
hva du meg gav en gang -

for, blomstene du skjenket spiret aldri frem av jord,  
men av ditt smil, din kjærlighet  
og dine varme ord.

Og varlig tar jeg en for en og fletter dem i krans -  
hvert lite minne er en blomst  
med evighetens glans.

**Gunnvor Gjellan Sund**



prise. Når ankomst ned til sjøen er klar blir arbeidet med Gravaneset ferjekai starta. Anlegget skal være klart for trafikk til sommer-sesongen 1979.

Det vil i 1978 bli satsa omlag 17,0 mill. kr. til trafikk- og miljøtiltak. I dette inngår oppsetting av rekkverk bygging av gang/sykkelveger,

bygging av busslommer, utbedring av farlige kryss og andre predte tiltak. Totalt er det til disposisjon for anleggsdrift på riksveger ca. 135 mill. kr. medrekna forskott til Gravanesprosjektet.

Kjell Loen

## ORDET FRITT

### Bruk av distriktslaboratoriet

Overingeniør Wivestad med sin stab på Molde, har etterhvert fått utbygd et laboratorium som i vår målestokk kan utføre de fleste geotekniske undersøkelser som vegvesenet i Møre og Romsdal blir satt ovenfor. Dette er et stort frem-skrutt.

Hittil, uten at jeg vet det, føler kanskje Wivestad og karene hans seg noe avglemt, iallfall når det gjelder inngang på nød-drop ute fra distriktene. Vi bør bruke labora-toriet mer. Vi synes kanskje at de oppdrag som vi har er for baga-tellmessige for distriktslabora-toriet. Etter mitt syn er dette feil, intet er for lite for dem. Ta en telefon og spør, kjenner jeg disse karene rett blir du møtt med iver og interesse.

I en god grunnundersøkelse ligger det ikke bare verdier av ren geotek-nisk karakter, men fakta som en trenger daglig for å kunne gjen-nomføre en planmessig, rasjonell og økonomisk forsvarlig drift. En kan tenke seg en enkel ting å fast-legge skråningstopp i en stor skjæring som det er antydnet fjell

og hvor høyden på fjellet i grøfte-spiss er ukjent.

Et skudd i grøftespiss og prob-lemet er løst. Dette fører til at en i ofte vanskelig terreng, ut fra en enkel grunnundersøkelse, kan ar-beide korrekt og samtidig få kost-naden ned til et minimum.

Dette var bare et lite eksempel på hva laboratoriet betyr. Det finnes en rekke ting som en med fordel kan diskutere med laboratoriet. Noen vil kanskje hevde at hvis en kontakter disse karene, blir alt så vanskelig at da får en ikke gjort noe. Oppgaven for dem er jo å legge den nakne fakta på bordet, slik at den som må ta avgjørelsen har noe å støtte seg til.

En kan da bedre, ut fra den analyse som ligger fore og økono-miske vurderinger komme fram til et resultat som er brukbart, selv om det ikke er det beste.

Jeg vil derfor anbefale alle i veg-vesenet, da særlig dem som er ute i driften å ta kontakt med distrikts-laboratoriet. Det er opprettet for at vi skal bruke og dra nytte av det.

Olaus Winther

# Ordet fritt

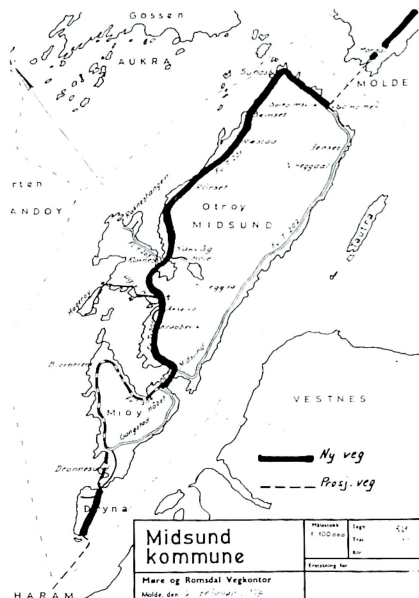
## Et alternativ over Romsdalsfjorden: Molde - Dryna - Brattvåg ?

Som kjent er ferjesambandet Molde - Vestnes - Vikebukta over Romsdalsfjorden et av de mest trafikkerte og mest utnyttede samband her i fylket. Ventetider på flere timer er ikke uvanlig.

For å bedre situasjonen diskuteres nå flytting av ferjekaiene på Helland og i Molde for å forkorte selve ferjeoverfarten, samtidig med at færre turer går til Vikebukta. En håper derved å øke fraktekapasiteten Molde (Reknes) - Vestnes (Furneset) vesentlig med det ferjemateriell en alt har.

Men Romsdalsfjorden kan krysses på andre måter. Skal en nordfra f.eks til Brattvåg-området, er vegen over Otrøy/Midøy et nærliggende alternativ. Hvorfor brukes ikke denne «ytre linje» i større grad? Avstanden Molde - Brattvåg-området er ca. 20 km kortere denne vegen enn over Ørskogfjellet.

Vegen Molde - Mordalsvågen er av relativt bra standard, og de nye ferjekaiene ved Julsundet, Mordalsvågen og Solholmen, med sine romslige holdeplasser er av topp standard. Ferjeturen tar bare 10 minutter. Til sommeren vil hele strekningen over Otrøya: Solholmen - Sundsbø - Midsund få fast dekke, mens vegen videre over Miøy, 10 km, er under prosjektering og er prioritert ombygd innen 1981. På Dryna er det videre bra veg fram til ferjekaiene lengst vest, der overfarten til Brattvåg tar ca. 20 minutter.



Situasjonen i dag er således at det bare er ombygging av ca. 10 km dårlig veg over Miøy som skal til før trafikantene kan tilbys et «ytre alternativ» over Romsdalsfjorden på brukbar veg og med to korte ferjestrekninger, der ferjene fremdeles som regel har ledig kapasitet.

Til ombygging av vegen over Miøy er det fra 1979 regnet med årlig bevilgning på 1,25 mill. kroner. Med slik bevilgningstakt vil det ennå ta ca. 4 år før denne ytre linje kan sies å være fullverdig. Kanskje kan det være en sak for våre politikere å vurdere en hurtigere ombygging - ikke minst med tanke på avlastning for ferjesambandet Molde-Vestnes ?

K. Furland

## Fra mørk tunnelstuff til fargesprakende maleriutstilling

Etter hva vi vet, er det vel noe uvanlig at vegtjenestemenn (tunneldrivere) skifter med maleriutstilling i de distriktene de har sitt tunnelarbeid i - kort eller lengre tid alt etter oppdragets størrelse.

I alle fall har herrerne, tunnelbas Erling Pilskog fra Ørsta og tunneldriver Jostein Holmem fra Isfjorden gjort det.

I dagene 7. mars til 17. mars hadde disse to karene utstilling av egne produkter på Valldal skole. Et femtital malerier var stilt ut.

Det er vel unødvendig å nevne at samtlige fra vegvesenets brakkeleir besøkte utstillingen. Ellers var det et jevnt og godt besøk av folk fra Valldal og distriktene rundt om.

Utstillingen var åpen fra kl. 1800 til 2130 for besøkende, og om dagen hadde Valldal skole malerisamlingen til disposisjon i undervisningsmessig øyemed.

Jeg synes det er både hyggelig og respektabelt at folk fra vår etat kan få istand slikt, det er både evner og pågangsmot bak et slikt foretagende. Beviset for det var de mange gode malerier som var utstilt.

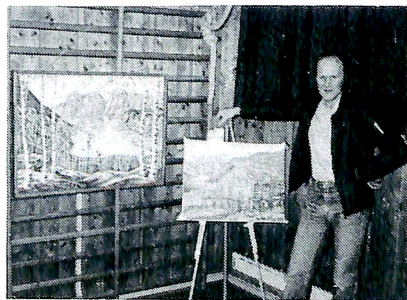
Den vanlige karaktistikken fra mannen i gata om vegarbeideren, er vel vegarbeideren med en fastsveiset spade på sykkelens bagasjebrett. Disse to karene har i alle fall lettet på skylappene som folk har for øyene når de ser orangeklede vegtjenestemenn. De har fortalt uten ord, men med produkter ut fra sine følelser og måter å se ting på, som de med farger, pensel og lett hand har festet på lerretet.

Vi ser fram til neste utstilling og ønsker Pilskog og Holmem lykke til med sin fine hobby i framtida.

Olaus Winther



Jostein Holmem



Erling Pilskog



# Hørselsundersøkelse av ansatte i vegvesenet

På oppfordring fra Hovedutvalget for verne- og miljøutvalgene i statens vegvesen er det i samarbeid mellom Buskerud fylke, verneledere og Kontor for teknisk rasjonalisering utført en undersøkelse av støyforhold og hørseltilstand blant vel 200 ansatte i statens vegvesen i Buskerud fylke. Rapporten fra undersøkelsen skulle ha generell interesse. Av denne grunn gjengis enkelte av undersøkelsens resultater og dens konklusjoner.

(Anders Grotle)

## 1. Omfang av undersøkelsen.

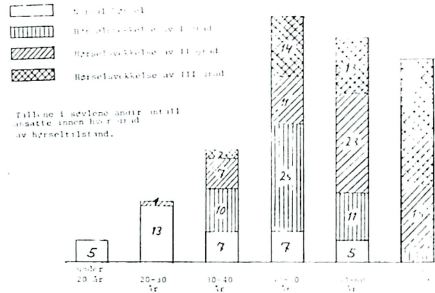
Alt i alt ble vel 210 ansatte gjenstand for hørselmåling. Det påfølgende tallmateriale er basert på resultatene fra målingene av 201 personer. De øvrige måleresultater er utelatt på grunn av blant annet mistanke om feil i måledata.

## 2. 3 grader for hørselsvekkelse.

Hørselsvekkelse forårsaket av støy deles vanligvis inn i 3 grader. Ved grad I er hørselen bare svekket i diskantområdet omkring 4000 Hz. Ved grad II nedsettes hørselen over hele diskantområdet. Ved grad III er det sterkt nedsatt hørsel over hele høreområdet.

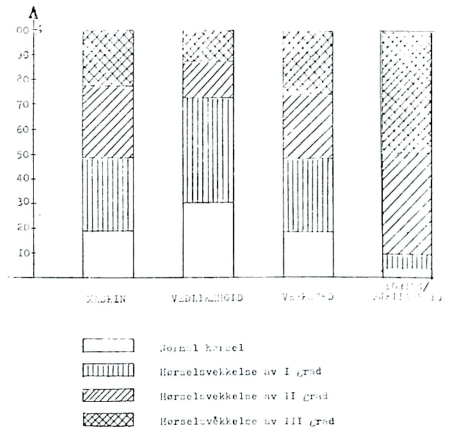
## 3. Hørsel avhengig av alder.

Tallene i søylene angir antall ansatte innen hver grad av hørseltilstand.



## 4. Hørsel avhengig av arbeid.

I undersøkelsen er den enkeltes arbeidsoppgaver tilbake i tiden blitt registrert i den hensikt å forsøke å finne frem til støyutsatte arbeidsplasser, hvor ansatte har fått hørselsvekkelse. Oppgavene i Statens Vegvesen er svært mangfoldig og ofte varierende med årtidene, noe som har medført stor usøyaktighet i disse data.



## 4. 1 Maskin

Diagrammet for gruppen maskin, viser en meget jevn prosentvis fordeling mellom de ulike grader

av hørselstilstanden. Vel 50% av personene har betydelig svekkelse (II og III grad). Alderen varierer fra 28 til 67 år.

#### 4. 2 Vedlikehold

Av urkesgruppene kan vedlikehold fremvise størst prosentvis andel av personer med normal hørsel. Summen av disse og andelen av personer med relativt liten svekkelse (I grad) utgjør over 70 %. Alderen varierer fra 17 til 66 år.

#### 4. 3 Verksted

Innen verksted råder tilsvarende forhold som for gruppen maskin. Også her utgjør personer med betydelig svekkelse (II og III grad) ca. 50%. Alderen varierer fra 27 til 64 år.

#### 4. 4 Boring/Fjellarbeid

Denne gruppen stiller i en særstilling, siden vel 90% sorterer

under II og III grad av hørsel-svekkelse. Alderen varierer fra 36 til 67 år.

#### 5. Konklusjon

Resultatene fra de utførte støy-målinger viser:

- Betydelig støy ved eldre maskiner av type veghøvel og hjullaster.
- Ofte god reduksjon i støynivå for nyere maskiner (fra ca. 74 års modell).
- Støyen øker oftest betydelig med vinduer/dører åpne.
- Sterk støy utvendig rundt mange maskiner.
- Meget ugunstig støynivå i verksteder og ved knuseverk og fjellboring.

Hørselsvekkelse forårsaket av støy forekommer oftest hos ansatte som arbeider med Boring/Fjellarbeid.

Gruppen maskin og verksted følger tett etter, mens vedlikehold har relativt få forekommende tilfeller.

Anders Grotle

## Løsning på «Vegkryss nr. 1-78»

1	V	O	L	D	S	H	E	R	R	E	D	Ø	M	M	E
2	I	M	A	G	O			A	N	E	R		O	I	
3	R	E	T	T	F	E	R	D	I	G	G	J	Ø	R	E
4	K	G		T		V	E	G		O	A	S	E	N	
5	E	A	R	L	O		A	R	M		V	E	N	D	
6	L	E	I	E	G	O	D	E		D	I	T		O	
7	I	N	G	E	R		M		S	I	L	K	E		M
8	G	J	E			K	R	Y	S	S				A	M
9	H	Å	N	D	S	P	Å	L	E	G	G	E	L	S	E
10	E	L	T	O	N			T	R	Ø	B	B	E	L	
11	T			M	Ø	R	K	E		Å	R	E		T	I
12	S	S							O	R	D			R	E
13	N	A	T	R	I	U	M		R	A	T	O		H	
14	Æ	G	I	R		N	M		U	L	L		D	U	E
15	R	A	D	I	O	G	A	V	E	F	O	N	D	E	T

Vinnere ble:

1. Marit Halvorsen, Vegkontoret, Molde
2. Henning Ivarrud, Vegkontoret, Bodø
3. Palma Johansen, Televerket, Molde

Premiene er sendt.

**Vannrett**

1. Arbeidstid
10. Frossen jordskorpe
14. Kabler
15. Hovedstad
16. Glødelampas far
17. Egge
19. ---e, dessert
22. Pels
23. Mister
24. Bilkjennetegn
25. Melodi som holder seg
27. Motsatt av inn
29. By i USA
30. Tone
31. Aksent
34. Godslig
37. Helgenbilde
39. Retning
41. Guttenavn
43. I-----, hensikt
46. Rom
50. Olabukse
51. -----ium, vitnesbyrd
53. Årviss, nynorsk
54. Langsomt
55. Tone
56. Grusrygg
57. Interjeksjon
58. Kjerneved
59. Morsom
61. Fyrste
63. Naboer
64. Rekke
65. Vektenhet
67. Forstyrrelse i muskulaturen
68. Til dømes
69. Hissig

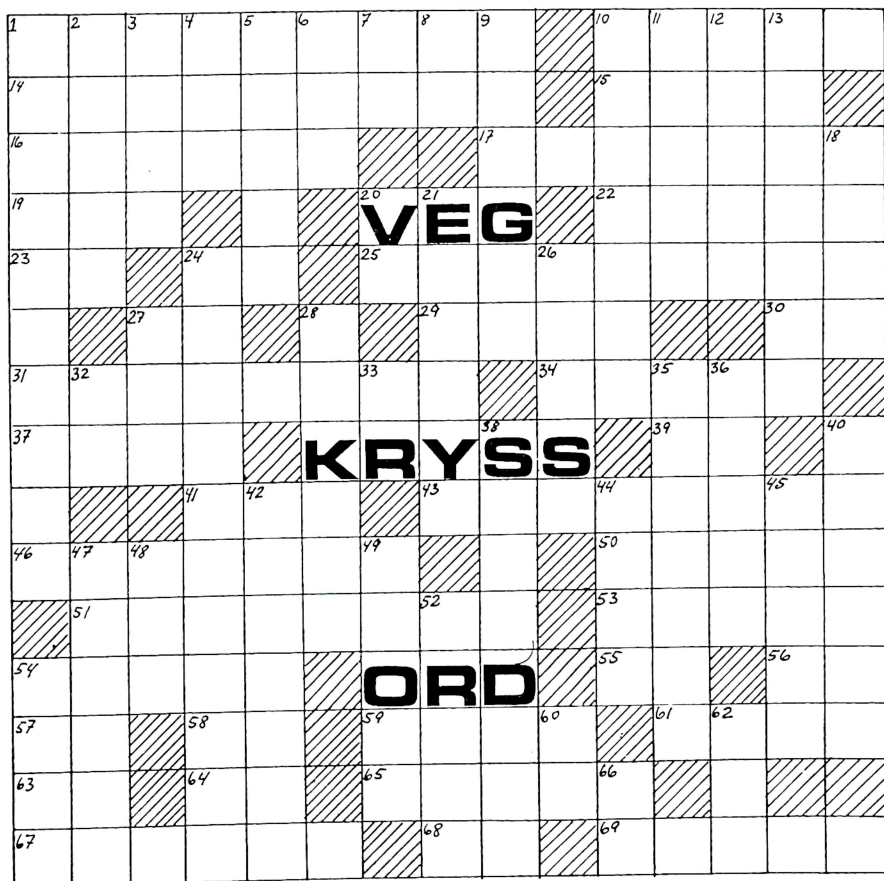
**Loddrett**

1. Uforstyrrelig
2. Anfører
3. Embetsmann
4. Kongelig Norsk Seilforrening
5. Indianerstamme
6. Bielv til Donau
7. Tangens
8. Bakevje
9. Bærebjelke
10. Her sto Skotteslaget
11. Kleber
12. Spille
13. Sammenslutning
18. M----, tilløp til Mjøsa
20. Helligdom
21. Kvinnenavn
24. Utflukt
26. Tegne
27. FN
28. Arbeidsplass
32. Alt i orden
33. Lawrencium
35. Artikkel
36. Lovlydig
38. Norm
40. «Nordens apostel»
42. Grassat
44. Mannsnavn
45. Byrder
47. Fritenker
48. Slå
49. Tåte
52. Embetsdrakt
54. Abrahams hustru
60. Ytret
62. Slurk
66. Erobre



# KRYSSORD

av avd.ing. Kristian Furland



De tre først uttrukne løsninger premieres med 1 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 2 -78» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6499 Molde, innen 20. juni 1978.

Innsender: .....

Adresse: .....

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

## Tal frå ferjedrifta i fylket i 1977

I alt frakta Møre og Romsdal Fylkesbåtar sine ferjer (eksklusive Langevågbåtane og Utasundruta) i 1977 10.955.533 passasjerar og 3 555 360 bilar. Dette er ein auke på 6,0% for passasjerar og 8,3% for bilar i høve til året før. Veksttalet for passasjerar er av nokolunde same storleik som året før, medan det for bilar er noko lågare.

I rute 11: Festøy - Solevågen og i rute 13: Aursnes - Magerholm vart det frakta over 300 000 bilar. Det er første gong at årstrafikken i eit ferjesamband i Møre og Rosdal passerer denne grensa. 13 av ferjerutene i fylket hadde ein årstrafikk på meir enn 100 000 bilar i 1977:

1. Rute 11: Festøy-Solevågen-Hundeidvik	305.070 bilar
2. Rute 13: Aursnes-Magerholm-Ikornnes	303.499 bilar
3. Rute 33: Molde-Vestnes-Vikebukt	286.227 bilar
4. Rute 06: Hareid-Sulesund	227.638 bilar
5. Rute 47: Kvalvåg-Kvisvik	224.699 bilar
6. Rute 20: Ålesund-Valderøy	191.294 bilar
7. Rute 44: Kvitnes-Høgset-Bergsøy	190.805 bilar
8. Rute 35: Lønset-Grønnes	165.436 bilar
9. Rute 10: Volda Folkestad	158.209 bilar
10. Rute 41: Kristiansund-Bremsnes	155.897 bilar
11. Rute 46: Kvanne-Røkkum	114.939 bilar
12. Rute 36: Sølsnes-Åfarnes	105.764 bilar
13. Rute 31: Hollingsholm-Aukra	101.796 bilar

Størst persontrafikk hadde desse rutene:

1. Rute 33: Molde-Vestnes-Vikebukt	923.908
2. Rute 20: Ålesund-Valderøy	918.422
3. Rute 11: Solevågen-Festøy-Hundeidvik	802.668
4. Rute 13: Aursnes-Magerholm-Ikornnes	775.034
5. Rute 47: Kvalvåg-Kvisvik	647.713
6. Rute 41: Kristiansund-Bremsnes	594.713
7. Rute 06: Hareid-Sulesund	491.695
8. Rute 44: Kvitnes-Høgset-Bergsøy	478.431
9. Rute 10: Volda-Folkestad	464.554
10. Rute 35: Lønset-Grønnes	442.180

Også i 1977 auka antall gjenståande bilar sterkt. Frå 1976 var auken på 31,6%, og kom totalt opp i 145 458 bilar. Dette utgjorde

4,1% av den samla biltrafikken mot 3,4% i 1976. Verst var det i rute 33: Molde-Vestnes-Vikebukt der antall gjenståande bilar ut-

gjorde 11,6% av trafikken. I gjennomsnitt vil det seie at kvar 9. bil måtte stå over ein ferjetur.

Dei 7 største sambanda når det gjeld andel gjenståande bilar var:

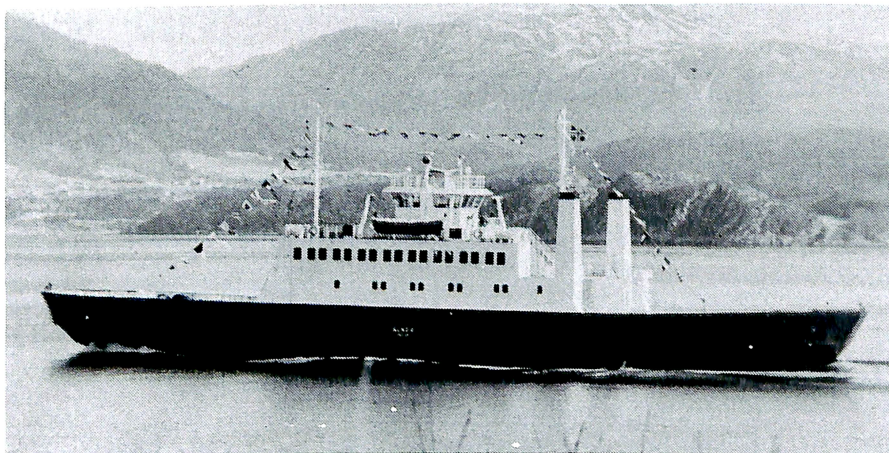
Rute 33: Molde - Vestnes - Vikebukt	11,6%
Rute 15: Stranda - Overåneset - Eidsdal - Linge	9,6%
Rute 18: Geiranger - Hellesylt	7,1%
Rute 47: Kvalvåg - Kvisvik	6,9%
Rute 02: Årvik - Koparnes - Syvdsnes	5,6%
Rute 13: Magerholm - Aursnes	5,5%
Rute 11: Festøy - Solevågen	5,3%

Underskottet i riks- og fylkesvegferjedrifta vert betalt av høvesvis staten og fylkeskommunen. I 1977 var tilskottet til riksvegferjedrifta i Møre og Romsdal på kr. 38 956 462,-. Fordeler ein dette etter inntekten på respektive bilfrakt og passasjerfrakt finn ein at det i gjennomsnitt vart betalt eit tilskott på kr. 7,60 for kvar bil som vart frakta og kr. 1,25 for kvar passasjer.

Sjølv om tilskottet til ferjene kan synast høgt, skal ein hugse på at ferjesambanda eigentleg er ein del av vegnettet, og at staten og yter store årlege beløp til vegane. Ser ein bort i frå kapitalkostnadene som kan samanliknast med invest-

eringar i veg, utgjorde statens tilskott i 1977 ca. kr. 75 000,- pr. km ferjestrekning. Vedlikehaldet av riksvegane i fylket kosta i same tidsrommet gjennomsnittleg kr. 35 000,- for kvar km. Ein gjer då mersam på at ein ikkje har teke omsyn til forskjell i rutefrekvens mellom ulike strekninger i eit og same samband. Når det gjeld lengd av samband må ein vidare gjere merksam på at det t.d. i trekantsambanda er tatt med berre to av sidene i trekanten. I sambandet Molde - Vestnes - Vikebukt har ein t.d. rekna sambandets lengde som strekinga Molde - Vestnes pluss Vestnes - Vikebukt.

S. Tessem



Ei av MRF's nyaste ferjer, B/F «Aukra»

## Presentasjon av:

# VEDLIKEHOLD SOMRÅDE T-8

### Geografi

Område T-8 omfatter kommunene Aukra, Eide, Fræna, Midsund, Sandøy og deler av Molde. I dag er det 116 km riksveg i bruksklasse 8, 25 km i Bk 9, 238 km fylkesveg i bruksklasse 8 og ca. 17 km i Bk 6 innen dette område.

I Sandøy kommune, der alle fylkesveger har fast dekke, er det kommunen som har ansvaret for vedlikeholdet.

### Organisasjon

Vegmesterkontoret ligger i det såkalte Vaskeribygget like ved vegkontoret. Kontoret er administrert av vegmester Lauritz Rørstad med assistanse av Kornelius Gustad. Kontorarbeidet sørger Hans-Petter Eide for.

I dag er det 15 vedlikeholdsarbeidere og 2 maskinførere i T-8. Av egne maskiner er det 1 lastebil, 1 veggøvel og 7 pickup-er i distriktet.

Kontoret har radiosamband med vegvesenet sine kjøretøy, men dessverre er sambandet ikke tilfredsstillende for ytre del av Fræna, Eide og deler av Midsund kommune, som ikke kan nås fra vegkontoret.

Med Vegsentralen liggende i vedlikeholdsdistriktet er en vanligvis godt hjulpen med biler og maskiner når det trengs. Det er også en del samarbeid med anlegg, f. eks. om utnyttelse av veggøvel til oppretting o.a.

Et arbeidslag tar seg spesielt av skilting, merking, vasking og kantslått, men ellers vises til bildene når det gjelder presentasjonen.

### Vinter-vedlikeholdet

Vintervedlikeholdet ivaretas av 4 egne biler og kontrakter med 20 private brøytere. En motorhøvel er i tillegg beskjeftiget med å opprettholde best mulig standard. Det er heldigvis ikke rasfarlige partier på det vegnettet vi har ansvar for, men is og flomskader har det vært en del av de siste år.

I tilknytning til vinteren vil vi nytte høve til å si fra om at vi nå må gjøre noe alvorlig for å få berge brøytestikkene langs vegene. Kanskje burde skolebarn og andre få kjennskap til hva det koster av arbeid og tid å få ned nye stikker i frossen bakke, og ikke minst bør det understrekes hva stikkene betyr for sikkerheten. Elles må nevnes de problemer som er knyttet til utfarten på store skisøndager, påske, osv. Rydding av parkeringsplasser og trafikkavvikling f.eks. på Skaret, der det til vanlig er mye snø, byr på stor ekstrainsats, der ofte både showel og fres må delta.

### Sommervedlikeholdet

Den generelle opprustinga av vegnettet har forandret arbeidsopp-gavene noe også innen vårt område. Mer og mer av vegene får fast dekke, og en god del av vegnettet er også ombygd mer grundig. Det er således stadig mindre av hol-lapping og veggøvling, mens miljøtiltak som arbeid med busslommer, rekkverk, kantslått og skiltingsoppgaver stadig tar større del av arbeidstida.

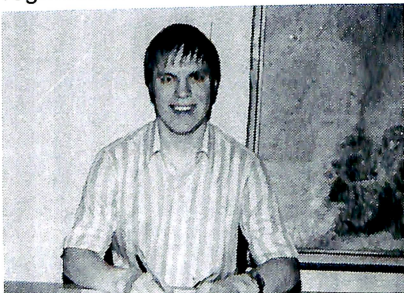
Det aller meste av grusen som brukes i vårt distrikt, både til vanlig vedlikehold og opprustingsarbeid blir tatt fra vegvesenets egen produksjon på «Knusaren». En mindre del kjøpes av private grustak lokalt.

### Spesielle arbeid

I vedlikeholdets regi er i det siste (1977) foregått en del opprustning for oljegruslegging. Det kan nevnes at «grusparsellen» over Fræna-eidet fikk fast dekke i mai -77, rv 67 gjennom Lyngstad og ned til Ørjavik ferjekai fikk dekke i august,



Rørstadnamnet har god klang innen vegetaten i fylket. Lauritz Rørstad har med over 40 år bak seg i vegvesenet rik erfaring som vegmester.



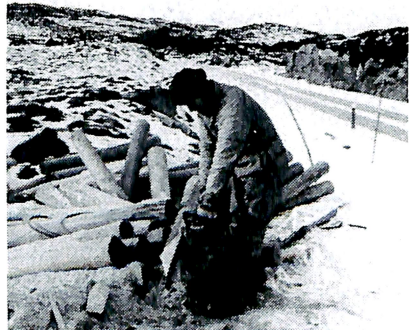
Hans-Petter Eide tar seg av kontorarbeidet.

mens fylkesvegene Tverrfjell - Njordsk. og Bergset - x Hustad fikk fast dekke i oktober 1977.

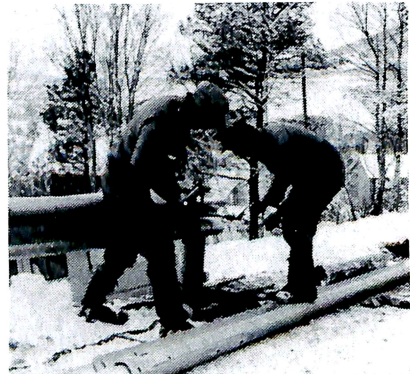
Den såkalte Skarsvingen ble om-lagt og fikk dekke i høst, og i høst har forarbeid også foregått på fylkesvegen Farstad - Nerland - Hustad, der det nå takket være en moderat vinter, bare gjenstår å legge dekke til våren.

Ellers kan nevnes at de arbeider som er utført i anleggsregi på riksveg 662 har betydd stor bedring for vårt vedlikeholdsarbeid, og ennå bedre venter vi det vil bli i 1978.

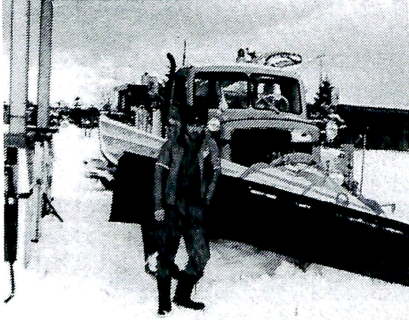
K.G.



Inge Skarshaug kvesser peler for rekkverkoppsetting.



Edvin og Ole Martin Naas driv rekkverkmontering i Halåsbakken.



Med fylt tank er Karl Karlsvik klar til dyst med brøytebilen igjen.



«Det ventes mildvær og det er mye «klake» å ta av vegen», sier Anskar Moen.



Ottar Hansgård og Karl O. Karlsen driver «sysling» på Storholmvegen.



Her rydder Lars Ukkelberg og Alf Franset skog for å utbedre et stikkrenne-inntak.



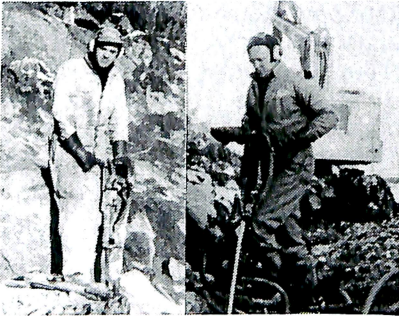
«Det e' fole mæ is i stikkrenna i år», mener Harald Håset.



Ingolf Hatlebakk, Edvin Kjørsvik og Knut Sæternes har «skoging» og attfrosne stikkrenner på programmet.



Ole Drønnesund kompletterer med brøytestikk på vegen rundt Miøya.



Trygve Kirkeslett og Per Dalsbø på fjellarbeid i Set-ura på Otrøya i en periode med «labert» vedlikeholdsprogram.



Andreas (fra anlegg) og Kristian Myrvang samarbeider om rekkverkoppsetting på Aukra langs lite tilfrosne februar-veger.



Til slutt artikkelsskriveren sjøl, denne gangen på kontorkrakken.

## Postbonde vart fritaken for vegarbeid

Den 20. mai 1835 sende postmeister Volckmar i Christiansund sålydende brev til veginspektør, kaptein Brun, Surnadal:

«Under den 26de Novbr. f.A. har det behaget Finantsdepartementet at bifalde at Jacob Jacobsen Bolgen, paa Grund af Romsdals Amt Forestilling, beskikkedes til Postbonde ved Stationen Bolgen i stedetfor afdøde Ole Christensen Bolgen, og blev paa Grund heraf udstedet Patent til ham fra dette Postcontoir som Postbonde under 17de Dec. f.A.

Da han nu ifølge Patentets 3§ L.b lydende er, som Postbonde, befriet for at være Veirodemester saavel som for det med Hovedveies Anlæg eller Omlægning forbundne extraordinære Arbeide; saa har han anmodet mig om, at bede Dem som Veimester, at De godhedsfuld vilde drage Omsorg for at han bliver entlediget fra Arbeidet som Veirodemester jo før jo heller.»

Bj. R.

# ANLEGGSSARBEIDER 1978

## innenfor T-8 (Moldehalvøya)

### Ny Årødalsveg

Det bygges nå en ny forbindelsesveg mellom riksveg 62 og riksveg 67 gjennom Årødalen. Den tar av fra riksveg 62 like vest for vegstasjonen på Årø - krysser Årøelva med en 16 m lang bru like ved den eldste bygningen på vegsentralen, følger Årøelva parallelt - krysser den igjen med en ny bru og kommer inn på riksveg 67 like vest for Molde kommunes forbrenningsanlegg i Årødalen.

Parsellen bygges i vegklasse II d og har en total lengde på 2800 m. Vegen vil føre trafikken etter riksveg 67 fra ytre Romsdalshalvøya ned på riksveg 62 og der fordele den til indre Romsdal og Sunndalsøra samt til Molde sentrum. Den vil dermed avlaste den nåværende Frænaveg som under tiden er blitt nedbygget til en ren boliggate fra Eikrem til Ranvik-krysset ved Molde sentrum.

Anleggsarbeidene startet opp senhøsten 1976 og gikk sammenhengende fram til ferien 1977, da det av budsjettmessige årsaker ble et opphold til like før jul 1977.

Nå pågår anleggsdriften for det vesentligste med vinterlige arbeider som sprengning av fjell m.v.

Anleggsdriften vil nå fortsette kontinuerlig fram til fullførelse - i første omgang med penetrert dekke som ventes å være ferdig ut på høsten 1978.

Endelig asfaltdekke må en vente blir lagt våren 1979.

Grunnen til vegen er ervervet ved rettslig skjønn. Skjønnnet er forlengst rettsgyldig bortsett fra en grunneier, A/S Automobil som har anket herredsrettens skjønn til lagmannsretten. Dette vil ikke i vesentlig grad hemme anleggsdriften og heller ikke være til hinder for å sette trafikken på parsellen.



Den gamle vegsentralen som ble bygget ca. 1925, vil bli revet.



### Riksveg 62 og riksveg 662.

På riksveg 62 er det nå bygget gang/sykkelveg på strekningen mellom Kviltorp og Fuglset. Her vil fullføre av gang/sykkelvegen fram til «Glamox» bli gjennomført høsten 1978.

Gang/sykkelvegen følger på riksvegens nordside fra øst inn til «Glamox» fabrikkbygning hvor den vil krysse riksvegen med en gangbru over denne.

På riksveg 662 har det de senere år foregått ganske betydelige anleggsarbeider.

Vegen er nå ombygget med fast dekke fram til Hollingen vegkryss, mens armen herfra ned til Hollingsholm ferjekai foreløpig gjenstår. Her er også bygget en 1700 m lang gang/sykkelveg fra gangtunnel under riksvegen ved Eidskrem boligfelt til Fanghol skole.

Ellers gjenstår utbedring fra Kringstad over Kvam fram til Reknes.

De vesentligste arbeider her vil i løpet av 1978 og 1979 bli fullført fram til det nå fjernede Kvam kapell. I tillegg til utbedring av riksvegen vil her også inngå bygging av gang/sykkelveg fra det nevnte Kvam kapell til Strandheimvegen.

### Fylkesveger

Fylkesveg T-279 mellom Eide og Gjemnes grense ble fullført med fast dekke høsten 1977.

Fylkesveg T-215 mellom Malme vegkryss på riksveg 67 og Hollingen vegkryss er nå fullført 12 km fra Malme til Hestad med fast dekke.

Her gjenstår ca. 5 km fram til Hollingen.

Fortiden pågår bygging av ny bru ved Valle.

### Anleggsdrift innen Midsund kommune.

har hittil hovedsakelig foregått på Otrøy.

Her er fylkesveg 201 og 202 som er blitt utbedret.

For tiden foregår det anleggsarbeid på fylkesveg 201 ved Hagset. Planen er her å få lagt oljegrus i mai måned på en 1 400 m lang parsell mellom Hagset og Opstad.

Arbeidsstokk: 3 mann + maskiner

Ved Solholmen, også fylkesveg 202 foregår ekstraordinært sysselsettingsarbeid. Her arbeider 3 mann.

I mai måned skal det legges oljegrus på parsellen Ugelvik-Midsund (2 500 m) på fylkesveg 201. Når dette er gjort er det fast dekke på hele strekningen Solholmen-Sundsbo-Midsund, untatt 800 m ved Solholmen. Midsund kommune har for perioden 1978-81 prioritert utbyggingen av fylkesveg 204 på utsida av Miøya, parsell Ramberg-Bjørnerem-Dryna, lengde 10 km. Arbeidet forutsettes startet opp i 1979. Når denne parsell er bygd, vil man ha en god forbindelse mellom Solholmen og Dryna.

M. Bergsli

# NYTT FRA SAMARBEIDSUTVALGET

Et nytt år har også begynt for samarbeidsutvalget. Det første utvalget gjorde i 1978 var å gjenvelge de ivrige og dyktige folk i ledelsen av utvalget, nemlig vegmester John Lyster som formann og anleggssjef Kjell Loen som nestformann.

På første møte i år - 3. januar - behandlet forøvrig samarbeidsutvalget følgende saker : riksvegbudsjetter for 1979 (råutkastet), opplæring i 1978 og 1979 og planleggingen av SU's aktiviteter i 1978.

Hva **opplæringen** angår er det klart at den i stor grad domineres av den pågående opplæringen i verne- og miljøarbeid. Opplæringstiltak som ellers er planlagt for 1978, er slutføring av generell vegbygging (Åndalsnes, Sunndal, Tustna og Surnadal), asfalt- og oljegrusarbeid for utleggere og ansatte på asfaltverk, opplæring for høvelkjørere, opplæring i geometrisk utforming for ingeniører på plan-, vedlikeholds- og anleggsavdelingen ved vegkontoret og opplæring for ansatte ved biltilsynsstasjonene hvor en tar opp emner som den nye samferdelsloven og førerkortbehandling. I tillegg vil det gjennomføres en del maskininstruksjoner og annen opplæring ved maskininstruktør Brudeseth og ved vegsentralen.

Av planlagte, lokale opplærings-tiltak for 1979 kan nevnes utsetting av veglinjer m.v. ved hjelp av EDB som retter seg mot oppsynsmenn/assistenter i anlegg, generell sprengning for vegtjenestemenn i søre del av fylket, norsk brevkurs for ansatte ved vegkontoret og

biltilsynsstasjonene, saksbehandlertkurs I for vegmestre, oppsynsmenn/assistenter, saksbehandlertkurs II for ingeniører og sekretærer ved vegkontoret og biltilsynsstasjonene, og et opplæringstiltak «Å være pensjonist» som retter seg mot ansatte som i løpet av 1-3 år går over i pensjonistenes rekke. Hvorvidt disse kursene kan gjennomføres, vil imidlertid avhenge blant annet av tildelingen av midler til opplæring.

På andre møte i år - 22. februar - behandlet utvalget blant annet følgende saker : **Statsbudsjettet 1979** og langtidsbudsjettet 1980-81 melding om prioriteringsplan for fylkesveger, personalpolitiske retningslinjer for vegvesenet, forslag til arbeidsprogram for samarbeidsutvalget 1. halvår 1978, og supplering for forslagsnemda og forlengelse av forslagsnemdas virketid

Under behandlingen av de **personalpolitiske retningslinjene** for vegvesenet var de fleste enige om at retningslinjene var så generelle at det ofte var vanskelig å være uenig. Imidlertid trodde de fleste at når en skulle praktisere retningslinjene kunne det oppstå motsetninger. Likevel kom det fram en god del synspunkter på retningslinjene.

Av slike synspunkter kan kort nevnes: Målsettingen «lik og rettferdig behandling av alle ansatte» ville bli vanskelig å følge, målsettingen om «å tilstrebe riktig bemanning» ville bli løst forskjellig avhengig av personene som skulle avgjøre hva som var riktig bemanning, det kunne være forskjellige

meninger om hvilke kvalifikasjonskrav som skulle stilles til en stilling, det kunne være ulike meninger om lønnsnivellering var ønskelig, tjenestemenn som ønsket å bli pensjonert fortsatte, p.g.a. manglende tjenestetid, for å få full pensjon - noe som kunne reise spørsmålet om omplassering, det ble tvilt på om etaten kunne makte å gi pensjonistene et velferdstilbud som var på lik linje med de ansatte, målsettingen om at en ved ansettelsen skulle legge vekt på samlede kvalifikasjoner ville innebære en svekkelse av ansiennitetsprinsippet i forhold til dagens praksis, det ble tvilt på ønskeligheten og muligheten til å utarbeide personlige utviklingsplaner for de ansatte, offentlige bestemmelser hadde tvunget fram en ansettelsespraksis hvor en måtte legge vekt på at søkerne hadde sertifikat i klasse 2 - noe som hadde gjort det vanskelig å ansette eldre anleggsfolk i vedlikeholdet, omplasseringsutvalget burde komme i arbeid og endelig ble det fremhevet at særlig burde ledelsen være aktive i personalpolitikken.

Samarbeidsutvalget har også hittil i 1978 avviklet tre **kontaktmøter**. Det første møtet var med Vegsentralen på Årø og Vegkontoret. 65 personer var tilstede. En tok på møtet opp temaer som samarbeidsutvalget, anleggsdrifta i Moldeområdet, fleksitid ved Vegsentralen, maskindrift og innkjøpspolitikk og kontorforholdene ved vegkontoret.

Det andre møtet var med anlegg og vedlikehold i T-8-området. 32 personer var tilstede. En tok opp temaer som samarbeidsutvalget, anleggsdrifta i T-8-området, ved-

likeholdet i T-8, vernearbeidet og opplæringen i etaten. I tillegg ble det stilt en del spørsmål fra valg av tillitsmenn til bruk av midler til fylkesvegvedlikehold.

Det tredje møtet var på Bruhagen for anlegg og vedlikehold i T-10-området, 23 personer var tilstede. En tok opp i hovedsak de samme temaer som på det andre møtet.

De fleste synest å være enige om at kontaktmøtene er svært viktige. Møtene er også som oftest vellykkede selv om engasjementet og diskusjonen kan variere en del fra møte til møte. Et lite hjertesukk har imidlertid vi som planlegger kontaktmøtene. Det har vært en stor fordel om de som arbeider i drifta kunne foreslå temaer som burde behandles på møtene.

Neste møte i samarbeidsutvalget er 28. april. Da behandles blant annet følgende saker:

verneombudsområder i etaten, fordelingen av velferdsmidlene, hytte på Fursetfjellet, fremmedgjøringen i vegvesenet, langtidsplan (LTP)-arbeidet i etaten og retningslinjer for bedriftsavisene i etaten. I slutten av mai skal samarbeidsutvalget og biltilsynets kontaktutvalg ha et fellesmøte hvor en skal drøfte biltilsynets integrering i etaten.

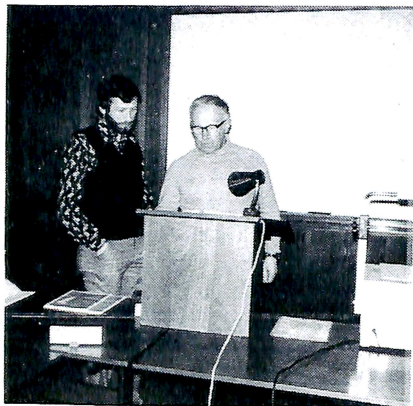
Samarbeidsutvalget har også planlagt to **pensjonistturer** i løpet av sommeren. Den ene turen er for pensjonister fra ytre-søre Sunnmøre (Gurskøy, Hareidlandet og Bersøy) og den andre turen er for pensjonister fra nordre-Nordmøre (Aure-Tustna).

Slutt opp om samarbeidsutvalget!

Anders Grotle

# Miljøvernopplæring i vegvesenet i Møre og Romsdal

Bildene er fra kurset på hotell «Noreg» i Ålesund i tiden 28/3 - 5/4 1978.



Fra venstre førstesekretær Anders Grotle, vegkontoret og kursleder Arne Brevik, biltilsynet, Ålesund.



Arbeidsplassundersøkelse på vegstasjonen i Skodje.  
Fra venstre stasjonssjef Palmar Hurlen, Ålesund og oppsynsmann Martin Vadset, Skodje.

Foto: Arne Brevik



«Møte i plenum» fra venstre: Olav K. Homlong, Geiranger, Andreas Berge, Eggesbønes, Karsten Dalen, Larsnes, Torkild Pladsen, Verma, Ragnvald Seberg, Eidsbygda, Arne Almestad, Hugsbygda og Ivar Maråk, Eidsdal.



Gruppearbeid. Fra venstre Arne Almestad, Hugsbygda, Karl Overå, Sykkylven, Ivar Maråk, Eidsdal og Arnstein Ose, Ulsteinvik.

Det første kurset i verne- og miljøarbeid ble holdt på Müllerhotell, Sunndalsøra i tiden 1. - 8. februar. For oss som var blitt uttatt til å være studieledere til denne opplæringen, hersket det en del spenning. Før kursene skulle settes i gang ble det gitt opplæring for studieledere og endel tanker oppsto om hvordan dette ville ende. Vi hadde etter vår mening to ting å gjøre, enten satse på det opplegget Forbruker- og administrasjonsdepartementet hadde utarbeidet eller prøve å lage et opplegg som passet bedre for Statens vegvesen.

Slik opplegget ble, er det en kombinasjon av FAD-opplegget og det vi har laget selv. Vi hadde en sammensetning av gruppene som var helt forskjellig fra privat industri. Hos oss var gruppene av ledelse og arbeidstakere. Dette til tross, så gikk det bra, etter hva vi kunne se.

Noen så med skepsis på kursopplegget og mente at ei uke på kurs var helt bortkastet. Enkelte mente at det å arbeide i grupper ikke var det beste opplegget. Fra oss som skulle prøve å gjøre det beste ut av kurset, var det enighet om at gruppearbeidet var den beste løsningen.

Dersom kurset skulle arrangeres med bare innledning og plenumsdiskusjon, ville det etter vår oppfatning ha strandet.

Vi kan bare stille spørsmål: «Hvem ville føre ordet i en plenumsdiskusjon?»

Det vi måtte prøve å få til, var at alle var med i diskusjonen.

Dette var best når gruppen var liten. Etter å ha sett gruppene i arbeide, er jeg ikke i tvil om at vi valgte det riktige. Et annet spørsmål som dukket opp var behovet for å trekke spesialister inn i innledningene foran hvert hefte eller om det var bedre at dette ble gjort av studielederne.

Hvis vi brukte spesialister var vi redd for at innledningene ville ligge på et slikt plan at det kunne gå over hodene på de fleste av oss.

Til slutt kan man stille seg spørsmålet om dette kurset har hatt noen verdi. For meg, som studieleder, har det vært interessant, og etter den diskusjonen vi hadde siste dagene på kurset, tror jeg ikke det er helt bortkastet.

Det at kursdeltakerne kom fra forskjellige arbeidsplasser innen vegvesenet gjorde at deltakerne fikk innblikk i hverandres problemer.

Vi kom sammen fra vedlikehold, anlegg og vegkontor og følte oss ikke fremmede for hverandre.

Vi arbeider i samme etat og for samme sak.

**Kåre Hansen**  
studieleder

## Velferdsmidler i 1978

Samarbeidsutvalget skulle fordele velferdsmidlene for 1978 i møte 28. april. Saken ble utsatt.

De som allerede har søkt, søker ikke denne gang. Nye søknader

sendes vegkontoret innen 31. mai 1978. Søknadsfristen gjelder også søknader om velferdsmidler til juletilstelninger 1978. Se ellers rundskriv nr. 33/78.

## Endret opplegg for opplæringen i verne- og miljøarbeid

En styringsgruppe og Forbruker- og administrasjonsdepartementet utarbeidet et opplegg for opplæringen i verne- og miljøarbeid. Ifølge dette opplegget skulle opplæringen skje i studiegrupper knyttet til den enkelte arbeidsplass.

Dette var et opplegg som passet bra for departementer, sykehus m.v. hvor arbeidsplassen var geografisk avgrenset og hvor alle deltakerkategoriene var samlet. Opplegget passet imidlertid mindre bra for vegvesenet sitt vedkommende hvor deltakerne er spredt og hvor ledelsen er konsentrert til vegkontoret. Vegvesenet i Møre og Romsdal er faktisk i den situasjon at enkelte deltakere (verneombud) må reise svært lenge for å nå fram til nærmeste deltaker. I vegvesenet valgte en derfor å satse på internatopphold.

I Møre og Romsdal valgte vi å satse på en kombinasjon av internatopphold og at deltakere bodde hjemme. Vi satset på 1-2 kurs i Molde hvor deltakerne skulle bo hjemme og 7-8 internatkurser rundt i fylket hvor ca. 5 deltakere pr. kurs bodde hjemme.

Etter pålegg av Finansdepartementet har vi i vegvesenet måtte endre opplegget for opplæringen i verne- og miljøarbeid. For vegvesenet i Møre og Romsdal har dette betydd store utskiftninger av deltakere ved kurset i Ålesund, avlysning av kurset på Stranda og endringer i opplegget for høsten. Vi viser til den oversikt over kursene som var med i forrige

nummer av avisa.

I løpet av våren 1978 har vi utviklet fire kurs med i alt 94 deltakere. Det er meningen å få «kurset» resten av deltakerne i løpet av høsten. Dette har vi planlagt skal skje gjennom fem kurs.

Ett kurs er planlagt til Ørskogfjellet, ett kurs er planlagt til Ørsta og tre kurs er planlagt til Molde. Når det gjelder kurset på Ørskogfjellet, er dette planlagt som «dagkurs», dvs. at alle deltakerne bor hjemme alle dager. Deltakerne fra området Måndalen i øst til Skodje i vest og fra Valldal i sør til Fiksdal i nord blir innkalt til Ørskogfjellet. Gjenstående deltakere på Sunnmøre blir innkalt til kurset i Ørsta. Det vil bety at ca. halvparten kan bo hjemme på dette kurset, mens resten må bo på internat i Ørsta. Kursene i Molde blir for gjenstående deltakere i Romsdal og Nordmøre. Av kursdeltakerene i Molde vil ca. 2/3 kunne bo hjemme, mens de øvrige må bo på internat.

En forutsetning for å kunne gjennomføre det nevnte programmet, er at vi får bevilget tilstrekkelig midler fra Vegdirektoratet. Får vi ikke hele den bevilgning vi ber om, må en av to ting skje: For det første kan deler av programmet utsettes til 1979 hvis vi da får en tilstrekkelig bevilgning, eller så må deltakergrupper kuttes ut. Det siste ser vi som står ansvarlige for denne opplæringen som svært uheldig.

Anders Grotle

## Foredling av grus ved vasking

Vi har her i fylket et årlig forbruk av grusmaterialer på 4 - 500 000 m<sup>3</sup> til vegoverbygninger; dekke, bærelag og forsterkningslag. Med en gjennomsnittlig pris på 40 kr./m<sup>3</sup> representerer disse massene ca. 20 mill. kroner i årlige utgifter.

I vegnormalene stilles visse krav til materialkvalitet, særlig til korngradering. Grusen skal være velgradert, være telefri, dvs. den må ikke inneholde for mye finstoff. Normalenes krav er resultat av lang tids erfaring og forskning, og representerer summen av vår viten om hvilke materialegenskaper som har betydning for å nå et godt resultat. Vesentlig avvik fra kvalitetskravene resulterer i skader som er ubehagelige for trafikantene - og dyre å reparere.

### Hvorfor vaske?

Vi har foreløpig bra tilgang på tilfredsstillende grusmasser over en stor del av fylket. Forekomstene er imidlertid ikke jevnt fordelt, slik at vi har store distrikter der grus er mangelvare. Grusmasser må derfor ofte transporteres langt. Transport er dyrt; i mange tilfeller kan frakten bli den største utgiftsposten.

På den annen side finnes det ofte løsmasseavsetninger av dårligere kvalitet, f.eks. på grunn av høyt finstoffinnhold eller stor humusforurensning, i grusfattige strøk. Disse massene kan ikke uten videre brukes i vegoverbygning i naturlig tilstand. Men de kan gjøres brukbare ved å vaske ut de skadelige bestanddelene.

Vasking kan altså i noen tilfeller være økonomisk gunstig. Et annet positivt moment er at vasking gjør det mulig å utnytte en rekke forekomster som ellers ikke var brukbare. Det betyr bedre ressursutnyttelse.

### Hvordan?

Det finnes flere typer komplette transportable vaskeanlegg på markedet. Maskinoppstillingen består ferdig oppsatt av mater, transportbånd og sandutskiller. Dessuten trengs det selvfølgelig rikelig tilgang på vann.

I materen blir stein over en viss størrelse (f.eks. 120 mm) skilt ut. Massen går så via silo og transportbånd over et sikt der de groveste fraksjonene går utenom og de fineste passerer gjennom vaskeanlegget. I vasketrommelen spyles massen grundig, og de minste partiklene følger med vannet ut i et slambasseng mens det rensede materialet føres opp med en skovl-transportør til blanding med tidligere utsortert grovfraksjon.

Utslipp av vann med oppslemmede finkornige mineraljord- og humuspartikler er underlagt restriksjoner på grunn av forurensningsfare. Det er derfor vanlig å bygge et lukket system med basseng der slammet kan bunnfelle, og med retur av vaskevannet.

### Grusvasking i praksis:

**Riksveg 61, parsell Sogn og Fjordane grense - Åheim. 1976.**

I forbindelse med ombygging og forsterking av denne parsellen lå

forholdene til rette for å prøve grusvasking. Området er fritt for forekomster av tilfredsstillende grus, slik at transportkostnadene på materialet til vegfundamentet ville bli høye. Samtidig var det en forekomst inne på parsellen der vegvesenet tidligere hadde tatt ut noe masse, ved sørenden av Bekkslevatn. Materialet i forekomsten var ikke brukbart i naturlig tilstand, med så høyt finstoffinnhold at massen var telefarlig. I følge analyser var det nødvendig å fjerne ca. 5% finstoff.

Det ble i første omgang kjørt et forsøk med vasking for å se om resultatet svarte til forventningene. Hvilket det gjorde: «Potetjorden» ble forvandlet til førsteklasses, ren grus. Dermed var det klart for å sette igang produksjon, og i perioden 17. august - 6. oktober 1977 ble masse fra Bekksle vasket og lagt ut på veggen på en ca. 350 meter lang strekning ved fylkesgrensen. Produksjonen ble fulgt ganske nøye, spesielt kapasiteter og økonomisk resultat.

### **Bra kvalitet - men dårlig økonomisk resultat.**

Som ventet, viser en rekke prøver at materialkvaliteten er tilfredsstillende. Til å begynne med ble bare finstoffoverskuddet tatt ut; i siste del av produksjonen ble også «sandpukkelen» fjernet for å få en jevnere gradering.

Kvalitetsmessig er det altså ingen ting å utsette på metoden. Men driftsresultatet er dystert: Med en gjennomsnittlig skiftproduksjon på ca. 100 m<sup>3</sup>, ifølge maskinrapport, blir prisen ca. 70 kr/m<sup>3</sup>

Det er flere årsaker til dette. Først og fremst var massene så fast lagret at anlegget måtte ta i bruk en ekstra bakgraver til uttaket. Dette til tross var altså kapasiteten svært lav. I og med at kapasiteten ble lav, ble enhetsprisene på transport og utlegging tilsvarende høye på grunn av dårlig utnyttelse av maskinparken.

Det viste seg også at finstoffinnholdet økte etter hvert som en kom innover i forekomsten, slik at fjerning av finstoff økte til ca. 10%. Med ca. 10% sand fra «pukkelen» og ca. 10% overstein blir massene redusert med 25 - 30%.

Overstein og sand kan passende benyttes i vegfylling og representerer derfor ingen stor utgiftspost. Slammet kan deponeres i åpen steinfylling. Alt i alt trengs ikke utgiftene med «avfallet» å bli så store.

En tredje årsak til det svake driftsresultatet ligger i innkjøringsproblemer. Anlegget var helt ukjent, og det tok noe tid og et besøk av leverandør et stykke ut i produksjonsperioden, før det begynte å gli bedre.

### **Erfaringene**

fra denne jobben er altså blandet. Skal vi trekke noe lærdom av den må det kanskje bli følgende:

Morenemasser kan være svært tunge å ta ut, og aktuelle forekomster må undersøkes spesielt med tanke på dette. I vårt tilfelle ga seismiske undersøkelser indikasjon på at massene **ikke** var spesielt fastlagrede.



Maskinoppstilling kan bedres. I morene må det brukes tungt utstyr til uttak. Videre bør det henges på transportbånd/silo for å få jevnere tilførsel av ferdigvare, og dermed mulighet for bedre dimensjonering av uttransporten.

Som et apropos til dette kan nevnes at vaskeverket som ble brukt ved Bekksle senere er solgt til vegkontoret i Troms. Det opplyses derfra at produksjonen i sommersesongen 1977 har ligget på 4 - 500 tonn/skift (200 - 250 m<sup>3</sup>/skift) ved utvasking av 2 - 4% finstoff og opptil 2½% humus. Ved en slik kapasitet blir enhetsprisen konkurransedyktig: Under 40 kr./m<sup>3</sup> utlagt på veg.

God ressursutnyttelse henger sammen med lavt kostnadsnivå. Det gjelder når ressursene er ubegrenset, men ikke uten videre når det blir knapphet. Det vil f.eks. være galt å ødsle med gode masser som på lengre sikt blir mangelvare. Det kan være riktig å utnytte lokale masser, ved foredling, selv om dette ikke er den billigste løsningen i øyeblikket.

Forhåpentligvis er konklusjonen fra Bekksle ikke **bare** den at grusvasking er altfor dyrt. Erfaringene derfra bør utnyttes til å komme fram til et bedre driftsresultat.

**Bjørn Wivestad**

\*\*\*\*\*

## VEGCUP I FOTBALL 1978

Vegvesenet her i fylket vil også stille lag i årets vegcup. Innledende kamper for kvalifisering til sluttspillet vil bli avviklet av Sør-Trøndelag vegvesen i begynnelsen av juni. Vi skal der møte foruten Sør-Trøndelag også Hedmark og Nord-Trøndelag vegvesen. Kampene spilles med reduserte omganger og vil sannsynligvis bli avviklet på en lørdag. Vinner av puljen går videre til sluttspillet som i år arrangeres av Sogn og Fjordane.

Da det sikkert er flere ute i driften samt ved biltilsynskontorene som kunne tenke seg å delta i disse arrangementer, vil en gjennom «Veg og virke» forsøke å få kontakt



med disse. Interesserte kan henvende seg til fotballoppmannen for vegvesenets bedriftsidrettslag (Flemmen, vegkontoret). En er også interessert om noen vet om aktuelle spillere som av beskjeden ikke tør melde seg sjøl. Etter gjeldende regler kan aktive spillere ikke delta i vegcupen, men til dere andre: **Gi lyd !**

Fotballoppmann  
Vegvesenet B.I.L.

## NYTT FRA MASKINFRONTEN

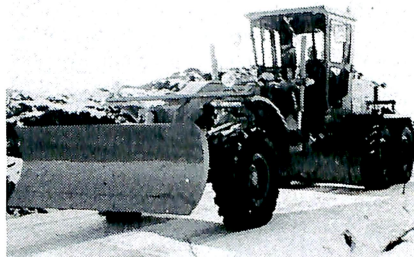


### Nye veghøvlere.

Maskinavdelinga har i 1978 fornyet veghøvelparken med 2 stk. Caterpillar 140 G og 1 stk. Volvo BM 3500.

Alt arbeidsutstyret på høvlene er hydraulisk, alle har i tillegg til styring på forhjulene, midtstyring eller boggestyring, dette gjør svingradien liten (ca. 7,5 m).

Fordelene med disse veghøvlene i

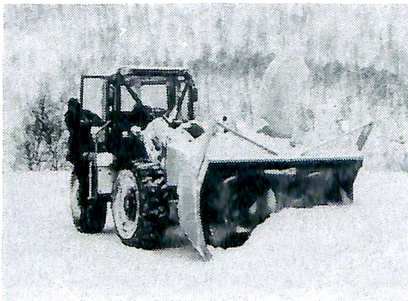


forhold til de gamle veghøveltypene er vel bedre førerkomfort - lettkjørt - smidigere.

Til sammen representerer disse 3 høvlene en anskaffelsesverdi på 1,9 mill.

De glade maskinførerne som har fått nye høvlere er:

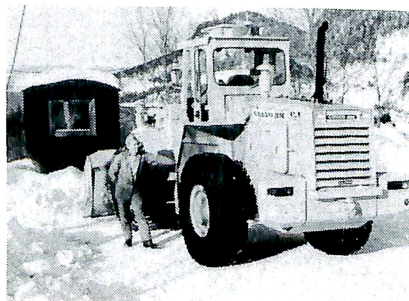
Edvart Myrvold, Smøla Cat 140 G  
Olav Moen, Surna Volvo BM 3500  
Sigurd Bjørdal, Ørsta Cat 140 G



### Ny snøfres til Vistdalsheia.

Maskinfører G. Sandnes fikk i vinter en ny snøfres av merket Viking 1200 Unit, fresen er montert på en Cat 950 Hjullaster.

Den hjullasteren og fresen som før var stasjonert i Vistdal, er overflytta til T-3 Stranda.



### Fornyelse av hjullasterparken.

Bildet viser Svein Balstad og Volvo BM 1240 i kamp med fjellet på Gylstranda.

Når sysselsettinga er slutt, skal Balstad og Volvoen til oljegrusverket på Røkkum.

## Vegsentralen går nye veier

I løpet av våren 1978 har en ved vegsentralen bygd sammen et to-trinns knuseverk på en ramme. Til sammenbygningen er det benyttet brukte maskiner:

Forsikt TMV

Grovknuser Kue-Ken 57  
Konknuser Svedala 30"

Det som er nytt er de hydrauliske løftebeina.

På knuserens ramme er det montert fire hylser, hvor en ved montering av knuser plasserer hydrauliske teleskopbein som løfter knuseren av transporthengeren og opp til riktig høyde. Knuserens faste bein senkes ned og låses. De hydrauliske beina demonteres enkelt, og kan benyttes ved montering av andre maskiner.

Det er bilens faste hydrauliske anlegg som benyttes til kraftkilde. Ved hjelp av en sentral kan de fire hydrauliske beina manøvreres individuelt.

Fordeler som kan nevnes:

1. Reduksjon av monteringstid og kostnad.
2. Ingen behov for mobilkran ved montering.
3. Betydelig større sikkerhet under transport og ved montering.
4. Ingen faste transporthjul festet til knuserammen.
5. De samme hydrauliske bein kan benyttes på flere knusere.

Til slutt kan en nevne at den første jobben for denne maskin blir ved Krike bru i Valldal.

**Knut Stokkeland.**



Fra v. J. Berg, J. Sigerset, I. Borgestrand og A. Heilevang.

## Yrkesvalghemmede i statens tjeneste

I stortingsmelding nr. 95 (1975-76) om Statens personalpolitikk, heter det i pkt. 7 blant annet:

Det har lenge vært hevdet at yrkeshemmede har hatt større problemer med å finne sysselsetting i offentlig enn i privat tjeneste. På denne bakgrunn nedsatte Forbruker- og administrasjonsdepartementet i mai 1973 en arbeidsgruppe som fikk følgende mandat:

«Arbeidsgruppen bør skissere tiltak som kan gjøre staten og kommunene til en bedre og mer villig arbeidsgiver for funksjonshemmede enn tilfellet er idag.»

Arbeidsgruppen skulle spesielt vurdere følgende tiltak:

- 1) Henstillinger til alle ansettelsesmyndigheter i stat og kommune om å ansette handicappede.
- 2) Opplysningsvirksomhet med samme formål.
- 3) Systematisk arbeide for å tilpasse arbeidssituasjonene med tanke på at de skal fylles av handicappede.
- 4) Lempning på de strenge regler om helseattest.
- 5) Bedre utnyttelse av pensjons- og trygdesystemet.
- 6) Tilrettelegging av varig vernede arbeidsplasser.
- 7) Ansettelse av sosionomer hos bedriftslegene, eventuelt hos personalsjefene.
- 8) Økt adgang til deltidsarbeid og bruk av fleksibel arbeidstid.
- 9) Om personalledelsen bør komme mer aktivt med i be-

handlingsopplegg for sosialt funksjonshemmede, f.eks. bidra til å knytte tidligere lovbrøtere til arbeidslivet.

20. februar 1974 avga denne gruppen sin innstilling. Denne innstilling har resultert i at Kommunaldepartementet i brev av 2. april 1975 anmodet Sentralrådet for samarbeidsutvalg ved Statens virksomheter om å ta opp attføringssspørsmålene som arbeidsområde for samarbeidsutvalgene. Det heter blant annet i brevet:

«Departementet antar at det er naturlig at attføringsarbeidet forankres i samarbeidsutvalgene med attføringsutvalg for underutvalg. Det vil trolig være samarbeidsutvalgene som har de beste muligheter til å påvirke såvel ledelse som de øvrige ansatte i statens etater til en positiv holdning når det gjelder sysselsetting av yrkeshemmede.»

Så langt Stortingsmeldingen. Her i fylket har denne Stortingsmelding og nevnte brev gitt det resultat at hovedverneombud og verneleder ble gitt i oppdrag å komme med forslag til utvalg og forslag til retningslinjer for et slikt utvalg. Verne- og miljøutvalget ble gitt fullmakt til å behandle og vedta slike retningslinjer.

På møte fredag 2. desember 1977 vedtok V.M.U. de nedenfor gjengitte retningslinjer for omplasseringsutvalg for yrkeshemmede ansatte i Statens vegvesen i Møre og Romsdal.

RETNINGSLINJER FOR OMP-  
PLASSERINGSUTVALG FOR  
YRKESVALGHEMMEDE I STA-  
TENS VEGVESEN MØRE OG  
ROMSDAL.

1) **Sammensetning**

Utvalget skal bestå av tre medlemmer, bedriftslegen hovedtillitsmann vernelederen

2) **Formål**

Utvalget skal ha som formål å finne arbeidsplasser som kan være egnet for omplassering av yrkesvalghemmede ansatte innen etaten.

3) **Mandat**

Utvalget skal kartlegge passende arbeidsobjekt, og avtale med de respektive arbeidsledere om at de stiller disse objekt til disposisjon for yrkesvalghemmede. Utvalget bør informere og motivere de som eventuelt vil/bør skifte arbeid og registrere disse. Når omplassering blir aktuell bør utvalget kunne tilby yrkesvalghemmede egnet arbeide og eventuelt formidle kontakt med arbeidsleder.

Hvis det blir aktuelt med omskolering i skoler/institusjoner utenfor etaten, skal utvalget i første rekke søke å tilrettelegge forholdene slik at vedkommende kan komme tilbake til egnet arbeide innen egen etat.

4) **Saksbehandling**

Det er en selvfølge at alle henvendelser fra yrkesvalghemmede skal behandles strengt for-

trolig, og eventuell korrespondanse skal oppbevares konfidensielt. Personlige opplysninger skal om det ønskes returneres til vedkommende lege.

Retningslinjene for omplassering av personell vil normalt bli basert og vurdert i følgende prioriterte rekkefølge:

a. I første rekke søkes omplassert personell som er påført direkte skade i sin tjeneste i Statens vegvesen, og som av sin lege er anbefalt annet arbeide.

b) Dernest «yrkesforslitning» og alderdomssvekkelse basert på lang tjeneste i Statens vegvesen og legeerklæring med anbefaling om annet arbeide.

c) Sosiale forhold som er basert på anbefaling av lege, eller ønsket av vedkommende selv.

Å trekke opp prioriterte, eksakte retningslinjer eller rekkefølger for omplassering på grunn av sosiale forhold er meget vanskelig, og utvalget må her vurdere hver enkelt sak.

Arbeidsmiljøutvalget kan til enhver tid endre dette utvalgs antall medlemmer, sammensetning og dets retningslinjer.

Omplasseringsutvalget velger selv sin formann.

Det som nå gjenstår er å se om det er behov for et slikt utvalg her i fylket, eventuelt se **hvor** stort dette behovet er. Det første som vil være naturlig er vel å begynne

å arbeide litt etter pkt. 2 og 3 i retningslinjene.

Etter hvert som vi eventuelt får melding eller søknad om slik plassering vil vi få se hvor stort behovet er. Men det er klart at et slikt utvalg kan ikke gjøre noe arbeid for yrkesvalghemmede om ikke de som har behov for omplassering eller ønsker å skifte arbeidsplass på grunn av svekket helse eller skade selv melder seg med sine ønsker.

Og som det går fram av pkt. 4 så vil alle slike henvendelser bli behandlet strengt fortrolig.

Som verneleder vil jeg anbefale at de som har, eller mener å ha, behov for å endre sin arbeidssituasjon om å ta kontakt med utvalget.

Henvendelse kan skje pr. telefon, helst pr. brev under adresse:

Statens vegvesen  
Omplasseringsutvalget  
Fylkeshuset  
6400 MOLDE

E. Bakke  
verneleder

---

## VERNELEDERENS 5 minutter!

Verne- og miljøutvalget hadde sitt siste møte 10. januar 1978 på vegkontoret. Dett er nå avløst av et arbeidsmiljøutvalg som hadde sitt konstituerende møte på vegkontoret 10. februar 1978. Etter arbeidsmiljølovens paragraf 23 - punkt 3 skal arbeidsgiver og arbeidstaker ha like mange representanter i utvalget.

Utvalget fikk denne sammensetning:

### **Fra Møre og Romsdal arbeidsmannforening:**

Hovedtillitsmann Olmar Lien  
Mekaniker Oddvin Haukeberg  
Spesialarbeider Martin Rimstad

### **Fra ledelsen:**

Driftssjef E. Vollset  
Oppsynsmann O. Winther  
Stasjonssjef P. Hurlen

### **Formann for utvalget:**

Driftssjef E. Vollset

### **Nestformann for utvalget:**

Hovedtillitsmann Olmar Lien

Førstesekretær A. Grotle fungerer som sekretær inntil videre.

Som verneleder fungerer oppsynsmann A. Lislien.

---

## Tidligere etatssjefer

**Nils Hovdenakk** var amtsingeniør i tida 1. januar 1895 - 30. juni 1923. I tida 23. august 1912 - 30. januar 1913 var han statsråd og sjef for Arbeidsdepartementet. Ridder av 1. klasse av St. Olavs Orden. Frå 1. januar 1919 vart nemninga amt endra til fylke. I førstninga på året 1919 er skrivne fylkesingeniør, men seinare på året vart det overingeniøren for vegvesenet.



