

W.P.

Disp

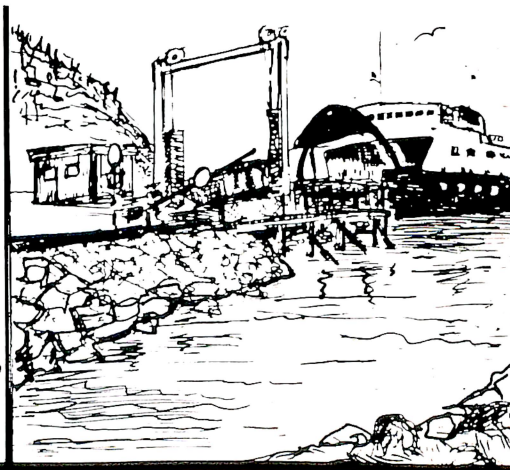
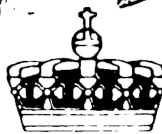
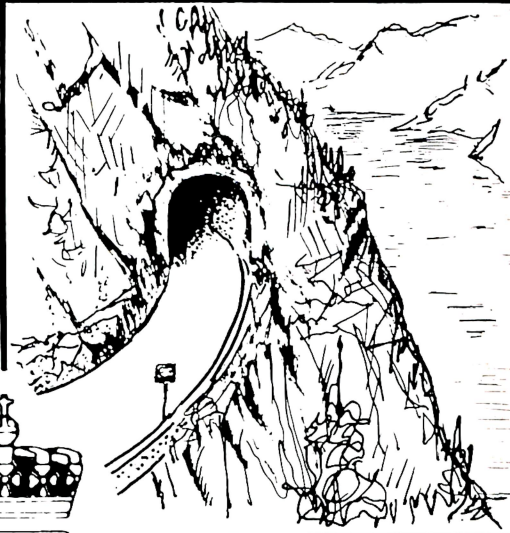
VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 4

DESEMBER 1978

6. årg.



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 4

DESEMBER 1978

6. årg.

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Arne Inge Torvik
Solveig Watn
Andor Wicken
Bjørn Wivestad

Redaksjonsråd:

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

Redaksjonssekretær:

Terje Haug

Utgitt av samarbeidsutvalget

Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset,
Julsundvegen 7, 6400 Molde

Sats og trykk:

Jan Betten & Sønns Trykkeri,
Tingvoll

Opplag: 1300

Bidragstere:

Olav Bye
Paul Bølset
Kristian Furland
Arnfinn Gautun
Anders Grotle
Terje Haug
Palmar Hurlen
Nils Olav Kringstad
Arne Lauvrak
Kjell Loen
Frank Malme
Bjarne Rekdal
Gunnvor Gjellan Sund

Innhold:

Side

- 3 Innstramming
- 4 Øra bru — fundamentering
- 6 150-år gammel føresegn for
amtsvegkasserekneskaper
- 7 Store flomskader på vegene
- 8 Hydraulisk tunnelborrigg
- 10 Norsk u-hjelp til Botswana
- 13 Maskininnkjøp 1979
- 14 Entrepriise/eigen drift
- 16 Vurdering av skredfare
- 18 Styrking av samarbeidet
anlegg/vedlikehold
- 19 Pensjonisttreff
- 20 Voksa og Sandsøy eitt samfunn
- 22 Kryssord
- 24 Lån av film
- 24 Pengebruk og budsjett
- 25 Nytt fra arbeidsmiljøutvalget
- 26 Samarbeidsutvalget
- 28 Til Vassbua
- 30 Veteranklubben
- 32 Den kalde veglova
- 33 Ny biltilsynsst. i Hovdebygda
- 34 Bruk av totalvektstabell
- 36 Fellesmøte i kontaktutvalget for
biltilsynet
- 37 Vi gratulerer
- 38 Tiltrådte i 1978
- 39 Sluttet i 1978
- 39 Nye pensjonister 1978
- 40 Ja, til fleksitid
- 42 Ny dato for utbetaling av lønn

INNSTRAMMING

Dei 7 feite år for vegvesenet er til ende. Vi går inn i magre år:

Reduksjonen på anleggsbudsjettet for 1979 for riksvegar er over 10 mill. kroner. Førebels er reduksjonen på fylkesvegbudsjettet for 1979 10 mill. kroner.

Dersom store iverksette fylkesveganlegg skal bli fullførde, må anten finansiering skje ved låneopp- tak eller anlegg andre stader må bli sett ut i tid ved stryking heilt på løy- vingslista eller ved sterkt reduserte løyvingar. Det er fylkestinget som i desember avgjer lagnaden for dei ymse fylkesveganlegga. - Mange som har gått med forventing om snarleg nybygging av vegar og bruer vil bli vonbrotne.

Både for riksvegar og fylkesvegar vil i høve til dei siste åra vedlikehalds- standarden i 1979 måtte bli noko re- dusert både ut frå dårlegare økono- mi og strengare arbeidsmiljøkrav.

- Vi må finne oss tilrette i den realis- men som tilhøva byr. Vi som er tene- stemenn i vegvesenet må alle love å gjere det so godt vi kan innafor dei rammene som er sett for oss, slik at vegbrukarane kan bli mest mogleg forsvarleg tent. Under desse tronga- re tidene blir det i den daglege tene- sta ei særleg utfordring for oss alle til å finne økonomisk gode løysin- gar innafor ei framtidsretta utbyg- ging. Vi må kvar på vår plass plan- leggje arbeidsoppgåvene godt, nyt-



Frå «Samferdsel»

te ut ressursane best mogleg, bli ef- fektive og nytte arbeidstida godt.

Det er ikkje å rekne med nemnande auke av administrative stillingar. Dette er ein situasjon som både kommunar og fylkeskommunen lyt merke seg. Hittil har det vore så lett- vint å be vegkontoret ta seg av både ditt og datt. Det stadig aukande kra- vet frå kommunar og pressgrupper om «alternative utgreiingar» kan ein ikkje vente at vegkontoret skal ha kapasitet til å ta seg av. I dei ofte openbert overdrevne krava om al- ternative utgreiingar bør det såleis også bli ei innstramming.

Arne Inge Torvik

ØRA BRU — FUNDAMENTERING

Det kan kanskje ha interesse å fortelle om fundamenteringen av denne brua, fordi den var litt spesiell. Geoteknisk sett var den en interessant utfordring.

På brustedet er det mektige løsavsetninger av middels fast sandig materiale. I et hull ble det boret til ca. 35 meters dyp.

Brupilarene

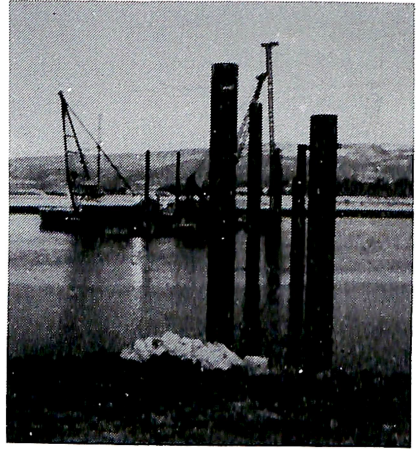
ble av distriktslaboratoriet foreslått fundamenterert «direkte», dvs. på fundamenter plassert ca. 2-3 meter under elvebunn. Entreprenøren hadde imidlertid god erfaring med - og passende utstyr til - å ramme ned store ståpelers, og foreslo en slik løsning.



Pelespisser

Dette skulle koste omtrent det samme som direkte fundamentering, forutsatt at pelene ikke ble for lan-

ge. Pelene ville være sikrere mot undervasking, som ofte er en reell fare for fundamenter ute i elveløp.



Pelerriggen i arbeid

På grunnlag av boringene var det mulig å gjette på hvor dypt pelene måtte rammes for å oppnå tilstrekkelig bæreevne. Det viste seg at gjettingen stemte ganske godt: I søndre pilar ble pelene rammet til stopp mot antatt fjell i ca. 18 meters dyp, og i nordre del av løpet, ned i faste masser i vel 32 meters dyp. Rammingen av de 80 cm tykke pelene ble utført fra en stor flytende rigg med et 6 tonns luftdrevet lodd, til en beregnet bruddlast på 450 tonn pr. pel.

Landkarene

Grunnundersøkelsene hadde vist at det ikke ville oppstå sjenerende set-

ninger under belastningene fra landkar og fyllinger. Karene ble derfor fundamentert «direkte» i fyllingene, uten peling.

På nordsiden ble fyllingen bygget opp av sprengstein lagt ut i 70 cm tykke lag og med komprimering av tung vibrovals på hvert lag.



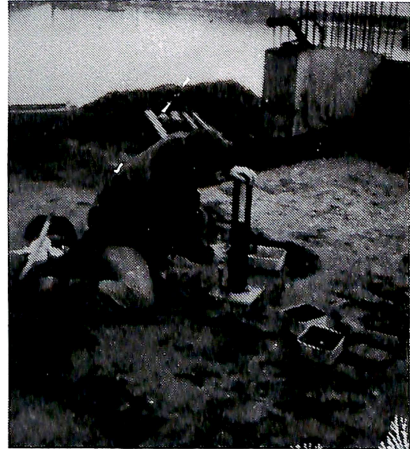
Komprimering av frontskråninger

På sørsiden ville sprengstein bli så dyr p.g.a. lang transport at det ble valgt å bruke elvegrus i fyllingen. Massene under et fundament må være førsteklases av hensyn til bæreevnen, og kvaliteten av elvegrusen ble derfor kontrollert fortløpende under utleggingen. Likeledes var det avgjørende at massene ble godt komprimert. Grusen ble derfor lagt ut i 40 cm tykke lag, og hvert lag ble grundig komprimert ved 8 passeringer av den 6 tonns tunge valsen. En viktig forutsetning for å oppnå god komprimering er at massene har passende høyt vanninnhold. De underste lagene i fyllingen lå under høyvannstand, og slo vann-

mettet og ferdig til komprimering når vannet sank. De høyereliggende lagene måtte vannes, som vist i foto.



Vanning av fylling

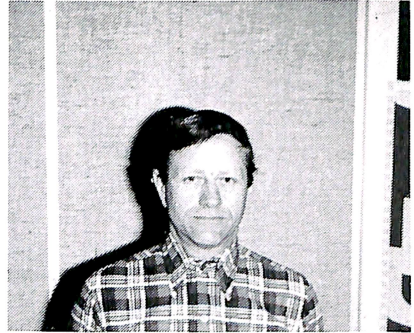


I. Bergum kontrollerer komprimeringen.

Nivellement av landkarene under og etter bygging viser at setningene har vært meget beskjedne, av størrelsesorden 1-2 cm.

Fundamenteringen av Øra bru må vel sies å være utført teknisk tilfredsstillende og økonomisk gunstig. Jeg vil spesielt nevne at vegvesenets egne tropper utførte utlegging og komprimering av landkarfyllingene etter de gitte spesifikasjoner og på en meget effektiv måte.

Bjørn Wivestad



150-år gammel føresegn for amtsvegkasserekneskapen.

Om det ikkje var datasystem for 150 år sidan, var rekneskapsføringa av vegvesenet sine utgifter slett ikkje systemlaus. I skriv 30. april 1829 frå amtmann Krogh til veginspeksjonane i amtet er det såleis sagt:

Da en Deel af Veivæsenets Udgivter i Veikasse-Regnskaberne speciel anføres for hvert Thinglaug under følgende Poster:

a. Anlæg eller Istandsættelse af Veie:

Udvidelse eller Forhøielse af Veien ved Muring,
med eller uden Rækværk;
Anbringelse af Rækværk i Klev-
er og ellers hvor behøves,
Elv- og anden Forbygning,
Minering, Veifyld

b. Opførelse eller Istandsættelse af Broer og Kloppe

saa maa jeg tjenstlig anmode Veiinspectionen om at sørge for at naar deslige Arbeider udføres efter Regning eller Accord, Regningerne, og Attesterne om Arbeidets Udførelse, da thinglaugsviis saavidt muligt særskilt udfærdiges for hvert Slags Arbeide m.m. da det falder alt for møisommeligt og tidsspildende, naar de forskjellige Udgivter anføres sammen i de indkommende Regninger og Attester, deraf at uddrage og ordne hvad der hører til de særskilte Poster i Veikasse-Regnskabet.

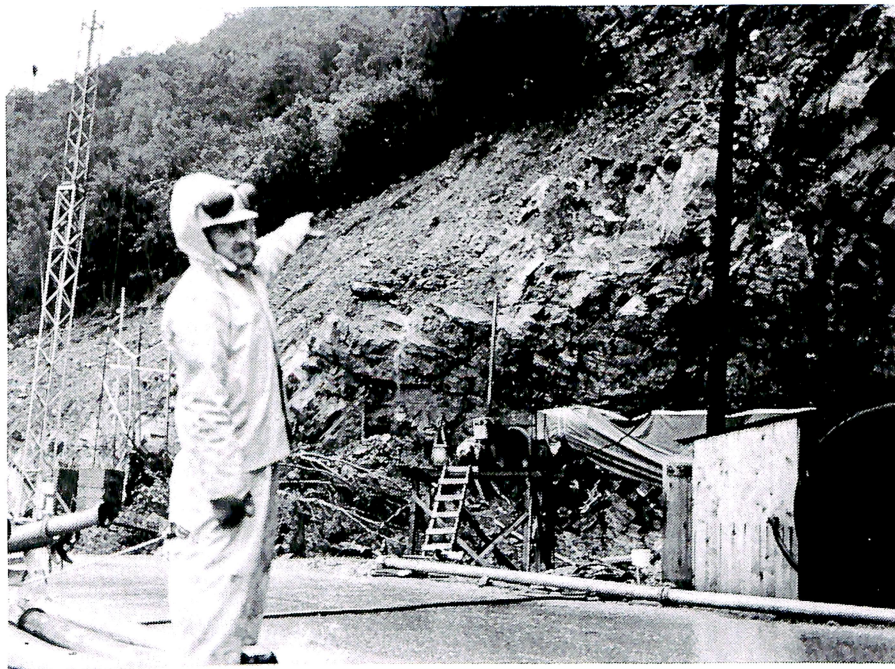
Bjarne Rekdal

STORE FLOMSKADER PÅ VEGENE

Etter en uvanlig fin sommer har vi her på våre kanter hatt et svært fuktig høstvær. I et par perioder fikk vi større flomskader på vegene. Særlig søndag 17. september og mandag 18. september ble vegene påført store skader som følge av flomvann, storm og grov sjø. Mange riks- og fylkesveger ble uframkommelige og måtte sperres. Hele veglegemet ble utgravd noen steder og et par

bruere ble påført store skader ved at brufundamentene ble undergravd.

Ikke alle skader er utbedret ennå så noen endelig oversikt over utbedringskostnadene foreligger derfor ikke. Der er likevel allerede nå klart at det totalt for riks- og fylkesvegene vil medgå over en million kroner for å reparere alle skadene.



Riksveg 58 mellom Dyrkorn og Stordal var stengt på grunn av steinsprang. Kolbjørn Haaheim peker opp mot stedet der steinen kom fra. (Foto Sunnmørs-posten).

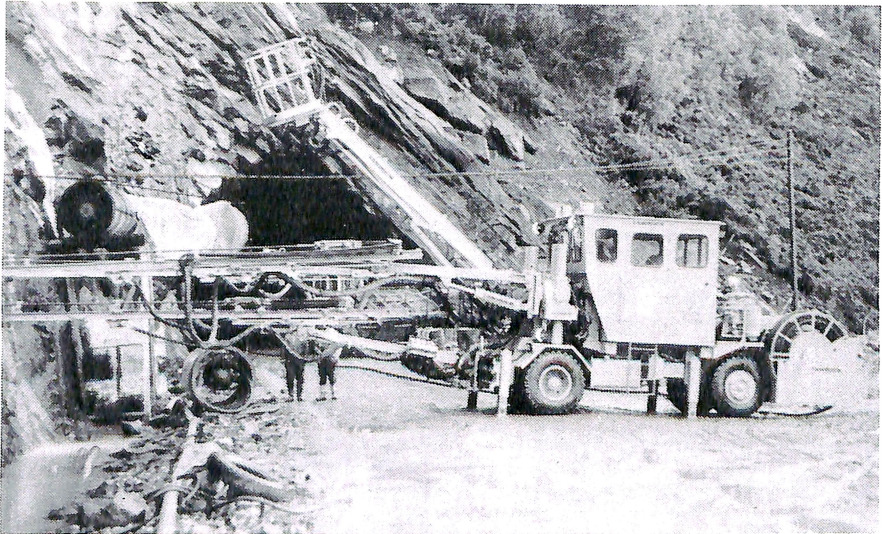
HYDRAULISK TUNNELBORRIGG

Sommeren 1978 gikk vegvesenet i Møre og Romsdal til anskaffelse av en ny Tamrock 3-boms helhydraulisk tunnelborrigg. Riggeren er finskbygd, men understellet (kjørevogna) er bygd i Norge. Dette er en stor enkeltinvestering, ja den største som er foretatt i Møre og Romsdal. Med diverse ekstrautstyr kostet maskinen ca. 2,3 mill. kr. Hydraulisk drevet borrigg er en forholdsvis ny driftsmåte på boreutstyr. Den har mange fordeler framfor luftdrevne maskiner. Hydraulikken er et lukket system (mindre forurensing i luften), lavere støynivå, ikke frys-

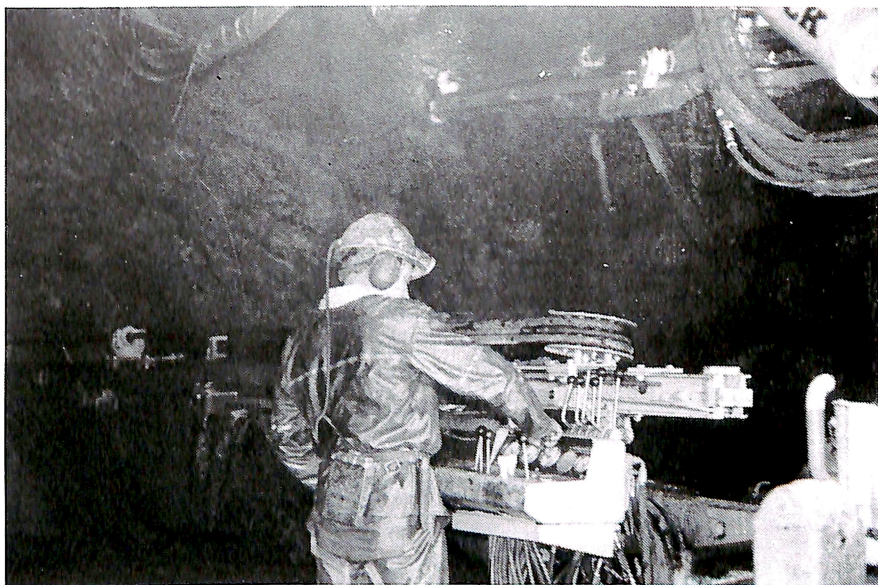
ningsproblem vinters tid. Hydraulikken drives elektrisk ved hjelp av et mobilt el. aggregat. Dette aggregatet forbruker bare ca. 1/4 i drivstoff (diesel) i forhold til de kompressorene som skaffer luft til en tilsvarende luftborrigg.

Borriggen er utrustet med en miljøhytte som tilfredsstiller dagens støy- og forurensingskrav. Støynivået inne i hytta ligger på ca. 82 dbA. Frisklufttilførselen passerer rensefilter som filtrerer luften.

All betjening av boreoperasjonene skjer inne fra førerhytta.



Borriggen fotografert foran Selvåg tunnelen.



Bas J. Berget borrar kutten.

En kan vel si at forberedelsene til at riggen skulle komme var de aller beste.

Det var montert en stor plasthall med verksted, delekontainer og nytt 380 V aggregat var kjørt på plass.

Riggen ble transportert på trailer fra Tamrockfabrikken i Finland gjennom Sverige, over Røros og Sunndalen fram til tunnelanlegget ved Haddal på Sunnmøre, hvor avtroppende Atlas-rigg stod klar til å trekke seg tilbake i «luftriggenes pensjonsrekker».

Tamrock-riggen ble satt i drift i Selvågtunnelen den 21. august. Det var fra anleggsledelsen lagt opp til en rolig innkjøringsperiode, uten noen bestemte salver pr. uke. Dette for at drivere og reparatører skulle få best

mulig kjennskap til hvordan riggen virket og skulle vedlikeholdes. Men allerede etter en uke var driverne så «dus» med riggen at de klarte sin salve pr. skift. Grunnen til at dette gikk så greit, må vel boremestrene Bakås og Laupsa få en god del av æren for.

Etter en måneds drift arrangerte leverandøren et kurs på to dager for drivere og reparatører med deltakelse fra oppsyn og anleggsledelse.

Arnfinn Gautun

NORSK U-HJELP TIL BOTSWANA OG LITT OM ROADS DEPARTMENT

Som nevnt i et tidligere nummer av «Veg og virke» var ifjor utferdstrangen stor blant en del av vegvesenets ansatte. Således dro både Olav Bye, vegkontoret, Oddvar Åfløydal, vegsentralen og Egil Bakke, verneleder til U-hjelpstjeneste i Botswana. Neden for gjengis den «faglige» delen av hyggelig hilsen redaksjonen har fått fra Olav Bye og familie:



Typisk «sand-track» på Lobatse — Gahnsi vegen

Den årlige norske hjelpen til Botswana ligger på ca. 35 mill. kroner. I tillegg kommer 30 ekspert- og 30 fredskorpsårsverk. Hjelpen er konsentrert på to sektorer, helse og bygdeveier (Rural Roads).

Hjelpen i helsesektoren er mest finansiell bistand til bygging og utrustning av helseposter og klinikker, samt boliger til helsepersonellet. Hittil er det blitt ca. 300 slike «NORAD-bygninger» spredd over hele Botswana.

Programmet har vært vellykket fordi

1. Bygningene er levert med alt nødvendig utstyr.
2. Botswana har vært istand til å fylle opp med kvalifisert personell (sykepleiere).

Rural-Roads programmet startet i 1974 og har til målsetting:

1. Rimelige veger til/på «landsbygda» (rural areas).
2. Sysselsetting.
3. Opplæring av lokal arbeidskraft.

Årlige bevilgninger fra NORAD er ca. 17 mill. kroner, og programmet administreres av en egen avdeling, Rural Roads, i Roads Dep. I RR er hele det tekniske personalet norsk. Ellers i Roads Dep er det engelskmenn, svensker og en danske. Det er en motswana (en fra Botswana) som har høyere teknisk stilling.

RR bygger veier i egen regi med egne folk og eget utstyr. Hovedmengden av vegplanlegging og -bygging utføres imidlertid av konsulenter og entreprenører. Dette er som regel, veier av høy standard. Arbeidet hittil har vært konsentrert om å skaffe Botswana en god nord-sydforbindelse (1 000 km). Videre er det arbeid i gang med noen viktige sideveger. Midlene til de enkelte parceller kommer fra forskjellige hold i form av lån og gaver. USA, Storbritannia, Tyskland, Canada, Norge, Danmark for å nevne noen. Dette styres

av Development Branch, som igjen er delt i plan, anlegg og laboratorium.

Administrasjonsavdelingen tar seg av lønninger, regnskap, personalsaker m.v. Ingen utlendinger i denne avdeling.

Videre finnes et Road Training Centre som skal utdanne vegingeniører, oppsynsmenn og maskinførere.

Av staben i Maintenance Branch er det bare vedlikeholdsjefen som sitter på hovedkontoret. Hvert av de tre vedlikeholdsdistriktene er ledet av en ingeniør, stasjonert på distriktskontor, henholdsvis Gaborone, Francistown og Maun. I hvert distrikt er det igjen flere mindre «road camps» ledet av oppsynsmenn.

Landet er stort (0,56 mil km²) og har 7 439 km offentlig veg. En god tredjedel av dette ligger i Åfløydals distrikt. Standarden varierer fra ne-



«Bushdrag» i vest - Kalahari.

sten motorveg til «sand-track» med gress mellom hjulsporene. Sterkt forenklet er vedlikeholdsmetoden høvling og «bush-drag». Det siste

består i en stor kvast med sammenbuntede busker slept etter en traktor. Fjerner effektivt vaskebrett i tørr løsgrus (-jord).



Kazugula — Zambia fergen.

Det finnes også en ferge i Botswana. Den går fra Kazugula, like ved grensen til Rhodesia, over Zambezi-elven til Zambia.

Antall ansatte i Roads Dep i Gaborone er ca. 40 alt medregnet. Ad-

ministrasjonen utenfor Gaborone teller ca. 30. Det er ca. 1 000 arbeidere hvorav 500 er engasjert i arbeidsintensiv vegbygging innen Rural Roads.

Olav Bye



**julestinn ?
pass vekta!**

Maskininnkjøp 1979

Vegvesenet i Møre og Romsdal skal i 1979 kjøpe maskiner og utstyr for ca. 12,7 mill. kr. Hovedsakelig gjelder dette erstatning av gamle maskiner.

De viktigste maskinene er:

To store lastebiler, tre små lastebiler, åtte varebuss- og pick up biler, tre veghøvlere, en hjullaster, div. knuseverksutstyr og maskiner for oljegruslegging. Dessuten snøryddingsutstyr og div. spesialmaskiner. Størstedelen av anskaffelsesbeløpet skaffes tilveie ved avsetninger av renter og avskrivninger. Derfor kan det ofte være problemer å anskaffe maskiner ut over å erstatte eksisterende maskiner når en tenker på at

som eksempel en ny lastebil koster 600 000 kr og den gamle som skal erstattes kostet 150 000 kr da den var ny. Derfor har en for 1979 fått et tilskudd på 1,5 mill. fra Vegdirektoratet, og maskinparkens størrelse blir så noenlunde opprettholdt.

Store summer blir nå brukt på miljøvennlige tiltak også på maskinene. En ny hjullaster blir i 1979 levert med full aircondition i førerhytta. Det er også meningen å bruke et større beløp til støy og støvdemping på knuseverk. Ellers må en si at ved valg av nye maskiner er førercomforten en meget avgjørende faktor ved utvelgelse av maskinfabrikat.

Arnfinn Gautun

RETTELSE

Tolkning av trafikkregler

Jeg viser til mitt innlegg i forrige nummer av Veg og Virke og må i den anledning be om at en rettelse blir tatt inn i neste nummer. Rettelsen består i min tolkning av § 15.5. Ifølge tolkninger i Vegdirektoratet vil det ikke være forbudt å kjøre forbi tohjuls sykkel, tohjuls moped eller motorsykkel uten sidevogn foran eller i vegkryss da nevnte kjøretøy ikke hindrer sikten i vesentlig grad.

Det nye i forbikjøringsreglene er følgende at forbikjøring foran og i vegkryss nå tillates hvis kryssende trafikk er pålagt vikeplikt. I vanlige vegkryss med vikeplikt fra høyre tillates også forbikjøring etter de nye reglene forutsatt at dette kan skje uten fare eller ulempe og at det er tohjuls sykkel, tohjuls moped eller motorsykkel uten sidevogn som forbikjøres.

Kåre Halvorsen

Entreprise/eigen drift

Det er vel kjent at talet på faste vegarbeidarar i anleggsdrifta stadig har gått nedover dei seinare åra, men med ei viss stabilisering i talet i det aller siste. Nedgangen heng først og fremst saman med den aukande mekaniseringa i drifta med overføring av mange arbeidsprosessar frå manuell til maskinell utførelse. Ein viss samanheng har det også med bruken av entrepriser i drifta og mengda av slike i høve til arbeid utført i eigen regi. Dette gjeld truleg om ein som entrepriser reknar berre arbeid som vert utført etter tilbod og kontrakt eller om ein og reknar med arbeid utført med leigde bilar og maskiner.

Det er hittil ikkje lagt opp til noko mønster frå sentrale politiske eller faglege organ for korleis delinga mellom eigen drift og entrepriser

skal eller bør være. Dei einsskilte fylke står dermed noko fritt i dette val- et. Når dette er sagt har ein sjølsagt fleire omsyn å ta, slik som kravet om heilårsarbeid for eigen arbeidsstyrke, mogleg beredskap, holde kvalifiserte førarar til maskiner som ikkje er tilgjengelege på leigemarknaden, m.v. Det er ingen kriterier å følgje som gjev einaste rette facit for delinga mellom eige arbeid og entrepriser. Dermed er det naturleg at det kan bli meiningsskilnad mellom arbeidsgjevar og arbeidstakarane sine talsmenn i dette spørsmålet.

I statistikk for Statens vegvesen finn vi desse tala for bruk av løyving på riks- og fylkesveganlegg i fylket i 1976 og 77: (Beløp i mill. kr.)

1976	Totalt forbruk	%	Entrepriser	%	Leigde bilar og maskiner	%
Rv	123,8	100	40,6	33	29,8	24
Fv	35,0	100	11,7	33	10,8	31
Sum	158,8		52,3		40,6	
1977						
Rv	116,9	100	25,4	22	29,9	26
Fv	43,2	100	10,0	23	15,6	36
Sum	160,1		35,4		45,5	

Vi ser at entreprisedelen for riksveg-
ganlegg er 33 og 22 % for dei to åra.
For alle fylka ligg entreprisedelen
mellom 11 og 45 % i 1976 og mel-
lom 12 og 58 % i 1977.

Statistikk kan brukast og misbru-
kast. Den konklusjonen som kan
trekkast ut av ovanstående er kjent
frå før. Entreprisedelen kan endre
seg sterkt frå år til år avhengig av
kva enkeltprosjekt av til dømes stør-
re bruer og større sprengnings/
fyllingsoppdrag som er i gang.

Med omsyn til framtida og mogleg
utvikling når det gjeld delinga mel-
lom eiga drift og entrepriser trur ein
ikkje det ligg radikale endringar i
løypa. Vi veit at den faste arbeids-
styrken skal takast vare på. Vi mei-

nar og å vite at det enno vil kome på
oppgåver der det er behov for å nyt-
te entreprenørar med spesialutstyr
og erfaring på spesielle jobber.

Vi har gjennom siste vegbudsjett
fått den første føling med at også
vegsektoren går trangare økono-
miske tider i møte. Det er mange
oppgåver som skal løysast i tida fram-
over og som krev sine store
investeringar. Uavhengig av den
økonomiske situasjon er det ei plikt
for oss som arbeider i vegvesenet å
gjere vårt til å få mest mogleg ut av
dei midlane som vert nytta. Vi trur at
i dette arbeidet har både eigne ar-
beidarar og entreprenørar livets rett.
Det burde også vere ein inspirasjon
for å skjerpe seg i konkurransen.

Kjell Loen



Løsning på «Vegkryss nr. 3 -78»



Vinnere ble:

1. Bergliot Gjelsten, Vegkontoret, Molde
2. Karin Gundersen, Vegkontoret, Kristiansand S.
3. Bergljot Hofstad, Vegkontoret, Bodø

Premiene er sendt.

VURDERING AV SKREDFARE

I begynnelsen av desember 1977 ble det holdt et 2 dagers kurs i vurdering av skredfare, for 5 representanter fra vegtjenestemenn og oppsyn i hvert av de 4 vedlikeholdsområdene T-2, 3, 5 og 6 som er mest utsatt for snøskred i dette fylket, samt noen fra vegkontoret. Et tilsvarende kurs ble avviklet i Grasdalen på Strynefjellet i mars 1976 for 3 representanter fra hvert av fylkene Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Troms.

Undervisningen besto i foredrag, film og synfaring av skredfarlig terreng ved riksveg 14 sør for Vartdal. Dessuten ble det satt av relativt god tid til diskusjoner.

De som møtte på kurset har sitt virke på vegstrekninger som ofte er utsatt for snøskred og har således et godt erfaringsgrunnlag for vurdering av de farer og ulemper som snøskred representerer for trafikanter og de som arbeider på vegen. Hensikten med kurset var først og fremst å gi deltakerne bedre kunnskaper om faktorer som snødekkets oppbygging, meteorologiske forhold og terrengforhold som har betydning for dannelsen av snøskred. Dessuten var det gode og meget nyttige meningsutvekslinger omkring emnene og de problemer som snøskred skaper.

Etter kurset på Strynefjellet for 2 år siden har det de 2 siste vintrene



Et rasoverbygg på rett plass.

blitt foretatt en mer systematisk vurdering av skredfaren langs skredtruede veger i vedlikeholdsområde T-2 (Ørsta-/Volda-området). I den anledning er det kjøpt utstyr slik at det her daglig registreres og noteres ned på skjema opplysninger om maksimum- og minimumstemperaturer, nedbør, nysnødybde og total snødybde. Dessuten blir skredfaren klassifisert i 3 grupper, nemlig ingen eller liten skredfare, middels skredfare og stor skredfare. Erfaringene med disse måle- og vurderingsrutiner i dette vedlikeholdsområdet må sies å være svært gode.

For å belyse at det er blitt oppnådd en meget god treffsikkerhet skal det her kort angis følgende resultat fra varslingen i Ørsta vinteren 1977/78:

1. Ingen av dagene med meldt ingen/liten skredfare ble vegen sperret av skred.
2. Ca. 30% av dagene med meldt middels skredfare ble vegen sperret av skred.
3. Ca. 75% av dagene med meldt stor skredfare ble vegen sperret av skred.
4. 77% av skredene ble utløst på dager med meldt stor skredfare.

Det er forutsetningen at det også i de 3 andre vedlikeholdsområdene T-3, 5 og 6 skal iverksettes tilsvarende registrering og vurdering av skredfare. På grunn av forsinket levering og oppsetting av måleutstyret samt liten skredaktivitet på slutten av siste vinter kom en her bare så vidt i gang med varslingsstjenesten. Vi fikk derfor dessverre liten erfaring og rutine

i dette arbeidet i disse 3 vedlikeholdsområdene.

Å kunne noenlunde sikkert forutsi faren for snøskred er en vanskelig oppgave. Ettersom forholdene gjerne varierer fra sted til sted og også endrer seg fort, er det helt nødvendig at slike vurderinger foretas lokalt på de aktuelle steder. Vurdering av skredfare er nødvendig for å kunne vite når det er uforvarlig å ha veger åpne for ferdsel og særlig når en kan starte rydding etter at skred har sperret vegen.

Praksis hittil har stort sett vært at vegen sperres av selve skredet og i liten utstrekning at vegen sperres som følge av antatt fare for skred. Derimot er det blitt utvist større forsiktighet ved rydding av vegen etter skred av hensyn til sikkerheten for ryddemannskapene som da ofte må oppholde seg i skredfarlig område i lengre tid.

Vegstenginger skaper nødvendigvis store problemer for de trafikanter og de samfunn som blir berørt. Det er naturlig at de som må ta avgjørelser om vegstenginger ofte kan bli utsatt for et sterkt sosialt press fordi mange vanskelig vil akseptere beslutninger om å sperre vegen. Ansvar for vedlikehold av skredfarlige veger vil således i lang tid framover bli en vanskelig balansegang mellom hensynet til sikkerheten for trafikanter og vegvesenets vedlikeholdsmannskap på den ene side og best mulig regularitet og framkommelighet på vegene på den andre siden.

Etter hvert som trafikken øker og kravet til sikkerhet for trafikanter

og særlig vedlikeholdsmannskapene blir større, vil behovet for klarere holdninger og retningslinjer for hvordan det skal forholdes ved stor skredfare, bli mer påtrengende. Ved at vi har satt i verk rutiner for vurdering av skredfare slik at vi får en mer systematisk øvelse i og en mer bevisst vurdering av skredfare, er det håp om at vegvesenet etter hvert blir bedre i stand til å foreta riktige avgjørelser i vanskelige avveingspørsmål.

Paul Bølset.



STYRKING AV SAMARBEIDET ANLEGG/VEDLIKEHOLD

De fleste av driftsavdelingene har vel av og til ment at andre avdelinger i enkelte situasjoner burde vært noe mer smidige og sett litt ut over sine egne interesser. Dette kan gjelde utnyttelse av mannskaper, maskiner og bevilgninger.

Anlegg og vedlikehold i T-1 var vel slett ikke noe unntak i så henseende. Dette tok vi imidlertid konsekvensene av og var enige om å møtes en gang i måneden for å drøfte felles problem. Det første møtet var i september 1977 og siden har vi stort sett hatt møte hver måned.

Vi får nå mer «inside information» om hverandres problem og dermed bedre forutsetninger for å løse floker. I sommer har det særlig vært problem med høvler i forbindelse med dekkeleggingsprogrammet.

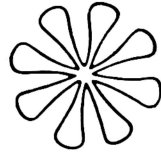
Uten disse møtene hadde vi aldri kunnet løse de problem som oppsto på en så grei måte.

Vi er nå også begynt med liknende møter i T-2, selv om det her ikke er så regelmessig. Her har vi imidlertid den store fordel at anlegg og vedlikehold har kontor under samme tak. En annen ting som i høy grad er med å styrke samarbeidet er at anleggsoppsynsmennene i disse tre distriktene nå har fått montert radio.

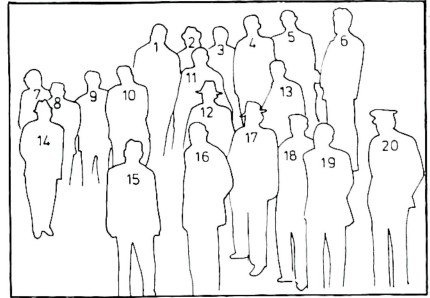
Vår erfaring med disse møtene er så god at vi trygt kan anbefale forsøk også i andre distrikt.

Arne Lauvrak

PENSJONISTTREFF



Torsdag 17. august 1978 var 14 pensjonister fra Aure-distriktet samarbeidsutvalgets gjester på en busstur. Turen startet på Aure og gikk til Todal, Rendal og videre til Kyrkseterøra. Etter kafferast der bar det videre til Årvåg, Skarsøya, Grisvågøy og tilbake til Aure. Tidligere fylkeskasserer Bjarne Rekdal, med utmerket lokalkunnskap og historisk viten var en utmerket guide. Treffet ble avsluttet med middag på Aure Pensjonat.



Deltakere på turen: 1. Tormod Meisingset 2. Ola Meisingset 3. Ivar Aukan 4. Ole Sandnes 5. Bjarne Rekdal 6. Paul Bølset 7. Knut I. Braute 8. Kristian Gjestad 9. Johs. Roksvåg 10. John Lyster 11. Erling Bårdset 12. Kristian Holm 13. Ola Kalland 14. Nikolai Todal 15. Arne Tømmernes 16. Ole Sollid 17. Magnar Aakvik 18. Sigurd Todal 19. Johs. N.P. Tømmernes 20. Sjøføren

VOKSA OG SANDSØY EITT SAMFUNN

Sjølv om ein må heilt attende til 30. juni 1978 til den dagen «gamleordførararen» P.H. Kragset i Sande kommune hadde æra av offisielt å opne bru- og vegsambandet Voksa-Sandsøy, tek vi i dette nummeret med nokre ord og oversiktsbilette over anlegget.

Totalt er det nybygde sambandet ca. 4,25 km og med 2 bruer på til saman 100 m. Til fylling i sjøen er medgått ca. 255 000 m³, og det er støypt totalt ca. 3,6 km rekkverk eller brystvern langs kantane. På Voksa er det

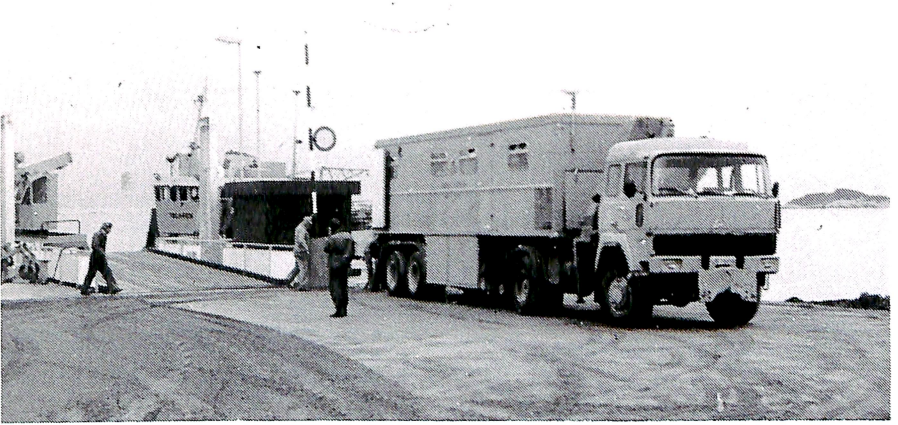
bygd heilt ny ferjekai, som no tek mot all trafikk til øyane. Heile nybygginga kosta 12,7 mill. kroner.

Men for P.H. Kragset og andre i kommunen som har emnen til å sjå framover, og sjølv i desse tider vere optimistar, er dette berre første steget i ferjefritt samband til fastlandet og tilknytting til Kvamsøy.

Tillike med fleire andre fyllingssamband ute mellom øyane, har det i dei siste stormane vorte mindre utvaskingsskadar óg her, og nett no er utbetring av desse i gang.



Biletet er teke frå Sandsøya og syner Marøya i midten og Voksa til høgre.
(Foto Sunnmørsposten).



I den hektiske sluttspurten på ferjekaia var det «spesialgjengen» frå vegsentralen som med den store verkstadvogna sto for montering av bilbru, heisesystem og naudsynte installasjonar.



Før dekkelegginga var det Sverre Løseth som leia oppretting og planeringsarbeid og sytte for at anlegget fekk den rette «finish». Her i kjent stil med riva saman med dekkelegginga.

A. W.

Vannrett

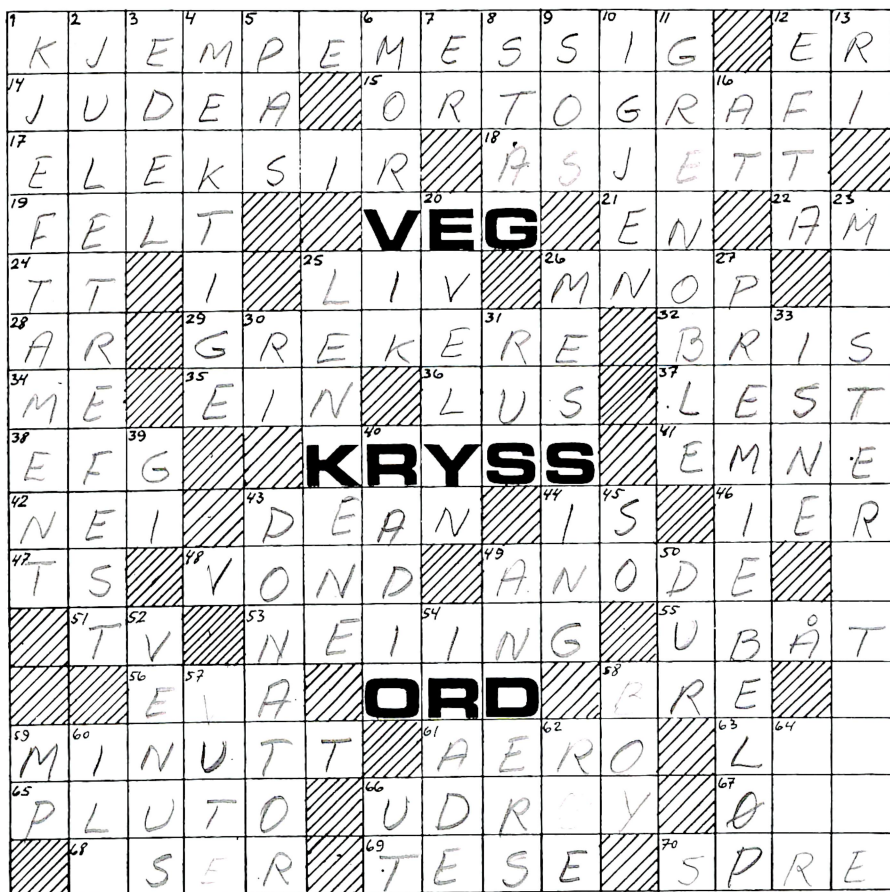
1. Kolossal
12. Lever
14. Landskap i Israel
15. Rettskrivning
17. Mirakelmikstur
18. Del av kaffeserviset
19. Bane
21. Ubest.pron.
22. Før middag (Eng. fork.)
24. Turbintanker (Fork.)
25. Eksistens
26. Naboer
28. 100 m²
29. Europeere
32. Vind
34. Nynorsk pron.
35. Nynorsk pron.
36. Utøy
37. Sock
38. Naboer
41. Stoff
42. Avslag
43. Domprost (Eng.)
44. Dessert
46. Evjer
47. Naboer
48. Pinefull
49. Elektrode
51. Fjernsyn
53. Bøying
55. Fartøy
56. Pikenavn
58. Jøkel
59. Tidsrom
61. ----plan, (fly)
63. Bekk
65. Planet
66. Ryr
67. Hest
68. Lukter
69. Påstand
70. Strø

Loddrett

1. Snakketøy
2. Fest
3. Romersk embetsmann
4. Innflytelsesrike
5. Dansetrinn
6. 5085
7. Eksisterer
8. Bardun
9. Nødsignal
10. Atter
11. By i Frankrike
12. Forbund
13. Anfall
16. Konj.
20. Pikenavn
23. Bedrift
25. Båndene
26. Legering
27. Gevinst
30. Sporte
31. Svir
33. Bli kald
39. Yte
40. Massemedium
43. Giver
45. Sugge
48. 5
49. Guttenavn
50. Lyd
52. Gudinne
54. Befaling
57. Overgangsledd
58. Gutt, eng.
59. Militærpolit
60. Int.arb.org.
62. Kratt
64. Sandbanke
66. Prep. og adv.

KRYSSORD

av avd.ing. Kristian Furland



De tre først uttrukne løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 4-78» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 10. januar 1979.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

LÅN AV FILM

Vegvesenet her i fylket har en 16 mm filmframviser med lyd til disposisjon. Det er alt for sjelden den blir brukt, sett på bakgrunn av hvor illustrerende og opplysende film kan være.

Vegdirektoratets informasjonskontor har en rekke filmer til utlån. Noen er rene «fagfilmer», mens andre er for den vanlige trafikant. Av titlene kan nevnes:

Vinterkjøring

Kan du stoppe?

Bruk bilbelte!

Hvor fort er for fort?

Førstehjelp

Trafikkulykker: En folkesykdom?

Motormanía

Haukelivegen

Måbødalen

Vi kjører sommerveger

Høstvegen

Vintervegen

Vår på vege

Forsøk med lette fyllmasser

Kontroll av vogntog

Alle disse filmene og flere til er nettopp 16 mm med lyd, og de kan rekvireres via vegkontorets personalseksjon, som også skaffer filmframvisningsutstyret. Filmene skulle passe godt f.eks. på møter, tilstelninger o.l., i brakkeleirer og sammenkomster.

PENGEBRUK OG BUDSJETT

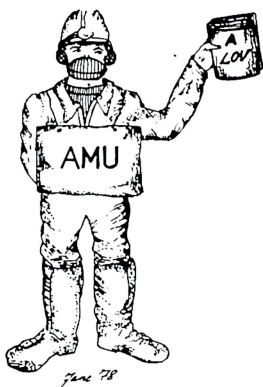
I 1861 skreiv veginspektøren i Vestre Nordmøre til Øksendal kommunestyre at det for å spare tid og utgifter ved opparbeiding av vege over Mjøllkillstranda ville vere føremålstenleg at mineringsarbeidet vart gjort samtidig med det årlege pliktarbeid på vege. Veginspektøren tilrådde at kommunestyret tilviste 20 spd. til kjøp av krut, jarn, stål og steinkol, og at det vart tinga minør til arbeidet.

Men kommunestyret fann ikkje å kunne gå med på dette og gjorde samrøystes sålydande vedtak:

«Kommunebestyrelsen kan ikke for tiden indlate sig på den omhandlede ansøgning, da penge i sådan hensigt ikke er udlignet.»

Bjarne Rekdal





Arbeidsmiljøutvalget har hatt to møter i høst.

LUNAAS-UTVALGETS INNSTILLING

Det første møtet var viet én bestemt sak. Denne saken var Lunaas-utvalgets innstilling om organiseringen av verne- og miljøtjenesten i Statens vegvesen.

Vi skal ikke komme nærmere inn på Lunaas-utvalgets innstilling og arbeidsmiljøutvalgets kommentarer til denne. De av leserne som er interesserte, kan finne et sammendrag av innstillingen i «Vegen og Vi» nr. 6/78. Arbeidsmiljøutvalgets kommentarer finnes i AMU-protokoll nr. 4/78.

REGIONAL KONFERANSE PÅ NORDMØRE

Torsdag 12. oktober arrangerte AMU en regional konferanse i Kristiansund for verneombud og oppsynsmenn/veg Mestre på Nordmøre. Konferansen var delt i tre deler. Første del var orientering og diskusjon om vegvesenets vernetjeneste i for-

NYTT FRA ARBEIDSMILJØUTVALGET

hold til entrepriser — innleide maskiner og arbeidsinnsats, arbeidsmiljøutvalget, verneombudene, omplasseringsutvalget og den kommende personal- og organisasjonsundersøkelsen.

Andre del på konferansen var innføring i enkelte måleinstrumenter. Måleinstrumentene var Gastec-pumpe for gassmåling, lux-måler for lysstyrke, støy-måler, røykavgasmåler og kasella-pumpe for støvmåling. Innføringen skjedde på biltilsynsstasjonen i Kristiansund, og stasjonen viste stor imøtekommenhet ved å kalle inn de nødvendige maskiner som måtte brukes under målingene.

Konferansens tredje del var gruppearbeide hvor gruppene fikk som oppgave å klargjøre hvor en følte usikkerhet med henhold til organiseringen og gjennomføringen av verne- og miljøarbeidet i vegvesenet. Svarene som ble gitt, vil bli nærmere bearbeidet og orientert om ved rundskriv til verneombudene, oppsynet og avdelingene på vegkontoret.

ORDINÆRT MØTE ETTER KONFERANSEN

Etter konferansen hadde arbeidsmiljøutvalget ordinært møte. Av sa-

ker som ble behandlet på dette møtet, var bl.a. maskininnkjøp 1979 og opprettelse av underutvalg under AMU. Når dette gjaldt den siste saken ønsket ikke AMU å opprette nye underutvalg på nåværende tidspunkt.

AMU'S MEDLEMMER ER IKKE OVERTROISKE

Arbeidsmiljøutvalget hadde dagen etter fredag den 13!, arbeidsplass-

befaringer på Nordsund-bru i Kristiansund og biltilsynsstasjonen. Det gikk bra.!

Neste møte i AMU er 16. november.

Anders Grotle



Samarbeidsutvalget har hittil i høst hatt ett ordinært møte og to kontaktmøter.

Langtidsplanarbeidet

Samarbeidsutvalget fikk på det ordinære møtet en orientering om hvor langt administrasjonen er kommet med revisjonsarbeidet av Norsk Vegplan. Norsk Vegplan var tidligere i hovedsak et investeringsprogram for anlegg og vedlikehold. Vegplanen skal nå ta for seg alle sider ved vegvesenets virksomhet. Samarbeidsutvalget skal være med i dette planarbeidet. SU overlot til administrasjonen å foreslå hvordan SU skal delta i planarbeidet, da administrasjonen ikke hadde fastsatt sin arbeidsmåte.

Personal- og organisasjonsundersøkelsen

Samarbeidsutvalget vedtok generelle målsettinger og retningslinjer for personal- og organisasjonsundersøkelsen (pou). Følgende målsettinger ble vedtatt.

1. «Klargjøre positive og negative sider i arbeidssituasjonen for den enkelte arbeidstaker, arbeidsplass, avdeling og etaten som helhet.»
2. «Beslutte og iverksette personal- og organisasjonsmessige tiltak

som setter etaten bedre i stand til å møte dagens målsettinger og krav.»

3. «Beslutte og iverksette personal- og organisasjonsmessige tiltak som setter etaten bedre i stand til å møte framtidige målsettinger og krav.»
4. «Iverksette personal- og organisasjonsmessige tiltak som gjør etaten til en bedre arbeidsplass.»
5. «Utarbeide arbeidsformer som sikrer et framtidig, permanent og løpende personal- og organisasjonsutviklingsarbeid.»

Til hver målsetting ble det utarbeidet generelle, beskrivende kommentarer.

Retningslinjene som ble vedtatt, beskriver på en generell måte hvordan de forskjellige deler av etaten bør arbeide i undersøkelsen.

Samarbeidsutvalget ble også orientert om et kartleggingsskjema som

var utarbeidet for utedriften. Skjemaet var sendt på «høring» til ca. 20 personer i etaten. På grunnlag av «høringen» ville det skje endringer i skjemaet.

Samarbeidsutvalget vedtok at skjemaet måtte prøves i et begrenset, geografisk område før en eventuelt valgte å bruke det i utedriften.

Kontaktmøter i Volda og på Ørskogfjellet

Samarbeidsutvalget har arrangert kontaktmøter i Volda og på Ørskogfjellet. I Volda deltok 28 personer og på Ørskogfjellet deltok 56 personer. Temaene som ble tatt opp på de to møtene, var samarbeidsutvalgets virksomhet, personal- og organisasjonsundersøkelsen, anleggsdrift og rekruttering til anlegg, registrering og melding av snøskred, arbeidsmiljøutvalgets virksomhet, og organiseringen og gjennomføringen av verne- og miljøtjenesten. Diskusjonen på møtene var gode.

Anders Grotle

TAKK

Avd.ing. John Samdal takker alle arbeidere i Stranda, Stordal og Valldalområdet for utvist oppmerksomhet i anledning 60 års dagen.

FUNNET

Et par briller med gullinnfatning er funnet på vegsentrallen i midten av september.

Henv. eksp. vegsentrallen.

Til Vassbua

*De ensomme turer til hytten er kanskje de beste jeg har,
da kommer så nær meg det store, da er og da blir det som var —
Da senker seg fred over sinnet,
mens tanken får gå hvor den vil —
Jeg lever i nuet og minnet
og takker fordi jeg er til.*

*De ensomme timer ved peisen, når vedkubben smuldrer og dør —
jeg sitter og ser inn i flammen, som snart blir til ulmende glør.
Jeg elsker de tause minutter
som slik tar meg inn i sin favn
og drømmer når fjellnatten slutter
om deg, og jeg hvisker ditt navn.*

*De ensomme stunder ved tjernet er rikere kanskje enn alt,
når vannliljen lyser i farver som mennesker aldri har malt -
Når kveldsolens stråler, de siste
umerkelig synker i hav
og vannflaten før den må briste,
speiler ditt bilde av.*



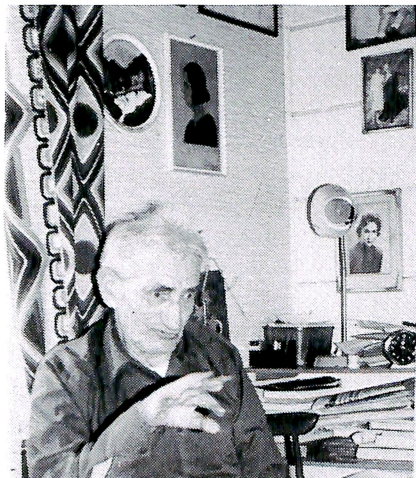
Gunnvor Gjellan Sund



Redaksjonsrådet

VETERANKLUBBEN

Sirkusartist, rallar, hvalfanger, patriot, kunstner og pensjonert vegarbeider:



Gustav Adolf Olsen, blant rallarvenner også kalt «Doffen», er i sannhet en fargerik person! I en alder av 81 år er han vel for veteran å regne selv blant pensjonister, men fremdeles sprek som få og ung av sinn!

Det er noen år siden Gustav Adolf Olsen var å se på vegarbeid nå. Selv om helsa er god, mener han at det ikke er riktig for pensjonister å ta opp plassen for yngre krefter, så nå sitter han mest ved vinduet sitt ved den travle riksvegen på Hareid, dyrker sin store hobby — malingen — og tenker over livets gjenvordigheter før og nå.

Det er kanskje først og fremst når det gjelder anleggsdrift, vedlikehold og vegbygging at Olsen har sine meninger, men også politikk og ressursproblematikk opptar ham

mye. Med allsidig arbeidserfaring helt tilbake fra før 1. verdenskrig i opp- og nedgangstider er det klart at den godeste Gustav Adolf har bakgrunn for sine synspunkter:

- det er større krav til menneskene idag enn før. Det kreves at hode og neve arbeider sammen, og med rå kraft kommer en ingen veg idag.
- de offentlige etater må lære å samarbeide. Det må bli slutt på manglende koordinering og å skylde på hverandre. De flinke folk må få slippe til og en må finne fram til mer effektive avgjørelsesprosedyrer.
- det er naturen vi skal leve av. Det er den som skal gi oss mat, arbeid og alt vi trenger, og det gjelder derfor å finne den rette balanse i utnyttelsen og ikke spolere våre muligheter.

Vel, dette er alvorsorda fra Gustav Adolf Olsen — som oftest er han mer spøkefull i sin omtale av livets gjenvordigheter.

Han begynte sin karriere som en av «De 3 røde djevler» i Anna og Carl Nordbeck's sirkus, forøvrig Norges første, der han var stjerne sammen med en danske og en tsjekker. Etter et stygt uhell der han falt ned og fikk kraftig ryggskade, begynte han i gullsmedlære. Allerede den gang hadde han stor interesse og anlegg i kunstnerisk retning. Kanskje ikke så rart, forresten — som oldebarn

av en annen Gustav med Tidemann som etternavn!

Men det lokket andre muligheter i 20 åra: For den som *kunne* og *ville* jobbe var det gode muligheter i anleggsbransjen, og rallarlivet var tingen for Gustav Adolf! Fri og sin egen herre; — ble en lei var det bare å ta pikkpakket på ryggen og vandre til en annen arbeidsplass. Som grepa arbeidskar var en respektert over alt, og rallarens åpenhet, raushet og ærlighet har Gustav Adolf alltid likt og praktisert.

Det er de utroligste ting han kan fortelle fra det omflakkende anleggslivet han har ført, enten det nå var den gangen han hadde Einar Gerhardsen på arbeidslaget sitt i 1924, eller den gangen han lempa presten ut av skyssvogna på Dovre fordi han plaga hesten.

Han husker også godt den gangen han fikk lurt ut av smed«Kalle»kunsten å herde borestålet. Før hardmetallets tid var smeden en hovedperson i alt fjellarbeid, og Gustav Adolf Olsen lærte seg i ung alder kunsten å kvesse bor slik at den både beit og varte. Verre var det å lære herdeprosessen — den var hver smeds hemmelighet. Nå passet det en gang slik at Gustav Adolf hadde vært på Trondheimstur og var eier av 3 liter 96% sprit en dag «Kalle» var ekstra tørst og opprådd, og etter harde forhandlinger ble han innvidd i kunsten. Etter den dag var det Gustav Adolf Olsen som skulle ordne borstålet for alle!

Nå er det kanskje ikke så stor del av Gustav Adolf sitt lange anleggsliv som har vært innen vegvesenet,

men likevel er det nok mange av de eldre i våre rekker som kjenner navnet.

Sjølv har han mange gode minner både fra tidligere vegsjef Oppegaard sin tid og fra arbeid sammen med vår nåværende vegsjef. Han kan ikke få understreket sterkt nok at vegvesenet har vært — og er — en **god** arbeidsplass. Men midt i de fargerike, morsomme historiene om «gamle dager» kan han bli hard i blikket, og det går tydelig fram at arbeidet under krigen i kontakt med «herrefolket» har satt mange og djupe spor i denne fedrelandsvennens sinn.

Til alle tider har Gustav Adolf hatt et våkent øye for fjell og geologi, og bergarter har alltid vært et interessant studium — enten det nå har vært med feisel i hand eller på turer.

Vi kan likevel ikke forlate Olsen uten nok en gang å komme inn på hans lidenskapelige hobby — malingen. Selv mener han at med andre ytre omstendigheter hadde nok kunsten blitt mer et yrke, og det tror vi gjerne. I mange år var det nettopp Gustav Adolfs motiv av en oppreist bjørn som prydet sementsekkene fra Dalen Portland. Han minnes også at han ei tid arbeidet for «navnebror» Vigeland på «Monolitten». Nå er det malingen som er den dominerende hobby, og fra sitt vindu på Harald er det ikke få produkter som natur og folkeliv gir inspirasjon til.

De siste orda han sender med oss på vegen ut er en hilsen til alle kjente i etaten, og den bringer vi gjerne videre fra denne vår fargerike rallar og pensjonist!



DEN KALDE VEGLOVA

Ein bygslemann skreiv i 1892 til amtmannen om at det til vedlikehold av hovudvegen i mange år var teke grus på bruket som han hadde bygsla.

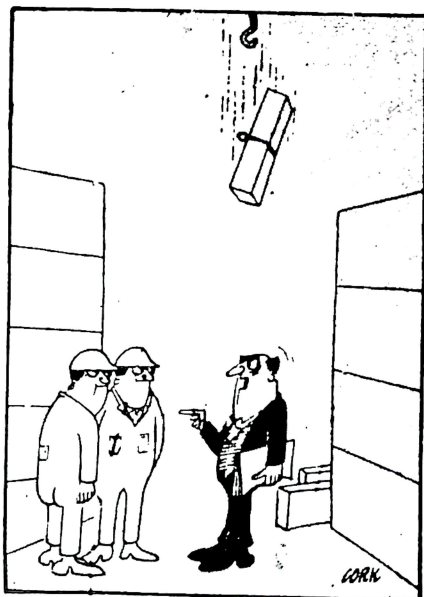
Han hadde påtala dette til rotemeistrane og til veginspektøren utan anna resultat enn «tomme uopfylde løfter om godtgjørelse, og fra sidst-nævntes side med kolde afvisninger», stod det i skrivet.

Amtmannen sende skrivet til veginspektøren til opplysning. Veginspektør R. Siewers svara at når brevskrivaren klagar over «Kolde afvisninger» frå veginspektøren si side, hadde veginspektøren «at beklage at veiloven ikke er varmere end den er i sin § 27, som tilkjender brukeren 4% årlig af godtgjørelsens beløp». Veginspektøren hadde gjort brevskrivaren kjent med at etter nemnde lovparagraf var det grunneigaren som hadde rett på vederlag for grunn, men brukaren skulle ha 4% årleg av vederlagssummen. Veginspektøren meinte at det var denne opplysninga klagaren kalla «kolde afvisninger».

Amtmannen gjorde det klårt at det etter lova berre var jorddroten som kunne kome med krav om godtgjersle for skade på bortbygsla eigedom, og at den einaste utvegen for bygs-laren var å få jordherren til å krevje godtgjering for grustakinga.

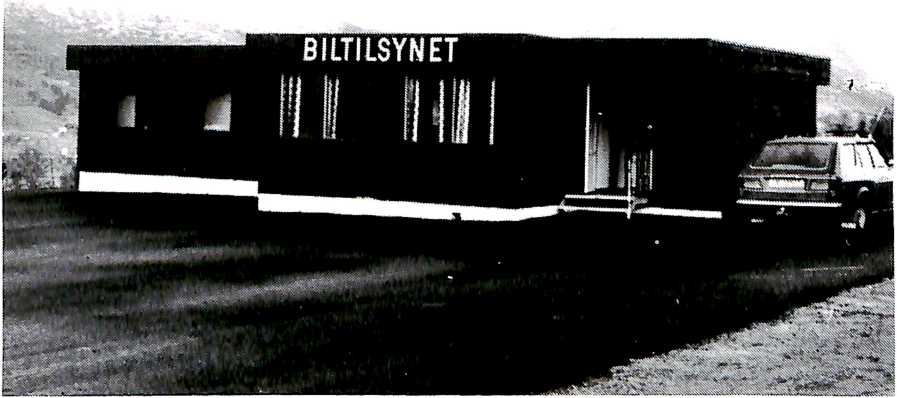
Saka gjekk tilbake frå amtet til veginspektøren med påskrift om dette, og klagaren vart gjennom lensmannen gjort kjent med utsegnene både frå amtmannen og veginspektøren.

Bjarne Rekdal



– Jeg arbeider jo på kontoret, så hvorfor skulle jeg trenge hjelm?

NY BILTILSYNSSTASJON I HOVDEBYGDA



I august måned flyttet Biltilsynet, Ålesund inn i ny stasjon i Hovdebygda. Stasjonen er plassert på samme området som vegstasjonen og består av 6 moelvenbrakker på tilsammen ca. 90 m². I tillegg innredes kontrollhall i vegstasjonens garasje. Hallen får kontrolløp på ca. 14 m, men uten gjennomkjøring. Den får moderne kontrollutstyr og ventes bruksklar fra ca. 1. januar 1979.

Biltilsynet har kontordager i Ørsta 2 dager hver uke og i de senere år har arbeidet for det meste bestått av førerprøver. Våren 1978 inngikk vi avtale om leie av kontrollplass ved et bilverksted og har siden utført kjøretøykontroll en halv dag pr. uke. Denne ordningen vil fortsette inntil den nye kontrollhallen tas i bruk.

Fra 1. oktober 1978 utvidet vi vårt arbeidsområde i Ørsta ved også å utføre registrering av kjøretøy. Ørsta og Volda har flere bilforhandlere og at disse kan få registrert sine biler i Ørsta har blitt meget godt mottatt.

Vi ser nå fram til at hele stasjonen skal stå ferdig og at vi kan utføre alle de funksjoner som er tillagt biltilsynet. Vi har planer om fast bemanning av stasjonen, men mangel på stillinger gjør dette vanskelig.

Stasjonen i Hovdebygda er blitt til i samarbeid mellom Vegkontoret og Biltilsynet og kan stå som det første synlige bevis på nærmere samarbeid etter omorganiseringen til en samlet veg og trafikketat i Møre og Romsdal.

Palmar Hurlen

BKT8 BRUK AV TOTALVEKTSTABELL

Pr. 1. januar 1978 var 39,8 % av den totale riksvegglengda i Møre og Romsdal tillatt for BkT8. I fylkesvegnettet var det 16,5 % som var tillatt for denne bruksklassen.

Mange lurer på hva BKT8 står for. Ser en på bruksklassetabellen vil en finne at BkT8 og Bk8 gir det samme akseltrykk. Jeg skal her prøve å gi en forklaring på dette.

I Norge har vi i dag 6 bruksklasser som vist på tabellen nedenfor.

Brukskl.		Akseltrykk/Boggitrykk
Bk	10	10 000/16 000 kg
Bk	9	9 000/14 000 kg
BkT	8	8 000/12 000 kg
Bk	8	8 000/12 000 kg
Bk	7	7 000/10 500 kg
Bk	6	6 000/ 9 000 kg

Bruksklassen angir vegens største tillatte aksel/boggitrykk. For at vi skal forstå dette med bruksklasse kan det være greit å prøve å definere begrepene akseltrykk og boggitrykk.

Akseltrykk er den samlede tyngde som blir overført til vegen fra alle hjul på en aksel.

Boggitrykk er den samlede tyngde som blir overført til vegen fra en boggiaksel hvor akselavstandene mellom to hjul er 1,20 m eller mer, men ikke over 2,0 m. Har akselkombinasjonen en avstand over 2,0 m

blir den regnet som to enkle aksler. Er avstanden mindre enn 1,20 blir det tillatte trykk på vegen utregnet ut ifra en spesiell formel.

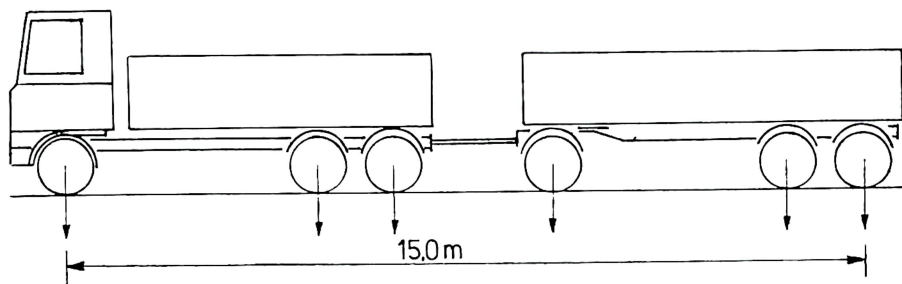
Bruksklasse BKT8 virker for mange noe uklart. Ser en på tabellen ovenfor vil en se at denne klassen har samme aksel og boggitrykk som Bk8. Den store forskjellen ligger her i kjøretøyets tillatte totalvekt.

For å finne forskjellen mellom BKT8 og Bk8 må vi ta i bruk den såkalte totalvektstabellen. Denne tabellen som også kalles for bruvektstabellen er utarbeid med grunnlag i belastning av bruer. For å bruke denne tabellen må vi vite akselavstanden fra første aksel på bil til siste aksel på tilhenger.

For å vise bruken av tabellen og samtidig forskjellen mellom BKT8 og BK8 vil jeg her gi et lite eksempel:

Det skal kjøres grus fra Rødsand Gruber A/S. En del av grusen skal til Toven, mens en del skal til Batnfjordsøra.

Ut ifra en vegliste som alle førere av tyngre kjøretøyer har finner vi ut at strekningen riksveg 666 Rødsand-Toven er tillatt for BkT8, men den andre strekningen riksveg 666 Rødsand-Batnfjordsøra er tillatt for Bk8. Vi skal bruke lastebil med tilhenger. Nedenfor er et utdrag av totalvektstabellen sammen med en skisse av det vogntoget vi skal bruke.



Aksel- avstand i meter	Bk 10 Aksel-/ boggitr. 10/16	Bk 9 Aksel-/ boggitr. 9/14	Bk T8 Aksel-/ boggitr. 8/12	Bk 8 Aksel-/ boggitr. 8/12	Bk 7 Aksel-/ boggitr. 7/10,5	Bk 6 Aksel-/ boggitr. 6/9
14,60	39,90	39,90	37,95	30,28	28,28	26,28
14,80	40,20	40,20	38,10	30,45	28,45	26,45
15,00	40,50	40,50	38,25	30,63	28,63	26,63

Ser vi i tabellen under Bk T8 med akselavstand 15,0 m ser vi at den tillatte totalvekt er 38,25 tonn mens den under Bk 8 bare er 30,63 tonn. Med andre ord kan vogtoget laste 7,62 tonn mer på strekningen Raudsand-Toven enn strekningen Raudsand-Batnfjordsøra. Fordelingen av aksel-/boggitrykkene på vogtoget skal jeg ikke her komme inn på, men som en ser er det stor forskjell mellom totalvektene i disse to bruks-

klassene. Som en skjønner er det av stor transportøkonomisk betydning at en veg blir klassifisert til Bk T8. Det er i hovedsaken svake bruer som gjør at vi i vårt fylke enda har mange kilometer veg som ikke kan godkjennes for Bk T8. Imidlertid må en kunne si at vi i de siste fire årene har hatt en fin fremgang i heving av bruksklasser i vårt fylke.

Nils Olav Kringstad



**Sikkerhet begynner
med deg –
hold alltid ryddig
vei!**

VERN OG VELFERD

FELLESMØTE I KONTAKTUTVALGET FOR BILTILSYNET

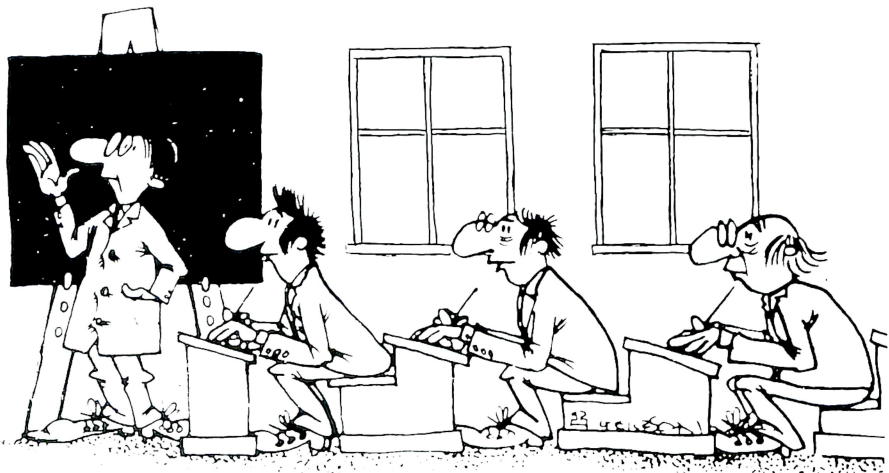
Det årlige fellesmøtet i kontaktutvalget for biltilsynet i Møre og Romsdal ble avholdt på Storfjord Turisthotell, Stranda i tiden 6. - 8. oktober 1978. Det møtte i alt 40 deltagere fra stasjonene og vegkontoret pluss 4 innbudte utenfra fylket. Disse innbudte var: Underdirektør Ingar Tenold og førstekonsulent Arne Solhaug fra Vegdirektoratet, biltilsynssjef Egil Feby fra Telemark og adm. sekretær Solveig Råheim fra Førde som representerte kontaktutvalget for biltilsynet i Rogaland-Hordaland-Sogn og Fjordane.

Det var oppmøte til middag fredag, mens det oppsatte program ble påbegynt lørdag morgen. Kontaktutvalgets formann Kjell Ramstad åpnet møtet lørdag med å ønske alle velkommen og ga et kort resyme

over det arbeidet kontaktutvalget har gjort siden starten i 1976. Deretter ga han ordet til førstesekretær Aasen som orienterte om den nye Samferdselsloven og om hvordan gjennomføringen av denne var kommet i gang.

Som kjent fikk vi nye trafikkregler 1. oktober i år, og avd.ing. Vartdal og inspektør Dyrhaug hadde sett nærmere på endringene og ga mer utfyllende opplysninger om disse.

Ettersom utstedelsen av førerkort nå skal overføres fra politiet til biltilsynet var det et meget aktuelt foredrag biltilsynssjef Feby holdt. Han nevnte noen av de erfaringer som er gjort i det prøveåret de har hatt i Skien og ga tips om hvordan arbeidet bør legges opp ved stasjonene.



Med utgangspunkt i Stortingsmelding nr. 28 tok førstekonsulent Solhaug for seg ansattes medbestemmelse i off. virksomhet og hvor langt dette arbeidet er kommet. Videre kom han inn på kontaktutvalgene og den viktige funksjon disse har i fylkene.

Administrasjonssjef Lossius orienterte om vegkontoret/administrasjonsavdelinga og han nevnte spesielt de kontaktflater som er mellom de enkelte avdelinger på vegkontoret og biltilsynet.

I sin orientering gikk biltilsynssjef Johnsen nærmere inn på de arbeidsoppgaver som en etter en oppsummering etter omorganiseringskonferansene antar sorterer under

biltilsynssjefen. Han presenterte disse momentene og fortalte hva som var gjort og hva som ikke var gjort og ga til slutt en oversikt over det videre arbeid.

Vegsjef Torvik tok utgangspunkt i Norsk Vegplan og ga en oversikt over de punktene av LTP-arbeidet som gjelder biltilsynet og oppfordret alle ansatte til å gå aktivt inn i dette arbeidet. Videre foretok han en oppsummering av det som var skjedd i forbindelse med biltilsynets integrering i vegvesenet.

Ramstad avsluttet møtedagen med en takk for den store deltakelsen og ønsket alle vel møtt til middag senere på kvelden.

Solveig Watn

VI GRATULERER

følgende medarbeidere som i 1. kvartal 1979 passerer åremålsdager:



50 år:

Ringstad, Ivar,	6218 Hellesylt	17. jan. 1979
Tangen, Gunnleiv,	6414 Raknes	10. febr. 1979
Aune, Ragnar,	6120 Folkestadbygd	20. febr. 1979
Frostad, Bodil,	6400 Molde	26. febr. 1979

60 år

Kvande, Anders,	6640 Kvanne	1. jan. 1979
Håseth, Harald,	6440 Elnesvågen	5. jan. 1979
Vatne, Peder P. I.	6150 Ørsta	1. febr. 1979
Furset, Paul,	6200 Stranda	9. febr. 1979
Moen, Magnar,	6683 Vågland	13. mars 1979

TILTRÅDTE I VEGVESENET I 1978

Terje Pettersen, 6260 Skodje	maskinreparatør
Karl Arne Ekroll, 6360 Åfarnes	maskinreparatør
Svein Bolme, 6652 Surna	maskinkjører
Per Bjørn Gjelsten, 6394 Fiksdal	maskinkjører
Otto Nordbotten, 6065 Ulsteinvik	ferjekaiarbeider
Kasper Sommerhaug, 6490 Eide	spesialarb. i anleggsdrifta
Ole Johnny Bersås, 6462 Raudsand	spesialarb. i anleggsdrifta
Jørgen Frisvold, 6350 Eidsbygda	spesialarb. i anleggsdrifta
Kåre Hjelset, 6400 Molde	elektriker
John Helde, 6400 Molde	praktikant
Dagfinn Grønningsæter, 6210 Valldal	maskinkjører
Dagfinn Helland Moen, 6143 Fiskåbygd	maskinkjører
Peder Solevågseide, 6010 Spjelkavik	maskinkjører
Magne Veiset, 6540 Kvernes	spesialarb. i vedlikeholdet
Robert Strømmen, 6240 Sjøholt	ferjekaiarbeider
Kjell Helge Brautaset, 6150 Ørsta	spesialarb. i anleggsdrifta
Magne Evensen, 6143 Fiskåbygd	spesialarb. i anleggsdrifta
Leidulf Flåskjær, 6170 Vartdal	spesialarb. i anleggsdrifta
Birger Lange, 6464 Rød i R.	spesialarb. i anleggsdrifta
Arvid Midtbø, 6130 Rovde	spesialarb. i anleggsdrifta
Tor Dagfinn Myklebust, 6090 Fosnavåg	spesialarb. i anleggsdrifta
Martin Myrvang, 6090 Fosnavåg	spesialarb. i anleggsdrifta
Edgar Kåre Vågseter, 6200 Stranda	spesialarb. i anleggsdrifta
Paul Hjeltnes, 6490 Eide	spesialarb. i anleggsdrifta
Magnar Frostad, 6010 Spjelkavik	spesialarb. i vedlikeholdet

Ved kontoret

Juridisk konsulent Bjørn Petter Eidhammer	grunn- og jur. seksjon
Kontorassistent Solveig Hollingsæter	regnskapsseksjon
Kontorassistent Anne Margrete Tornes	sekretariatet
Tegneassistent Jane Liabø	planavdelinga
Avdelingsingeniør Ove Strømme	planavdelinga
Avdelingsingeniør Hermund Vebenstad	planavdelinga
Ingeniør Jan Gunnar Sandblåst	planavdelinga

Biltilsynet*Ålesund*

Kontorassistent Irene Tørlen

Molde

Stasjonssjef Kåre Halvorsen
 Kjøretøykontrollør Malvin Klauseth
 Kontorassistent Kjersti Kjøll

Brukskontrollen

Inspektør Morten Rømme
 Vektkontrollør Knut Kolstad

Sluttet i vegvesenet i 1978.

Vegkontoret:	Kontorassistent Randi Reistad Jur. konsulent Erling Hagerup Jur. konsulent Inge Bjørn Eidem
Biltilsynet:	Inspektør Harald Kaald, Molde Kontorassistent Rannveig Mathisen, Molde Kontorassistent Eva Kristine Fylling, Molde
Vegarbeidsdrifta:	Asbjørn Fugelsnes, Nordheim Oddvar Gujord, Hjelset Jostein Holmem, Isfjorden Peder Sandblåst, Farstad Per Strand, Surnadal

Nye pensjonister 1978.

Alfred Opsal, Syvde	Leif Klokset, Eidsvåg
Gunnar Bakken, Hovdenakken	Lars Ringstad, Haddal
Olav Sæther, Stordal	Gerhard Rønnestad, Spjelkavik
Torstein Stornes, Nauste	Harald Klaksvik, Aure
Rasmus Cato Lillebø, Gurskøy	Olav Søgnesand, Syvde
Harald Øyen, Emleim	Elias Bakken, Gurskøy

JA, TIL FLEKSITID



Det blir fortsatt fleksitid på vegkontoret. Av de 87 ansatte som avga stemme var 70 for fleksibel arbeidstid. 9 sa nei til en slik ordning, mens 8 stemmer ble underkjent. Det har vært en prøveordning med fleksibel arbeidstid fra 2/1-78. Før siste avstemming ble det foreslått visse revisjoner, og de nye bestemmelsene er gjort gjeldende fra 1/11-78.

I den anledning har vi spurt noen av de ansatte om deres meninger og erfaringer med fleksitiden.



Arne Lauvrak, avd.ing.

--- Jeg var en av de få som stemte mot permanent fleksitid. Min største innvending var at det ikke var mulig å «flekse» lenger enn til kl. 17.00. Det hender vel av og til at vi har behov for å jobbe litt lenger en dag. Da er det mest naturlig for meg

å gå hjem til vanlig tid, spise middag, være sammen med familien for så å ta en tur på kontoret. Skulle jeg så en dag gå hjem kl. 15.00 får jeg halv time «i minus» selv om jeg er på jobb fra f.eks. kl. 18.00 - 21.00. Jeg innretter imidlertid kontortida mi stort sett som om fleksitida ikke eksisterte og regner med å stå over «nederlaget» ved avstemningen.



Oddgeir Hoftun, jur. konsulent.

--- Jeg er tilhenger av fleksitid. Det er en suveren oppfinnelse, men jeg liker ikke å koble den sammen med stemping. Stemplingsklokke hører ikke moderne tid til. Man burde forsøke å overlate til hver enkelt med å

passer på å holde orden på sitt fleksitidregnskap i stedet for kontroll ved hjelp av stimplingsklokke. Den enkelte bør ha større ansvar for sitt arbeidsområde, også med stimplingen.

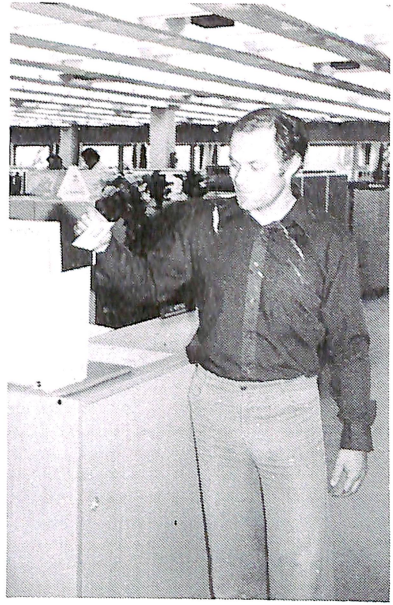


Per Leikanger, avd.ing.

--- Jeg var noe skeptisk til å begynne med og stemte imot ved første avstemning, men har etter ca. 1 års prøvetid forandret mening. Løsningen med fleksimeter synes jeg er grei. Jeg er orientert til enhver tid om hvor mange pluss — evt. minustimer jeg har. Jeg har alt benyttet meg av den muligheten en har for avspasering av plussid.

Per Chr. Sannes, avd. ing.

--- Jeg er godt fornøyd med det nye systemet, særlig i sommerhalvåret kan jeg få min egen sommertid. Ti-



den mellom kl. 7.00 og 8.00 er den beste arbeidstiden. Fleksimeteret er greit og rettferdig.



Liv Andresen, kontorassistent.

--- Systemet virker greit for mitt vedkommende. Til å begynne med var jeg litt i tvil, men etter prøveordnin-

gen ser jeg bare positivt på fleksitiden. Jeg vet til enhver tid hva jeg har tilgode i fleksimeteret.

T.H.

NY DATO FOR UTBETALING AV LØNN TIL TJENESTEMENN I VEGARBEIDSDRIFTEN

Tidligere har særavtalen hjemlet adgang til avvik fra fellesbestemmelsene når det gjelder utbetaling av lønn til tjenestemenn i vegarbeidsdriften, og hittil har månedslønnen vært utsendt fra vegkontoret den 20. i måneden.

I den nye særavtalen er denne bestemmelsen tatt ut. Vi vil nå gå over til å følge fellesbestemmelsenes §4 og dette fører til at månedslønnen heretter skal være disponibel den 12. hver måned. Som en følge av dette vil adgangen til å få lønnsforskudd opphøre for månedslønte arbeidstakere. Det tas sikte på at denne ordningen skal settes i gang fra og med desember 1978.

Når vi nå skal gå over til å betale ut månedslønnen den 12. i stedet for

den 20. så fører dette også til en endring når det gjelder utbetalingen av de forskjellige variable lønnstilleggene. Oppgave over disse skal nå gis for hver periode (halvmåned) og ikke som nå for hele måneden. Eksempelvis må nå reiseregninger skrives ut to ganger i måneden. På lønnsoppgaven vil det da sammen med månedslønnen bli utbetalt lønnstillegg fra den 16. den ene måneden til den 15. i neste. I måned 11/78, månedslønnen for desember, vil bare lønnstilleggene fra 1. til 15. november være med. Videre vil lønnstillegg for tiden 16. november-15. desember bli utbetalt sammen med månedslønn for januar osv.

Frank Malme

Tidlegare etatsjefar

Bjarne Høye var overingeniør for vegvesenet i Møre og Romsdal fylke frå 1. oktober 1942 til 15. august 1948.



