

Disp

VEG OG VIRKE

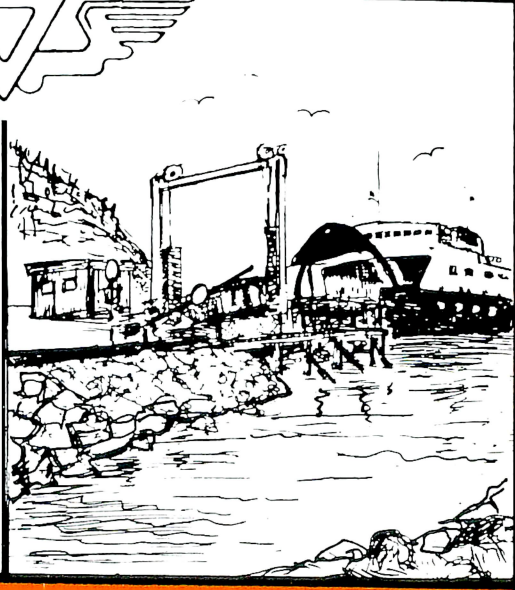
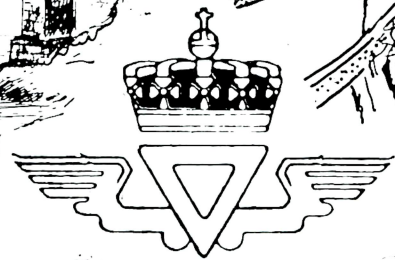
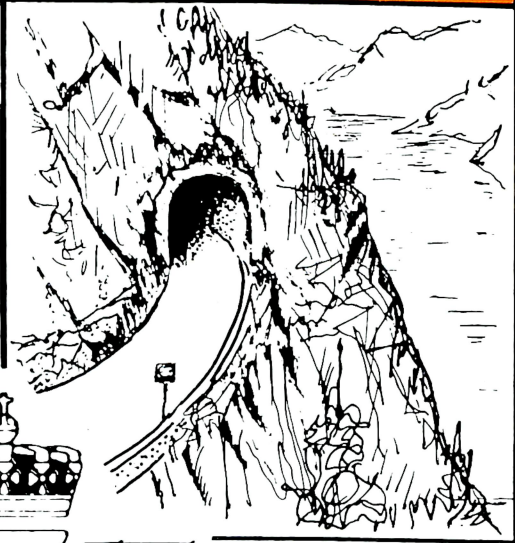
I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

FEBRUAR 1979

7. årg.

**BIBLIOTEKET
VEGDIREKTORATET**



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

FEBRUAR 1979

7. 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
Utgitt av samarbeidsutvalget

Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset,
Julsundvegen 7, 6400 Molde

Sats og trykk:

Jan Betten & Sønns Trykkeri,
Tingvoll

Opplag: 1300

Bidragstere:

Egil Bakke
Sverre Digernes
Einar Drugli
Kristian Furland
Anders Grotle
Oddmund Gussiås
Kåre Hansen
Sverre Hjelvik
Arne Johnsen
Arne Lauvrak
Terje Lindstad
Kjell Loen
Magne Mørkedal
Geirmund Nordal
Bjarne Rekdal

Olav Smørdal
Stein Tessem
Arne Inge Torvik
Eivind Vollset
Andor Wicken

Innhold:

Side
3 Ved årsskiftet
4 Frå krigstida i 1940
5 Samferdselsutvalet
8 Anleggsdrifta på riksvegane i 1979
9 Hyggelig tiltak av Ulstein kommune
10 «Veg og Virke» i fylket
13 Anleggsarbeider 1979 innenfor T-4
19 Minneord
20 Standardheving ved vegbygging
21 Vegkasserekneskapen og boktrykkaren
22 Faste dekke
26 Kryssord
28 Kursdag i Molde
29 Veteranklubben
30 Nordsund bru
33 Landets første kvinnelige inspektør i biltilsynet
34 5 minutter med vernelederen
36 Bruk bilbelte
38 Tal frå ferjedrifta
40 Nytt fra arbeidsmiljøutvalget
42 Nytt fra samarbeidsutvalget
44 Bedriftsidrett
45 Hilsen fra Divers Club
46 For dyre gang- og sykkelvegar
47 Vi gratulerer
48 Tanker om pensjonisttilværelsen

VED ÅRSSKIFTET

Alt folket driv i desse dagar med årsrekneskap og status. Det er sjølv-melding, vareoppteljing, vinning og tap.

Mykje sukk og syting — trass i at vi gjennomsnittsmenneske materielt sett aldri har hatt det betre og lettare her i dette landet. — Ut over våren skal vi få årsmeldingane frå dei store konserna, reiarlaga og selskap av ymse slag — der resultatet av framskrivne prognoser, mislukka opplegg, feil satsing, for store driftskostnader, for liten arbeidsinnsats o.s.v. registrerar som sørgjelige konsekvens: opeting av kapitalen, underskot i drifta — og difor også sjølv sagt utbytte = 0.

Vegvesenet held og på med å setje opp status pr. 1. januar 1979 og årsmelding for 1978: Korleis er vegstandarden og trafikkstandarden ved årsskiftet? Kva fekk vi gjort i 1978? Pengeforbruket til dei ulike oppgåvene? Greidde vi å gjennomføre det fysiske programmet som vi sette opp i desember 1976 for 1978-budsjettet? Kva har svikta? Og kva er i tilfelle årsaka? — Kanskje må vi i vegvesenet også i samband med årsrekneskapen ta den tunge registreringa av mislukka opplegg og feil satsing. I desse innstrammingstider må vi visseleg spesielt vere merksam på kostnadsspørsmålet, nøye vurdere rasjonalisering og effektivitet, reise spørsmålet om større trott og betre utnytting av arbeids-

tida og ressursane, og i det heile få att mest mogleg for pengeforbruket.

Og utbyttet etter året? — Jau, vi veit det syner noko etter oss også frå året 1978. Noko som står att traust og tenleg, verk som varer — om ikkje «til verdi øydest», så i alle høve lenger enn vi sjølv varer.

Resultatet for 1978 skal også vegvesenet sende ut i si årsmelding ut på våren ein gong. Fylkestinget, kommunane i fylket, massemedia, etatar og organisasjonar m.v. får denne årsmeldinga og kan då kvar for seg gjere seg opp ei meining om korleis vegvesenet har nytta året og ressursane, og kan ut frå sine synspunkt vurdere status for den delen av samfunnseiga som vegvesenet er sett til å forvalte. Ut frå det får vel vegvesenet også si «notering på børsen».

Etter endå eit fullendt driftsår vil eg ved dette høvet seie takk til alle medarbeidarar i vegvesenet si vide verksemd over heile fylket for samvitsfullt og solid arbeid i det farne året.

La vi som er tilsett i vegvesenet i vår status ved årsskiftet i stor takk-semd ta med at vi har fått ein fast og god arbeidsplass for vår yrkesaktive tid. Det er særleg grunn til å setje pris på ein slik føremonn og tryggleik ved dette årsskiftet, når tusental av arbeidsføre elles i landet er arbeidsledige eller lever i stor uvisse om sin framtidige arbeidssituasjon.

Diverre er det til det keisame blitt ei motesak i samfunnet å syte og dra fram det negative og grå, utan å gi uttrykk for glede ved alle dei gode sidene ved tilværet. Alle vi som hug-sar arbeidsløysa i mellomkrigstida, vil vite å verdsetje ein trygg arbeidsplass som noko som mange gonger veg opp alt det som ein elles til vanleg kan greie å leite opp av negativ art i våre tenestetilhøve i velstandssamfunnet.

Takk til politiske og administrative organ på stats-, fylkes- og kommuneplan for tillit, tiltru og forståing som er synt vegvesenet. Takk for konstruktivt samarbeid og tenlege idear.

Eg vil gjerne minne om at vegvesenet er eit serviceorgan for alt folket.

Det er ein ærleg vilje i heile vår etat til å gjere jobben vår så godt råd er. — Vi får finne oss i at nokon av og til glefser etter oss, og det høyrer vel med til vondskapen i verda at nokon sår mistru til vår gode vilje og talar vondt om oss.

Slikt kan sjølvsgatt drepe arbeidsglede og bremse arbeidsvilje, og er vel dermed heller ein ring art av samfunnsinnsats. — Det er alle dei som i skjønsemd hjelper oss, og som i motgangen er overberande mot oss, som vi kjem til å hugse — og som dermed saman med oss rydder vegen inn i framtida. I ferd på den vegen ønskjer vi: Godt nytt år!

Arne Inge Torvik

Frå krigstida i 1940 — ansvar og reiskap

Arbeidsformann Kristoffer Pedersen, Eggesbønes, fekk i slutten av april 1940 oppmoding frå Sunnmøre Faglege Samorganisasjon om å tinge folk til frivillig vegarbeid i Romsdalen for Møre og Romsdal vegvesen. Det vart og oppmoda om å ta med verkty — slik som hakker og spadar.

Frå Herøy og Leikanger reiste 50 mann, og det vart medteke 8 hakker og 9 spadar frå eit veganlegg. Desse reiskapane var det uråd å få med då mannskapet måtte reise frå Mølmen i mai.

Kristoffer Pedersen fekk etterpå høyre kritikk for at dei hadde teke

med verkty frå anlegget. Han skreiv difor til Møre og Romsdal vegkontor den 8. juli 1940 og sa at han som leiar for arbeidarane ville betale for den bortkomne reiskapen, men at han først vill gjere vegkontoret kjent med dei faktiske tilhøve.

Frå overingeniøren for vegvesenet i Møre og Romsdal vart det straks svara at Pedersen, slik som tilhøva var, ikkje hadde noko ansvar om reiskapen skulle vere kome bort.

Bjarne Rekdal

Samferdselsutvalet — Møre og Romsdal fylkeskommune sitt faste fagorgan på samferdselssektoren

Frå og med 1. januar 1976 vart samferdselsutvalet etablert som fylkeskommunalt hovudorgan med hovudoppgåve å tene som fylkeskommunen sitt faste fagorgan og rådgjevar i samferdselssaker. Utvalet er sammensett av 11 medlemmar oppnemnt av fylkestinget, og valet gjeld for den fylkeskommunale valbolken. Etter fylkestingvalet hausten 1979 skal det såleis veljast nye medlemmar til samferdselsutvalet for den komande valperioden 1980-83.

Fram til og med 31. desember 1978 fungerte ei ordning der 7 av medlemmane i samferdselsutvalet utgjorde ei samferdselsnemnd etter reglane i Lov om samferdsel av 4. juni 1976. Arbeidsoppgåvene for denne nemnda har vore avgrensa til samferdselslova sitt verkeområde. Grovt sett kan ein seie at dette gjeld regulering av all transport med motorvogn og farty i samsvar med dei reglane samferdselslova med forskrifter gir for dette saksområdet (rutekonsesjonar, drosjeløyve m.v.). Sekretariat for samferdselsnemnda har vore det statlege samferdselskontoret i fylket med fylkestrafikkjefen som leiar.

Dei fire andre medlemmane i samferdselsutvalet utgjorde på si side fram til same tidspunktet eit **fylkesvegstyre** etter reglane i veglova av 21. juni 1963. Fylkesvegstyret sitt

ansvarsområde har tilsvarende vore avgrensa til veglova sitt verkeområde. Hovudtyngda av arbeidsoppgåvene har bestått i avkøyrlesaker (klagesaker), omklassifiseringssaker og detaljplansaker for fylkesveg. Vegsjefen har utført sekretariatstena for fylkesvegstyret.

Det samla samferdselsutvalet sitt arbeidsområde har vore alle andre saksfelt på samferdselssektoren som høyrer til fylkeskommunen sitt ansvarsområde, eller som fylkeskommunen har tatt opp etter eige tiltak.

Det kan kort nemnast saksområde som til dømes:

- forvaltning av fylkeskommunale midlar løyvde til veg- og samferdselsformål innanfor budsjettet sine rammer og føresetnader
- oppretting av nemnder for løysing av tidsavgrensa oppgåver.

På desse felta gjer samferdselsutvalet endelege vedtak. Rammene for slike vedtak kan utvidast gjennom delegasjon av avgjerdsmynde frå fylkesutval og fylkesting på konkrete saksområde.

I andre saker gir samferdselsutvalet sine **tilrådingar** til fylkesutval og fylkesting, til dømes:

- årsbudsjett, langtidsbudsjett, Norsk Vegplan, investeringsprogram for fylkesveggar, samferd-

selsplanen m.v.

- tilsettingar i overordna stillingar på samferdselssektoren i vårt fylke
- forskotterings- og refusjonsordningar, bompengeprojekt, distriktsutbyggingsprosjekt m.v.

I heile perioden 1. januar 1976 - 31. desember 1978 har vegsjefen sytt for sekretariatsfunksjonen for samferdselsutvalet.

Frå 1. januar 1979 er det statlege samferdselskontoret overført til den fylkeskommunale forvaltninga. Den tidlegare fylkestrafikksjefen er tilsett som samferdselssjef og administrativ leiar for den nye fylkes-

kommunale samferdselsavdelinga. Frå same tidspunktet er sekretariatsfunksjonen for samferdselsutvalet overført frå vegkontoret til samferdselsavdelinga.

Endringar i veglova og samferdselslova i 1978 saman med ovannemnde omorganisering av samferdselsadministrasjonen gjorde det nødvendig med ei tilsvarande organisasjonsendring for dei fylkeskommunale politiske organa på denne sektoren (samferdselsutvalet, fylkesvegstyret, samferdselsnemnda). Fylkestinget gjorde i desember 1978 vedtak om å velje det «gamle» samferdselsutvalet som nytt samferdselsutval for resten av valperioden (ut 1979) i medhald av dei endra reglane i veg-



Ståande frå venstre førstekonsulent Olav Smørdal (utvalets sin sekretær), samferdselssjef Lasse Hjermann, vegsjef Arne Inge Torvik, Olmar Lien, Jon Rabben, Øystein Østensen Goksøyr.

Sitjande frå venstre Georg O. Fiske, Hans M. Ryste, Ola Øvregård (formann), Petter Garte (nestformann), Kjell Furnes, Ola O. Fiske.

lova og samferdselslova. Samstundes gjorde fylkestinget vedtak om å overføre avgjerdsmynde som ved tidlegare fylkekommunale vedtak var lagt til fylkesvegstyret, samferdselsnemnda og det samla samferdselsutvalet, til det nye samferdselsutvalet.

Med verknad frå 1. januar 1979 er såleis fylkesvegstyret og samferdselsnemnda avvikla, og funksjonane/arbeidsoppgåvene er overført til samferdselsutvalet. Dette representerer sjølv sagt ei organisasjonsmessig forenkling som ein også vonar vil rette på den «forvirringa» som synest å ha rådd hittil mellom publikum og i massemedia med omsyn til namnebruk og kunnskap om kva dei tre ulike organa stod for.

Ola Øvregård, 6140 Syvde, formann
Petter Garte, 6650 Surnadal,
varaformann

Kristoffer A. Rodal, 6690 Aure
Jon Rabben, 6057 Ellingsøy
Charles Remø, 6097 Remøylandet
Øystein Østensen Goksøyr,
6096 Runde

Olmar Lien, 6360 Åfarnes
Kjell Furnes, 6400 Molde,
(fylkesordførar)

Ola O. Fiske, 6653 Øvre Surnadal
Øystein Eliassen, 6230 Sykkylven
Hans M. Ryste, 6150 Ørsta

Som ledd i den interne organiseringa av arbeidet i det nye samferdselsutvalet er det likevel sett fram forslag om å etablere eit eige underutval. Dette utvalet — under nemninga **vegklageutvalet** — vil i stor grad få same arbeidsområde som det tidlegare fylkesvegstyret med ein del unntak. Det vil etter forslaget bli eit reint klageutval for dei saker etter veglova der fylkeskommunalt organ er ankeinstans (avkøyrlesaker, byggegrensesaker o.l.). I skrivande stund er denne organiseringa enno ikkje drøfta av samferdselsutvalet.

Følgjande personar er medlemmar i samferdselsutvalet denne valperioden (varamenn i parantes):

(Petter Borgen, 6290 Haramsøy)
(Rikard Olsvik, 7380 Rindal)

(Georg O. Fiske, 6653 Øvre Surnadal)
(Ragnar Unhjem, 6150 Ørsta)
(Erling Korsnes, 6280 Syvikgrend)
(Torolf Yttervik,
6500 Kristiansund)

(Dankert Teigen, 6143 Fiskåbygd)
(Harald Aas, 6440 Elnesvågen)

(Jakob E. Øye, 6195 Norangdal)
(Ingvard Sverdrup, 6500 Kr.sund)
(Ingar Gjæstøl, 6500 Kristiansund)

Dei fire sistnemnte (med varamenn) er også medlemmar i fylkesutvalet.

Olav Smørdal

Litt om anleggsdrifta på riksvegane i 1979

Denne oversikten gjev ikkje på nokon måte oversyn over alt som vil bli arbeidd med på anlegg i 1979, men vi har plukka ut nokre anlegg som på ein eller annan måte kan være litt interessante både for etaten og andre.

For **parsellen Sogge bru — Rauma bru på E69** ligg det føre godkjente planar, men det er ikkje ordna med grunnavståelse. Vi håper at det kan haldast skjønnt slik at anleggsarbeidet kan ta til i år. Det blir først teke sikte på å fullføre parsellen Grøttør bru — Rauma bru som kan takast i bruk med ei mellombels samankopling ved Grøttør. Ein får då avlaste noko av den dårlegaste delen av noverande E69. Elles vonar ein sjølv sagt at arbeidet med heile parsellen kan gå kontinuerleg.

På **riksveg 14** skal det byggjast ei ferjekai nr. 2 ved Festøy. Ferjesambandet Festøy-Solevåg er eit av dei store i fylket med omsyn til trafikk-tal. Mellom anna av den grunn er det naudsynt å ha eit tillegg i reserve.

I Volda skal det og byggjast ny ferjekai og noko løyving er disponibel. Her er likevel spørsmål om det lukkast å få godkjent plan og ordna med grunn i tide til å sette arbeidet i gong i år.

Det mest interessante som skjer på **riksveg 16** er bygging av ny Nord-sund bru med veg. Denne er omhandla annan plass i avisa.

På **riksveg 58** er det ymse utbetring i gang mellom Oppland grense og Eidsdal, men størst drift er det på nordsida av Storfjorden. Parsellen Overå-Mo med Vad bru er planlagt fullført i år. Det same gjeld og Stabegylet tunnel mellom Stordal og Vaksvik, der ein med tunnel får sikring mot snø og steinsprang.

I samband med dette arbeidet må og nemnast fullføringa av Gravanoes-vegen som vil føre til eit nytt ferjedriftopplegg på Storfjorden. Dei gamle ferjerutene Stordal-Stranda og Eidsdal-Linge-Overåneset-Stranda blir avløyst av to tverrsamband: Stranda-Liabygda (Gravanoeset) og Eidsdal-Linge.

I **Molde** skal arbeidet med gangsykkelvegen på **riksveg 62** halde fram med fullføring av det som står att mellom Moldegård og Naustvegen. Dermed får ein samanheng i gangsykkelvegen frå Moldegård til Astrupsveg ved Kviltorp.

Riksveg 63 i Valldal får ei foreløpig siste ansiktsløfting ved at det blir lagt fast dekke opp til Langdal.

På **riksveg 65 og 670** byrjar arbeidet med omlegging ved Skei i Surnadal.

Desse to riksvegrutene må sjåast i samanheng då det skal skje ei viss ombygging av begge i samband med nytt kryss ved Skei. Arbeidet må elles gå over fleire år.

Den noverande Storbrua i Batnfjord-søra, riksveg 66, går mot ei avløy-sing ved at arbeidet med ny bru og tilstøytande veg blir sett i gang i år.

I **riksveg 67** skal det opparbeidast ein kortare parsell frå Eide mot Vis-nes, parallelt med gang- sykkelveg.

Dette er første trinn i ombygginga Eide-Ørjavik.

På **riksveg 653** er det rekna med å sette trafikk på parsellen Garnes-Havåg, der ein mellom anna vil ta i bruk Selvåg tunnel.

Kjell Loen

Hyggelig tiltak av Ulstein kommune

Det har i de siste åra vært et omfat-tende anleggsarbeid igang i Ulstein kommune. Som et bevis på at kom-munen har satt pris på dette, ble alle anleggsarbeiderne med fruer invitert på julebord på Ulstein Hotell.

En festkledd forsamling på ca. 60 hygget seg med deilig julemat. Ord-fører, varaordfører og kontorsjef var verter, med varaordføreren som en meget dyktig toastmaster.

Driftssjef Vollset takket kommunen for det hyggelige tiltaket.

Samme dag var det også gjennom-slag i Selvågtunnelen og dette satte

selvesagt en ekstra spiss på arrange-mentet.

Et noe mer vemodig innslag var ut-deling av diplom og gave til Elias Bakken og blomster til fru Bakken. Etter 33 års innsats i vegvesenet sluttet Bakken ved årsskiftet.

Med dette er nok en av våre vetera-ner gått over i pensjonistenes rek-ker.

Vi vil med dette få takke Ulstein kommune for et hyggelig tiltak i tro-en på at vi tross alt blir satt pris på rundt om i fylket.

Arne Lauvrak

Snøbrøyting ved riskøyring.

Hausten 1879 søkte Vanylven herads-styre om løyve til å halde vegen i Små-stranda (Torvik - Slagnes, no riksveg 61) open ved riskøyring. Grunngevinga for dette var at snøtilhøva var meir omskifta- ne der enn på dei andre offentlege

vegane, og at det for det meste var så li- te snø der at plogkøyring ofte var meir til skade enn til gagn.

Bj. R.



«VEG OG VIRKE» I FYLKET



I serien: «Presentasjon av et vedlikeholdsområde» har vi denne gang kommet fram til vedlikeholdsområdet T-4.

Vedlikeholdsområde T-4 ligger på nordre Sunnmøre og omfatter kommunene: Ålesund, Sula, Skodje, Haram og Giske.

Det er til sammen 134 km riksveg og 246 km fylkesveg i området. Derav blir vedlikeholdet av 5,5 km riksveg og 158 km fylkesveg administrert av kommunene. Av vedlikeholdsområdets riks- og fylkesveger har 70% fast dekke. Resten er grusveg.

Standarden på vegnettet er variabel. En har veger med meget god standard (Brusdalsvegen) og en har veger som må betegnes som dårlig (Hildestranda). Gjennomsnittlig er vel standarden lik gjennomsnittet for resten av fylket.

Vedlikeholdsarbeidet utføres av en vegmester, en oppsynsmannsassistente, og til sammen 14 sjåførere, maskinkjørere og spesialarbeidere.

Utgangspunktet for vedlikeholdsarbeidene i området er vegstasjonen i Dragsund og et garasje/lagerbygg på Ålesund kommunes tomt i Spjelkavik.

I tillegg har en mindre «støttepunkt» rundt i området hvor en lagrer grus og lignende.

I Dragsund har også vegsentralen en avdeling hvor en foretar vedlikehold, service og reparasjoner på egne biler maskiner. Herfra har en desuten ansvaret for reparasjon av ca. 40 ferjekaier.

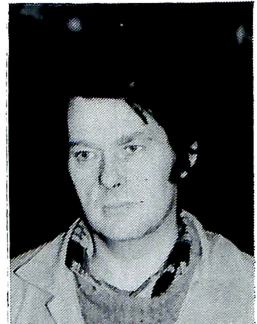
I Spjelkavik er en sammen med anlegg i området på utkikk etter en ny tomt som kan danne utgangspunkt



Otto Jøsok



Sveinung Myklebust



Egil Alvik



Kristian Busengdal



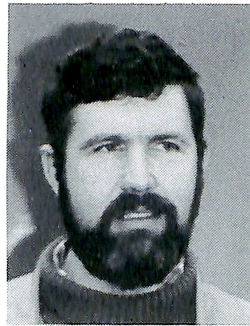
Marius Græsdal



Magnar Frostad



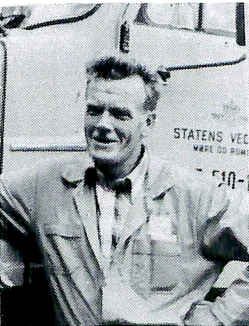
Lars Hofseth



Ivar Hoem



Hans Ness



Marton Oterlei



Magnar Skrede



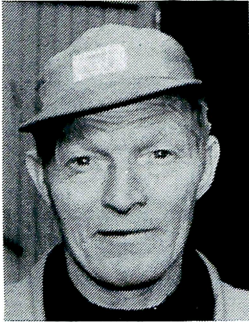
Lars Stette

for både anleggs- og vedlikeholdsarbeider i vestre deler av vedlikeholdsområdet.

Vedlikeholdsarbeidet har skiftet karakter de senere år. Tidligere bestod

arbeidet for en stor del av å gruse og skrape vegbanen.

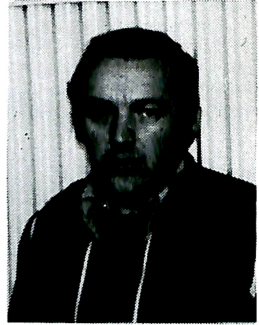
I dag har vegstandarden bedret seg så mye at en vanligvis slipper å foreta rene redningsaksjoner for å holde



Norvald Urkedal



Kjell Vadset



Jacob Øvstedal

trafikken i gang. En har derfor muligheten til å planlegge vedlikeholdsarbeidet på en langt bedre måte.

Det viser seg også at når trafikken blir stor (Spjelkavik/Ålesundsområdet) blir vedlikeholdsarbeidet mye et servicearbeid for å holde trafikken flytende.

En har den siste tiden så smått startet opp med felles byggemøter hvor anlegg og vedlikehold deltar.

Hvis denne utviklingen fortsetter i rett retning, har en muligheten til å utnytte vegvesenets ressurser på en stadig mer effektiv måte.

Sverre Digernes

Løsning på «Vegkryss nr. 4-78»



Vinnere ble:

1. Kristian Myrstad, 6252 Liabygda
2. Åsrunn Søbjørnsen, 6296 Harøy
3. Per Longva, Televerket, 6001 Ålesund

Premiene er tilsendt.

Anleggsarbeider 1979 innenfor T-4 (Ålesundsområdet)

En presentasjon av anleggsaktiviteten i Ålesundsområdet akkurat nå blir vel som å prøve å puste i tynn luft. Mer snø enn på lenge, over meterdyp tele gjør tanken på effektivt arbeid fjern, så vi får heller konsentrere oss om ting som har skjedd og om hva som er på trap-pene i kommende år.

Ansvar for daglig anleggsledelse i området har oppsynsmann Karl Overå, godt assistert av Arne Leikanger. Kontorarbeidet tar Gudmund Grande seg av. I en årrekke har det vært fast «anleggskontor» i Fremmerholen og brakkeleir i Breivika like ved.



Det ble et omfattende flåspregingsarbeid midt i det trafikkerte Ålesund sentrum.

Selv om mange forskjellige anlegg har vært i gang i 1978, kommer man vel neppe utenom å legge spesiell vekt på den hektiske innspurten like før jul da (endelig!) den såkalte motorvegen — innfartsvegen fra Nørvegata langs sjøen over Buholm-

sundet og inn i byens hjerte ved Kipervikpiren — ble åpnet.

Grovarbeidet for denne vegparsellen har pågått over flere år. Hus er revet, titusener av kubikkmeter fjell og løsmasse er flyttet, kloakk- og vannledninger er omlagt og lednin-



Side om side med den nye vegen ligger fremdeles den tradisjonelle — og etterhvert sjeldne — brusteinen. Her i Klaus Nilsensgt. ved ferjekaia til Hareid.



Den siste finpuss på fortauet før dekkelegging — her Nils A. N. Sæter i «valsen».

ger og kabler er «gjømt» i veglegemet.

Like før jul i snø, frost, slaps og søle skulle dekke legges, rekkverk og lys monteres, trafikkkøyer, skilt og merking skulle på plass og alle de tusen småting koordineres. I denne hektiske tida var anleggsfolk fra hele di-

striktet samlet til innsats; — snekere fra Skodje og Midsund såvel som vedlikeholdets «spesialfolk» for skilting og merking.

Spesielt for denne vegparsellen er at den er forsynt med «helautomatisert» lyskryss der trafikkmengden i de forskjellige retninger bestemmer



*Basen sjøl — Olger Ræstad — hadde ikke mye tid til fotosmil. Her ved Kiper-
vikipiren dagen før åpning.*



*Kabler og rør kryr det av i den nye veg-
gen. Her er det televerket som stø-
per inn sine varerør før vegvesenet får
slippe til med videre arbeid.*

hvordan det grønne lyset slås inn. Ellers skal en «skog» av skilt og anvisninger på portaler og stolper hjelpe trafikantene fram i rette filer på vegens topekadepke.

Erfaringene til nå med den nye parsellen må sies å være gode. Den velkjente «korken» i rushtida i Ålesund er redusert, men problemene lenger øst blir til gjengjeld lagt bedre merke til enn før. Arbeidsoppgaver i framtida er det altså nok av!

Daglig ansvar for arbeidene i byen med all kontakt med kommunale etater osv. og koordinering av entrepriser og egne arbeidere har Arne Leikanger hatt. Han fikk da også selvfølgelig jobben med å åpne parsellen.

Mer i bakgrunn — og opptatt med de siste gjøremål før alt kunne sies å være klart — var de andre nøkkelmennene bak jobben; basen sjøl Olger Ræstad, basen for fjellarbeidet



Dekkelegging, kantsteinmontering, massetransport og rekkverksoppsetting midt i trafikken gikk ikke alltid så velordnet som her.



Stunden er kommet den 15. desember. Uklipt silkesnor sees i forgrunnen. Anders Moen lar NRK få del i de velvalgte ord om anlegget. Stedet er midt i lyskrysset og Arne Leikanger skal snart fram med kniven.

Karl Hildre og tilretteleggeren og altmuligmannen Lars Sorte.

Det har nå likevel skjedd andre ting på anleggssektoren i 1978. På Ellingsøya er den 3 km lange fylkesvegparsellen Eidsvåg-Myklebust tatt i bruk — en bra begynnelse på opprustning av den elendige vegen her. Ved Solevåg ferjekai er ny holdeplass og gangveg på det nærmeste ferdig, og mot Olsvika ble det også ferdig ny veg. Dekkelegging og småarbeid er også skjedd på riksveg 656 mot Sulesund, og nevnes må vel også «opprustinga» av ferjekaia ved Skateflua.

Pr. dags dato er det virksomhet disse steder:

- a) Bygging av fylkesvegparsell på **Vigra ved flyplassens vestende**, slik at sikringssonen kan forlen-

ges. Her er arbeidet i full gang, og det er Dagfinn Christiansen og Nils A. N. Sæter, begge «fra stedet», som står for arbeidet.

- b) På fylkesvegen fra Stette mot Ellingsøya i Skodje kommune er fjellarbeid i utmarka ved Stafset i gang. Her er det Ingvald Flåte, Øyvind Hånhjem og Tore Storbråten som står for arbeidet — de samme som tidligere har vært på Ellingsøya. Sprengingsbas er Karl Hildre, som sammen med tre erfarne sysselsettingsmannskaper alt har tatt ut en god del fjell i vestenden av parsellen.

På grunn av mink- og revefarmer ved linja må det satses på å få utført fjellarbeidet før hvalpetida i vår, og med all snøen den siste ti-



Det nye lyskrysset. Totalt er det 6 trafikkportaler med «lysende» skilt i området. (Foto Sunnmørsposten)

da er ikke dette noen lett oppgave.

- c) Utvidelse av Nørvegata med bygging av gang/sykkelveger på begge sider, forsterkning av bæreevnen, kanalisering av kryss osv. med sikte på at denne skal tjene som riksveg (innfartsveg) er for så vidt startet opp, men står nå «i stampe» grunnet værforholdene. Ca. 1 km forutsettes ferdiggjort til høsten.

Oppgavene i 1979 kan vel ellers summeres opp slik:

- a) Dekkelegging og avslutningsarbeider som lys, skilt, rekkeverk osv. ved **Solevåg ferjekai**.
b) Dekkelegging på busslommer, gangveger og i kryss på **Olsvik-**

vegen, samt eventuell opprustning videre østover mot «UFO pukkverk».

- c) Bygging av ny ferjekai i betong på **Valderøy** samt noe omregulering av oppstillingsplassen og utmudring av havnebassenget. Dette arbeidet vil vesentlig «spesialfolk» på ferjekaisektoren stå for.
d) Etterarbeid og noe dekkelegging på **Ellingsøya**.
e) **Grusparsellen i Stettebygda**, riksveg 659, vil ventelig bli påbegynt etter sommeren med tanke på fullføring i 1980.

A. Wicken

Fylkesveganlegg SLYNGSTAD—SKJELTEN

Fylkesveganlegget Slyngstad-Skjelten ligger i Haram kommune. Anlegget har en lengde på 20,7 km.

Arbeidet på anlegget startet opp i 1969 og holdt på til 1975. I denne tida ble parsellen Hamnsund-Gryta, 6,0 km, bygd.

Det var så en pause i arbeidet fram til sommeren 1978.

Arbeidet foregår nå på parsellen Gryta-Kråkset, som er 6,0 km. Vegen på denne parsellen ligger nærmere sjøen enn den gamle. Det blir kun en sammenbindingsveg mellom

gammel og ny veg. Terrenget er kupert og det er god massebalanse i linjen. Ved Gryta blir en del av vegfyllinga liggende i sjøen, uten at dette skaffer noe stort problem. To naust blir liggende innenfor linja, de må enten flyttes eller skaffes undergang gjennom vegen. Vegbredden er 6,0 m. beregnet kostnad i 79-kroneverdi for parsellen er 8 mill. Bevilgnigen for 1979 er 1,0 mill. kroner. Etter bevilgningsprogrammet for perioden 1978-81 skal det i hvert av åra 1980 og 81 bevilges 2,0 mill. kroner, men i den vanskelige øko-

nomiske situasjon kan det være fare for nedskjæring av bevilgningsprogrammet.

Eksisterende veg er både smal og krokete. Den virksomheten som finnes i distriktet tilsier at vegstandarden forbedres. Likeledes arbeides det med innkorting av «Nordøyferja» og dermed økende trafikk over på veien.

For tiden arbeider 4 mann på veganlegget.

I tillegg blir det i en kort periode i vinter sysselsatt 4 mann for ekstraordinære bevilgninger.

Oppsynsmann er Ole Reiten.

Kristian Furland

Overingeniør SVERRE BRÆND



Overingeniør Sverre Brænd døde 24. januar 1979. Brænd var født i Sollia i Østerdalen i 1895, ble student 1916 og bygningsingeniør fra Norges Tekniske Høgskole 1921. Fra han begynte i Østfold vegvesen høsten 1921 og til han sluttet i Møre og Romsdal høsten 1966 ble det 45 år sammenhengende tjeneste i Statens vegvesen. Han tjenestegjorde 1927-1937 i Nordland og deretter 6 år i Hordaland inntil han tiltrådte som avdelingsingeniør I i Møre og Romsdal i august 1943. Brænd fra-

trådte tjenesten som overingeniør ved oppnådd pensjonsalder 1. januar 1964, men fortsatte som ekstraingeniør på pensjonistvilkår til november 1966. I de senere år har han bodd på Jar.

Her i fylket ble Søre Sunnmøre Brænds arbeidsfelt gjennom 23 år. En tjenestereise til og på Søre Sunnmøre i 1940-årene var både tidkrevende og møysommelig. Brænd fikk i høy grad bidra i realiseringen av veganlegg og ferjesamband som fullstendig omskapte kommunikasjonsmulighetene i dette distriktet.

Vi som har arbeidd sammen med Sverre Brænd vil minnes ham som en interessert og jordnær planlegger og vegbygger, som en grei og real kollega, som et vel orientert samfunnsmedlem, velmenede og elskverdige i all sin ferd. — Og nå ved vegs ende vil vi lyse fred over denne vegbyggers minne.

Arne Inge Torvik

STANDARDHEVING VED VEGBYGGING

Ved vegkontoret har vi nettopp avsluttet arbeidet med forslag til riksvegbudsjett for 1980 og langtidsbudsjett for 1981.

Disse 2 årene er de siste i vegplanperioden 1978-81. Det synes nå klart at summen av de midler vi har fått stilt i utsikt for disse årene og de gitte bevilgninger for 1978 og 1979 medfører at det for perioden 1978-81 blir en betydelig bevilgningssvikt i forhold til det som var angitt i Norsk Vegplan for samme periode. Dette vil medføre at en stor del arbeider som var tenkt utført i årene 1978-81 blir stående som ugjort ved periodens utløp. Med det store behov vi i fylket har for vegombygginger, utbedringer, forsterkningsarbeider og bygging av faste dekker m.v. er dette en beklagelig kjensgjerning.

For å redusere skadevirkningene mest mulig, innbyr den oppståtte situasjon en sterk oppfordring til oss alle i vegvesenet å gjøre vårt ytterste for å strekke midlene lengst mulig innenfor det vi kan kalle akseptabel kvalitet i arbeidet.

I den sammenheng er det nærliggende å komme litt inn på et begrep som gjerne kalles standardglidning. Det kan forklares som den tendens det kan være til under arbeidet å heve utbyggingsstandarden til et nivå det ikke er full dekning for i den vedtatte plan. Særlig kan det i mange tilfeller være svært så nærliggende og fristende å foreta økning i vegbredden.

Der vi bygger helt ny veg i jomfruelig terreng er vel vanligvis problemet ikke så stort. Her er den standard det er lagt opp til som regel fullgod for den trafikk som kan ventes. Verre kan det være når vi driver utbedringsarbeider langs eksisterende veg. For å få midlene til å strekke til over ønskede antall kilometer har vi i slike tilfeller ofte vært nødt til å legge opp til en standard som er noe lavere enn vi kunne ønske. Da vi alle gjerne vil gjøre en skikkelig jobb og vise fram et arbeidsstykke vi er tilfreds og stolt over, kan i slike tilfeller ønsket om å foreta standardheving melde seg. Og det må vel inrømmes at vi av og til har falt for denne fristelse. Det positive ved det er selvsagt at så langt vi rekker blir resultatet bedre enn forutsatt, men det negative er heller ikke å skjule, nemlig det ugjorte arbeid.

Riksrevisjonen og Vegdirektoratet har nylig innskjerpet streng nøkternhet og nødvendigheten av å holde seg strengt til godkjente planer slik at det under selve byggeprosessen ikke skjer standardglidning. Om det under arbeidet likevel skulle oppstå uforutsette forhold som gjør endringer sterkt ønskelig må dette alltid tas opp til drøfting slik at avgjørelse kan skje på ansvarlig hold. Kostnadene med vegbygging er selvsagt ikke bare avhengig av den vegbredde som nyttes. Her kommer

alle prosesser inn. Uten å komme inn på alle disse forhold vil jeg her bare nevne bruken av overbygningmasser. Disse er alltid dyre og de må bare brukes på riktig plass og i riktig mengde. Når disse masser er kommet til lager på anlegget, er de vanligvis lett tilgjengelige og kan være for lette å ty til i strengt tatt unødvendige tilfeller, eksempelvis for oppretting av et ujevnt eller for lavt traub eller ved bygging av en

avkjørsel. Dette fører straks til økede kostnader uten bedring av kvalitet.

Vi må alle på hele driftssiden gjøre vårt aller beste for å holde alle kostnader så lave som mulig uten at kvaliteten kommer under fastsatt nivå. Ved de reduserte investeringsrammer og den generelt strammere økonomiske situasjon er dette viktigere enn noensinne.

E. Vollset

Vegkasserekneskapen og boktrykkaren.

I det eksemplar av vegkasserekneskapen for Romsdals amt for året 1829 som amtmannen sende til prenting, var det kome inn ein skrivefeil med di reparasjonskostnaden for ein vegmur på garden Åsen i Surnadal tinglag var feilskrive til 2 spd. 48 sk. i staden for 2 spd. 40 sk.

Boktrykkaren var ein mann som heldt auge med at summeringa svara til posteringane, og han retta dette som han trudde var feilsummering ved å leggje 8 skilling attåt hovudsummen over utgiftene. Såleis kom rekneskapen til å syne 8 skilling (= 26,7 øre) mindre i kassesum enn det fogdane hadde ansvar for.

Denne skilnaden vart ståande i 3 år, men i rekneskapen for 1833 vart det retta med denne tekst:

«I det Bogtrykkeren tilsendte Exemplar af Veikasse-Regnskabet for 1829 var den 3die udgiftspost feilskrevet 2 spd. 48 Sk., istedet for 2 Spd. 40 Sk., da Bogtrykkeren antog at Regnskabet var feilopsummeret, lagde han disse 8 Sk. til Hovedsummen, hvilken han i de trykte Regnskaber for de 3de følgende Aar saaledes ogsaa har anført 8 Sk. formeget; de tages nu her til Intægt....8 Sk.»

Det kan i denne samanheng nemnast at det til utreiing av utgifter for vegvesenet i året 1833 var forskotsvis utlikna på matrikkelskylda i amtet 15 skilling pr. skylddalar, med 1871 spd. 103 sk.

Bjarne Rekdal

FASTE DEKKE

Året som gjekk

I 1978 blei det totalt lagt faste dekke på 285 km riks- og fylkesveggar her i fylket.

Av dette blei 238 km utført i eigen regi, medan 46 km blei utført av entreprenør.

Fordelinga på nye dekke og slitte-dekke på riks- og fylkesveggar var slik:

Slitedekke på riksveggar	108 km
Slitedekke på fylkesveggar	27 km
Nye dekke på riksveggar	63 km
Nye dekke på fylkesveggar	87 km

Dei ymse dekktypane fordeler seg slik:

Asfalt	46 km (entreprise)
Kaldasfalt	
(Alg)	53 km (eigenregi)
Oljegrus	143 km (eigenregi)
«Ottadekke»	42 km (eigenregi)

Entreprisearbeid

Alt entreprisearbeid blei utført av firmaet Sigurd Hesselberg A/S. Dei hadde blandeverk ståande i Spjelkavik, Skorgen i Isfjorden og i Kristiansund.

Arbeid i eigen regi

Oljegrusen og asfalletøysingsgrusen (Alg) var produsert i egne blandeverk ved Røkkum og i Vistdal. Herifrå blei den frakta fram til næraste kai ved utleggarstaden med båt.

På dei to produksjonsstadane blei det produsert følgjande kvantum:

Røkkum	Alg	13 000 tonn
	Oljegrus	61 000 tonn
Vistdal	Alg	24 000 tonn
	Oljegrus	42 000 tonn
Sum		<u>140 000 tonn</u>

Som det vil gå fram av desse tala er 73% av produksjonen i eigen regi oljegrus. Denne prosenten har i dei siste åra variert mykje. I 1974 var han nede i 20%, i 1975 var han 52%, i 1976 74% og i 1977 55%. Det er grunn til å rekne med at delen av oljegrus i framtida vil utgjere om lag 60-70%.

I fjor starta vi opp med 3 utleggarlag for oljegrus og «kaldasfalt». Rundt 1. juli gjekk det eine laget over til å legge «Ottadekke».

Frå sentralt hald er fylka blitt oppmoda om å legge lettare dekke, som «Ottadekke» og overflatebehandlingsar, i større omfang enn tidlegare, dette først og fremst av økonomiske årsaker. Eit «Ottadekke» kostar normalt ca. 2/3 av eit oljegrusdekke, og har like stor slitestyrke. I vårt fylke kan vi ikkje vise til slike gunstige økonomiske resultat etter det første driftsåret, men vi reknar med at dette skal rette seg når vi vinn meir erfaring.

«Ottadekke» er det mest aktuelt å legge som nytt dekke på fylkesveggar og riksveggar med liten trafikk. Overflatebehandlingsar blir mest nyt-

ta ved fornying av asfaltdekker, men det kan og vere aktuelt å prøve denne dekketypen ved fornying av olje-

grusdekker. Det kan og leggest som sjølvstendig dekke på grusunderlag.



Utstyr (vist på bilde) og arbeidsmåte ved legging av «Ottadekke» er vel kjent for dei fleste, men vi skal likevel her gi ei kort orientering om arbeidsmåten.

Utstyret som blir brukt består av sprøytevogn, sjølvgåande singelspreiar og gummihjulvals. På det ferdig oppretta og komprimerte grusbærelaget, blir det først sprøyt ut ein film av asfaltløysing - ca. 1,8 kg/m² MC4 -. Deretter blir det strødd eit tynt lag sams knust grus over bindemidlet - ca. 20 l/m² 0-16 eller 0-18 mm. Til slutt blir grusen valsa ned i bindemidlet. Det blir gjerne eit overskott av grus som ikkje går ned i dekket. Dette må kostast opp etter at trafikken har gått ei tid på dekket og arbeid samman bindemidlet og grusen.

Utstyr og framgangsmåte er den same ved legging av overflatebehandlingsar. Men her blir det gjerne brukt andre typar bindemiddel og til avstrøing blir det brukt singel i staden for knust grus. Dei mest nytta fraksjonane er 8-12 og 12-16 mm.

Planar for i år

På riks- og fylkesvegnettet her i fylket er det i 1979 planlagt å legge dekke for 33 mill. kroner. Den samla dekkelengda blir om lag 280 km.

Når det gjeld fordelinga mellom nytt dekke og slitedekke på riks- og fylkesveg blir denne slik:

Slitedekke på riksveg	125 km
Nytt dekke på riksveg	41 km
Nytt dekke på gangveg	6 km

Slitedekke på fylkesveg 32 km
 Nytt dekke på fylkesveg 76 km

Av dei 41 km som er nytt dekke på riksveg, blir om lag 22 km lagt på parsellar som avløyser tidlegare

grusveggar. På fylkesvegane er det tilsvarende talet 45 km.

Her er ei oversikt over dei streknin-gane det er tenkt å legge fast dekke på i 1979:

Entreprise

Rv	km
69 Veblungsnes-Innfjorden	1,2
69 Måndalen-Våge	8,8
69 Parsell ved Søvik	1,1
69 Sylte-Bjermeland	3,8
69 Sjøholt-Storvik	1,6
69 Parsell på Åsestranda	1,0
69 Nørvegata	1,0
14 Spjelkavik-Blindheim	1,0
14 Vegsund-Solevågseid	2,2
14 Solevåg ferjeholdeplass	1,0
16 Sunndalsøra-Fonnafofnat.	1,7
58 Stabbegjølet tunnel	0,7

Eigenregi

Rv	km
16 Broneset-Kjerrvik	4,3
16 Parsell på Beiteråsen	0,8
58 Oppland gr.-Blåfjell	7,5
58 Kvanndal-Hellebakkane	1,8
58 Opplenskedal-Geiranger	7,3
58 Parsell ved Stabbegjølet	1,8
60 Sve-Habostad	4,5
60 Ringdal bru-S. og F. gr.	11,2
60 Åheim-S. og F. gr.	1,0
62 Gravanestet-Hyllneset	3,3
63 Langdal-Krike bru	3,2
63 Linge-Sylte	4,0
64 Frøystad-Åfarnes	5,0
65 S.Tr.lag gr.-Rindalskogen	6,0
65 Parsell ved Kanestraum	0,8
66 Bjerkeset-Høgset	14,3
67 Parsell på Fræneidet	1,9
67 Brandseter-Nås	1,8
67 Hjertvik-Smenes	2,0
67 Kårvåg-Hoset	3,5
71 Klettelva-Henda	1,2

60 Blindheim-Magerholm	6,4
60 Straumgjerde sentrum	0,5
60 Ringstad-Stranda f.k.	0,9
62 Glamox-Tøndergård	1,0
62 Røbekk-Hjelset	10,6
64 Åndalsnes sentrum	0,6
64 Skytterhuset-Grønnes	6,3
66 Parsell på Eidsetra	0,9
67 Årø-Eikremsmyra	2,8
659 Brattvåg sentrum	1,1
662 Kapellet-Meek bru	0,9

652 Grydal-Uraneset	2,7
654 Tuftene-Lillenes	2,9
659 Parsell Brattvåg	0,6
660 Parsell Vistdalsheia	4,2
661 Krogsbakken-«ldahall»	1,7
663 Eidem-Talstad	2,2
664 Parsell i Stavika	0,8
666 Torvikbukt-Holten	3,0
669 Parsell på Dyrnes	1,0
669 Steinsøy-Råket	1,2

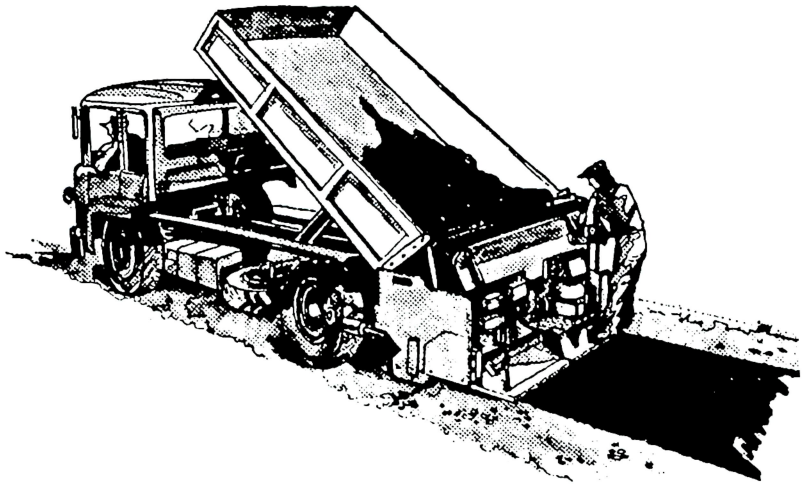
Fv

01 Parsell ved Åheim	1,1
02 Fiskå-Strand	2,3
03 Norddalen	5,6
04 Sördalen	5,6
08 Gurskevåg-Myklebust	0,5
16 Frøystad-Bø	1,0
18 Veg til Runde	3,5
20 Fosnavåg-Igesund	0,6
35 Hjørungavåg-Steinløysa	1,9
41 Bjørke-Viddal	5,1

47 Ekset-Berknes	1,0	201 Sundsbø-Ugelvik	12,0
55 Høgebru-Høgebru	16,0	216 Hukkelberg-Falkhytten	1,5
71 Straumgj.-Ikkornes	7,0	235 Bergset-Vikan	2,0
91 Eidsdal-Nordal	4,2	247 Vassåsen-Mek	1,0
106 Parsell Engesetdalen	5,0	257 Kjerkvåg-Ekkilsøy	2,6
111 Brusdal-Fremmerholen	6,6	276 Eide-Krakelia	2,0
164 Kyrkjesyfte-Øvstedal	2,5	311 Hårstad-Dalen	4,5
171 Sæbø-Voll	4,5	370 Tømmervåg-Gullstein	4,0

Oddmund Gussiås

Magne Mørkedal



Nordmøringar gjorde ikkje krav om vederlag for vegfyll.

I eit brev den 19. juli 1839 frå amtmannen til kaptein Astrup (bustad Eikrem i Bolsøy), som vart veginspektør for Romsdal i 1839, er opplyst at vederlag for vegfyll til hovudvegane til vanleg hadde vore utreidd med ein omakkordert sum når vederlag hadde vore kravd og kunne krevjast etter veglova av 28. juli 1824. Amtmannen hadde i den seinare tid, opplyser han i brevet, skrive til vegin-

spektørane i Romsdal og Sunnmøre fogderi om å få istand til godkjenning akkordavtalar med grunneigarar om tenleg vegfyll når vederlag vart kravd. Liknande skriv var ikkje sendt til veginspektøren i Nordmøre «thi i Nordmøre Fogderi har til denne Tid ei nogen gjort Paastand paa Godtgjørelse for Vei-fylds Afgivelse.»

Bj. R.

VANNRETT

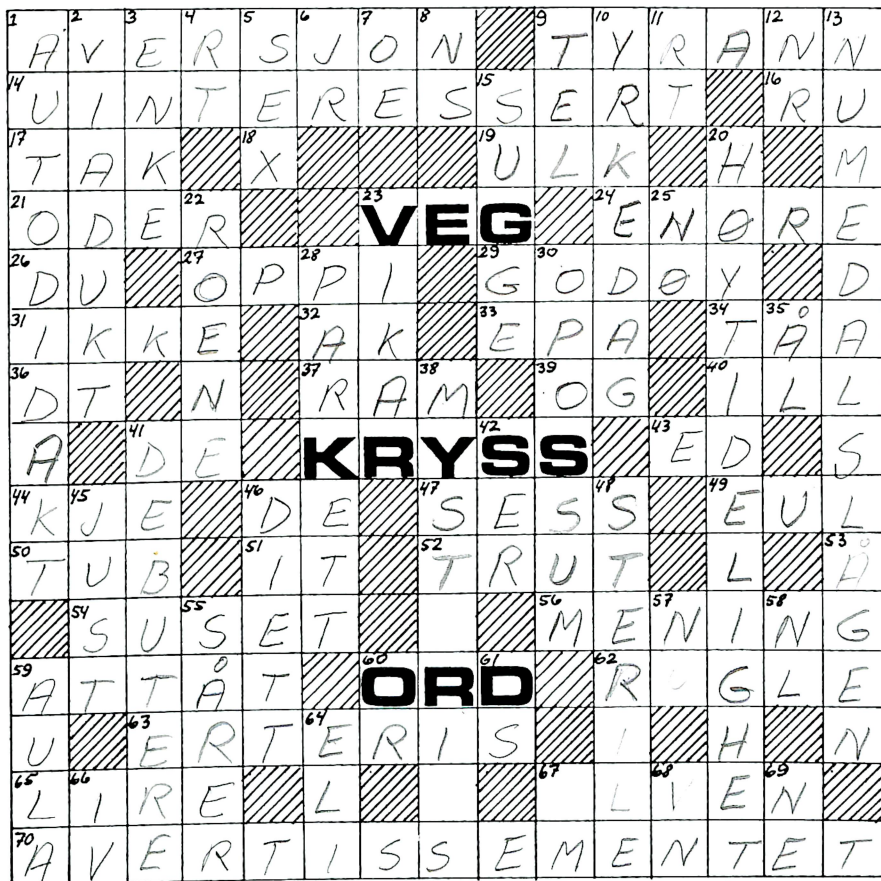
- 1 Motvilje
- 9 Despot
- 14 Likegyldig
- 16 Ujevn
- 17 Grep
- 18 10
- 19 Sjømann
- 21 Elv i Mellom-Europa
- 24 Mynt
- 26 Pron.
- 27 Prep. og adv.
- 29 Øy nær Ålesund
- 31 Ingenlunde
- 32 Renn
- 33 Butikk-kjede
- 34 Legemsdelen
- 36 Didrikk Thorsen
- 37 Bitter
- 39 Til like med
- 40 Vond
- 41 Pron.
- 43 Banning
- 44 Geitekillling
- 46 Pron.
- 47 Sete
- 49 Ild (Bakv.)
- 50 Sykdom, (fork.)
- 51 Sex appeal
- 52 Tryne
- 53 Elv
- 54 Ør
- 56 Synsmåte
- 59 Foruten
- 62 Slingre
- 63 Del av plante
- 65 Myntenhet
- 67 Irritasjonen
- 70 Annonsen

LODDRETT

- 1 Selvlært
- 2 Bru over veg
- 3 Enslig
- 4 Rolf Teige
- 5 Erotikk
- 6 Junior
- 7 Vokaler
- 8 Norsk standard
- 9 To
- 10 Arbeidsdag
- 11 Nr. 18 og nr. 20
- 12 Nummer
- 13 Norsk elv
- 15 Purke
- 20 Fest
- 22 Rotvekstene
- 23 Stedfortreder
- 25 Retning
- 28 Gulvbelegg
- 30 Pungrotte
- 35 Fisk
- 38 Gåtefull
- 41 Begynne
- 42 Titter
- 45 Nettopp
- 46 Kosthold
- 48 Ufruktbare
- 55 Støter
- 57 Trau
- 58 Nederland
- 59 Festsal
- 60 Older
- 61 Skipsbetegnelse
- 64 Pikenavn
- 66 4
- 67 Lengdemål
- 68 Omv. himmelretning
- 69 Månefase

KRYSSORD

av avd.ing. Kristian Furland



De tre først uttrukne løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 1 -79» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 2. april 1979.

Innsender:

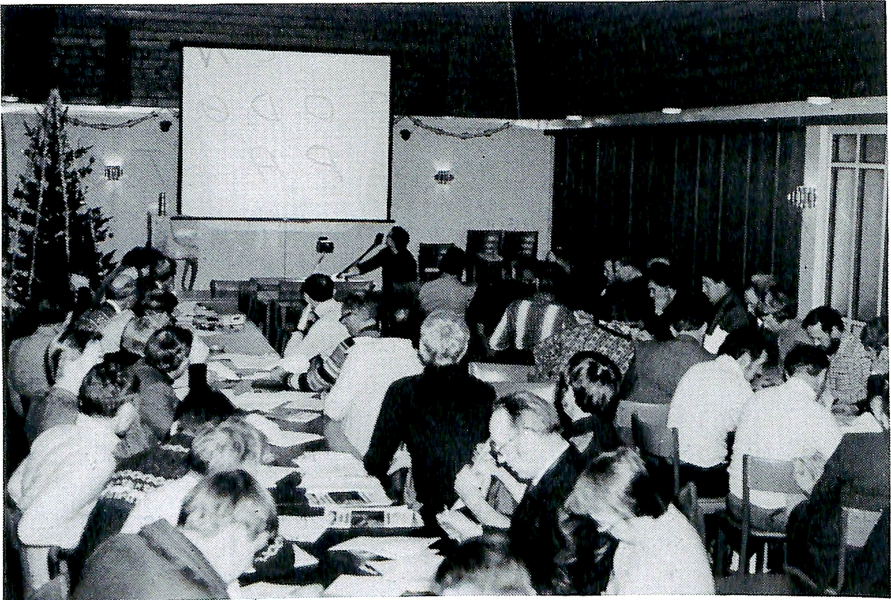
Adresse:

Postnr.: Poststed:

KURSDAG I MOLDE

Det begynner nesten å bli tradisjon nå at mannskap på pelebåter, ferje-kaibyggere og andre snekkere og betongarbeidere fra hele fylket samles i Molde en dag rundt jul.

15. desember var dagen denne gang. Programmet var «tradisjonelt» med lett blanding av teori, orientering om kommende års arbeidsoppgaver og forskjellige emner omkring daglig virksomhet.



Her er Orvik igang med sin orientering i Folkets Hus for den omlag 60 mann store forsamlingen.



Kanskje var Harald Grønningen med sin orientering om bruk og stell av motorsag «trekkplasteret denne

gang». De fleste i «bransjen» hadde nok stor direkte nytte av hans grunnige orientering. Videre var det orientering om løfteinnretninger, slingser og stropper, krav og kvaliteter, og fra administrasjonsavdelingen orienterte Arnfinn Orvik om de mange små, men viktige ting som hører til nødvendig skjemautfylling de fleste kommer borti.

A. Wicken

Veteranklubben

«Smeden»— alias Ole Eide, Årø

Ole Eide er i dag å finne som pensjonist inne på Årø, like ved vegsentralen. Når man hører Ole Eide, — eller «Smeden» som han var kalt til daglig, fortelle fra gamle dager, så er det en ting han har fått beholde: Sin gode husk!

Ole Eide ble født 16. mai 1903 på Bolsøya. Der kom han i lære som smed. Tomas Bolsø var hans læremester. Det måtte ha vært en god læremester, for eleven Ole var en god utøver av sitt fag. Familien flyttet fra Bolsøya og slo seg ned på Årø, hvor hans far kjøpte seg hus.

«Ole Smed» ble ansatt ved vegsentralen 9. januar 1928 som smed og alt-mulig-mann. Da Ole begynte, var det bare to ansatte, han selv og en på kontoret. Han måtte ta seg av alt arbeid i smia, som også tjente som verksted.

Etter som tida gikk, fikk vegsentralen flere oppdrag. Utbyggingen av ferjekaiene i fylket tok til. «Ole Smed» var i flere år med på bygging av ferjekai over hele fylket. I 1956 tok utbyggingen av vegen fra Sunndalsøra til Sør-Trøndelag grense til for alvor. «Ole Smed» var i flere år ved dette anlegget.

Det var en særlig streng kuldeperiode da utbyggingen startet opp. En-



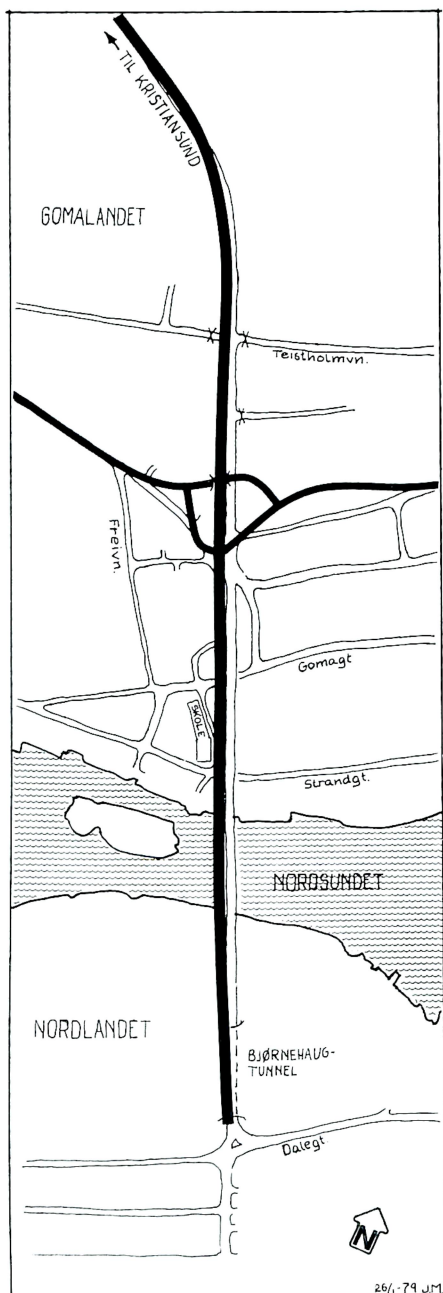
kelte ganger var det så kaldt at nesedråpene frøs til is. Han arbeidet jevnt og trutt uten tanke på kulden. Når noen gjorde han oppmerksom på at det var middagspause så han bare opp og svarte: Jeg har ikke tid!

Ole Smed har tidligere vært utsatt for et lite hjerneslag som gjorde at han var borte fra arbeidet i et halvt års tid. Han ble frisk igjen og kunne senere være med på flyttinga fra den gamle vegsentralen til den nye. Han var nok ikke særlig glad for at «Gamlesmia» ble revet, «Ole Smed», men han syntes likevel godt om den nye arbeidsplassen sin.

Da Ole Smed sluttet ved vegsentralen i 1971, hadde han vært i vegvesenets tjeneste i 43 år. Fritidsproblemer har han ikke hatt siden han sluttet. På spørsmål om hvorfor han er så lite å se på vegsentralen, svarer han: «Jeg har ikke tid».

Kåre Hansen.

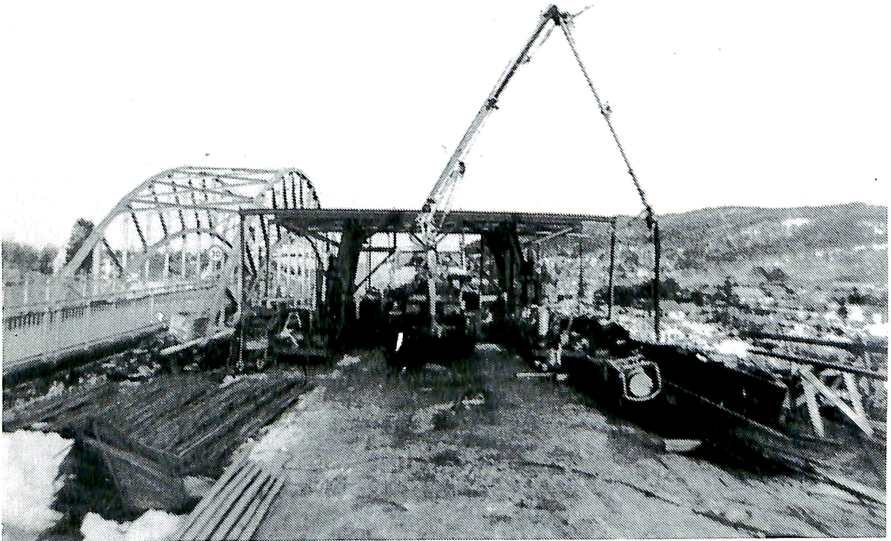
Nordsund bru med tilstøtende veger



Arbeidet med ovennevnte anlegg ble startet i egen regi med sprengning av hovedfundamentene til den nye Nordsund bru den 1. mars 1978. Etter planen skal alt arbeide med omlegging av tilstøtende veger på Gomalandet utføres i egen regi. Arbeidet på Gomalandsiden er for øvrig kommet godt i gang allerede, og i utgangen av året regner en med at all spregning og planering er utført her. Arbeidsstokken består for tiden av 12 mann, men denne vil ut på vårparten bli redusert til ca. 7 mann.

Arbeidene som skal utføres på Gomalandet består av store utvidelser av riksveg 16, en del omlegging av Freivegen og Milnvegen, helt omlegging av Sveagata og bygging av gangveger med 4 underganger (3 under riksveg 16 og 1 under Freivegen). På grunn av utvidelsene av riksvegen er det nødvendig å legge om Kristiansunds hovedkloakk, 1 stk. 60 kv høgspenkabel og flere telekabler.

Allt spregnings- og gravingsarbeide i forbindelse med dette arbeidet utføres i egen regi, mens legging av de forskjellige ledningene utføres av de offentlige etater dette sorterer under. Kostnadene med disse arbeidene vil komme på ca. 3,5 mill. kroner. I tillegg til dette må 5 bolighus rives på Gomalandet og 1 på Nordlandet.



Arbeide med ny Nordsund bru.



Sprengning av grøft for hovedvannledning, hovedkloakk m.m på Gomalandet.



Montering av prefabrikkert betongkulvert på Gomalandet.

Vegarbeidene skal drives kontinuerlig og en regner med at arbeidene på Nordlandet vil ta til i januar 1980. Arbeidet på denne siden består i det vesentligste av betydelige spregningsarbeider gjennom Bjørnhaugen hvor en til slutt skal sprengne bort den nåværende Bjørnhaug-tunnelen.

Den nye Nordsund bru er bortsatt på entrepris til entreprenørfirmaet Høyer Ellefsen for 12,0 mill. kroner eksklusiv merverdiavgift.

Brua er 333,5 m lang og har en bredde på 12,73 m inklusiv fortau på 3,0 m. Hovedspennet over sundet er 105 m, og det er ikke plassert søyler i sjøen.

Vegarbeidene er kalkulert til 10,5 mill. kroner eksklusiv grunnverv.

Arbeidene som utføres i egen regi ved anlegget må betraktes som kompliserte med betydelige trafikkulempere, særs kompliserte spregningsarbeider og til dels meget vanskelige grunnforhold.

Einar Drugli

VERNEOMBUD



Husk **påbudet** om bruk av bilbelte.

LANDETS FØRSTE KVINNELIGE INSPEKTØR I BILTILSYNET

Nå har det skjedd — en ung kvinne har slått en bresje i et ellers så mannsdominert yrke. Navnet er Åse Elisabeth Bøe, 22 år, ansatt som inspektør ved biltilsynet i Horten.

Da vi kontaktet henne for å få nødvendige vita og bilde var det ingen entusiasme å spore over at hun skulle komme i avisen. At en kvinne var ansatt som inspektør i biltilsynet var vel egentlig ikke noe spesielt å skrive om.

Sannsynligvis har hun rett. Enhver med nødvendig utdanning, teknisk innsikt, kjennskap til lover og regler, bestemmelser og instruksjoner vil kunne utføre jobben som inspektør tilfredsstillende.

Etter gymnaset utdannet hun seg til motoringeniør. Deretter gjennomgikk hun praksis på bilverksted.



Nå forestår lokal og sentral opplæring før hun kan gi seg i kast med gamle biler og skjelvende førerkortkandidater.

Arne Johnsen

VELFERDS- MIDLER I 1979

Samarbeidsutvalget skal i møte våren 1979 foreta fordelingen av velferdsmidlene for 1979. Det blir kun én fordeling. Derfor må alle interesserte — også søkere til juletilstelninger — søke nå. Søknadene sendes vegkontoret. Søknadsfristen er 1. april 1979.

Anders Grotle



5 minutter med vernelederen

Skade og ulykkesrapportering til arbeidsmiljøutvalget

Det er en hel del usikkerhet og misforståelser ute og går hva angår utfylling og innsending av rapporter. Vi har med tre forskjellige skjema å gjøre, og for å ta de enkleste først.

«Melding om ulykkestilløp fra verneombud».

Verneombudene skal melde fra om tilløp til ulykker, eller for å si det på en annen måte — uhell/ulykke som ikke medfører at noen blir skadet og sykemeldt. Disse meldingene er viktige i arbeidet med å forbedre miljøet-forholdene på arbeidsplassene, da AMU får vite hva som skjer og kan hjelpe til å forebygge senere ulykker. Det er også meget viktig at det merkes av i kryssingsrutene så vi derigjennom kan finne ut litt om årsakene. Vi er ikke ute etter å finne «syndebukk» for det som har skjedd, vi vil bruke dette for å endre på farlige ting eller farlig arbeidsrutiner/vaner. Vegkontoret viser i brev av 6. september 1978 til verneombudene til arb. miljølovens § 26, 4 pkt. 2 ledd, hvor det bl.a. heter: Verneombudet skal gjøres kjent med arbeidsulykker og tilløp til ulykker innenfor sitt område. Videre vises det til § 21, 4 ledd hvor arbeidsgiver, hos oss, vegsjefen i Mø-

re og Romsdal, skal melde tilløp til alvorlige ulykker til Arbeidstilsynet snarest.

Nr. 2 av skjemaene er «Skademelding fra arbeidsleder».

Her er det uhell/ulykke som har medført skade og sykemelding som skal meldes, og det er, som skjema-navnet sier, arbeidsleder (oppsyns-mann) som skal fylle ut og sende disse innen 24 timer etter ulykken. Den fylles helst ut i tre eksemplar hvorav arbeidsleder beholder ett og de to andre sendes til: Vernelederen, Vegkontoret, 6400 Molde. I likhet med det første skjemaet er det også her viktig å få det riktig og hurtig utfylt, til hjelp for å forebygge senere ulykker. Det er tidlegere utsendt en rettleiding i utfyllingen og om nødvendig kan verneleder skaffe flere.

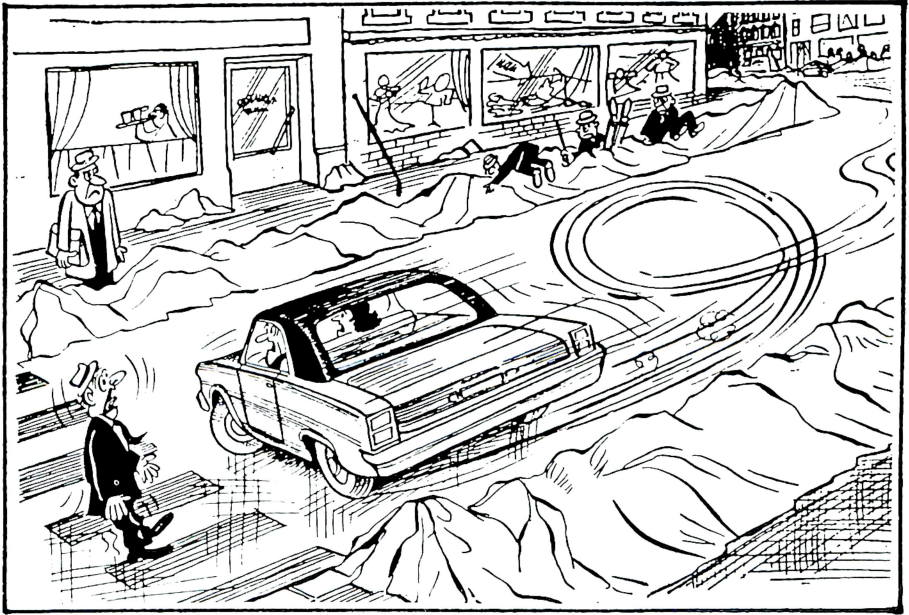
Når det gjelder det tredje skjemaet «Skademelding til Rikstrygdeverket», skal det sendes innen 3 dager etter ulykken og det er arbeidsleder som skal sørge for dette. Det skal ikke sendes vegkontoret eller vernelederen, men sendes direkte til trygdekassen på skadedes hjemsted. Skjemaet er et sett på 4 ark, hvorav de tre første sendes trygdekassen

og det fjerde og siste beholdes av melderer (arbeidsgiveren), det vil si at vedkommende oppsynsmann arkiverer disse.

Som et vedheng kan vi ta med «**Melding om kjørehell**». Dette skjema skal finnes i alle vegvesenets kjøretøyer og det er sjåfør/maskinfører som skal fylle ut dette og det skal sendes til vegkontorets juridiske av-

deling. Skjemaset skal fylles ut helst på stedet og det skal fylles ut når trafikkuhell skjer og når vegvesenets maskin skader en annens eiendel (bil, maskin eller ting). Om det er personskafe, på vegvesenets tjenestefolk, skal også «Skademelding fra arbeidsleder» fylles ut og sendes til verneleder som beskrevet foran.

E. Bakke



En god bilfører kan kanskje kjøre med stor hastighet på glatt veibane, men må føreren panikkbremse, hjelper det ikke hvor dyktig vedkommende ellers er.

Avpass derfor farten etter forholdene.

Nedenforstående tabell viser hvor lite man tjener i tid på å øke farten.

Fra 50 km/t til 60 km/t	2	min. pr. mil			
» 60 » » 70 »	1½	»	»	»	»
» 70 » » 80 »	1	»	»	»	»
» 80 » » 90 »	50	sek.	»	»	»
» 90 » » 100 »	40	»	»	»	»

== *Bruk bilbelte* ==

Oppfordringen møter oss i mange aviser og tidsskrifter, i radio og fjernsyn og på oppslag.

Bruker du bilbelte?

En undersøkelse som biltilsynet har gjennomført i Møre og Romsdal etter oppdrag fra fylkets trafikksikkerhetsutvalg, viste en bruksprosent i tettsteder på 21 og utenfor tettsteder på 58. Tilsvarende tall på landsbasis er henholdsvis 33% og 65%.

Undersøkelsen i tettstedene ble gjennomført i fylkets 3 byer pluss Åndalsnes. Bruksprosenten var lavest på Åndalsnes med 17% og høyest i Kristiansund med 28.

I vårt fylke hvor ulykkeshyppigheten er forholdsvis stor er altså bruken av bilbelte dårlig. Bare dette burde gjøre oss flinkere til å bruke bilbelte.

Påbudt bruk av bilbelte

Påbudet trådte i kraft 1. september 1975. Vi er altså påbudt ved lov å bruke bilbelte. Med visse unntak gjelder påbudet førere og forsetepassasjerer i person- og varebiler som har montert bilbelte.

Da påbudet trådte i kraft ble det vedtatt at det inntil videre skulle gjelde uten bruk av sanksjoner. Målsettingen var en bruksprosent på 75 innen 1½-2 år. Det er langt igjen før målsettingen er nådd og det er derfor

all grunn til å regne med at et påbud med sanksjoner er nært forestående.

Hvorfor bruker ikke flere bilbelte

En undersøkelse som Transportøkonomisk institutt gjennomførte i 1975 viser at en overveiende del av førerne hadde tiltro til beltets virkning. De vanligste grunnene for ikke å bruke beltet var:

- skal bare kjøre en kort strekning
- glemte det
- slapphet.

Et vesentlig moment er dessuten at de fleste ikke regner med å bli utsatt for en trafikkulykke.

Hvorfor skal vi bruke bilbelte

Fordi i de fleste tilfellene vil skadene i forbindelse med trafikkuhell bli vesentlig redusert dersom vi klarer å holde oss på plass i setet. Mange hevder at ved hastigheter som normalt holdes i tettsteder vil en klare å holde seg fast i setet med hendene. Mange har dessverre fått erfare at det ikke var mulig.

Dersom vi vil unngå at våre nærmeste skal påføres store skader i forbindelse med trafikkuhell må vi oppdra dem til å bruke bilbelte. Da må vi selv gå foran med et godt eksempel.

Arne Johnsen

Som en front-kollisjon i bare 40 km/t.



Et fall fra 6 meter mot glass og stal. Sammenstøtet tilsvarer en front-kollisjon i bare 40 km/t.

Svært få overlever det. Bruker vi bilbelte, unngår vi dette knusende sammenstøtet mellom ansiktet og frontruten, mellom brystkassen og rattet.

Om lag halvparten av trafikkulykkene med personskade skjer i tettbygd strøk i lave hastigheter, altså på våre vanlige turer til jobben eller butikken. Men da er det bare 3 av 10 nordmenn som bruker bilbelte! Derfor opplever vi for mange dødsulykker og alvorlige skader i bytrafikken blant bilførere og passasjerer som ikke bruker bilbelte. I de fleste av disse ulykkene ville bilbeltet ha reddet livet, eller redusert alvorlige skader til skrammer og blå merker.

Tenk deg om, så bruker du bilbelte uansett hvor kort kjøreturen er.

**Bruk bilbelte
- også på
korte turer**

Påbudt fra 1. september 1975.
Vegdirektoratet.
Statens informasjonstjeneste. 51k/76.

Tal frå ferjedrifta i fylket i 1978

I MRF sitt ruteområde vart det i 1978 frakta i alt 3 768 802 bilar og 11 720 610 passasjerar. Samanlikna med 1977 var dette ein auke på 205 335 bilar, eller 5,8%, og 410 342 passasjerar, eller 3,6%.

Rute 20: Ålesund-Valderøy	+ 23 573 bilar
Rute 33: Molde-Vestnes-Vikebukt	+ 19 270 bilar
Rute 13: Aursnes-Magerholm-Ikornes	+ 17 794 bilar
Rute 11: Solevågen-Festøy-Hundeidvik	+ 16 633 bilar
Rute 06: Hareid-Sulesund	+ 16 059 bilar

Ser ein bort frå april og oktober, då det var nedgang i passasjertalet, var det vekst i trafikken i alle månadene.

Den sterkaste absolutte veksten i biltrafikken hadde ein desse sambanda:

I 1977 hadde 13 av selskapet sine ferjeruter ein årstrafikk på meir enn 100 000 bilar. I 1978 har ytterlegare to ruter passert dette talet. Det er

rute 15 Stranda-Overåneset-Eidsdal-Linge og rute 48 Halså-Kanestraum. I rekkjefølgje er dei 15 største rutene no:

1. Rute 11: Festøy-Solevågen-Hundeidvik	321 703 bilar + 5,5%
2. Rute 13: Aursnes-Magerholm-Ikornes	321 293 bilar + 5,9%
3. Rute 33: Molde-Vestnes-Vikebukt	305 497 bilar + 6,7%
4. Rute 06: Hareid-Sulesund	243 697 bilar + 7,1%
5. Rute 47: Kvalvåg-Kvisvik	229 109 bilar + 2,0%
6. Rute 20: Ålesund-Valderøy	214 867 bilar + 12,3%
7. Rute 44: Kvitnes-Høgset-Bergsøy	194 718 bilar + 2,1%
8. Rute 35: Lønset-Grønnes	176 429 bilar + 6,6%
9. Rute 10: Volde-Folkestad	163 972 bilar + 3,6%
10. Rute 41: Kristiansund-Bremsnes	148 990 bilar ÷ 4,5%
11. Rute 46: Kvanne-Røkkum	121 990 bilar + 6,1%
12. Rute 36: Søsnes-Åfarnes	107 036 bilar + 1,2%
13. Rute 31: Hollingsholm-Aukra	106 774 bilar + 4,9%
14. Rute 48: Halså-Kanestraum	100 638 bilar + 5,8%
15. Rute 15: Stranda-Eidsdal-Linge	100 033 bilar + 3,8%

Desse rutene hadde i alt 75,8% av selskapet sin samla biltrafikk, men og heile 90% av dei bilane som vart registrert som attståande.

Talet på attståande bilar, som i åra fram til 1977 har vist ein sterk auke, gjekk siste år ned frå 145 458 i 1977 til 119 904 i 1978. Dette heng i stor

grad saman med den betra kapasiteten i nokre av problemsambanda.

Sjølv om talet gjekk ned frå 1977, er det framleis rute 33 Molde-Vestnes-

Vikebukt som har mest attståande bilar av ferjerutene i fylket. Dei seks største sambanda når det gjeld attståande bilar var:

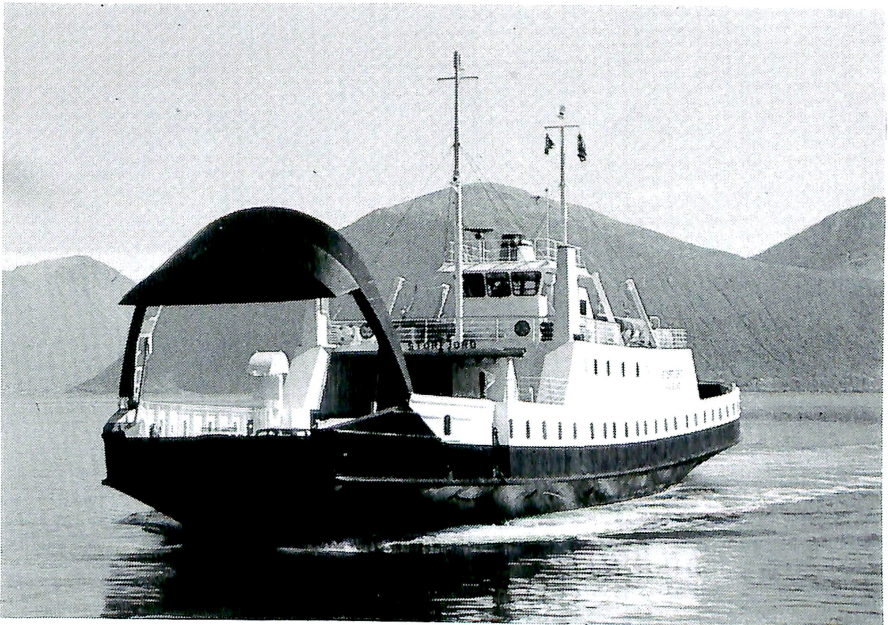
		% av trafikken
Rute 33: Molde-Vestnes-Vikebukt	21 751	7,1
Rute 13: Aursnes-Magerholm	16 085	5,0
Rute 11: Festøy-Solevågen	15 570	4,8
Rute 47: Kvalvåg-Kvisvik	11 417	5,0
Rute 44: Kvitnes-Høgset	8 513	4,4
Rute 20: Ålesund-Valderøy	7 635	3,6

I motsetnad til det som har vore vanleg, var det i 1978 august og ikkje juli som hadde flest attståande bilar.

Rekneskapan for MRF si ferjedrift i 1978 ligg enno ikkje føre, og ein har såleis ikkje noko tal som viser underskotet i drifta. Men selskapet har fått utbetalt eit tilskott på kr

9 180 000,- for fylkesvegferjedrifta og kr 54 704 379,- for riksvegdrifta. Om ein føreset at billettinntektene dekker kostnadene ved passasjertrafikken, finn ein at det i gjennomsnitt vart betalt kr 17,- for kvar bil som vart frakta.

Stein Tessem



Nytt fra

ARBEIDSMILJØ UTVALGET

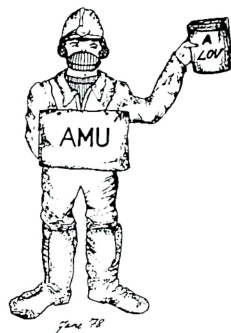
Siden forrige nummer av «Veg og Virke» har arbeidsmiljøutvalget hatt to møter. Neste møte vil bli avviklet i tilknytning til en befaring som AMU skal ha på deler av Sunnmøre i begynnelsen av mars.

Gledelig utvikling når det gjelder skader

Vegvesenet i Møre og Romsdal har ikke ligget særlig gunstig an når det gjelder skadetall og antall fraværsdager på grunn av skader sammenliknet med vegvesenet i andre fylker. Nå viser imidlertid skadestatistikken for 1978 en gledelig utvikling. Antall skader er fortsatt høyt, men det totale antall fraværsdager og det gjennomsnittlige fravær pr. skade viser en ganske sterk reduksjon.

Følgende tabell viser utviklingen de siste fem årene når det gjelder antall skader, totalt antall fraværsdager på grunn av skadene og det gjennomsnittlige fravær pr. skade.

År	Antall skader	Antall fraværsdager	Gj.snittl. fraværsdager pr. skade
1972	21	543	25,8
1975	17	711	42,0
1976	24	838	35,0
1977	33	821	25,0
1978	28	401	14,3



De fleste skadene i 1978 har skjedd på mandag eller tirsdag (20 skader). Skadene har svært ofte skjedd ved skjæring, klemming, kutting, etc. (10 skader) og ved snubling, gliing, fall etc. (12 skader). De mest utsatte arbeidsfunksjonene har vært maskinell lasting og lossing o.l. (8 skader), boring og handtering av borutstyr (7 skader) og reparasjon, montering o.l. (5 skader).

Innvilgelse av dispensasjon for utvidet overtid for vedlikeholdsdriftens vintervedlikehold.

Etter søknad fra vedlikeholdsavdelingen gav AMU tillatelse til bruk av overtid for vinterberedskap på inntil 15 timer pr. uke og inntil 40 timer i 4 sammenhengende uker. Tillatelsen gjaldt for 3 måneder, dvs. til 16. februar 1979. Vedlikeholdsavdelingen måtte imidlertid sette opp overtidslister for den enkelte arbeidstaker som viste daglig overtid, ukentlig overtid og overtid for 4 sammenhengende uker.

Senere har Vegdirektoratet fått tillatelse fra Arbeidstilsynet slik at vegvesenet i sitt vintervedlikehold kan bruke overtid på inntil 20 timer pr.

uke. Vedlikeholdsavdelingen har sendt ut rundskriv om dette.

Behandling av byggesak: Vegstasjonen Nelvika, Smøla

Saken ble behandlet i to møter. Arbeidsmiljøutvalget hadde en del kommentarer til planene og som ble oversendt saksbehandlerne for saken.

Henstilling til Vegdirektoratet

Med bakgrunn i en protokoll fra vegvesenet i Hedemark ble det hevdet i utvalget at det forekom at enkelte, private sjåførere kjørte for anleggsdriften om dagen og brøytet for vedlikeholdsdriften om natten.

Arbeidsmiljøutvalget mente at saken måtte finne sin løsning på landsbasis. Utvalget vedtok å henstille til Vegdirektoratet om å se nærmere på dette spørsmålet.

Oppfølgingsmøte

Arbeidsmiljøutvalget har som et ledd i sin arbeidform bestemt å utvikle et oppfølgingsmøte hvert halvår hvor utvalget ser hvordan saker som er behandlet i utvalget er fulgt opp. Første møte i 1979 var et oppfølgingsmøte hvor arbeidsmiljøutvalget tok for seg saker som var behandlet i 1978. Utvalget konsentrerte seg særlig om følgende saker: Transport og oppbevaring av eksplosiv vare, retningslinjer for bygg, byggesak: Vegstasjon i Valldal, byggesak: Lager/garasje i Eidsdal, kontorforholdene for vegkontoret, brannredningsutstyr og øvelser, omplasseringsutvalget, arbeidsskilling, arbeidsplassundersøkelse ved Dragsund vegstasjon og montering av et sete kalt Aequateo.

God vår med godt vernearbeid!

Anders Grotle

Tiltak for omplassering av YRKESVALGHEMMEDE I VEGVESENET

Under arbeidsmiljøutvalget i vegvesenet er opprettet et omplasseringsutvalg som skal behandle henvendelser fra alle ansatte i etaten som på grunn av yrkesskader og andre helse- og sosiale problemer har behov for omplassering til et annet, lettere og mere egnet arbeid.

Opplysninger om aktuelle helsespørsmål m.v. kan arbeidstakeren gi på skjemaer som er utarbeidet med det formål å gi utvalget mulighet for vurdering

av eventuell omplassering. Skjemane vil i nær fremtid fås utlevert hos vegmestrene, oppsynsmenn, de forskjellige yrkesgruppers tillitsmenn og verneombudene.

Alle henvendelser som måtte komme til utvalget vil bli behandlet på fortløpig måte.

Utvalget består for tiden av hovedtillitsmann Olmar Lien, verneleder Egil Bakke og førstesekretær Sverre Hjelvik.



Nytt fra SAMARBEIDSUTVALGET

Samarbeidsutvalget har siden forrige «Nytt fra samarbeidsutvalget» hatt to møter.

Prolongering av samarbeidsutvalgets mandattid

I 1979 skal det slutes ny samarbeid-savtale mellom Forbruker- og administrasjonsdepartementet og hovedorganisasjonene i staten. Det er også uklart om den samarbeidsordning vi kjenner skal avløses av et forhandlingssystem.

Det skulle egentlig foretas nyoppnevning av representanter/vararepresentanter til samarbeidsutvalget innen 1. januar 1979. På grunn av den uvisshet som har oppstått med hensyn til samarbeidsutvalgenes skjebne, anbefalte Vegdirektoratet at mandattiden til de nåværende medlemmene ble prolongert inntil ny avtale foreligger.

Samarbeidsutvalget vedtok å prolongere sin mandattid inntil ny samarbeidsavtale foreligger.

Fordeling av resterende velferdsmidler

Av forskjellige årsaker hadde samarbeidsutvalget en del velferdsmidler igjen til fordeling i slutten av 1978. Midlene ble fordelt slik: Jule-

tilstelning for anleggsvirksomheten i Eidsvågområdet (600 kr), juletilstelning for anleggsvirksomheten i Geirangerområdet (400 kr), juletilstelning for anleggsvirksomheten i Ulsteinområdet (1 400 kr), juletilstelning for vegkontoret (1 500 kr), juletilstelning for distriktslaboratoriet (800 kr), ekstrabevilgning til gevær i T-1 (500 kr), juletilstelning for anleggsvirksomheten i Åfarnesområdet (450 kr), juletilstelning for samarbeidsutvalget (520 kr), driftsstøtte til bedriftsidrettslaget, Andalsnes (2 300 kr), driftsstøtte til bedriftsidrettslaget, Surnadal (2 300 kr) og driftsstøtte til bedriftsidrettslaget, Molde-regionen (5 400 kr).

Når det gjelder de tre siste bevilgningene vil samarbeidsutvalget ta hensyn til dem ved fordelingen av velferdsmidlene for 1979. Fristen for å søke om velferdsmidler for 1979 er satt til 1. april 1979.

Vegvesenets hytter

Vegvesenet har følgende hytter som kan nyttes av ansatte: Hytte på Krokeneset i Vanylven, veggarasje på Takset i Syvde, tidligere brukerbolig i Dragsund på Gurskøy, hytte på Geirangerfjellet, hytte på Øvste-

stølen i Valldal og hytte på Gjøra i Sundal.

Hytteutvalget la fram et notat om hyttene på første SU-møte i 1979. Det framgikk i notat at standarden på hyttene var varierende. Det ble vedtatt å henstille til administrasjonen v/Vedlikeholdsavdelingen om å sette hyttene i god stand. Når det gjelder hytta på Gjøra må den sannsynligvis rives fordi grunneieren vil oppheve leieavtalen. Hytta på Fursetfjellet må også rives på grunn av dårlig forfatning. Det ble diskutert å opprette et andelslag blant vegvesenets ansatte for å få reist nye hytter på Fursetfjellet og Gjøra-området. Vi vil komme tilbake til hyttene i neste «Nytt fra SU».

Samarbeidsutvalgets kontaktmøter

Samarbeidsutvalget vedtok å gjennomføre følgende kontaktmøter i 1979:

Eidsvåg, februar

Åndalsnes, mars
Kristiansund, april
Ulsteinvik, høsten
Syvdsbotn, høsten

Pensjonistturer

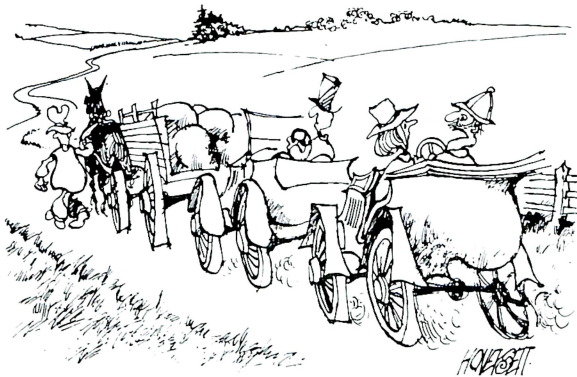
Samarbeidsutvalget vedtok at en i 1979 skulle gjennomføre to pensjonistturer. Turene vil fortrinnsvis bli arrangert i løpet av sommeren. Turene blir for pensjonister i områdene:

- 1 Skodje/Ørskog/Vestnes
- 2 Batnfjord/Neset

Samarbeidsutvalget har også behandlet årsrapporten fra bedriftsavisen, forslag om takstativ og opplæringsprogrammet for 1979. Opplæringsprogrammet for 1979 vil bli behandlet i en egen artikkel i neste nummer av «Veg og Virke».

Neste møte i SU blir 26. februar. Da vil utvalget særlig konsentrere seg om budsjettforslaget for 1980.

Anders Grotle



«Disse trafikk-korkene blir mer og mer uutholdelige.»

BEDRIFTSIDRETT ★★★★★★

Nå ved begynnelsen av et nytt år kan det være naturlig å komme med en oppsummering av vegvesenets store triumfer og bitre nederlag på idrettsfronten i det siste året. Generelt kan vi si at det resultatmessig har vært et godt år, men at bredden burde vært større i enkelte grener. Spesielt savner vi de nyansatte i etaten på trening og i konkurranser. Det er svært få av de aktive i dag som har vært ansatt mindre enn 5 år i vegvesenet. Vi etterlyser derfor gode forslag om hvordan vi skal få de «unge» med.



Fra vegvesenets årlige bedriftsrenn. Jarle Reiten blir sendt avgårde av Ivar Hol.

Bedriftsidrettslaget i Molde hadde det siste året 125 medlemmer hvorav ca. 40 har vært aktive i en eller flere grener. Ellers i fylket er det

god oppslutning om miniatyrskyting ved flere vegstasjoner.

Så over til resultatene.

SKI

Det var på ski vi feiret de største triumfene det siste året. Vårt 3-mannslag tok sin 3. aksje i vandrepokalen i Stålprodukterstafetten (B-klassen) og fikk dermed denne til odel og eie. Vi fikk også vår første andel i vandrepokalen i Glamoxrennet for beste 6-mannslag uansett klasse. Dessuten ble det oppnådd en rekke gode individuelle plasseringer.

SKYTING

Aktiviteten i denne øvelsen har nesten dødd ut her i Molde, selv om de få som er igjen hevder seg meget godt. Det er derfor større grunn til å glede seg over det fine resultatet som skytterne ved vegstasjonene i Ørsta og Surnadal sto for. I en korrespondanseskytingsmatch mellom ansatte i vegvesenet vant kvintetten Magne Bøe, Bjørn Heggset, Daniel Bjørkedal, Ola Arne Berg og Inge Håvik med 1 354 poeng foran lagene fra Nord-Trøndelag (1 346 poeng) og Nordland (1 338 poeng).

HÅNDBALL

Her må vi innrømme at vi i vår ble sist i 2. divisjon og nå «spiller» i 3. divisjon hvor vi finner oss godt tilrette.

VOLLEYBALL

Vi har som tidligere stilt to lag i serien. 1. laget gjorde sin beste prestasjon på flere år og ble nr. 3 i 1. divisjon tett bak de to beste lagene. 2. lagets resultater i 2. divisjon forbigås i taushet, men de har kommet sterkt tilbake i innledningen av årets serie.

FOTBALL

Fotballaget vårt begynte sesongen meget bra i 1. divisjon, men noen

tap på slutten førte til at laget havnet ca. midt på tabellen.

Årsmøtet i Bedriftsidrettslaget ble avholdt på vegkontoret den 23. november 1978. Disse ble valgt til å sitte i spissen for styret i 1979:

Terje Lindstad (formann)

Per Leikanger (sekretær)

Nancy Austigard (kasserer)

Vi vil ønske gamle og nye trimmere velkommen til en ny sesong.

Terje Lindstad

HILSEN FRA DIVERS CLUB AVDELING VEGVESENET

Vi kan ikke i vårt blad, slik som ofte i den kulørte presse ellers, glede leserne med noen badenymfe i denne kaldeste årstid.

Bildet viser bare et av vegvesenets relativt vanlige gjøremål, enten det er sommer eller vinter. Inspeksjon av bruer og ferjekaier — enten det er i samband med prosjektering og nybygging, eller det gjelder senere vedlikehold, foregår året rundt, og selv om det ikke er noen is på det vatnet Per Austnes kommer opp av i full mundur, så er bildet tidsaktuelt.

En del skader en har hatt i det siste på grunn av undergraving av både brulandkar og ferjekaier synes å tyde på at penger spares om en kan oppspore eventuelle svakhetstegn og ta sine forholdsregler tidligere. Det arbeides derfor med å få til en systematisk inspeksjonsrutine for



våre undervannskonstruksjoner der det kan være fare for skader.

Pr. i dag er det 3 mann som står for de mer eller mindre uregelmessige oppdrag innen etaten «undervanns», og — dersom ikke flere melder seg snarest — blir det vel også disse som får ansvaret for de framtidige inspeksjoner.

A. W.

For dyre gang- og sykkelveggar

I dei siste åra har det blitt bygd ein heil del gang/sykkelveggar ved ymse tettstader i fylket. For 1978 vart det brukt ca. 10 mill. kr til dette formålet.


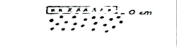



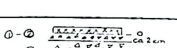
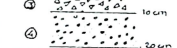
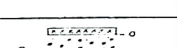
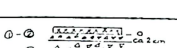
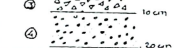
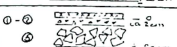



Ofta kan ein undre seg over denne bygginga som skjer og dimensjoneringa. Eg er sjølsagt klar over at den geometriske utforminga set visse krav, vegen må dessutan også gjerast attraktiv for brukarane. Stigningstilhøva må vere rimelege både på grunn av vedlikehaldet, og for dei som skal gå og sykle.

Ein gang/sykkelveg skal berre tene — bokstaveleg tala — for gåande og syklande, men må dimensjoneres for å tola lett vedlikehalds- og brøyteutstyr, d.v.s. ein liten traktor

påmontert snøplog o.l. Det er difor heilt unødvendig å legge på berelag og forsterkningslag som om det er ein veg for biltrafikk som skal byggast.

Eit anna forhold gjeld anleggsutstyret. Nesten alt utstyret vi brukar i dag er for stort når vi skal bygge smale veggar, dette gjeld både grave-maskiner og bilar, komprimerings- og dekkeleggingsutstyr. Dessutan er desse maskinene så tunge, at vi i same høve må overbygginga dimensjoneres ekstra både i breidde og tjukkuleik for å få desse maskinene fram. Alt dette kostar sjølsagt pengar — ekstra pengar — og det er også sløsing med materialressursar.

Vi har då mellom anna følgjande for-

Bæremagte	Undergrunn	Alternativ overbygning		
		A	B	C
I	Full og steinfylling	①-②  5-10cm		
II-III	Grusmaterialer Sandmaterialer	 0cm		
IV-V	Middels telefarlige mønrematerialer, silting grus og silting sand	①  10cm		
VI	Silt, silting leire	①-②  20cm	①-②  20cm ③  10cm ④  20cm	
VII	Bløt leire - myr	①-②  20cm	①-②  20cm ③  20cm ④  20cm	①-②  20cm ③  20cm ④  25cm

①-② All dekke: 2,5cm asfalt, 3,5cm oljegras eller asfallysingsgras

- ③ Groderte materialer
- ④ Pukk - 16-22mm assitret med grus/subbas
- ⑤ Pukk - 32-50mm
- ⑥ Filtiergras
- ⑦ Nisakull 20-120mm
- ⑧ Nisastabilisert leire
- ⑨ Fibermat

Dimensjoneringstabell

Gang- og sykkelvegar

Tabell 1

hold som påverkar kostnaden mykje, og som det kan vere ønskje om å endre:

a) Vegbredde. Denne er — etter mitt syn — generelt for stor i dag. Det er då avgjerande å få bruke lettare og enklare utstyr som gjer det mogleg å byggje desse vegane i mindre bredde. 2 m dekkebredde er nok, i somme høve bør ein og greie seg med mindre. Det er heilt naudsynt å få kjøpt inn asfaltutleggar som er høveleg for slike bredder. Ved reduksjon av vegbredda vil også masseforbruket gå mykje ned.

b) Dimensjonering. For stor tjukk-leik fører til unødige bruk av masser.

Veglaboratoriet har gitt ut ein intern rapport nr. 520 «Veiledning i bygging av gang- og sykkelveger». Tabellen framfor er frå denne rapporten. Frå denne kan vi sjå at nødvendig forsterknings/berelag på undergrunn i berevnegruppe IV og V, som truleg er det mest vanlege, vil vere berre 10 cm, av graderte materialar (grus, puk).

Denne rapporten kan skaffast på vegkontoret, til alle som er interesserte.

G. Nordal

VI GRATULERER

følgende medarbeidere som i 2. kvartal 1979 passerer åremålsdager:

50 år

Bjarne V. Hauge,	6690 Aure	1.5.79
Daniel Råket jr.	6598 Foldfjorden	9.5.79
Arne Harnes,	6400 Molde	15.6.79
Kjell Dahle,	6400 Molde	26.6.79

60 år

Oluf Arnold Lystad,	6590 Tømmervåg	3.4.79
Fredrik Talsset,	6373 Hovdenakken	27.4.79
Hans Kristian Ødegård,	6530 Bruhagen	28.4.79
Nils K. Gjengstø,	6350 Eidsbygda	15.5.79
Anton Sæbønes,	6180 Sæbø	4.6.79
Håkon Karlsnes,	6400 Molde	11.6.79



Tanker om pensjonisttilværelsen

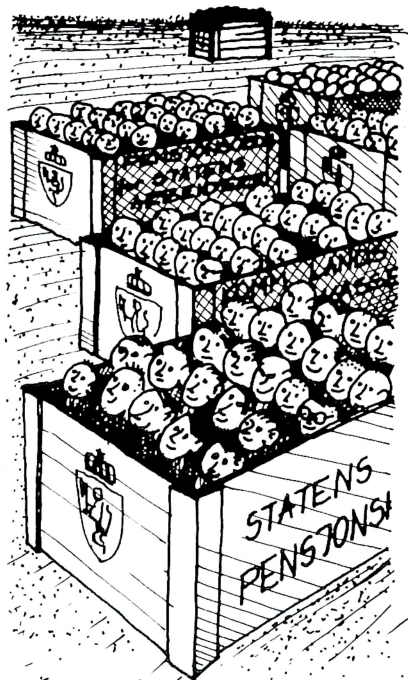
Mange arbeidstakere gir inntrykk av at de ser med glede frem til den dag de skal bli befridd for de daglige plikter som et fast arbeidsforhold innebærer. Særlig kommer slike ytringer fra de som ennå har mange år igjen før de skal tre inn i pensjonisttilværelsen. De hevder at de ønsker å gå av med pensjon så snart dette blir mulig.

Når så tiden nærmer seg er det ikke uvanlig at de så smått begynner å kvie seg for tanken på å skulle forlate jobben for godt. Noen har kanskje stilt seg spørsmålet om en tilværelse med bare «fridager» kan være fylt med problemer av en art som man i en aktiv tilværelse ikke har vært stilt overfor. For manges vedkommende kan nok dagene bli lange dersom de ikke har spesielle interesser å fylle fritiden med. For de velorienterte og friske vil nok friheten fra de daglige plikter i et arbeidsforhold, føles befriende. Særlig vil dette gjelde mennesker som fra før har skaffet seg mange fritidsinteresser/hobbyer av forskjellig slag, som de har sett fram til å få dyrke når de fikk bedre tid. Andre finner kanskje ikke den gleden de ventet å finne fordi de oppdager at de ikke lenger er «etterspurt». Etterhvert kan de få helsemessige problemer og således bli så redusert at de blir avhengige av andres hjelp og pleie. For disse ville det kanskje være bedre om de fikk fortsette i den virksomhet som de har vært knyttet til gjennom mange år.

Den daglige arbeidsrytme kan ofte fortone seg som en «tredemølle». En tilværelse som vi mange ganger kan øn-

ske oss bort fra. Men det er ikke fritt for at de fleste av oss kan merke et aldri så lite savn når vi nærmer oss ferielutt eller etter et lengre fravær som kan skyldes sykdom. Å ha et fast tilknytningspunkt, å være en av et arbeidslag, eller på kontoret, gir samhörighet og trygghetsfølelse.

Fra forskerhold hevdes at kontaktbehovet vil være det samme i eldre som i yngre år. Isolasjon fra vanlig omgang er i strid med den enkeltes ønske og vilje og således vil det få en betydelig trivselsmessig betydning om man får ut-



Statsansatte & særskilte pensjonister

folde individuelle evner og krefter. Når pensjonsalderen nærmer seg bør man nok ofre spesiell oppmerksomhet på de interesser/hobbyer man måtte ha ved siden av sitt daglige virke. Hvis ikke kan overgangen for mange virke som et sjokk når de timene som før var fylt av travel aktivitet, blir uten gjøremål av noen størrelse.

Det vil ofte være av særlig betydning om arbeidstakere som nærmer seg avslutningen på sin aktive tilværelse får nødvendig undervisning (eventuelt gjennom kursvirksomhet) om de muligheter som pensjonisttilværelsen byr på. Dette gjelder ny bomulighet, helsemessige forhold, aktiviteter for eldre, servicetiltak, stønader m.m. Selvsagt finnes det brosjyrer som det vil være nyttig å se gjennom, men disse blir gjerne ikke viet særlig stor oppmerksomhet — i mange tilfeller blir de bare liggende på utstilling i hyller på offentlige kontorer. Det synes derfor å være et naturlig behov for en aktiv støtte fra den ansvarlige ledelse når det gjelder medvirkning til å skape en så meningsfylt pensjonisttilværelse som mulig for den enkelte arbeidstaker.

Ett eksempel på hvordan en som har fått oppleve en harmonisk og lykkelig pensjonisttilværelse, vil man få et inntrykk av i følgende beretning:

«Jeg sitter nå her i min lune stue og lar verden gå sin skjeve gang. Våren nærmer seg nu, og når den kommer, gleder jeg meg over blomstene i hagen, klipper mine roser og nyter solen i min vidunderlige kosekrok, eller så går jeg en tur opp på høyden og ser ut over havet. Når slyngrosene kler fjellet med sin fargeprakt, går tankene tilbake til arbeid og strid. Jeg



er snart 85 år gammel, arbeidsdagen er forlengst slutt, men jeg er frisk og rørig. Jeg ser litt dårlig og hører heller ikke så godt som da jeg var 20 år, men hukommelsen er god».

Disse ytringer kommer fra en tidligere anleggsarbeider som har utført mye tungt kropsarbeid, men som også har hatt tid til aktiv politisk innsats. Han har vært så heldig å være utrustet med en særlig sterk helse, og har hatt stor glede av pensjonisttilværelsen etter en lang og hard arbeidsdag.

Fra en arbeidstaker som enda har en tid igjen før han skal tre inn i pensjonisttilværelsen, kommer dette «hjertesukk»:

«Nå blir jeg 63 år og har arbeidet i jernindustrien i 46 år med mange tunge løft. Jeg ser med en viss skepsis på om helsa holder til jeg blir pensjonist...».

I vår egen etat er det årlig mange tjenestemenn i utedriften som går over i pensjonisttilværelsen. Enkelte velger å fortsette en tid ut over den ordinære pensjonistaldersgrense, mens andre ønsker å få slutte så snart det kan gis høve til det. Ikke så få tjenestemenn nytter sin rett til å gå av med førtidspensjon d.v.s. inntil 3 år før aldersgrensen som for tjenestemennene i utedriften er 65 år. Her må dog tilføyes at denne rett bare er til stede for tjenestemenn hvis alder og tjenestetid tilsammen utgjør 85 år.

Av hensyn til den forskjell det er i muligheter for det enkelte menneske i pensjonisttilværelsen, skulle det være en oppgave for arb.giveren å iverksette tiltak med tanke på å forbedre overgangen til

en ny livssituasjon for de arbeidstakere som har en begrenset tid igjen før de skal pensjoneres. Disse arbeidstakere bør få orientering om og også høve til å drøfte ønsker og problemer med personell som har grundig kjennskap til de aktuelle emner for pensjonister.

I vår etat vil det i løpet av året bli gjort forberedelse til en kursvirksomhet som skal gi sakkyndig orientering om de viktigste sider ved de problemer som kan melde seg for en pensjonist. I et kursopplegg vil det være aktuelt å orientere om helse og velferd, juridiske spørsmål, hobby/fritidsvirksomhet, kosthold m.m. Kursene vil være for vegtjenestemenn over 60 år samt uførepensjonister.

Sverre Hjelvik



Tidlegare etatsjefar.

K. H. Oppegaard var overingeniør for vegvesenet og vegsjef frå 16. august 1948 til 31. juli 1968. Ridder av 1. klasse av St. Olavs Orden. Nemninga Overingeniøren for vegvesenet i Møre og Romsdal vart i 1949 endra til Vegsjefen i Møre og Romsdal.



