

Bibl

VEGDIREKTORATET
I MÅNED
LITTEK

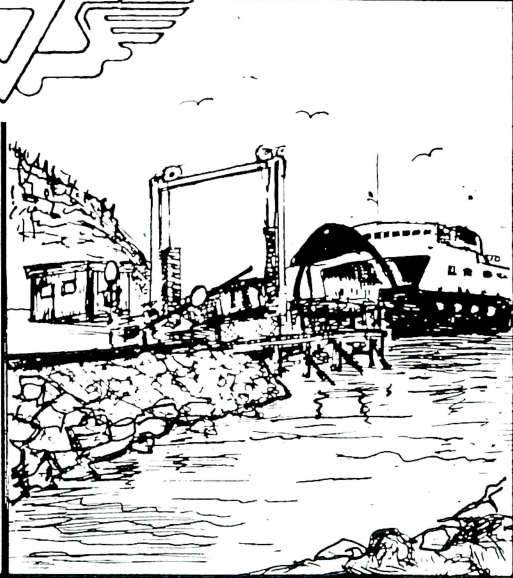
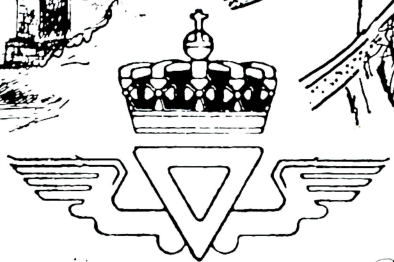
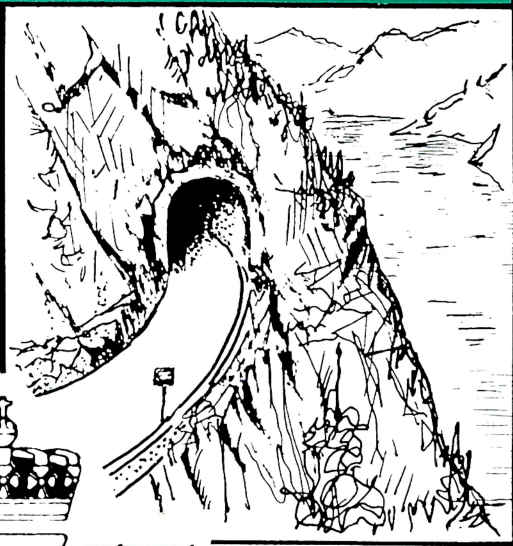
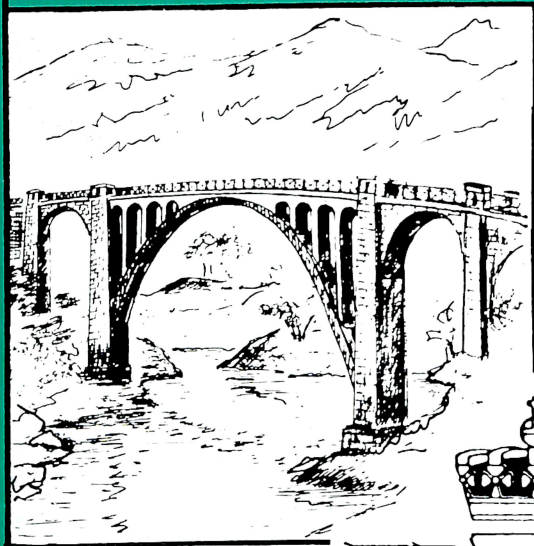
VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

MAI 1979

7. årg.



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

MAI 1979

7. årg.

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Redaksjonsutvalg:

Andor Wicken
Arne Johnsen
Terje Haug

Redaksjonsråd:

Ulf Myhre
Tore Hoëm
Ottar Brudeseth
Per Dalsbø
Thoralf Neraas
Olaus Winther
Oddmund Gussiås

Redaksjonssekretær:

Terje Haug

Utgitt av Statens Vegvesen,
Vegkontoret Møre og Romsdal.

Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset,
Julsundvegen 7, 6400 Molde

Sats og trykk:

Jan Betten & Sønns Trykkeri,
Tingvoll

Opplag: 1300.

Bidragstyttere:

Bjørn Andersen
Egil Bakke
Katrine Bang
Ottar Brudeseth
Paul Bølset
Torgeir Døssland
Hans Petter Eide
Magne Flemsæter
Kristian Furland
Arnfinn Gautùn

Anders Grotle
Terje Haug
Sverre Hjelvik
Arne Johnsen
Johanne Lervold
Geirmund Nordal
Bjarne Rekdal
Arne Inge Torvik
Terje Urdshals

Innhold:

3. Rassikring av vegar
6. Er møringer landets dårligste bilførere?
10. Brukskontrollen
12. Nye maskiner
13. Ordet fritt
14. Den første snøpløgging med bil og traktorar
23. Utprøving av snøfres
24. Nytt fra samarbeidsutvalget
25. Nytt fra arbeidsmiljøutvalget
26. Språkbruk i vegoppsynsteneste
27. Tunnelsikring
28. Kryssord
30. Filmopptak av skoleveg i Rauma
31. Bedriftsfotball 1979
32. Under dei farlege fjell
35. Opplæringsvirksomheten i 1979
38. Lab-Nytt
44. Opplæring i saksbehandling
45. 5 min. med vernelederen
48. Liberalisering i avvikling av førerprøven
49. Minneord
50. Bedriftslegeordningen
Forberdelse til pensjonstilværelsen
52. Hastighetsmålinger
53. Mere om permisjoner
54. Premiært forslag

RASSIKRING AV VEGAR

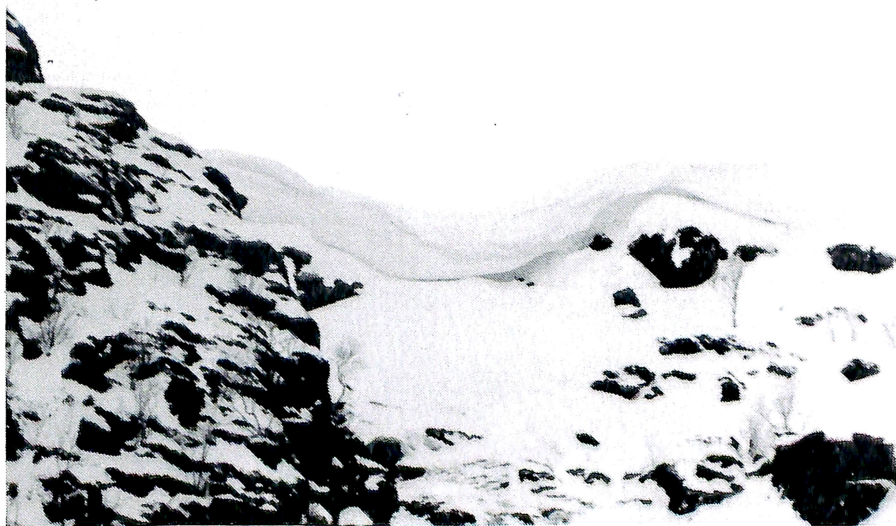
Vegvesenet har gjennom mange år registrert rasstader og vegsperringer i riks- og fylkesvegnettet. I arbeidsdokument som vart offentliggjort i samband med førehavinga av Norsk Vegplan og Norsk Samferdselsplan i fylkestinget hausten 1975 er dei einsskilte rasstader spesifisert med påreknelege sperringslengder og påreknelege kostnader for tryggingstiltak og det er gitt eit rutevis samandrag med tal på sperringsstader, sum sperringslengder og sum investeringskostnad.

I denne registreringa finn ein 149 sperringsstader i riksvegnettet her i fylket, med ei samla sperrelengd på 10 850 m. I dagens prisnivå ville dei

aktuelle tryggingstiltaka krevje ca. 280 millionar kroner.

Tilsvarende var registrert for fylkesvegnettet 79 sperrestader med sperrelengd 6 065 m — og med ein påreknelege kostnad i dag ca. 140 mill. kroner.

Det kan vere mange år - og tiår - mellom at det går ras på mange av desse rasstadene, men dei kan komme svært so veldig når dei kjem - til uvisse tider. Andre stader kan det gå ras mange gonger ein vinter og ingen den neste. Stundom kjem det ras der ingen før har visst om rasfaren, og registreringa vår får då nye supplement. Det har skjedd også siste vinteren. Og bygde rasoverbygg har synt seg å verte for korte.



Terreng, temperatur, snødjupne og vindtilhøve er faktorar som avgjer — her ein trugande skavl øvst i fjellsida.



Rastrygging ved hjelp av gruskjegler som stoppar eller avleider fonna er eit alternativ til vanlege overbygg.

I dei siste 20 åra er mykje veg bygd om nettopp med tanke på sikring mot ras. Riksveg 16 gjennom Sunndalen har fått ei fullstendig omlegging til dei tryggaste områda i dalsidene med å la vegen krysse Driva fleire gonger over kostbare bruanelegg, og der er dessutan bygd 3 overbygg. Vidare i Oppdølstranda og i Gylhamrane er riksveg 16 prøvd sikra ved ca. 4 000 m tunnel i snørasområde. I riksveg E69 er det bygd ca. 2 500 m tunnel i rasområde og 4 overbygg. I riksveg 58 Geiranger - Stordal er det over 4 000 m tunnel i rasområde og likeeins 4 400 m tunnel i riksveg 60 mellom Hellesylt og Stranda. På riksveg 655 mellom Øye og Leknes er det i 1970-åra bygd 6 overbygg til ei samla lengd ca. 490 m, eit av desse skal i 1979 få ei forlenging på 50 m. Mellom Dyrkorn og Stordal på rikveg 58 er nyleg ført

opp eit betongoverbygg, og ein 640 m tunnel under Stabbegylet blir ferdig i 1979. På riksveg 14 er det 2 overbygg mellom Festøy og Vartdal og 1 i Bjørkedalen, og riksveggrute 60 mellom Hellesylt og Stranda har 1 betongoverbygg.

Overbygg kostar ca. 25 000 kr pr. m og tunnel ca. 10 000 kr pr. m i ferdig stand. Ofte gjer ur og fjell det vanskeleg å gå inn i fjellet med tunnel i rimeleg lengd og forsvarleg veggeometri. Alt i alt blir slik vegtrygging svært kostbar.

For riksveg 63 er det til vinterbruk omkøyringsveg på andre dalsida med to bruer over Valldøla, slik at riksvegen under den farlege Grønningfonna - som går årvisst i 270—300 m breidd - vert halden stengt heile vinteren.

I mange land er det spekulert mykje på tiltak mot ras, først og fremst i Sveits. Mellom anna har ein både i Sveits og Canada prøvd kunstig utløysing av ras - altså til å få raset til å gå når vegvesenet vil, over avstengd veg. Både utkastning av bomber frå helikopter, ladningar plassert på førehand med avfyring gjennom radiosignal eller vanleg tennapparat og bruk av bombekastarar har vore nytta. Men det er her i landet frå fleire hald skepsis mot slik bruk, og tildels ikkje tillatt i det heile. Det er mellom anna peika på faren ved ueksploderte granatar («blindgjengere»).

Der terrenget i rasområdet flatar av mot vegen kan ein prøve å bremse våtskred ved bremsekjegler og vol-lar på tvers - slik at rasmassene kan stoppe før dei når vegen. Eller ein kan bygge føringsvangar som kan leide rasmassane til lagringsplassar langs vegen, eller som kan leide snømassane meir konsentrert til kortare overbygg. Det vil no bli vurdert å få gjort meir med slike tiltak.

Sjølv om vi kan få gjort meir av tryggingstiltak, må vi nok i ei lang framtid leve under rasfare og vere budd på at vegar blir stengd av ras. Etter kvart som trafikken aukar blir risikoen for ulucker større, og det kan bli naudsynt å gi påbod om stenging av vegar når det er særleg rasfare. Spesielt kan nattstenging komme på tale meir enn no. Det er klårt at stenging av veg - både på grunn av

ras som går og gjennom påbod på grunn av otte for ras - byr på store ulemper og tap. All regulær ferdsel blir broten over kortare eller lengre tid, med den innverknad dette får både for gjennomgangsferdsel og for lokalsamfunnet. No for tida er det mykje tale om trafikktrygging. Då bør ein ikkje gløyme å vise aktsemd mot den faren som heng over all ferdsel i rasområde.

Ved rydding av ras er vegvesenet sine folk ofte utsett for stor fare. Dei må stå i det farlege rasområdet i lang tid under otte for at nye ras kan lausne. Det er ofte press frå trafikanter om å få vegen snøgt opna att. Men det er klårt at det ikkje må takast sjansar med liv og helse, noko dei nye arbeidsmiljøføresegnene elles sterkt strekar under. I dei fleste tilfelle er det dei røynde vedlikehaldsfolka i vegvesenet som best kan vurdere kva som er tilrådeleg, kva som skal gjerast og når.

Mitt inntrykk er at vedlikehaldsmannskapet i vegvesenet også denne vinteren har gjort ein solid og sporty innsats og vist god døme-kraft, også i vurdering ved og gjennomføring av dei mange rasryddingane vi har hatt denne vinteren. Det har vore ein slitsam og ottefull vinter. Storparten av folket i fylket har forstått det - og mange har gitt uttrykk for det.

— Hermed takk og honnør til dykk også frå meg.

Arne Inge Torvik



Er møringer landets dårligste bilførere?

Uhyggelig ulykkesstatistikk, med ferske lyspunkt

Tallenes tale er tydelig:

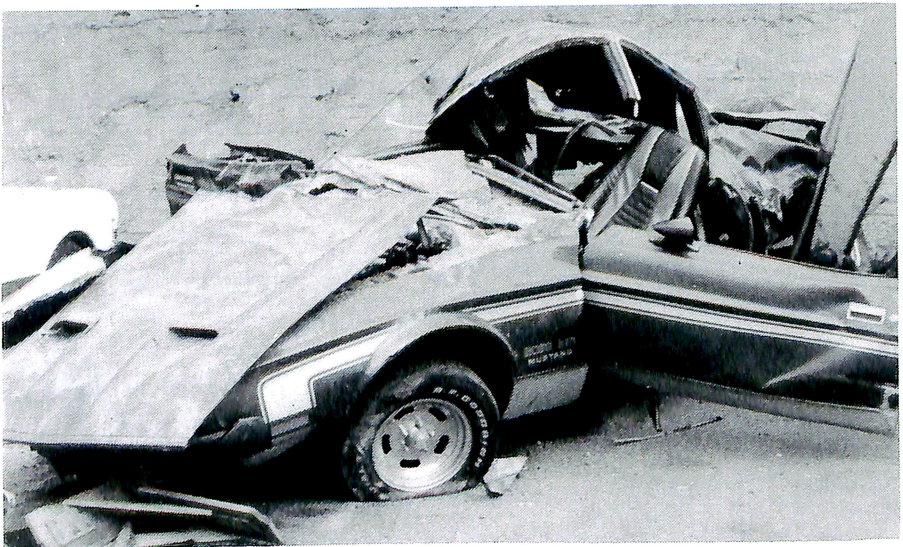
De siste 8-10 år har Møre og Romsdal stadig klarere utpekt seg som et av landets aller verste ulykkesfylker. Det er farlig å ferdes i biltrafikken i Møre og Romsdal enn i noe annet fylke. — Og det er ikke nødvendigvis på innfartsvegene til byene at risikoen er størst. På landsbygda, utenfor tettbygd strøk, er dødsrisikoen dobbelt så stor som i mer tettbygde områder.

Vårt fylke er kronglete og har et langt og omfattende riksvegnett. På den annen side er trafikkmengdene på disse vegene i gjennomsnitt la-

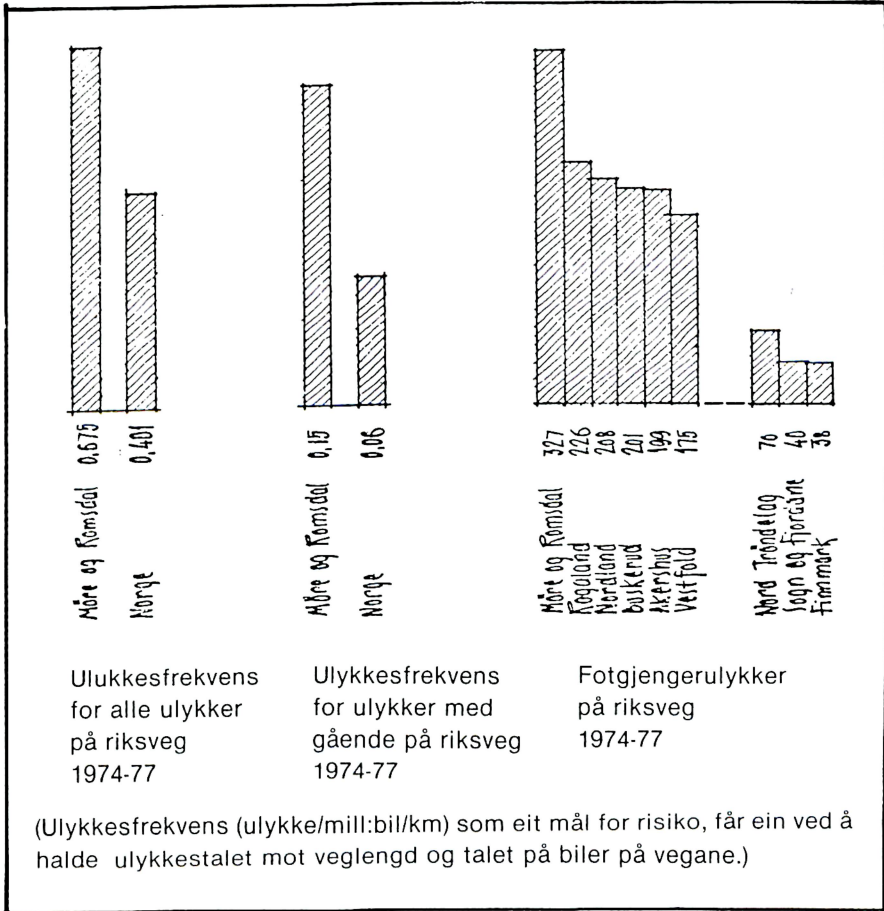
vere enn i de fleste andre fylker. Lite trafikk skulle tilsi lite ulykker, men slik er det altså ikke.

I 1977 skjedde 471 politiregistrerte ulykker på riksvegene i Møre og Romsdal. Dette var klart høyeste tall av alle fylker. Nærmest lå Rogaland med 411 ulykker, Sogn og Fjordane hadde her 100. Ser vi på fotgjengerulykker samme år, hadde riksvegene i vårt fylke hele 103 slike av totaltallet på 471, Nordland kom her nærmest med 81, Sør-Trøndelag med 77, mens vårt nabofylke i sør hadde bare 9 påkjørte fotgjengere registrert.

Trekker vi veglengde og trafikkmengde med i bildet, får vi et mål for risikonivået i trafikken (ulykkes-



Stor fart og sterke biler er ofte ulykkesårsak.

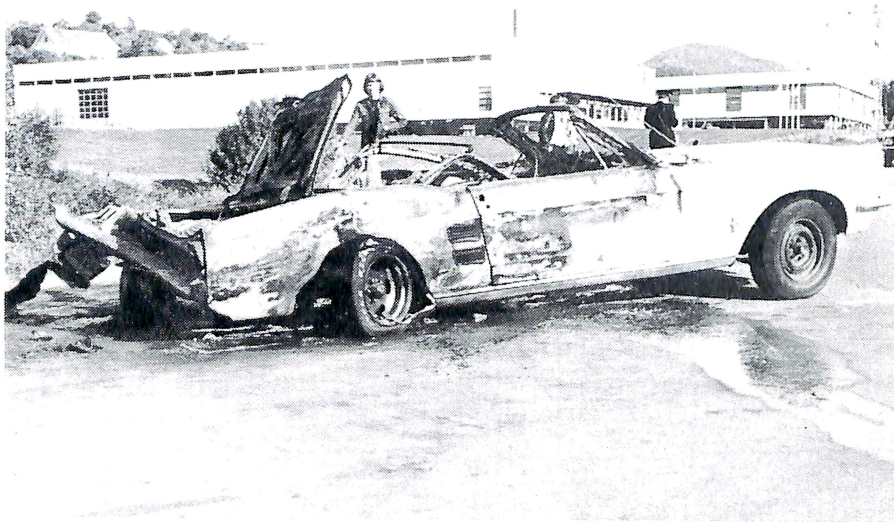


frekvensen). For riksvegulykker totalt i 1977 var ulykkesfrekvensen 0,79 i Møre og Romsdal. Dette var 76% høgere enn landsgjennomsnittet (0,45). For fotgjengerulykkene var tilsvarende ulykkesfrekvensen 0,17. Dette var 15,4% høgere enn for landet samlet (0,07).

Og hvorfor skulle det være slik en skjevhet? Hva er årsaken? Hva skal

vi gjøre? Skal vi vise til overskriften og skyldte på opplæring, overvåking og holdninger? Tja, det er jo mulig at møringer er landets dårligste biler, men det blir i beste fall bare en tvilsom påstand. Sannheten er nok i steden at årsaksbildet er uhyre sammensatt, og det er i praksis meget vanskelig å trekke ut noen dominerende ulykkesårsak av ulykkesmaterialet.





Utforkjøring utgjør over 30% av ulykkene på riksveg.

Møre og Romsdal er særpreget på så mange måter,

- natur og topografi, som gir stort sett smale bebyggbare landstriper langs strender og daler (det er bare plass til en veg, riksvegen),
- økonomi og historie, kombinasjonen jordbruk og fiske har muliggjort et stort antall små bruksenheter (sterkt spredt bosettingsmønster)
- kommunikasjonene i fylket gjennomgikk en forholdsvis rask overgang «fra sjø til land», (med tilhørende etterslep i vegbygging i forhold til en mer langsiktig utvikling)
- et folkelynne som kanskje ikke er så lett mottakelig for reguleringer og begrensninger i den personlige frihet som bilen har muliggjort (et modningsspørsmål ?)
- ulykker og død har til alle tider vært så naturlige deler av hverdagen (sjø, hav og farlige fjell) at befolkningen og de styrende ikke har reagert på bilismens ulemper like sterkt som andre steder (trafikksikkerheten **har** vært lavt prioritert i de fleste henseender rundt i kommunene).

Vel, uansett dypere årsak, — vi kjenner idag ulykkesbildets egenskaper, omstendigheter, hvem som blir urimelig mye rammet, hvor ulykkene skjer, virkemidler kjenner vi, lovverk

har vi, — og de viktigste flaskehalser i trafikksikkerhetsarbeidet begynner også å bli kjent. Alt synes å ligge til rette for en storinnsats, — en «ny giv».

Men det viktigste mangler dess-
verre fortsatt! Viljen til å prioritere
trafikkisikkerhet mangler fortsatt i
meget stor grad, — særlig i kommune-
nene. Den gjennomgripende viljen
til å la trafikkisikkerhetssynspunkt
få avgjørende gjennomslagskraft, er
fremdeles ikke tilstede i særlig
grad. Viljen til å legge økonomisk til
rette for trafikkisikkerhetstiltak, er i
de aller fleste kommuner bedrøvelig
svak.

På landsplan har trafikkisikkerhet
vind i seilene. Det er kommunevalg
til høsten, og vi får håpe at noe av
denne vinden blåser inn i politiske
forsamlinger også her i fylket. Tra-
fikkisikkerhet og trygt miljø er jo vel
funderte poster i partienes program-
mer. Velgerne har valget.

Innenfor vegbudsjettene for riksveg
og fylkesveg har trafikkisikkerhet li-

kevel hatt forholdsvis høy prioritet
de senere år. Det har vært stilt rela-
tivt betydelige midler til disposisjon
til utbedring av ulykkespunkt, byg-
ging av gang- og sykkelveger etc.

Om det er dette som har vært ut-
slagsgivende er vanskelig å si, men
det er et oppmuntrende lyspunkt at
trafikkulykkene i 1978 viste en gle-
delig nedgang. Hele 17% reduksjon
av antall ulykker i 1978 i forhold til
året før (6% for landet samlet), med-
førte 100 færre ulykker i fylket.
Størst reduksjon hadde en på riks-
vegene, der det særlig var forbed-
ring av ulykker med «myke trafi-
kanter».

Dette nye trekk i utviklingen bør væ-
re en kraftig spore til innsats i den
enkelte kommune også. Det nytter å
satse, det nytter å prioritere trafikk-
sikkerhet!

Magne Flemstæter

Løsning på «Vegkryss nr. 1-79»

Vinnere ble:

1. Arne Lauvrak, vegkontoret
2. Hans Petter Eide, vegkontoret
3. Liv Turid Flemmen, samferdsels-
avdelinga

Premiene er tilsendt.



BRUKSKONTROLLEN

Brukskontrollen i Møre og Romsdal består av en inspektør, Morten Rømme, og en vektkontrollør, Knut Kolstad. Disse to har hele fylket som arbeidsplass og er derfor til stadighet på reisefot. De er fysisk tilknyttet biltilsynsstasjonen i Molde, men hører administrativt til under biltilsynsjefen.

Brukskontrollen omfatter:

- kontroll av fraktdokumenter
- kontroll av løyver
- kontroll av transporttillatelse
- kontroll av bestemmelsene om overlast
- kontroll av bestemmelsene om kjøre- og hviletid

- kontroll av kjøretøy

Brukskontrollen har siden den ble etablert i 1974 hatt et nært og godt samarbeid med vegvesenet. Dette har bl.a. ført til en jevn opparbeidelse av vektgroper slik at en nå har 11 groper fordelt rundt om i fylket. I tillegg har en stasjonære vekter ved biltilsynsstasjonene i Ålesund og Kristiansund. En tar nå sikte på å bygge stasjonære vekter på Sunndalsøra, Åndalsnes og i Molde. De stasjonære vektene skal i den grad det er mulig være åpen for publikum slik at transportutøverne selv skal kunne kontrollere vektene på kjøretøyene.



«Hva er det vektkontrollør Kolstad noterer?», undrer sjåføren.



Inspektør Rømme (t.v.) og vektktrollør Kolstad slår av en prat med sjåføren etter at kontrollen har vist at det ikke var noe å sette fingeren på.



Inspektør Rømme påpeker manglende sikring av den øverste bilrekken.

Da brukskontrollen ble etablert viste det seg ganske snart at kjøring med overlast var svært utbredt. Fortsatt blir det stanset kjøretøy (ca. 150 i 1978) med gebyrpliktig overlast, men antallet har gått vesentlig ned.

Bildene er fra en kontroll som ble gjennomført på Roaldset utenfor Molde. De sjåførene som måtte på vekta med sine kjøretøy ga alle ut-

trykk for at de så på kontrollen som nødvendig. Ikke minst hadde kontrollen ført til en sunnere konkurranse mellom de forskjellige transportutøverne, mente de.

Sjåførene hadde stor respekt for kontrollørene. De var stort sett godt fornøyd med den måten de opptrådte på, men av og til var kontrollørene for pirkete, mente de.

Arne Johnsen

Nye maskiner

Statens vegvesen i Møre og Romsdal har kjøpt en ny borevogn som erstatning for en eldre maskin.

Dette er en norskbygd to-boms beltegående borevogn som har beteg-

nelsen Nemek KL 21 H. Boremaskinene har hydraulisk rotasjon og er utstyrt med hydraulisk drevet støvsuger. Dette gjør at luftbehovet er redusert.

Arnfinn Gautun



Bildet viser den nye maskinen i drift på Smøla.

Ordet fritt

DELTIDSARBEID

Frå mange hold er det dei siste åra nemnt at deltidssarbeid burde bli nytta i langt større omfang enn kva tilfelle er.

Dette ville mellom anna gi mange fleire kvinner høve til arbeid utanom heimen. Nokre meiner at deltidssarbeid ville gi mannfolka høve til auka samvær med borna, og dermed større ansvar for oppseding av sitt eige avkom.

Deltidssarbeid kan og ha distriktpolitiske sider. Ein deltidssjobb kan, saman med småbruket eller andre former for smånæringer, gi inntekt nok som sikrar busetninga i utkantstrøk.

Kva har så deltidssarbeide med vegvesenet å gjere? Jau, etter mi meining burde alle statsetatar ha eit særleg ansvar for tiltak som kan kome vanskelegstilte arbeidstakargruppar til gode.

Vegvesenet er sjølvsgatt ikkje noko unntak, truleg finst her ymse slag arbeid - både på kontoret og ute i drifta som vil høve for deltidssarbeid. Det er vel ikkje utenkjeleg at oppsynsmannen kunne ha behov for kvinner i deltidssjobb for å ta seg av papirarbeidet, medan han sjølv er ute og passsar drifta.

Kanskje kan vegarbeidarar arbeide på halv dag, eller to naboar dele ein jobb i vedlikehaldet, eller kanskje allerhelst at mann og kone delte ein jobb.

Deltid treng vel heller ikkje bety at arbeidsdagar blir delte, men at vedkomande arbeider deler av veka.

Truleg kunne ein del av kontorarbeidet på vegkontoret høve for deltidssarbeid, her inkludert også dei tekniske avdelingane.

Burde ein take omsyn til visse distriktpolitiske sider når ein skulle velje maskinentreprenørar framfor å setje slikt ut på tilbod? Kanskje var det ikkje så heilt ut av vegen, slik det var før, at ein mann som budde i bygda fekk arbeid med gravemaskina når vegvesenet hadde arbeid i nærleiken.

Mange arbeidsoppdrag i vedlikehald og anlegg krev kortvarig auke i mannskapsbehovet. Kunne problemet løysast ved inntak av mannskap på staden, framfor å transportere eigne folk lange vegar?

Om noko av dette skulle bli meir seriøst vurdert, ville det nok bli mange nye spørsmålsteikn. Utenkjeleg er det vel heller ikkje at det og ville kome utropsteikn etter ein del av svara.

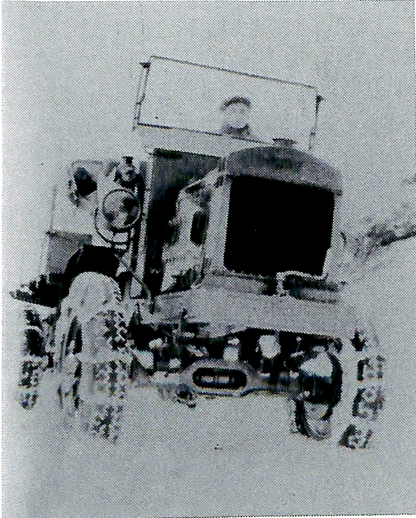
Likevel - kunne dette vere ei sak for samarbeidsutvalet?

Geirmund Nordal



Den første snøpløging med bilar og traktorar i Møre og Romsdal.

Vinteren 1920-21 vart det prøvt å halde vegen mellom Åndalsnes og Dombås open for biltrafikk med ein firehjulsdriven lastebil tilhøyrande vegvesenet — med ein tilhengarplog. (Sjå foto).

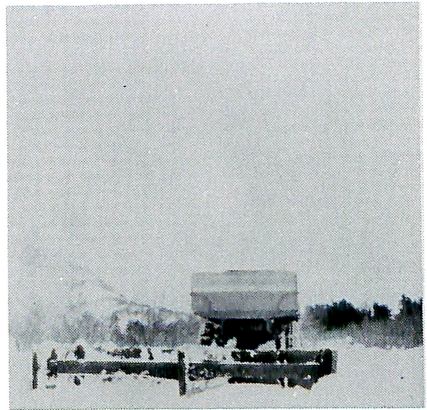


Winther-bil, 1,5 tonn firehjulsdriven lastebil utan skjermar, framover på Romsdalsvegen på godt føre i januar 1921.

Det lukkast å kome fram med posten på denne måten til utgangen av januar 1921. Frå juletider var det bilen til vegvesenet som tok med posten mellom Åndalsnes og Stueflåten.

I 1921 vart spørsmålet om biltrafikk i samband med Raumabanen, når denne same året om hausten vart

opna til Bjorli, lagt fram for fylkestinget. Fylkestinget tilrådde at det vart freista halde oppe biltrafikk heile året for post, passasjerar og varer mellom Åndalsnes og Bjorli og for post og passasjerar mellom Molde og Batnfjorden frå den tid Raumabanen vart opna for drift til Bjorli.



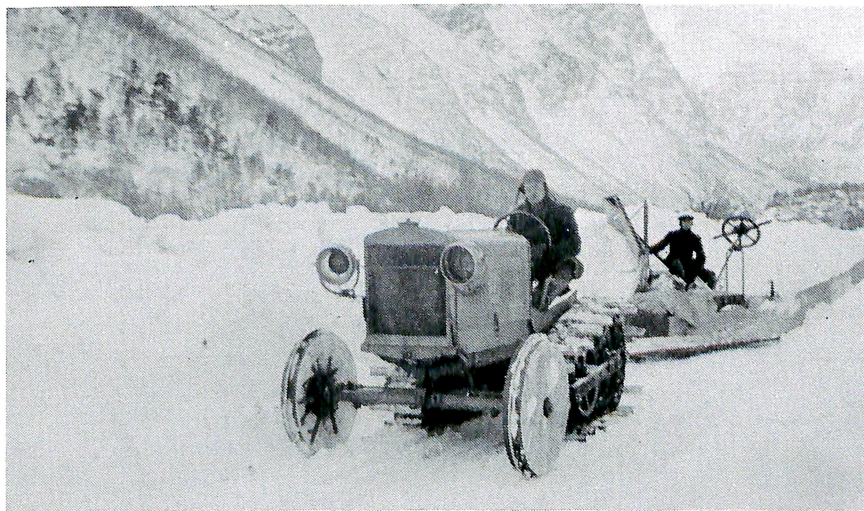
Winther-bilen brøyter med etterhengjande plog i 50 cm djup snø på Romsdalsvegen i januar 1921.

Til brøytingsarbeidet mellom Åndalsnes og Bjorli vinteren 1921-22 kjøpte vegvesenet 1 Bates Steel-Meele beltetraktor og 3 stk. Teien snøplogar, og leigde attåt 2 traktorar av same type som den kjøpte.

Raumabanen vart opna til Bjorli den 19. november 1921, og snøpløginga var då igang med traktorar, snøplog og isplog. (Sjå foto).



Ispløgg og snøpløgg bruka på Romsdalsvegen i 1922.



Traktor med pløgg på Romsdalsvegen i 1922.

Det var meininga å ha i bruk 2 av agregata i pløggingsarbeidet og at det tredje skulle være reserve. Men då det viste seg at traktorane under pløggjing ikkje fekk større fart enn 4 km. i timen, vart heile vegstrekninga delt i 3. Øvste stykket var frå Bjorli

til Kylling, ca 14 km., stasjon Stueflåten. Midtre stykket var frå Kylling til Skiri, ca 15 km, stasjon Kylling, og nedste stykket frå Skiri til Åndalsnes, ca 23 km, stasjon Åndalsnes.



Traktorar med høvel og plog på Romsdalsvegen i 1922.



Traktor og plog med spesialutstyr på Romsdalsvegen.

I desember 1921 var det mykje snøfall, einskilde døger 50-60 cm. Likevel vart vegen godt brøyta så biltrafikken gjekk uhindra av snøen. I tida

føre jul var det såleis gjennom Romsdalen stor person- og posttrafikk med bilane.



Traktor og snøplog ved Bukkeberget.

Frå 1. til 3. januar 1922 kom det 90 a 100 cm tung nysnø på heile strekninga mellom Åndalsnes og Bjorli. Den eine traktoren stod for magnetskade,

og det vart ikkje råd å greie brøytearbeidet med det materiell ein hadde. Rutebilane frå Åndalsnes den 2. januar kom om natta kl. 03.30 fram til Stueflåten, der passasjerane overnatta og neste morgon vart køyrt til Bjorli (4 km). På Bjorli vart dei sitjande mest heile dagen, då jarnvegen var blokert av snø.

Den 4. januar fekk også ein av dei andre traktorane motorskade, så det vart berre ein traktor som kunne setjast inn i plogjingsarbeidet den 5. januar, og traktoren greidde ikkje meir enn 9 km denne dagen. Ein fann elles ut at det i staden for å arbeide med ein traktor på kvart stykke, var betre å setje alle folk og alt materiell inn på korte strekningar. Snøplogane vart ombygde og forsterka. For å bryte opp den faste hella som etter kvart la seg i vegbanen, vart det skaffa ein 3-skjers landbruksplog, som var konstruert



Frå Romsdalsvegen. Oppmoking av snøskavl.



*Frå Romsdalen. Snøskjering ved Høljenes.
Romsdalshorn i bakgrunnen.*

for traktor. Denne plogen kom den 25. januar.

Arbeidet vart no gjort stykkevis på den måten at ein traktor kørde høvelen (landbruksplogen) og braut opp ishella, og etter høvelen kom snøplogen trekt av 2 traktorar kobla etter kvarandre.

Den 4. februar var arbeidet kome så langt at dei bilane som den 3. januar hadde returnert frå Stueflåten til Flatmark og seinare med hjelp frå traktorane var komne til Skirilykkja, kunne køyrast til Åndalsnes.

Den 24. februar var det bilveg til Kylling, og post- og passasjerrute med bil vart igangsett frå Åndalsnes til Kylling og derifrå med hesteskyss til Bjorli. Den 7. mars kunne bilruta leggjast til nedre Kleivstua, den 13. mars til fylkesgrensa, og den 18. mars til Stueflåten. Vegen frå Stueflåten til Bjorli hadde frose så hardt til etter tøyver at det ville verta store

kostnader med rydjinga. Ein fann difor å ville sjå i med arbeidet i påvente av våren, og late trafikken mellom Stueflåten og Bjorli gå med hesteskyss. Vegen mellom Åndalsnes og Stueflåten vart halden open for biltrafikk vinteren ut.

For å betre framdrifta og auke berevna for traktorane i laus snø vart det på belta påskrua tverribber av tre, som nådde 25 cm utafor ytre kant. Treribbene, som hadde lett for å knekkje, vart seinare skifta med vinkeljarn. For at traktorane betre skulle kunne ta seg fram på isføre vart det skrua ispiggjar på annakvar lekk av beltet. For å lette styringa vart framhjula på 2 av traktorane fylt med tre så hjula vart som heile skiver. På ein av traktorane vart styrehjula utskifta med slede.

Allereie i slutten av oktober 1922 var snøfallet i den øvre delen av Roms-

dalene så stort at ein måtte setje brøytingsarbeidet igang for å halde biltrafikken gåande. I november og i byrjinga av desember var det store snøfall. Det største var på 1,5 meter. I vekerapportane frå traktorførarane er opplyst at det på 11 dagar (17/11-27/11) fall 3,77 m snø i den øvre del av dalen.

Med grunnlag i røynslene frå førre vinteren var det laga 3 nye snøplogar til Romsdalsvegen. Det var ei tillempling av Teienplogen med spesialutstyr av oppsynsmann Akre. Plogen verka som kombinert is- og snøplog og gjorde godt arbeid.

Arbeidsdrifta vinteren 1922-23 vart ei kombinert heste- og maskindrift. Traktorskadar gjorde at det var berre 2 traktorar i bruk det meste av vinteren, så ein ofte måtte nytte hestar til å dra plogane. Det meste av snøbrøytinga mellom Åndalsnes og Flatmark vart såleis gjort med hestar. I kvart spann vart nytta frå 4 til 7 hestar, og på denne måten vart vegen halden open for bilar også ved store snøfall.

I midten av november månad 1922 var snøvanskane så store mellom Stueflåten og Bjorli at brøytinga og biltrafikken på denne strekninga stogga. I midten av januar 1923 vart også biltrafikken innstilt mellom Kylling og Stueflåten. Mellom Kylling og Åndalsnes, ca 40 km, gjekk biltrafikken så å seie utan avbrot, men persontrafikken minka mykje etter at ein måtte bruke hesteskyss mellom Kylling og Stueflåten. Posten gjekk nokonlunde regelbunde slik at posten som gjekk frå Kristiania om morgonen kom til Molde føl-

gjande natt. Vinteren 1922-23 var det berre 4 gonger at posten hadde vorte for sein til å nå korresponderande dampbåt på Åndalsnes, og 5 gonger hadde sørgåande post ikkje kome med toget frå Bjorli.

Snøbrøytingsarbeidet på Romsdalsvegen vinteren 1923-24 hadde og mange vanskar. Etter at biltrafikken var kome igang att i midten av januar 1924 etter 14 dagars avbrot, gjekk trafikken regelrett til 10. februar. Det var då kome ca 1,80 m nysnø, og når så «skjella» sette inn straks etter snøfallet, vart snøtilhøva for vanskelege, og biltrafikken stogga den 10. februar.

Attåt det faste mannskap med traktorane og plogane vart det sett inn stort ekstramannskap til måking av dei fleire meter høge snøskavlane. Den 1. mars kom biltrafikken igang att mellom Åndalsnes og Skiri, men dagen etter stogga biltrafikken på nytt avdi vegen var attfoken.

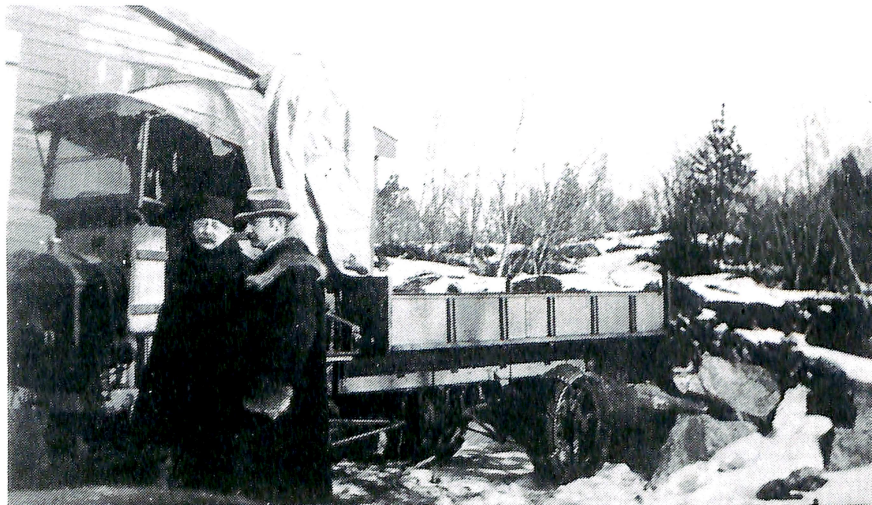
Ein av traktorane hadde fått brot på krumtappakslingen. Dei to andre traktorane vart kobla saman til eitt plogaggregat då ein traktor åleine ikkje makta å dra plogen gjennom dei harde skavlane. Med dette materiellet var det vonlaust å halde vegen open for biltrafikk.

Etter vedtak av fylkesutvalet vart arbeidet med å få vegen open att for biltrafikk, førebels stogga. Det faste mannskapet hadde nok arbeid med å halde vegen farbar for hestetrafikk gjennom dei verste snøskavlane.

I april 1924 vart opprydjingsarbeidet sett i verk med traktorar og plogar, og ca. 20. april kom biltrafikken

igang att mellom Åndalsnes og Skiri og den 29. april fram til Verma.

I november 1924 vart Raumabanen opna til Åndalsnes.



F.W.D. latebilen (Moses) som gjorde brøytingsarbeid Molde-Batnfjorden.



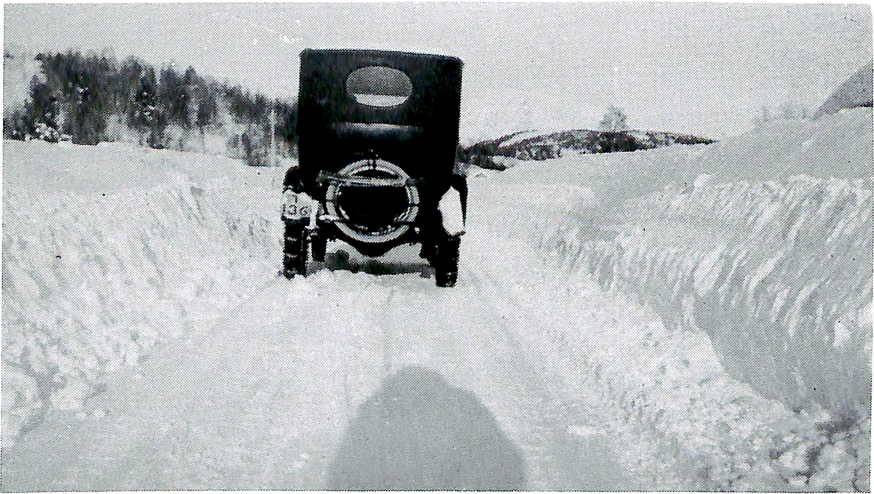
Opprømming på Batnfjordsfjellet. Plogen er bak bilen.

Til snørydjingsarbeid på Fannestrandsvegen vart det for fylkeskommunen si rekning kjøpt 2 Teien-

plogar. Den eine var ein større plog som var utstyrt med ein ekstra veng for utbrøyting av snøkantar. (Sjå foto).



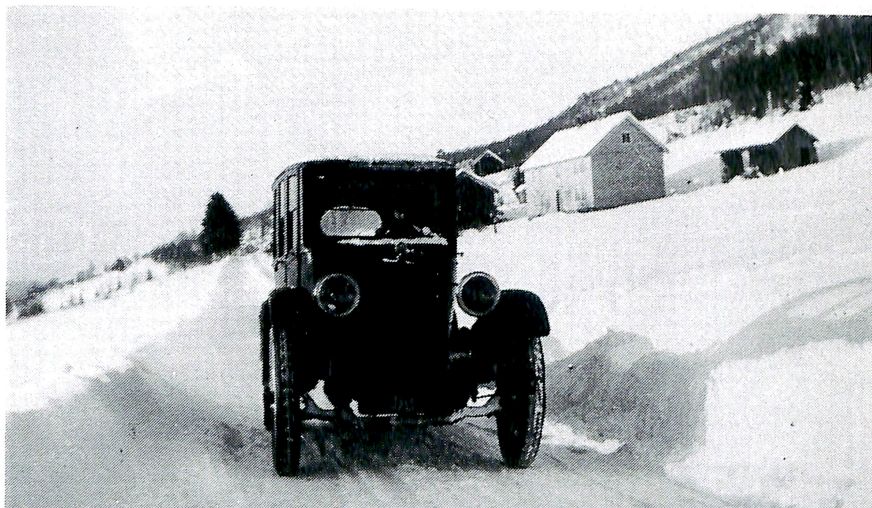
Frå opprømmingsarbeid på Batnfjordsfjellet.



Postbilen på tur over Batnfjordsfjellet.

Til brøytingsarbeidet vinteren 1921-22 vart nytta ein F.W.D. 3,5 tonns lastebil innkjøpt til arbeid på Fannestrandsvegen i 1921. (Sjå foto). Denne bilen hadde ved eit tilfelle fått særnamnet «Moses». Det hadde

seg slik at bilen den 2. august 1921 under øvingskøyring for å lære opp sjåførar til å køyre lastebil, ved eit uhell hamna i Årøy-elva. Dagen etter uhellet vart bilen dregen opp or elva og på det tørre. Denne hendinga



Postbilen på Fannestrandsvegen.

gjorde at bilen vart heitande «Moses», (han som vart dregen opp or elva).

Post- og passasjerferdsla mellom Molde og Batnfjorden gjekk denne vinteren med bil frå Molde til Hjelset og med hesteskyss frå Hjelset til Batnfjorden.

Hausten 1922 vart det kjøpt inn ein ny F.W.D. lastebil til Fannestrandsvegen. Til brøytingsarbeidet mellom Molde og Batnfjorden, 37 km, vinteren 1922-23 hadde ein såleis 2 F.W.D. bilar med 2 Teienplogar. Desse 4-hjulsdrivne bilane hadde stor trekkeve og greidde større snømengder enn traktorane. Ved 25 cm snøfall og med 2 m høge plogkantar vart det brøyta med ei fart på

10-15 km i timen. Trass i at snøtilhøva på Batnfjordsfjellet var vanskeleg, vart vegen halden farbar for biltrafikk. I rapport frå sjåførane på brøytebilane fall det 330 cm snø i tida 20. januar - 30. januar 1923. Det største snøfallet var 60 cm på ei natt.

Også vinteren 1923-24 vart vegen Molde-Batnfjorden brøyta med F.W.D.-bil og Teienplog, og rute-sambandet med bil halde ubrote. Ei vekes tid vart trafikken mellom Hjelset og Batnfjorden halde igang med F.W.D.-bilen, då hjulspora over fjellet var så djupe at vanlege bilar ikkje kunne ta seg fram.

Vinteren vart langvarig så brøytearbeidet på Batnfjordsfjellet vart ikkje avslutta før 25. april 1924.

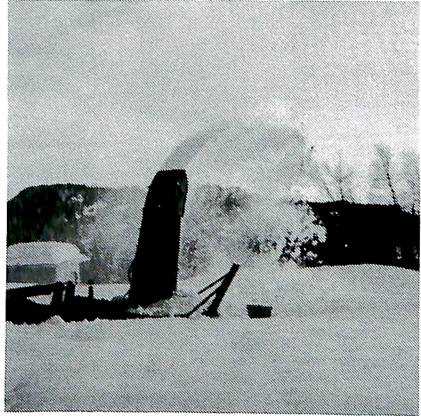
Bjarne Rekdal.



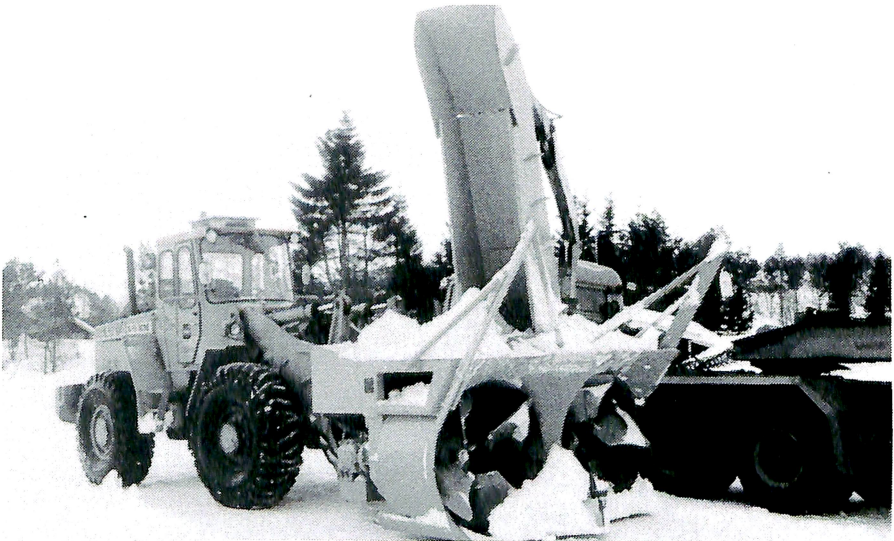
UTPRØVING AV SNØFRES

Maskinavdelingen har, med tanke på senere kjøp av snøfresere, på prøve en større unitfres for påmontering av hjullaster fra firma Øveraa- sen Motorfabr. og mek. verksted A/S på Gjøvik. Snøfresen har en viftedia- meter på 1,3 m og drives av en mo- tor på 320 hk. Fresen er montert på en 14 tonns hjullaster og er noe større enn de vanlige viftefreserne som Møre og Romsdal har fra før.

Prøveene viser at fresen har stor ka- pasitet, og er spesielt beregnet for å kunne ta hard snø.



Bildet viser fresen i arbeid på Fursetfjellet.



Til våren skal den prøves på Geirangerfjellet og Trollstigen i forbindelse med åpning av disse vegene.

Arnfinn Gautun



Nytt fra SAMARBEIDSUTVALGET

Samarbeidsutvalget har siden sist arrangert to kontaktmøter. Det første var på Åndalsnes og det andre var i Eidsvåg. Programmet var det samme på begge møter:

Orientering om samarbeidsutvalget, orientering om forhandlinger om en ny ordning for medbestemmelse i staten, orientering om vintervedlikehold, orientering om konsekvenser for anleggsdriften av de økonomiske innstramningstiltak og orientering om vernearbeidet. Det ble til

dels livlige diskusjoner på begge møter. 74 personer deltok på møtene.

Neste kontaktmøte blir i Kristiansund i løpet av våren.

Samarbeidsutvalget hadde siste møte 26. februar. Saker som ble behandlet var bl.a. forslaget til statsbudsjett 1980 og langtidsbudsjett 1981, innstilling til redaksjonsutvalg og oppnevning av redaksjonsråd for «Veg og Virke i Møre og Romsdal fylke», deltakelse i bygge-



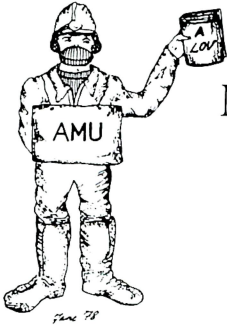
Fra kontaktmøtet på Åndalsnes. Overingeniør Loen (stående) gir en orientering om anleggsdriften.

møter om den nye biltilsynsstasjonen i Molde og bistand til politiet i forbindelse med grove voldsforbrytelser. Når det gjaldt den siste saken hadde samarbeidsutvalget ikke innvendinger mot at Statens vegvesen yter bistand til politiet. Forut-

setningen må imidlertid være at arbeidstakerne gjør det frivillig og at politiet bærer det fulle juridiske og økonomiske ansvar ved etablering av vegsperringer.

Neste møte i samarbeidsutvalget er 20. april.

Anders Grotle



Nytt fra arbeidsmiljøutvalget

Arbeidsmiljøutvalget hadde en rundtur på deler av Sunnmøre 15. og 16. mars 1979. Første stopp var vegstasjonen Dragsund. Der hadde AMU en befaring og en samtale med oppsynet i området og verneombudene i verneområdene 8, 9 og 10.

Neste stopp var Hellesylt hvor AMU gjorde en befaring ved ferjekaibyggingen. Deretter så AMU på sikringsarbeid i Hamregjølet tunnel mellom Hellesylt og Stranda. Om kvelden hadde AMU ordinært utvalgsmøte. Med på møte var oppsynet i T-3 og verneombudene i verneområdene 6, 7 og 12. En rekke spørsmål ble tatt opp på møtet, bl.a. spørsmålet om påbud om bruk av personlig verneutstyr. Det ble givende diskusjoner mellom oppsyn/verneombud og arbeidsmiljøutvalgets medlemmer.

Arbeidsmiljøutvalget fortsatte det ordinære utvalgsmøtet neste morgen. Sakene som ble behandlet, var påbud om bruk av personlig verneutstyr, instruks for bruk av gravemaskin som løfteredskap av kummer og rør, fellesmøte med arbeidsmiljøutvalgene i Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland og protokoller fra andre arbeidsmiljøutvalg. Ei sak som utvalget ikke fikk tid til å behandle, var bruk av musikkanlegg i anleggsmaskiner. Sakene kan en lese mer om i AMU's protokoller nr. 2 og 3/1979.

Etter utvalgsmøtet reiste utvalget over Storfjorden og gjorde befaringer i området Overå/Gravaneset. Ett par av utvalgets medlemmer dro også på befaring til den nye vegstasjonen i Valldal. Deretter var det helg og utvalgsmedlemmene dro hjem.

Rundturen var vellykket og bød til gjentagelse.

Anders Grotle

Språkbruk i vegoppsynstjeneste

I 1885 hadde Stortinget vedteke:

«Regjeringen anmodes om at træffe forføining til at det norske folkesprog som skole- og officielt sprog sidestilles med vort almindelige skrift- og bogsprog.»

På Smøla var Peder M. Skarpnæs vegoppsynsmann under veginspektøren i Nordmøre — fanejunker H. Lied i Eidsvåg. Det ser ut for at Peder M. Skarpnæs var ein mann med meiningar både i språkspørsmål og anna, og at han våga å bere fram sitt syn. Den 12. juli 1886 sende han eit skriv til veginspektøren på folkespråket. Men dette vart ikkje vel motteke av veginspektøren, som førte skrevet inn i brevjournalen såleis:

«Peder M. Skarpnæs sender Noget, som formentlig skal betyde en Regning, i et Sprog som Veiinspektøren ikke forstaar.» Skrevet vart av veginspektør Lie sendt attende til Peder Skarpnæs den 4. august 1886 med denne påskrift:

«Tilbagesendes med bemerkning at jeg ikke har ordbog for deres foran brugte sprog, som jeg ikke kjender til. Jeg må derfor have Dem pålagt at udtrykke Dem i vort gjeldende forretningssprog, det jeg ved, De kan behandle meget godt.»

Peder Skarpnæs sende den 15. august 1886 skrevet pånytt til veginspektøren, som då journaliserte det slik:

«Peder Skarpnæs tilbagesender den paa Kragemaalet indsendte Regning under 12. Juli d.A. med paa-tegning at han ikke forfatter den i vort brugelige Skriftsprog før han har hørt Amtmandens Udtalelse.»

Dette gjorde at veginspektør Lie den 30. august 1886 skreiv til amtmanden såleis:

«Ved at fremsende hosfølgende Regning med Paategninger fra Veioppsynsmand Peder Skarpnæs tillader jeg mig ærbødigst at henstille til Hr Amtmanden at ville give mig Medhold i at offentlige Skrivelser maa føres i vort endnu gjeldende Forretnings- og Skriftsprog.»

Amtmann Arveschoug gav dette svaret den 15. september 1886:

«Tilbagesendes Hr Veiinspektøren med Bemærkning, at jeg vistnok anser det meget ønskeligt, at det almindelige Skriftsprog benyttes i al offentlig Korrespondence, men at jeg paa den anden Side maa være enig med Hr. Skarpnæs i, at man efter Omstændighederne maa finde sig i det med Tydningen af Skrivelser paa Bygdemål forbundne Besvær og Tidsspilde. 1 Bilag.»

Den 9. oktober 1886 sende veginspektøren rekninga til ordføraren i Edøy til førehaving. I skrevet til ordføraren seier veginspektøren:

«I anledning Skarpnæs's foranstaaende af 15. August d.A. har Amtet i

Skrivelse til mig af 15de f.M. udtalt at det «anser det meget ønskeligt at det almindelige Skriftsprog benyttes i al offentlig Korrespondence.»

At amtmanden i røynda var samd med Skarpnæs, seier veginspektøren ikkje noko om.

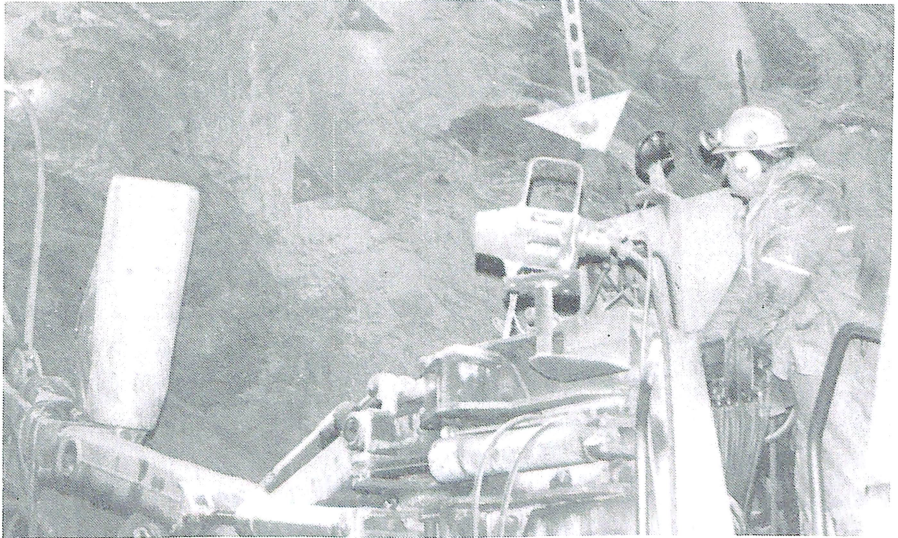
Bjarne Rekdal.

Tunnelsikring i tunnelane gjennom Ljønibba og Hamregjølen

Dei to siste vintrane har det foregått omfattande rensk og sikring med boltar og band i Hamregjøltunnelen og Ljønibbetunnelen i riksveg 60 ved Hellesylt. På grunn av store ulemper med slikt arbeid i turisttrafikken vil det til likes med i fjor sommar også no til sommaren bli stans i sikringstiltaka.

Hittil er det gått med ca. kr. 700.000,- til tunnelsikringa, men ein reknar med at det går med minst det dobbelte før ein er ferdig.

Dei som har stått for arbeidet i tunnelane er Jan Fjellanger og Einar Frøysa. I fjor deltok også Otto Åsen.



Jan Fjellanger bolter med «Gamleriggen»

Paul Bølset

VANNRETT

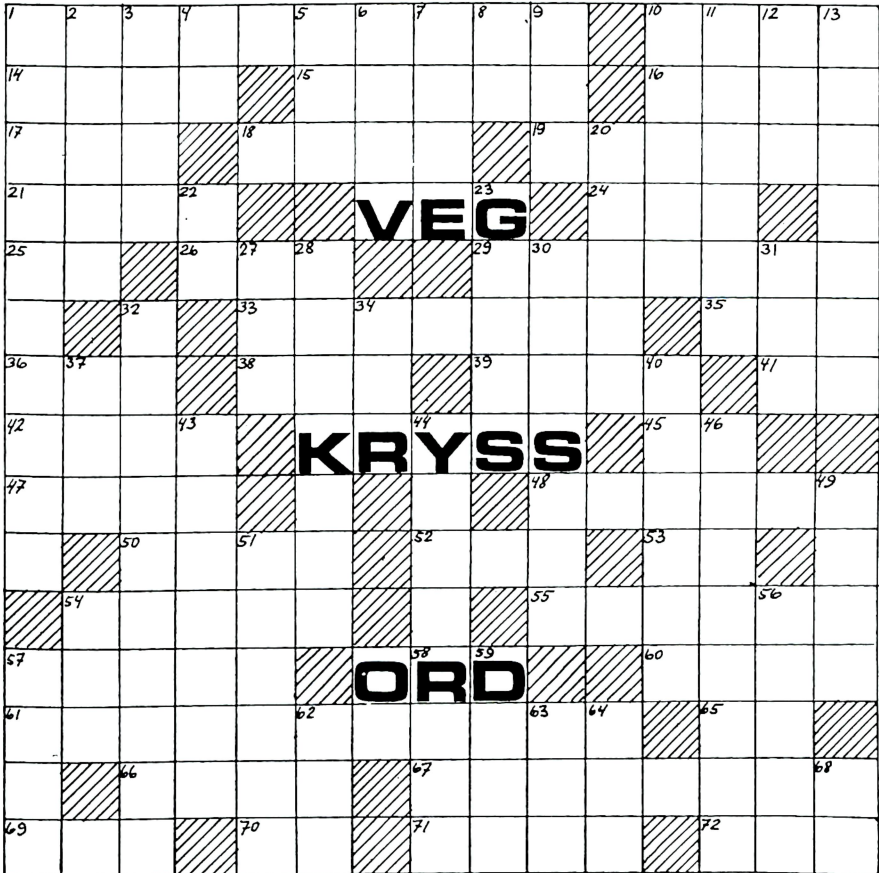
- 1 Godkjenne
- 10 Sirlig
- 14 Affekt
- 15 Rein
- 16 ---el, land
- 17 Prep. og adv.
- 18 Flaks
- 19 Uanstendig
- 21 Adelstittel
- 24 Kjøkkenredskap
- 25 To like
- 26 Den første mann på jorden
- 29 Gripende
- 33 Veteraner
- 35 Vokaler
- 36 Bergspiss
- 38 Spleise
- 39 Profet
- 41 Rolf Torsen
- 42 Tannhjul
- 45 1 og 2
- 47 6196
- 48 Tause
- 50 By i Pennsylvania
- 52 Pikenavn
- 53 Tidl. politisk parti
- 54 Beholder
- 55 Myntenhet
- 57 Klossmajor
- 60 Bolig
- 61 Komposisjon
- 65 Roar Kåresen
- 66 Tariff
- 67 Be
- 69 Minke
- 70 Dessert
- 71 Husdyr
- 72 Spedbarn

LODDRETT

- 1 Folkeavstemning
- 2 Bonde
- 3 Keiser
- 4 Bakevje
- 5 Dregg
- 6 Argentum
- 7 Ekte
- 8 Konge og keiser
- 9 Jeg
- 10 Gnom
- 11 Etuiene
- 12 Trække
- 13 Ømfintligt
- 20 Våpen
- 22 Lade
- 23 12 dusin
- 27 Dorm
- 28 Kretsen
- 30 Kommune i Aust-Agder
- 31 Adv.
- 32 Pålegg
- 34 Foreld. rel. pron (som)
- 37 Belegg
- 40 Mannsnavn
- 43 Utbygg
- 44 Fremragende
- 46 Ibereren
- 49 Unikum
- 51 Treghet
- 54 Lur
- 56 Noe meget lite
- 57 Fyrstetittel
- 58 Dunst
- 59 Besvime
- 62 Kort
- 63 Interj.
- 64 Fugl
- 68 Lever

KRYSSORD

av avd.ing. Kristian Furland



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

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

Filmopptak av skoleveg i Rauma



Et filmteam fra NRK Skolejernsynet, ledsaget av informasjonskonsulent Kåre Lunde fra Vegdirektoratet var i slutten av mars på Åndalsnes og gjorde filmopptak i forbindelse med serien «Verk og Vesen».

«Verk og Vesen», som er en filmserie som skal sendes i Skolejernsynet til høsten, skal vise barns møte med Vegvesen—Tollvesen—Postverket—Televerket.

«Når det gjelder innslaget om vegvesenet har vi alt gjort opptak i Oslo, hvor en 12 år gammel jente er på veg til skolen i typisk storbymiljø. Vi ville gjerne ha med et opptak fra et sted med andre forhold. Vi valgte derfor Rauma og vi vil her få med rasfarlig veg, smale bruer og tunneler», sier Lunde.

Filminnslaget fra Åndalsnes blir på ca. 30 minutter. Det starter på De-



vold gård hvor brødrene Henning og Rasmus Baldersheim (7 og 9 år) sykler til E69 ved Åkeshjellen bru hvor de går på skolebussen. Videre er det opptak på flere steder etter kjøreturen bl.a. rasstedet ved Sog-

geberget hvor aktører fra vår egen etat var med.

Produsent for serien er Elisabet Nergaard, assistert av Unni Thue, 1 fotograf og 2 teknikere.

Ottar Brudeseth



BEDRIFTSFOTBALL 1979 SERIE OG VEGCUP



Vegvesenets bedriftsidrettslag vil også i år forsøke å få til et fotballag slik at vi kan forsvare vår plass i 1. divisjonen. Vi er imidlertid avhengig av at det melder seg mange nok som er interessert i å bruke av sin fritid til å spille fotball. Vi har hvert år hatt problem med å stille fullt lag til alle kampene. Selv om fjorårets fotballsesong sportslig sett var meget gledelig, måtte vi også her trekke oss fra en kamp p.g.a. mannskapsmangel.

For å unngå dette og for å lette arbeidet med å skaffe lag til alle kampene, ber vi om at de som er interessert i å være med på «årets fotballag» henvender seg til fotballoppmannen (Andersen, vegkontoret).

Dersom mange nok melder seg, vil vi forsøke å få til noen treningsøkter slik at vi kan få mjuknet opp noen støle muskler før serien starter en gang i mai.

Vi vil også forsøke å stille lag til årets vegcup. Vi måtte som kjent

trekke oss fra denne turneringen i fjor p.g.a. mange forfall. Innledende kamper for kvalifisering til sluttspillet skal arrangeres av Møre og Romsdal, og kampene vil bli avviklet på kunstgressbanen i Molde lørdag 26. mai. Vi skal der spille mot Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Sogn og Fjordane. Kampene spilles med reduserte omganger, og vinneren av puljen går videre til sluttspillet som i år arrangeres av Akershus fylkes bedriftsidrettslag.

Da det sikkert er flere ute i driften samt ved biltilsynskontorene som kunne tenke seg å delta i disse arrangementene, vil vi gjennom «Veg og Virke» forsøke å få kontakt med disse. Interesserte bes henvende seg til fotballoppmannen. Etter gjeldende regler kan aktive spillere ikke delta i vegcupen.

*Fotballoppmannen
Vegvesenets BIL*

UNDER DEI FARLEGE FJELL

Sjeldan står mennesket att so hjelpelause som når ustyrlege naturkrefter let storskreda velte ut over veg og vang. Det er denne situasjonen under fonnefjellet Anders Hovden skildrar:

«
det løyser med vere,
— no ramlar visst storskrida laus! »

Dei ser på kvarandre
med isande fæle,
og mist heve modige
menner sitt mæle.
No ramlar ho, storskrida laus!»

Dette er opplevinga av Vestlandsnaturen på sitt aller verste. Ei mørketids press med otte og uvisse - både for dei som bur under fonnefjellet og for dei som må ferdast innunder farlege fjell. Det er uvisse både kvar og når raset kjem. Storskreda kan finne uvante vegar. Buplassar som har vore rekna som trygge i meir enn manns minne kan utan varsel på nokre minuttar verte rasert.

Like visst som vinteren kjem, like visst er det å rekne med ras i mange av bygdene våre, og dei kan gjennom vinteren gå mange gonger på kvar stad.

Det kan setjast opp eit langt register av katastrofer under fonnefjellet. Her skal vi berre nemne eit par tilfelle. Først eit trist 300-års minne: I 1679 vart 20 gardar øydelagt i dei 2 prestegjelda Hjørundfjord og Norddal, 130 menneske miste livet.



— 22. og 23. februar 1907 var ulukkesdagar i Geiranger. Gardane Vesterås og Holebakk vart tekne av fonner, og 13 menneske miste livet. — Skadeåret 1968 minnest vi alle, med tap av mange menneskeliv og mange heimar, mellom desse Risegardane som gjennom mange hundreår hadde vore rekna som trygge for ras. — Året 1979 kjem og med som eit katastrofeår, med tap av menneskeliv mellom anna i snøras i bustadområde ved Ørsta sentrum



Heldigvis er det ikkje ofte det vert so store materielle øydeleggingar som i år. Bildet syner noko av skaden ved Engeset i Ørsta.

og med skader på heimar i mange bygder elles, også no på før pårekna rastrygge stader som t.d. det gamle Røyr-tunet i Stranda.

Har Henrik Ibsen funne grunnlaget for «Prestens tale» i «Peer Gynt» i desse bygdene?

«.....»

En vaar blev alting revet bort af flommen.
De slap derfra med livet. Arm og nøgen
han tog på rydningsværket fat paany,
og inden høsten kom, steg atter røgen
ifra en fjellgaard, lagt i bedre ly.
I ly? For flommen ja, — men ej for bræen.
To aar derefter laa den under sneen.»

Dei som bur under fonnefjellet lyt i arbeid og samvær ut frå sine meir eller mindre trygge buplassar, og må ha ferdsele sin gjennom område som er mykje utsett for snøras. Det skjer svært ofte under fare for dei som ferdast — og med otte for dei som sit heime og ventar.

Ferdseleveggen i fjordbygdene var før oftast sjøveggen, i seglbåt og robåt. Til visse tider var det rekna som farleg å fiske eller ferdast i båt langs strendene under fonnefjellet. Fonnene kunne komme brått på. Luftstraumen framom sjøve fonna (fonnagufsen) er sterk. Tre kyrkjebå-

tar som rodde midtfjords i Hjørundfjorden, for å vere trygge for sjølv fonnene, kvelva i fonneguften ein nyttårsdag, og 27 menneske miste livet. Eg har sjølv sett at ein robåt som kom langs land brått blei tatt av snøfonna. Prestefonna i Sunnylvfjorden fekk namnet sitt etter at presten Knut Harboe med båt og mannskap gjekk under ein pinse-dag.

Risikoen med å passere på veg gjen-nom skredlaup er enno større. Etter kvart som trafikken aukar er tapsrisikoen også aukande. Dette er no-ko ein må ta omsyn til i det fram-tidige trafikktryggingarbeidet og i framtidige prioriteringar. — Det un-

derlege med dette store faremo-mentet er at det hittil alt i alt har gått utan dei store tap av menneske-liv. Men vi lyt her og ta fram spreid-de tap frå den seinare tida:

Mann og bil tatt ut i Sunndalsfjor-den av snøras ved Midtbekken snø-overbygg på riksveg 16 i Oppdøl-stranda i 1968. — Den 5. juni 1975 vart eit engelsk ektepar i bil drept av snøras på riksveg 58. Raskanten nådde rett framom ein turistbuss med 35 passasjerar. — I februar 1979 vart brøytebil og brøytesjåfør på fylkesvegen Festøy-Standal tatt av snøras og ført ut i djupe Hjø-rundfjorden.



Frå Skarbø i Hjørundfjorden.

Og mange gonger er det så nære på at liv skal gå. I vinter vart bilar fleire stader innestengde mellom ras. Bussar var like ved å køyre inn under Breidefonna på riksveg 14. Under Breidefonna ville ingen ha no-

kon sjanse til å berge seg. Når ras kjem er dei fleste stader inga redning å vente, oftast går det med veldig fart og kraft bratt utfor ned i djupe fjorden.

Den kjende kommune- og fylkespolitikaren Jakob E. Øye vart for nokre år sidan tatt av Gråstadvonna på riksveg 655 i Norangdalen. Men lukkeligvis flaut både han og folkevogna i snøvonna og kom velberga frå det der rasmassane jamna seg ut i den flatvorne dalbotnen. Attåt all anna røynsle frå fonnefjellet kan Øye deretter også«tale på tinge» med denne spesielle røynsla som bakgrunn.

Men bortsett frå oppslaga i massemedia dagen etter katastrofene er vel hovudstad-Norge meir opptatt med oppseiinga av 8 skodespelarar på Nationaltheatret enn av dei tusental aktørar som kvar for seg har fått rollepermar i det nasjonalteatret som er Norge sjøl, på scena under fonnefjellet.

Arne Inge Torvik



Opplæringsvirksomheten i 1979

Vi skal her gi en summarisk oversikt over opplæringstiltak som enten er gjennomført eller vil bli gjennomført i 1979.

Generell Vegbygging

Ett kurs i Generell Vegbygging er avholdt i Molde for tjenestemenn knyttet til distriktslaboratoriet og vegsentralen. Det vil ikke bli flere slike kurs i år.

Sprengningsteknikk

Dette er et ukelengt kurs for skytebaser og personer som skal ha skytebasbevis. Vi har avholdt to slike kurs. Ett kurs ble arrangert i Volda i tiden 26. februar - 2. mars. 23 personer deltok på kurset. 26. mars - 30. mars ble et tilsvarende kurs arrangert i Molde. 19 personer deltok.

Egenferdighet i kjøring av vogntog

Det vil i løpet av våren bli arrangert 3-dagers kurs i egenferdighet i kjøring av vogntog. Kursene vil bli avholdt ved biltilsynsstasjonene i Ålesund, Molde og Kristiansund. Deltakerne kommer fra de respektive stasjoner.

Regionalt regnskapskurs

27. - 29. mars ble det arrangert et regionalt regnskapskurs i Loen. 6 regnskapsfolk fra vegkontoret og vegsentralen deltok.

Verkstedkontroll av biler

Det er meningen å la verkstedene overta en del rutinekontroller av biler for biltilsynet. I denne forbindelse vil det bli arrangert et kurs i Ålesund, 28. - 31. mai, for representanter for verkstedene i fylket og biltilsynet.

«Å være pensjonist»

Dette er et én-dags kurs som vil bli arrangert for tjenestemenn som nærmer seg pensjonsalderen. Kurset tar for seg emner som psykiske og fysiske forandringer i tilknytning til alderen, endringer i fordøyelsesorganene og hensiktsmessig kosthold, sosial- og medisinsk eldreomsorg, vanlige sykdommer i eldre alder og juridiske/økonomiske forhold i tilknytning til pensjonering.

Første kurs ble arrangert 17. april i Ålesund. Det vil bli arrangert tilsvarende kurs i Molde og Kristiansund i september/oktober. Da behovet synes stort, er det sannsynlig at slike kurs også vil bli arrangert i 1980.

Norsk i embets medfør

Det vil bli arrangert et korrespondansekurs som tar opp norsk språk - bokmål - i forvaltningen. Kurset vil bli avviklet i løpet av sommeren/høsten for tjenestemenn ved vegkontoret. I 1980 vil det bli arrangert tilsvarende kurs i nynorsk. Dette kurset vil omfatte også andre deler av etaten enn vegkontoret.

Geometrisk utforming

I løpet av høsten vil det bli avviklet et tiltak i innføring i og praktiseringen av vegnormalene. Tiltaket vil være for tjenestemenn på plan-, anleggs- og vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret.

Regionalt kurs i saksbehandling

I løpet av våren arrangeres et regionalt kurs i saksbehandling (prøveop-

plegg) for Møre og Romsdal og Trøndelagsfylka. Tidsforbruket er planlagt til 200 timer og veksler mellom 5 internatsamlinger, gruppearbeide i arbeidstiden og individuelt arbeid i fritiden. Tre ingeniører, en oppsynsmann og en førstesekretær fra vegkontoret og en kontorassistent fra T-8 deltar fra Møre og Romsdal. Det er mulig at tilsvarende kurs kan startes opp i løpet av høsten.

Lokalt regnskapskurs

Det er planlagt tre lokale regnskapskurs i løpet av høsten. Kursene blir for anleggsbestyrere, vedlikeholdsledere, vegmestere, oppsynsmenn og enkelte formenn. Kursene er planlagt avviklet i Ålesund, Molde og Kristiansund.

Driftsplanlegging

Kurs i driftsplanlegging er planlagt til slutten av året. Det er planlagt to forskjellige tiltak. Ett for ingeniører på vegkontoret og ett for oppsynsmenn/arbeidere i utedriften. Det siste tiltaket vil komme først i 1980.

Førstehjelpskurs

I løpet av våren arrangeres to-dagers (16 timer) førstehjelpskurs i Stordal, Spjelkavik, Åndalsnes, Eidsvåg og Molde (to kurs). Romsdal og Sunnmøre er dermed dekket med denne type kurs. I løpet av høsten vil tilsvarende kurs bli arrangert i Surnadal og Kristiansund. Kursene er for oppsynet og verneombudene.

Maskinkurs

Følgende maskinkurs er eller blir gjennomført i løpet av våren:

	Emne	X	Dager	Måned	Antall	Sted
1	Hydrauliske ferjekai- aggregater	R	3	jan.	18	Vegsentralen
2	Tamroek borerigg (reparatører)	R	2	jan.	6	Vegsentralen/ Bugge
3	Volvo veghøvel (3500)	F	2	jan.	3	Vegsentralen
4	Volvo hjullaster	F/R	1	jan.	3	Vegsentralen
5	Cat. veghøvel	F	1	jan.	3	Skodje
6	Cat. veghøvel	F	1	jan.	3	Gurskøy
7	Magirus lastebil	F	1-2	jan.	2	Vegsentralen
8	Dynapac — valser	R	2	febr.	3	Åndalsnes
9	Nemek borevogn	F/R	5	febr.	3	Vegsentralen/ Smøla
10	Kurs for oljegrus- mannskaper (utleggervalser)	F	2	april	10	Vegsentralen

X: F = maskinfører
R = reparatører

Det vil også bli arrangert maskinkurs til høsten. Disse er ennå ikke planlagt. Det er svært ønskelig at de som måtte ha ideer om mulige maskinkurs, tar kontakt med maskininstruktør Ottar Brudeseth, Vegsentralen Årø, tlf. (072) 44 211.

Annen opplæring

Ansatte i vegvesenet gjennomgår også en annen opplæring enn den som arrangeres av vegkontoret. Vegdirektoratet gjennomfører sentrale kurs - hovedsaklig for ansatte i biltilsynet og på vegkontoret. En del ansatte følger også ekstern opplæ-

ring med forskjellige arrangører som Forbruker- og administrasjonsdepartementet, Norske Sivilingeniørers Forening, Møre og Romsdal Ingeniørhøgskole o.l.

Hvis noen har idéer om lokale opplæringstiltak for 1980, vil undertegnede ta imot disse med takk.

Anders Grotle



LAB- NYTT



I desse dagar feirar distriktslaboratoriet 5 års jubileum som eigen seksjon. Vi markerer dette med å opprette ei fast spalte i Veg og Virke. No har det rett nok vore bidrag frå laboratoriet sine folk i kvart einaste nummer av Veg og Virke frå og med nr. 2 1974, men vi har ikkje tidlegare hatt noko særskilt kjenneteikn på spalta. Teikninga i tittelfeltet er laga av tekniskar Stig Seljeseth på planavdelinga.

På desse 5 åra som laboratoriet har vore i drift skulle dei fleste i etaten ha fått noko kjennskap til verksemda vår og såleis vere klar over at distriktslaboratoriet er eit serviceorgan som plan- og driftsavdelingane kan be om hjelp til mange slags oppgåver frå grunnundersøking og vurdering av massekvalitet til dimensjonering av vegforsterking eller utarbeiding av «komprimeringsresept» og diverse teknisk drifts- og kvalitetsoppfølging.

Likevel har vi ei kjensle av at «kundane» våre ikkje er ivrige nok til å be om å få utført dei tenestene vi kan

yte. Om dette kan skuldast for dårleg informasjon frå vår side eller ei redsle hos «kundane» for at andre skal blande seg inn i deira saker, er ikkje godt å vite.

Denne gongen vil vi supplere informasjonstenesta med ein kort omtale av nokre av dei nyaste hjelpemidla vi har fått til grunnundersøking og komprimeringskontroll.

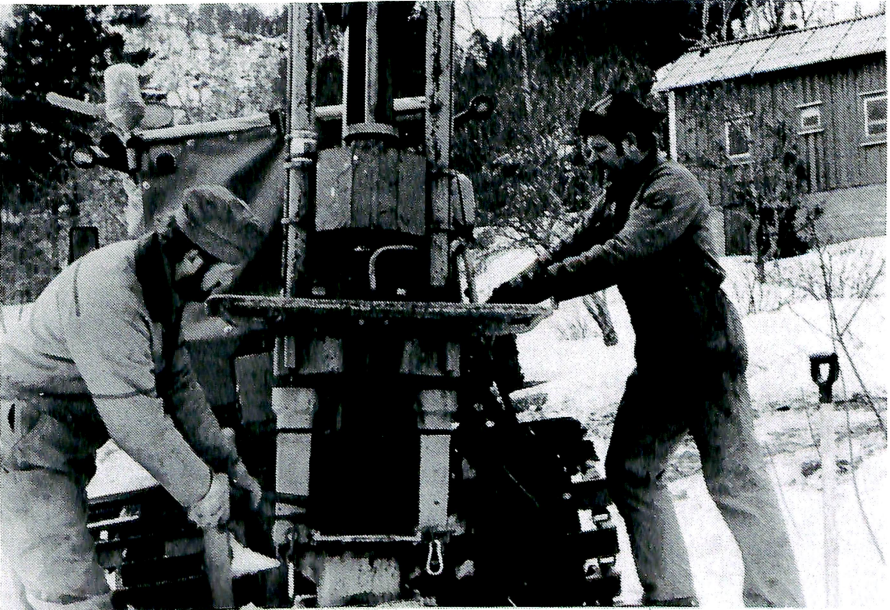
Grunnboringstraktoren blei omtalt i teknisk spalte i Veg og Vi nr. 8, 1978. Også her i fylket er vi så heldige å ha dette utstyret til disposisjon. Mange har vel sett traktoren i aksjon med prøvetaking av massar i vegkroppen i samband med undersøkingane for berevnerregisteret i 1976 og 77. Ved siste årsskiftet fekk vi supplert traktoren med utstyr for ordinære grunnundersøkingsoppgåver. Dette gjeld utstyr for slagsondering med 36 mm borstenger og hydraulisk hammar, dreietrykksondering med automatisk registrering av bormotstand mot djupne, vingebooring og prøvetaking med 54 mm sylindrerprøvetakar.

Sonderingsutstyret er ein god del grovare enn det lette utstyret som har vore vanleg til no (pioner og dreiebormaskin) og alt no har det vist seg å ha imponerande nedtrengingsevne i massar som ikkje inneheld for mykje grov stein eller blokk. I Rindal blei det såleis utført dreierykksondering i faste leir- og finsandmassar til ei djupne på 30 m i samband med grunnundersøking for pelefundament til Bolme bru. Boringane viste seg godt eigna til å fastslå nødvendige pelelengder.

Den automatiske registreringa av bormotstanden gjer det lettare enn tidlegare å ta ut lagdeling og tynne lag av faste massar. Sonderinga går

elles ein god del fortare med dette utstyret enn med lett handhalde utstyr, særleg på noko større djupner. Ved prøvetaking kan ein med traktorrigen operere mykje fortare enn det som tidlegare har vore vanleg fordi ein her kan trekke opp 6-8 m med borstenger samanhengande utan å måtte demontere dvs. skru av og på dei 1 m lange seksjonane med inner- og ytterrør. Dette betyr ei stor tidssparing og altså høgare «produksjon».

Den hydrauliske borryggen har elles store krefter til rådvelde både for nedpressing (5,7 t) og opptrekking (9,3 t). Ved boring kan maskinen gi eit rotasjonsmoment på **0,1 tm**.

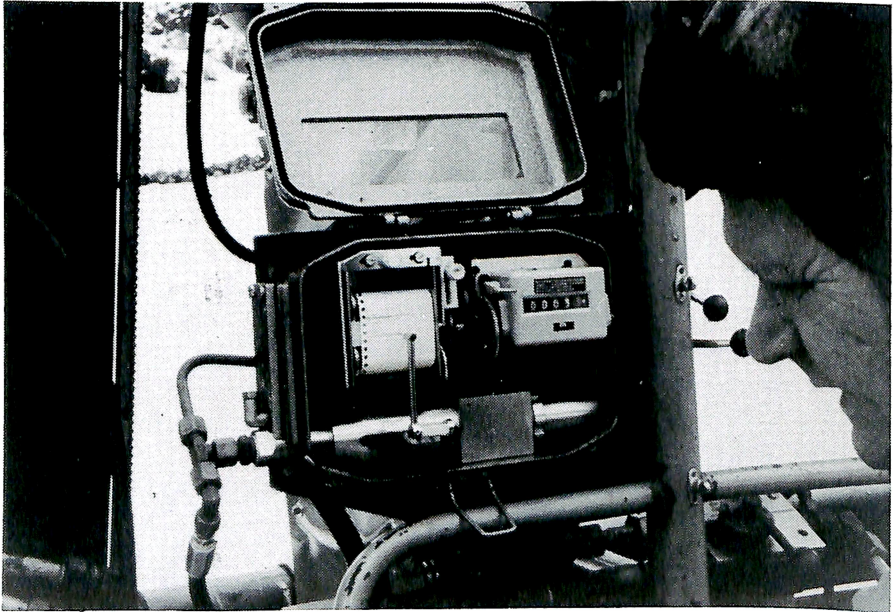


Tore Stavik (t.v.) og Torbjørn Kvendbø i ferd med å skøyte borstenger ved sondering på Bergsøya.



Av ulemper med dette utstyret må nemnast at det ikkje kan ta seg fram i alt for kupert lende og ikkje kliv over sauegjerde og skigardar utan å

etterlate seg spor. Manøvrering i djup snø har også vist seg å by på visse problem.



Registreringsboks med kraftskriver og teljeverk for djupne.

Ved sondering for å påvise fjelloverflata på planlagte skjeringsparti har vi ofte hatt store problem på stader der massane er faste eller rike på stein og blokk. Den store bormotstanden har ofte blitt tolka som eit teikn på at ein har nådd fjell med den følgje at fjelloverflata har blitt angitt på for lita djupne i profila og dette har bydd på problem og leie strek i rekninga for anleggsdrifta.

For om lag eit års tid sidan kjøpte vi inn eit utstyr som til ein viss grad kan eliminere slike feil. Dette er den såkalla bergindikatoren, som er eit akustisk apparat og gjer det mogleg

å høyre om ein har nådd fjellet eller ikkje. Ved bruk av dette utstyret må ein helst ha fjell i dagen nærare bors-taden enn 100 m.

Det blir bora eit hol i fjellet med pioner, holet blir spylt reint med vatn og ein mikrofon blir fira ned i det vassfylte holet. Mikrofonen står i samband med ein forsterkar med hovudtelefon og måleapparat som viser styrken på signalet frå mikrofonen.

Mikrofonen fangar opp lydbølgjene som breier seg frå sonderboret (når det blir sondert med slagbormaskin)



Ola Amundsgård demonstrerer registreringsapparat med mikrofon og hovudtelefon.

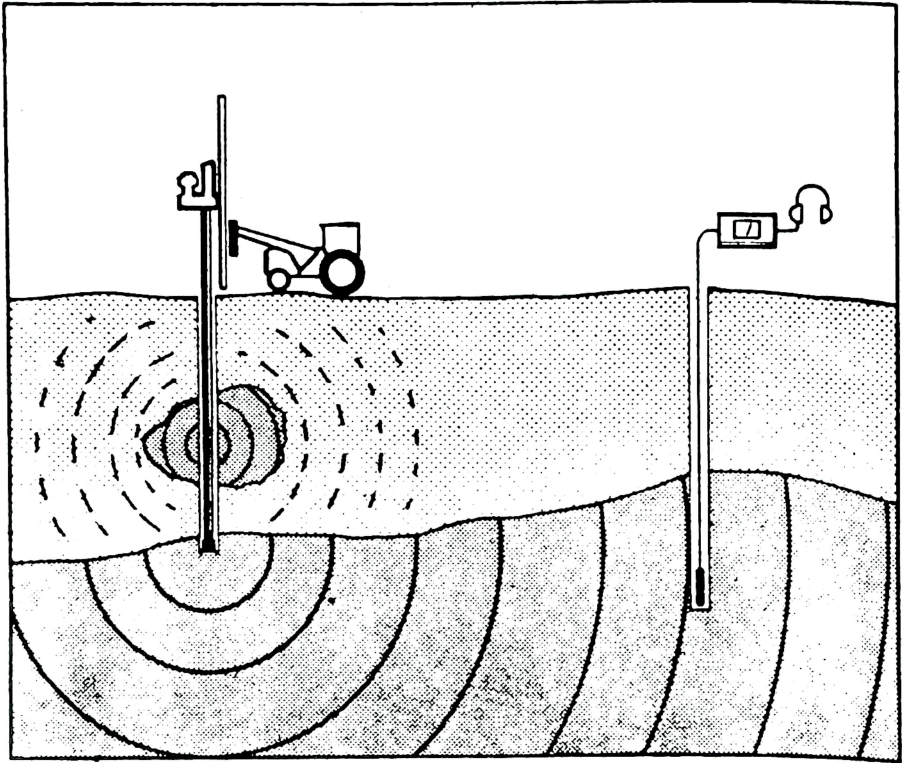
og fordi lydbølgjene breier seg fortare og lenger i fjell enn i lausmassar vil ein få tydeleg sterkare signal når sonderboret treffer fjell enn ein har medan boret slår mot lausmasse. Når ein då har borstopp mot «no-ko fast», kan den som opererer bergindikatoren både høyre og lese av om dette faste fjell eller ikkje.

Dersom det ikkje finst fjell i dagen tilstrekkeleg nær borstaden, kan problemet løysast ved å bore med tyngre borutstyr og eventuelt med foringsrør gjennom lausmassar og ned i fjellet for så å plassere mikrofonen i dette djupe holet.

Med dette utstyret er vi komne eit steg lenger på vegen mot sikker fastlegging av lausmassedekt fjell-overflate.

Komprimeringskontroll er ei oppgåve som er aktuell i tilknytting til fleire viktige arbeidsoperasjonar i vegbygginga. Tidligare har ein hatt heller primitive måtar å kontrollere komprimeringa på. Metodane har stort sett dreia seg om uttaking av ei viss mengd masse frå det komprimerte laget, måling av volumet av det attståande holet i massen og veving av den uttekne prøven før og etter tørking. Ein har då kunna rekne ut vassinnhald og våt og tørr romvekt av den komprimerte massen. Desse metodane er nokså tidkrevjande og resultatet av målingane har ikkje vore tilgjengeleg før ei god stund etter at arbeidet er utført. Dette er ein opplagt mangel ved oppføl-





Prinsippskisse som viser korleis bergindikatoren fangar opp lyd­bølgjene som er kraftigare når dei breier seg i fjell enn i lausmassar. Her er mikrofonen bora ned i fjell med foringsrør gjennom lausmassane.

ging på eit anlegg, der det er viktig å få justert framgangsmåten slik at resultatet blir tilfredsstillande så snart som mogleg.

Vi har no i eit års tid hatt i bruk ein såkalla isotopmålar som gjer det mogleg å måla vassinnhald og romvekt av utlagt masse i ei djupne på inntil 30cm under overflata, og som gir resultatet av målinga straks ho er utført.

Målinga kan skje på to måtar:

- a. Ei radioaktiv kjelde inne i apparatet sender ut strålar som blir reflekterte frå partiklane i den massen ein utfører målingar på. Dei reflekterte strålane blir oppfanga av ein mottaker i apparatet og intensiteten av den oppfanga strålinga gir eit uttrykk for romvekt og vassinnhald i den målte massen. Ein måler på denne måten gjennomsnittsverdien i eit lag på 9 cm tjukke under overflata. Sjå fig. a.

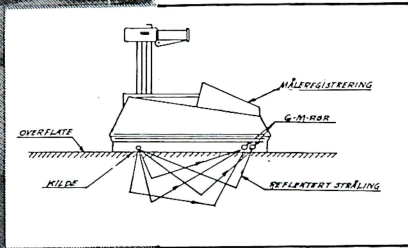
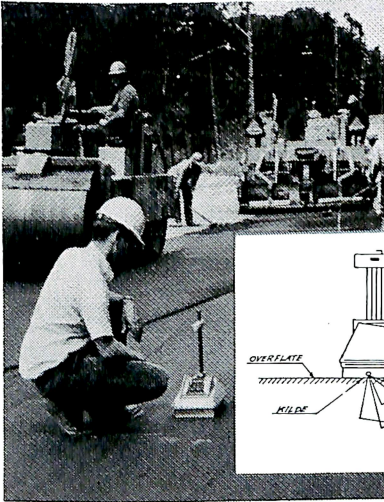


Fig. A

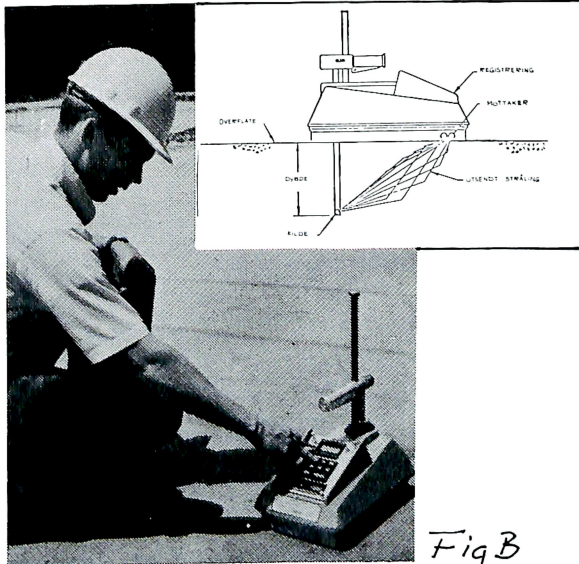


Fig B

b. Den radioaktive kjelda blir senka ned i eit hol som på førehand er laga i massen med eit spesial «spett». No blir intensiteten av dei strålane som når fram til mottakaren målt og gir på tilsvarende måte uttrykk for gjennomsnittleg

romvekt og vassinnhald i eit lag som tilsvarar djupna frå overflata ned til kjelda. Maksimal måledjupne er 30 cm. Sjå fig. b. Målinga tek normalt 1 minutt og resultatata kjem fram på ein skjerm straks ein trykker ned knappen for den

ønskte verdien (våt romvekt, tørr romvekt, vassinnhald, holrom).

Denne målareren har til no hovudsakleg vore brukt i samband med dekkelegging og måleresultata synest å samsvare bra med målingar på opp-tekne prøvestykke som er analyserte på laboratoriet.

Ved komprimering av massar i grusfraksjonen eller finare kan dette hjelpemidlet vere til stor nytte ved kontroll av komprimeringa. Ein kan då fort få svar på kor mange overfartar det trengs med valsen for å oppnå den ønskede romvekte eller for å oppnå konstant romvekt. Dersom

det på førehand er gjort proctorundersøking av massane, kan ein også fort få svar på korleis vassinnhaldet ligg i høve til det optimale, og om maksimal romvekt er oppnådd.

Målareren er ikkje eigna til komprimeringskontroll i grov pukk eller sprengstein.

Vi vonar at dette innlegget har ein viss verdi som generell informasjon, og vi reknar no med å bli nedrende med spørsmål om hjelp til komprimeringskontroll på anlegga og fjellsonderingar eller andre grunnundersøkingsoppdrag på planleggingsstadiet.

Torgeir Døssland

Opplæring i saksbehandling

For tjenestemenn fra vegkontorene Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag er det igang prøvekurs i saksbehandling.

Opplæringen veksler mellom inter-natsamlinger, gruppearbeid i kontortiden på vegkontorene og studier i fritiden.

Deltakere fra Møre og Romsdal er Asbjørg Lid, Gunnar Flemmen,

Hans Petter Eide, Kolbjørn Engen, Ove Strømme og Per Leikanger.

Kursledere er Frank Malme, Jon Grøtan og Ole Børseth.

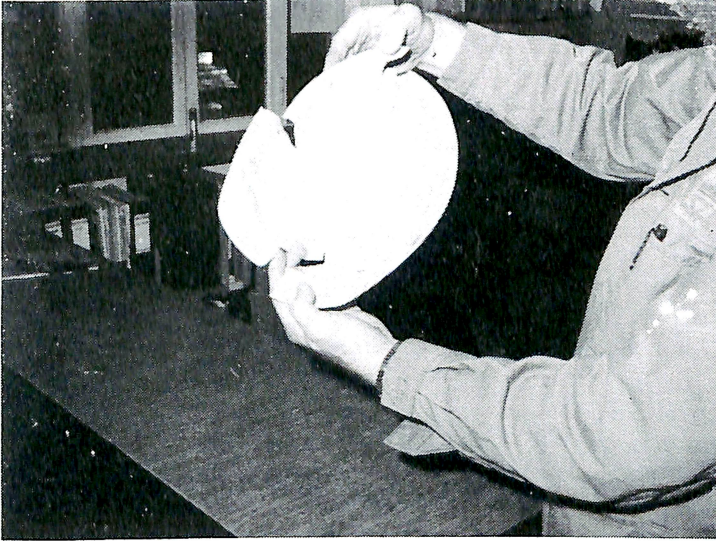
Kursets innhold er offentlig forfatning/forvaltning, vegvesenets historie og organisasjon, samarbeid, sentrale lover, forvaltningsrett, personalforvaltning, økonomi/budsjett, arkivordningen, håndbøker og saksbehandling.

H.P.E.





5 minutter med vernelederen



REDDET HJELMEN LIVET!

Det kan se slik ut når en betrakter dette bildet.

En ganske alminnerlig dag ute på våre arbeidsplasser, og en ganske vanlig arbeidsoperasjon, rensk av en skjæring etter en salve.

I dette tilfellet skjedde det som helst ikke bør skje, men som vi til alle tider må være forberedt på - en stein faller ned og rammer en person i hodet. Heldigvis hadde denne karen hjelmen der den skal være i en slik situasjon - nemlig på hodet. At steinen har vært stor tyder dette bildet på, det er 3 store sprekker i hjelmen. Skade ? Ubetydelig - en

skramme på neseryggen og en noe stiv nakke, ellers ingenting. Jo, en ting til - en fullstendig ødelagt hjelm, men den erstatter vi med glede når vi vet at den har reddet et hode fra en større skade.

Med hensikt er ikke ordet anleggsarbeider brukt her, fordi stein eller lignende ikke skiller de personer den rammer. Dette gjelder enten det skjer på anlegget, i tunnelen eller på verkstedet, og kan ramme såvel anleggsingeniøren, oppsynsmannen og tjenestemannen som en annen tilfeldig besøkende.

Parolen må være - alle må bruke personlig verneutstyr der det er fare for at de kan bli skadet.

Det her omtalte tilfelle må vel kunne karakteriseres som «tilløp til ulykke». Arbeidsmiljøutvalget vil svært

gjærne ha orientering om slike uhell til bruk bl.a. som advarsel mot faren ved ikke å bruke det personlige verneutstyret en har tilgjengelig.

Vernelederen

FLERE ARBEIDSGIVERE PÅ SAMME ARBEIDSPASS

I den senere tid har det kommet mange spørsmål angående denne § 15 i Arbeidsmiljøloven og vernelederen tar derfor inn paragrafen i sin helhet og vil også forsøke å belyse den noe nærmere.

§ 15 lyder som følger:

1. Når fler arbeidsgivere samtidig driver virksomhet på samme arbeidsplass, skal —
 - a. hver av arbeidsgiverne sørge for at deres egen virksomhet er slik innrettet og deres egne arbeidstakeres arbeid er ordnet og blir utført på en slik måte at også de øvrige arbeidstakere er vernet i samsvar med reglene i denne lov
 - b. hver arbeidsgiver medvirke til et samarbeid for å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø for alle arbeidstakere på arbeidsplassen
 - c. hovedbedriften ha ansvaret for samordningen av de enkelte virksomheters verne- og miljøarbeid.

2. Ved arbeidsplasser hvor det samtidig sysselsettes mer enn 10 arbeidstakere, skal arbeidsgiverne, dersom ikke en av virksomhetene kan regnes som hovedbedrift, skriftlig avtale hvem av dem som skal ha ansvaret for samordningen. Kommer slik avtale ikke i stand, skal dette meldes til Arbeidstilsynet, som bestemmer hvilken arbeidsgiver som skal ha ansvaret for samordningen.

Dette er § 15 i sin helhet og i en bok «Arbeidsmiljøloven med kommentarer», av Odd Friberg, sies det bl.a. i kommentarene at —

3. Hovedhensikten er at arbeidsgiverne skal samordne sine verneiltak. Ansvaret for samordningen er lagt på hovedbedriften. Det gjelder både de enkelte virksomheters vernetiltak og organiseringen av vernetjenesten. I praksis er det vanlig at den virksomheten som gir oppdrag til annen virksomhet om arbeid innenfor sitt område, setter som vilkår

at hovedbedriftens sikkerhetsregler skal følges. Det er også vanlig at hovedbedriftens verne-tjeneste overvåker den virksomhet som drives av andre arbeidsgivere innenfor samme arbeidsplass. Dersom det dreier seg om leiearbeidere, vil disse stå under ledelse av den virksomhet de leies ut til og komme inn under denne virksomhets vernetjeneste.

4. Bestemmelsen utvider arbeidsgivers ansvarsområde også til å omfatte tiltak for å forebygge skade på andre arbeidsgiveres arbeidstakere.
5. Arbeidsgiver har en alminnelig plikt til å sikre sine egne arbeidstakere et fullt forsvarlig arbeidsmiljø. Han må således ta skritt til å hindre at uheldige eller farlige miljøpåvirkninger fra annen virksomhet utsetter arbeidstakerne for skade. Det bestemmelsen dekker er slike tilfeller hvor arbeidsgiveren for den annen virksomhet har plikt til å treffe verne-tiltak etter nr. 1 bokstav a). Når denne arbeidsgiver forsømmer denne sin plikt, skal arbeidsgiveren for de arbeidstakere som der-ved utsettes for fare, ta initiativ til å få gjennomført de nødvendige tiltak. I praksis vil det kunne forekomme at han f.eks. måtte settes opp et rekkverk, foreta en

av skjerming mot forurensning, støy o.l. Han vil da kunne kreve at den annen arbeidsgiver dekker utgiftene for de tiltak denne har plikt til etter loven. Loven avgjør ikke hvorledes spørsmålet skal løses når en virksomhet utenfor arbeidsplassen eller en enkeltmannsvirksomhet på samme arbeidsplass skaper negative arbeidsmiljøpåvirkninger for arbeidstakerne.

Så langt kommentarer for boka.

På vegvesenets arbeidsplasser (nesten uten unntak) hvor det er flere arbeidsgivere, eller om det er enkeltmannsvirksomheter med, må vegvesenet betraktes som hovedbedrift, og må da ta det ansvar som denne paragraf pålegger den som sådan.

Det å håpe at det, i alle kontrakter og avtaler som inngås mellom vegvesenet og andre virksomheter, blir tatt forbehold om at de paragrafer i Arbeidsmiljøloven, eller andre lover- forskrifter som gjelder, blir fulgt og at vedkommende virksomhet som inngår avtale, aksepterer vegvesenet som hovedbedrift, og at de retter seg etter de sikkerhetsregler - påbud - retningslinjer som gjelder innen vår etat.



**Med bøyde knær
og ryggen rak
vil løfting bli
en enkel sak!**

VERN OG VELFERD



**Slagordet alle
støtter:
Verneko på
alle føtter!**

VERN OG VELFERD

Liberalisering i avvikling av førerprøven

Som de fleste kjenner til begynte de nye førerkortforskriftene å gjelde fra 1. april i år. Vi har i tidligere nummer av Veg og Virke fortalt om de nye førerkortklassene. Her skal en nevne noen eksempler på avbyråkratisering i forskriftene — en tendens som også for øvrig gjør seg gjeldende i statsforvaltningen.

I § 23 — Ny førerprøve etter underkjenning heter det bl.a.:

«Dersom kandidaten ønsker det og intet særlig er til hinder for det, kan ny prøve avholdes for annen sensor enn den som foretok tidligere prøve dersom det er flere sensorer ved samme stasjon. Alternativt kan kandidaten få gå opp til ny prøve ved annen stasjon eller eventuelt ved stasjon i annet biltilsynsdistrikt.»

Stort sett må en kunne si at tilsvarende retningslinjer har vært fulgt i de senere år ved våre stasjoner.

Til slutt heter det imidlertid i samme paragraf:

«Dersom kandidaten har strøket 2 ganger, kan *kandidaten* kreve at neste prøve og eventuell ytterligere prøve avlegges for 2 sensorer.»

Dette er helt nytt i motsetning til tidligere hvor kravet var at det såvidt mulig *skulle* være 2 bilsakkyndige med under prøven når kandidaten hadde strøket 2 ganger.



Kjørelærer med under prøven

Også tidligere har kjørelærerne hatt anledning til å være med under prøven. Ja, biltilsynet har en rekke ganger anmodet kjørelærerne om i større grad være med under prøvene. I forskriftenes paragraf 14 går en imidlertid et skritt videre idet det heter:

«Dersom kandidaten eller sensor foretrekker det, kan kjørelærer ha plass ved siden av kandidaten forutsatt at plassforholdene i vognen er slik at sensor fra sin plass fritt kan observere kandidaten og trafikkmiljøet.»

Sagt med andre ord må dette bety: kjørelæreren kan ha plass ved siden

av kandidaten ved prøven, som under opplæringen, mens sensor skal sitte i baksetet.

En vet at dette har vært praktisert i andre land, bl.a. i Tyskland, med godt resultat, og en ser derfor positivt på endringen i forskriftene.

Det understrekes imidlertid at denne delen av forskriftene trer i kraft fra den tid Vegdirektoratet bestemmer.

Arne Johnsen

Brøytesjåfør Helge Romestrand tatt av snøras

Så skulle det triste hende at ein person i vegvesenet si teneste her i fylket skulle bli tatt av snøras. Det var Helge Romestrand frå Barstadvik som den 9. februar 1979 omkom då han med brøytebilen sin blei tatt av eit snøras ved Skarbø på fylkesvegen mellom Festøy og Standal, truleg den mest rasutsette vegstrekninga vi har her i fylket.

Helge Romestrand har sidan vegen blei opna for trafikk i 1960-åra etter oppdrag frå vegvesenet tatt på seg brøytinga av denne fylkesvegen. Han har mange gonger ved stor rasfare hatt eit farefullt arbeid. I eit intervju «Veg og Virke» hadde med han for tre år sidan fortalte han at han fleire gonger hadde blitt stengt inne av snøras med brøytebilen sin. Han var sjølvstekt klar over den fare han ofte utsette seg for under utrygge tilhøve. Mange ville nok i hans stad seie takk for seg og funne eit tryggare arbeid, men slik var ikkje Helge Romestrand. Han meinte nok at dette er eit arbeid som i alle høve nokon må gjere.



Vegvesenet er takksam for at Helge Romestrand i så mange år tok på seg brøytinga på denne fylkesvegen og for den pliktoppfyllande og fagleg gode måten han utførte alt arbeid på.

Paul Bølset

Bedriftslegeordningen

I 1978 har det vært engasjert 15 leger og 1 bedriftssykepleier som har tatt seg av helsetjenesten for tilsatte i vegvesenet.

Ca. 800 personer har vært tilsluttet ordningen.

Til helsetjenesten har det gått med ca. kr 100,- pr. person.

I 1979 står det igjen å skaffe lege i Sykkylven—Strandaområdet. Vi har hatt kontakt med kontorsjefen i Sykkylven kommune om å gå sammen om en lege til bedriftsundersøkelse for kommunens- og vegvesenets tilsatte, og vi har håp om at det skal la seg ordne i inneværende år.

Johanne Lervold



Han Ola som nettopp hadde fylt 78 år, var hos legen for en fot som hadde slått seg vrang.

Men du må da ta alderen i betraktning også, mente legen. Du er nå ik-

ke så ung lenger.

Ja, det var nå greit nok, svarte Ola, men den andre foten den er heilt i orden, og den er akkurat like gammel.

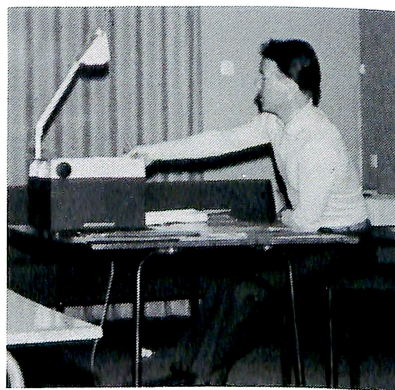


Forberedelse til pensjonisttilværelsen

Mandag den 17. april deltok vegtjenestemenn fra utedriften i et kurs om forberedelse til pensjonisttilværelsen på Havly Sjømanns- og Fiskarheim i Ålesund.

Dette kurstilbudet er satt i gang med bakgrunn i Grunnlag og hovedmål for Statens vegvesen, hvor det heter at etaten vil bistå ansatte med å forberede pensjonisttilværelsen.

Innbydelse til kurset har vært sendt ut til alle vegtjenestemenn i Sunnmøre som er født i 1917 og tidligere samt til uførepensjonister.



I løpet av året forutsettes avviklet tilsvarende kurs for vegtjenestemenn i Romsdal og Nordmøre.



På kurset foreleste områdeoverlege Håvard Heggdal bl.a. om aldersmessige fysiske og psykiske forandringer, kosthold/forandringer i fordøyelsesorganene, drøftet symptomer og sykdomstilstander i relasjon til den daglige tilværelse og aktivitet og informerte om det praktiske sam-

arbeid som skjer i forskjellige former for eldreomsorg.

Førstesekretær Sverre Hjelvik foreleste bl.a. om juridiske forhold/rettigheter, økonomi, velferdstiltak og trivselsaktiviteter.

Hj.

Vegen og Vi

Fra og med nr.2/79 vil bedriftsavisa «Vegen og Vi» bli sendt fra vegkontoret til samtlige av vegvesenets pensjonister.

Vi har en fortegnelse over pensjonister i etaten, som omfatter vel 300 navn. Dersom leserne av «Veg og

Virke» skulle kjenne til pensjonister som ikke har fått «Vegen og Vi», ber vi om at de melder fra enten til oppsynsmannen eller direkte til vegkontorets personalseksjon. Skriv en kort beskjed eller ring (072) 54 111, linje 398.

Katrine Bang

VEGVESENETS HASTIGHETSMÅLINGER



Bildene viser Stig Seljeseth og Bjørn Andersen mens de måler hastigheten på bilene i Kviltorpevegen i

Molde der fartsgrensen er 40 km/t.
(Foto: Romsdals budstikke)

Som noen kanskje har lagt merke til, foretar vegvesenet hastighetsmålinger til faste tider på en del steder i fylket. Disse hastighetsmålingene med radar på riksvegene blir sendt Vegdirektoratet og inngår der i et landsomfattende opplegg for innsamling av fartsdata.

I 1978 ble det utført målinger hver måned på 6 faste målepunkter i fylket. Gjennomsnittet av alle disse målingene viser at ca. 25% av kjøre-

tøyene kjørte fortere enn gjeldende fartsgrense og vel 3% kjørte mer enn 10 km/t for fort. På én enkelt måling kjørte hele 44% av kjøretøyene fortere enn gjeldende fartsgrense og 17% fortere enn 10 km/t for fort.

Det blir også foretatt en del hastighetsmålinger før og etter oppsettning av nye særskilte fartsgrenser for å måle effekten av fartsgrensene.

Terje Urdshals

Mere om permisjoner

PERMISJON MED LØNN FOR Å AVLEGGJE EKSAMEN VED SKOLE SOM ER GJENNOMGÅTT PÅ FRITID

(Personalhåndboka pkt. 214.40-2)

I forbindelse med avleggelse av eksamen har statsansatte rett til permisjon med lønn. I tillegg til eksamensdagene gis fri med lønn 2 lesedager for hver eksamensdag, uansett om eksamensdag faller på dag etter søn- eller helgedag. Slik permisjon skal gis for eksamen - herunder deleksamen - ved følgende skoleslag: ungdomsskole, handelsskole, gymnas, videregående skoler som omfatter yrkesfaglige studieretninger, høyskole, universitet, Bedriftsøkonomisk institutt og markedsføringskurs.

Det er forutsetningen at de to lesedagene avvikles i forbindelse med selve eksamen.

Det gis fri med lønn i slike tilfeller selv om utdannelsen/eksamen ikke

er direkte til nytte for stillingen vedkommende har, eller for statstjenesten i sin alminnelighet.

Bestemmelsen gjelder også for deltidsansatte som gjør tjeneste minst 15 timer pr. uke og for midlertidig tjeneste av noen varighet.

Permisjon bør ikke gis dersom vedkommende har sagt opp sin stilling for å slutte i staten.

Det må sendes skriftlig søknad til vegkontoret om slik permisjon.

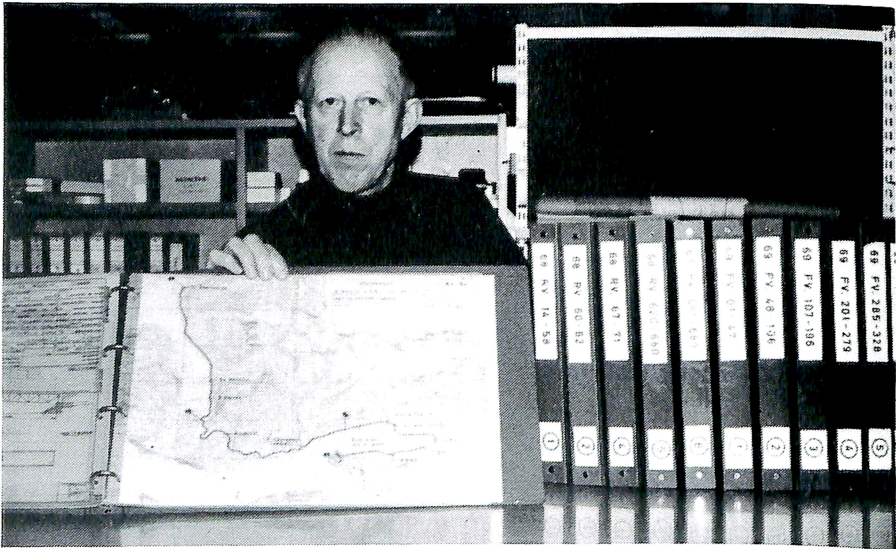
Katrine Bang



PREMIERT FORSLAG

Tegner Leif Fylling har mottatt en premie på kr. 800,- for et forslag i samband med bruregisteret. Forslaget går ut på å få samlet vesentlige deler av bruregisteret til en enhet og å oppnå bedre samordning av registrering, ajourhold og arkiv.

Et nytt forslag som er meget omfattende, er innsendt til bedømmelse. Dette gjelder forslag til utforming av vegvesenets tegnings- og planarkiv etter referansesystemet.



Fylling viser et bruoversiktskart med bruene plassert på kartet.

Det er ikke første gang at Fylling har fått premie etter innsendt forslag. Fire ganger tidligere har han fått premie, hver på ca. kr. 500,-.

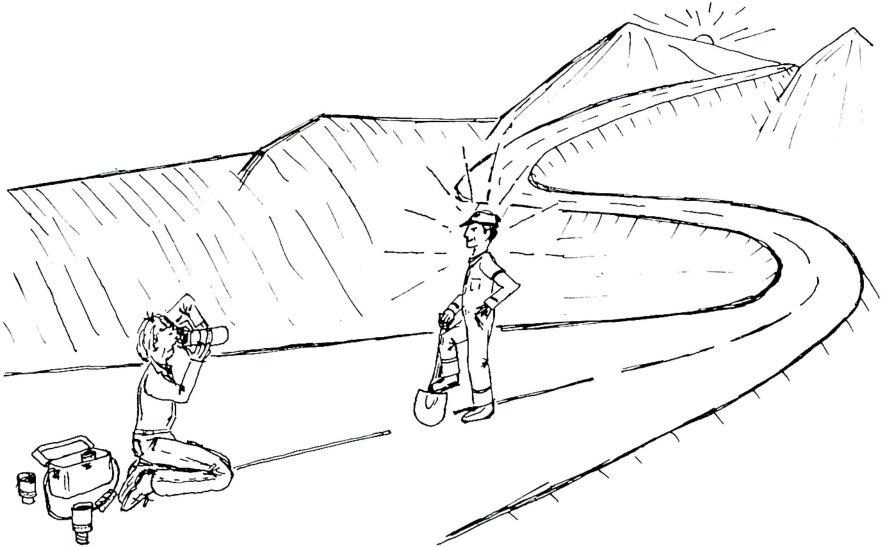
Grunnen til forslagene er å finne et forbedret arkivsystem til bruk i det

daglige arbeide. Arbeidet blir mere interessant og oppgavene blir løst på en mer tilfredsstillende måte.

TH



FOTOKONKURRANSE

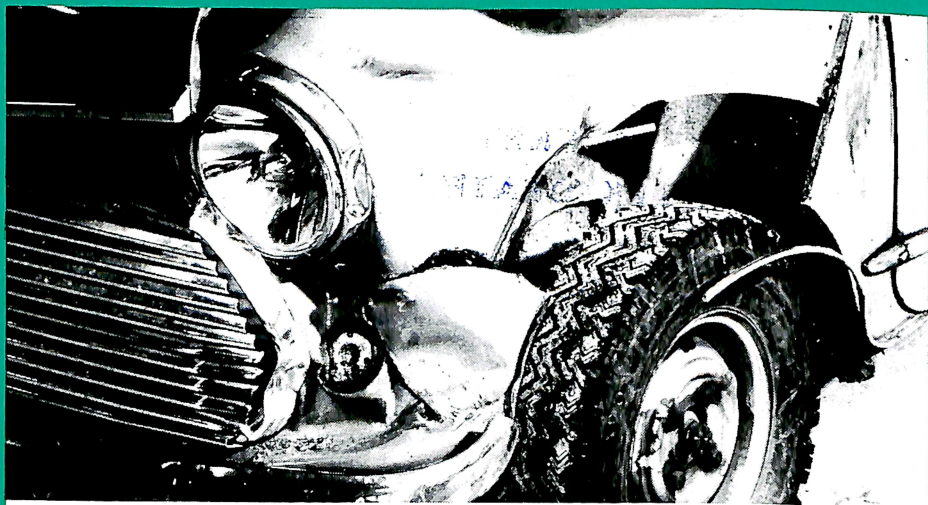


Det vil bli arrangert en fotokonkurranse med motiver fra vegarbeidslivet og vegvesenets virksomhet forøvrig.

Det blir anledning til å delta i to klasser, gruppen for sort/hvitt bilder, og gruppen for fargebilder/dias,.

Veg og Virke kommer nærmere tilbake til konkurransen i neste nr.

Lykke til!



OGILVY RRA 43

I år vil ca. 200.000 nordmenn oppleve dette. Men ikke du, selvfølgelig.

Ifjor kolliderte hver 5. bil her i Norge. Hvis det samme skjer i år, vil ca. 200.000 komme opp i en bil-kollisjon. Det skjer ikke meg, sier vi alle. Men 200.000 av oss tar feil.

De fleste av disse kollisjonene resulterer ikke i personskade. Men selv kollisjoner i 20-30 km/t kan være svært farlige når vi

ikke bruker bilbeltet. Over halvparten av ulykkene skjer i tettbygd strøk i forholdsvis lave hastigheter, altså på våre daglige turer til jobben eller butikken. En front-kollisjon i 40 km/t tilsvarer et fall fra 6 m mot glass og stål. Svært få overlever det. Likevel er det bare 3 av 10 nordmenn som bruker bilbeltet på korte turer!

Bruker vi bilbeltet, unngår vi det knusende sammenstøtet mellom ansiktet og frontruten, mellom brystkassen og rattet. Det er bilbeltet som avgjør hvor godt vi skal klare oss i 3/4 av alle ulykkene. Det er bl.a. derfor bruk av bilbelte er påbudt i Norge.

Bruk bilbelte - også på korte turer 

Innrykket av Ståtenes informasjonstjeneste.

Påbudt fra 1. september 1975. Vegdirektoratet.