

bibc

VEG OG VIRKE

VEG DIREKTORATET

6 JUL 1979

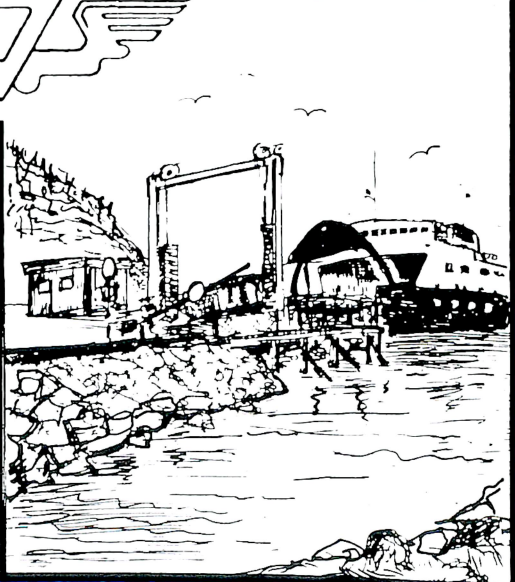
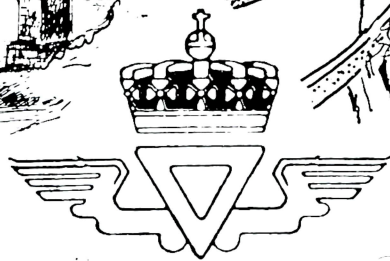
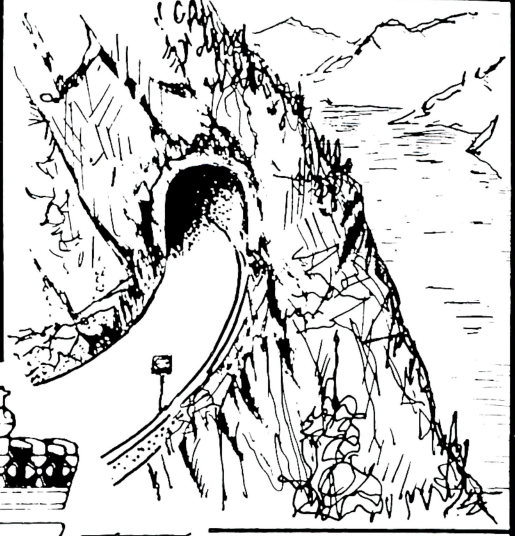
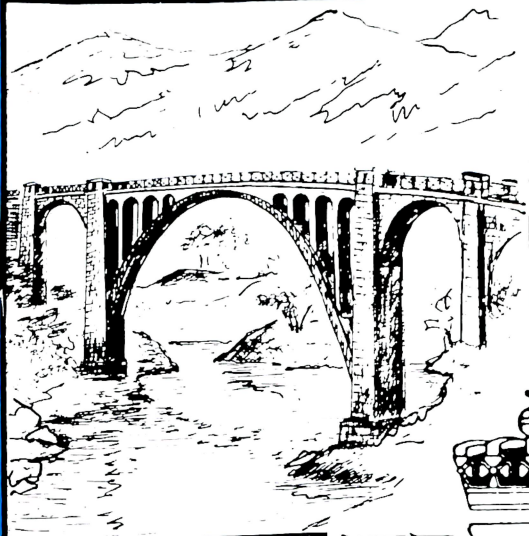
BIBLIOTEKET

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 3

JULI

7. årg.



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 3

JULI

7. årg.

BEDRIFSAVIS 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: 1400.

Bidragssytere:

Martinus Bergsli
Knut Inge Braute
Paul Bølset
Einar Drugli
Gunnar Flemmen
Magne Flemsæter
Kristian Furland
Sverre Hjelvik
Ivar Hoem
Arne Johnsen

Kåre Lislien
Jeanette Lorentzsen
Caspar Lossius
Magne Mørkedal
Bjarne Rekdal
John Samdal
Svein Solbjørg
Gunnvor Sund
Arne Inge Torvik
Andor Wicken
Bjørn Wivestad
Oddvar Åfløydal

Innhold:

3. 1980-åra
6. Gravanesvegen
9. Retn.linjer for bedr.aviser
10. Pensjonisttreff
12. T-5
16. Slåttonn
17. Anleggsdriften i T-5
18. Brannsløkkingskurs
20. Endringer av særskilte fartsgrenser
23. Vegoppmerking
28. Kryssord
31. Nye spørreskjemaer for skriftlig del av førerprøven
32. Bilverkstedene skal medvirke ved biltilsynets etterkontroll av kjøretøy
35. Småplukk
38. Barneåret, er det noe for vegvesenet, da?
40. Lab-Nytt
42. Sikring av fjellskråning
44. Avskjed fra Vegvesenet
46. Gammal bru og gammel landingsstad på Vestnes
50. Ekskursjon for kontorpersonalet
53. Vedlikehold av asfaltdekker i Botswana

1980-ÅRA

Tilrettelegginga av kommunikasjone er i stor monn med og avgjer anna utvikling i det moderne samfunnet. Planlegging av kommunikasjon er såleis ein viktig del av ei fylkesplanlegging.

Vi som i samanheng har fått vore med i dette planleggings- og prioriteringsarbeidet gjennom dei siste 25 åra har og hatt høve til å registrere ei veldig endring i kommunikasjons-tilbodet i denne tidbolken. I eit atter-syn er det kanskje naturleg for oss som har stått midt oppe i striden og problematikken å samanlikne føresetnader, prognosar, spådomar og ulike stridbare standpunkt med det resultatet som vart.

Vi kan lett registrere samanhengen mellom kommunikasjonsutviklinga og den veldige samfunnsutviklinga som elles har skjedd i fylket vårt i dei siste 20-30 åra.

No står vi ved inngangen til 1980-åra. Korleis vil utviklinga bli?

Vi veit at vi opnar 1980 i ei økonomisk innstrammingstid. For dei første åra fører dette til mindre innsats i kommunikasjonsutbygginga.

Året 1979 kom med nedsette løyvingar. Opplegget for 1980 og 1981 tyder på at programmet som før er sett opp for 1978-81 i Norsk Vegplan og andre rettleiande planar på langt nær kan bli oppfylt. Dette fører med seg etterslep i gjennomføringa av før godkjente og prioriterte anlegg som delvis alt er oppstarta. My-

kje av arbeidet i 1981 heng naturleg saman med arbeidsoppgåvene for 1980 (fullføring av igangsette anlegg). Redusert fullføring i 1981 fører tilsvarende til utsetjing til 1982. Gjennomføringa, både løyvingmessig og arbeidsmessig, vert såleis for mange prosjekt og tiltak skuva ut i perioden 1982-85. Fullføring av slike påbyrja eller utsette prosjekt kan lett føre til at minst 200 millionar kroner av programmet for riksvegbygginga alt på førehand er bunne for neste prioritetsperiode, nemleg 4-årsbolken 1982-85.

For riksveginvesteringar i dette fylket for perioden 1982-85 er det gitt ei ramme på 515 millionar kroner. Kanskje ein her berre reelt kan nytte 300 millionar kroner for tiltak som ikkje alt er i gang eller på annan måte fastlåst, (refusjonar, kvalifisert prioritering). Det blir ei viktig oppgåve å gi svar på korleis ein best skal nytte ut dette beløpet i tiltak som kan gi trygg trafikk, økonomisk transport og elles betre tilbod og trivsel kommunikasjonsmessig. Når vi registrerer alle ønske, krav og behov som gjeld tiltak av riksvegkarakter her i fylket, kjem vi til eit samla investeringsstal på ca. 5400 millionar kroner. Den investeringsramma som gjeld for 1982-85 femner berre om ein tiandepart av dette beløpet.

Det ser ut til å være ei ålmenn innstilling at det må bli ei større satsing på ei betre og tryggare avvik-

ling av vegtrafikken. Her er det mange moment som gjer seg gjeldande og som krev samarbeid over vide felt, både på veg- og trafikantsida — og ikkje minst i arealdisponeringa langs vegane. Innan vegsektoren blir det spørsmål om investeringar til bygging av gang- og sykkelveggar, omkjøringsveggar (for byar, tettstader og bygdesentra), utbetring og ombygging i ulukkespunkt, trygging i rasområde (ved overbygg, omlegging i tunnel, bygging av bremsekjegler og føringsvollar), avkjørselsregulering og andre trafikkkreguleringstiltak.

Det eksisterande vegnettet krev framleis ei framhaldande utbygging med sikte på betring av vegstandarden. Dette gjeld m.a. det tillatte akseltrykket både i teleløysingstider og elles gjennom året. Det gjeld og vegbreidd, kurvatur, fast dekke, tronge jarnvegsundergangar m.v.

Etter dei førebels budsjettframlegg og skisseringar vi har for programmet i 1980 og 1981 reknar vi med at det pr. 1. januar 1982 framleis vil vere 263 km grusveg i riksvegnettet i fylket. Dette svarar til 15% av riksvegnettet. Desse grusparsellane fordeler seg på 18 vegruter (riksvegane 58, 60, 61, 63, 64, 67, 620, 651, 652, 655, 659, 660, 661, 663, 665, 666, 669, 680).

I vegplanen for 1978-81 vart det lagt mykje vekt på forsterking av vegnettet til 9 tonn akseltrykk. Siktemålet var at ca. 46% av riksvegnettet pr. 1. januar 1982 skulle vere tillatt for 9 tonn akseltrykk med restriksjonar i teleløysinga. Budsjettutviklinga

gjer at det nett i dette programmet vil bli ein svært stor svikt i gjennomføringa. Dei sentrale opplegg for Norsk Vegplan for dei komande periodane har derimot på si side som siktemål å få sommarbereevne for 10 tonn akseltrykk og heilårsbereevne for 8 tonn akseltrykk. Etter omfattande nedbøyingmålingar og prøvetaking er det sett opp program for forsterkningsarbeid for heile riksvegnettet i fylket. Ei utbygging for 8 tonn heilårsbereevne og 10 tonn sommarbereevne er utrekna å koste 279 millionar kroner. Det seier seg sjøl at ei slik opprusting ikkje let seg gjennomføre økonomisk for heile riksvegnettet i perioden 1982-85. Spørsmålet vert no kva vegruter som skal bli prioritert for høgre akseltrykk og/eller for mindre telerestriksjonar.

Målingane syner at i teleløysingstider har store deler av riksvegnettet vårt bereevne mindre enn for 6 tonn akseltrykk, og i berre lite omfang så høgt som 8 tonn. Her i fylket har vi vore lite streng i gjennomføring av nedsett akseltrykk. Difor har vi fått store dekkeskadar. Våren 1979 var telemengda uvanleg stor. Vi måtte difor gå til meir omfattande tiltak med nedsett akseltrykk (frå 9 tonn til 8 tonn og frå 8 tonn til 6 tonn). Dette førte til reaksjonar særleg frå landbruket (mjølkehenting i tankbilar). Det må vere heilt klårt at dersom ein her i fylket vil køyre med 8 tonn akseltrykk (t.d. mjølketankbilar og tømmertransportar) også i teleløysingstider, så må svært store be- i øp setjast inn i forsterkingsarbeid

for berelag og vegdekke i riksvegnettet.

Innkorting og avløyning av ferjesamband ved veg- og brubygging utgjer dei største postane i den registreringa som er gjort av alle dei ønske, krav og behov for investeringar som gjeld tiltak av riksvegkarakter. Med dei rammer som er nemnt framafør og dei oppgaver som elles melder seg som naudsynt, lyt ein vere glad til om det for perioden 1982-85 tilsaman kan bli avsett så mykje som 50 millionar kroner til eit eller fleire av slike nye veg- og bruprosjekt.

Noko som talar for ein sterk innsats for innkorting og avløyning av ferjestrekningar er det stendig aukande behovet til subsidiar som ferjedrifta fører med seg. For 1980 kan ein kanskje rekne med at subsidiebeløpet frå vegbudsjettet til riksvegferjedrifta i Møre og Romsdal vil komme opp i 70 millionar kroner. Dertil krev vedlikehald av ferjekaier eit årleg beløp 8-10 millionar kroner frå riksvegvedlikehaldet. Tilsaman vert dette eit beløp som er omlag 10 millionar kroner større enn det som elles blir nytta til vedlikehald og stell av riksvegnettet i by og landdistrikt i heile Møre og Romsdal fylke (medrekna fornying av asfalt- og oljegrusdekke, brøyting m.v.).

Med dei økonomiske rammene vi har og dei utal av oppgåver som melder seg i trygging og standardheving i det vegnettet vi alt har, er det etter mitt syn urealistisk å tru at

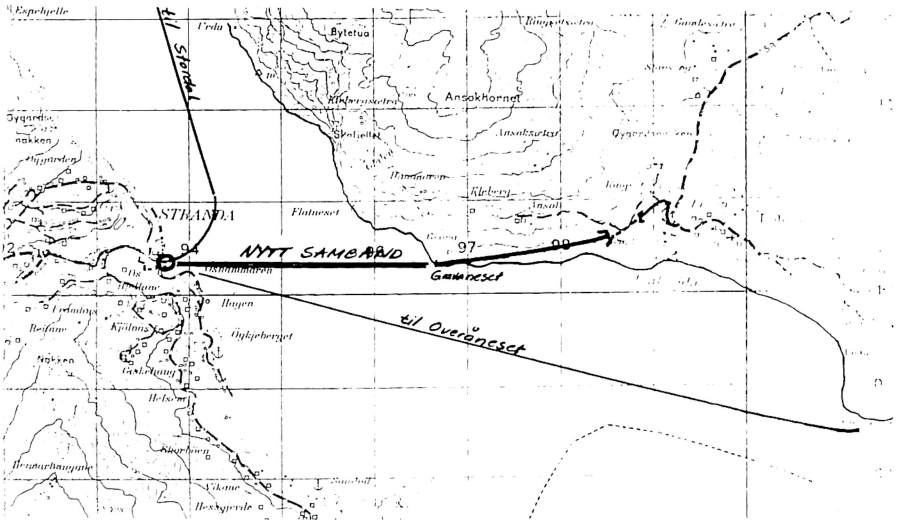
det i perioden 1982-85 gjennom statsløyvingar i nemnande grad kan bli realisering av storprosjekt som omfattar nye vegar og bruer. Dette gjeld også dei ofte eller mest omtala og omskrivne prosjekta som: Flofjellvegen, Kvivsvegen, veg- og brusamband Eiksund-Berknes, Urke-Velledalen, bruer Ålesund-Ellingsøy-Valderøy, bruer i Haram, veg utanom Sjøholt, bru over Tresfjorden, brusamband Otrøy-Aukra, «Atlantehavsvegen», Kristiansunds fastlandssamband, ny riksveg over Valsøya, veg rundt Todalsfjorden, bruer i Aure og mange fleire.

Det er fylkets samferdselsutval som skal kome med tilråding til fylkestinget om prioritering for 1982-85. Med spaning ventar vi hausten 1979 på denne tilrådinga.

I åra 1982-85 er det kanskje lite å vente av nye store tiltak. Korleis dei siste av 1980-åra (perioden 1986-89) blir, er det for tidleg å seie noko om. Det er ytre tilhøve som avgjer mykje i vår økonomi og i det som elles er mogleg for oss. Det kan seinare bli både storveges godt og retteleg ille! Om 4 år skal ein etter føresetnaden gå til detaljert prioritering av investeringane i perioden 1986-89. Eg vil ønskje betre lukke då til dei som blir vonbrotne i den prioriteringa som fylkestinget seinhaustes i år gjer for perioden 1982-85.

Arne Inge Torvik.

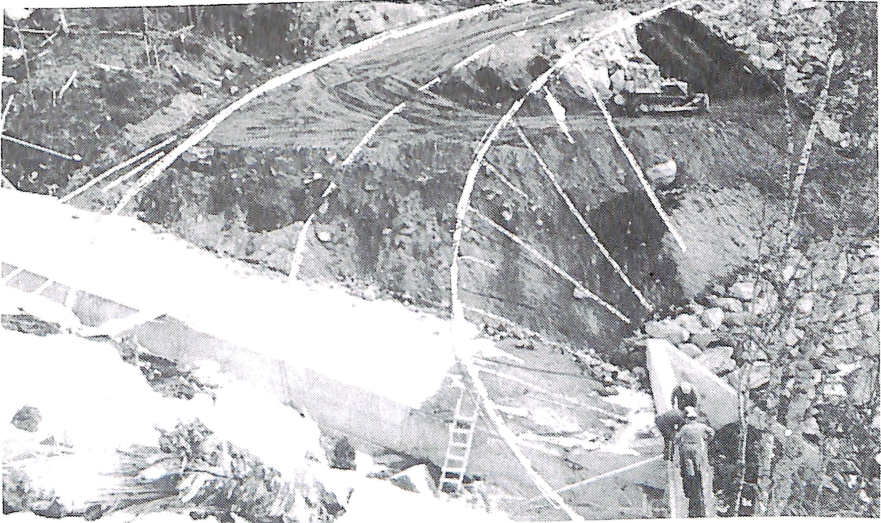
GRAVANESVEGEN



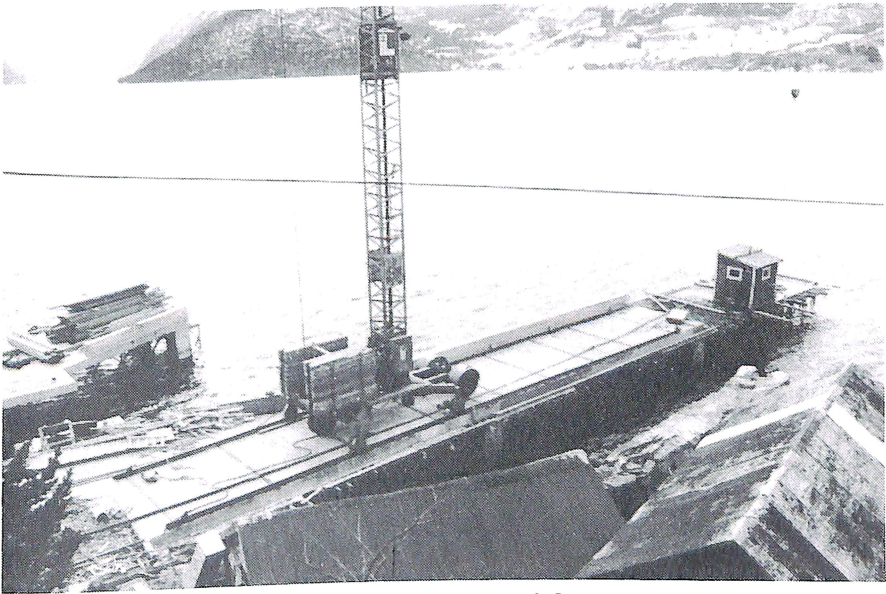
Det nye ferjesambandet Stranda-Liabygda vil få overfartstid på under 15 minutt og vil således ha god kapasitet og korte inn reisetida i forhold til de sambanda som blir overflødiggjort — Stranda-Stordal (35 min.) og Stranda-Overåneset (ca. 30 min.)



En av tunnelgjengene i gang med å boltesikre et parti i tunnelen.



Kryssing av det djupe gjølet ved Liabygda Trevare skjer over en stor kulvert — bygd i vinter av Petter Aarset & Co. Bildet viser noenlunde hvordan den nye ve-gen kommer.



Liabygda ferjekai ligger ved de gamle nausta på Gravaneset og er bygd i «standardutførelsen» i betong for 50-bilersterje - forhåpentligvis med plassering som både for biltrafikken og maritimt hold er gunstig.

Anlegget ble påbegynt i august 1977 med bygging av veg fra Liabygda-Trevare til Ringset tunnel. Tunnelen ble påbegynt i oktober 1977 og ble drevet gjennom i mars 1978. Tunnellengde 590 m. Entreprenør startet i slutten av september 1977 med sprengningsarbeid mellom tunnelen og ferjekaia.

Dette arbeidet skulle være ferdig i april 1978, men ble først ferdig i september 1978.

Vegvesenet planerte veg i tiden mars-september 1978 med etterpla-

nering utover høsten. Bygging av ferjekaia startet i oktober 1978 og ble ferdig i juni 1979. Før åpning 30. juni 1979 vil anlegget bli ferdig med penetrert vegdekke og rekkverk samt skråningspuss. Lys i tunnelen gjenstår.

Anlegget er 3,1 km langt. Største stigning 76 0/00 over en lengde på ca. 2,8 km. Det er forutsatt vegklasse II E dvs. 6,5 m planeringsbredde. I praksis er bredden 7 m.

Anlegget vil koste ca. kr 13 millioner.



Anleggsleder Samdal i samtale med tunnelreparatør Hanestadhaugen ved den 590 m lange Ringset-tunnelen.

Fordelt på:

Ringset tunnel	4,6 millioner
Liabygda ferjekai	2,0 millioner
Ringset kulvert	0,5 millioner
Riksveg 58 - Liabygda ferjekai inklusiv holde-	
class	5,9 millioner
<u>Sum</u>	<u>13,0 millioner</u>

Byggetrinn I var kalkulert til kr. 12 millioner (i 1977 prisen).

Byggetrinn II ble forandret i forhold til opprinnelig plan. Dette er nå bygd samtidig med byggetrinn I. En vil anta at byggetrinn II koster ca. kr 2 millioner.

John Samdal

Oppnevnte medlemmer av redaksjonsråd og redaksjonsutvalg

BEDRIFTSAVISA VEG OG VIRKE I MØRE OG ROMSDAL FYLKE REDAKSJONSRAÐ OG REDAKSJONSUTVALG

Ved melding nr. 6/79 Info har Vegdirektoratet fastsatt følgende retningslinjer for bedriftsavisene i Statens vegvesen:

1. Bedriftsavisenes formål er å informere de ansatte om det som skjer i etaten.

Bedriftsavisene skal være et forum for fri meningsutveksling.

Bedriftsavisene skal gi et tverrsnitt av det som skjer i etaten.

2. Bedriftsavisen er administrativt direkte underlagt vegsjefen — eller den han bemyndiger til dette.
3. Bedriftsavisen ledes av en ansvarlig redaktør/redaksjonsutvalg som må gis reelle forutsetninger arbeidsmessig innenfor ordinær arbeidstid til å oppfylle det formål som er uttrykt under punkt 1.
4. Bedriftsavisens redaktør/redaksjonsutvalg oppnevnes av

vegsjefen etter innstilling fra Samarbeidsutvalget.

5. Bedriftsavisen bør ha et redaksjonsråd på minst 5 medlemmer. Følgende bør være representert i rådet:
 - Ledelsen ved vegkontoret
 - Personalet ved biltilsynets stasjoner
 - Tjenestemenn i driften
 - Oppsynsmennene/oppsynsmannsassistentene
 - Personalet ved vegkontoret
6. Redaksjonsrådet oppnevnes av Samarbeidsutvalget etter innstilling fra redaktør/redaksjonsutvalg. Funksjonstiden er 2 år med mulighet til gjenvalg.
7. Bedriftsavisens budsjett og drift skal settes opp og utføres etter nærmere retningslinjer fastsatt av Vegdirektoratet.

8. Bedriftsavisen skal ikke innholde betalte annonser.
9. Honorarer kan gis til etatens pensjonister og bidragsyttere uten fra i spesielle tilfelle.

I møte den 26. februar 1979 foretok samarbeidsutvalget oppnevning av følgende redaksjonsråd:

Plansjef Ulf Myhre
 Stasjonssjef Tore Hoëm
 Maskininstruktør Ottar Brudeseth
 Spesialarbeider Per Dalsbø
 Oppsynsmann Thoralf Neraas

Oppsynsmann Olaus Winther
 Overingeniør Oddmund Gussiås

I overensstemmelse med innstillingen fra samarbeidsutvalget oppnevner vegsjefen følgende redaksjonsutvalg:

Overingeniør A. Wicken
 Biltilsynssjef Arne Johnsen
 Administrasjonssekretær Terje Haug
 Funksjonstida for redaksjonsrådet og redaksjonsutvalg er to år.

Caspar Lossius
 administrasjonssjef

PENSJONISTTREFF

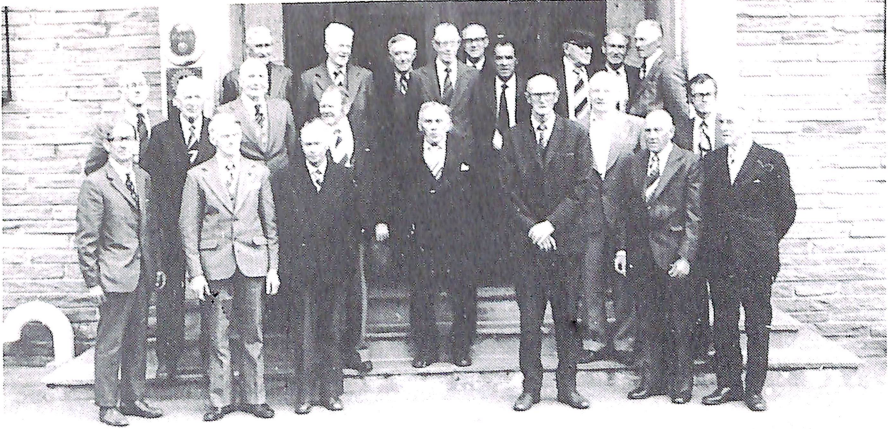
Pensjonister i Nesset og Gjemnes kommuner deltok onsdag den 30. mai i et fellesarrangement som startet opp med busstur fra Toven vegstasjon kl. 9.00 om morgenen.

I alt 18 pensjonister hadde tatt imot innbydelsen og sammen med veg-

mester Lyster og tjenestemenn fra vegkontoret gikk turen over Gujord til Høgset og videre med ferje til Kvitnes og deretter til Kristiansund med ca. 20 minutters stopp ved den nye Nordsundbrua. Etter en svipp-tur ned til havneområdet samlet alle



Overing. Kjell Loen i midten orienterer om byggingen av Nordsund bru.



Turdeltakerne samlet utenfor Grand Hotell i Kristiansund.

turdeltakerne seg rundt et festlig dekket middagsbord på Grand hotell.

Bjarne Rekdal var i «ilden» som fengslende kåsør om tidligere tiders veghistorie på de strekninger ferden gikk såvel under bussturen som umiddelbart etter endt middagsmåltid. Kjell Loen ga sine tilhø-

rere en fylldig og interessant orientering om fremdriften av bruanlegget og det tilstøtende vegprosjekt.

Turen gikk videre over Tingvoll-halvøya med ferje til Angvik og ble avsluttet ved utgangspunktet på Toven vegstasjon.

Hj.

Då veggen Leikanger — Larsnes (seinare riksveg 61) stod i toppklasse.

I eit sirkulære som amtmann Thesen den 9. september 1851 sende til dei 4 veginspektørane i Romsdals amt skreiv han m.a.:

«Den bedste Veistrækning i Amtsdistrictet, saavidt vedkommer Lehnsmand, Rodemestere og Arbeidspligtige, er Hovedveien over Gurskøen i Herrø Thinglag, hvor ogsaa Veifladen paa det allernærmeste er

horizontal med passende Ophøining i Midten, saaledes at denne Veistrækning omtrent staaer ved Siden af nogle Veistrækninger i Søndre Trondhjems Amt, som jeg har havt Anledning til at see, og som i denne Henseende have et avgiort Fortrin for de romsdalske Veie.»

B. R.

T-5

Vedlikeholdsområdet T-5 fikk endret en del på sine grenser etter at tunnelene mellom Overå og Linge ble åpnet.

På E69 er nå indre grense ved Våge (Vågstrand) og ytre grense ved Dragsundet (Skodje). Strekningen Sjøholt - Linge på riksveg 58 og Linge - Langdal i Valldal på riksveg 63 hører med til T-5. Likeså riksveg 661

på Kjelbotn/Skorgenes til grense mot Haram kommune (ca. 3 km vest for Rekdal bru).

Innen disse områder har en da de fylkesveger som naturlig sokner til.

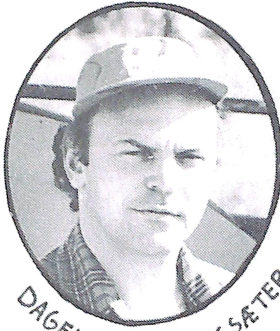
Fylkesveg i Tafjord, Sylte-Fjørå-Sjølbøskar og Marken-Fiksdal blir vedlikeholdt av kommunene (Norddal og Vestnes).



PER M. LØVIK
VEGMESTER



ARNFIN ALNES
SPESIALARBEIDER



DAGFINN GRØNNINGSETER
MASKINFØRER



KRISTIAN MYRSTAD
SPESIALARBEIDER



HELGE BJERMELAND
SPESIALARBEIDER



JAKOB ENDRESEN
SPESIALARBEIDER



PEDER J.B. GJERMUNDNES
SPESIALARBEIDER



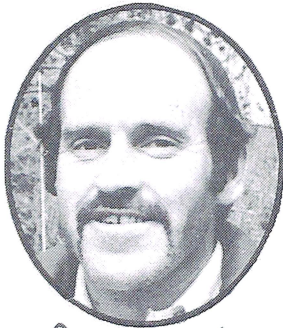
MAGNAR HJELVIK
SPESIALARBEIDER



JON E. MISFJORD
SJÅFØR



GUNNAR ØVSTEDAL
MASKINFØRER



ROLF DALSBØ
OPPSYNSMANNSSASS.



MAGNAR BERILD
SPESIALARBEIDER



BJARNE KALDHUSSETER
SJÅFØR



LEVOR LEGERNES
MASKINFØRER



ANDERS ULVESTAD
SPESIALARBEIDER



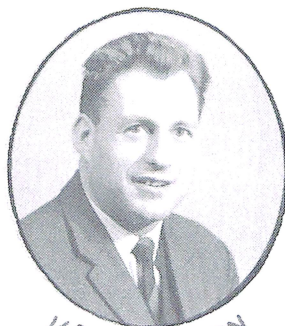
HANS L. RYPPDAL
SPESIALARBEIDER



SVERRE SJØHOLT
SPESIALARBEIDER



PETTER I. VESTRE
SPESIALARBEIDER



KÅRE LISLIEN
MASKINFØRER

T-5 har 168 km riksveg og 75 km fylkesveg. Vegstandarden er variabel. Det meste av riksvegene har nå fått fast dekke, men også der er standarden høgst forskjellig.

Strekningen Tomra-Haram grense har ennå grusdekke, og er i pressen blitt benevnt som svinesti. Det kan her bemerkes at, så vidt vites, ingen fra vegvesenet har møtt noen eller antydnet at det forekommer noen trafikk på strekningen som skulle tilsi en slik benevnelse. En annen ting er at alle gjerne har ønsket en bedre veg her - med fast dekke.

Ellers har også T-5 vegstrekninger som er rasfarlige, særlig snøras. E69 i Skorgedalen har flere rasparti, og det vil bli forsøkt med bremsekjegler for å sikre trafikantene. En har allerede i 1979 midler til å utføre en del av dette. Riksveg 58 mellom Vaksvik og Stordal er farlig både for steinsprang og snøras.

En kontinuerlig bedring har foregått her, med rasoverbygg og i høst vil ny tunnel forbi Stabbegjølet bli tatt i bruk. Strekningen fra Linge til Langdal på riksveg 63 har en mengde voldsomme snøskredløp. Den mest kjente er kanskje Grønningfonna. Her er det bygget omkjøringsveg

som brukes om vinteren. Sist vinter kom det et stort snøras ved Valldal i Valldal. Det var 700 m bredt og tok med seg både campinghytter og hus.

Vi har også en del vegsperringer p.g.a. stein og jordras i distriktet.

T-5 har kontoret på Skorgenes (Vestnes), som er i brakker.

Det er innkjøpt tomt til ny vegstasjon her, og den vil bli påbegynt i sommer. På vegstasjonen vil det bli plass både for anlegg og vedlikeholdskontorer og verksted, garasje og sandsilo, noe som sårt trengs.

I Valldal er det under fullføring et garasjebygg med hybler, spiserom, sanitæranlegg osv. av meget god standard.

Foruten vegmesteren med assistent er det f.t. 15 faste ansatte i T-5, de fleste kommer vel under kategorien sjåfører/maskinførere eller kan disponeres som sådanne.

Til tross for at det ennå synes mye ugjørt på vegsektoren i T-5, og det er mange ønsker om forbedring på flere felter så er det vel enighet om de kjente ord her:

«Me he det godt, kara»: «God seng, god mat og god betaling.»

Kåre Lislien.



**Støy kan dempes
og
skade bekjempes**



**Spruten kom
som lynet
Vernebrillen
sparte synet**

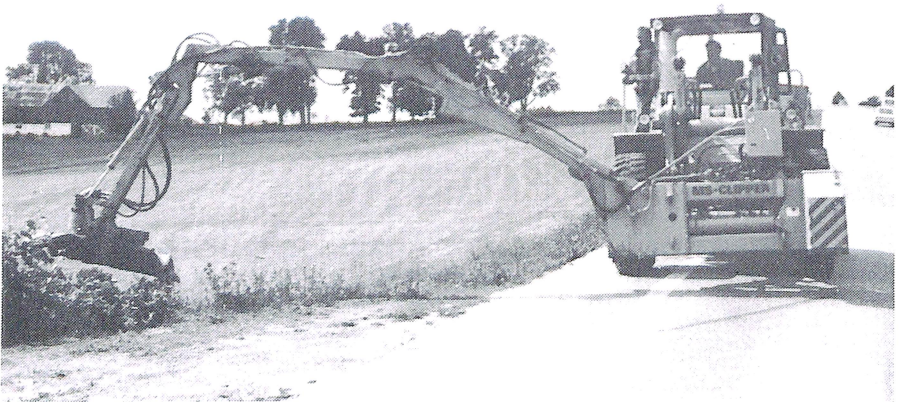
SLÅTTONN

Også for vegvesenet står slåttonna for døra. I desse dagar driv vegsentralen opplæring av nye slåttedrennar, samstundes som maskinene får den siste sjekk.

I år vil ein sette på sesongen med 8 maskiner. 7 maskiner i eigen regi og 1 privat.

Fordelinga av desse maskinene er tenkt slik:

1 maskin i T-1 og T-2
 1 maskin i T-3 og T-4
 1 maskin i T-5 og T-6
 1 maskin i T-7 og T-9 (privat)
 1 maskin i T-8 og Averøy
 1 maskin i T-11
 1 maskin i T-12 og Frei
 1 maskin ved Vegsentralen



Denne siste maskina er av typen Mähler, og har eit klippehovud med roterande skiver, og ein bom på 7 meter. Mange kjenner nok denne maskina frå før, då den har vore stasjonert i T-5. Nytt av året, er at også denne maskina er utstyrt med eigen drivmotor, og dermed kan ein halde eit konstant turtal på rotorskivene. Dette lettar bruken av maskina.

Denne maskina er særskilt egna til å slå kratt og kvisting av tre. I kurver

gjer den også ein god jobb på grunn av si lange rekkevidde.

Ein har tenkt at denne maskina skal vere eit supplement til dei andre maskinene, og ha heile fylket som arbeidsområde.

Vegsentralen stiller maskina med førar til disposisjon for dei områda som ønskjer å nytte den.

M. Mørkedal.

ANLEGGSDRIFTEN I T-5

Anleggsdriften i nordre del av T-5 har i de senere år i det vesentlige foregått på riksveg 661 mellom Tomra sentrum og Stokkelandsløken (Flate vegkryss) en strekning på 8,1 km.

Parsellen Tomra sentrum - Krogsbakken 1,6 km ble utført i 1975 - 1976 etter at det i 1973 - 1974 var gjennomført møysommelige planleggingsarbeider samt grunnerv. Deler av grunnervet ble til slutt behandlet av Høyesterett.

Anleggskostnadene for 1,6 km veg inklusive 700 m fortau ble 3,7 mill. kroner, tilsvarende kr. 2 300,-/lm.

Av planleggingshensyn ble parsellen Tomra Nord-Vik vegkryss hoppet over og parsellen Vik-Stokkelandsløken (Flate-krysset) ble utført i årene 1977 og 1978.

Her ble grunnervet ordnet ved minnelige avtaler med 30 grunneiere. Parsellen er 3,0 km og kostet 3,9 mill. kr. Kr 1 300,- pr. lm.



Fra v. Robert Bergum, Oddmund Skavnes og Ingemann Krogset

For tiden pågår arbeidet med parsellen Tomra Nord-Vik 3,5 km. Trafikken ble satt på på halve strekningen høsten 1978 og trafikken på resten vil bli satt på før vinteren 1979. Denne parsellen har en ca. 30 m

lang bru over fremtidig kommuneveg ved «Idahallen». Brua vil koste ca. kr 550 000,-.

Samlet vil parsellen koste ca. 7,5 mill. kr eller ca. kr. 2 100 pr. lm.



Asbjørn Sæter

Hele den 8,1 km lange strekningen bygges i vegklasse II E og blir forsynt med penetrasjonsdekke som bærelag og asfaltløsningsgrus som slitedekke.

Oppsynsmann har hele tiden vært Asbjørn Sæter. Sæter skal nå slutte ved anleggsavdelingen for å overta stillingen som vegmester i T-6 etter avtroppende Olaf Wiik.

Anleggsledelsen ved vegkontoret vil i denne forbindelse nytte anledningen til å takke Asbjørn Sæter for særdeles godt arbeide og godt samarbeid i den tiden han har vært anleggsoppsynsmann, og ønske ham til lykke med framtiden i sin nye stilling og i sitt nye virkeområde.

M. Bergsli.

BRANNSLØKKINGSKURS

Mandag 21. mai blei det arrangert eit kurs som tok føre seg handsaming, lagring og sløkking av brannfarlege væsker, gass og bensin under trykk.

Kurset var spesielt tiltenkt mannskapa som steller med penetrering og ottadekkelegging. Forutan desse deltok også folk frå vegsentralen, distriktsveglaboratoriet og oppsynet — tilsaman 18 deltakarar. Kurset blei arrangert i samarbeid med firmaet Skuteng A/S, der undervisningsleiar Finn Myhre og firmaet sin representant i Ålesund, John Thompson, stod for undervisninga.

Kurset var delt opp i to, ein teoretisk og ein praktisk del. Føremiddagen brukte ein til å gjennomgå ymse farlege væsker og korleis desse bør handsamast. På ettermiddagen hadde ein ei praktisk øving i sløkking av ymse branntypar. Kvar deltakar fekk vere med å slukke.

Dei som steller med dekkeproduksjon og dekkelegging har lenge følt eit behov for å kjenne meir til korleis ein eventuell oljebrann vil oppstå og korleis den best kan sløkkast. Denne praktiske øvelsen ga eit godt innblikk i dette.

M. Mørkedal.



Olaf Hanset saman med instruktøren prøver å slukke ein oljebrann.



«Brannsjefen» på vegsentralen (Harnes) i aksjon.

ENDRINGER AV SÆRSKILTE FARTS- GRENSER

Ved behandlingen av St.meld.nr. 72 (1977-78) «Om fart og fartsgrenser» ble det i Stortinget gitt uttrykk for at en burde legge opp til en skjerpning av bestemmelsene med utstrakt bruk av fartsgrense 60 km/t langs veger med randbebyggelse.

I ovennevnte Stortingsmelding er det redegjort for de ulike forhold farten har betydning for. Vi vil i denne forbindelse spesielt vise til oppsummeringen i avsnitt 3.7 (side 17) hvor følgende aspekter er trukket fram:

- «a. Sikkerhet og trygghet for gående (særlig barn og eldre) og syklistene som oppholder seg på eler ved vegen tilsier maks fart ca. 30 km/t.
- b. Voksne gåendes mulighet for å bedømme bilers hastighet tilsier maks fart ca. 60 km/t.
- c. Større sikkerhet for de kjørende tilsier mindre spredning i farten.
- d. Større sikkerhet i mørke tilsier lavere fart om natten og/eller den mørke årstid.

- e. Maksimal trafikkavvikling skjer ved fart rundt 50 km/t, men trafikken vil selv velge en slik hastighet ved stor trafikkbelastning.
- f. Minimalisering av drivstofforbruket tilsier jevn fart på 50-60 km/t.
- g. Minimalisering av kjørekostnadene (driftskostnader + tidskostnader) tilsier jevn fart på 80-90 km/t.
- h. Minimalisering av forurensningen tilsier jevn fart ca. 60 km/t.
- i. Minimalisering av støy tilsier jevn fart under 50 km/t.

Oppsummeringen viser at kravene til fartsnivå ut fra de forskjellige hensyn til en viss grad er sammenfallende.

Den store kontrasten ligger i det lave hastighetsnivå, som er ønskelig i forhold til gående (særlig barn) og det høye hastighetsnivået som er gunstigst i forhold til kjørekostnadene (driftskostnader + tidskostnader).

Dette gapet er så stort at man vanskelig kan tilfredsstille noen av partene ved bare å velge middelverdien mellom de to.

Man ser her klart hvorfor ulykkesrisikoen nettopp er høyest på de veger som samtidig tjener som bolig/adkomstveg og gjenomfartsåre. De to funksjoner er derfor ikke forenlige.»

I nevnte Stortingsmelding har også Vegdirektoratet kommet med sine anbefalinger. Konklusjonen på disse avsnitt er at det ikke kan anbefa-

les fartsgrenser over 60 km/t langs veger i randbebyggelse.

Med utgangspunkt i St.meld.nr. 72 (1977-78) har Vegdirektoratet arbeidet med å justere kriteriene fra 1968 for særskilte fartsgrenser. I forhold til de tidligere kriteriene legges det nå større vekt på hensynet til lokalt-rafikken, særlig hvor randbebyggelsen preges av at boligene ligger relativt tett inntil vegen. Boliger som ligger slik til at det er kortere enn 100 m fra boligen til vegen, regnet langs avkjørselen, tillegges stor vekt. I forskjellige sammenhenger peker 100 m seg ut som den avstand som for små barn kan regnes som boligens nærområde.

Disse kriteriene gjelder fastsettelse og skilting av særskilte fartsgrenser langs alle veger som ikke kan betraktes som rene boligveger. Rene boligveger faller inn under de generelle regler for tettbygd strøk samt eventuelle regler som måtte bli utarbeidd for skilting av fartsgrenser lavere enn den generelle i tettbygd strøk.

Med utgangspunkt i de justerte fartsgrensekriteriene vil vi i løpet av sommeren gjennomgå vegnettet systematisk med henblikk på å bringe fartsgrenseskiltingen i samsvar med de nye kriteriene. For å kunne gjennomføre dette så raskt må vi sette relativt mange personer på arbeidet.



Pause i fartssoninga.

Fra venstre Terje Urdshals, Kjetill Kjersem og Bjørn Andersen.

Onsdag 6. juni startet vi på dette arbeidet, og i løpet av ei vekes tid regner vi med å ha utarbeidd forslag til endring av fartsgrensene på 6 riksvegstreknings spredt over hele fylket. Disse strekningene — som vi anser som «prøveprosjekt» — er:

1. E69 Vikebukt-Tresfjord
 Skorgenes
2. Rv.14 Rjånes-Volda
3. Rv.61 Hareidsdalen
4. Rv.62 Molde-Istad (x riksveg
 665)
5. Rv.66 Bjerkeset-Høgset
6. Rv.661 Vestnes-Kjelbotn

Når forslag til skiltplasseringer er utarbeidd, vil vi sende forslagene via de respektive politimestere til Vegdirektoratet, som fatter vedtak om skiltingen. Når vedtakene er kommet hit, vil vi sørge for at de nye og endrede fartsgrensene på disse strekninger blir etablerte snarest mulig, forhåpentligvis til fellesferien.

Så snart disse «prøveprosjekt» er ferdigbehandlet her, vil nevnte systematiske gjennomgang av vegnettet for alvor bli startet opp. Vi håper å få satt opp de nye skiltene til høsten eller senest i løpet av våren neste år. Da det er nær sammenheng mellom fartsgrensene og vegoppmerking, vil oppsetting av skiltene i dette tidsrommet være gunstig for da kan vi trolig slippe å endre merkningen på vegbanen i noen særlig grad.

Dersom en skal oppnå den ønskede trafikkikkerhetsmessige effekt av de nye fartsgrensene, er det nødvendig at trafikkhastigheten på vegen virkelig senkes. For å kunne følge med i hastighetsutviklingen på vegene i tida framover vil vi derfor legge opp et omfattende fartsmålingsprogram med radar for endel av de strekninger som vil få lavere fartsgrense.

Svein Solbjørg

MINNEORD

Ved en tragisk arbeidsulykke den 15. mai 1979, under byggingen av den nye Nordsund bru, omkom den 43 år gamle Odd Birger Leren.

Da ulykken skjedde, var Leren ansatt i entreprenørfirmaet Høyer - Ellefsen som forestår byggingen av brua. Han har tidligere også arbeidet i vegvesenets tjeneste i sin heimkommune Tustna.

Odd Birger Leren var kjent som en pliktoppfyllende mann som alltid ut-



førte sitt arbeide på en samvittighetsfull måte.

Vi lyser fred over hans minne.

Einar Drugli.

VEGOPPMERKING

Vegvesenet i Møre og Romsdal har hittil utført all vegoppmerking med maling i egen regi. Selv om en årlig maler ca. 1.300 km stripe er det imidlertid vanskelig å årlig nå over alle strekninger med nedslitt kant/midtlinje eller nytt dekke. Særlig værforholdene er en avgjørende faktor for hvor mye en får utført. I år har en derfor satt bort til private firma å utføre ca. 400 km av malingsarbeidet slik at en står «friere» med egne maskiner til å nå over særlig de vegstrekningene som utover sommeren får nytt dekke.

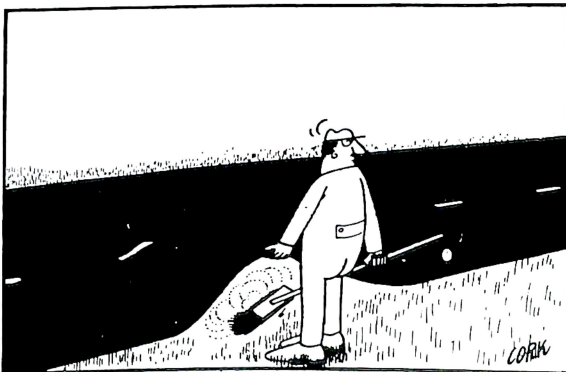
Ved siden av vegoppmerking med maling har en i stadig større omfang gått over til plast istedenfor maling til kant- og midtlinje. Således skal en i år utføre plastarbeider på flere av de sterkest trafikkerte riksvegstrekningene i fylket.

Knut I Braute.



Kjell Fylling (t.h.) og Svein Sæterbø under oppmerking i Sunndalen i mai 1979.

Foto: Driva.





Tidligere vegsjef

Kristian Hiorth Oppegaard

døde 1. juni 1979.

Kristian Hiorth Oppegaard, født 20. juli 1898 i Horten, bygningsingeniør fra Norges Tekniske Høgskole 1921, gjorde først tjeneste i vegvesenet i Møre og Romsdal 1922-24, men virket deretter i New Jersey State Highway, Bethlehem Steel Corporation og private ingeniørfirma i USA i tidsrommet 1924-32. Fra 1932 var igjen arbeidsplassen i Møre og Romsdal, som avdelingsingeniør fra 1936 - og da med kompensasjonsplanen som særlig ansvarsområde. Etter frigjøringen i 1945 ble Oppe-

gaard konstituert overingeniør I (vegsjef) i Finnmark til utgangen av 1946. Oppgaven var her først og fremst å få reorganisert vegadministrasjonen, begynne på bar bakke med bygninger og anskaffelse av alt utstyr og materiell, og snarest mulig å få etablert vegsamband gjennom fylket etter de omfattende krigsødeleggelsene og tvangsevakueringene. Dette er trolig en av de mest krevende organisasjonsoppgaver som noen vegsjef har startet med.

I årene 1947-48 var Oppegaard overingeniør II og vegsjefens faste stedfortreder i Møre og Romsdal. Fra 1948 var Oppegaard vegsjef i vårt fylke, og fra dette arbeidsfelt er han kjent for en stor del av leserne av denne bedriftsavisen.

Ved siden av arbeidet i vegvesenet rakk Kristian Hiorth Oppegaard å yte meget også på en rekke andre områder i samfunnet. Han vil vel særlig bli husket for initiativ og lederskap ved reising av Hellandheimen og for innsatsen i en årrekke som formann i Møre og Romsdal støttelag for åndsvake og som formann i Samordningsrådet for åndssvake i Norge. I perioden 1958-61 var han Stortingsvaramann for Møre og Romsdal, og hadde gjennom årene mange tillitsverv ellers. For sin allsidige samfunnsmessige innsats ble han ridder av St. Olavs Orden. Minnes må også hans faste eksemplariske holdning i krigsårene, da han også hadde lederfunksjoner i kampen for frihet og fred. Oppegaard var i sannhet en god nordmann.

Her vil vi først og fremst minnes Kristian Hiorth Oppegaard som en stor leder av vegvesenet i Møre og

Romsdal. Han var høyt respektert og verdsatt både i sentrale og lokale organer. Få enkeltpersoner har vel hatt slik innflytelse på utviklingen i dette fylket. Gjennom 38 år viet han Møre og Romsdal sin store arbeidskraft og sitt vidsyn — med alle de personlige egenskaper som skaper kontakt, vinner tillit og bærer fram til de beste resultater.

Også som pensjonist hadde Oppegaard oppdrag for Statens Vegvesen, blant annet ved redigering av faglige håndbøker for Vegdirektoratet. I 1977-78 skrev han en utførlig framstilling om «Kompensasjonsplanen i Møre og Romsdal (bil- og ferjeforbindelser)» som ble trykt og distribuert blant annet som vedlegg til vår årsmelding for 1977.

Vi som har vært hans medarbeidere har i den fremragende lederskikkelsen alltid kunnet glede oss over en forståelsesfull sjef og velvillig medarbeider og det helt igjennom gode mennesket. Kristian Hiorth Oppegaard var fullt ut en godviljensmann.

I takknemlighet og ærbødighet for det han har gitt samfunnet og hver enkelt av oss lyser vi fred over Kristian Hiorth Oppegaards minne.

Arne Inge Torvik.



Vegsjef K. H. Oppegaard

MINNEORD

Det var med vemod jeg tok imot budskapet om at tidligere vegsjef K. H. Oppegaard er gått bort.

Jeg møtte ham første gang i desember 1935, da jeg begynte i statens vegvesen. Gjennom mitt arbeid der kom jeg så å si daglig i kontakt med ham og fikk på denne måte lov til å gå i en skole som jeg ikke for noen pris hadde villet unnvære.

Oppegaard var den gang avdelingsingeniør og leder ved kompensasjonsplanens anlegg.

I 1948 ble han vår nye vegsjef. I sin hilsen til oss ved tiltredelsen sa han blant annet: Jeg håper at funksjonærene vil komme til meg — ikke bare når det gjelder kontorets anliggender, men også om det måtte være ting av mer privat karakter som det kunne være godt å få dele med noen. Dette ble ikke bare en tom hilsen — i de 20 år han var vår sjef og leder, omsatte han sine ord i praktisk handling.

Med den rivende utvikling som etter hvert fant sted innenfor vegsektoren, meldte det seg ikke så sjelden større eller mindre problemer — det være seg på den tekniske så vel som på den merkantile front. Da var det godt å vite at vi kunne ta med oss problemene inn til ham, be om hans råd og få den støtte vi trengte

for å føre saken i havn. Midt i sin travle arbeidsdag hadde han alltid tid for den enkelte, tid til å lytte, tid til å svare. Aldri gikk noen uhjulpet bort fra hans kontor.

Etter som årene gikk, kom vel de fleste av oss til å møte motganger og prøvelser av forskjellig art, prøvelser som uvegerlig måtte gripe inn også i vår arbeidsdag på kontoret. Da fikk vi også komme til ham, og han møtte oss — som medmenneske.

For alt dette ville jeg enda en gang ha takket ham — ja, også for overbærenhet ved de anledninger, der jeg vet at det sviktet hos meg selv.

Jeg kom også til å ha et årelangt samarbeid med ham under reisningen av Hellandheimen.

Om jeg skulle få sette en overskrift over alle de årene jeg hadde den glede å arbeide under vegsjef Oppegaards ledelse, da ville jeg ha skrevet — Trygghet.

Nu er han borte, og jeg sitter og tenker tilbake på en avholdt vegsjef og medarbeider — tenker tilbake på et stort menneske.

Måtte minnet om ham leve videre i våre hjerter.

Gunnvor Gjellan Sund.



Bli med i FOTOKONKURRANSEN

Det vil i år bli arrangert fotokonkurranse for samtlige ansatte i Statens vegvesen. Man kan delta i klasse for svart/hvitt-bilder og i klasse for dias/fargebilder.

Bildemotiv kan hentes fra alle områder som har tilknytning til virksomheten i vegvesenet. Det kan f.eks. være temaer som stemningsbilder av veger som smyer seg gjennom landskapet, brukonstruksjoner dri-

stige linjer, reportasjebilder som ånder av jord og maskinolje, kompressorer og aktivitet. Kort sagt, motivene er mange. Sett fantasien i gang og planlegg hva du vil ta bilde av.

De beste bildene i hver klasse vil bli premiert. Bildene må sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 15. oktober 1979. Merk konvolutten med «**Fotokonkurranse**» og bildene med navn og hvor de er tatt.



VEGCUPEN 1979



Vi stod i år som arrangør av innledende runder i pulje 2. Kampene ble avvirket på den nye kunstgrasbanen i Molde lørdag 26. mai under gode værforhold. Som det framgår av resultatene ble det en usedvanlig jevn turnering.

Sør-Trøndelag hadde på forhånd trukket sitt lag fra turneringen.

Sogn og Fjord. — N. Tr. lag	0 - 1
Sogn og Fjord. — M. og R.	2 - 1
N. Tr.lag — Møre og Romsdal	0 - 1

Dette gir følgende tabell:

Sogn og Fjordane	2	2 - 2	2
Møre og Romsdal	2	2 - 2	2
Nord-Trøndelag	2	1 - 1	2

Det var dermed klart for straffesparkkonkurranse mellom Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Denne vant vi med resultatet 3 - 2 og Møre og Romsdal går dermed videre til sluttspillet på Lillestrøm stadion lørdag 25. august.

Fotballoppmannen.

Vannrett

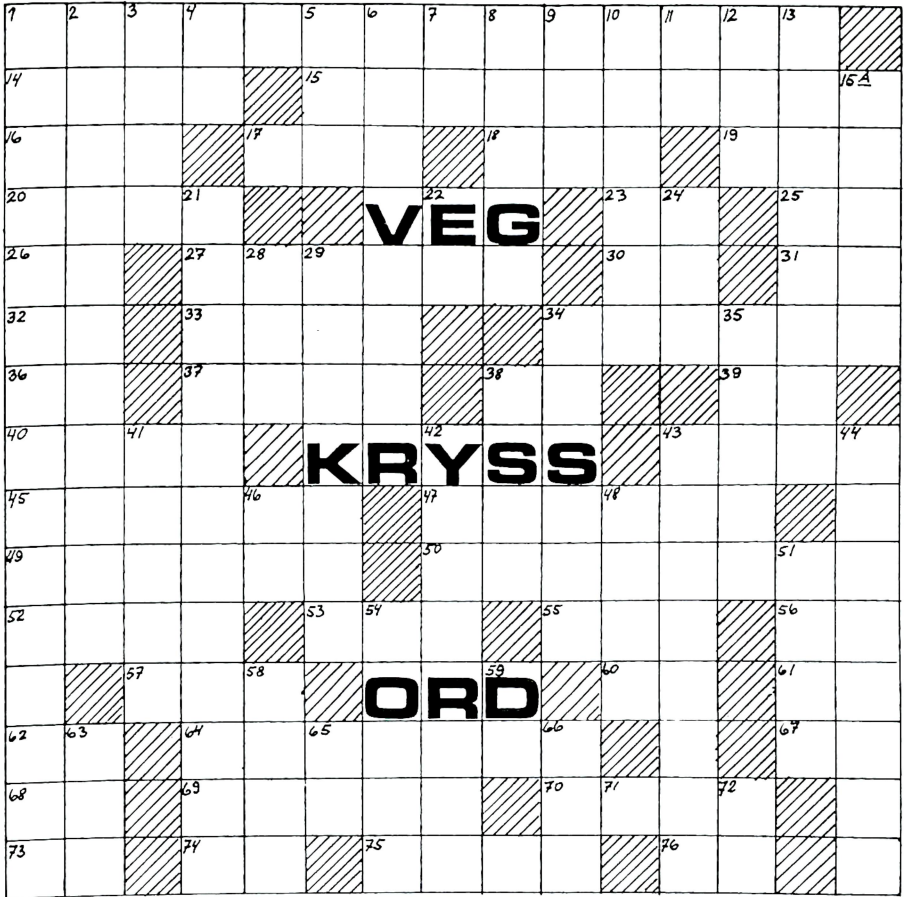
- 1 Spilloppmaker
- 14 Kommune i Hedmark
- 15 Forening
- 16 Klut
- 17 Farge
- 18 Struts
- 19 Tall, (nyn.)
- 20 Kvinnenavn
- 23 Slapp
- 25 Birger Dahl
- 26 Dyrebolig
- 27 By i Spania
- 30 Naboer
- 31 Tvillinger
- 32 Konj.
- 33 Romersk dikter
- 34 Intelligent
- 36 Leif Husby
- 37 Skilsmisenes by
- 38 Det er (fork.)
- 39 Utøy
- 40 Partert
- 43 Gresk landskap
- 45 Grille
- 47 Lx
- 49 Korgen
- 50 4860
- 52 Akseptere
- 53 Vokse
- 55 ---stat, motstand
- 56 Sjarm
- 57 Øke
- 60 Roy Gran
- 61 Anfall
- 62 Rekke
- 64 Øy i Vestindia
- 67 Organisasjon
- 68 Eksisterer
- 69 Befaling
- 70 Guttenavn
- 73 Månefase
- 74 Bilkjennetegn
- 75 By i USA
- 76 Tulling

Loddrett

- 1 Han overdriver ikke
- 2 Ugjørligheten
- 3 Enkelte
- 4 Telegrambyrå, fork.
- 5 Far, arab.
- 6 Republikk i Mellom Amerika
- 7 Yngstemann
- 8 Innsjø i SSSR
- 9 Lett
- 10 Sove
- 11 Sporte
- 12 Pikenavn
- 13 Hovedstad i Afrika
- 15^A Adv.
- 21 Nedskrivning
- 22 Nyn. pron
- 24 Pålegg
- 28 Katolsk bønn
- 29 Radiolinjene
- 34 Bager
- 35 Temmelig
- 38 Sjødyr
- 41 Tid
- 42 Lager ost, fl.
- 43 Vitenskapsmann
- 44 Hovedstad i S. Amerika
- 46 Kolbjørn Engen
- 48 Purker
- 51 Elv i Romsdal
- 54 Aftentilstelning
- 58 Adelstittel
- 59 District of Columbia
- 63 Arterie
- 65 Maryland
- 66 Havørn
- 71 Zero
- 72 Slagsted

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. 3-79**» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 1. september 1979.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:



Ti gratulerer

følgende medarbeidere som i 3. kvartal 1979
passerer åremålsdager:

50 år

Arvid Steinar Midtbø	6130 Rovde	29.7 79
Tor Holten	6485 Torvikbukt	11.8 79

60 år

Magnar O. A. Heggem	6488 Flemma	19.7 79
Ola Fivelstad	6218 Hellesylt	18.8 79

Løsning på «Vegkryss nr. 2 -79»



Vinnere ble:

1. Sissel Hestad, vegkontoret
2. Magne Flemsæter, vegkontoret
3. Sverre Hustad, vegkontoret

Premiene er tilsendt.

NYE SPØRRESKJEMAER FOR SKRIFTLIG DEL AV FØRERPRØVEN

Noen og hver har vel opplevd under eksamen at de ikke har klart å finne svar på alle spørsmålene. Skylden for det har som regel den arme sensor eller eksaminator fått, mens kunnskapsbrist som oftest har vært den virkelige årsaken.

Mange har forlystet selskapslivet med «morsomme» spørsmål de har fått til førerprøven. Underfundige feller har den bilsakkyndige lagt ut, men man har klart å unngå dem alle (man er da ikke dum).

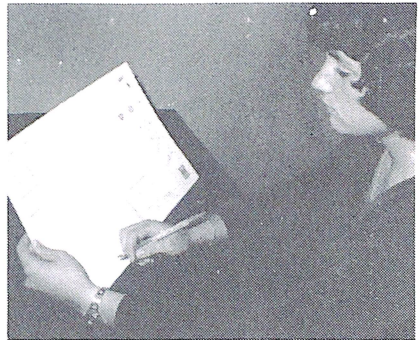
Det mest kjente spørsmål til førerprøven (som undertegnede har inntrykk av at 90% av de som har gått opp til prøven har fått) er: hva skal du ha over bilen? Riktig svar er verken presenning eller garasje, men full kontroll. Om spørsmålet noen gang har vært stilt, ja, det aner jeg ikke.

Dessverre er nå også denne faren for selskapsunderholdning slutt. Nå har vi fått **helskriftlige** prøver hvor spørsmålene er utarbeidet av landets fremste eksperter hva angår trafikk og pedagogikk. Dette er gjort fordi en ønsker å få en mer objektiv vurdering av kandidatens kunnskaper, samt mer ensartet praksis på landsbasis. Dette betyr da at den skriftlige prøven dekker pensumet bedre enn forholdet har vært tidligere. Antall spørsmål er derfor økt fra 25 til 50 på de nye spørreskjemaene.

Prøver med 7 feil eller mindre blir automatisk bedømt til bestått,

mens 12 feil eller mer gir ikke bestått. For kandidater, som har fra 8 til 11 feil skal det gis tilleggs spørsmål fra de temaer det er svart feil på.

De nye spørrelistene begynte å gjelde fra 1. juni 1979.



Til deg som skal prøve å finne de riktige svar sier vi lykke til.

Arne Johnsen.

7. sans 1980.

Tiden er inne til å forberede utgivelse av 7. sans 1980. Redaksjonsutvalget vil minne om at vi gjerne tar imot råd og forslag fra dem som bruker boka.

BILVERKSTEDENE SKAL MEDVIRKE VED BILTILSYNETS ETTERKONTROLL AV KJØRETØY

I stortingsmelding nr. 79 (1974-75) «Om bilsakkyndigetats virksomhet m.v.», er det skissert et nytt opplegg for periodisk kontroll av kjøretøy. Det tas sikte på, når biltilsynet er ferdig utbygd i 1981, at personbiler skal til kontroll hvert annet år, men slik at første kontroll skal skje når bilen er 4 år. I stortingsmeldingen er det uttalt at de autoriserte bilverkstedene bør kunne overlates ansvaret for å godkjenne at en del av de mangler biltilsynet påpeker ved kontrollene er utbedret.

Spesielt i vårt fylke med til dels store avstander og ofte med avhengighet av ferjer, og hvor en har et nett av autoriserte bilverksteder, ser en det som en meget stor fordel for publikum at verkstedene foretar godkjenning av etterkontrollen. Dessuten vil en slik ordning øke kontrollkapasiteten ved biltilsynet.

Bilverkstedene blir med dette overlatt et meget stort ansvar, men vi tror at verkstedene ledes av så ansvarsbearbejtede mennesker at de vil være seg ansvaret voksen.



Kursledelse og kursdeltakere.

Fra venstre Hoëm, Ruud, Larsstuen, Halvorsen, Dragset, Ommedal, Otterlei, Aam, Flisnes, Hurlen, Veibust, Ramstad og Krogstad.



Tre glade forelesere.

Fra venstre Ruud, STI, Larsstuen og Krogstad, Vegdirektoratet.

Nå er det imidlertid slik at mange av dem som har bil egentlig ikke har råd til det. Vi ser ikke bort ifra at en del mennesker vil forsøke å presse verkstedene til å «overse» noen mangler. Verkstedene vil således av og til stå overfor en vanskelig situasjon — hensynet til trafikksikkerhet.

Riset bak speilet for verkstedene er imidlertid at personell fra biltilsynet, uanmeldt vil dukke opp på verkstedene for å kontrollere utførte reparasjoner. Dersom det skulle vise seg at verksteder godkjenner mangellapper fra biltilsynet uten at manglene er utbedret vil det kunne få alvorlige følger for vedkommende verksted.

I tiden 28. - 31. mai 1979 deltok personell fra biltilsynet i fylket i et kurs

i kvalitetskontroll på utført arbeid på kjøretøy. Kurset ble avholdt på Borgund yrkesskole hvor forholdene var lagt meget godt til rette.

Kurset var arrangert av Vegdirektoratet i samarbeid med Statens teknologiske institutt. Under kurset var det lagt opp til befaringer på bilverksteder i Ålesund. Det var meget hyggelig å registrere den velvilje kursdeltagerne ble møtt med på verkstedene.

Kurset ble avsluttet med et ordskifte mellom representanter fra bilbransjeforbundene, tekniske ledere fra bilverkstedene og kursdeltakerne.

Under ordskiftet ble det klart at bilbransjen så meget positivt på nyordningen. Bilbransjen vil ikke be-

regne seg gebyr for godkjenningen, men selvfølgelig ta seg betalt for den tid som medgår til å utbedre mangellappene. Bilbransjen hadde ikke noe å innvende imot at biltilsynets personell kontrollerte det utførte arbeid.

Like over ferien vil biltilsynet arrangere allmannamøter for verkstedpersonell på sentrale steder i fylket. Her vil en komme nærmere inn på

nyordningen samt gjennomgå en del tekniske ting vedrørende kontrollen.

Neste gang kan du kanskje få godkjent mangellappen hos ditt bilverksted, men ordningen er frivillig. Der som du helst vil at biltilsynet skal godkjenne bilen din så har du anledning til å be om det.

Arne Johnsen.

Ordet fritt.

Etter Flemsæters innlegg i siste Veg og Virke «Er møringer landets dårligste bilister» har jeg lyst til å komme med noen synspunkter.

Påstanden holder kanskje, statistikkens tall er klare.

Jeg tror at vi bilister her på «Møre» kanskje er for «sure» i trafikken.

Vi som vedlikeholdsarbeidere har føling med denne bilist hver dag - og det er ingen ønskejobb enkelte ganger.

Høvelkjørere har vanskelig for å utføre sin jobb på vanlig dagtid, gult blinkende lys, hjelper lite.

Vanlig skiltet vedlikeholdsarbeide på vegen, møtes enkelte ganger med forbannelser ut igjennom ruta og knyttede never innenfor.

Hvor er feilen?

Kanskje ligger den hos oss. Skiltene vi bruker er ofte slitte og lite synlige, eller skiltingen er mangelfull. Skilter som skal ned over natta blir glemt og står igjen. Slike ting er med og stresser opp en bilist.

Kanskje det var en tanke å få stoppe en slik trafikant og høre hans mening om vårt arbeide. Det er mogleg vi fikk den samme trafikant til å tenke seg om neste gang han trykker litt hardere på gassen, hvilket fint og greit fremkomstmiddel han har, og han kommer godt fram med fornuft.

Ja, dette var bare noen tanker på grøftekanten.

*Ivar Hoem
Maskinfører*

★★★★★ SMÅPLUKK ★★★★★



Høyfjellsvegene er åpnet igjen også i år. Med en hard snøvinter bak oss og stor innsats av brøytemannskapene ble også i år de kjente turistrutene på våre høyfjellsveger åp-

net til 1. juni. Turistene er alt kommet og de kan møte både store snømengder og friske bekkesildrer langs vegene.

★



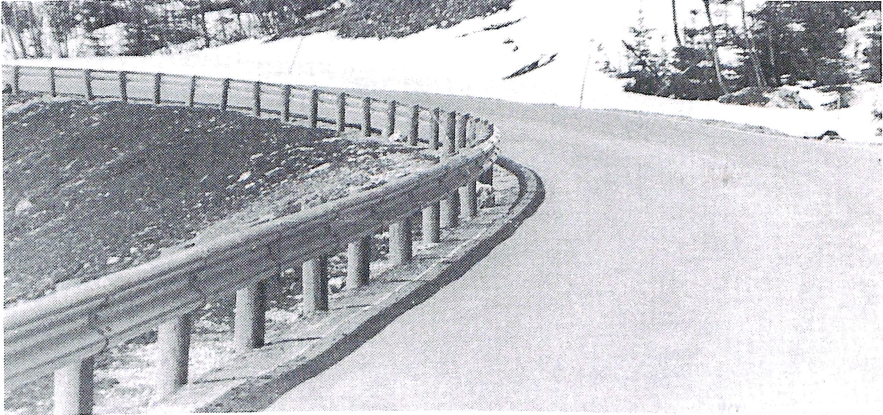
Dekkeleggingssesongen er i full gang både i vegvesenets egen regi

med «kalde» dekker og av entreprenør med varmesfalt. I år skal det

legges ca. 281 km dekker totalt fordelt med 62 km asfalt og 219 km oljegrus/ottadekke. Her er medregnet fornyelse av tidligere lagte

dekker. Ennå er det likevel bare ca. 35% av riksvegene og ca. 4% av fylkesvegene som har fast dekke.

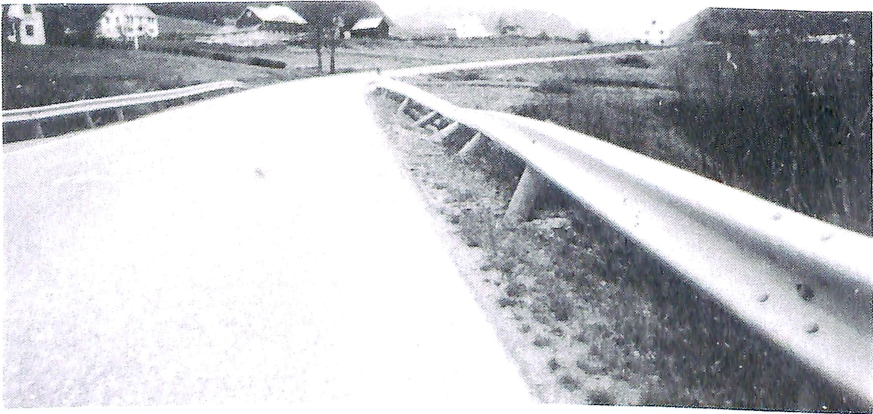
★



Likedan er det fullt kjørt oppsett av stålrekkverk langs vegene. Programmet for entreprenørenes arbeid er ca. 60.000 km nytt rekkverk,

og i tillegg kommer det som settes opp i egen regi. Skikkelig oppsatt rekkverk er både pent og gir en avslappet trygghetsfølelse.

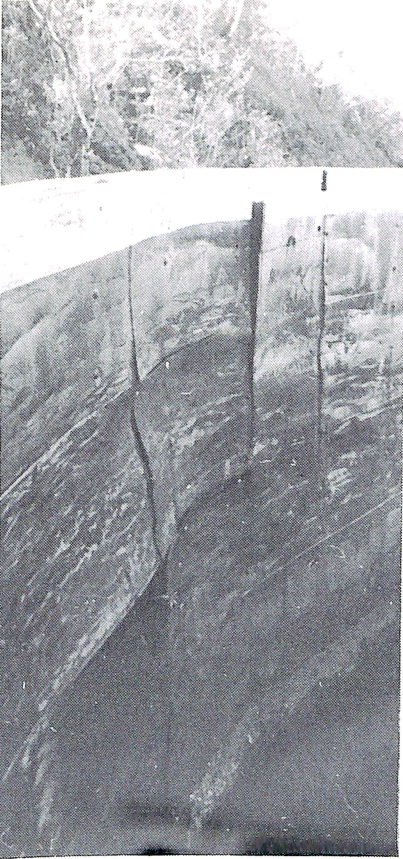
★



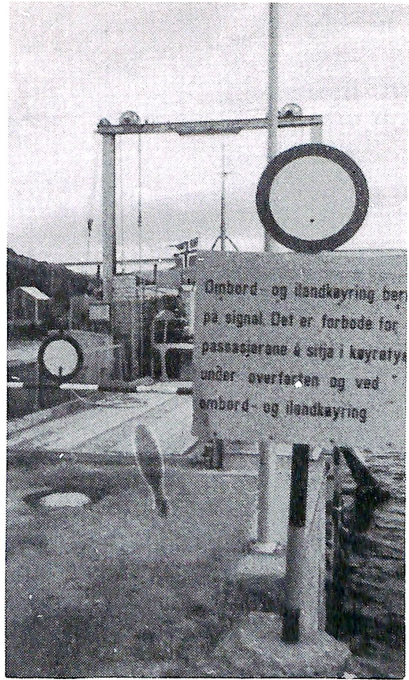
At rekkverk også gjør sin virkning og «fanger opp» kjøretøyer, er det mange eksempler på. Verre er det imidlertid at slike skader sjelden blir rapportert til vegvesenet av den

uheldige bilføreren, og takken til vegvesenet for hjelpen å hindre alvorligere ulykker er arbeid med å utbedre rekkverket uten godtgjørelse.

★



Vedlikeholdsbudsjettet for de ca. 100 ferjekaiene i fylket stiger stadig, både som følge av økende trafikk og stigende kostnadsnivå. Tunge ferjer og knappe rutetider fører til ublid behandling av kaienes fendervegger og omfattende utbedring må ofte til. I 1979 er det ca. 10 millioner kroner som går med til slikt vedlikehold.



Store summer nyttes også til modernisering og opprustning av kaiene; modernisering av heisesystem, forsterkning av bilbruer og ombygging slik at trafikantene blant annet kan sitte i bilene ved ombord- og ilandkjøring. Nå er det ca. 75 kaier i fylket som har slik tillatelse.

A. Wicken.





BARNEÅRET,

— *er det noe for vegvesenet, da?*

Ja, i stor grad!

På mange måter er det nettopp vi i vegvesenet som virkelig kan få utført noe merkbart for barn i barneåret. Viktige forutsetninger som ressurser, apparat og innsikt finner vi innen vår etat, — men har vi vilje nok?

De hundreder av engasjerte og energiske barneårskommitèer i kommunene **har** vilje til å få noe utført. Men for en stor del av disse er det mer eller mindre blitt stopp med det. De sliter med manglende økonomi, vanskelige arbeidsforhold, møter gjerne liten forståelse for sine initiativ, og forslagene ender ofte mot en mur av formaliteter. Reaksjonene er ikke sjelden maktesløshet og resignasjon, ikke minst fordi dette barneåret synes så altfor kort.

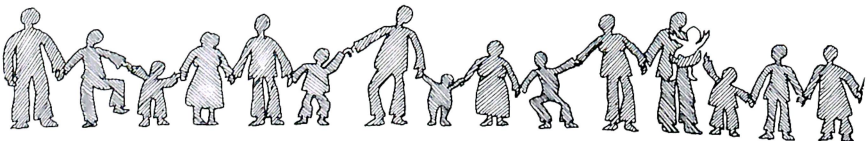
Og hva så med vegvesenet. Av alle de mangfoldige tiltak som er tatt opp i barneåret, synes et av de aller viktigste områder nettopp å være **barneas utsatte situasjon i biltrafikken**. Utallige aksjoner og initiativ fra or-

ganisasjoner, foreldre og ikke minst fra barna selv, bevitner dette.

Det er slått fast (blant annet i Stortingsmelding nr. 17 (1977-78) «Barns oppvekstkår») at trafikken oppleves som en spesiell trussel i barns oppvekstkår her i landet. Ulykkesstatistikken forteller at dette gjelder for vårt fylke kanskje mer enn for noe annet fylke. Det er vel nå kjent etter hvert at barn og andre ubeskyttede trafikanter (gående, syklende, akende) synes å leve farligere i Møre og Romsdal enn ellers i landet. For eksempel viser en undersøkelse fra noen få år tilbake, at Ålesund var en av de to byer i landet som hadde høyest antall skadede barn (0-14 år) i forhold til det totale barnetall. Kristiansund og Molde lå ikke langt etter, og vi har god grunn til å regne med at situasjonen er tilsvarende for det øvrige vegnett i fylket.

Barn og trafikk er altså en farlig og uforenlig kombinasjon. Likevel er det mye som kan gjøres ut over vegnettet slik at kombinasjonen kan bli

DET ER MYE VI KAN GJØRE SAMMEN --



mindre farlig enn i dag. — Og hvem står nærmere til å gjøre dette enn vegvesenets egne folk? Det er jo allikevel vi som skal utføre tiltakene når de tas opp av andre. Hvorfor da vente på initiativ utenfra?

Innenfor vegvesenets virksomhet ligger en rekke nærliggende tiltak som åpenbart kan forbedre barnas situasjon i trafikken. Tiltak av stor praktisk betydning for barn kan være både små og enkle, men de krever spesiell omtanke, og gjerne en annen form for omtanke enn den vi vanligvis utøver.

Glem for all del ikke det enkle lille faktum at barn er små. Bøy deg ned og se trafikksituasjonen fra 7-åringens synshøyde. En enkel situasjon for voksne kan bli håpløsfor barnet, bare av denne selvsagte årsak. Manglende oversikt på grunn av vegetasjon, parkerte biler og brøytekanter har utallige ganger ført til lemlestelse og død for uskyldige barn. Kanskje kan grusmasser fra en frisksone brukes til å utvide bredden av en busslomme hvor det er mange ventende barn?

Det er kommet nye trafikkregler for blant annet gåendes rettigheter ved kryssing av veg. Behovet for gangfelt er dermed blitt mer markert, og kravet om skikkelig merking og vedlikehold av gangfeltene er blitt kraftig skjerpet. Denne oppgaven bør nå

prioriteres betydelig høyere innenfor vegvesenets arbeid. Ta da med at det skal være god oversikt til hver side for gangfeltet også, og at det skal være tilstrekkelig plass ved gangfeltet utenom kjørebanelen for ventende fotgjengere. Ventende barn er impulsive og ofte fortsatt i lek, og trenger større sikker plass enn voksne.

Bratte asfaltkanter er skyld i et stort antall ulykker. De fleste steder i fylket er den smale stripa utenfor kvitlinja den eneste delen av vegen som gående og syklende har til disposisjon. Særlig på strekninger der barn utgjør en betydelig andel av denne trafikken, bør vegvesenet i år, og heretter, legge mye større vekt på å redusere disse trafikkfellene som bratte asfaltkanter og løse vegskuldre representerer.

Det er mange som er interessert i barns trafiksikkerhet i lokalsamfunnet. For vegvesenet bør det nå gjelde å støtte opp under denne interessen, og være åpen og mottakelig for fruktbart samarbeid. **La barneåret bli det året da vegvesenet begynte å tenke minst like mye på barnet i trafikken som på bilen i trafikken.**

Magne Flemsæter.



LAB- NYTT



Om vegfundament, særlig bærelag

Distriktslaboratoriet har, siden starten i 1974, systematisk samlet informasjon om hva slag masser som brukes i våre overbygninger. Dels fra prøvetaking i forbindelse med legging av fast dekke, fra undersøkelser for enkelte anlegg og i forbindelse med vegregistreringen.

Disse undersøkelsene viser:

- at **bærelagene** hovedsaklig består av grus, hvorav over 50% har for høyt finstoffinnhold og/eller dårlig stabilitet. Bærelagene er også ofte ganske tynne, et resultat av den praksis at disse dyrere massene bare brukes som avretting av forsterkningslaget.
- at massene i **forsterkningslaget** i noe mindre grad er telefarlige, men har en sterkere tendens til dårlig stabilitet.

Vi kan slå fast at det er et stort gap mellom Vegnormalens krav og de materialkvaliteter som brukes.

Nordal har utført en større statistisk analyse i forbindelse med dekkefor-

nyelse, der forhold som levetid, deketilstand, årsak til dekkeskader er undersøkt:

Det viser seg at dekkenes levetid er 6-7 år, mot forutsatt 10-12 år.

Årsak til at dekkene har så kort levetid ligger ikke i slitasje fra trafikken (med unntak av enkelte høyt trafikkerte parseller). Den korte levetiden skyldes at dekkene har fått skader i form av setninger, spordannelse og krakelering. Disse skadene har i stor utstrekning sammenheng med



svakheter under dekket, i bærelag og forsterkningslag.

Det koster oss store summer når dekkenes levetid er for kort. For riksvegene kan det antydes et beløp på 10-15 millioner kr årlig.

Når vi nå vet at vi bruker for dårlige masser i vegfundamentet, og samtidig at dette koster oss flere millioner årlig i økede vedlikeholdsutgifter, er det naturlig å rette søkelyset mot dette. Vi kan spørre hva koster det å bedre kvaliteten? Eller: hvor mye kan vi spandere på anlegget for å oppnå en gevinst, totalt sett?

Vi vet at feilen ved grusen ligger i korngraderingen—og vi vet hva som skal til for å rette feilen. Slik bærelagsmasser produseres i dag, med uttak av variable masser direkte i knuser og derfra ut på vegen, er det umulig å få jevn kvalitet. For å sikre at massene har korrekt sammensetning må materialet siktes ut i fraksjoner og derpå blandes i riktige proposjoner. Enkel, kjent teknikk, som i dag blant annet brukes ved framstilling av tilslag til asfalt. Hva koster det? — Prisen er ikke avskrekkende; avhengig av produksjonsvolum vil grusen fordyres med 3-6 kr/m³ ved 50-20 000 m³/år.

Vi burde skaffe oss sorteringsanlegg ved våre egne produksjonssteder, og opprette avtaler med grusleverandører rundt om i fylket om installasjon av slike anlegg.

Vi kan ikke forlate grusbærelaget før vi har satt fingeren på to ting til: at bærelaget får tilstrekkelig gjennomgående tykkelse, nemlig 15 cm;

og at komprimeringsarbeidet utføres forskriftsmessig, spesielt når det gjelder riktig **vanninnhold**.

Nordals undersøkelser belyser et annet interessant forhold: de parsellene vi har med bærelag av penetret pukkbærelag viser seg uten unntak å stå meget godt. Videre viser en kostnadsanalyse, laget på grunnlag av driftstatistikk fra driftsplansesjonen, at prisforskjellen mellom et pukkbærelag og et bærelag av grus er ubetydelig. Et pukkbærelag er å foretrekke teknisk sett, hvilket kommer til uttrykk i Vegnormalene når det slås fast at grus ikke skal brukes i sterkere trafikkerte veger —Vi vet at utviklingen ubønnhørlig går i retning av større og, fremfor alt, tyngre trafikk; er det ikke fornuftig å bygge inn i våre veger ekstra styrke til å møte disse påkjøringene?

En forutsetning for et vellykket resultat, her som ellers, er at vi drar nytte av de erfaringer som er lagt ned i Vegnormalens spesifikasjoner, hva angår steinkvalitet, fraksjoner, lagtykkelse og utførelse.

Valg av materialer til vegfundamentet, altså forsterkningslag og bærelag, har også betydning i resurssammenheng. Vi vet at vi har et stort behov for god grus til dekkeformål. Vi vet også at ressursene er begrenset. Vi har plikt på oss til å spare på grusen. Vi må gå inn for å bruke stein fra egne skjæringer og tunneler i vegfundamentet.

Bjørn Wivestad

Sikring av fjellskråning

Første prosjekt i Møre og Romsdal

På riksveg 662 i nærheten av Hollingen ferjested er der bygd gang/sykkelveg i 1 700 m lengde.

I en lengde av ca. 100 m passerer gangvegen tett inntil en ca. 20 m høy fjellskjæring. Fra fjellskjæringen har det forekommet nedfall av stein fra tid til annen, selv om her var utført vanlig anleggsrens. Fjellet er imidlertid så mye oppsprukket at en også i framtiden måtte vente nedfall. Dette vil selvfølgelig være til fare for trafikantene. Her passerer skolebarn daglig.

Vegvesenet har observert forholdet en tid og har vært innstilt på å gjøre noe for å sikre trafikantene. En har også fått henvendelser fra samarbeidsutvalget ved Fanghol skole som har pekt på faren for skolebarna.

Vegvesenet har nå sikret de farligste områdene ved å henge opp 900 m² netting. Nettingen har ti! formål å samle opp stein som løsner i fjellsiden og som ville falle ned på gangvegen.



Kostnader:

1. Forhåndsrensk av skjæringen ca. 1 500 m ²	kr.	<u>27 500,—</u>
2. Opphenging av nettingen (Utført av Jan Berget, Ragnar Samuelsen og Erling Pilskog)	kr.	8 500,—
Leie av Mobilkran med fører	kr.	11 500,—
Kompressor	kr.	2 600,—
Diverse riggarbeider, tiltransport m.v.	kr.	<u>2 400,—</u>
	kr.	25 000,—
Andel av oppsynskostnader 5%	kr.	<u>1 250,—</u>
Sum	kr.	<u>26 250,—</u>
<hr/>		
3. Materialer, 900m ² plastbelagt netting, 60 x 80 mm ruter, tråd 2,7 mm + bolter + bindetråd + ståkivere	kr.	<u>24 000,—</u>
Netting opphengt $kr\ 26\ 250 + 24\ 000 = kr\ 50\ 250 : 900m^2$		kr 56,—/m ²

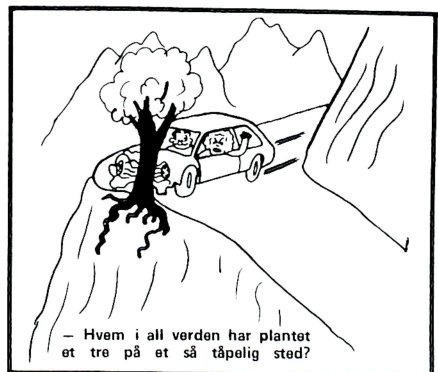


Materialene er levert av et Oslo-firma. Firmaets disponent var den 2. mai på stedet og rettleidet våre folk i opphenging m.v. uten omkostninger for vegvesenet.

Fra det samme firmaet hadde vi anbud på 1 300 m² netting opphengt for $kr\ 81\ 200 : 1\ 300 = kr\ 62,—/m^2$.

Firmaet anvender **ikke** kran under monteringen. Folkene klatrer i tau ved boring av boltehull samt festing av bolter m.m.

M. Bergsli



Avskjed fra vegvesenet

I løpet av sommeren vil to av våre vegmestre fratre sine stillinger i vegvesenet, nemlig vegmestrene Lauritz Rørstad og Olaf Wiik. Med dem mister vegvesenet to av sine samvittighetsfulle og tro tjenere som hver på sin plass har gjort en stor pliktoppfyllende innsats i etatens tjeneste.



Vegmester **Lauritz Rørstad** er født 13. juli 1911 og vokste opp på Rørstad som ligger mellom Mauseidvåg og Langevåg. Bortsett fra de første årene av sitt voksne liv da han livnærte seg av fiske, har han hele tiden fra 1934 arbeidet i vegvesenets tjeneste. I årene fram til begynnelsen av krigen arbeidet han ved anlegg på vegene til Langevåg og Sulesund, den første tiden som sesongarbeider og senere som helårsarbeider. I de fire siste krigsårene arbeidet han på veganlegget Sunndalsøra-Eidsøra.

I skoleåret 1945/46 gikk Rørstad Oslo elementærtekniske skole. Da han kom tilbake fra skolen ble han hjelpeoppsynsmann for oppsynsmann Torsetnes på veganlegget Sunndalsøra-Eidsøra og fra 1947 fram til 1950 fungerte han som selvstendig timelønt oppsynsmann ved samme anlegg.

I 1950 fikk Rørstad ansettelse som oppsynsmann og kort tid etterpå ble han forflyttet til Averøy hvor han hadde oppsynet med flere anlegg samt med veganlegg på Tustna og Frei.

I perioden 1953-1960 og fram til idag har Rørstad hatt ansvaret for vedlikeholdet av riks- og fylkesvegene i vedlikeholdsområdet T-8 som er det vedlikeholdsområdet som har det lengste vegnettet i dette fylket.

Vegmester Lauritz Rørstad har således hatt et langt og variert virke i vegvesenets tjeneste.



Vegmester **Olaf Wiik** er født 30. november 1912 på Veblungsnes, og her

vokste han også opp. Etter endt folkeskole og framhalsskole tok han tjeneste som gårdsgutt i et par år. På den tiden pågikk bygging av nåværende riksveg 63 gjennom Isterdalen som senere ble anlagt videre over Trollstigen. Wiik deltok noe i dette vegarbeidet med hest og vogn, men om denne befatningen med vegarbeidsdrift hadde noen betydning for hans senere valg av yrke, skal være usagt. Før han gikk inn i vegvesenets tjeneste gikk han et år på Fylkesskolen på Vestnes, og deretter virket han i flere år før krigen som skredder på Vegblungsnes. I 1942 gikk han handelsskole i Volda.

I perioden 1943-1946 var han anleggsarbeider på veganlegget mellom Vegblungsnes og Skolten. I denne tiden hjalp han også oppsynsmann Wenge med kontorarbeidet og det siste året ble han ansatt som oppsynsmanns-assistent for Wenge. Deretter gikk han elementærteknisk skole i Oslo i

ett år. Etter endt skolegang deltok han i stillingen for planlagt jernbane fra Åndalsnes til Vestnes og dessuten fra Åndalsnes til Grøvdalen i Isfjorden.

I 1948 ble Wiik ansatt som oppsynsmann i Vassdragsvesenet hvor han deltok i de store anleggsoppgavene i forbindelse med utbygging av Aura kraftanlegg og Tokle kraftanlegg.

I 1965 kom Wiik tilbake til vegvesenet, og han har hele tiden siden vært tilknyttet vedlikeholdsområde T-6, fra 1966 som leder for vedlikeholdstjenesten i dette området.

Vegmester Wiik har alltid vist interesse for samfunnsspørsmål. Allerede før krigen ble han valgt inn i Grytten kommunestyre og også i perioden 1971-75 var han medlem av kommunestyret i Rauma. Dessuten har han nå i snart 8 år vært medlem av bygningsrådet og den kommunale vegnemnda.

Paul Bølset

Stro-tanker

*Selv
det tyngste savn
bærer i seg kimen til en gave —
Fattig
er det menneske
som ikke eier et savn i sitt indre.*

*Savnet
er en rikdom
som ingen kan ta fra deg.*

Gunnvor Gjellan Sund.

Gammal bru og gammel landingsstad på Vestnes.

Den 28. mai 1827 heldt amtmann Krohg samling på tingstaden Remmem med allmugen i Vestnes tinglag om bygdevegvesenet.

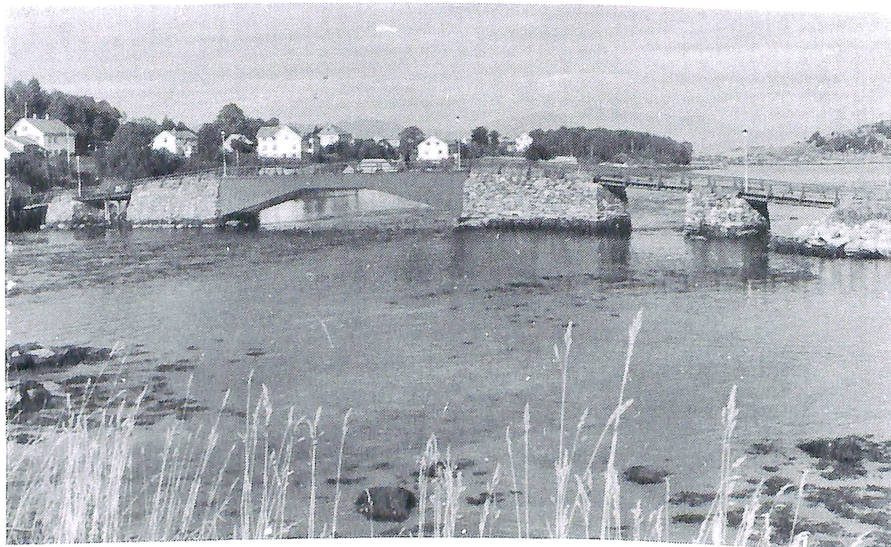
Det var då hovudveg frå stiftsgrensa på Skorgedalsfjellet om Skorgevik til Helland.

Etter tingallmugen sitt ønske vart det vedteke m.a. å byggje bygdeveg frå Vestnesstraumen til Helland og frå Vestnes til Vik. Vegen Vestnes - Vik vart rote - og stykkedelt i 1829. Vegen Straumen - Helland var ferdig og vart stykkedelt av veginspektøren i 1834.

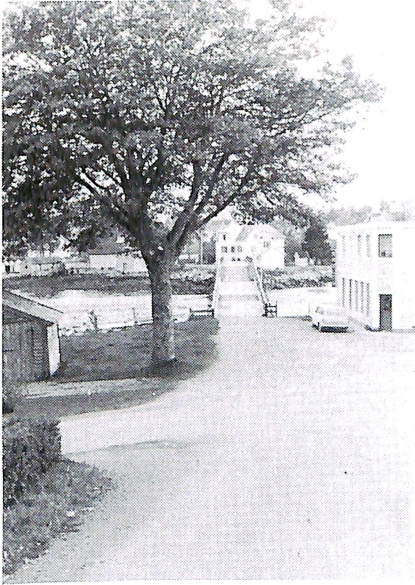
Etter at ein fekk formannskapslova i 1837 vart lengjing av hovudvegen frå

Helland til Vestnes med bru over Straumen ei av dei viktigaste sakene for kommunestyringa. Etter førehaving i fleire formannskaps- og representantmøte vart det vedteke å byggje bru over Vestnesstraumen for tinglaget si rekning. Dette vedtaket fekk kongeleg godkjenning 23. mars 1841. Brua vart ferdig i 1844.

Søknad frå Vestnes og Sylte formannskap om å få hovudvegen lengd til Kvalvika og om at amtsvegkassa bar kostnadene med brua (1374 spd. 68 sk., av dette frivillige tilskot ved naturalyting 179 spd. 68 sk.) var fleire år førehatt i amtsformannskapet utan resultat. Då det ved kgl. res. 23. mars 1841 vart gjeve



Vestnesbrua sett mot nordaust.



Vestnesbrua sett mot sør.

godkjenning på bruvedtaket, vart det samstundes gjeve avslag på søknad om lengjing av hovudvegen frå Helland til Vestnes.

Etter ordre frå amtet var veginspektøren i Romsdal den 28. mai 1842 på Vestnes for å sjå på om det var føremålstenleg å lengje hovudvegen frå Helland til Vestnes slik som Vestnes og Sylte formannskap hadde søkt om. Etter synfaring og oppmåling kom veginspektøren til dette resultat:

«Den projecterede Forlængelse af Hovedveien bør gaae fra Helland til Strømmen efter den nuværende Bygdevei; videre fra Vestnes-Nøstene efter Bygdeveien i en Længde af 400 Alen, hvorfra den føres opefter mod Vestnæs Gaard og mellem tvende Stabure og videre i nordlig Retning til Søen ved den

saakaldte Tommerfjordstøe (d.e. nu det Sted hvor den kirkesøgende Almue fra Tommerfjorden lagde til-land, før Landvei havdes over fra Vestnæs til Tommerfjord). Dette Landingssted ligger lidt vestenfor Huusmand Ole Haagensen Vestnæses Nøst. Paa Landingsstedet behøves en Vaar, der efter almindelig Pris vil koste 30 Spd. Landingsstedet er beqvemt beliggende, da det er beskyttet for alle Vinde fra Syd om Øst til Nord, ligesom ogsaa for Vestenvind, derimod forklaredes at Nordvesten er den eneste slags Vind, som staar med nogen Sø paa Land, dog ei i høiere Grad end at Landingen uden Hinder kan foregaae, naar Veiret ei er haardere end at Fjorden kan befares. -----»

I 1844 la amtmannen fram for amtsformannskapet eit framlegg frå oppsitjarane på Garden Vestnes om lengjing av Hovudvegen frå Helland til Kvalvika. Amtmannen seier då om framlegget:

«Det ringeste Bekjendtskab med Romsdalsfjorden maa overtyste enhver om, at det naturlige Oversætningspunct fra Molde og Kringstad er Gaarden Vestnæs, hvor der i Hvalvigen haves et i de fleste Vinde sikker Landingssted, noget som aldeles ikke er Tilfældet ved Helland eller Rømmem, hvorfor det ikke saa sjelden har hændt, at Posten og Reisende have taget i Land ved Vestnæs-Strømmen, og , i den sidste Tid, efterat Broen over denne er bleven passabel for Fodgængere, i Hvalvigen. Undertegnede har selv engang, endog før Broen kunde passeres, taget i Land i Hvalvigen. -----»

Amtsformannskapet gjorde dette vedtaket den 22. mai 1844:

«Til Hovedveiens Forlængelse fra Helland til Hvalvigen, og det som dermed staaer i Forbindelse, bliver for Tiden intet at bevilge.»

I føreteljing av 5. november 1845 til Justisdepartementet tilrådte amtmann at vegen frå Helland til bukta Kvalvika med brua vart klassifisert som hovudveg, og det vart gjort vedtak om dette ved høgste resolusjon den 24. desember 1845.

I og med at brua kom inn i hovudvegsambandet fall vedlikehaldet på amtet. Vegen frå Vestnes bru til Kvalvika vart fullført ved pliktarbeid i 1846. I 1847 vart det bygd landingsvor i Kvalvika for amtsvegekassa si rekning.

I 1856 skulle Norges visekonge Kronprins Carl kome til Vestnes for å sjå på Furlandsmyra. I det høvet gjorde kommunestyret vedtak om å skøyte på landgangsvoren i Kvalvika, å setje istand vegen frå Stokkeland sitt stabbur til bygdevegen ved kyrkjegarden, og å setje brua over Viåelva istand for kommunen si rekning. Landgangsvor og veg var såleis i god stand då Kronprinsen med følgje kom. I følgjet var m.a. administrasjonen i Romsdals Practiske Landhusholdningsselskab, der tidl. amtmann Gulbrand Thesen var formann. På Vestnes var heradsstyret møtt fram med ordførar Erik A. Sylte og sokneprest Teodor Krohg i spissen. Konsul Jacob Jervel heldt gilde for Konge med følgje på Furland, og det var stor stas med rikeleg mat og drikke og mykje skryt, er det sagt.

Det var etter denne kongevitjinga med etterfølgjande blad-reportasje at «Tumbresokning» (regjeringsadvokat Chr. Lassen) skildra hendinga i «Vicekongens Modtagelse af Presten i Vestnes» (Vestnesvisa - som nærmast er ironisering til presten «Lille Teodor»). I visa, som er på 11 vers, står m.a.:

«Kommunebestyrelsen tilhest san, red i spidsen med sin sogneprest san, ----»

I ei oppgåve i 1868 frå veginspektøren i Romsdal over landingsvorar er opplyst at største delen av Vestnes vor var tømra og fylt med stein, resten stein med bolting.



I 1890 bygde R. Stokkeland dampskipskai i Kvalvika, og voren gjekk ut av offentleg vedlikehald. (Sjå foto av restar av voren).

I 1955 vart ny Vestnes bru med tilstøytande veg oppteke i riksvegnet-

tet, og i 1957 gjorde fylkestinget vedtak om å leggje ned som riksveg og halde oppe som offentleg bygde-

veg vegparsellen mellom Helland skule og Vestnes kai.

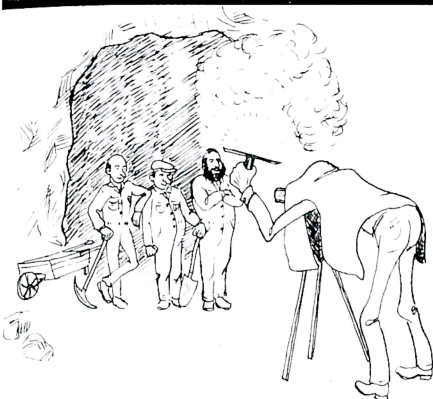


Vestnesbrua sett mot sørvest.

Vestnes gamle bru (sjå foto) vart ved «Gamlebruas Venner» restaurert i 1970-71 av tilskot frå Kulturfondet og Vestnes kommune og gåver frå Vestnes Sparebank og einskildper-

sonar. Vestnes kommune har teke på seg vedlikehaldet av brua, som no vert nytta til gangbru.

Bjarne Rekdal



**Husk
fotokonkurransen !**

Se side 27

Ekskursjon for kontorpersonalet 1979

Tirsdag 22. mai la vi ut på vår årlige ekskursjonstur. I år skulle turen gå til Geiranger, et kjent turiststed hvor mange hadde vært før, men det var også for mange første gang.

Turen startet fra ferjekaia i Molde kl. 7.40 og vi var ca. 32 stykker som hadde møtt opp. Solen var med oss,

ihverfall et stykke på veg. Samdal og Rekdal var derimot med oss på hele turen. Første del av reisen gikk over Sjøholt til Magerholm der vi tok ferja til Aursnes og derfra med busen til Hellesylt. Etter noen kilometer i stummende mørke gjennom tunnelen før Hellesylt, tok vi en



stopp for å beundre en av de mange naturperlene, ta litt bilder og strekke på bena. Rekdal benyttet denne strekningen til å fortelle litt om postruta Trondheim - Bergen i gamle dager.

Fra Hellesylt tok vi ferja innover fjorden til Geiranger. Vi fikk se noen av alle rasstedene fra i vinter og det var fælt å se hvordan «Kong Vinter» hadde herjet mange steder. Hus og trær var knust til pinneved.

Kl. 13.00 skulle det være duket til lunsj på Hotell Geiranger. Mange hadde nok gledet seg til et ekte lunsjbord i hotellstil, men det ble det ikke noe av. Vi fikk derimot servert svinestek og karamellpudding som smakte godt, så mette ble vi nok allikevel. Etter middagen tok vi en busstur oppover til Utsikten for å beskue Geiranger «fra oven». Det var smale, svingete veier, men vi kom da trygt både opp og ned. Deretter bar det oppover Ørnevegen som ikke var noe bedre hva svingene angår. Turen gikk til Eidsdal der vi rakk å titte litt i butikker. Noen regndråper fikk vi også med oss. Vi tok ferja til Linge, og ferden gikk videre gjennom de lange tunnelene ved Overå-Linge. Vi tok også en liten stopp ved Gravanaset. Det var et virkelig imponerende veganlegg vi fikk se.

Vel tilbake med ferje fra Vestnes til Molde hadde klokka rukket å bli nesten åtte, og vi var trette etter en lang, men ellers vellykket tur hvor vi hadde fått se mye av vestlandets fi-



Fra v. K. Bang, E. Eriksen, J. Samdal og F. Malme.

ne natur. Samdal hadde også bidratt med små bemerkninger om dette og hint, noe som også bidro til å gi oss et godt utbytte av turen.

Jeanette Lorentzen.



Ordet fritt

ETT STØNN TIL RETTE VEDKOMMENDE



I hvor lang tid framover skal vi som arbeider på Fylkeshuset tilbringe minutter og timer ved telefonen strevende og irritert med å få tak i «riksnettets's summetone»?

Her bør noe gjøres snarest med å få flere linjer. Jeg antar problemene er like store for de som ringer inn til sentralbordet hvilket er skandaløst.

Gunnar Flemmen

Administrasjonen svarer:

Det er nå 30 eksterne linjer til fylkeshusenes sentralbord. I det siste har det vært vanskelig å få summetone — og tilsvarende vanskelig har det rimeligvis vært å ringe inn til sentralbordet.

Nytt sentralbord med ytterligere 10 eksterne linjer og til en kostnad av ca. kr 900 000,- er i bestilling og vil bli levert utpå høsten en gang. Det vil da også bli tilgang på flere interne linjer.

Grunnen til at det nåværende sentralbord er blitt overbelastet, er selvsagt først og fremst at vi er blitt fle-

re innenfor statlig og fylkeskommunal administrasjon på Reknes. Men det er vel ikke helt umulig at det også har en viss sammenheng med endrede arbeidsvaner. Det er dyrt og arbeidskrevende i alle ledd å skrive brev, og så ringer man kanskje i stedet? Vel og bra, men kunne vi skjære ned litt på telefonsamtalenes lengde? Skal vi prøve på slagordet:

KORTE TELEFONSAMTALER TIL SUMMETONENS BEVARELSE.

Caspar Lossius

Vedlikehold av asfaltdekker i utviklingslandet Botswana i Afrika, og slik vi gjør det her i Møre og Romsdal



Som leder av vegvedlikeholdet i en del av utviklingslandet Botswana fikk jeg anledning til å lære hvordan de utførte arbeidet med bøting og lapping av faste dekker.

Bygging av nye veger

Alle nye hovedveger med faste dekker ble bygget av store sørafrikanske, eller oversjøiske entreprenørfirmaer. Dekkene ble som regel utført nærmest som dobbel overflatebehandling, eller kanskje mest ble det brukt fin singel som overflate. Denne ble spredd ut for hånd etter at varm emulsjon var utspredd

fra tankvogn. Før dette ble gjort hadde den såkalte «prime» ligget utspredd ca. 1 måned på toppen av bærelaget.

Vedlikehold av faste dekker i Botswana.

Det løpende vedlikeholdet av disse vegene som hovedsaklig gikk ut på lapping av asfaltdekkene, ble utført av vedlikeholdsavdelingen. Arbeidet ble utført av et fast arbeidslag, som bestod av 7 mann (arbeidsintensivt), en traktor med tilhenger, en «Bomag 60» håndstyrt liten valse. Fol-

kene var dessuten utstyrt med koster, små håndbørster og håndkoster til å smøre på emulsjon. Dessuten hadde de håndstamperne laget av 25 cm lange jernbaneskiner påsveiset ca. 75 cm jernstenger som håndtak. Disse ble brukt til håndstamping av massen.

Arbeidsrutinen gikk noenlunde slik: Et hull i dekket ble først skjært rent for brukne kanter, rensket opp og børstet rent for alle løse partikler. Deretter ble det smørt på asfaltlim for hånd. Massen ble lagt ned og stampet etter hvert også for hånd. Asphaltmassen ble deretter avrettet og komprimert på toppen. Til avretting ble brukt en rettholt som var en rett aluminiumslekte.

Dersom et mindre parti viste krakelering eller deformasjon på grunn av svikt i underlaget, ble dette gravd opp, ny masse fylt i og komprimert før nytt dekke ble lagt. Dette arbeidet ble også utført av det samme arbeidslaget.

Etter at en avgraving for en hovedvannledning var lappet på den måten, prøvde jeg å kjøre over i 80-90 km/h uten at jeg merket noe på bilen.

Det var stående ordre for oss i vedlikeholdet at ingen overlegging av gamle dekker måtte skje før dette arbeidslaget hadde gått over dekket, lappet alle hull, rettet opp kanten o.s.v.

Asphaltmassen eller «Premix» som de kalte den, laget de selv i en transportabel sementblander der balansen ble oppvarmet med en kraftig propanbrenner.



Vedlikeholdet av faste dekker her.

Vi vet alle hvordan lapping av asfalt- og olje-grusdekker stort sett foregår her. En bil kjører foran med asfalt eller olje-grusmasse. En eller to mann med spade fyller hullene. Et spark med støvelen eller et drag med spaden utgjør avrettingen. Det foregår ingen form for komprimering bortsett fra et trykk med støvelen på toppen. Følgen er at noe av massen spretter bort. Enten blir det en forhøyning der hullet var, eller en mindre fordypning. Veggen blir etter hvert ujevn og ubehagelig å kjøre på. Etter diverse klager blir det så bestemt å legge nytt dekke over det gamle, etter at de verste partiene med telehiv og deformasjon er utbedret.

Etter disse refleksjoner kunne det være interessant å stille noen spørsmål.

1. Jeg har en følelse av at et bedre systematisk vedlikehold av asfalt og oljegrusdekkene også her kunne forlenge levetiden for dekkene.
2. Dersom dette er tilfelle, er det god økonomi, og finnes det i så fall noe tall for dette?
3. Ville det isåfall være en tanke å lære opp et lag for asfalt- og oljegrusvedlikehold som et forsøk i første omgang. Dette arbeidet er som flere andre typisk sommersesongarbeid. Arbeidslaget her ville nok reduseres til 3-4 mann utstyrt med bedre komprimeringsutstyr. Håndstamping vil nok ikke bli akseptert i vårt miljøvennlige arbeidsmiljø.

Men dersom man f.eks. ved å drive med ett slikt lag i hvert fogderi i sommersesongen kunne forlenge levetiden av dekkene med ett år eller to, ville nok dette være lønnsomt selv om det ville skaffe en del bry med sysselsetting i vinterhalvåret.

Et slikt spesielt arbeidslag for bøtting av faste dekker krever relativt liten investering. (En liten lastebil, en «Bomag 60» håndstyrt vals + diverse håndredskaper). Dette er forøvrig kjente maskiner og utstyr som brukes ellers i vegvesenet.

Oddvar Åfløydal.



GOD SOMMER ønskes våre lesere — Red.

Innen sommerferien må minst 75% bruke bilbelte*



Klarer vi ikke det, blir det bilbeltegebyr. Det har Stortinget vedtatt. Gebyret blir 200 kroner. Det vil bli foretatt månedlige tellinger av bilbeltebruken fram til juli. Tellingene vil bli offentliggjort i dagspressen.

I 1977 døde 175 bilførere og forsetepassasjerer i trafikkuylkker. 90 av disse ville vært i live i dag hvis de hadde brukt bilbelte.

* Bruksprosenten framkommer som et gjennomsnitt av bilbelte-bruken i og utenfor tettbygd strøk.



Vegdirektoratet – Statens informasjonstjeneste