

Disp. UP E 84
FO KHN

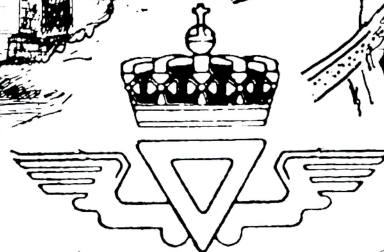
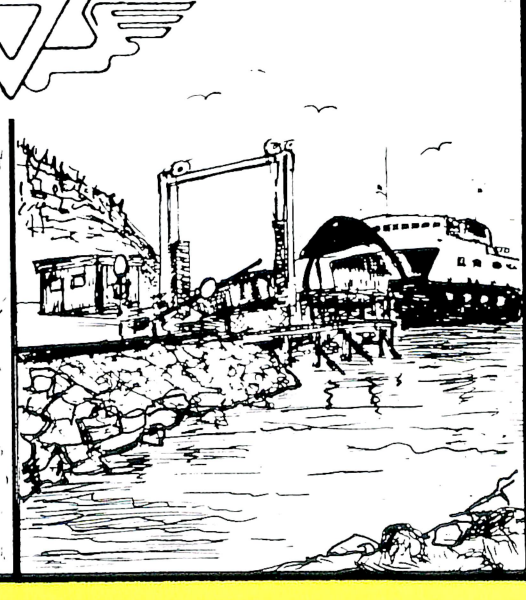
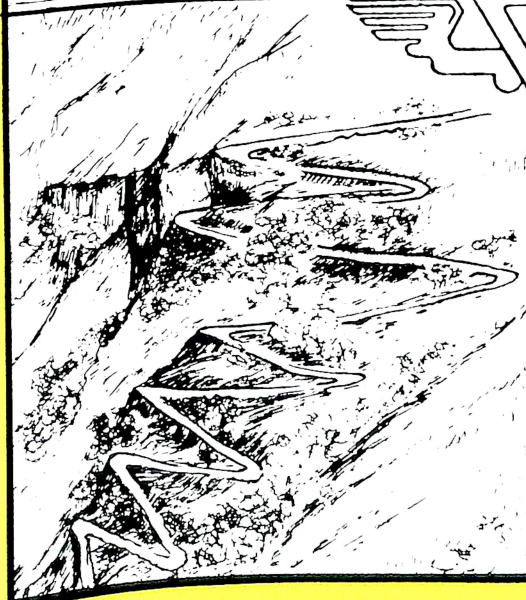
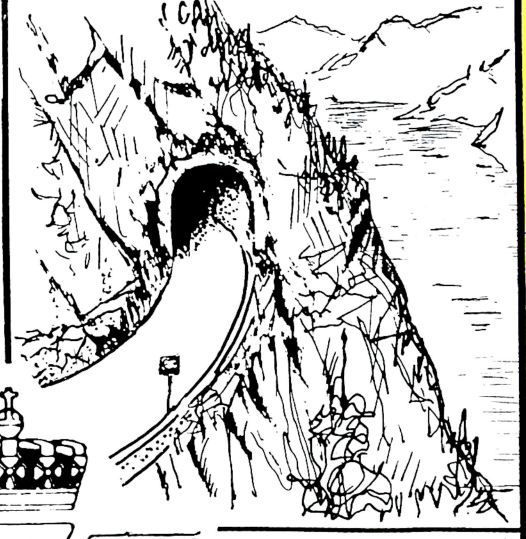
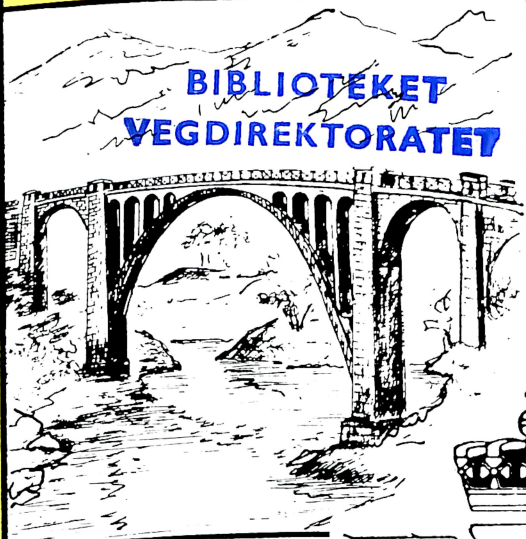
VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 4

OKTOBER 1979

7 årg.



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 4

OKTOBER 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: 1850.

Bidragstere:

Bjørn Andersen
Egil Bakke
Paul Bølset
Magne Flemstæter
Kristian Furland
Anders Grotle
Terje Haug
Sverre Hjelvik
Arne Johnsen

Anders S. Moen
Asbjørn Molaup
Ulf Myhre
Bjarne Rekdal
Arne Inge Torvik
Hermund Vebenstad
Andor Wicken
Bjørn Wivestad

Innhold:

- 3 Trafikktrygghet
- 5 Konferanse om trafikktrygging for barn
- 6 Sambandet Molde-Vestnes-Vikebuk
- 11 Leiarskifte i maskinavdelinga
- 12 Vi gratulerer
- 13 Minneord
- 14 Forebyggende vedlikehold
- 16 Fotokonkurransen
- 17 Gravanesvegen
- 18 Vegsjefmøtet 1979
- 21 Fylkets trafikksikkerhetsutvalg
- 24 Aksjon skoleveg 1979-80
- 25 Nedsett køyrefart
- 26 To øvingsbaner tatt i bruk
- 30 Vegcup -79
- 31 Nye vegmestre
- 32 Lab-nytt
- 34 Kort sagt fra opplæringsfronten
- 35 Mer fra opplæringsfronten
- 37 Halvårsrapport om trafikkkulykker i M&R
- 38 Portal-gjengen
- 40 Pensjonisttreff
- 42 5 min. med vernelederen
- 44 Støvsamlere for håndholdte bormaskiner
- 46 Håndbok-Tips
- 47 Steinkvelvbrua på Kvistad i Hjørundfjord
- 50 Kryssord

TRAFIKKTRYGGHET

— *et spill hvor mennesket i trafikken, kjøretøyet, vegen og vegens omgivelser er brikkene i spillet.*

All vegplanlegging, all vegbygging og alt vegvedlikehold skal ha innebygget i seg kravet om større trafikksikkerhet. Statens Vegvesen står på denne måten sentralt i trafikksikkerhetsarbeidet.

Det tilligger videre vegvesenet administrativt å overvåke vegnettet, å verne de verdier som samfunnet tidligere har lagt ned i veger som skulle skape tilfredsstillende og trygg trafikkavvikling. Desverre har vegvesenet ofte fått lite hjelp fra politisk hold i dette vernearbeidet. Kortsiktige fordeler og lokale hensyn har bidratt til feildisponeringer med alvorlige langsiktige skadevirkninger. Stikkord her kan være uheldig randbebyggelse, farlige avkjørsler, uforsvarlig skoleveg. Regningene for slike feildisponeringer må samfunnet være innstilt på å betale dyrt — også i den økonomiske innstramming vi nå har. Det er å håpe at alle politiske organer med innflytelse heretter bidrar til å gi trafikksikkerhetsfaktoren «vegens omgivelser» øket oppmerksomhet og større vekt.

Å påse at kjøretøyet fyller trafikksikkerhetsmessige krav er biltilsynets kontrolloppgave. Stortinget har gjort vedtak om utbygging og effektivisering av biltilsynet, og dette er fulgt opp lokalt. Vegkontoret har

gått inn for at biltilsynet skal lette publikum ved å gå ut i en mere desentralisert tjeneste ved utestasjoner m.v.

Vil Stortinget påse at biltilsynet får de hjelpemidler som er nødvendig for gjennomføring av de intensjoner som Stortinget selv hadde om bedret service og innsats i trafikksikringen? Får man midler til nødvendige bygg, til nødvendig bemanning og andre driftskostnader? — I vesentlig grad har biltilsynet også med føreren av kjøretøyet å gjøre, å



påse at nødvendig kunnskap og ferdighet er tilstede — og at vedkommende kan forventes å gå inn i et forståelsesfullt og aktsomt samspill med andre mennesker i trafikken.

Menneskelig svikt og holdninger er vel årsaken til de fleste trafikkulykker. Grovt uansvarlig er det selvsagt å begi seg ut i trafikken uten å ha fått offentlig godkjenning som fører av kjøretøy, å kjøre i beruset tilstand, med ulovlig fart, med ulovlig og uforvarlig opplastning, med kjøretøyer i uforvarlig tilstand (dårlige bremses og dekk etc.).

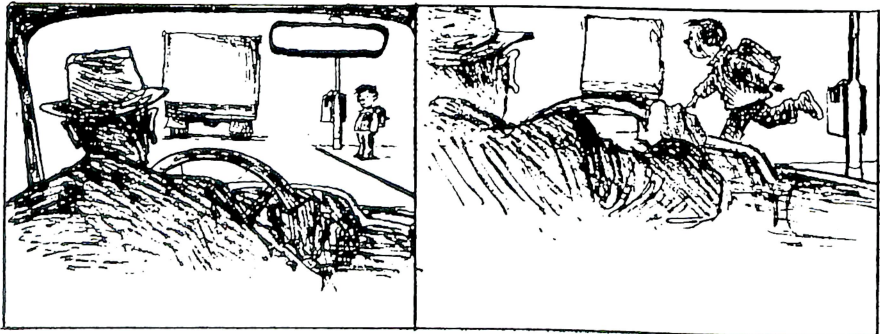
En menneskelig svikt er det også at bilføreren kjører uten å være fysisk skikket til det på grunn av tretthet eller bruk av medikamenter. Andre stikkord fra et stort utvalg: Farten avpasses ikke etter forholdene, feil avstandsbedømmelse, feil vurdering av friksjonsforhold, uoppmerksomhet, bilføreren opptatt med noe annet samtidig med å styre bilen.

Kan denne hurtige orientering kanskje få oss til å spekulere på om ikke nettopp svikten hos menneskene i trafikken er den dominerende årsak til uhell og ulykker — og at det derfor er maktpåliggende i trafikk-sikkerhetsarbeidet først å begynne med oss sjøl, i stedet for primært å skyldes på vær og føre og fysiske forhold?

Vår viktigste trafikk-sikkerhetsinnsats er å skape en rett holdning, med hovedbud større aktsomhet, hensynsfullhet og høflighet i trafikken. Denne aksjonen — og holdningsendringen — må enhver først begynne hos seg sjøl. Trafikkultur og trafikk-sikring er misjonsfelt for alle friske og forstandige mennesker.

Jeg utfordrer spesielt alle samsfunnsbeviste presseorganer i fylket til ved «daglige drypp» til sine store kontaktflater å skape grobunn for holdninger som gir trivsel og sikkerhet i trafikken.

Arne Inge Torvik



Konferanse om

TRAFIKKTRYGGING FOR BARN * * *

Trafikktryggingssutvalet i Møre og Romsdal (FTU) heldt sitt årlege samrådingssmøte om aktuelle trafikktryggingsspørsmål i fylket i Hotell Alexandra, Molde, torsdag 6. september.

I samband med at 1979 er utpeika til det internasjonale barneår og at det frå sentralt hald er teke initiativ til ein «Aksjon skoleveg 1979-80» var hovudtemaet for møtet sett til «Trafikktrygging for barn».

Fylkesordførar Kjell Furnes, formann i FTU i Møre og Romsdal, opna møtet. Han kom i sitt innlegg inn på hovudtrekk i trafikktryggingssarbeidet i fylket, orienterte om organiseringa av trafikktryggingssarbeidet på fylkesplan, kom inn på dei problem trafikktryggingssarbeidet strir med ute i kommunane og gjorde greie for målsettinga for trafikktryggingssarbeidet i fylket.

Overingeniør Magne Flemsæter frå Vegkontoret orienterte om barn i trafikken i Møre og Romsdal, med bakgrunn i det ulykkesmaterialet som foreligg om barn som mjuke trafikantar i vårt fylke.

Trafikkopplæring i grunnskolen i Møre og Romsdal var tema for innlegget til konsulent Ingar Aas frå skoledirektøren sitt kontor. Han presenterte eit nytt opplegg for trafikkundervisninga i grunnskolen som er utarbeidd ved skoledirektøren sitt kontor, og som vil bli teke i bruk i undervisninga i inneværande skuleår (1979-80).

Avdelingsingeniør Nils Erik Bogsrud frå den sentrale aksjonsleiinga for «Aksjon skoleveg 1979-80» i Vegdirektoratet, orienterte i sitt innlegg om «Aksjon skoleveg 1979-80», bakgrunn, opplegg og praktisk gjennomføring.

Alkohol som ulykkesfaktor i trafikken i Møre og Romsdal var siste emne på møtet, og her skisserte overingeniør Magne Flemsæter omfanget av kjøring i alkoholpåverka tilstand i vårt fylke, samt ein del fellestrekk ved dei førarar som er innblanda i slike ulykker, tidspunkt for ulykkene og ulykkestyper.

Deltakarantalet på møtet var ca 110, og mellom desse var representantar for dei fleste kommunane i fylket, for skuleverk, tekniske etatar, lensmenn og politi, kommunale trafikktryggingssutval, barneårskomitear, Trygg Trafikk og frivillige trafikkorganisasjonar.

Hermund Vebestad



Sambandet MOLDE-VESTNES-VIKEBUKT

Flytting av ferjeleiet fra Helland til Furneset

Et for tiden omstridt prosjekt er planene for innkorting og rasjonalisering av ferjesambandet over Romsdalsfjorden. Bakgrunnen vil være kjent nok for de fleste. Sambandet betjenes i dag av 3 relativt store ferjer som for en stor del går i trekant-rute Molde-Helland-Vikebukst-Molde eller omvendt. Til tross for et stadig økende oppbud av ferjemateriell har sambandet det klart største antall gjenstående kjøretøyer i fylket. Flere av dette blads lesere har sikkert tilbragt mange arbeids- og/eller fritidstimer i ferjekø på Helland.

For bedre avvikling kan det i utgangspunktet tenkes flere virkemidler:

1. Flere og eventuelt større ferjer.
2. Nedtrapping av det lokale tverrsambandet Helland-Vikebukst.
3. Innkorting på Vestnes-sida ved flytting av ferjeleiet fra Helland til Furneset.
4. Innkorting på Molde-sida.
5. Brusamband Remmem-Vikeskjær over Tresfjorden.

Sistnevnte virkemiddel gir også andre effekter, blant annet ca. 12 km innkorting av E 69 samt en åpenbar



Her diskuteres ferjekautforming og plassering i detalj mellom Per Korsbrekke, planleggeren Per A. Gjerde og maritim sjef, Per Fjeld Gjetvik i MRF.

miljø- og sikkerhetsmessig gevinst for bosetningen langs nåværende E 69 rundt Tresfjorden. Prosjektet er imidlertid av en slik kostnadsmessig størrelsesorden at det tross flere positive sider neppe kan påregnes prioritert i overskuelig framtid.

Innkorting på Molde-sida er en sak for seg som egentlig ikke berører problemene på Vestnes-sida.

Det er selvfølgelig lettvis å kreve større ferjekapasitet. De raskt økende omkostninger ved og tilskudd til ferjedriften er imidlertid en av grunnene til at en søker andre løsninger. Og en står da igjen med helt eller delvis å trappe ned tverrsambandet Helland-Vikebukkt samt å innkorte sambandet Helland-Molde ved flytting av ferjeleiet fra Helland til Furneset.

Et flertall i Vestnes kommunestyre har på visse forutsetninger gått inn for flytting av ferjeleiet. Blant «fot-folket» er det imidlertid registrert stor motstand, ikke minst på Vikebukkt som eventuelt mister sitt meget bekvemme tverrsamband til Helland. Ellers har det vært anført store inngrep i jord- og skogbruksområder samt miljøforstyrrelser for eksisterende og planlagte boligfelt og for Hellandheimen. Dessuten har det vært pekt på mer tungvint kollektiv betjening av et ferjeleie på Furneset.

Generelt konkluderer motstanderne med at flytting av ferjeleiet fra Helland til Furneset ikke løser noe problem. De mener tvert imot at det bare skapes nye i tillegg til de ødeleggelsler av forskjellig art som veg-

byggingen påstås å føre med seg. Derfor bør prosjektet etter deres mening skrinlegges og midlene heller nyttes til antatt nyttigere tiltak som f.eks. utbedring av rv. 661 mot Fiksdal og Rekdal.

Både fra samtaler med ledende «motstandsfolk» og fra oppslag i dagspressa sitter i hverfall jeg personlig igjen med det inntrykk at kortene stokkes vel mye. Spesielt gjelder dette kostnader og tallfestede oppgaver over areal som beslaglegges eller blir båndlagt. Det synes som Furnesprosjektet får skylda for en rekke konsekvenser som overhodet ikke har noe med flytting av ferjeleiet å gjøre, således omlegging Kjelbotn-Remmem og ikke minst en videreføring forbi kommunesenteret Helland inklusiv ny — og etter manges mening unødvendig bru over Vestnesstraumen. Omleggingen forbi Helland er det forøvrig spesielt kommunen som tidligere har gått meget sterkt inn for, og så vidt jeg har forstått uavhengig av om ferjeleiet skal flyttes eller ikke.

Selve Furnesprosjektet begynner etter min mening tidligst på nordsida av Vestnesstraumen hvorfra det i ca. 1 km lengde er to alternativ for veg fram til Leirvikbukta. Det ene følger stort sett nåværende riksveg 661 og medfører som mest vesentlig inngrep riving av våningshuset på Vestnes gård. Det andre alternativet forutsetter omlegging langs Flatevågen noenlunde i grunnområdet mellom beite og dyrka mark. Alternativene faller sammen i Leirvikbukta hvorfra det er planlagt 2,5 km ny veg nordover fram til ferjeleiet på



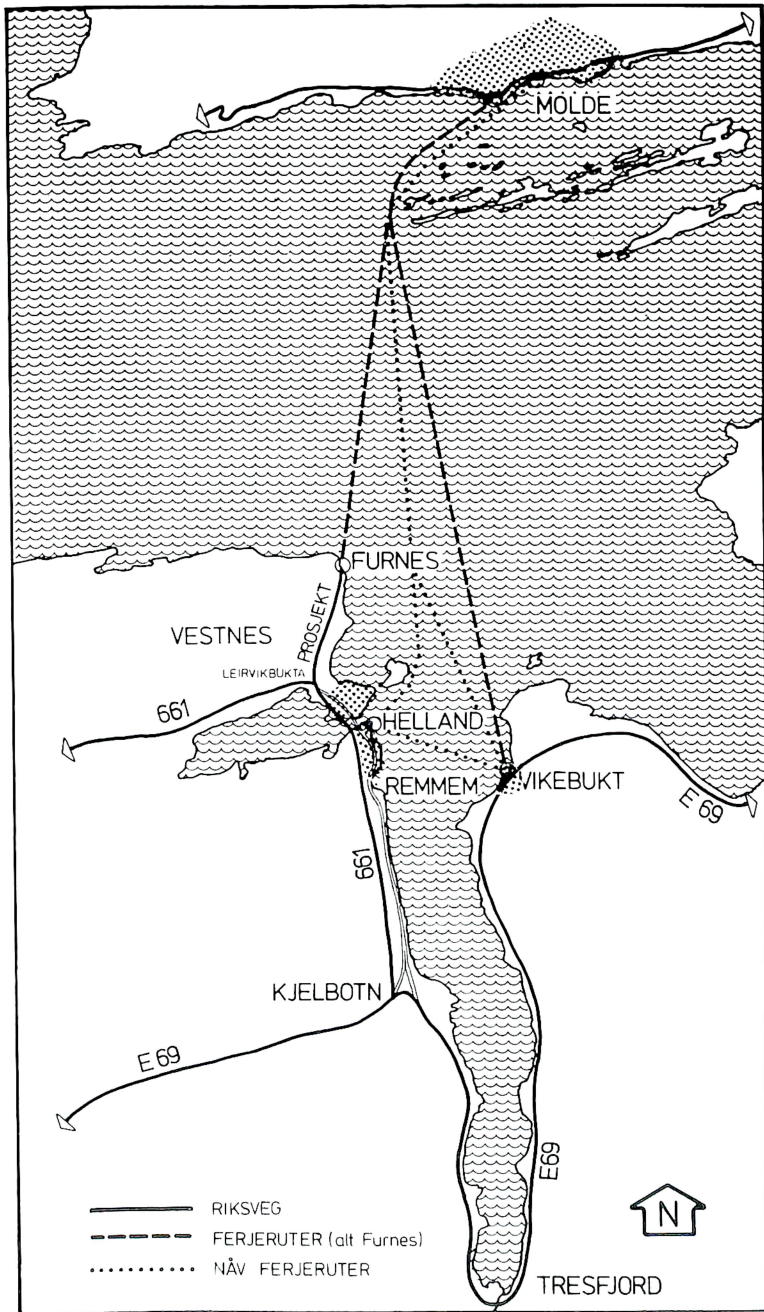
Omtrent som angitt her vil ferjekaia bli liggende ved Furneset — godt i le av selve neset for vestaværet.

Furneset. Denne vegstrekningen ligger i lettbygd terreng mellom bebyggelsen i Vestnesbukta og ovenforliggende skogsli. Dersom en fortsetter — og det må vel være riktig — at strekningen fra Vestnesstraumen til Leirvikbukta uavhengig av Furnesprosjektet vil bli gitt en betydelig standardheving som ledd i den generelle utbedring av riksveg 661, vil det være korrekt å hevde at Furnesprosjektet starter i Leirvikbukta. Det består i så fall av 2,5 km veg med etter mitt skjønn høyst beskjedne skadevirkninger fram til planlagt ferjeleie på Furneset. Kostnaden ved dette er regnet til 8,5 millioner kroner. Regnet fra Vestnesstraumen økes kostnadene til 10,6 millioner kroner eller 10,8 millioner kroner for henholdsvis utbedring eller omlegging.

Kostnadene ved de samlede tiltak fra Kjelbotn til Furneset er beregnet til 29 millioner kroner. Av dette er det altså bare ca. 1/3 som medgår til selve Furnesprosjektet.

Vegstrekningen fra Leirvikbukta til Furneset legger beslag på 6 da dyrka mark, 38 da skog og 11 da annet areal, tilsammen 55 da. Tar en også med strekningen mellom Vestnesstraumen og Leirvikbukta går det i tillegg med 6 dekar dyrka mark, 3 dekar beite og 7 dekar annet dersom en følger nåværende veg. Ved omlegging går det med 8 dekar dyrka mark og 16 dekar beite.

Selv om ethvert forbruk av drivverdige arealer forsåvidt kan beklages, synes det for meg ikke som om inn-



grepe står i rimelig forhold til den vekt de er tillagt i argumentasjon mot flytting av ferjeleiet.

Spørsmålet om flytting av ferjeleiet er på mange måter en ikke uvanlig konflikt mellom lokale ønsker og krav mot overordnede samferdselsinteresser.

Det er antagelig vanskelig å finne en økonomisk akseptabel løsning som fullt dekker begge formål. I dagens situasjon er det etter min mening lokalsamfunnet som er klart tilgodesett ved at hovedsambandet over Romsdalsfjorden er unødvendig langt og ved at 50-60 bilers ferjer formidler en beskjeden lokalt persontrafikk Helland-Vikebukta mens bilkøene hopper seg opp på land. Urasjonelt opplegg krever dessuten betydelig større ferjekapasitet og dermed også tilskudd om nødvendig uten at trafikkviklingen i hovedsambandet derved er blitt tilfredsstillende.

I april 1976 tok MRF opp spørsmålet om å få dannet et bompengeselskap til finansiering av innkorting av ferjesambandet. Vestnes kommune satte i den anledning fram ønske om at ei såkalt «nøytral nemnd» først skulle vurdere dette. Det ble derfor nedsatt ei nemnd med 4 representanter fra Vestnes og 3 fra samferdselsutvalget. Nemnda la ikke fram noen innstilling, men kom i ei utgreiing av desember 1977 til følgende opplegg for eventuell bompengefinansiering:

Prioriterte midler i perioden 1978-81 til parsell Rømmem-Kjelbotn overføres til Furnesprosjektet som bygges som første byggetrinn. Derved er bompengesituasjonen etablert. Delvis ved ordinære midler og delvis ved låneopptak som skal forrentes og nedbetales ved bompenger, ombygges så resten av riksveg 661 fram til Kjelbotn, heri også inkludert ny bru over Vestnesstraumen. Vestnes kommunes representanter i nemnda la stor vekt på at annet byggetrinn måtte følge umiddelbart og med så kort byggetid som anleggsmessig forsvarlig. På grunnlag av overslag og ordinære midler i henhold til det foreløpige program for 1982-85 utsatte nemnda et låneopptak på 12 millioner kroner under forutsetning av bompengeinnkreving fra 1. juli 1981 og med visse antagelser om trafikkmengde, bompengesatser og rentefot vil bompengeinnkrevingen kunne opphøre rundt 1990.

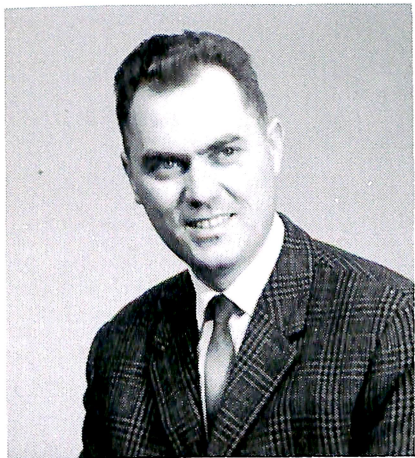
Det gjenstår ennå å se hvordan det til sjuende og sist går med Furnesprosjektet, om det i det hele tatt blir noe av, i så fall når og med hvilken finansiering. I en tid med reduserte rammer og samtidig en lang rekke mindre omstridde krav og behov, kan det være fristende å sette dette prosjektet på venteliste. Personlig mener jeg at det er et høyst berettiget prosjekt som bør bygges så snart som mulig, fortrinnsvis også uten bompengefinansiering til ombygging av tilstøtende vegger som i hvert fall delvis tåler å vente noe. Jeg tror også at den dag inn-

kortingene eventuelt er realisert vil den forutgående strid fort glemmes. Det nye sambandet vil inngå som et helt naturlig element i et så rasjo-

nelt kommunikasjonsnett som det innen rimelighetens grenser er mulig å få til i vårt oppdelte fylke.

Ulf Myhre

LEIARSKIFTE I MASKINAVDELINGA



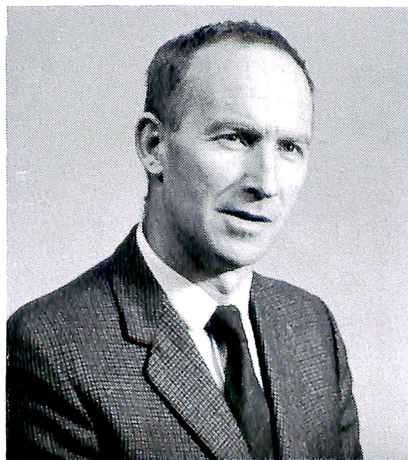
Overingeniør Jarle Øye har av helseomsyn etter søknad fått avskjed frå stillinga som leiar av vegvesenet si maskinavdeling i fylket frå 1. juni 1979.

Jarle Øye er fødd i 1933 og vart etter maskinteknisk utdanning og praksis tilsett i vegvesenet som konstruktør i 1960. Øye vart leiar av Vegsentralen som avdelingsingeniør i 1963 og vart overingeniør for verkstad- og maskinavdelinga i 1972.

Det var eit stort tap for vegvesenet — og eit hardt slag for Øye og familien hans — då han brått fekk ein alvorleg helseknekk for snart 6 år sidan.

Når Øye no formelt sluttar i vegvesenet si teneste, vil vegadministrasjonen og medarbeidarar takke Jarle Øye for den store innsatsen som organisator og energisk og samvitsfull leiar av Vegsentralen og vegvesenet si maskinavdeling, og for godt samarbeid. Øye sine faglege kvalifikasjonar og personlege karaktereigenskapar og fine framferd gjorde han avhalden og respektert som leiar, medarbeidar og medmenneske, og skapte tillit utetter.

Som ny leiar av maskinavdelinga er frå 1. august 1979 tilsett



overingeniør Oddvar Åfløydal.

Åfløydal er fødd i 1926. Etter teknisk utdanning og praksis i Vassdragsvesenet og A/S Høyser Ellefsen vart Åfløydal tilsett som tekniskar ved Møre og Romsdal vegkontor i 1955, og vart seinare konstruktør og avdelingsingeniør. I 1966-67 var han «utlånt» som avdelingsingeniør i Vegdirektoratet, der han arbeidde med sær oppgaver, spesielt opplegg for driftsplanlegging.

I vegvesenet i Møre og Romsdal har Åfløydal arbeidde over vide fagfelt: Som arbeidsleiar på alle felt i vedlikehaldstenesta (også som leiar av vedlikehaldsavdelinga i 5 månader i

1961), som anleggsstyrar i forsert stor anleggsdrift, som leiande rasjonaliserings- og arbeidsstudiemann gjennom fleire år både i vedkommande vedlikehaldsdrift, anleggsdrift og maskinbruk. Då Jarle Øye vart sjuk, vart Åfløydal vikarierende leiar for maskinavdelinga i tida 1. mai 1974-16. januar 1978. Frå januar 1978 til 1. april 1979 hadde Åfløydal permisjon frå vegvesenet for oppdrag for NORAD i Botswana.

Vi ønskjer no Oddvar Åfløydal til lukke som overingeniør for vegvesenet si maskinavdeling.

Arne Inge Torvik



Vi gratulerer

følgende medarbeidere som i 4.

kvartal 1979 passerer åremålsdager:

50 år

Olav Kjell Homlong	6216 Geiranger	1.12. 79
Bjarne Svensli	6463 Eidsøra	11.12. 79

60 år

Edvin Olai Kjørsvik	6443 Tornes	1.10. 79
Kristian Myrvang	6420 Aukra	14.12. 79



Vegmeister
Olav B. Urke

døde 8. juli på Ålesund sjukehus.



Foto: Sunnmørsposten.

Olav Urke var fødd i 1922 og voks opp i Norangdalen i Hjørundfjord. Alt som 18-åring byrja han i anleggsarbeid. Då faren døydde, tok Olav Urke over faren si vegvaktarteneste på riksvegen i Norangdalen. Etter elementærteknisk skule vart han først oppsynsmannsassistent, og i 1956 oppsynsmann. Frå 15. november 1956 hadde han tenestedistriktet sitt i ytre søre Sunnmøre (distrikt T 1 omfattande Vanylven, Sande, Herøy, Ulstein, Hareid og del av Volda) med tenestekontor i Ulsteinvik og med yrkestittel vegmeister frå 1970.

Olav Urkes store arbeidsvilje og arbeidsevne, hans positive initiativ,

organisasjonsevne, gode dømekraft og lag til å møte menneske og situasjonar på fekk vegvesenet i fullt monn nyte godt av. Han vart òg brukt for sær oppgåver utanom vårt fylke. Hans leiareigenskapar vart utnytta i fagleg organisasjon og i samarbeidsutvalet i fylket, der han òg i fleire år var formann.

Olav Urkes innsats gjekk i høg grad på notids dåd. Men han bar også med seg mykje av framtids draum. Han var eit oppkomme for framsynete idéar. Mange fekk han sjå realisert, men han fekk leve for kort til å sjå oppfyllinga av andre.

Olav Urke var levande engasjert i menneske og samfunn. Heilt naturleg vart det gjort bruk av han i ombod og tillitsyrke. I Ulstein kommune var han formann i bygningsrådet, i skulestyret, i byggenemder m.v., og då han døydde hadde han vore ordførar i Ulstein kommune dei siste 3 ½ år. I kristelege organisasjonar har han òg lagt ned mykje arbeid.

Gravferdsdagen var kyrkja i Ulsteinvik fullsett. Representantar frå mange kommunar, lag og organisasjonar heidra minnet om Olav Urke.

For Statens Vegvesen — som Urke tente så interessert og trufast gjennom heile sin vaksne alder — var Urkes bortgang eit stort tap. Vi har mist ein kjær ven frå arbeidsfeltet ute. Medarbeidarane vil alltid minnast den levande interesserte, dugande, opne og heilt i gjennom reale samarbeidspartnaren.

Arne Inge Torvik

FOREBYGGENDE VEDLIKEHOLD

Vegsentralen har i dag en maskinpark til en verdi av 126 mill. kr. som skal oppfølges med service og vedlikehold. Vi vil her presentere de som er engasjert i dette arbeidet og hvordan det systematiske vedlikehold er lagt opp.



Fra v. Atle Bakken, Lars Øie, Håkon Skjølsvik og Olav Nyhagen.

Ved vegsentralen er vi tre mann som til daglig sysler med dette.

Rudolf Ølander er etter et lengre sykefravær tilbake som leder for servicekontoret. Assistent er **Asbjørn Molaup**, som sitter med servicekartoteket, har den daglige ledelse av 4 reisende servicemekanikere samt delebestillinger i forbindelse med serviceoppdrag. **Ottar Brudeseth** er vel godt kjent for de fleste da han rei-

ser mye ute i felten. Han har opplæring av nye maskinførere, overlevering av nye maskiner med oppfølging med kurs og instruksjon i bruk og vedlikehold som arbeidsområde. I tillegg har han sertifisering og kontroll av kraner og løfteutstyr.

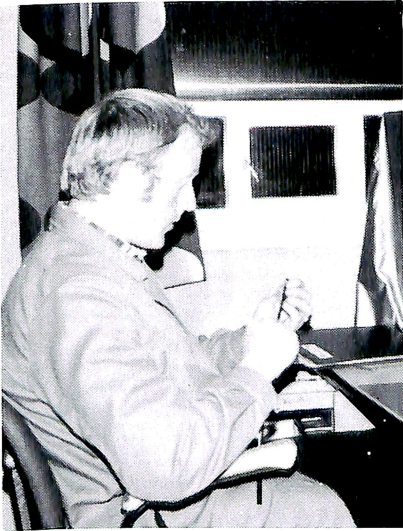
Ute i felten har vi 4 reisende servicefolk som betjener hvert sitt område. Lengst i nord har vi **L. Øie**, som med utgangspunkt fra vegstasjonen Surnadal dekker T-9, 11, 12 og 13.



Rudolf Ølander



Ottar Brudeseth



Asbjørn Molaup

Håkon Skjølsvik tar seg av T-7, 8 og 10 og T-6 nord for Romsdalsfjorden.

Olav Nyhagen har T-3, 4 og 5 og T-6 sør for Romsdalsfjorden som sitt område.

Atle Bakken rykker ut fra vegstasjonen på Gurskøy til T-1 og T-2.

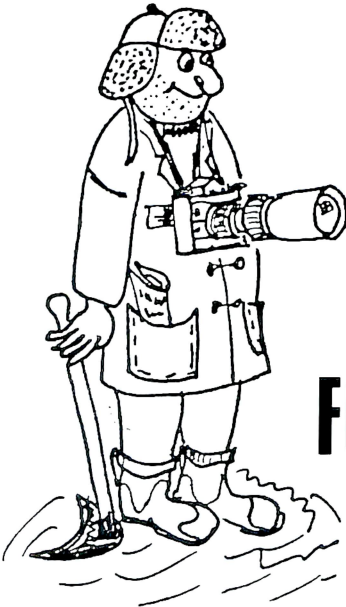
Det systematiske vedlikehold er opplagt etter time eller km. bestemte intervall. 510 - 511 - 512 - 514 gruppen har km. bestemte intervall, hvor vi går etter et førerskjema som skal finnes i alle vegvesenets biler. Nå et førerskjema er ferdig utfyllt etter 10 000 km., skal det innsendes og bilen inn på verksted for service. Vi bruker egne utarbeidde serviceskjema som i utfyllt stand skal sendes vegsentralen for innføring i servicekartoteket.

De øvrige maskingrupper skal følge timebestemte serviceintervall. Disse maskiner blir utsendt fra vegsentralen med servicekort(postkort) som viser timestand siste service, og timestand når maskinen igjen skal ha service. Når denne timestand er oppnådd, utfylles service-

kortet og postlegges. Undertegnede får så kortet, ordner med eventuelle deler og filter som trengs for servicen, avtaler tid for service og sender en av servicemekanikerne til maskinen.

Det er et ønske fra servicekontoret at de medsendte førerskjema og postkort blir utfylt og innsendt til rett tid. Dermed får maskinene det regelmessige ettersyn som er nødvendig for en stabil drift.

A. Molaup



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 konvoluttene med «**Fotokonkurranse**» og bildene med navn og hvor de er tatt.

Gravanesvegen

Bildene viser åpningen av Gravanesvegen. Høytideligheten foregikk 30. juni på Liabygda ferjekai.

Initiativtakeren til anlegget, tidl. ordfører J. M. Langlo besørger «klippingen» av silkesnora. Han er assistert av vegsjef Arne Inge Torvik (t.v.)

Bildet (under) viser dimensjonene av plassen ved ferjekaien. Det var stor deltakelse ved åpningen.

Trafikken på ferjesambandet Liabygda-Stranda har overgått prognosene, og når riksveg 58 blir ferdig opprustet fra Liabygda til Stordal er det grunn til å tro at sambandet vil bli en tjenlig avløser av de tidligere ferjeforbindelser over fjorden.



VEGSJEFMØTET 1979

I dagane 6.-8. september sette alle vegsjefane kvarandre stemne i Molde. Også fire tidlegare vegsjefar og fleire frå leiinga i Vegdirektoratet med Vegdirektøren i brodden tok del i det omfattande programmet. Ettersom eit vegsjefmøte ikkje berre skal vere fag, men også innebere ei kulturell avveksling frå det daglege slitet (som ofte strekkjer seg langt utover kvelden), var det lagt inn synfaringar både i byen og distriktet. Med på desse var også dei 25 «ledsagerne».

Veret har mykje å seie for eit arrangement som dette, og det kunne ha vore betre. Men torsdag var det både sol og varme. Seinare kom skodda igjen, men nokre gløtt innimellom gjorde at dei tilreisande alt i alt tyktest vere nøgde.

Første dag opna med internt møte i Vegsjefenes forening, og deretter følgde programmet «Med Bjørnson gjennom Romsdal» framført av dr. philos Per Amdam. Kvelden vart avslutta med uformelt samvær i regi av RIF, Råggjevande Ingeniørers Forening.

Hovedtemaet fredag 7. september var samarbeidet mellom vegvesenet, fylkeskommunen og kommunane om spørsmål som har med trafikk sikring av vegane og betring av miljø å gjere. Vegvesenet har ansvar for at vegane held ein viss standard både når det gjeld trafikkavvikling og tryggleik, men har til no stått my-

kje åleine i dette arbeidet. Det er turvande at det også på lokalplanet blir spreidd kunnskap om dei ulike trafikktryggingstiltaka og at kommunane får ansvar for å hindre nedbygging av viktige vegruter.

I eit innleiingsforedrag av vegdirektør Karl Olsen vart Vegdirektoratet opplegg og mål for eit slikt arbeid gjennomgått, medan fylkesordførar Kjell Furnes og overingeniør Magne Flemsæter fortalte om korleis fylket og kommunane hadde organisert sitt arbeid med trafikktryggingstiltak.

Eit opplegg for avkjørselspolitikk — som er å rekne for eit svært viktig felt innan trafikktryggingarbeidet — er utarbeidd i samråd mellom Vegdirektoratet, vegkontoret og Gjemnes kommune. Overingeniør John Arild Jensen og avdelingsingeniør Harald Danielsen gjekk gjennom denne rammeplanen der hovedprinsippa for ei sams haldning til avkjørselsspørsmål på kvar ein-skild vegrute var dregne opp. Målet er å få politisk godkjenning på slike rammeplaner i alle kommunar. Kommunen vil då vita kvar bustader kan koma og kva for vegstrekningar som ikkje må øydeleggjast ved nye avkjørsler.

Etter ein fjordtur mellom Molde og Helland med MRF som vertskap vart økta etter lunsj innleidd med foredrag av plansjef Per Ekroll om tra-

fikktrygging og arealplanlegging medan ordførar Ole Øverland la fram synspunkt frå ein jordbrukskommune på rammeplanen for avkjørselspolitikk.

I diskusjonen kom det fram ynskje om at det kanskje ikkje lenger burde vera heilt gratis å bygga ny avkjørsle frå ein riks- eller fylkesveg. Kvar einskilt avkjørsle er med å gjere vegen mindre tenleg for transportfunksjonen. Når avkjørslene er blitt fleire kjem kravet om fartsgrenser og kanskje støyskjermer, og når dei er blitt mange nok blir bufunksjonen dominerande. Dermed må det kanskje byggast ny veg for gjenomgangstrafikken utan at vegbyggarer får noko igjen for å overlata gamlevegen til oppsitjarane. Denne måten å byggje landet på er eigent-

lig lite tenleg også for kommunane som etter ei viss tid må til med kommunale anlegg i eit bustadmønster som har grodd opp utan samla plan.

Om kvelden baud fylkeskommunen vegsjefane, «ledsagerne» og andre på Irjomegraut på Romsdalsmuseet, etter at museumsstyrar Sverre Berg og hans folk hadde gjeve ei levande innføring i livet i gamle dagar rundt om i bygdene i Romsdal. Brennande talglys i museumshusa skapte ei eigen stemning den kvelden.

Vegsjefane kunne ikkje godt dra frå Møre og Romsdal utan å ha fått ei viss innføring i vårt største prosjekt til dags dato, nemleg planane om Kristiansunds Fastlandssamband. Dette skjedde ombord i ferja «Kvernes» som var særskilt tinga til å ta



Vegdirektør Karl Olsen møter Fastlandskomiteen repr. ved Knut Engdahl.



Fra synfaringa av Kvitnes ferjekai. F.v. teknisk direktør Arne J. Grotterød, vegsjef Andersen, direktør Bruun og vegdirektør Karl Olsen.

turen mellom Høgset og Kristiansund sentrum.

Vel inne i byen kunne Fastlandskomiteen og Kristiansund kommune by deltakarane på lunsj og omvisning i Kirkelandets kyrkje.



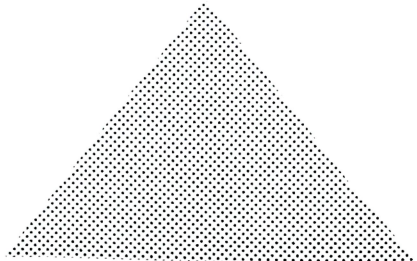
«Takk for ferjeturen». Vegsjef Torvik og kaptein Magnar Berg.

På tilbaketuren vart det orientert om fysiske tiltak i Langvegen — Norges nest farlegaste vegstrekning i mange år — og om Nordsundbrua som skal vera ferdig ein gong utpå vintren.

Tida før «Vegsjefenes middag» var sett av til fri disposisjon og ein av dei yngre vegsjefane nytta då høvet til å gå inn i ektestanden i Molde kirke. Lukke til.

Alt i alt eit vellukka arrangement. Men det måtte bli det når vår vegsjef med hjelp av administrasjonssjefen hadde hand om opplegget.

Anders S. Moen



Fylkets trafikkikkerhetsutvalg (FTU)

Stortinget har i Stortingsmelding nr. 76 (1975-76), «Om organiseringen av trafikkikkerhetsarbeidet m.m.» trukket opp retningslinjer for organisering av fylkenes trafikkikkerhetsutvalg. Denne meldinga slår fast at trafikkikkerheten er et politisk ansvar. Det er på den bakgrunn i hvert fylke opprettet egne trafikkikkerhetsutvalg som skal være med å styre og koordinere det totale trafikkikkerhetsarbeidet på fylkesplanet.

I Møre og Romsdal er det politisk valgte **Samferdselsutvalget (11 medlemmer)** som er det formelt ansvarlige trafikkikkerhetsutvalg.

Innen Samferdselsutvalget er det etablert et underutvalg, en arbeidsgruppe bestående av 4 personer, **«Arbeidsutval for trafikktrygging i Møre og Romsdal»**, til spesielt å gå inn i saksmaterien for trafikkikkerhet. Dette utvalget er pr. i dag sammensatt slik:

Fylkesordf. Kjell Furnes (formann),
Giske.
Ola Øvregård, Vanylven
Petter Garte, Surnadal
Olmar Lien, Rauma

Mye av det trafikkikkerhetsarbeid som bør finne sted i fylke, må i praksis skje gjennom de statlige og fylkeskommunale fagetaters arbeid. For å samordne og eventuelt oppprioritere dette arbeid innen etatene er det i Møre og Romsdal opprettet

et eget »Faglig utvalg», d.v.s. et samarbeidsorgan for etatene.

«Faglig utvalg» består i dag av følgende seks medlemmer:

Overingeniør Magne Flemsæter,
Vegkontoret (formann)

Fylkesreguleringsarkitekt Eiliv Berdal, Plan- og utbyggingsavdelinga
Politimester Ivar Oftedal, Politiet

Biltilsynssjef Arne Johnsen, Vegkontoret.

Assisterende fylkeslege Gunnar Holm, Fylkeslegen

Konsulent Ingar Aas, Skoledirektøren

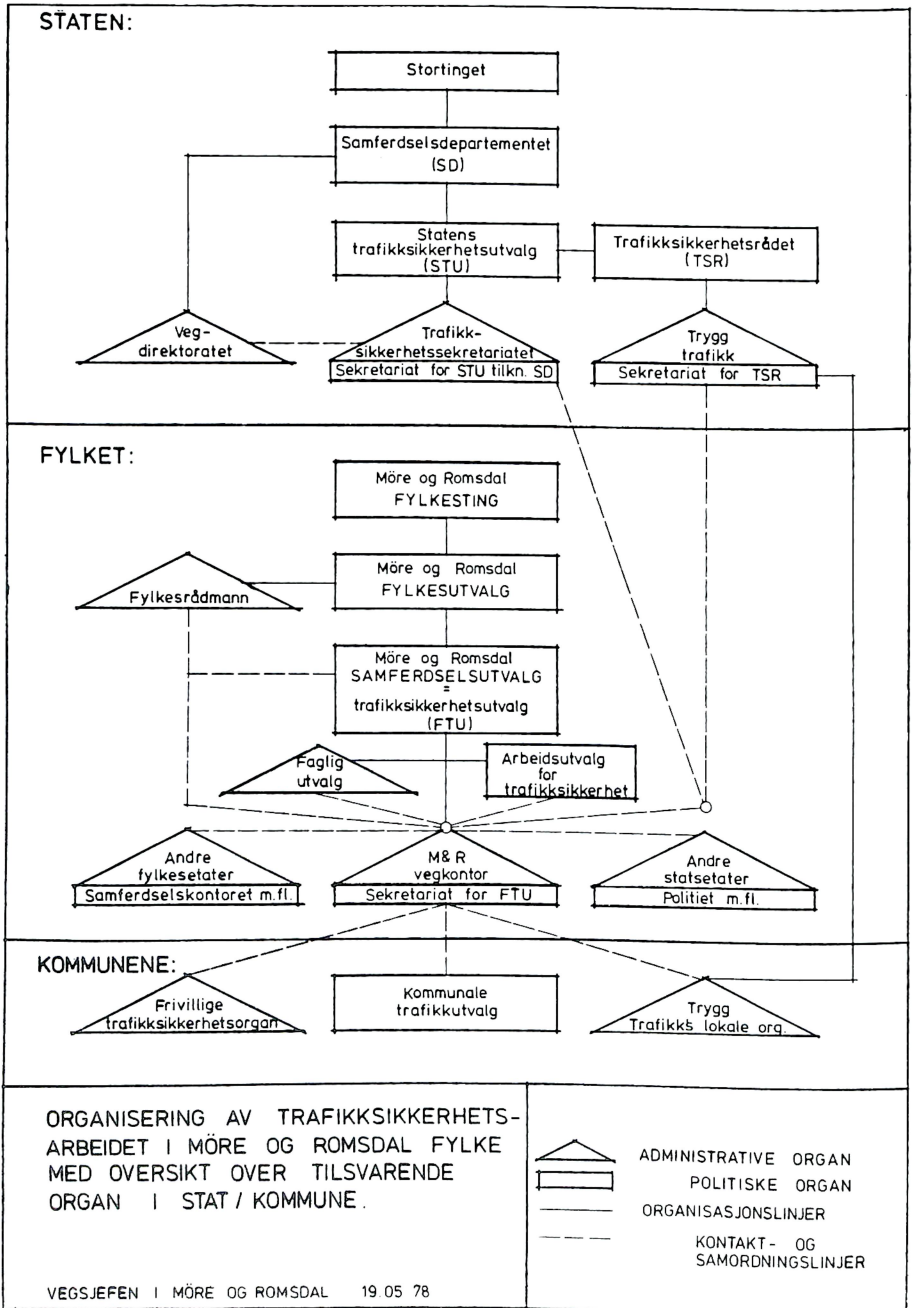
I tillegg til å være et konsulativt organ for det politiske trafikkikkerhetsutvalget, er «Faglig utvalg» også tiltenkt en del andre oppgaver, slike som:

—Å analysere, eventuelt supplere, etterforskningsdokumenter m.v. fra ulykker og gi vurderinger av årsaker og sammenfatninger rent faglig.

—Å tilrettelegge for eller legge fram forslag m.v. for aksjoner, kampanjer, informasjonen innenfor forskjellige faglige felter i trafikkikkerhetsspørsmål på fylkesplan og kommuneplan.

—Å formidle opplysnings/informasjonsstoff til presse, lokalradio og organisasjoner i fylket.

—Å virke som offentlig faglig kontaktorgan på fylkesplan for frivillige organisasjoner som arbeider for trafikkikkerhet.





Fra venstre rundt bordet: Politimester Ivar Oftedal, biltilsynssjef Arne Johnsen, ass. fylkeslege Gunnar Holm, konsulent Ingar Aas, fylkesreg.ark. Eiliv Berdal, overing. Magne Flemsæter (formann) og avd.ing. Hermund Vebenstad (sekretær).

—Å virke som faglig organ for kommunenes trafikksikkerhetsarbeid.

Sekretariatet for trafikksikkerhetssutvalget er lagt til Vegkontoret. Overingeniør Magne Flemsæter er

ansvarlig for sekretariatfunksjonen, og han står sammen med avdelingssingeniør Hermund Vebenstad for det daglige arbeid i sekretariatet.

Hermund Vebenstad

I Mørke- tiden

Se og bli sett

Bruk refleks



«AKSJON SKOLEVEG 1979-80»

— OG VEGVESENET

Startskudd er gått for en landsomfattende aksjon for å gjøre trafikk-sikkerheten for barn bedre. Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet tok midtsommers i år initiativ til aksjonen, og forberedelsene har siden pågått for fullt. Hensikten er å gjøre en ekstra innsats både på sentralt hold og på fylkes- og kommuneplan for å trygge forholdene for barn, med særlig vekt på å gi barna en sikrest mulig skoleveg.

Høsten 1979 regner en stort sett vil gå med til registrering og kartlegging av skolevegsproblemene, og dette arbeidet skal skje gjennom

skolene, i samarbeid mellom elevene, lærerne og foresatte. Senere skal det materiale som kommer inn bearbejdes i kommunen, tiltak skal planlegges og prioriteres, og penger må skaffes. Gjennomføring av løsninger på de problemer en finner fram til, vil hovedsaklig skje i 1980. En del ekstramidler vil bli fordelt i forbindelse med aksjonen, men de fleste sikringstiltak må likevel utføres ved omprioriteringer innenfor ordinære bevilgninger.

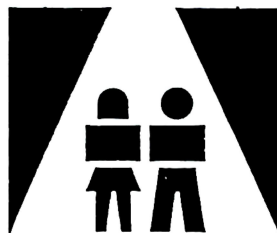
Aksjonen planlegges og ledes sentralt av Statens trafikksikkerhetsutvalg. Det er Vegdirektoratet som er sentralt sekretariat for aksjonen.



Denne fartsdemperen på en boligveg i Fræna, har ligget i flere år nå. Farestreknings lengde og «Maks. 30 km/t» bør angis på underskilt.

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) vil etter opplegget spille en sentral rolle i aksjonen på fylkesplan. For FTU er det som kjent vegkontoret som er sekretariat.

Statens Vegvesen vil nok på mange måter være avgjørende for om aksjonen skal få noen stor praktisk betydning eller ikke. Vegvesenet sitter inne med omfattende og førstehånds kjennskap til vegnettet, dets mangler og egenskaper, kunnskap om inntrufne ulykker og trafikkfarlige forhold, vi disponerer avgjørende ressurser som økonomiske midler og praktisk apparat til virkelig å få noe utført. I så måte er «Aksjon skoleveg 1979-80» en utfordring til veg-



TRYGG SKOLEVEG

vesenets alle ansatte. Denne utfordringen bør vi ta imot, hver i sin posisjon, og virkelig markere i denne «Aksjon skoleveg 1979-80» at Statens Vegvesen er en etat som tar i vare også barns interesser og ve og vel.

Magne Flemsæter

Nedsett køyrefart

I september 1978 vart av vegmeister Lyster innlevert til vegkontoret eit skilt av galvanisert jarnplate 50 cm x 50 cm med påskrift:

AUTOMOBIL OG MOTORSYKKE
20 KM
STØRSTE FART

Skiltet hadde stått innafor Nesset prestegard. Heimelen for fartsgrensa var i skriv 16. mars 1925 frå Arbeidsdepartementet om nedsetjing av køyrefarta på hovudvegen mellom Nesset prestegard og vestre ende av Håhammaren til 20 km. pr. time.



Bjarne Rekdal

TO ØVINGSBANER TATT I BRUK

Malmedalen 25. juni 1979

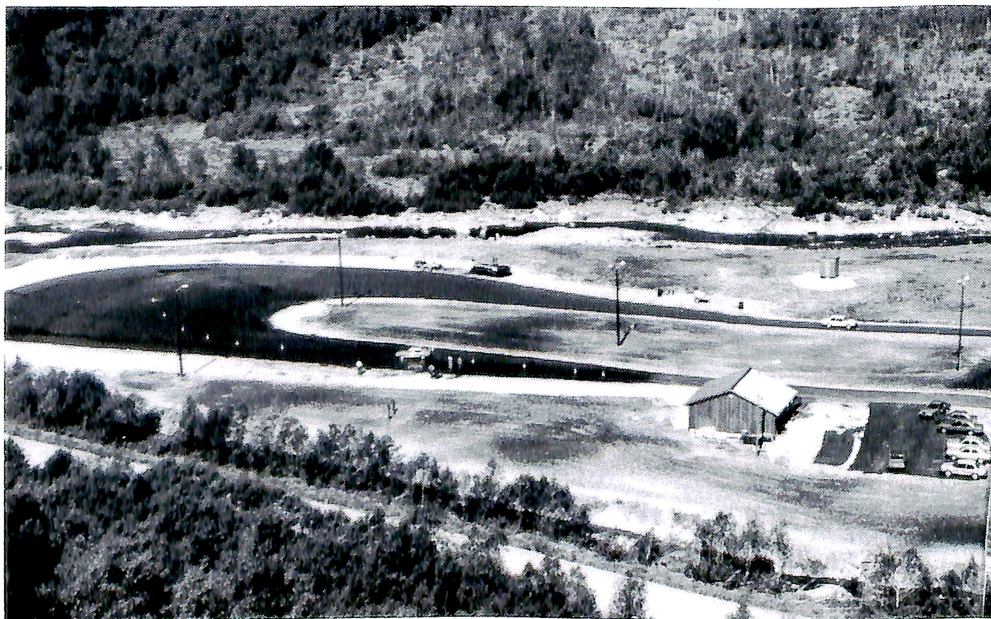
Hovdebygda 20. august 1979

Et viktig ledd i arbeidet for økt trafikksikkerhet er en effektivisering av opplæringen av motorvognførere. I Stortingsmelding nr. 79 for 1974/75 «Om bilsakkyndighetens virksomhet m.m.» er det lagt opp til en nyordning for opplæring av bilførere, som bl.a. inkluderer perfektjoneringskurs i glattkjøring, mørkekjøring m.v.

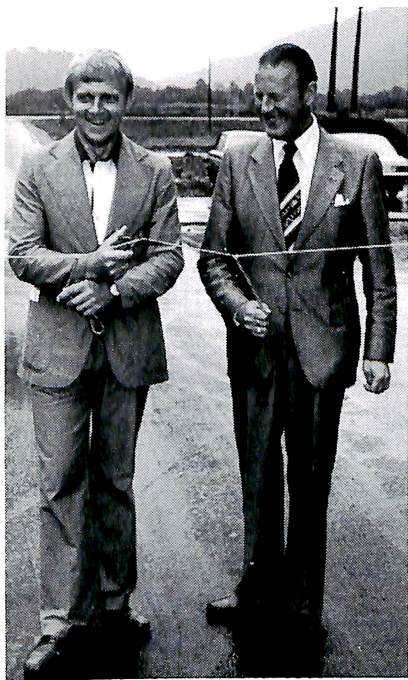
Det har i noen år på forskjellige steder i landet vært etablert øvingsbaner i vinterhalvåret for å gi mulighet til glattkjøringskurs. Klimatiske forhold har imidlertid gjort at det har

vært vanskelig å få istand systematisk opplæring i glattkjøring basert på provisoriske baner i vinterhalvåret. Det er derfor bare helårs øvingsbaner, hvor en hele året kan simulere vinterglatte og spesielt vanskelige situasjoner ellers, som kan gi tilfredsstillende grunnlag for systematisk opplæring.

For relativt raskt å få etablert et nett av øvingsbaner, har en funnet det hensiktsmessig å overlate bygging og drift av banene til Norges Automobil-forbund (NAF). I samarbeid



Øvingsbanen i Malmedalen.

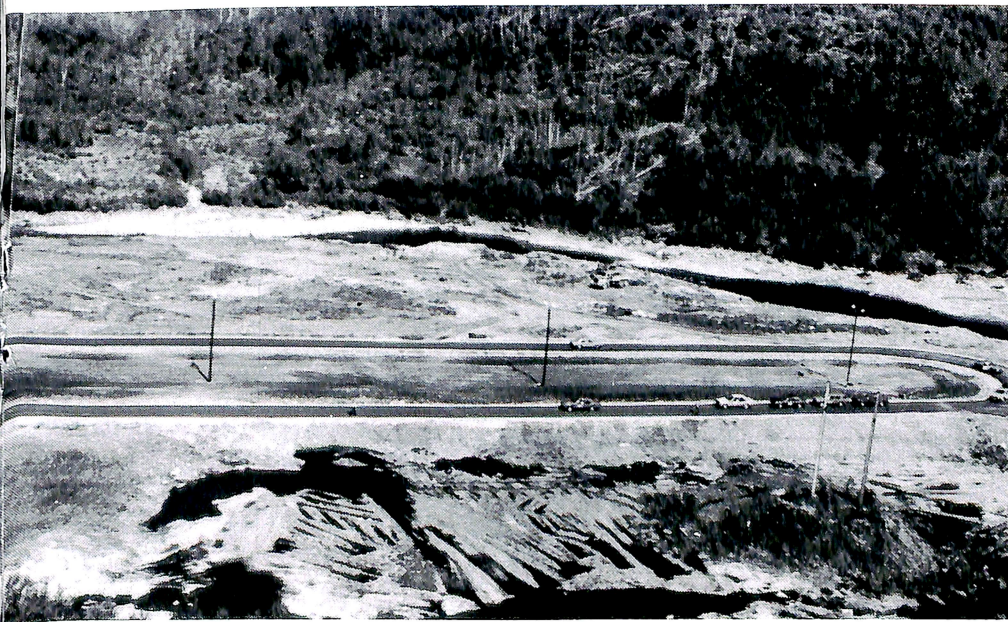


med Vegdirektoratet er det utarbeidet et opplegg for 28 baner som vil bli plasert i rimelig avstand fra de enkelte opplæringsstedene.

I 1976 ble det vedtatt å bygge 3 øvingsbaner i Møre og Romsdal. Den første banen i Malmedalen ved Molde ble offisielt åpnet 25. juni 1979. Den andre banen i Hovdebygda i Ørsta ble åpnet 20. august 1979. Disse to banene skal dekke henholdsvis Romsdalen og Sunnmøre.

Den tredje banen skal bygges i eller ved Kristiansund, men på nåværende tidspunkt har en ikke funnet hensiktsmessig område for banen. Inn-

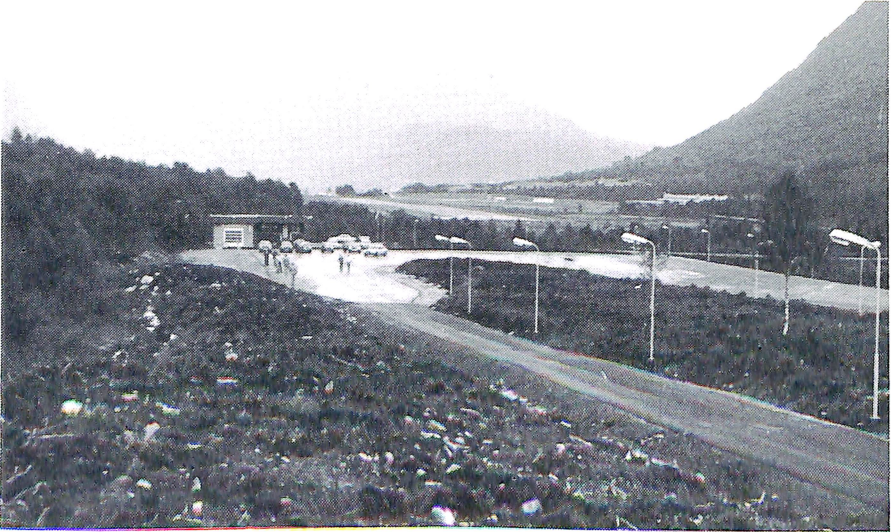
Biltilsynssjef Arne Johnsen (t.v.) og N.A.F.s president Leif Kristensen klipper snoren — øvingsbanen i Malmedalen er åpnet.



til videre skal derfor kjøreskole-elevene på Nordmøre benytte banen i Malmedalen.

Opplæring av instruktører

I forbindelse med åpningen av banene fikk publikum demonstrert øvel-



Øvingsbanen i Hovdebygda.



Fra venstre banemester Ivar Ivarson, Hovdebygda, avd.ing. Trygve Ingjær, Vegdirektoratet og konsulent Helge Thingelstad, N.A.F.

sene som skal gjennomgås på banene, av avdelingsingeniør Trygve Inggjær og hans medhjelpere. Disse har senere stått for opplæringen av samtlige kjørelærere i fylket i bruk av banen. Kursene ble dessuten gjennomgått av personell fra biltilsynet.

Deretter fikk skolene anledning til å benytte banene uten å betale leie de første 3 ukene.

Kursenes innhold

De øvelsene som skal gjennomgås er:

- bremsing på glatt føre
- nød — unnamanøver
- heving av skrens
- korrekt kjøring i sving

Kursenes varighet er 3 timer og kjørelærerne har med 3 elever i bilen. Det vil senere også for andre enn kjøreskoleelevene være anledning til å leie banen for kurs. Betingelsen

er imidlertid at en benytter godkjente instruktører.

Data om banene

Banene i Hovdebygda og Malmedalen er tilnærmet identiske. De dekker et område på ca. 30 mål. Det er bygget et rett øvelsesområde og en sving med totalt asfaltdekke på ca. 5000 m².

For å oppnå den ønskede friksjon er øvelsesfeltets overflate behandlet med et bek-produkt som under driften om sommeren overrisles med vann. Det oppnås da en friksjon tilnærmet glatt vinterføre. I vinterhalvåret blir banen islagt.

Hver av banene har kostet ca. 1 mill. kr.

Benytt banen

Undersøkelser ved trafikkulykker viser ofte at bilførerne ikke mestrer



Avd. ing. Trygve Inggjær gir kyndig veiledning til en av kjørelærerne som skal benytte banen.

bilen i ulike situasjoner. Dessuten er det tydelig at mange ikke har lært tilstrekkelig å tilpasse hastigheten etter forholdene. Dette gjelder ikke bare de unge bilførerne, men også de eldre.

En viktig oppgave for de som har ansvaret for banene, er å få alle bilførerne til å bedre kjøreferdigheten gjennom kurs på banene.

Arne Johnsen

Vegcup -79



Akershus stod i år som arrangør av sluttspillet i vegcupen. Kampene ble avviklet på Lillestrøm stadion 25. august.

Vi reiste nedover med 14 optimistiske og veltrenede spillere samt 6 supportere. Turen og innkvarteringen gikk greit, og vi møtte friske og opplagte til kampene lørdag formiddag.

Vi kom i pulje med Troms og Rogaland. Allerede i den første kampen mot Troms viste vi at ambisjonene var i orden, men et kjedelig uhell førte til at keeperen vår, K. Jørgensen, måtte kjøres til sykehuset etter et armbrudd. Vi måtte sette en utespiller i mål og spilte resten av kampen med 10 spillere. Selv om vi kjempet godt, kunne vi ikke hindre Troms i å utligne vår 2-1 ledelse.

Kampen mot Rogaland ble en hard batalje. Kampen mot Troms satt en-

nå i beina, mens det var første kampen for Rogaland. Første omgang var jevnspilt med farlige sjanser for begge lag. I andre omgang greidde vi ikke å stå imot presset fra et fysisk sterkere Rogalandlag, og de økte sin 1-0 ledelse til hele 4-0.

Rogaland vant også finalen over Vegdirektoratet med siffrerne 3-1.

Banketten foregikk på Carlton Hotell. Vi stilte med en skadeskutt gjeng, men med humøret på topp. Det ble holdt diverse taler og servert et utall vitser både under middagen og festen etterpå. Et vellykket arrangement.

Søndag morgen startet hjemturen, og vi forlot Lillestrøm i visshet om at vi skal sette alle kluter til for å nå neste års sluttspill som skal foregå i Troms.

Bjørn Andersen

Nye vegmestre

I forrige nummer av «Veg og Virke» hadde vi en omtale av vegmestrene Olaf Wiik og Lauritz Rørstad som i sommer og i høst fratrer sine stillinger i vegvesenet.

Asbjørn Sæter og Kolbjørn Engen er nå ansatt som nye vegmestre i henholdsvis vedlikeholdsområde T-6 og T-8.



Asbjørn Sæter som er født i 1934 tiltrådte sin nye stilling i slutten av juli.

Sæter er opprinnelig fra Surnadal. I årene 1952-58 arbeidet han periodevis i vegvesenet. I 1959 ble han ansatt som oppsynsmannsassistent og siden 1962 har han vært oppsynsmann. Han har eksamen fra Oslo elementærtekniske skole samt brevkurs ved Norsk Korrespondanseskole.

Asbjørn Sæter vikarierte i midten av 1960-årene i et års tid som leder av

vedlikeholdsområde T-6, ellers har han hatt oppsyn med veganlegg, i de senere år på anlegg sør for Romsdalsfjorden.



Kolbjørn Engen er født i 1943 i Nesset.

Han har eksamen fra Oslo tekniske fagskole i 1971.

Før den tid arbeidet han i et par private firma samt ved Auraanleggene.

I vegvesenet ble han ansatt i 1971, først som oppsynsmannsassistent og tekniker og siden 1972 som oppsynsmann.

Engen har i vegvesenet drevet med driftsplanlegging, utleie av maskiner ved vegsentralen og i de senere år som leder av seksjon for grusproduksjon ved vegkontoret.

Paul Bølset

LAB- NYTT



Et lite valseforsøk

En god del av vegene våre har spordannelse i dekket, særlig langs kantene. Disse sporene lager dalfører for bekker der det er stigninger og bassenger for lange vasspytter der vegen er flat. Vasspyttene og bekke-
ne er lite å trakte etter av flere grunner. En ting er at dekket lettere ryker istykker når trafikken pumper vann inn i det. Langt alvorligere er den trafikkfare de representerer på grunn av vannplaning og fare for oversprøyting og blinding av møtende kjøretøy.

På våre kanter er det ikke trafikk-slitassen som lager disse sporene. De skyldes etterkomprimering fra trafikken av bærelag og forsterkningslag. Så kanskje det var en idé å gi vegkanten også en etterkomprimering for å bli kvitt dem?

Som tenkt så gjort: På E 69 ved Hovde hadde vi en veg med riktig fine spor (opptil 6 cm dype) og en ledig vibrovalse. Opplegget er anskueliggjort med hosstående foto: med rettholt målte vi spordybde 0,5 og 1,0 m inn fra kvitstripa før og etter hen-

holdsvis 2,4 og 6 passeringer av den 11 tonn tunge selvgående valsen (Dynapac CA-30). Valsen gikk med full vibrasjon, dvs. med en støtkraft på ca. 45 tonn.

Vi gjorde forsøket på to steder med forskjellig spordybde, henholdsvis ca. 15 og 60 mm.



Vegmester Sæter måler spordybde på E69 ved Hovde.



Bildet er tatt etter 2 passeringer (turl/retur).

Prøvested Målepunkt	1		2	
	½ m	1 m	½ m	1 m
Før kompr.	12	13	51	47
etter 2 pass.	5	7	36	37
etter 4 pass.	3	5	24	28
etter 6 pass.	2	3	—	—

På prøvested 1 forsvant altså sporet. På prøvested 2 ble spordybden omtrent halvert. Dekket begynte imidlertid å sprekke langs kanten, så vi måtte avslutte her før sporet var vekk.

E 69 skal ha nytt slidedekke på denne parsellen. En nedvalling av kantene vil i dette tilfelle resultere i redusert opprettingsmasse og bedre tverrfall.

Det er klart at operasjonen må utføres med en viss forsiktighet. Oppsprekking av dekket kan altså forekomme ved stive asfaltdekker, men vil neppe oppstå med oljegrus eller Alg. Det er selvfølgelig også en fare for knusing av gruntliggende stikkrenner.

Javel; har du en vegstump med spor og en ledig vals: hvorfor ikke prøve?

Bjørn Wivestad

Løsning på «Vegkryss nr. 3 -79»

Vinnere ble:

1. Sverre Hjelvik, vegkontoret
2. Alf Bergseth, Nesset kommune
3. Gudrun Haraldseide, Rogaland vegkontor.

Premiene er tilsendt.



KORT SAGT FRA OPPLÆRINGSFRONTEN

Vi har hittil i 1979 arrangert følgende lokale kurs:

2 kurs i kjøring på glatt føre, å en dag, for personale i biltilsynet og kjørelærere.

2 sprengningskurs, å ei uke, for skytebasen og oppsynsmenn.

1 generell vegbygging-kurs, å tre dager, for folk fra distriktslaboratoriet og vegsentralen.

4 kurs i egenferdighet i kjøring av vogntog, å to dager, for bilsakkyndige i biltilsynet.

1 regnskapskurs, å to dager, for folk fra regnskapsseksjonen. Kurset var i samarbeid med Sogn og Fjordane, Oppland og Sør-Trøndelag.

1 kurs i verkstedkontroll av biler, å fire dager, for verkstedpersonale ved biltilsynet og representanter for bilverkstedene.

1 kurs om «Å være pensjonist», å en dag, for ansatte på Sunnmøre som nærmer seg pensjonistalderen.

1 kurs i generell saksbehandling, å fire måneder med fem internatsamlinger, gruppearbeid og individuelt arbeid, for seks ansatte på vegkontoret. Kurset var i samarbeid med Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Vegdirektoratet.

6 førstehjelpskurs, å to dager, for verneombud og oppsynsmenn.

1 kurs om hydrauliske ferjekaia-

gregater, å tre dager, for reparatører.

1 borerigg-kurs, å to dager, for reparatører.

1 borevogn-kurs, å fem dager, for førere og reparatører.

3 kurs om veghøvler, å en og to dager, for førere.

1 kurs om hjullaster, å en dag, for førere og reparatører.

1 kurs om valser, å to dager, for reparatører.

2 kurs om lastebiler, å to dager, for førere.

1 kurs om oljegrusutlegging, å to dager, for oljegrusutleggere.

I tillegg har mange deltatt på kurs/konferanser arrangert av Vegdirektoratet eller eksterne organisasjoner.

Hva skal så skje høsten 1979? Kort sagt er det dette:

— «Å være pensjonist»

Kristiansund, oktober,

Molde, november

Deltakere: Ansatte på Nordmøre og i Romsdal som nærmer seg pensjonistalderen

— Egenferdighet i kjøring av vogntog

Kristiansund, oktober/november

Deltakere: Personale i biltilsynet

- *Fører kortutstedelse*
Molde, 13. september
Deltakere: Kontorpersonale i biltilsynet
- *Norsk i embets medfør*
Brevkurs, høsten 1979 — vinteren 1980
Deltakere: Brevringer med deltakelse fra vegkontor og vegsentral
- *Generell saksbehandling*
Oppdal, høsten 1979 — vinteren 1980
Deltakere: Teknisk og merkantilt personale ved vegkontor og biltilsyn
- *Geometrisk utforming*
Molde, november/desember
Deltakere: Ingeniører ved planavdeling og driftsavdelingene på vegkontoret.
- *Lederkurs*
Oppdal (?), desember/januar
- Deltakere: Alle anleggsbestyrere og distriktsledere
- *Regnskapskurs*
Ålesund, Molde, Kristiansund, november
Deltakere: Anleggsbestyrere, vedlikeholdsledere, vegmestre, oppsynsmenn og formenn o.l.
- *Førstehjelpskurs*
Surnadal, Kristiansund
Deltakere: Verneombud og oppsynsmenn
- *Maskinkurs*
Det er foreløpig noe usikkert hvilke maskinkurs som vil komme. Det er sannsynlig at i januar kommer kurs for knuseverkkjørere og kurs om veghøveler, hjullastere, lastebiler og kompressorer. Det blir avviklet et «veghøvel-treff» i september hvor erfaringer skal utveksles.

Anders Grotle

MER FRA OPPLÆRINGSFRONTEN

Vi skal kort orientere om en avtale om opplæring og utstedelse av yrkesbevis for anleggsmaskinførere.

Vegdirektoratet har sammen med entreprenørsammenslutninger og flere fagforbund inngått en avtale om opplæring og utstedelse av yrkesbevis for anleggsmaskinførere. Hovedsiktemålet med avtalen er å øke tilgangen på dyktige maskinfø-

rere og å trygge forholdene for de ansatte.

Avtalen gjelder de seks maskintypene dozer, gravemaskin, veghøvel, hjullaster, traktor med graveutstyr og dumper. I tillegg vurderer vegvesenet å ta med andre førermaskiner. Opplæring og utstedelse av yrkesbevis for disse tilleggesmaskiner vil da bli en separat oppgave for vegvesenet.

Avtalen gjelder tre førerkategorier:

1. Erfarne førere med tilstrekkelig praksis.
2. De som velger full opplæring i bedrift, og
3. De som velger yrkesskole med utfyllende praksis i bedrift.

Registreringen av praksis for avtalemaskinene skal skje på særskilte skjema og vil bli gjennomført i vegvesenet i Møre og Romsdal i løpet av høsten 1979.

Opplæringsordningen for førerkategori 1 og 2 kan skisseres slik:

BEDRIFTSOPPLÆRING + TEORIKURS

<ul style="list-style-type: none"> — Uerfarne førere — Førere med praksis mindre enn 3 år og 9 mnd. (eller mindre enn 1 500 mask. timer) før 1.1. 1980 	<ul style="list-style-type: none"> — Erfarne førere med praksis 3 år og 9 mnd. eller mer (hvorav minst 1 500 mask. timer) før 1.1. 1980 																		
<table> <tbody> <tr> <td>Dozer</td> <td>750 timer</td> </tr> <tr> <td>Gravemaskin</td> <td>750 timer</td> </tr> <tr> <td>Veghøvel</td> <td>750 timer</td> </tr> <tr> <td>Hjullaster</td> <td>750 timer</td> </tr> <tr> <td>Traktor m/grave-utstyr</td> <td>300 timer</td> </tr> <tr> <td>Dumper</td> <td>300 timer</td> </tr> </tbody> </table>	Dozer	750 timer	Gravemaskin	750 timer	Veghøvel	750 timer	Hjullaster	750 timer	Traktor m/grave-utstyr	300 timer	Dumper	300 timer	<table> <tbody> <tr> <td>750 timer</td> </tr> <tr> <td>750 timer</td> </tr> <tr> <td>750 timer</td> </tr> <tr> <td>750 timer</td> </tr> <tr> <td>300 timer</td> </tr> <tr> <td>300 timer</td> </tr> </tbody> </table>	750 timer	750 timer	750 timer	750 timer	300 timer	300 timer
Dozer	750 timer																		
Gravemaskin	750 timer																		
Veghøvel	750 timer																		
Hjullaster	750 timer																		
Traktor m/grave-utstyr	300 timer																		
Dumper	300 timer																		
750 timer																			
750 timer																			
750 timer																			
750 timer																			
300 timer																			
300 timer																			
<p>Må ha 180 timers kurs i maskinteknikk, arbeids- og transportmetoder, ergonomi, vern og sikkerhet, driftskal-kyler, geoteknikk, aktuelle forskrifter og bestemmelser.</p>	<p>Må ha 8 timers kurs i arbeids- og transportmetoder, ergonomi, vern og sikkerhet, aktuelle forskrifter og bestemmelser.</p>																		

Nødvendig praksis på 2 «hovedmaskiner» (2 x 750 timer) reduserer timekravet til de øvrige maskiner med 50 %.

Det er bestemt at førere med tilstrekkelig praksis før 1.1. 1980 må melde sin interesse for førerbevis innen 1.1. 1981 for å kunne komme med på 8 timers kursene innen disse opphører.

Vegkontoret vil ta de nødvendige initiativ for å komme i gang med registreringen, opplæringen og utstedelsen av yrkesbevis.

Anders Grotle



Halvårsrapport om trafikkulykker i Møre og Romsdal



Siste år, 1978, kunne vi glede oss over en markert forbedring i ulykkesituasjonen i forhold til året før. Det var særlig på riksvegnettet og særlig for myke trafikanter at forbedringen var størst. Så var spørsmålet: Ville denne tendensen holde seg også i 1979, eller var det bare et blaff?

Dramatiske meldinger i dagspressen om utviklingen med dødsulykker i Møre og Romsdal 1. halvår 1979, kunne tyde på generell og alvorlig forverring. Men nok en gang kan det slås fast at dødsulykker gir et tilfeldig og feilaktig inntrykk av utviklingen. Antall politimeldte ulykker har for fylkets samlede vegnett totalt sett gått ned med 12-13 %, ulykker med gående/syklende/akende er redusert med hele 38 %, i forhold til 1. halvår 1978. På riksveg spesielt

var tilsvarende tall 14 % og 53 % reduksjon.

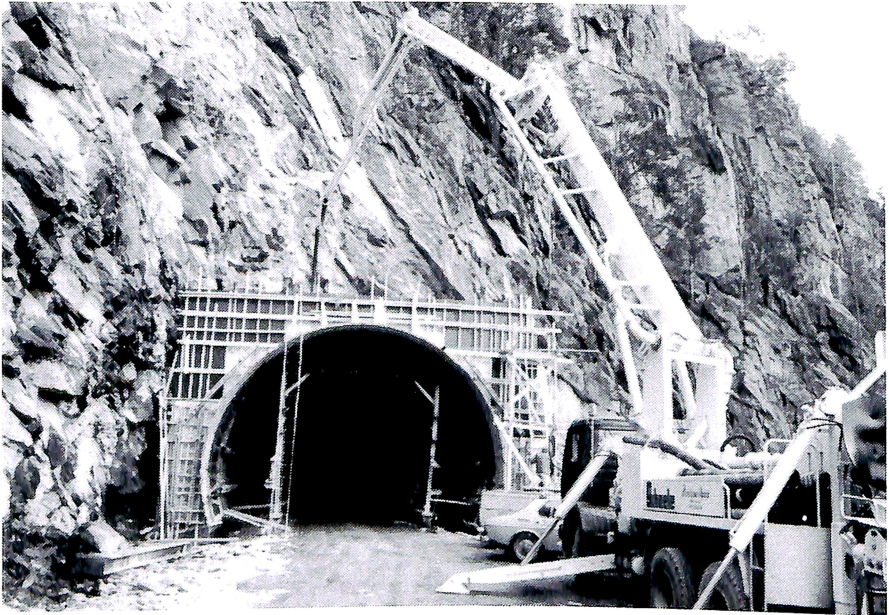
Dette er svært oppmuntrende tall, særlig sett på bakgrunn av meldingene om dødsulykker. Likevel var det heller ikke for disse noen direkte økning. 1. halvår 1979 var det 12 (6) døde i trafikken i Møre og Romsdal, mens tilsvarende tall for 1978 var 12 (9), for 1977 var det 10 (7) og for 1976 var tallet 14 (13). Tallene i parentes gjelder for riksveg spesielt. Dette er selvfølgelig altfor høye tall, som en må gjøre alt for å redusere. Som kjent er det på riksvegene de store investeringer er gjort de senere år for å redusere trafikkulykkene. Sett på denne bakgrunn er utviklingen på riksvegnettet ekstra interessant, og bør gi grunnlag for tilsvarende innsats også på det øvrige vegnett i fylket.

Magne Flemseter

PORTAL—GJENGEN

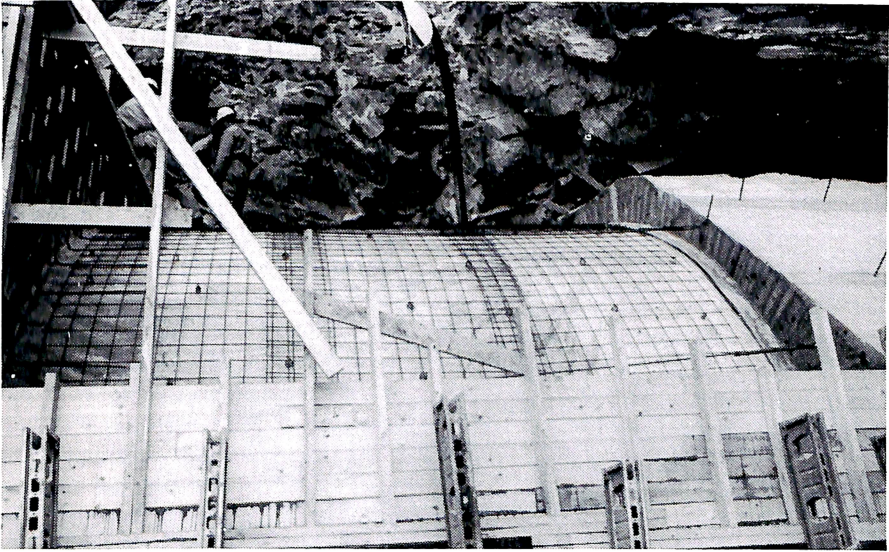
På riks- og fylkesvegnettet er det nå ca. 48 tunneller i Møre og Romsdal. I mange forskjæringer er det hengebratt fjell, lause blokker eller fare for utglidning av lausmasse. Snø og is er også ofte et problem ved tunnelpåhoggene.

I tillegg til alle de eldre tunnelene som var utilstrekkelig sikret er det de siste åra slått mange nye, og det har vært et omfattende arbeid utført i løpet av de 3-4 siste år med oppføring av portaler i betong som sikring ved tunnelåpningene.



Etter at det ble konstruert en senkbar skinnegående forskaling av stål der også trafikk kan passere mens arbeid er i gang, har en rekke portaler med karakteristisk «rutemønster» blitt oppført — alle «Portal-gjengen»'s verk, enten det er i nord eller sør, ved gamle eller nye tunneller.

For tiden er det Tor Inge Kleivenes, Bjørn Hildre og Birger Lange som står for jobben. Siste ferdige produkt er Ringset-tunnelen som inngår som del av nyanlegget til Lia-bygda ferjekai, åpningsdato 30. juni 1979.



Programmet videre er nå ferdiggjøring ved Stabbegjølet tunnel på riksveg 58, portaler på den 1100 m lange tunnelen mot Eiksund på riksveg 653, og senere følger tunnelen på Buggestranda, riksveg 660 og tunnelen som er under arbeid på Remøya på sambandet til Runde.

Uregelmessig fjell, ofte risikable arbeidsforhold, problem med vatn og stadig varierende forhold gjør det ofte nødvendig å «improvisere» løsninger. Mye sjauing kan det bli før forskaling og armering er forskriftsmessig på plass og betongen kan pumpes på plass med moderne utstyr.



Etter riving og noe prøvetid kan så «dommen» felles; — portalen ser

bra ut, vannlekkasje er unngått også denne gangen!

PENSJONISTTREFF

Årets andre og siste pensjonistsammenkomst ble avviklet torsdag den 23. august 1979.

Denne gangen var det vegpensjonister fra Vestnes, Ørskog og Skodje som skulle møte hverandre og ha en hyggelig dag sammen med tjenestemenn fra vegkontoret.

Det var i alt 35 pensjonister som hadde meldt seg på til bussturen som startet med de første turdeltakerne fra Vestnes sentrum kl 9 00. Bussen tok opp de øvrige deltakerne ved stopp i Sjøholt og Dragsund.

Turen gikk om Magerholm med ferje til Aursnes og videre etter riksvegen fram til Stranda. Her fikk alle god tid til å strekke bena og ta seg en prat sammen med tidligere arbeidska-

merater på gressplenen foran Storfjord hotell. Etter at Haug hadde sørget for forevigelse av begivenheten ble alle kalt inn til et veldekket middagsbord i hotellet. Under middagen og ellers under bussturen var Rekdal i «ilden» med lokal veghistorie og muntre historier fra tidligere tider. Etter endt måltid og etter at kaffestunden var over ble det god tid til en tur på «byen» før bussen tok oss med på ferja som etter en «sjøreise» på 15 minutter bragte oss i land på det nye ferjestedet ved Gravanaset.

Som daglig leder av anleggsdriften ved Gravanaset var avdelingsingeniør John Samdal bedt om å være med fra Stranda for å gi turdeltakerne en orientering om det spesielle





og interessante Gravaneprojektet. Fra ferjeleiet og videre gjennom tunnelen og den øvrige delen av ny-anlegget holdt Samdal alle i spent oppmerksomhet med sin beretning om framdriften og de problemer som måtte løses i forbindelse med byggingen av anlegget. I turopplegget var også tatt med en avstikker til Valldal hvor vi stoppet ved den nye vegstasjonen. Tidligere vegmester Lars Heggen ga oss en livfull skildring om natur og leveforhold i den dalen han har sin opprinnelse fra.

Etter at vi hadde fått smake på dalens jordbær tok bussen oss med tilbake om Gravanaset til Sjøholt og Dragsund hvor vi tok farvel med pensjonistene fra Ørskog og Skodje.

Vi avskuttet reisen ved utgangspunktet i Vestnes sentrum.

Det inntrykket turlledelsen sitter igjen med er at alle pensjonistene

syntes det hadde vært et vellykket pensjonisttreff. For de som har hatt ansvaret for gjennomføringen av arrangementet var det hyggelig å få høre bemerkninger som dette fra turdeltakerne: «Ja, dette va ein riktig fin og interessant tur å få vare me på».

Hj/.





5 minutter med vernelederen

LØFTEINNRETNINGER OG LØFTEREDSKAP

Siden årsskiftet har det i Møre og Romsdal foregått en oppfølging og kontroll av løfteredskap som for eks. slingser. Dette er en plikt som verneregul nr. 16 «Løfteinnretninger og løfteredskap», (best nr. 291 fra Statens Arbeidstilsyn) pålegger etaten som arbeidsgiver. Det har vist seg at dette er en nødvendig oppfølging/kontroll.

For å ta en ting — slingser, disse skal være av en godkjent type som skal være sertifisert. Både kjettingen og krokene, øyeringene og skjøteleddene, og slingsene **skal** være merket med løfteevne, eller som de gjerne merkes «S.W.L.» (Safe Working Load). Denne vekt skal **ikke** overskrides, det er nok en sikkerhetsmargin å gå på, men om en stoler på den og overbelaster, så ender det gjerne med at slingsen ikke engang tåler den vekt den er oppgitt til. Som kjent er ikke slingsen sterkere enn dens svakeste ledd, og har et ledd vært overbelastet så vet ingen hva det tåler.

Med hver eneste slings som vi kjøper i dag, får vi utstedt et sertifikat. Dette oppbevares på Vegsentralen (originalen) mens slingsen selvfølgelig er ute på anleggene (arbeidsplassene). Det er en hake med dette:

Når kontrolløren kommer, må han få adgang til alle de slingser som eksisterer på stedet. Det vil si alle som er utlevert og som er sertifiserte (noe annet har vi **ikke lov** til å bruke). Slingser som er ødelagte, skal han også ha adgang til. Det er han som skal kassere eller eventuelt reparere den, og han må også ved kassering føre den ut av kartoteket.

Så vi ber om at oppsynet (eller de som har ansvaret for utlevering av løfteredskapene) til alle tider prøver å ha oversikt over hvor disse redskapene befinner seg, og at redskapene blir levert inn etter bruk, slik at de ikke blir liggende, f. eks. i private maskiner.

Nå skal det sies at det er anlegg (distr.) som har dette i skjønneste orden, men dessverre så er det på noen anlegg (distr.) at det er tvert imot. Her er det store problem å finne ut av vanskelighetene. Dersom du tilhører den flokken som har et ansvar her og du følger med deg selv at du ikke har helt god samvittighet i dette, så må du skjerpe deg og få orden i sakene. Det er ingen unnskyldning at en ikke har tid, for det har du om du **vil!**

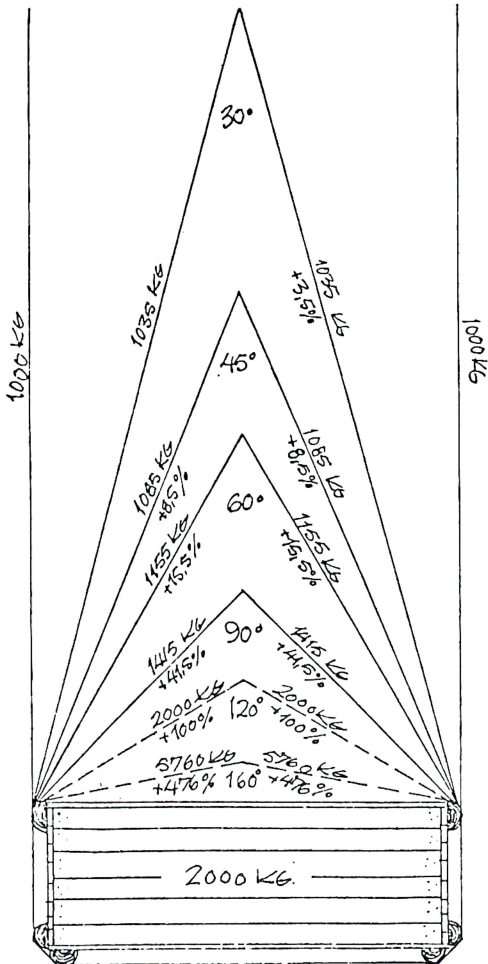
For å være på den sikre siden når en skal kjøpe løfteredskap så ta kon-

STÅL & TAU
 TØNSBERG
 2/5.65 %

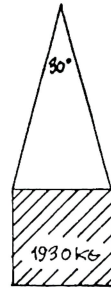
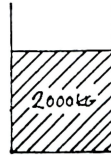
VINKEL-SKREV PÅ STROPPER

BELASTNINGSDØKNING PÅ STROPPEN
 HED SAMME LAST, MEN VARIERENDE
 VINKEL I STROPPE-SKREVET.

LAST-REDUKSJON VED VARIERENDE
 VINKEL I SKREVET, MEN SAMME
 BELASTNING (S.W.L) PÅ STROPPEN.

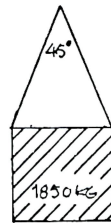


VINKEL-SKREV OVER 90°
 BØR UNNGÅS!

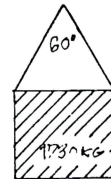


REDUSER
LASTEN
MED:

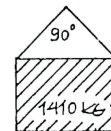
÷ 3,5%



÷ 7,5%



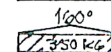
÷ 13,5%



÷ 29,5%



÷ 50%



÷ 82,5%

takt med Vegsentralen, lageret, for de vet hvilke typer som bør brukes. Det er en ting de ikke gjør og det er å skaffe reparasjonsdeler og sende ut. Slingser etc. kan nok repareres,

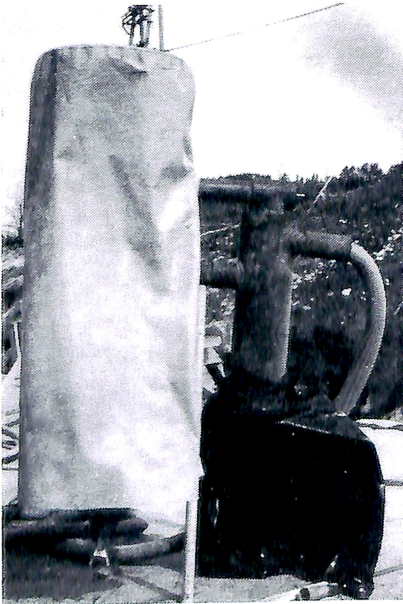
men den reparasjonen skal bare utføres av godkjente folk og den godkjenningen skal gis av Statens Arbeidstilsyn.

Vernelederen.



STØVSAMLERE FOR HÅNDHOLDTE BORMASKINER

Det er idag flere typer av støvsamlere i handelen. Hvordan disse er kvalitetsmessig i forhold til hverandre, skal vi ikke ta standpunkt til her, men fortelle litt om støvsamleren vi har valgt å ta i bruk, nemlig «Star-Dust».



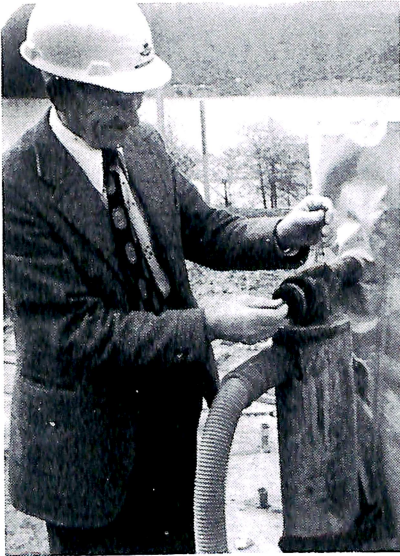
Grunnen til at vi valgte denne, skyldes rapport nr. 185 «Uprøving av støvsamlere for håndholdte bormaskiner» fra kontoret for teknisk ra-

sjonalisering i Vegdirektoratet. Denne rapport gir, med to unntak, «Star-Dust» best karakter på alle vurderte punkter. Unntakene gjelder sugeskappens utforming og virkemåte. Dette er løst ved at det kjøpes sugeskapper fra «Ventor 35», som hadde beste sugeskappen av de utprøvede støvsamlerne.

«Star-Dust» er et lett og bærbart utstyr. Det veier mindre enn 10 kg (mot 35 kg det nest letteste), og er meget enkel å montere. Det bores et hull i fjellet ca. 15-20 cm dypt, og da er det bare å sette stangfestet ned her.



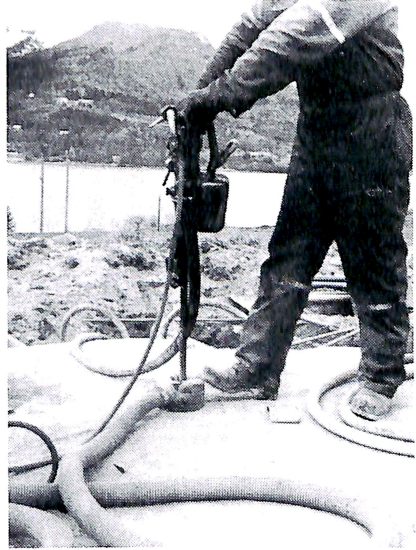
Det hender at «Star-Dusten» kan slutte å virke. Dysen er da mest sannsynlig tett. Dette kan skje i fuktig vær, eller om det er kondensvann i trykklufta. Det er enkelt å stake opp igjen dysa, fordi den tas ut



med et enkelt håndgrep. Ta ut splinten og dysa er løs, stikk så opp hullet med den medfølgende rensenål og monter det hele igjen.



En vanlig stikningstang kan også brukes som «rensenål».



Desverre gir ikke dette bilde noe klart inntrykk av effekten på samleren, men i forhold til bildet på side 44 ser en at det er en stor reduksjon på støvmengden.

Opgitt luftbehov er 0,6 m³/min. En bormaskin pluss støvsamler trenger fra 3 til 3,3 m³/min. luft. Ut fra dette skulle det ikke være noen praktiske hindringer i veien for å bruke støvsamlere, heller tvert om. Arbeidsmiljølovens §1 sier at — «lovens målsetting er å sikre et arbeidsmiljø som gir arbeidstakerne full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger». Når arbeidsgiveren skal sørge for slike forhold, og ved anskaffelse av utstyr og hjelpemidler forsøker å gjøre det, så må du — som bruker av borhammeren — tenke på at da har du samme plikt overfor dine arbeidskamerater, trafikanter og naboer til arbeidsstedet. Om

du selv ikke liker å ha slike forhold som formålsparagrafen i Arbeidsmiljøloven tilsikter, så har du ikke lov til å hindre dine medmennesker å få det.

Vi har med andre ord ikke lov til å la være å bruke utlevert verneutstyr — eller annet utstyr som er anskaffet for å bedre (trygge) arbeidsmiljøet.

Egil Bakke

Håndbok-Tips

Utforming og presentasjon av informasjonen

Hvordan skal vi uttrykke oss?

Økt grad av spesialisering fører til større faglig avstand mellom forskjellige grupper og personer både innen en bedrift og ute i samfunnet ellers. Forskjellig språkbruk, uklare ord og uttrykk vanskeliggjør nødvendig kommunikasjon og kan føre til misforståelser og feiltolkninger.

Urasjonell fremstilling og dårlig formulering stjeler tid fra leserne og fører ofte til misforståelser og uheldige utførelser.

Den tid *vi* bruker på å få en klar og lett forståelig tekst kan bety innspart tid for *den* som skal bruke informasjonen.

Vi kan derfor sette opp endel enkle huskereglene når vi skal utforme en tekst:

- Vær klar over *hvem* du henvender deg til — og uttrykk deg på en slik måte at den som skal lese teksten forstår hva du mener.
- Skriv så kort som mulig — bruk derfor endel tid både på «grovpuss» og «finpuss» av teksten.

- Bruk helst ikke fremmedord der det finnes gode norske uttrykk.
- Innfør ikke nye betegnelser uten nærmere forklaring.
- Bruk gjerne eksempler og illustrasjoner.
- Skriv alle figurtekster for seg.

(Sakset fra håndbok-007 — Skal du lage håndbok? — Utgitt av Vegdirektoratet, sept. 1977)

KF

**STUMP
RØYKEN
FOR
GODT.**

Mindre hoste,
lettere pust,
bedre helse.

Si

Steinkvelvbrua på Kvistad i Hjørundfjord

På Kvistad i Hjørundfjord var ei steinkvelvbru som knytte saman bygdevegen på sørsida av Bondalen til riksveg 606 (no 655) ca 5 km. ovafor Sæbø. I minneskrift for Hjørundfjord

kommune 1837-1937 er opplyst at Kvistad bru var bygd første gong i 1850 og andre gong i 1891. Bileta til denne artikkelen er av brua frå 1891.



Kvistad bru (nedstraums) sett frå riksvegsida mot Kvistad.

Som bileta syner hadde brua 3 kvelv, det største med ca 10 m breitt vassrom. På øvre side var tilbygd «isbrytarar» på steinkar.

Kven som bygde brua ligg det ikkje føre opplysning om i vegkontoret

sitt arkiv. Truleg var det, som i ymse andre bygder, eit interesselag av dei som hadde bruk for veg- og brusambandet, som gjorde arbeidet under leiging av arbeidskunnig formann.



Kvistad bru (oppstraums) sett frå riksvegsida.

I 1891 søkte oppsitjarane på Hustad og Mo om at vegen frå Hustadvik til Kvistad bru vart offentleg veg,

men Hjørundfjord heradsstyre gjorde vedtak med 7 mot 5 røyster om ikkje å imøtekomme søknaden.



Kvistad bru sett frå riksvegkrysset mot Kvistad.

Etter søknad i 1913 gjorde heradsstyret vedtak om at vegen frå Hustadvik over Kvistad bru til hovudvegen i Bondalen vart oppteken som offentleg bygdeveg så snart vegen

var godkjent av vegstyret. Vegen kom same år med i den nye rotedeling som vart vedteken av heradsstyret 5.november 1913 og godkjent av vegstyret 31.mars 1914.



Kvistad bru med isbrytar på steinkar sett frå riksvegsida.



Kvistad bru med isbrytarar på steinkar sett frå Kvistad-sida.

I 1949 bad heradsstyret om at veg-stellet kom med plan og kostnads-overslag for vøling av brua. Men det synte seg at brua ikkje kunne vølast slik at ho kunne verta fullt tenleg for trafikken. Det vart så reist spørsmål om brua kunne verta ståande som eit kulturminne om det vart bygd ny bru, men ein rådde ikkje over midlar

til restaurering av den gamle brua på same tid som kommunen tok kostnaden med ny bru. Steinkvelvbrua stod dertil på den laglegaste og minst kostesame staden for bru-bygging. Den gamle brua måtte såleis falle, då den nye vart bygd i 1955.

Bjarne Rekdal

**Mørketiden
nærmer seg**

Se og bli sett

Bruk refleks



VANNRETT

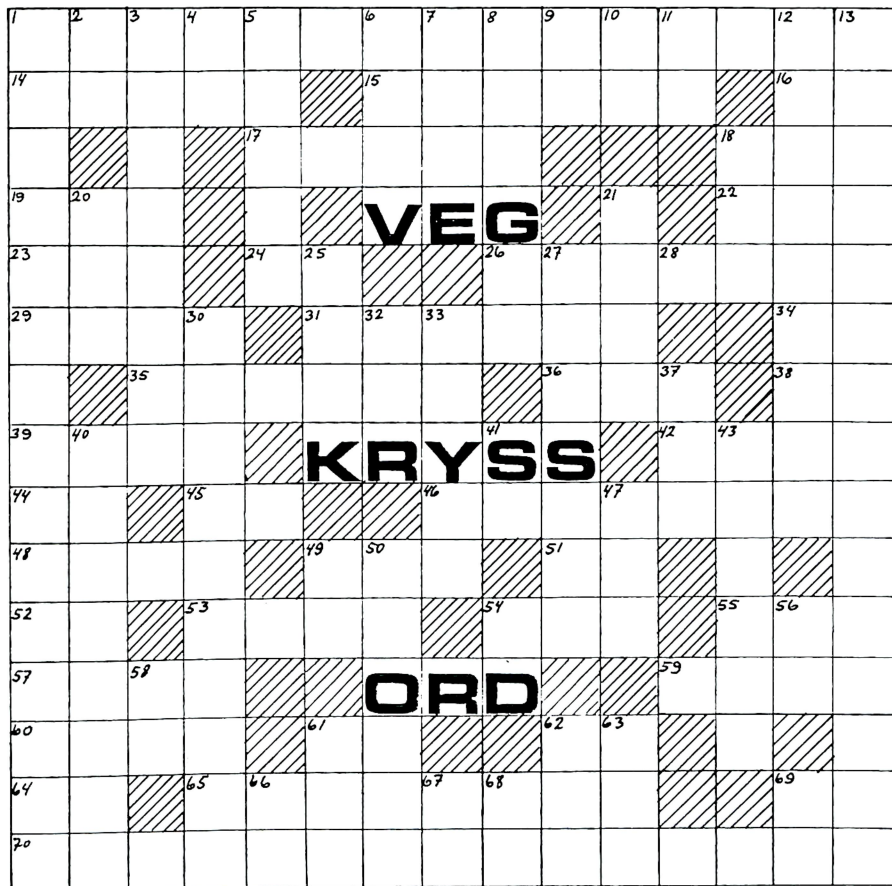
- 1 Kunnskap
- 14 Mannsnavn
- 15 Morgenrøde
- 16 Pron.
- 17 Elv i M. og R.
- 18 Dikter
- 19 Fisk
- 22 Are
- 23 Pikenavn
- 24 Naboer
- 26 Lege
- 29 Tamp
- 31 Udugelig
- 34 Leve
- 35 Dyret
- 36 Atom
- 38 Myntenhet fork.
- 39 Liten laks
- 42 Framifrå
- 44 AB
- 45 Øk
- 46 Eremitter
- 48 Titter
- 49 Bilde
- 51 Trau
- 52 Yngstemann
- 53 Behov
- 54 Adv.
- 55 Pikenavn
- 57 2670
- 59 Drøy
- 60 Gass
- 61 Sjarm
- 62 Purke
- 64 Lever
- 65 Idrettsgren
- 69 Helligdom
- 70 Ondskap

LODDRETT

- 1 Begrunnelsen
- 2 Organisasjon
- 3 Halvøy i Canada
- 4 Målenhet fork.
- 5 Væske
- 6 Barnslig
- 7 Gyng
- 8 Landskap og elv i Spania
- 9 Retning
- 10 Nummer
- 11 Fuglen
- 12 Begersvinger
- 13 Merkverdighet
- 18 Sprint
- 20 Nyn. art.
- 21 Mannsnavn
- 25 Stav
- 27 Cruisene
- 28 Null
- 30 Overveielse
- 32 Vokaler
- 33 Larmen
- 37 Norges geografiske oppmåling
- 40 Kunngjøre
- 41 Tinn
- 43 Er MRF
- 47 Fengsel
- 49 100 m²
- 50 Andeler
- 54 To like
- 56 Livd
- 58 Tel
- 61 Bål
- 62 Yndig
- 63 Adv.
- 66 Røys
- 67 Titte
- 68 Tafjord kraftselskap
- 69 Smerte

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. 4-79» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 26. oktober 1979.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

10



GODE RÅD

NÅR DET GJELDER Å FREMSKYNDE HJERTEINFARKT OG SKAFFE SEG MAGESÅR

1. Gå på kontoret om kveldene, også lørdager, søn- og helligdager.
2. Ta arbeidet med deg hjem de kvelder du ikke er på kontoret. På den måten har du mulighet for å gjenoppfriske dagens bekymringer og besvær.
3. Si alltid ja til alle oppdrag.
4. Si ja til alle innbydelser til møter, komitéer, banketter osv.
5. Innta aldri et måltid i ro og mak. Gjør det slik at du kan ha en konferanse mens du spiser.
6. Betrakt fiske, jakt, golf, seilturer osv. som et sløseri med tid og penger.
7. Ta ikke ut den fritid og ferie som du egentlig har rett til. Prøv ikke på å unngå jag og mas.
8. Del aldri ansvaret med noen, bær hele byrden selv. Ta gjerne på deg ekstra ansvar.
9. Krever arbeidet reiser, sørg da for at du kan arbeide om dagen og reise om natten.
10. Unngå aldri en diskusjon. Gi deg i kast med alt.

