

Sell TO DIPP
W
55K
A/N

VEG OG VIRKE

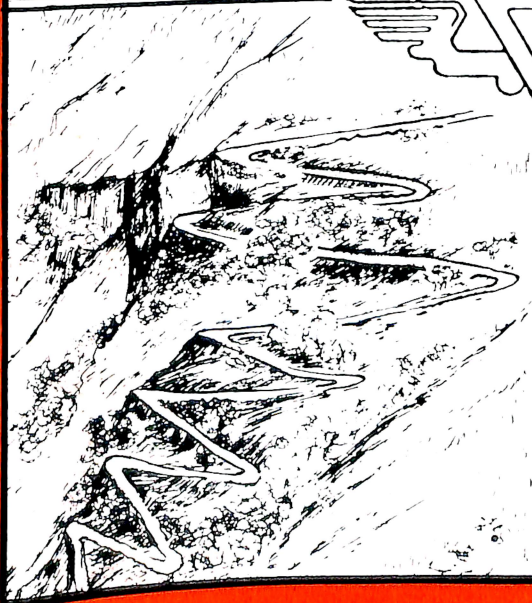
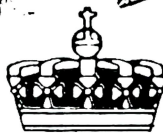
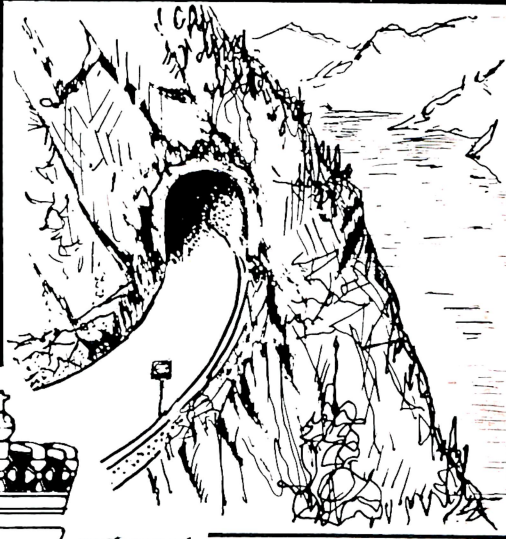
I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 5

DESEMBER 1979

7. årg.

BIBLIOTEKET
VEGDIREKTORATET



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 5

Desember 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: 1750

Bidragstyttere:

Paul Bølset
Per Dalsbø
Leif Flåtset
Kristian Furland
Arnfinn Gautun
Anders Grotle
Kåre Halvorsen
Terje Haug
Sverre Hjelvik

Arne Johnsen
Jeanette Lorentzsen
Frank Malme
Anders S. Moen
Bjarne Rekdal
Svein Solbjørg
David Strømme
Gunnvor Gjellan Sund
Stein Tessem
Arne Inge Torvik
Terje Urdshals
Bjørn Wivestad
Oddvar Åfløydal

Innhold:

- 3 Plan og kvalitet
- 5 Svært stor økning i antall km med fartsgrense
- 8 Nytt fra Samarbeidsutvalget
- 9 Ny vegmeister
- 9 Ny Årødalveg
- 10 Storfjeri i M&R?
- 12 L. A. Ellevset — direktør for TT
- 14 Nedsetting av brøytstikk
- 16 Fornyelse av førerkort
- 18 Kontaktmøte for biltilsynet
- 20 Vi gratulerer
- 21 Overtakelse av førerkortutstedelsen
- 24 Nytt fra Arbeidsmiljøutvalget
- 26 Ordet fritt
- 28 Kryssord
- 31 Timeglass
- 32 Norsk Vegplan
- 39 Avkjørselsspørsmål
- 44 Forberedelse til pensjonisttilværelsen
- 46 Verneregler
- 46 Samferdsle i 1879
- 48 Lab-nytt
- 50 Veghøvel med TV-overvåking
- 52 Trafikksikringstiltak på Rv 16

PLAN OG KVALITET

«Skal ditt arbeid framgang vinne og den drøymde siger nå, lyt du fyrst eit vyrke finne som er heilt å lite på.»

(Olav Aukrust i «Emne»)

Det er gjennom planmessig tilrettelegging og solid arbeid at ein når mål og vinn siger. Ein føresetnad for det gode resultatet er at ein i planlegging og arbeidsutføring finn fram og nyttar vyrke som er å lite på.

Vegarbeidarar har gjennom tider mange stader late etter seg eit framifrå handverksarbeid. Sjå berre på dei mange imponerande vegmurane og steinbruene, skapt utan noko av notids hjelpemiddel, men med innsikt og arbeidsære. Ein føresetnad for å få dette til var sams opplegg og sams tak i arbeidslaget.

Vegvesenet i fylket er i notids drift eit stort arbeidslag, der kvar har sitt tak å ta — i planlegging, arbeidsdrift, tilsyn og oppgjer. Det synlege resultatet av dette samarbeidet er det som er med og skaper folks om-dømme av vegvesenet, godt eller dårleg. Det blir til eit generelt vitne-mål om etaten — og gjennom det om oss som høyrer til i etaten. Vi ser verdet ved etatsamkjensle, solidaritet, dug, trott og arbeidsære.

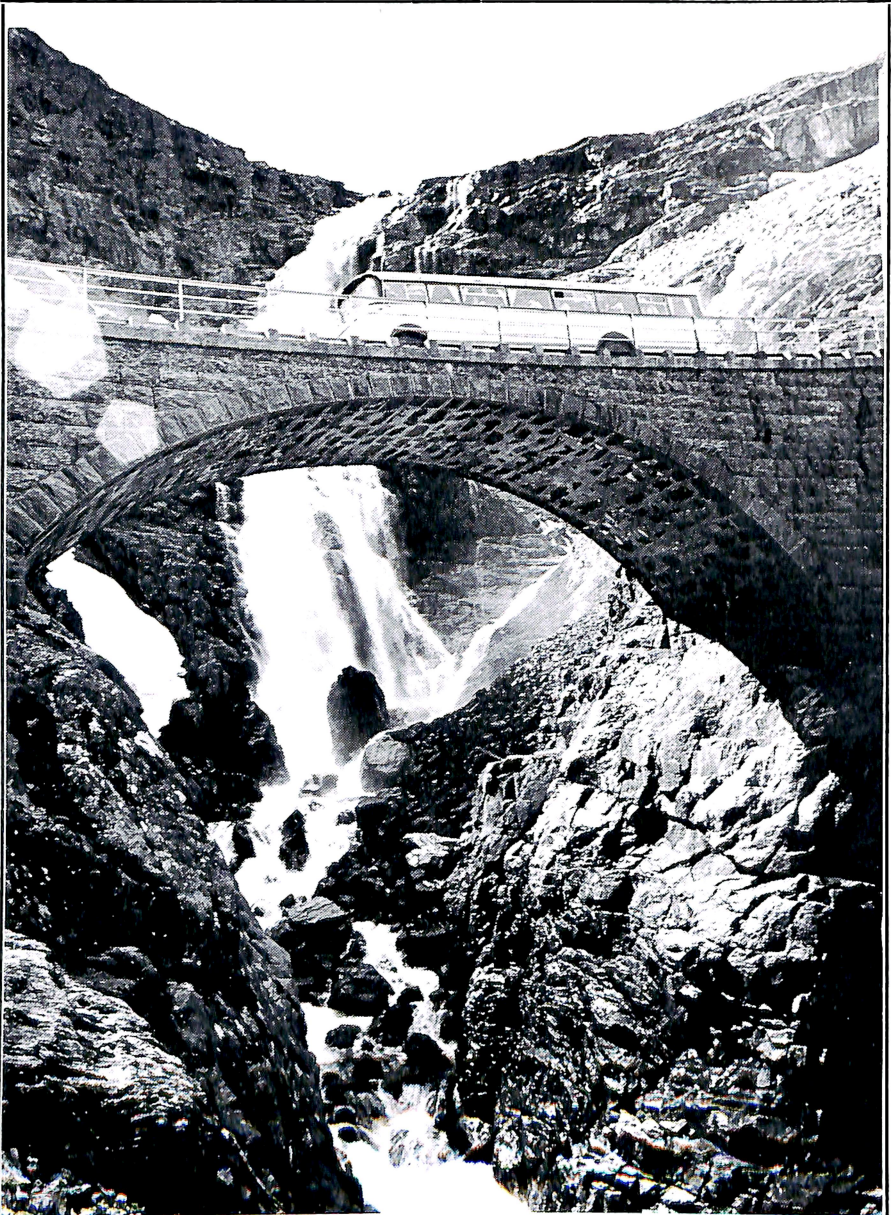
Vi må halde oppe kvalitetskravet i all vår arbeidsutføring. Det gjeld korrekte data og utrekningar i registrerings- og planmateriale, og det gjeld i drifta ute. Vi må hugse kvalitetskravet i utveljing, kontroll og bruk av materialar, og vi må vere

vakne for forskning og sjå kva vi med fordel kan nytte av nye byggematerialar, nye maskinar og nye arbeidsmåtar.

Stundom merkar ein at det ved byg-gearbeid ikkje har vore stor nok var-semnd ved kontroll av materialar, le-veransar og arbeidsutføring, og at forskrifter ikkje har vore godt nok følgd, t.d. ved bruk av telefarleg masse. — Vegvesenet har etter kvart fått spesialistar på mange felt. Det gjeld at sambandslinene mel-lom specialistane og brukarane ute i drifta blir haldne opne båe vegar, slik at rettleiing kan komme fram dit det trengst og når det trengst.

Vi lyt alle samarbeide om å få mest mogleg utført med best mogleg kva-litet innafor dei økonomiske ram-mer som vert sett for dei einskilde anlegg eller tiltak.

Skal vi på ein forsvarleg måte ta hand om ei vel gjennomført teknisk/økonomisk drift, lyt vi gå inn i ei streng driftsplanlegging der det på førehand skjer ei nøye avveging av arbeidsopplegg, innsats og koor-dinering av maskinar og mannskap, med kalkyler for alternative opp-legg, med terminplan for dei ulike arbeidsfasar og med ein oppsett pengeforbruksplan månad for må-nad.



Stigfossen bru er bygd i 1934. Den er ei steinkvelvbru i 1 spenn med heil overmur og spennvidde 19 meter.

Foto: Thorbj. Tufte.

Dette er opplegg som vi rett nok har hatt i vegvesenet meir enn 20 år. Men i ei tid med trongare økonomi er det endå større grunn enn før til at alle er med i eit strengt «hushald», i gjennomføring av ei streng økonomisk drift og ei vaken styring. Budsjettet gir «fartsområdet» og «hovudkursen». Driftsplanen er «draftet» med detaljar av «sund» ein må igjennom og «grunnar» ein må framom. Med i gjennomføring av ei skikkeleg driftsplanlegging og ein forsvarleg driftskontroll høyrer regelmessige og korrekte meldingar om produksjon og driftsresultat elles. Ei driftsleiing skal til kvar tid vite posisjon og tilstand. Det må først og fremst drifta ute sjølv hjelpe til med orientering om.

I det gamle arbeidslaget måtte karane drøfte korleis dei best skulle ordne seg i dei sams tak for å få akkorden til å gå ut med best mogleg økonomisk resultat. — I vår tid — med så mykje tale om «de ansattes medbestemmelse» — vil det vere gildt

om det på arbeidsplassane skjer ei betre drøfting korleis ein på den ein-skilde arbeidsplass best skal få dei konkrete oppgavene gjennomført, ei drøfting mellom alle dei som er med i resultatskapinga. Dette bør vel vere interessant stoff i arbeidsklubbane, ei oppgave for tillitsmenn og formenn i kanalisering av gode framlegg til drøfting mellom dei ymse utførande og leidande i prosessen — ei utfordring for alle tenestemenn med interesse, innsikt og idear. Eit samarbeid i driftsplanlegging på eigen arbeidsplass bør bli ei verdfull medverking i resultatskaping og ei fremjing av etatsolidaritet.

La oss starte 1980-åra med eit samarbeid om best mogleg teknisk/økonomisk driftsplan og med vaken vilje til oppfyljing av høge kvalitetskrav.

**«Tungt so vel som lett må berast,
både grovt og grant må gjerast.»**

Arne Inge Torvik



Svært stor økning i antall km med fartsgrense

I henhold til vegtrafikklovens bestemmelse (§6) er det Vegdirektoratet som treffer vedtak om innføring av særskilt fartsgrense på riksveg. For fylkesveg er denne myndigheten lagt til vegsjefen. Før vedtak treffes, skal vedkommende politimester ha uttalt seg.

Retningslinjer for fastsettelse av særskilte fartsgrenser er gitt av Vegdirektoratet. I de nye retningslinjene fra 1979 er det lagt større vekt enn tidligere på hensynet til lokaltrafikken og lokalmiljøet, og særlig gjelder dette på strekninger der det ligger bolighus tett inntil vegen.

I løpet av november i år rekner vi med å ha avsluttet arbeidet med en systematisk fartssoning av hele riksvegnettet i fylket. Fylkesvegnettet regner vi med en tilsvarende gjennomgang av i 1980. Vi vet derfor ennå ikke eksakt hvor stor del av riksvegnettet som nå vil få særskilt fartsgrense.

Imidlertid har vi en noenlunde oversikt over hvor mye fartsgrenser det blir på en del av riksvegrutene. Nedennnevnte tabell viser fordelingen av ulike fartsgrenser i prosent(ca.) av veglengden.



Skifting av fartsgrenseskilt ved Årø.

Veg	Strekning	Prosent med fartsgrense					
		40 km/t	50 km/t	60 km/t	70 km/t	70 km/t nedtrapingsone	80 km/t
E69	Oppland gr-Kjelbotn		3,6	13,4	1,8	0,4	80,8
Rv 14	Festøy-Sogn og Fj. gr		7,0	24,7		0,4	67,9
Rv 61	Hele ruta		9,3	20,5		0,5	69,7
Rv 62	Hele ruta		9,7	29,5	3,3	0,2	57,3
Rv 65	Sør Tr. gr.-Halsa		6,1	17,2			76,7
Rv 66	Hele ruta		2,1	43,5	2,4		52,0
Rv 67	Hele ruta		12,8	31,4	1,9		53,9
Rv 71	Hele ruta		7,0	22,0		0,3	70,7
Rv 654	Hele ruta	0,7	19,6	11,7		0,7	68,0
Rv 655	Hele ruta		9,4	16,8		0,7	73,1
Rv 663	Hele ruta		10,6	32,3		0,5	56,6
Rv 664	Hele ruta		6,6	25,2			68,2
Rv 670	Hele ruta		14,7	11,0		10,8	63,5

Ved å koble sammen avkjørselsregi-
strert og fartsgrensekriteriene fin-
ner vi fram til vegstrekninger der det
teoretisk bør innføres særskilte
fartsgrenser. Imidlertid viser det
seg at den praktiske fartsgrense-
fastsettelsen ute på vegnettet gir
mye mer fartsgrense enn dette. På
vegnettet vårt har vi ofte den situa-
sjonen at disse kriterier gir 60 km/t i
en sone (lengde ca. 500 m), 80 km/t i
neste sone og 60 km/t i den tredje
sone. For å unngå for mange endrin-
ger i fartsgrenseskiltinga blir disse
tre soner sydd sammen med en
fartsgrense på 60 km/t på hele strek-
ninga. Som følge av denne sammen-
synging har vi for to riksveggruter i fyl-
ket fått vel 18% flere km med sær-
skilt fartsgrense enn det den teore-
tiske metoden gir.

Pr. 1. januar 1979 var 10,82% av riks-
vegnettet i Møre og Romsdal belagt
med særskilte fartsgrenser (70 og
lavere).

Nevnte tabell tyder på at i gjen-
nomsnitt blir nå mellom 30-40% av
riksvegnettet belagt med særskilte
fartsgrenser. Det blir således en ves-
sentlig utvidelse av strekninger
med særskilte fartsgrenser når dis-
se blir etablerte senest våren 1980.

Formålet med denne omfattende
fartsgrensenedsettelsen, er sjølv-
sagt å få redusert ulykkestallet på
vegnettet. Flere undersøkelser viser
at blir det reduksjon i den fart som
virkelig benyttes, medfører det også
nedgang i ulykkestallet.

Da det nå blir en svært omfattende
økning i antall km med særskilte

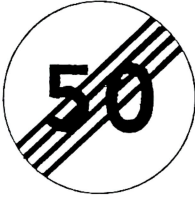
fartsgrenser, kan det likevel være
grunn til å spørre:

1. Kan en risikere at de som går og
sykler på vegen, oppfører seg
mer uforsiktig enn tidligere?
2. Kan det tenkes at respekten for
fartsgrenser blir dårligere enn
tidligere?
3. Kan det tenkes at bilførerne blir
så irritert over å kjøre lange strek-
ninger med særskilt fartsgren-
se at det går ut over førernes akt-
somhet?
4. Kan det tenkes at bilførerne skal
ta igjen den «tapte» tid ved å kjøre
desto fortere på 80 km/t strek-
ningene.

Skjer dette, kan det tenkes at ulyk-
kestallet likevel ikke går ned. Vi får
vente å se. Vegkontoret vil i alle
fall følge opp fartsgrensene ved
ulykkesanalyser og hyppige farts-
målinger på en rekke steder i fylket.

Fra nå av regner vi med å måtte ar-
beide mer enn tidligere med avkjør-
selssanering og avskjørselsreguler-
ing. Dermed kan det være visse mu-
ligheter for i framtida å fjerne en del
av de etablerte fartsgrenser på veg-
nettet. Derfor kan ikke argumentet
med at det nå er særskilt fartsgren-
se, over alt medføre en mindre
streng holdning enn tidligere til be-
handling av avkjørselssaker. Vi må
også være forsiktig med over alt å
legge de særskilte fartsgrenser til
grunn ved fastsettelse av siktkrav
ved kryss og avkjørsler.

Til slutt skal bare nevnes at alle
særskilte fartsgrenser (70 km/t og
lavere) nå vil bli opphevet ved bruk



231. Slutt på særskilt
fartsgrense

av skilt 231 «Slutt på særskilt fartsgrense». Skiltet viser at det er slutt på en vegstrekning med særskilt fartsgrense og at trafikreglernes bestemmelser om kjørefarten gjelder.

Svein Solbjørg



Nytt fra SAMARBEIDSUTVALGET

Siden forrige orientering i Veg og Virke (nr. 2/79) har samarbeidsutvalget holdt to ordinære møter og tre kontaktmøter med ansatte på forskjellige steder i fylket.

Samarbeidsutvalget har prioritert kontaktmøtene meget høyt. Årsaken er det tydelige behov for den informasjon som bringes på møtene. Deltakelsen på møtene er meget god. Totalt har 171 personer deltatt på de fem kontaktmøtene i år.

På de tre kontaktmøtene som er avholdt i høst, har følgende temaer vært behandlet: Orientering om samarbeidsutvalget, orientering om biltilsynet og utviklingen av førerkort og føreropplæringen, orientering om vernearbeidet i etaten, orientering om vedlikeholdet i 80-årene (med bakgrunn i Norsk Vegplan-arbeidet) og orientering om anlegg i 80-årene (med bakgrunn i Norsk Vegplan-arbeidet).

Diskusjonen på møtene har til dels vært meget gode. Møtene har begynt kl 1800 og for ett møtes vedkommende ble det avsluttet først kl 2300. For deltakerne fra vegkontoret har diskusjonene vært nyttige og informative.

Flere saker har vært behandlet på de ordinære møtene. Den største saken har vært Norsk Vegplan/Langtidsplanarbeidet i Møre og Romsdal. Samarbeidsutvalget har også opprettet vegvesenets innkjøpsutval for kunst på arbeidsplassen. Formålet med utvalget er foruten å arbeide med innkjøp, å fremme og formidle kunst i tilknytning til vegvesenets drift og arbeidsoppgaver. Som medlemmer i utvalget ble oppnevnt Geir Amdam (vegkontoret), Stig Seljeseth (vegkontoret) og Erling Pilskog (utedrifta). Allerede 20. april fordelte samarbeidsutvalget velferdsmidlene, dvs. 72 000 kroner. De som ønsker å se den detaljerte fordelingen, kan finne den i protokollen nr. 3/79.

Anders Grotle.



Johan Nybø er tilsett som vegmeister i vedlikehaldsområde T-1.

Nybø er fødd i 1932 og er frå Nerlandssøy i Herøy kommune. Han har ein allsidig praksis bak seg etter som han har vore fiskar og skipper

NY VEGMEISTER

og dessutan bygningsmann i mange år. Han har kystskippereksamen av 2. klasse og likeieins eksamen frå Herøy heimveyrkesskule.

Med unntak av eit avbrot på eitt år, då han vart tilsett som oppsynsmann i Herøy kommune, har han vore i samanhengande teneste i vegvedlikehaldet i T-1 sidan hausten 1965, først som oppsynsmannsassistent og sidan hausten 1968 som oppsynsmann.

Johan Nybø har eksamen frå Stavanger elementærtekniske skole i 1964 og har seinare tatt 1-årig tilleggskurs for oppsynsmenn i vegvesenet.

Paul Bølset

NY ÅRØDALSVEG



Den nye forbindelsesveg mellom riksveg 62 og riksveg 67 gjennom Årødalen ble åpnet fredag 26. oktober. Bildet er tatt like før sperringene ble tatt bort av anleggslederen, M. Bergsli.

Storferjer i Møre og Romsdal?

Dette spørsmålet fekk ferjeleietvalet i Møre og Romsdal i oppdrag å utgreie våren 1978. Utvalet har bestått av tilsette i MRF og ved vegkontoret. Utvalet si innstilling låg føre våren 1979.

Utvalet har vurdert bruk av større ferjer i seks samband i fylket:

Rute 06: Hareid-Sulesund

Rute 11: Festøy-Solevåg-(Hundeidvik)

Rute 13: Magerholm-Aursnes-(Ikornes)

Rute 33: Molde-Vestnes-Vikebukt

Rute 44: Kvitnes-Høgset-(Bergsøy)

Rute 47: Kvalvåg-Kvisvik

Møre og Romsdal Fylkesbåtar har lang og brei erfaring med å nytte

standard pendelferjer i storleiken 30, 40 og 50 pbp. I dei aktuelle sambanda er det i dag 40 og 50 bilars ferjer. I tillegg til desse ferjestorleikane er det vurdert nytta 70/80 pbp — pendelferjer og 140 pbp — pendelferjer.

Utvalet har sett på dei samfunnsøkonomiske konsekvensane ved å nytte ulike ferjestorleikar. Desse kostnadskomponentane er utrekna:

1. Ferjenes driftskostnader
2. Ferjenes kapitalkostnader
3. Kapitalkostnader ved anlegg i land (ferjekai og oppstillingsplass)
4. Ventetidskostnader



MRF's største ferje, b/lf «Veøy»

Etter ei vurdering av slike kostnader og andre meir vanskeleg kvantifiserbare faktorar som trafikktryggleik, trafikkavvikling, miljø osv., kom utvalet fram til at det kan verte aktuelt å sette inn ferjer i storleik 70/80 pbp i desse sambanda:

Rute 06: Hareid-Sulesund (ca. 1983-84)

Rute 11: Festøy-Solevåg-
(ca. 1985-86)

Rute 13: Magerholm-Aursnes-
(ca. 1990)

Rute 47: Kvalvåg-Kvisvik (ca. 1987-88)

Utvalet har *ikkje tilrådd bruk av 140 pbp-ferjer i noko av dei seks vurderte sambanda* i perioden fram til 1990 — både ut frå rein økonomisk vurdering og ut frå omsyn til frekvens og reisetilbod.

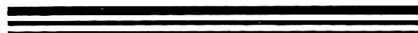
Når det gjeld rute 33 i Molde-Vestnes-Vikebukta har utvalet kome fram til ikkje å tilrå noko tidspunkt for å setje inn store ferjer. Utvalet har likevel kome fram til at når dei nye ferjeleia i Molde og på Furneset skal byggjast, bør dei med tanke på 90-åra dimensjonerast for store ferjer. Utvalet har ikkje funne det naudsynt å byggje større ferjeleie enn for 50-bilars ferje på Vikebukta.

Skulle det ta urimeleg lang tid før Furneset vert bygd og det vert naudsynt å auke kapasiteten, kan det av rutetekniske grunnar verte aktuelt med 70/80 pbp-ferje også mellom Vestnes og Molde.

Dei tilrådingane som ferjeleieutvalet har kome med, er til dels arbeidd inn i ferjeplanen for perioden 1982-85 som er ein del av vegplanen.

Under føresetnad av at trafikkprognosane slår til, har ein i denne planen rådd til at det vert skaffa to 70/80 pbp-ferjer i perioden 1982-85. Ein reknar der med at det vert behov for desse ferjene i rutene 06: Hareid-Sulesund og rute 33: Molde-Vestnes-Vikebukta.

Stein Tessem.



Julen nærmer seg med mye søt og fet mat, så hvorfor ikke prøve en frisk salat med mager dressing:

SALAT MED YOGHURT

*½ lite blomkål
2 tomater
½ liten agurk
1 - 2 hardkokte egg
1 rød paprika
persille*

Dressing:

*1 beger yoghurt naturell
3 ss lettmaiones
1 - 2 ts. sennep*

Del blomkålen i små buketter, kutt tomatene og agurken i biter. Skjær opp paprika, men gjem noen ringer til pynt oppå. Del eggene. Smak til dressing. Legg alt lagvis i en bolle. Pynt med paprika og persille.

Jeanette Lorentzen



Leif Agnar Ellevset

— DIREKTØR FOR TRYGG TRAFIKK



Den 1. mai 1979 fant det sted direktørskifte i Trygg Trafikk — Aage Borgen gikk av og Leif Agnar Ellevset overtok direktørstolen.

Ellevset er født på Averøy. Han vokste opp i Jordalsgrenda hvor faren var lærer. Da nyvegen ble bygd gjennom Jordalsgrenda, fikk han og nabogutten (begge var 6 år) vegmester Rød til å stikke opp egen veg til guttene som de kunne trafikkerer med sine hjemmelagede lastebiler.

Etter endt skolegang begynte Ellevset i Romsdalsposten. Deretter ble han Stortingsmedarbeider i venstres pressekontor. Så til avisarbeid på Notodden. Etter en rask tur innom Ingeniør-Nytt kom han til Vegdi-

rektoratet som informasjonskonsulent i 1972. Da han sluttet i Vegdirektoratet i år var han kontorsjef. I alle disse årene har han dessuten arbeidet som freelance for NRK.

Var overgangen fra Vegdirektoratet til TRYGG TRAFIKK stor?

Nei, i grunnen var den ikke det.

I mitt arbeid i Vegdirektoratet var Trygg Trafikk en av mine viktigste kontakter. Jeg kjente derfor organisasjonen godt før jeg kom hit som direktør. I mitt arbeid her vil det dessuten være nødvendig å spille videre på de kontakter jeg har fått på mine tidligere arbeidsplasser.

Nye koster feier som kjent best. Vil direktørskifte medføre vesentlig kursendring for Trygg Trafikk?

Et direktørskifte må nødvendigvis ikke medføre vesentlige kursendringer. Dessuten har Aage Borgen styrt Trygg Trafikk med sikker hånd siden starten 1. juni 1956. Det er imidlertid av vesentlig betydning for en organisasjon av denne art at den registrerer de endringer som skjer i samfunnet når det gjelder synet på trafikktviklingen. Inntil for nylig har det primære siktemålet vært å få bygd veier for å få bilen frem. I dag vet vi at vi må ta større hensyn til trafikksikkerhet og miljø enn det har vært gjort tidligere. Slike forandringer må få innvirkning på Trygg Trafikk's videre arbeid.

For første gang siden 1964 kan vi i 1979 etter all sannsynlighet notere oss for under 400 drepte i trafikken. Antallet lettere og alvorligere trafikkskade er også redusert. Hva mener du er grunnen til denne gledelige utviklingen?

— Jeg tror det er grunn til å slå fast at reduksjonen i antall ulykker og drepte ikke kan tilskrives en enkelt faktor. Vi har her å gjøre med flere faktorer, og jeg vil i uprioritert rekkefølge nevne de jeg tror har hatt størst innvirkning:

1. Prestisjen i norsk trafikksikkerhetsarbeid har avtatt sterkt i de siste par år, men det er fortsatt nok å ta av. Samarbeidet mellom de ulike myndigheter og den frivillige siden er bra. Man sitter nå ved samme bord og drøfter problemene, men det er plass til flere ved bordet.
2. Vegvesenets bevisste arbeid for fjerning av trafikksikre punkter har gitt gode uttelling. Vi har her opplevd å hente marginale gevinster, og vi må være beredt på at gevinstene heretter kan bli mindre.
3. Politiets- og biltilsynets kontrollvirksomhet er blitt langt mer sikkerhetsrettet samtidig som omfanget har økt.
4. Vi har fått en meget bra føreropplæring som med sitt nye fase-2 opplegg med mørkekjøring og glattkjøring er blant de beste i verden.
5. Trafikkopplæringen i skoleverket får stadig større omfang, og her

har Trygg Trafikk spilt en sentral rolle.

6. Bilbeltene har stor sikkerhetsmessig effekt. Når vi vet at 100% beltebruk betyr 90 sparte menneskeliv, burde loven allerede vært sanksjonert da den kom i 1975.
7. Det er blitt stor interesse blant publikum for trafikksikkerhet, og denne interessen gjør seg ofte utslag i aksjoner av ulike slag.

Enkelte trafikkeksperter hevder at de ikke har tro på aksjoner eller holdningsendringer hos trafikantene, men at det bare er fysiske tiltak som vil gi resultater.

Hva mener du om dette?

— Det er klart at fysiske tiltak som gang- og sykkelveier, underkjøringshinder på store kjøretøy, bedre dekkmønster osv. vil virke positivt inn på trafikksikkerheten. Vi må imidlertid ikke glemme trafikanten i vårt trafikksikkerhetsarbeid. Vi må hele tiden ha for øye at det er trafikanten som skal gi og gis trafikksikkerhet. Jeg mener bestemt at de fleste trafikantene er mottakelig for god og saklig informasjon.

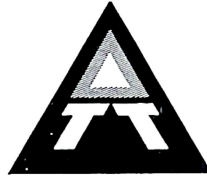
De senere års positive utvikling i trafikkkulykkessituasjonen er også et resultat av en bedring av trafikantenes holdninger. Men den positive trend vi er inne i, må ikke bli en sovepute verken for myndighetene eller andre. Vi må ta det som et bevis på at det nytter å arbeide for økt trafikksikkerhetsarbeid — vi må bare «stå på»

Blir det tid til privatmannen Ellevset i denne stillingen?

— De siste årene jeg var i Vegdirektoratet var jeg nesten konstant på reise. Jeg trivdes godt i Vegdirektoratet og jeg er overbevist om at Statens Vegvesen er den etat som samlet gjør mest for trafikksikkerheten, men jobben tok altså all min tid. Det blir nok mye reisevirksomhet, kurs, konferanser, forelesninger og foredrag også i denne jobben, men jeg tror og håper at det vil bli noe mer tid til familien.

Vi ønsker direktør Ellevset lykke til i den nye stillingen. Vi som kjenner han fra før er ikke i tvil om at han kommer til å «stå på».

Arne Johnsen

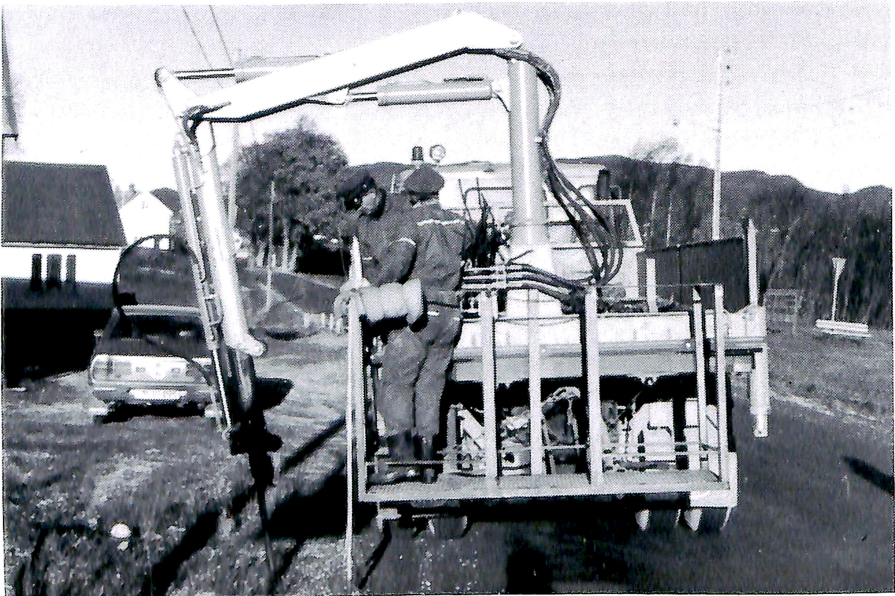


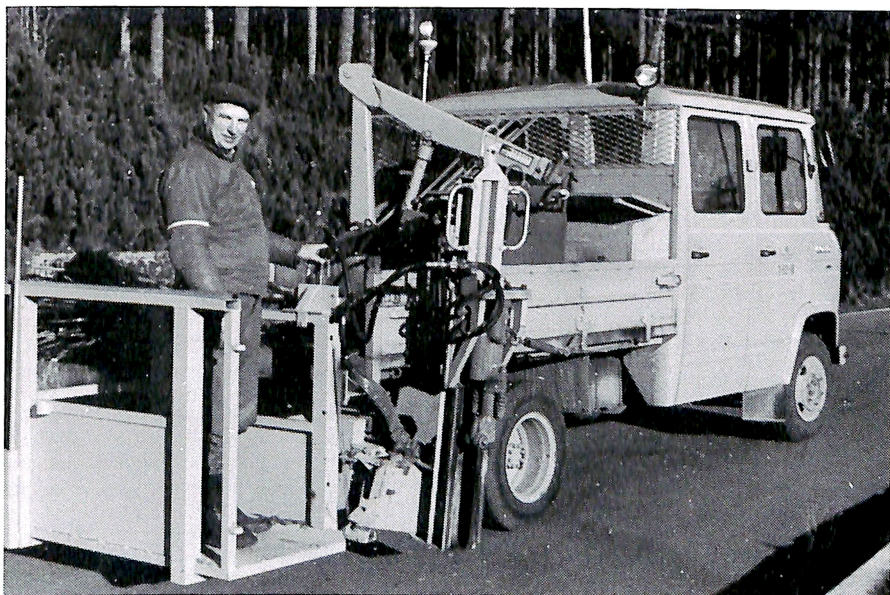
Nedsetting av brøytestikk

Vegvesenet i Møre og Romsdal har brukt tre metoder for maskinell nedsetting av brøytestikk.

Vi vil her orientere litt om disse metodene:

1. Hjullaster m/pick up og 3 mann.
2. Lastebil m/kran (helst bakmontert) og 3 mann.
3. Liten lastebil m/hydr. brøytestikksetter og 2 mann.





Hjullaster er brukt i enkelte distrikt i flere år. Lastebil m/kran og hydraulisk brøytestikksetter er brukt for første gang i høst.

Alle tre metoder fungerer bra og har stor kapasitet i forhold til manuelt utført arbeid.

Valg av utstyr vil vel i de fleste tilfelle være avgjørende hva slags biler og maskiner de enkelte vedlikeholdsområder har til rådighet eller ønsker å bruke til dette arbeidet.

Arnfinn Gautun



Løsning på «Vegkryss nr. 4-79»

Vinnere ble:

1. Hildur Melsæter, vegkontoret
2. May-Britt Øie, vegkontoret
3. Petter K. Vatne, 6150 Ørsta

Premiene er tilsendt.

1	A	2	L	3	L	4	M	5	E	6	N	7	N	8	D	9	A	10	N	11	N	12	E	13	L	14	S	15	E
16	R	17	O	18	A	19	L	20	D	21	A	22	U	23	R	24	O	25	R	26	A	27	28	29	30	31	32	33	34
35	G	36	B	37	38	39	D	40	R	41	I	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	
59	U	60	E	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	
86	M	87	I	88	A	89	K	90	L	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	
110	E	111	N	112	D	113	E	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	
135	N	136	O	137	T	138	E	139	R	140	E	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	
158	T	159	A	160	R	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	
184	A	185	Y	186	E	187	S	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	
209	S	210	E	211	E	212	R	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	
234	J	235	R	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	
261	Ö	262	T	263	T	264	A	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	
286	N	287	E	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	
313	E	314	R	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	
340	N	341	E	342	D	343	E	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	

FORNYELSE AV FØRERKORT

Fra 1. oktober overtok biltilsynet i Møre og Romsdal førerkortutstedelsene. I den forbindelse har vi stadig spørsmål om fornyelse av førerkort og om de nye førerkortklassene. Jeg vil derfor oppsummere det viktigste om de nye førerkortklassene og fornyelse av førerkort.

De nye førerkortklassene er:

Kl. A

Motorsykkkel

Gjelder for lett og tung motorsykkkel med eller uten sidevogn. Gjelder også for beltemotorsykkkel. Lett motorsykkkel kan kjøres av 16-åring, men et førerkort for kl. A lett, gjelder ikke for tung motorsykkkel når innehaveren fyller 18 år.

Kl. B:

Personbil, varebil

Gjelder for motorvogn, unntatt motorsykkkel, med totalvekt under 3500 kg eller 8 passasjerplasser eller færre.

Gjelder også for bil med tilhenger hvis tilhengeren har mindre totalvekt enn 750 kg. Bilfører med førerkort i kl. B kan kjøre med større tilhenger enn 750 kg, men da må summen av bilens og tilhengerens registrerte totalvekt være mindre enn 3500 kg.

Som midlertidig særordning kan bilfører med førerkort i kl. B *innenlands* også kjøre lastebil med totalvekt under 7500 kg og motorredskap med maks. hastighet 50 km/t.

Kl. BE:

Personbil, varebil med tilhenger

Gjelder for det samme som kl. B, men uten begrensning på tilhengerens størrelse.

Kl. C:

Lastebil

Gjelder for lastebil med totalvekt over 3500 kg og for vogntog når tilhengeren er mindre enn 750 kg. Klasse C førerkort gjelder også for motorredskap. Som midlertidig særordning kan fører med førerkort kl. C *innenlands* også kjøre vogntog med tilhenger som har totalvekt høyst 2000 kg eller tillhengerredskap som har totalvekt høyst 3500 kg. Fører med førerkort kl. C kan også kjøre tom buss.

Kl CE:

Lastebil med tilhenger

Gjelder det samme som i kl. C, men uten begrensning på størrelsen av tilhengeren.

Kl. DE:

Buss

Gjelder for motorvogn for transport med flere enn 8 passasjererplasser. Gjelder også for kombinert bil, motorredskap og buss med tilhenger. Når det gjelder førerkort for buss (kl. D) gjelder dette førerkort for buss og eventuell tilhenger under 750 kg. (*Innenlands* midlertidig høyst 2000 kg). Men ifølge førerkort-

forskriftene gir bestått førerprøve i kl. D også rett til førerkort i kl. DE, og det er derfor sannsynlig at de som tar førerkort for buss får førerkortet utstedt for kl. DE.

Fører med førerkort kl. D kan kjøre tom lastebil.

Kl. T:

Traktor:

Gjelder for traktor med eller uten tilhenger. Kl. T-fører kort gjelder også for beltemotorsyssel og for motorredskap med eller uten tilhenger som ikke kan kjøres forterer enn 30 km/t og som ikke er innrettet for transport av personer eller gods.

Ved fornyelse av førerkort vil det nye førerkortet bli utstedt med de nye førerkortklassene.

For kl. 1 gjelder:

Kl. 1 gis gyldighet i kl. BE. Med førerkort i kl. BE kan en ikke kjøre lett motorsyssel eller motorredskap over 3500 kg. For fortsatt å kunne kjøre disse kjøretøy eller å ha fornyet førerkortet fra kl. 1 til kl. BE, må en dokumentere kjørepraksis de siste 2 år med slike kjøretøy. Slik dokumentasjon skal inneholde opplysninger om hvilket kjøretøy som søkeren har ført. Eiers navn og adresse samt kjøretøyets reg. nummer oppgis. Dessuten skal det oppgis hvilket tidsrom søkeren har kjørt og omfanget av kjøringen. Det skal i tillegg foreligge bevitelse fra motorvogneieren/arbeidsgiver og i alle tilfelle søkerens egenerklæring.

Dersom slik dokumentasjon framlegges, vil førerkortet få påtegning om at vedkommende har lov å kjøre disse kjøretøy.

Den som har førerkort i kl. 1 (eventuelt BE) og som har kjøreseddel for drosje utsedt før 1.4.79 og som der ved kan føre småbuss med høyst 15 passasjerplasser, må før kjøreseddelen utgår få overført sin rett til å kjøre småbuss over til førerkortet. Før dette kan skje må det dokumenteres at en har kjørt slik buss minst et år i løpet av de siste 2 år.

Fører kort i kl. 2 blir kl. BECEDE

Fører kort i kl. 2, begrenset til ikke å gjelde buss med passasjerer blir kl. BECE

Fører kort i kl. 2, begrenset til å gjelde buss, blir BEDE

Fører kort i kl. 3, blir kl. A

Fører kort i kl. 4 blir kl. T

Ved frammøte hos biltilsynet for fornyelse av førerkortet, trengs ikke fotografier. De som har lang veg eller som vanskelig kan møte hos Biltilsynet for fornyelse av førerkortet, kan møte hos nærmeste lensmannskontor for fornyelse av førerkortet. Da må en imidlertid ha med fotografi for å få førerkortet fornyet.

Til slutt vil nevnes at gyldig førerkort av «gammel» type ikke skal fornyes før utløpsdato nærmer seg. Biltilsynet har ikke kapasitet til å bytte ut de gyldige førerkortene av «gammel» type til den nye typen.

Kåre Halvorsen



KONTAKTMØTE FOR DE ANSATTE I BILTILSYNET MØRE OG ROMSDAL



For fjerde år på rad ble møtet arrangert — denne gang på Storfjord Turisthotell, Stranda i tiden 27.-29. september 1979.

Som innbudte møtte: underdirektør Tenold og personalsjef Baastad, Vegdirektoratet, vegsjef Torvik og førstesekretær Lid fra vegkontoret.

Møtet ble åpnet av formannen for kontaktutvalget, stasjonssjef Hoem. Han ønsket spesielt de innbudte gjestene velkommen og ga deretter ordet til underdirektør Tenold.

Tenold hadde satt som tittel på sitt innlegg «Biltilsynets fremtid — hva kan en vente seg». Stikkord for innlegget var langtidsplanlegging, bruksplanlegging, EDB, fase 2, Stortingsmeldingen om trafikksikkerhetsarbeidet, ressursdisponering, politiske signaler. Han stilte spørsmålene: disponerer vi ressursene riktig, prioriterer vi oppgavene riktig? Hans innlegg strakte seg over en time og berørte mange interessante emner. Diskusjonen ble da også livlig etter innlegget.

Personalsjef Baastad orienterte om personalpolitikken i vegvesenet. Stikkord for innlegget var: omverdens bedømmelse av etaten, etatens organisasjon, organiseringen av arbeidet — tekniske hjelpemidler, bemanning, ansettelsespolitikk, lønnspolitikk, faglig utvikling, mål for arbeidet, velferdstiltak og pensjonsvilkår.



Uformelle drøftinger. Fra venstre vegsjef Torvik, underdirektør Tenold og formannen i kontaktutvalget, stasjonssjef Hoëm.

Etter en nærmere gjennomgåelse av ovennevnte punkter ble det gitt anledning til diskusjon både vedrørende de emner personalsjefen hadde orientert om og ting av mer lokal art. Som vanlig hadde personalsjefen ikke vanskelig for å svare for seg.

Innleggene fra Tenold og Baastad sprengte tidsskjemaet, men etter en velsmakende lunsj gikk forsamlingen løs på gruppeoppgave om arbeidsmiljø, medbestemmelse, samarbeidsforhold og sammensetningen av kontaktutvalget. Oppgavene var tilsendt kontorene fra vegkontoret 14 dager før møtet. Det var mange interessante ting som kom fram i besvarelsene. En del av de fysiske ting som ble klaget på er allerede utbedret.

Biltilsynssjef Johnsen orienterte deretter om årets biltilsynssjefs-

konferanse, utbyggingssituasjon for biltilsynet, NVP-arbeidet og om kurs som har vært holdt i 1979 og som vil bli holdt i 1980. Han takket alle i biltilsynet for stor innsats og samarbeidsvilje i forbindelse med utredningen om Norsk Vegplan.

Vegsjef Torvik holdt neste innlegg. Han nevnte betydningen av integreringen vegvesenet-biltilsynet. Han ga ros til biltilsynet for godt og nyttig arbeid i forbindelse med Norsk Vegplan, men han understreket at en ikke måtte forvente at alt ville bli oppfylt i sin helhet. Som stikkord for fremtidige arbeidsoppgaver nevnte vegsjefen miljø, menneske og bilen/vegen, veiledningstjeneste. Vegsjefen takket Tenold og Baastad fordi de hadde sett seg anledning til å delta i møtet.

Til slutt orienterte stasjonssjef Halvorsen om forberedelsene til å overta utstedelsen av førerkort og om de nye førerkortforskriftene.

Den offisielle del av programmet var dermed ferdig og formannen i kontaktutvalget, stasjonssjef Hoem, takket samtlige for fremmøtet og for å ha bidratt til at møtet var blitt vellykket.

Senere på kvelden var det middag, festlig samvær og dans med «någgo attåt».

Tore Hoem
formann

Leif Flatset
sekretær



Vi gratulerer

*følgende som i 1. kvartal
1980 passerer åremålsdager:*

60 år:

Olav Martin Pedersen, 7380 Rindal	9. januar
Knut Kornstad, 6546 Steinsgrenda	19. januar
Alfred Leikanger, 6080 Gurskøy	4. februar
Birger Bjørdal, 6218 Hellesylt	26. februar
Jorun Støvereide, 6146 Åheim	28. februar
Leif Fylling, 6375 Hovdenakken	20. mars

50 år:

Bjarne Johan Haga, 6320 Isfjorden	4. februar
Lars Ytterlid, 6210 Vallidal	25. februar

BILTILSYNETS OVERTAKELSE AV FØRERKORTUTSTEDELSEN

I oktober i år overtok biltilsynsstasjonene i Møre og Romsdal førerkortutstedelsen fra politiet. I vel ett år har overtakelsen av denne store arbeidsoppgaven blitt forberedt. Fysiske forandringer er blitt foretatt for å få plass til utstyr og personell og det er blitt holdt kurs for saksbehandlere, seksjonsledere og stasjonssjefer. På grunn av dette merarbeidet ble biltilsynet i Møre og Romsdal tildelt 4 kontorstillinger i 1979. Erfaringene hittil viser imidler-

tid at disse stillingene ikke dekker økningen i arbeidsmengden.

For å få etablert hensiktsmessige rutiner og for å gjøre saksgangen enklest mulig for publikum, har en gjennomført møter med kjørelærere, politi og lensmenn.

De ordninger en er kommet frem til for de som skal avlegge førerprøven, er at kjøreskolene med jevne mellomrom sender lister til politiet for kontroll av vandel for de som



Kontorassistentene Kjersti Kjøll og Marianne Mahle er saksbehandlere for førerkort ved biltilsynet i Molde. Som «kunde» har de kontorassistent Lisbeth Sundsbø, ansatt ved politiet og har tidligere hatt denne arbeidsoppgaven. Hun har vært verdifull hjelp i forbindelse med opplæringen.

skal avlegge førerprøven. Publikum slipper derfor å oppsøke politiet.

Ved fornyelse av førerkort kan de som bor langt ifra biltilsynsstasjonene henvende seg til lensmennene og skrive sitt navn på førerkortblankett, vedlegge bilde og gebyr. Lensmennene sender så de nevnte ting til biltilsynet, og vedkommende som ønsker førerkortet fornyet vil

kort tid etter få førerkortet tilsendt i posten.

En av lensmennene ville ikke være med på en slik ordning, noe som med en gang førte til kritikk av biltilsynet i avisene og lokalradioen. Dette er nå blitt ordnet ved at vegstasjonen på Sunndalsøra overtar nevnte funksjon istedenfor lensmannen.

Arne Johnsen

Oppsynsmann Martin Vadset

slutter i vegvesenet etter oppnådd aldersgrense.

Ved årsskifte sluttet Martin Vadset som maskinteknisk oppsynsmann ved vegstasjonen, Dragsund.

Martin Vadset begynte i vegvesenet i 1948, ble formann i 1950 og oppsynsmann i 1956. Han begynte allerede i 20 års alderen med lastebiltransport. Senere drev han både med lastebil og drosjetrafikk.

Den første tiden i vegvesenets tjeneste var verkstedet bare en gammel garasje i et grustak på Skodje. Da denne måtte fjernes, leide Vadset ut kjelleretasjen i huset sitt som verksted til vegvesenet. Senere ble verkstedet flyttet inn til den nye vegstasjonen ved Dragsund. Her har Vadset siden vært leder av verkstedet. Verkstedet har ansvaret for vedlikehold og reparasjoner av maskiner og utstyr for vegvedlikeholdet og anleggsdriften i området.



I tillegg har verkstedet ansvaret for utrykking ved skader på fergekaiene i området. Martin Vadset har således hatt en lang arbeidsdag i Statens vegvesens tjeneste og har fått anledning til å delta i den rivende utvikling som har skjedd i etaten de siste 30 år.

Oddvar Åfløydal

Et arbeidsreglement i «De gode gamle dager»

Forbudt å snakke i kontortiden

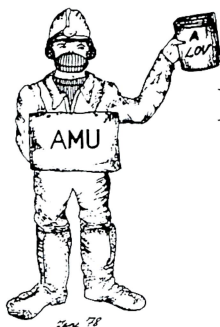
Vi bringer i dag en kopi av noe som het «Arbeidsbestemmelser» i våre forfedres tid. Studer denne plakaten og du vil fatte hvor vidunedrlig godt vi har det i dag i forhold. Kunne noen tenke seg å gå tilbake til «de gode gamle dager»?

Arbeidsbestemmelser 1863—1872

Må overholdes av personalet

- I. Guds frykt, renslighet og punktlighet er forutsetninger for en ordentlig forretning.
- II. Personalet behøver nå bare være til stede på hverdager mellom kl. 6 om morgenen og kl. 6 om ettermiddagen. Søndagen tjener til kirkegang. Hver morgen er det et kort bønnemøte på kontoret.
- III. Det ventes at enhver yter overtidsarbeid dersom forretningsgangen krever det.
- IV. Funksjonæren med den høyeste tjenestealder er ansvarlig for kontorets renhold. Alle læregutter og juniorer melder seg hos ham 40 minutter før bønningen og står til disposisjon også etter kontortidens slutt.
- V. Enkel påkledning er foreskrevet. Personalet må ikke opptre i lyse skinnende farver og må bare bruke ordentlige strømper. Kalosjer og frakker må ingen ha på seg på kontoret, idet personalet har en ovn til disposisjon. Unntatt når det er dårlig vær, er halsskjert og hatter tillatt. Dessuten anbefales personalet om vinteren å bringe med 2 kilo kull pr. dag pr. person.
- VI. Det er forbudt å snakke i kontortiden. En funksjonær som røker sigarar, nyter alkohol i enhver form, besøker biljardsaloner og politiske lokaler, gir foranledning til å trekke hans ære, sinnelag, rettskaffenhet og rederlighet i tvil.
- VII. Det er tillatt å innta føde mellom kl. 11.30 og kl. 12.00. Men arbeidet må ikke innstilles av den grunn.
- VIII. Kundene og medlemmene av bedriftsledelsen må møtes med ærbødighet og beskjedenhet.
- IX. Hvert medlem av personalet har plikt til å sørge for bevaring av sin helse. I sykdomstilfelle innstilles lønnsutbetaling. Det anbefales derfor på det sterkeste at enhver av sin lønn legger en pen sum tilside for slike sykdomstilfeller og også for de gamle dager for at han ikke faller almenheten til byrde når han ikke lenger kan arbeide eller hans arbeidskraft er svekket.





Nytt fra arbeidsmiljøutvalget

Siden forrige orientering i «Veg og Virke» (nr. 2/79) har arbeidsmiljøutvalget holdt 3 ordinære møter. De to siste møtene var i tilknytning til en rundtur på ytre søre Sunnmøre. I den anledning besøkte arbeidsmiljøutvalget også sju arbeidsplasser.

Vi skal kort nevne enkelte av de saker som er behandlet i de tre siste møtene:

Skademeldinger for 4. kvartal 1978, 1. og 2. kvartal 1979

Skadestatistikken for 4. kvartal 1978, 1. og 2. kvartal 1979 viste følgende tall:

Kvartal	Antall skader	Antall fraværsdager	Gj.snittlig fravær pr skade
4. kvart. 1978	9	115	12,7
1. kvart. 1979	14	127	9,7
2. kvart. 1979	2	20	10,0

Arbeidsmiljøutvalget kunne konstatere at den nye, positive utviklingen med mindre gjennomsnittlig fravær pr skade fortsatte.

Overtidslistene vinteren 1978-79

Det var på grunnlag av overtidslista fra vedlikeholdsavdelingen og ma-

skinavdelingen utarbeidet statistikk og et notat for arbeidsmiljøutvalget.

Materialet fra vedlikeholdsavdelingen viste at det hadde skjedd få overskridelser av arbeidstidsbestemmelsene — med unntak av uke 6. Det kunne tyde på at det er vanskelig for vedlikeholdsområdene å møte vanskelige snøværsperioder uten overskridelser.

Tallmaterialet viste også at med den organisering en har av vintervedlikeholdet i dag, er en avhengig av dispensasjoner fra de ordinære overtidsbestemmelsene.

Arbeidsmiljøutvalget hadde en lang debatt om organiseringen av vintervedlikeholdet og mulighetene for å utnytte arbeidskraft-ressursene i de andre driftsavdelingene.

Arbeidsmiljøutvalget vedtok å anmode administrasjonen om å holde seg innenfor arbeidsmiljølovens overtidsregler eller de dispensasjoner som måtte være gitt.

Lagring av maling, amin og perler

Arbeidsmiljøutvalget mener å konstatere utilfredsstillende lagring av maling, amin og perler i fylket. I en uttalelse til administrasjonen understreket utvalget både den sikkerhetsmessige og den økonomiske siden ved riktig lagring av disse stof-

fene. Arbeidsmiljøutvalget ba administrasjonen om å følge saken opp.

Halvårsrapport fra verneombud

Arbeidsmiljøutvalget har bestemt at verneombudene hvert halvår skal sende inn rapport fra arbeidsplassbefaringer i sitt verneområde. Det er nå på grunnlag av innsendte rapporter utarbeidet en samlet rapport for 1. halvår 1979. Den samlede rapporten inneholder bare påpekte mangler som ikke var rettet opp.

7 verneombud fra 7 verneområder, hovedsaklig på Nordmøre, hadde ikke sendt inn halvårsrapport. Den samlede rapporten bygde således på rapporter fra 61 verneombud.

Totalt var det 120 påpekte mangler. De «10-på-topp»— manglene var:

Mangler ved brannslukningsutstyr (13 klager)

Dårlig vedlikehold av brakker (9)

Mangelfull arbeidsskilting (8)

Manglende ventilasjon/avtrekk (7)

Lagring/transport av sprengstoff (7)

Dårlige garderobeforhold (6)

Dårlige sanitærforhold (6)

Manglende førstehjelpsutstyr (6)

Klager på høyt støynivå (5)

Klager på støvforhold (5)

Halvårsrapporten vil bli sendt alle verneombud og arbeidsledere.

Musikkanlegg/radio i anleggsmaskiner og biler

Arbeidsmiljøutvalget har behandlet saken om musikkanlegg/radio i anleggsmaskiner og biler i flere møter. Bakgrunnen for at saken ble tatt opp er Statens arbeidstilsyns opp-

fatning av musikkanlegg/radio i anleggsmaskiner og biler som er relativt stor sikkerhetsrisiko, henvendelser til arbeidsmiljøutvalget fra arbeidere som arbeider rundt anleggsmaskiner og som føler seg utrygge på grunn av «musikkdopede» førere og at saken er tatt opp av mange arbeidsmiljøutvalg i andre fylker.

Arbeidsmiljøutvalget har nå fattet et endelig vedtak i denne saken. Vedtaket inngår også som siste avsnitt i «Miljøkrav i innleiekontrakter for maskiner», og lyder slik:

«Musikkanlegg er ikke tillatt brukt i vegvesenets maskiner og biler. Radio kan brukes når dette kan begrunnes ut fra tjenestehensyn. Radio kan også brukes når arbeidet/kjøringen foregår i avstand fra andre arbeidstakere».

De samme bestemmelsene gjelder for private maskiner mens de er i vegvesenets tjeneste, jfr. 1. avsnitt om «flere arbeidsgivere på samme arbeidsplass».

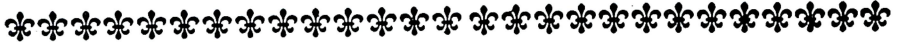
Andre saker

Andre saker som er behandlet i arbeidsmiljøutvalget, er Byggesak: Vegstasjonen i Sunndal, skademeldinger for 1978, henvendelse om rassikring av riksveg 651 Volda-Hunnes, røykvarsler i boligbrakker, miljøkrav i innleiekontrakter for maskiner, skadestatistikk for 1975-79, omplasseringsutvalgets arbeidsmåte, forslag til verneregler, skader ved bygging og reparasjon av ferjekai og mange referatsaker.

Arbeidsmiljøutvalget skal i slutten av november gjøre en del arbeidsplassbefaringer i Sunndalsområdet og holde et ordinært utvalgsmø-

te der. Verneombud og arbeidsledere i området skal delta på møtet.

Anders Grotle



Ordet fritt

Enten eller — både og.



Bildet viser en nær sagt daglig situasjon på veganlegget Åfarnes-Frøyset, på Holmemstranda sommeren '79.

Gravemaskinkjørerene er nødt til å stå på den gamle veggbanen for å grave ut masse for den nye vegen.

På bildet ser vi bare halve følgen av «sperringen», for på motsatt side står også en kolonne bilister, som

mer eller mindre utålmodig venter på at gravemaskinkjørerene skal gi plass for passasje.

Bare den som er med på vegarbeid hvor trafikken skal gå forbi mens ny veg blir bygget, vet hvor mye arbeidstid som går tapt av denne grunn.

David Strømme

SIKRING AV SNØRAS

Når ein høyrer om snøras, går tankane våre til fjordbygdene og kanskje med rette. Det vil for mange virke noko uvanleg at slikt hender også i våre øykommunar.

Etter ein vinter med mange ulukker både av materielle verdiar og ufattelge menneskelege lidingar, har sikring av snøras vorte eit aktuelt samtaleemne. I Midsund kommune har vi to plassar der det kvart år går snøras. Den eine staden heiter «Setura». Her passerer det ca. 100 000 bilar pr. år. Etter at vegen blei utbetra over denne strekninga med oppsett av rekkverk, fekk ein sist vinter sjå omfanget av skaden som snøras gjer. Raset som gjekk, tok med seg rekkverket i ei lengd av 120 meter. Rekkverkstolpane er

brotne av som fyrstikkpinnar. Ein kan med gru tenke på kva som ville hende om ein buss eller ein personbil hadde fare framom når raset gjekk. På eine sida av vegen har ein stupet rett ned mot sjøen. Alt som kom i vegen ville bli ført rett til sjøss. Det skulle såleis vere aktuelt med sikring av snøras også i Midsund kommune.

Ein vil vone at vinteren som kjem vil fare fint fram mot vårt fylke, og spare oss for tap av menneskeliv.

På biletet nedanfor ser ein vedlikehaldet i ferd med å utbetre skadane frå vinteren. Det er maskinkøyrar Bjørn Opstad og vedlikehaldsarbeidar Trygve Kirkeslett.

Per Dalsbø.



VANNRETT

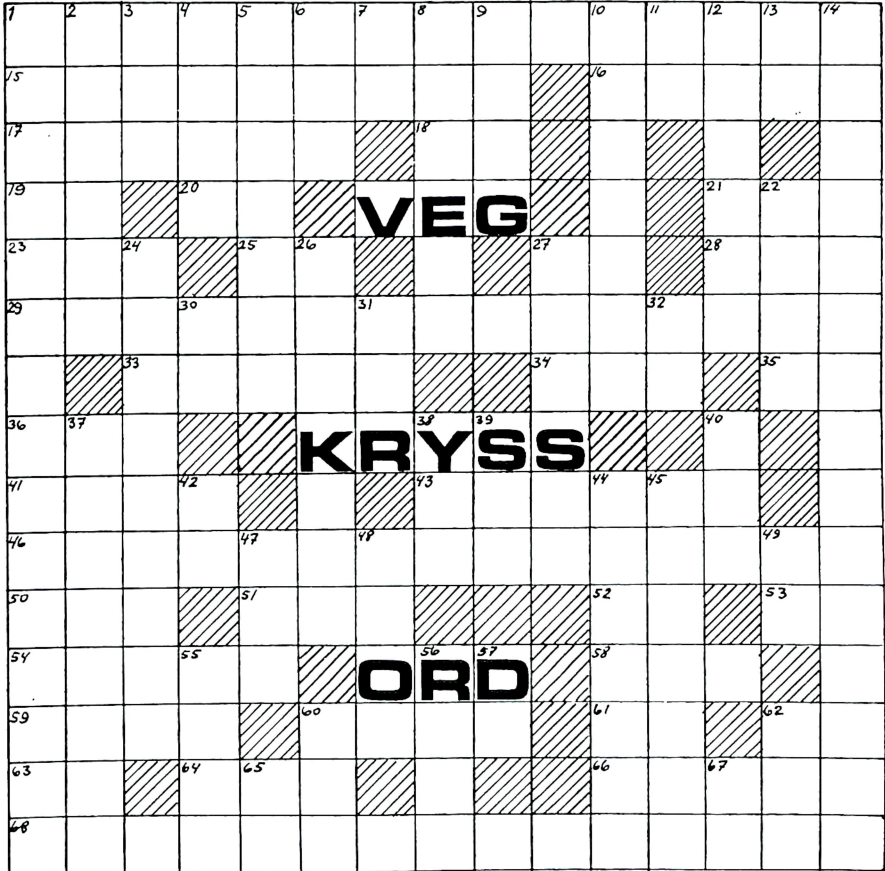
- 1 Gjør forsøk
- 15 Tverrmålet
- 16 Dra
- 17 Tobakken
- 18 To like
- 19 Telegrambyrå
- 20 Adv.
- 21 Duett
- 23 Skryt
- 25 Hvis, eng.
- 27 Senior
- 28 Sammenslutning, fork.
- 29 Rasehatet
- 33 Takt
- 34 Nag
- 35 Tel
- 36 Øke
- 41 Holde seg våken
- 43 Innehaveren
- 46 Reduksjoner
- 50 A--, mot
- 51 Odelstingsproposisjon, fork.
- 52 Øyne
- 53 Tall
- 54 Vinkelmål
- 58 Instrument
- 59 Sv. mansnavn
- 60 Bib. navn
- 61 Tall
- 62 Konj.
- 63 Nyn. pron.
- 64 Adv.
- 66 Viste
- 68 Fjord, best. form

LODDRETT

- 1 Tilleggspremier
- 2 Enkeltrepublikk
- 3 Lur
- 4 By i Italia
- 5 Kunstsnekker
- 6 Pur
- 7 Uro
- 8 Bedrift
- 9 Sams
- 10 Bedrøvet
- 11 To like
- 12 Overflod
- 13 Øk
- 14 Speidingen
- 22 Klokka
- 24 Distanse
- 26 Spill
- 27 Prakten
- 30 To vokaler
- 31 Adj. og adv.
- 32 Entall fork.
- 37 Hovedstad
- 38 Myntenhet
- 39 Liten bekk
- 40 Uerfaren
- 42 Voks
- 44 Matrett
- 45 Eremit
- 47 Kurs
- 48 Dikt
- 49 Artikkel
- 55 Ulik
- 56 Gavmild
- 57 Bilkjennetegn
- 60 Pikenavn
- 62 Dikt
- 65 Bekreftelse
- 67 Idag, fork.

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. 5-79» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 10. januar 1980.

Innsender:

Adresse:

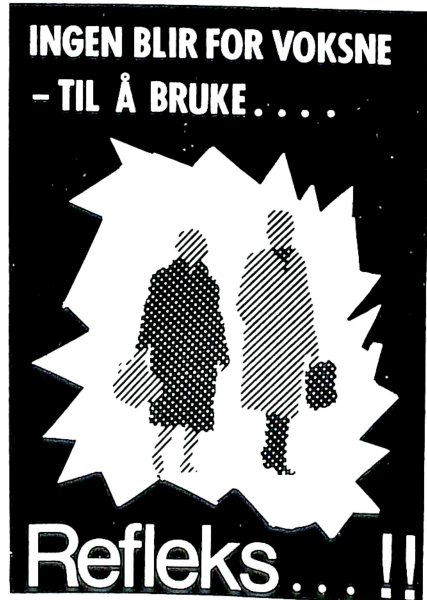
Postnr.: Poststed:

NYTT REGISTRERINGSUTSTYR VED REGNSKAPSSEKSJONEN



I midten av august gikk vi ved regnskapsseksjonen over til en ny måte å redigere data på. Vi kvittet oss med de gamle hullkortmaskinene og gikk over til å punche opplysningene inn på disketter, noe som ligner på små grammofonplater. En slik diskett inneholder omtrent de samme opplysningene som 2000 hullkort, og registreringen av dataene går også atskillig raskere enn tidligere. Ved siden av dette er de nye maskinene nesten lydløse, og således mer miljøvennlig enn de gamle, som vi synes var svært så fine den gang vi fikk dem i 1972. På bildet ser vi to av operatørene Bergliot Gjølsten (til venstre) og Klara Småge i aksjon med de nye maskinene.

Frank Malme



Timeglas



*Ein time kan vera so ljøs og lett,
du tarv ikkje kjenna at han er til —
men likevel veit du kva han deg vil,
den timen.*

*Ei stund kan vera so lang og sjuk,
ho slit på timane, et og gneg —
Ho tek ikkje ende, men tyner deg,
den stundi.*

*Du dansar so lett yver vegen din
med sinn og sansar so fylt av sang —
Kan hende legg han ei bør i ditt fang,
den dansen.*

*Ein framand til møtes ein dag du gjeng,
men augo dine er vende mot jord —
Du gjev honom korkje hand eller ord,
ein framand.*

*So fredlaus gjeng ugjord gjerning kring,
kan hende du møter han att ein dag,
han som vart gløymd av ditt hjartelag —
so fredlaus.*

*Og året som sand millom fingrar renn,
dei timar, den stundi og dansen med —
Det vart berre skuggar av ljøs og fred
det året.*

Gunnvor Gjellan Sund

NORSK VEGPLAN

1982 — 85 og 1986 — 89

NOKRE HOVUDPUNKT FRÅ LANGTIDSPLANEN FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL

A. Dagens vegnett, inneverande planperiode.

1. a. Riksvegane i fylket, 1 715,8 km, utgjør 6,8% av samla riksvegglengd for landet. Til riksveganlegg vart i 1978 brukt 6,6% av dei samla løyvingane for landet og til vedlikehald 5,9%.
 - b. Fylkesvegnettet er 1 906,2 km, 6,1% av samla fylkesvegglengd i landet. Av dei samla fylkesveginvesteringane i landet i 1978 tok Møre og Romsdal 8,7% og av vedlikehaldskostnadane 5,1%.
2. Registrerte kjøretøy i Møre og Romsdal pr. 1. januar 1979 var 96 341 og utgjør 5,2% av totaltallet i landet. I 1978 skjedde 736 ulykker med personskade og 25 vart drepne i vegtrafikken. Dette er 5,7% og 5,8% av tilsvarande tal for landet.
3. Pr. 1. januar 1978 utgjorde i Møre og Romsdal grusvegglengda på riksvegane 23,4% (landsgjennomsnitt 15,6%) og på fylkesvegane 65,5% (landsgjennomsnitt 60,2%).
4. Pr. 1. januar 1978 var ingen riksvegstrekning tillatt for 10 tonn akseltrykk. 15,7% hadde 9 tonn og 79,1% 8 tonn tillatt akseltrykk. 5,2% (m.a. Straumsbrune) kunne berre trafikerast med akseltrykk opp til 6 tonn. På 21,3% av riksvegnettet er det ikkje tillatt med kjøretøy med 18 m totalhengd.

I teleløysingsperioden har over 60% av riksvegane faktisk beredne under 6 tonn.

I fylkesvegnettet var til same tid 0,5% tillatt for 9 tonn akseltrykk og 87,4% for 8 tonn medan 11,8% berre var tillatt for maksimalt 6 tonn. 0,3% hadde tillatt akseltrykk under 6 tonn.
5. 11 riksvegar har til saman 27 tronge tunnelar lågare enn 4,0 m, riksveg E69 har 3 rasoverbygg og 4 jarnbaneundergangar lågare enn 4,0 m, og 3 riksvegar (riksveg 16, riksveg 62 og riksveg 65) har bruer med fri høgd under 4,0 m. På 3 riksvegstrekningar (riksveg 58, riksveg 63 og riksveg 655) er 50,7 km stengt om vinteren.
6. På 13 riksvegar er det registrert i alt 129 sperringsstader (snørås og steinsprang) med samla sperringslengd 11 340 m og på



Frå Trollstigen.

Foto: Thorbjørn Tutte.

rekna kostnad for tryggingstiltak 270 mill. kroner.

7. Trafikkauken på riksvegane har vore 8,7% i gjennomsnitt pr. år i perioden 1974-78. I ferjetrafikken har den gjennomsnittlege veksten i trafikken vore 9,2% pr. år frå 1970 og fram til 1978.
8. Talet på attståande bilar ved ferjekaiene utgjorde 3,2% av trafikken i 1978 mot 2,2% i 1970. Totalt stod 119 904 bilar over minst 1 ferje i 1978.
9. Kostnadene i ferjedrifta (for riks- og fylkesvegsamband til saman) har auka frå 36,0 mill. kroner i 1970 til 133,6 mill. kroner i 1978 (17,8% pr. år). Inntek-

tene auka i same perioden frå 29,5 mill. til 72,0 mill. (11,0% pr. år). Underskottet har uka frå 6,5 mill. kr i 1970 til 61,6 mill. kr i 1978.

Møre og Romsdal hadde i 1978 27,2% av totaltalet av dei kjørety som er transporterte på ferjer i riksvegsamband og 27,6% av transporterte personar. Statstilskotet til ferjedrifta utgjorde 17,8% av totaltilskotet til riksvegferjedrift i heile landet.

I 1979 er det 40 ferjesamband i fylket (32 riksveg- og 8 fylkesvegsamband) og desse har 100 kaier.

10. Vedlikeholdsramma for perioden 1978-81 var 290,6 mill. kr. Sum av løyving 1978-79 og budsjettframlegg 1980 og 1981 blir 306,5 mill. kr (1979-prisar). Av dette utgjør vintervedlikeholdet 37,9 mill. kr eller 12,4%.

11. I vedlikeholdsdrifta 1978 dekte egne maskiner 49% av total maskininnsetning og i anleggsdrifta 21,8%. Samla eigendekning av maskinbruken i eigen drift var i 1978 32% mot landsgjennomsnittet 43%.

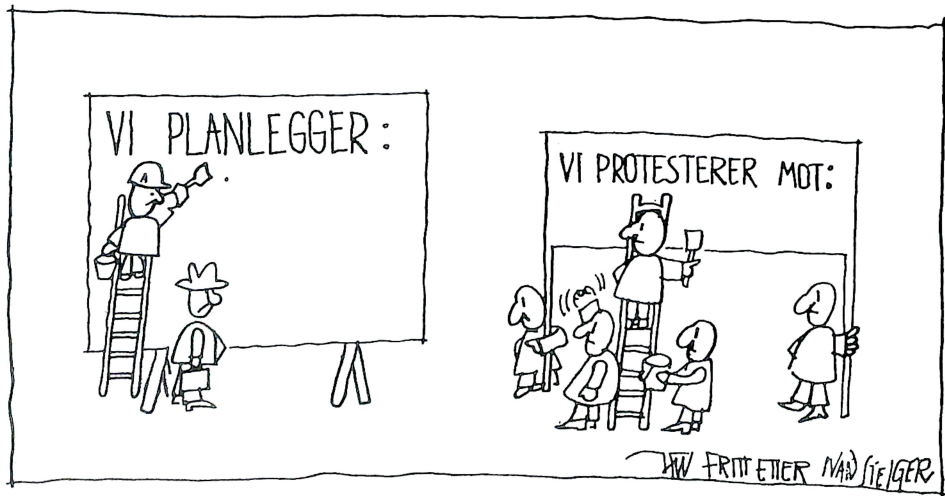
Maskinparken i Møre og Romsdal hadde 31. desember 1978 ein gjenkjøpsverdi på 126 mill. kr, 7% av samla maskinpark i Statens vegvesen.

B. Norsk Vegplan 1982-85

12. Hovudvekta i perioden 1982-85 blir lagt på opprustning, forsterking og miljøbetring av det veg-

nettet vi har. Det blir svært liten plass til nye prosjekt. For riksvegane under program 2.1 — Utbetring av eksisterande veg — og 2.2 — Ombygging av veg til vegnormalstandard — vert til saman tilrådd 263,3 mill., 51,2%, av ei total investeringsramme på 515 mill. kroner.

20,2% går til omkjøringsvegar og hovudvegar i tettbygde strom. 55,2 mill. kr — 10,6% — er avsett til gang- og sykkelvegar, og for dette er det føreset bygd 75,1 km. Gjennomsnittleg pris pr. m blir 735 kroner (1979). I tillegg til investeringssummen 55,2 mill. kr kjem kommunale utgifter til grunn og belysning. Gang- og sykkelvegane blir kommunale vegar når dei er bygde og skal etter føresetnaden vedlikeholdast av kommunen — med så god standard at den blir nytta også vinterstid.



13. For riksvegane vil 9 tonns vegnettet etter planen auke frå 15,7% til 59,3% i løpet av perioden og pr. 1. januar 1986 vil venteleg 90,7% ha fast dekke. Grusveglengda i riksvegnettet vil etter planen i perioden bli redusert frå 263 km til 160 km. Desse 160 km fordeler seg på 13 riksvegruter.
14. I tillegg til 55,2 mill. kr til gang- og sykkelveggar kjem særskilte trafikktryggingstiltak 17,5 mill. kr, som utgjer 3,5% av den samla ramma på 515 mill. kr i 4-årsperioden. — Målsettinga er i perioden 1977-1987 å halvera talet på trafikkulykker. Skal dette målet kunne bli nådd, krevst det nært samarbeid mellom vegvesen og kommunar om m.a. differensiering av vegnettet, separering av ulike trafikantkategoriar, føremålstenleg arealplanlegging og restriktiv avkjørselspolitikk.
15. Vedlikehaldstenesta og biltilsynet er og blir viktige funksjonar i trafikktryggingssarbeidet. For vedlikehaldsprogrammet er for perioden 1982-85 sett rammer 329 mill. kroner for riksvegane og 179 mill. kroner for fylkesvegane. Det er rekna med ei vidare utbygging og styrking av biltilsynet.
16. Desse riksvegrutene får etter vegsjefen sitt forslag størst løyvingar i 1982-85.
- Riksveg 14, Spjelkavik-Sogn og Fjordane grense:
60,9 mill kr

E69, Oppland grense-Ålesund:	58,3 mill. kr
Riksveg 669, riksveg på Smøla:	42,8 mill kr
Riksveg 58, Oppland grense-Sjøholt:	36,0 mill. kr
Riksveg 16, Sør-Trøndelag grense-Kr.sund:	28,5 mill. kr
Riksveg 62, Molde-Sunnalsøra:	27,3 mill. kr
Riksveg 60, Blindheim-Sogn og Fjordane grense:	26,1 mill. kr
Riksveg 661, Digernes-Kjelbotn:	24,3 mill. kr
Riksveg 67, Molde (Årø)-Bremsnes:	24,0 mill. kr
Riksveg 680, Kr.sund-Sør-Tr.lag grense:	21,0 mill. kr
I byggeprogrammet for perioden 1982-85 er desse tunnelane, undergangane og bruene rekna utbetra til fri høgde større enn 4 m:	
E69 Foss jarnbaneundergang	
E69 Høljenes jarnbaneundergang	
E69 Frugjølet rasoverbygg (skal byggast omkøyringsveg)	
E69 Ytre Sauset rasoverbygg (skal byggast omkøyringsveg)	
Rv16 Tretteiga tunnel	
Rv16 Vulvik tunnel	
Rv58 Viset tunnel (skal erstattast av ny tunnel)	
Rv60 Ljønibba tunnel	
Rv60 Hamregjølet tunnel	
Rv60 Storfossen tunnel	
Rv60 Strekane tunnel	

17. Det vert rådd til at behovet for auka kapasitet i visse ferjesamband blir dekt ved auke av ferjestorleiken og ikkje ved innsetting av fleire ferjer. Alt i perioden 1982-85 kan det bli driftsøkonomisk å nytte 70/80 bilars ferje i rute 06 Hareid-Sulesund og rute 33 Molde-Furneset.

Den største ferjetypen, 140 pbe, er ikkje aktuell i noko samband i periodane fram til 1990.

18. For å få det eksisterande fylkesvegnettet opp i ein tidhøveleg brukbar standard er rekna med tiltak for tilsaman 800 mill. kroner. Førebels er det frå fylkeskommunen si side for fylkesveginvesteringar sett ei bruttoramme 200 mill. kroner for perioden 1982-85. Etter dei reglane som gjeld her i fylket skal desse utgiftene bli delt slik:

- a. Ordinære anlegg:
75% på fylket 25% på kommunen
- b. Rutevis opprusting og dekkelegging:
66 $\frac{2}{3}$ % på fylket 33 $\frac{1}{3}$ % på kommunen
- c. Punktwise utbetringar:
50% på fylket 50% på kommunen

Den uvisse økonomiske situasjonen no — som gjer at løyvingar til fylkevegbudsjettet og vegbudsjettet i kommunane må vike plass for bundne utgifter i andre sektorar — har ført til at ein enno ikkje har fått slutført ein rimeleg pålitande fylkesvegplan for perioden 1982-85. Men vurderingane om den naudsyn-

te kommunale medverknaden er i gang i kommunane, og ei slutføring bør skje i første halvta av 1980.

C. Norsk Vegplan 1986-89, riksvegvar

19. Prioritering av prosjekt for perioden 1986-89 vil ein koma attende til om 4 — eller helst berre 3 år. Det som er sett opp no er eit førebels program som tener som rettleiing for planlegginga. Med dei stendige krav om alternative utgreiingar og nye krav om konsekvensanalyser tek det gjerne både 8 og 10 år frå ei planlegging (utgreiing) startar til arbeidet kan igangsetjast.
20. Dersom ein går ut frå same ramme for 1986-89 som for 1982-85 og vegtransporten blir like viktig som før for å oppretthalda busetnad og sysselsetting i alle bygder, kan ikkje kvaliteten i vårt noverande vegnett gå attende relativt sett. Svake vegar svekkjer konkurranseevna i næringslivet. Typisk i så måte er krava frå jordbruket om høgre tillatt akseltrykk og fjerning av restriksjonar ved nedsett akseltrykk i teleløysing (tanktransportar av mjølk, køyring av tømmer i lange lengder m.v.).
- Betring av det eksisterande vegnettet og eit nytt overordna vegnett i tettbygde strom er heilt turvande dersom fylket skal ha von om å få ned ulykkestalet og framleis driva rasjonell vegtransport.
21. Førebels har difor vegsjefen gjort framlegg om at ramma for programkategori:

- 1.2 Sambandsvegar og nye ledd i vegsamband går ned frå 9,7% i perioden 1982-85 til 3,3% i perioden 1986-89.
- 2.1 Utbetring av eksisterande veg aukar frå 22,8% til 30,0%.
- 2.2 Ombygging av ny veg til vegnormal standard går ned frå 28,4% til 26,8%.
- 3.1 Omkjøringsvegar og hovudvegar i tettbygde strom aukar frå 20,2% til 24,6% og
- 3.3 Særskilte trafikktryggingstiltak aukar frå 3,5% til 4,8% (Her vil det venteleg kome fram nye behov etter kvart).

Når det gjeld gang- og sykkelvegar reknar ein at dei mest presserande behova etter kvart blir dekte og at løyvingane frå staten av denne grunn kan gå ned frå 10,6% til 7,9%.

- 22. Det er tatt sikte på å få endskap på Bk 6 og opna E69 og korte parsellar på riksvegane 14, 60, 61, 62, 67, 653, 656 og 657 for 10 tonn akseltrykk med telerestriksjonar. Til saman utgjer dette 252,5 km eller 14,7% av riksvegnettet. Då vil samstundes 74,2% vera tillatt for 9 tonn (sommarbereevne) eller meir.
- 23. I perioden 1986-89 er rekna med utbetring av fylgjande prosjekt for fri høgde større enn 4 m:
 - E69 Vengestua jarnbaneundergang (vegomlegging)
 - E69 Skafonna tunnel

- E69 Runehammer tunnel
- E69 Hjelvik tunnel
- Rv71 Hegerberg tunnel
- Rv71 Kalvikhammer tunnel
- Rv666Rausand tunnel

- 24. Dersom den økonomiske situasjonen endrar seg slik at investeringsramma for 1986-89 kan bli monaleg auka, kan ein ved neste prioritering om 3-4 år kanskje også ha von om å få med eit eller fleire av dei svært kapitalkrevjande store nye riksvegsprosjekta her i fylket, m.a. til avløyning av ferjesamband ved veg- og brubygging.

D. Vegplandokument

- a. Framlegget frå vegsjefen til Norsk Vegplan 1982-85 og 1986-89 med bakgrunnsmateriale er utanom dette samandraget gitt i 2 hefte (147 + 248 sider) med slikt innhald:
 - 1. INNLEIING
 - 1.1 Kontakt med kommunane
 - 1.2 Arbeidet med planen for 1982-85 og 1986-89
 - 1.3 Orientering om korleis NVP-dokument er ordna
 - 2. DET NOVERANDE VEGNETTET
 - 2.1 Teknisk standard
 - 2.2 Vegtransport og trafikavvikling
 - 2.3 Trafikantar og kjørety
 - 2.4 Disponible ressursar
 - 3. OVERORDNA MÅL OG FØRESETNADER
 - 4. 4.1 Samandrag av framlegget til Norsk Vegplan for 1982-85 og 1986-89

- 4.2 Behov, rammer, bakgrunn for prioritering, politisk og administrativ tilrettelegging
- 4.3 Trafikkavvikling
- 4.4 Trafikktrygging
- 4.5 Miljø
- 4.6 Bruk av ressursar og midlar
- 5. DEI EINSKILDE GREINER AV VERKSEMDA
(Eige hefte 248 sider)
- 6. SPESIELLE PROBLEMOMRÅDE
 - 6.1 Nordre Nordmøre
 - 6.2 Kristiansunds Fastlandsamband
 - 6.3 Ytre nordre Sunnmøre og øykommunane i Romsdal
- 7. STREKNINGSVIS INVESTERINGSPROGRAM 1982-85 og 1986-89
 - 7.1 Investering i gang- og sykkelveggar
 - 7.2 Investeringsprogram for riksvegane 1982-85 og 1986-89
 - 7.3 Prosjektrangeringsliste
Vedlegg til kap. 7
 - 1 Hefte nr. 16 til møtet 14. aug. 1979 i Samferdselsutvalet
 - 2. Hefte nr. 20 til møtet 10. sept. 1979 i Samferdselsutvalet

rammer for perioden 1982-85 med kommentarar og grunngjeving (116 sider).

- c. Vedlegget i hefte nr. 20 (133 sider) inneheld registrering av ønske, krav og behov vedkommande tiltak i riksvegnettet og vedkommande ny riksvegbygging for til saman 5356,6 mill. kroner. I tabellform er sett opp framlegg korleis einsskilte tiltak kan bli prioritert i periodane 1982-85 og 1986-89 med investeringsrammer 515 mill. kroner i kvar av periodane.
 - d. Til samferdselsutvalet, som er oppnemnt av fylkesutvalet til å vere prioritingsutval, har vegkontoret dessutan lagt fram ei rad med arbeidsdokument som er grunnlag for redigeringa av dei framfor nemnte saksdokumenta for Norsk Vegplan 1982-85 og 1986-89.
 - e. Merknader frå kommunar og andre interesserte til vegsjefen sitt prioritingsframlegg er samla ved vegkontoret i eigne hefte og lagt ved saka i den vidare førehavinga.
- b. Det framfor nemnte vedlegget til kap. 7 i Hefte nr. 16 inneheld ei detaljert prioritering av prosjekt rutevis og parsellvis innfor 7 alternative investerings-

Arne Inge Torvik

Anders S. Moen



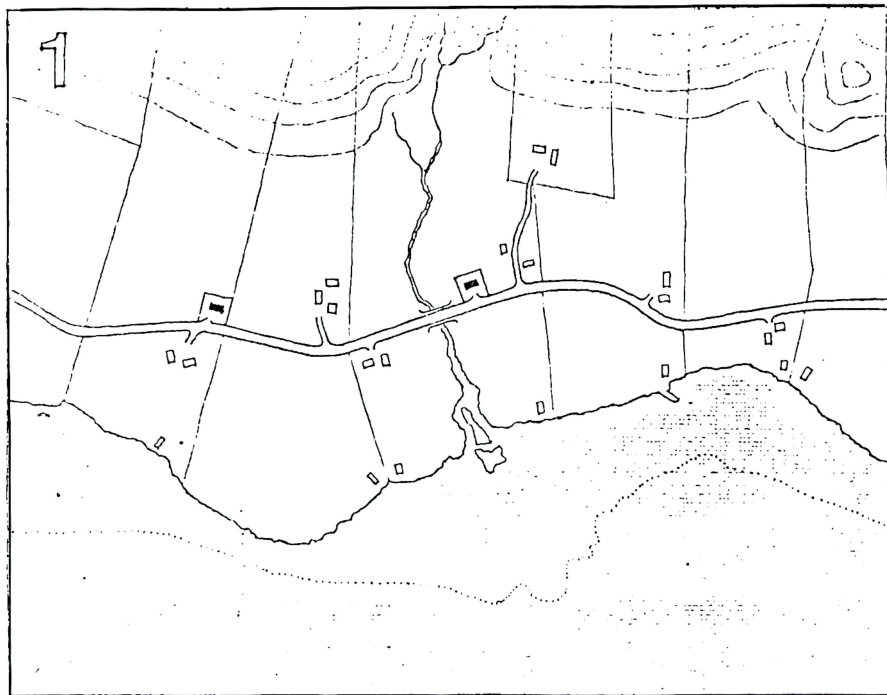
PLAN FOR BEHANDLING AV AVKJØRSELSSPØRSMÅL

Ved utarbeiding av en slik plan vert det tatt utgangspunkt i at ein veg har desse to hovudfunksjonar:

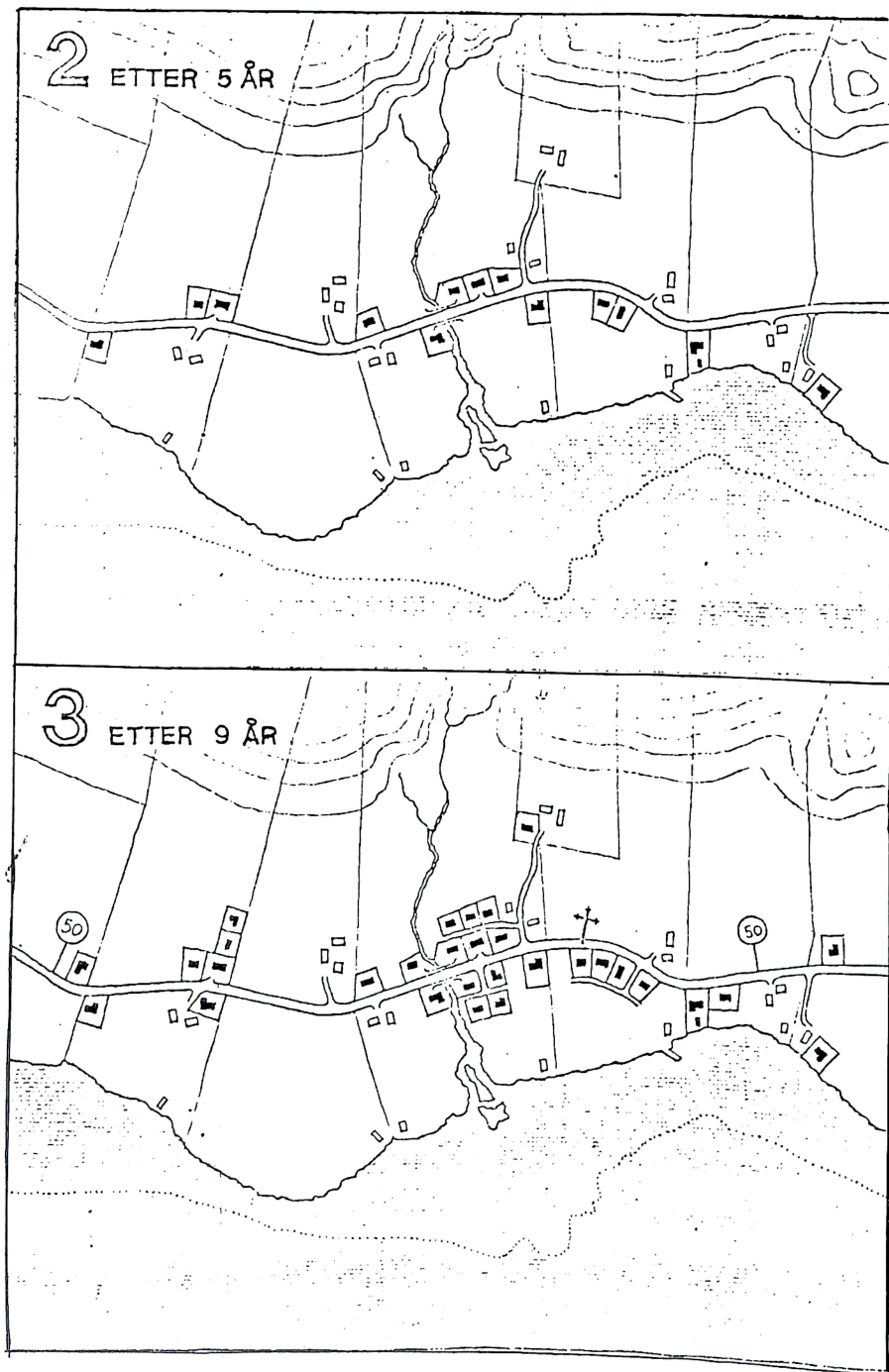
1. Den skal gi tilkomst til areala.
2. Den skal gi grunnlag for trafikkavvikling.

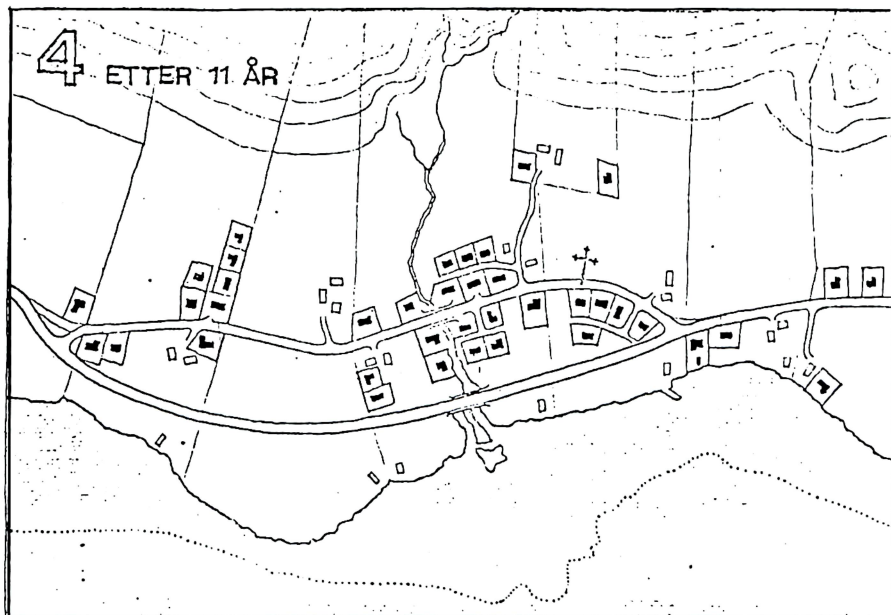
I behandlinga av avkjørselssaker skjer det ei prioritering mellom desse funksjonar, og sjølvstilt vil det då vere til stades motstridande inte-

resser. Riks- og fylkesvegane våre er ikkje tiltenkt å fungere som bustadvegar m.v. Likevel vil det ofte vere byggherrar som — med eller utan støtte frå kommunen — ønskjer å etablere seg med avkjørsel til desse vegane. Langs enkelte streknin- gar kan dette akseptertast, men dersom dette skjer utan restriksjonar, vil ein situasjon som er illustrert nedanfor lett kunne oppstå.



Desse bileta syner den utviklinga som kan skje langs ein veg i løpet av nokre år. Det vert bygd stadig fleire bustadhus ved vegen, og det begynner også å hende ein del trafikkulykker der.





Denne utviklinga fører til at det på bilete 4 har vorte gjennomført ei kostbar vegomlegging. Til vanleg vil det gå svært lang tid før slike omkjøringsvegar kan bli gjennomført.

På denne måten skjer det ei nedbygging av det overordna vegnettet som er svært kostbar for samfunnet. Truleg vil det bli vanskelegare — ut frå mange omsyn — å få bygd omkjøringsvegar og andre nye vegar i framtida. Det vil såleis i større grad enn tidlegare vere viktig å verne om dei gode vegane slik at dei kan behalde den funksjonen dei opphavelig er tiltenkt å tene. Men situasjonen kan enkelte stader vere slik at det er forsvarleg å prioritere tilkomstfunksjonen ved å vere lite restriktiv med å gi avkjørselsløyve.

For om mogleg å kome fram til ein streng og konsekvent, men samstundes *nyansert* behandling av av-

kjørselsspørsmål har Vegdirektoratet utarbeidd retningslinjer for utarbeiding av plan for behandling av avkjørselsspørsmål.

Det vert i retningslinjene lagt opp til at vegsjef og kommune i samråd med mellom anna fylkeskommunen skal kome fram til ei klassifisering av riks- og fylkesvegnettet med omsyn til haldning til behandling av avkjørselsspørsmål. Dei ulike haldningsklasser er:

1. Svært streng haldning.
2. Streng haldning
3. Mindre streng haldning
4. Lite streng haldning

Vi har tenkt at arbeidet med dette kan skje slik:

1. Vi sender kommunen fire kart i M = 1:50 000 som viser følgjande:
 - a. Ein del veg- og ulykkesdata.

- b. Planar som ligg føre etter bygningslov og veglov.
 - c. Kor viktig vi meiner dei ulike vegane er i transportmessig samanheng.
 - d. Framlegg til kor strengt ein skal behandle avkjørsels-spørsmål langs dei ulike vegane (haldningsklassifisering). Dette vert basert på dei tre første karta.
2. Det blir skipa til eit møte mellom vegkontor og kommune, for spesielt å diskutere framlegget vårt til haldningsklassifisering. Frå kommunen bør følgjande møte:
 1. Formann i generalplanutval
 2. Formann i bygningsråd
 3. Nokre representantar frå formannskapet (helst også ordførar)
 4. Kontorsjef/rådmann
 5. Kommuneingeniør (teknisk sjef) og bygnings- og regulerings-sjef (byplansjef).

Vi ser det som svært viktig at ein del politikarar alt på dette stadium blir trekt inn i dette arbeidet.

3. Haldningsklassifiseringa vert deretter eventuelt justert i samsvar med resultatet frå møtet mellom kommune og vegkontor.
4. Plan for behandling av avkjørsels-spørsmål vert deretter sendt kommunen til formell behandling i bygningsråd, generalplanutvalg m.v. for til slutt å bli drøfta i kommunestyret (bystyret).
5. Samstundes vert planen også sendt plan- og utbyggingsavdelinga i fylkeskommunen til uttale.

6. Haldningsklassifiseringa med uttale frå kommune og plan- og utbyggingsavdelinga vert lagt fram for fylkestinget til uttale.
7. Prinsippa for haldningsklassifiseringa m.v. vert behandla av Stortinget i tilknytning til Norsk Vegplan (NVP).

Det nemnte arbeidet med haldningsklassifiseringa må ein sjå i samanheng med at det på litt sikt kan bli aktuelt å gjennomføre delegering av avgjerd i avkjørselssaker ved enkelte riks- og fylkesvegar til kommunane. Den haldningsklassifisering som vegsjef og kommune blir samde om, vil då truleg bli retningsgjevande for kommunen ved utøving av delegert styresmakt.

Svein Solbjørg.



TILTRÅDTE I VEGVESENET I 1979

Helge Lilleeidet, maskinkjører
 Arnfinn Eliassen, maskinkjører
 Ib Hansen, maskinkjører
 Trygve Kårvatn, maskinkjører
 Ingunn Merethe Sandnes, praktikant
 Eivinn Frisvoll, kontorfullmektig
 Arne Holm, kontorfullmektig
 Asbjørn Wigum, spesialarbeider
 vedlikeholdet
 Torgeir Kvello, spesialarbeider
 anleggsdrifta
 Hjalmar Nilsen, spesialarbeider
 anleggsdrifta
 Jan-Erik Ukkelberg, praktikant

TILTRÅDT**Vegkontoret:**

Tegneassistent Berit Ingebrigtsen,
 planavdelinga
 Tegneassistent Jenny Ørbog,
 planavdelinga
 Kontorassistent Bjørg Talberg,
 administrasjonsavdelinga
 Kontorassistent May-Britt Øie,
 regnskapsseksjonen
 Økonomisk saksbehandler Odd Terje
 Waldal, administrasjonsavd.

Biltilsynet:*Ålesund:*

Kontorassistent Inger-Eli Bjerkvik
 Kontorassistent Erling Brekke

Molde:

Kontorassistent Torild Wirum Eide
 Kontorassistent Torill Silset

Kristiansund:

Kontorass. Aslaug Hallfrid Magerøy

SLUTTET I VEGVESENET:**Vegkontoret:**

Konsulent Olav Smørdal
 Kontorassistent Mary Signe Eide
 Tegner Anne Marie Nerland
 Tegneassistent Jane Liabø
 Kontorassistent Anbjørg Farstaddal
 Tekniker Nils Hendseth
 Oppsynsmannsass. Fredrik Moen

Vegarbeidsdrifta:

Edmund Nerland, Nauste
 Odny Wågsbø, Stranda

NYE PENSJONISTER 1979

Hans G. Ness, Tennfjord
 Sverre N. Jenstad, Gjøra
 Ragnvald Årdal, Gurskøy
 Elling Hoem, Nauste
 Knut Glomset, Sjøholt
 Olger Ræstad, Spjelkavik
 Tore Storebråten, Skodje
 Ivar I. Ræstad, Midsund
 Kåre Munkvik, Molde
 Ole Drønnesund, Midsund
 Lars Hofseth, Vatne
 Einar Skjølsvik, Frei
 Anders Ulvestad, Vestnes
 Sigurd Wågsbø, Meisingset
 David Strømme, Torvik
 Olaf Wiik, Åndalsnes
 Lauritz Rørstad, Molde
 Anders F. Glomstad, Eidestranda
 Martin Vadset, Skodje
 Sverre K. Innselset, Lauvstad

Forberedelse til

PENSJONISTTILVÆRELSEN

Kursledelsen ved vegkontoret har i år gjennomført et kursprogram «Om forberedelse til pensjonisttilværelsen» for en gruppe tjenestemenn i vegvesenet som har et begrenset antall år igjen til de skal tre ut av aktiv virksomhet i etaten.

Kurstilbudet har vi nødvendigvis måttet begrense til å omfatte de av våre medarbeidere som i inneværende år ikke er yngre enn at de etter loven kan komme inn under bestemmelsene om førtidspensjon.

Det første kurset som er omtalt i Veg og Virke nr. 2/79, ble holdt i Ålesund den 17. april 1979 for vegtjenestemenn i Sunnmøre. Senere er tilsvarende kurs holdt den 25. oktober i Kristiansund for tjenestemenn i Nordmøre og den 1. november for tjenestemenn i Romsdal. I alt 53 arbeidstakere har deltatt i kursene.

Kursene ble igangsatt for å oppfylle den målsetting som er beskrevet om etatens velferdsvirksomhet i «Grunnlag og hovedmål for statens vegvesen» som er utarbeidet av vegvesenets samlede ledelse ved vegkontorene og vegdirektoratet. I avsnittet om personalpolitikk er det under velferd bl.a. uttalt: «Etaten vil søke å bistå ansatte med å forberede pensjonisttilværelsen og vil integrere pensjonistene i etatens velferdstiltak».

Under forarbeidet med kursopplegget har mange tvilsspørsmål meldt seg. Et opplegg for et endagskurs må nødvendigvis begrenses sterkt hva angår temaer og innhold.

Kursledelsen har med sikte på mulig fremtidig kursvirksomhet ansett det nødvendig å foreta en undersøkelse.



Fra kurset i Molde.

kelse ved hjelp av et spørreskjema, om hvilket utbytte de enkelte deltakere kan ha hatt av kurset. Av de besvarelser som er mottatt er det oppmuntrende å se at de fleste synes å ha ansett kurset for meget nyttig. En viss meningsforskjell med hensyn til hvilke temaer som har vært mest givende, er riktignok kommet til uttrykk. På samme tid som nok de fleste har lagt særlig vekt på betydningen av legens orientering om de helsemessige problemer i alderdommen, er det på den annen side ingen som mener at noen av de emner som er tatt opp, burde ha vært sløyfet.

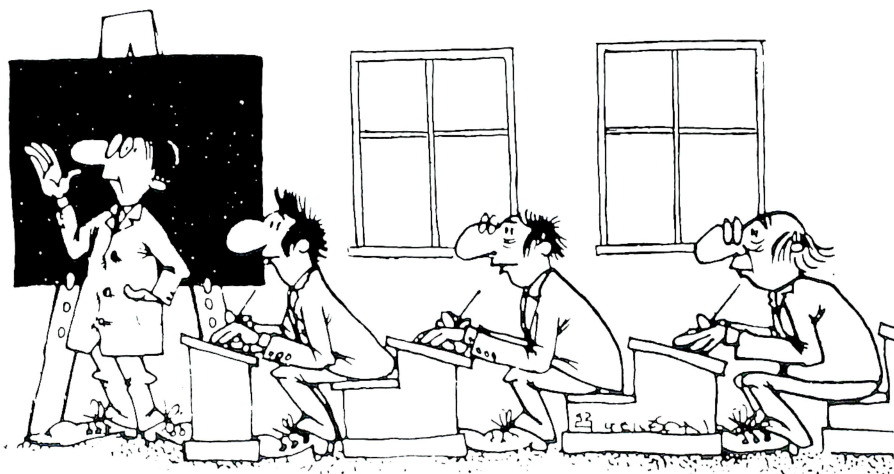
Kursledelsen lar seg friste til å gjengi følgende uttalelser fra 2 av kursdeltakerne: «Eg meiner kurset var meget nyttig for meg spesielt fordi eg ikkje har tenkt så mykje på kva problemer som kan oppstå ved overgangen til pensjonisttilværelsen. Derfor er det en stor fordel å få in-

formasjon korleis ein skal takle dette på beste måte.» Så neste: «Kurset var nyttig og interessant å være med på, og eg er vegvesenet takknemlig for at det har tatt opp dette arbeidet.»

For å etterkomme et mulig behov for nærmere orientering om helsemessige aldersproblemer kan arbeidstakerne stille spørsmål til Veg og Virke i tilknytning til de temaer som er inntatt i kursprogrammet. Spørsmålene vil bli besvart i en egen spørsmålsspalte i bedriftsavisen av områdeoverlege Håvard Heggdal. Alle henvendelser vil bli behandlet fortrolig uten at navn på spørsmålsstilleren blir oppgitt i besvarelsen.

Adresse for spørsmål:
VEG OG VIRKE
 «Helseproblemer»
 vegkontoret,
 6400 MOLDE

Sverre Hjelvik



Verneregler

Personlig verneutstyr

1. Det er påbudt å bruke orange værneklær ved alt arbeid i vegvesenets tjeneste som foregår utenfor verksted eller kontor. Unntatt er tjenestemenn i Biltilsynet som bruker tjenesteuniform. Etter mørkets frembrudd skal det i tillegg brukes perlerefleksbelte og armbind eller vernevest.
Ved bruk av regntøy skal dette være utført i vernefarge. Ansatte i biltilsynet kan bruke annet regntøy med nødvendig reflekterende utstyr.
2. Det er påbudt å bruke hjelm ved arbeid i alle hjelmområder. Hjelmområde er f. eks. arbeidsområder under dagen (tunneller) arbeid i sand og grustak, større grøftearbeider og alt spregningsarbeid. Hjelm bør imidlertid også brukes alle andre steder hvor det kan være fare for hodeskader.
3. Det skal brukes vernefottøy ved alt arbeid som kan medføre fare for fotskader.
4. Øreklokker bør brukes hvor støynivå overstiger 85 dB.A, f.eks. ved alt fjellboringsarbeid, ved bruk av maskiner som ikke er tilstrekkelig dempet, ved enkelte arbeid på verksted m.v.
5. Det skal brukes vernebriller ved alt arbeid som kan medføre fare for skade på synet, f.eks. ved hogging av stein, sliping, sveising m.v.
6. Det skal brukes sikkerhetsbelte ved alt arbeid i høyden hvor det er risiko for nedstyrtning.

Brudd på vernereglene vil bli å betrakte som tjenesteforsømmelse.

Samferdsle i 1879

«Det nye søndmør-romsdalske Dampskibsselskap», som vart stifta i 1868 og hadde båtane «Lodden», «Erkna», «Aalesund» og «Nordfjord» måtte innstille i 1879.

Postverket måtte til att med robåt i gamle postruter. Men så sette kon-

sul Joakim Andersen, Ålesund, og kaptein Halvar Iversen frå Trondheim igang privat dampskipsfart med skipa «Lodden» og «Robert».

Her er ruta til d/s «Robert» frå 2. oktober 1879.

Bjarne Rekdal

ROUTE

for

Dampskibet "Robert"

mellem

Aalesund-Molde og Aalesund-Aahjem

fra 2 October 1879.

A. Aalesund-Molde.

Fra Aalesund	Søndag	Kl 7	Form.	Fra Molde	Mandag	Kl. 1	Efterm.
ved Gamlemshaug	—	« 8	—	ved Hægdal (p. S.)	—	« 2 $\frac{1}{4}$	—
- Ostnæs (Harham)	—	« 8 $\frac{1}{4}$	—	- Dronnen	—	« 3 $\frac{1}{2}$	—
- Drennen	—	« 9 $\frac{1}{4}$	—	- Ostnæs	—	« 4 $\frac{3}{4}$	—
- Gjelsten (Tombrefj.)	—	« 11	—	- Kjerstadstel(Lepse)	—	« 5	—
til Molde	—	« 12 $\frac{1}{4}$	Eftm.	- Gamlemshaug	—	« 5 $\frac{1}{2}$	—
				til Aalesund	—	« 6 $\frac{1}{2}$	—

B. Aalesund-Aahjem 2 Gange ugentlig.

Fra Aalesund	Tirsdag	Kl. 6	Form.	Fra Aalesund	Thorstag	Kl. 10	Form.
ved Hareide	—	« 7	—	ved Hareide	—	« 11	—
- Søre-Vartdal	—	« 8	—	- Søre-Vartdal (p.S.)	—	« 12	Middag.
- Ørstenvig	—	« 9 $\frac{1}{2}$	—	- Ørstenvig	—	« 1 $\frac{1}{2}$	Efterm.
- Volden	—	« 11 $\frac{1}{2}$	—	- Volden	—	« 3 $\frac{1}{2}$	—
- Leganger	—	« 1	Efterm.	- Leganger	—	« 5	—
- Knardal (Rovde)	—	« 2	—	- Larsnæs	—	« 6 $\frac{1}{2}$	—
- Eidsaa (Sevde)	—	« 2 $\frac{3}{4}$	—	- Hougsholm	—	« 7 $\frac{1}{2}$	—
- Larsnæs	—	« 3 $\frac{1}{2}$	—	til Aahjem	—	« 8 $\frac{1}{2}$	—
- Hougsholm	—	« 4 $\frac{1}{2}$	—	Fra Aahjem	Fredag	« 10	Form.
til Aahjem	—	« 6	—	ved Sandvig	—	« 10 $\frac{1}{2}$	—
Fra Aahjem	Onsdag	« 6	Form.	- Hougsholm	—	« 11 $\frac{1}{4}$	—
ved Sandvig	—	« 6 $\frac{1}{2}$	—	- Voxø	—	« 11 $\frac{3}{4}$	—
- Hougsholm	—	« 7 $\frac{1}{4}$	—	- Larsnæs	—	« 12 $\frac{1}{2}$	Efterm.
- Voxø	—	« 7 $\frac{3}{4}$	—	- Eidsaa	—	« 1 $\frac{1}{4}$	—
- Larsnæs	—	« 8 $\frac{1}{4}$	—	- Knardal	—	« 2	—
- Leganger	—	« 9 $\frac{1}{2}$	—	- Leganger	—	« 3	—
- Volden	—	« 11	—	- Volden	—	« 4 $\frac{1}{2}$	—
- Følsvig	—	« 11 $\frac{1}{4}$	—	- Ørstenvig	—	« 6 $\frac{1}{2}$	—
- Volden	—	« 12 $\frac{1}{2}$	Efterm.	- Søre-Vartdal(p.S.)	—	« 8	—
- Ørstenvig	—	« 2 $\frac{1}{2}$	—	- Hareide	—	« 9	—
- Søre-Vartdal	—	« 4	—	til Aalesund	—	« 10	—
- Hareide	—	« 5	—				
til Aalesund	—	« 6	—				

NB. Ved Aahjem afleveres og modtages Post og Passagerer til og fra Nordre Bergenhus Amts Dampskibe. Disse anløbe Bryggen paa Indgaende til Nordfjord **Tirsdag Kl. 10 Form.** og **Fredag Kl. 6 Form.** samt paa Udgaende fra Nordfjord **Onsdag Kl. 1 Efterm.** og **Lørdag Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Efterm.**

LAB- NYTT



INTERNT MØTE OM VEGOVERBYGNINGER MED INGENIØRENE VED DRIFSAVDELINGENE

Møtet begynte med forberedende innlegg av Nordal, Gussiås og Engen.

Nordal orienterte om resultat av en større undersøkelse av levetiden på asfalt- og oljegrusdekker, og om sammenhengen mellom levetid og en rekke faktorer som kan ha innvirkning på den. Undersøkelsen viser blant annet følgende:

- Gjennomsnittlig levealder for asfalt- og oljegrusdekker som ble fornyet i 1977 og 1978 ligger på mellom 5,9 og 7,7 år. Normal dekkealder burde være 10-12 år.
- Det er ingen tydelig sammenheng mellom trafikkmengde og dekkenes levetid.
- Økende innhold av T2-materiale i vegfundamentet gir reduksjon i dekkelevetid.
- Bærelag av penetrert pukk gir vesentlig lengre dekkelevetid enn bærelag av grus.

Gussiås orienterte om kostnadene i forbindelse med dekkefornyingsa.

Våre relativt små trafikkmengder burde tilsi en dekkelevetid på 10-12 år for riksveger og 12-15 år for fylkesvegene. Med slik levetid ville vi få en årlig innsparing på 12 mill. kroner i forhold til dagens situasjon.

Engen la fram kostnadstall ved produksjon av knust grus, og tilleggs-kostnader ved bruk av fraksjoneringsverk som vil gi en jevn, god kvalitet på grusen. Tilleggskostnadene er avhengig av kapasiteten og vil ligge på omlag kr 4,- pr m³ ved en dagsproduksjon på 400 m³.

Diskusjonen etterpå ble livlig, og vi fikk belyst temaet fra en rekke synsvinkler. For oversiktens skyld kan vi samle oss om tre hovedpunkter:

Økonomi-Kvalitet-Ressurs

Økonomi

Det er påvist at prisforskjellen mellom bærelagsgrus og penetrert pukk i mange tilfeller er liten. Dette er avhengig av en rekke faktorer, som må vurderes for hvert enkelt

prosjekt. Vitsen er at det blir foretatt en vurdering, og ikke automatisk innkjøpt grus.

Skal grusen «foredles» slik at vi får et garantert tilfredsstillende bærelagsmateriale vil dette bety en øket produksjonspris på opptil 4-6 kr/m³. Når gjennomsnittsprisen på bærelagsgrus, ferdig utlagt, var kr 72,20 pr m³ i 1978, virker ikke denne prisøkningen avskrekkende. Forutsetningen er verk med et stort produksjonsvolum. Dette innebærer imidlertid at antall leverandører av bærelagsgrus vil bli redusert, med økte transportkostnader som resultat.

Et viktig poeng i denne sammenheng er vegkontorets «policy» hva angår knuseverk. Dette spørsmålet ble tatt opp av Åfløydal, som skisserte alternative løsninger: store stasjonære verk eller mindre mobilverk. Begge typer er aktuelle, og et opplegg bør snarest gjennomdrøftes for å få klarlagt maskininnkjøp osv. Grunnlaget for dette må være en *behovsplan*. Arbeidet med å sette opp en slik plan må da fullføres.

Kvalitet

Det er en generell forståelse for at våre grusbærelag i stor utstrekning ikke holder mål, og at det spesielt på tyngre trafikkerte veger er behov for større kvalitetsbevissthet. Hvor grensen skal trekkes, er i dag opp til ledelsen av hvert enkelt prosjekt, og under diskusjonen ble det gitt uttrykk for nyanser i vurderingen av nettopp dette. Siktemålet må i alle fall være at valg av bærelag, innkjøp osv., tas på et rasjonelt grunnlag,

der blant annet tilstrekkelig kjennskap til materialkvalitet inngår. Fortrinnsvis må vi legge vekt på å oppnå et best mulig økonomisk resultat, ikke bare for anleggsfasen, men for hele vegens levetid.

Penetrert pukk viser seg, statistisk sett, å være grusbærelaget overlegent. Dette fordi det er en sterkere og fremfor alt mindre vannømfindlig konstruksjon, og fordi det er lettere å sikre en tilfredsstillende kvalitet på utførelsen.

Ressurser

Vegvesenet er en storforbruker av naturgrus, med ca 350 000 m³ årlig til dekke og bærelagsformål. Ressursene av høyverdig materiale er begrenset. Om noen år vil vi oppleve råstoffmangel. Vi burde derfor, så snart som mulig, gå over til å reservere våre gode forekomster til dekkeformål og bruke knust fjell til vegfundament.

Pukkproduksjon fra sprengstein er kulant, mens fraksjonen 0-20 mm ofte er uakseptabel på grunn av høyt finstoffinnhold og for stor flisighet på steinmaterialene. Denne svakheten kan imidlertid rettes på ved valg av utstyr (slagknusere). Dette betyr (også) et bedre økonomisk resultat ved at alle masser som produseres har tilfredsstillende kvalitet.

Bruk av lokale masser til vegfundamentet, spesielt bærelaget innebærer en detaljert massedisponering. Valg av overbygning og massetak til denne bør gjennomarbeides allerede på planstadiet.

— «» —

Det er klart at et diskusjonsmøte har begrenset verdi som problemløser. Men møtet var nyttig, fordi vi fikk luftet synspunkter og klarlagt en rekke spørsmål. Dette er i seg selv verdifullt i vårt faglige miljø, men vi får håpe at vi også kan se mer konkrete resultater.

Vi må regne med at det blir brukt både grus og pukk i våre bærelag i tida framover, men utviklingen mot økende bruk av penetrert pukk eller likeverdige alternativer må fortsette. Likeledes at vi blir mer kresne på kvaliteten.

Bjørn Wivestad

Veghøvel med TV-overvåking



TV-overvåking ved maskindriften har nå gjort sitt inntog i vegvesenet. Høvelkjører Jakob Øvstedal på Skodje lager sitt eget «TV-show» under sitt daglige arbeid. Dette høres utrolig ut, men er faktisk sant. Et «Back eye» TV-sett er montert i vegvesenets veghøvel for å øke sikkerheten under rygging.

Et kamera er montert bak på høvelens motorkasse og en monitor (TV-skjerm) er montert i førerhuset. Dette gir en meget god oversikt bakover i en lengde av ca. 15 m. Etter ca. 1½ års prøvetid har vi meget gode erfaringer med dette utstyret. Det er vel ikke tvil om at det må satses på bruk av TV-overvåking på maskiner der



hvor forholdene krever det (by og tettsteder).

Prisen er heller ikke skremmende, ca. kr. 8 000,—.

Arnfinn Gautun



GAUTUN

EFFEKT AV TRAFIKKSIKRINGSTILTAK PÅ RIKSVEG 16 I KRISTIANSUND SENTRUM

Som eksempel på tiltak for å redusere antallet av trafikkuulykker kan en se på Langveien i Kristiansund. På strekningen fra Tollinspektør Flor's gate til krysset med Skolegata (lengde ca 560 m), ble det sommeren 1978 bygd trafikkkøyer i fotgjengerfeltene (se figur). Dette ble gjort for at fotgjengerne skulle få krysse gata i to etapper slik at det ble en kjøreretning å konsentrere seg om for hver etappe.

Fotgjengerfeltene ble mer markert for biltrafikken samt at øyene også reduserer hastigheten ved passering av fotgjengerfeltene. Prosjektet er planlagt og bygd av Kristiansund kommune og har kostet ca 150 000 kroner. Det er gitt tilsagn om et tilskudd fra vegvesenet på 150 000 kroner.

Siden trafikkuulykkesregistreringen begynte 1. januar 1968 er det skjedd 56 trafikkuulykker på denne strekningen og av disse er 26 ulykker hvor fotgjenger ble påkjørt under kryssing av vegen.

Når en sammenligner en 16 måneders periode etter at øyene ble bygd med en like lang periode før, får en dette resultatet:

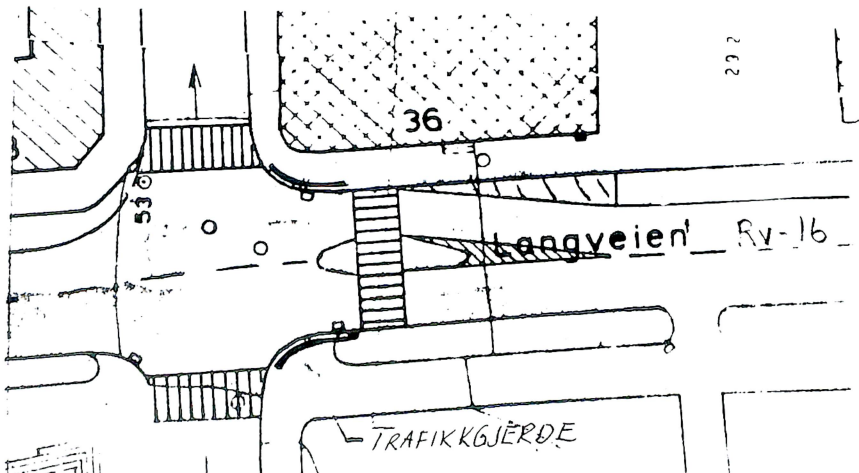
Før

7 ulykker der fotgjenger ble påkjørt under kryssing av vegen. 1 ulykke hvor bil foretar ventresving og kjører på syklist i motgående kjørebane.

Etter

1 ulykke der fotgjenger ble påkjørt under kryssing av vegen.

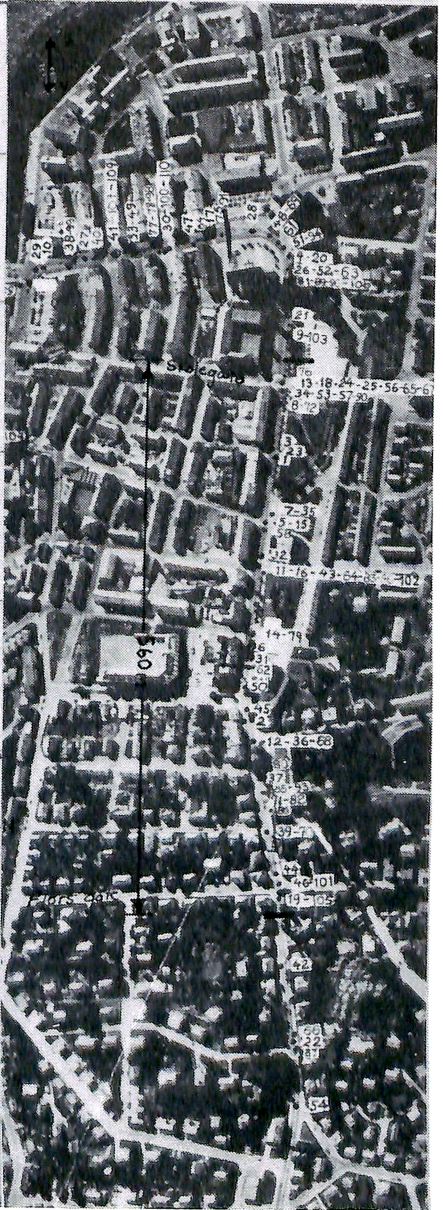
2 ulykker mellom motorkjøretøy med kryssende kjøreretninger.



RV-16 HP-15 Km 2,5 -4,343
LANGVETEN

TRAFIKKULYKKES-
REGISTRERING

Lidstrom 1/2-77 til 2 1/2 -78		Lidstrom 3 1/2 -78 til 1/2 -79		
79	10-2-77 07,05 Km 3,050	96	5-8-78 11,45 Km 3,420	
	L		U	
80	16-3-77 20,10 Km 2,880	101	29-1-79 17,58 Km 2,770	
	D		L	
82	6-5-77 14,50 Km 2,850	102	16-2-79 19,50 Km 3,130	
	L		U	
83	20-5-77 12,15 Km 3,100	105	20-4-79 23,27 Km 2,780	
	L		U	
85	25-9-77 20,00 Km 2,850	108	30-8-79 17,00 Km 2,880	
	L		L	
88	23-11-77 18,00 Km 2,845	<p><u>TALLKODE</u></p> <p>31 PERSONBIL-STASJONSVOG</p> <p>01 FØTVEJENGER</p> <p>21 MOPED</p> <p>10 SYKLIST</p> <p>33 Buss</p> <p>23 TUNG MOTORSYKKEl</p>		
	U			
90	20-12-77 11,30 Km 3,306			
	L			
93	8-3-78 16,40 Km 2,850			
	L			



1 ulykke mellom bil og motorsykkel i samme kjøreretning, hvor motorsykkelen kjører inn i siden på venstresvingende bil.

1 ulykke hvor personbil stoppet for en fotgjenger ved fotgjengerfelt og en syklist kjører inn i bilen bakfra.

Når en ser på alvorlighetsgraden på ulykkene før og etter at øyene ble bygd for de samme ulykkene får en dette resultatet:

Før

1 uskadd, 6 lettere skadd, 1 dødsulykke.

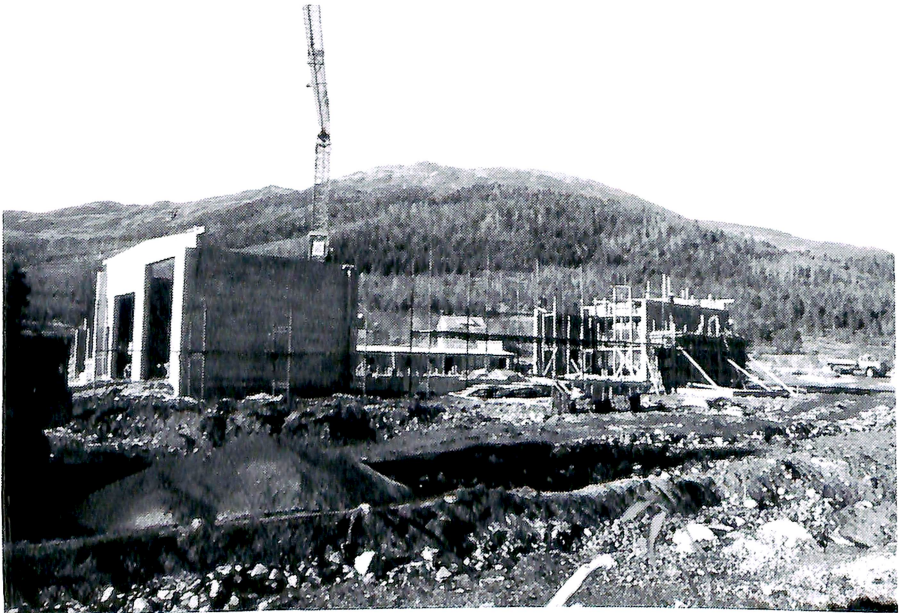
Etter

3 skadd, 2 lettere skadd.

Av denne oversikten går det fram at det har vært en reduksjon både av antallet ulykker og av alvorlighetsgraden for personskadene.

Samtidig med byggingen av øyene ble det også bygd trafikkgjerd i kryssene for å lede fotgjengerne til å krysse på riktig sted. Nå gjenstår det å undersøke om noen av etterulykkene kan være forårsaket av redusert sikt på grunn av trafikkgjerdene.

Terje Urdshals



Biltilsynets nybygg i Molde tar form i Årødalen.

NYTT I TRAFIKKREGLENE for deg som sykler



Syklist på høyre vei/skulder der det ikke er sykkelvei eller sykkelbane.

Syklist på høyre side, følger på vensire - også på gang/sykkelvei.

Syklist har vikeplikt fra særskilt anlagt sykkelvei, sykkelbane eller veiskulder, også ved kryssing.

Svingende trafikk viker for syklist.

Lys påbuds i usiktbart vær eller mørke - også for syklist.

Syklist viker for trafikk på tvers.

Riktig venstresving der høyre kjørefelt er forbeholdt sving til høyre.

Syklist kan kjøre forbi andre kjøretøyer på høyre side.

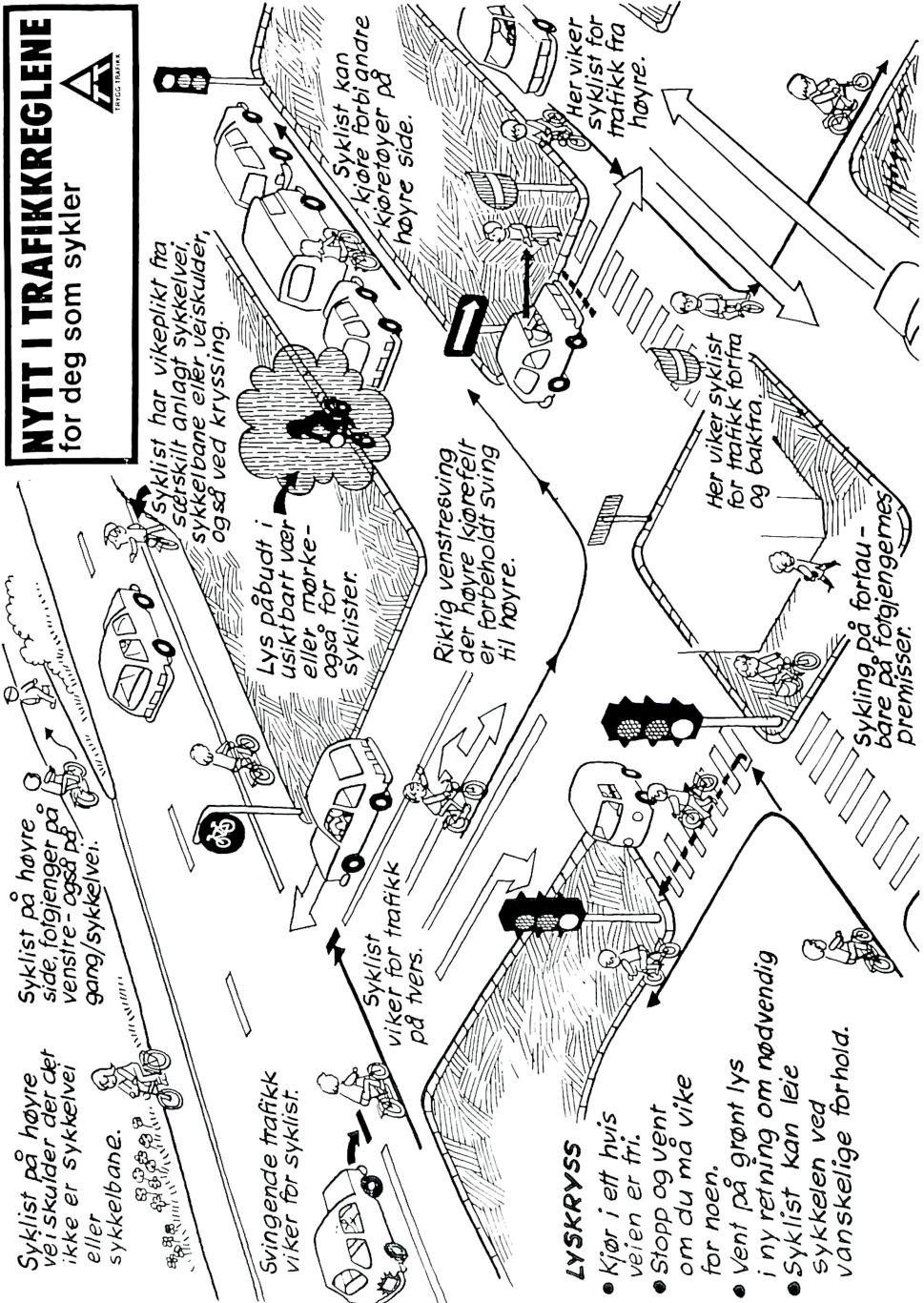
LYSKRYSS

- Kjør i ett hvis veien er fri.
- Stopp og vengt om du må vike for noen.
- Vent på grønt lys i ny retning om nødvendig
- Syklist kan leie sykkelen ved vanskelige forhold.

Her viker syklist for trafikk forfra og bakfra.

Her viker syklist for trafikk fra høyre.

Sykling på fortaubare på fotgjengernes premisser.





*Vi ønsker alle en
riktig god jul
og et godt
nyttår*

Redaksjonen