

VEGDIREKTORATET

2 JUL 1981

BIBLIOTEKET

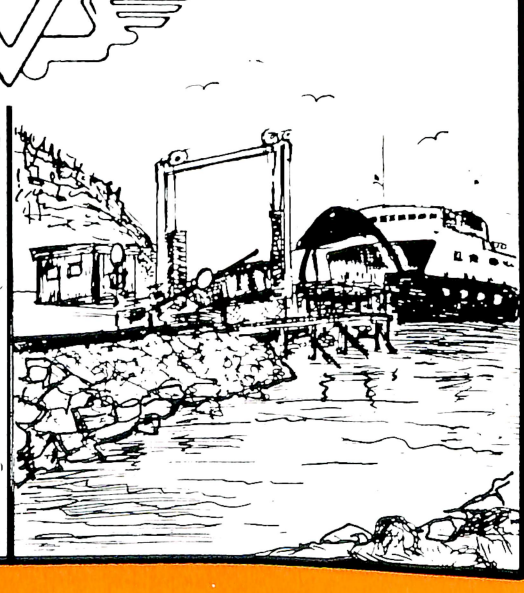
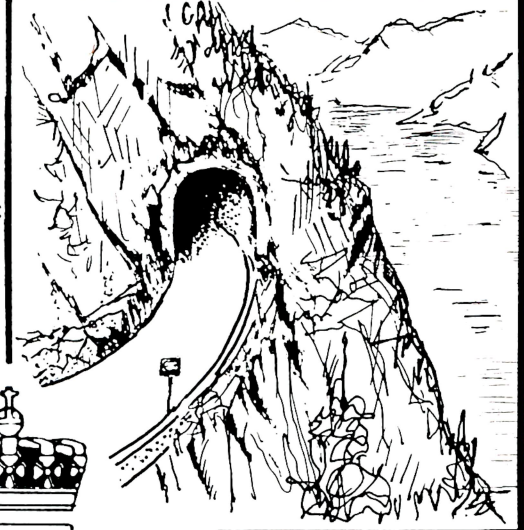
VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 3

JUNI 1981

9. årg.



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 3

JUNI 1981

9. årg.

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Redaksjonsutval:

Andor Wicken
Arne Johnsen
Terje Haug

Redaksjonsråd:

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

Redaksjonssekretær:

Terje Haug
Utgitt av Statens Vegvesen,
Vegkontoret Møre og Romsdal.

Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset,
Julsundvegen 1 B, 6400 Molde

Sats og trykk:

Jan Betten & Sønns Trykkeri, Tingvoll

Opplag: 1800

Medarbeidarar:

Egil Bakke
Knut Inge Braute
Ottar Brudeseth
Einar Drugli
Torgeir Døssland
Gunnar Flemmen
Magne Flømsæter
Kristian Furland
Anders P. Grotle
Sverre Hjelvik
Jeanette Lorentzen
Anders S. Moen
Bjarne Rekdal
Svein Solbjørg

David Strømme
Gunnvor Sund
Odd Terje Waldal
Andor Wicken
Rudolf Ølander

Innhald:

- 3 Trafikksikre gang- og sykkelveger i M & R
- 5 Fotgjengarundergang ved Nørvasundet
- 8 Overbelastede biler ødelegger vegene
- 9 Brøytestikk
- 10 T-12
- 12 Fylkesveg 359 Aure — Todal
- 14 Dekkeleggingskurs
- 16 Ronald Bye og Trygg Trafikk tildelt PRI's hedersmedalje
- 17 Pensjonisttreff 1981
- 18 Forsømmes vedlikeholdet av vegskråningene?
- 19 Forebyggende vedlikehold
- 20 Høyfjellsvegene gjennombrøytet
- 21 Vi gratulerer
- 22 Fartsgrenser på fylkesveg
- 23 St. Hans
- 24 Lab-nytt
- 31 Ny vegstasjon på Sunndalsøra
- 32 Kryssord
- 34 Autosys EDB-system
- 39 Yrkesbevis for anleggsmaskinførere
- 40 Nye skilt og skiltregler
- 45 Med grusharpe og sluskebåre
- 47 Veterantreff på vegsentralen
- 50 Ekskursjon 1981
- 52 5 minutter med vernelederen
- 55 Lønsfastsetjing for 150 år sidan
- 56 Årsmelding 1980 i samandrag
- 62 E 69 sperret igjen
- 63 Vegcupen 1981

Ny undersøkelse viser:

Trafikksikre gang- og sykkelveger i Møre og Romsdal

Dette er konklusjonen vi kan trekke for Møre og Romsdals vedkommende av en fersk undersøkelse som Institutt for samferdelsteknikk ved NTH har utført for Vegdirektoratet. Møre og Romsdal ser her ut til å være det fylket som kommer best ut av undersøkelsen, med størst forholdsvis reduksjon av ulykkene etter at gang- og sykkelveger er anlagt. 89 gang- og sykkelveganlegg langs riksvegene på tilsammen 88 km er

med i undersøkelsen. Av disse ligger 5 anlegg på tilsammen vel 7 km i vårt fylke. Det er anlegg som ble bygd forholdsvis tidlig som er med i undersøkelsen. I vårt fylke ligger anleggene i Ålesund, Frei, Hareid, Molde og Eide, bygd i 1975-77.

For disse 5 anleggene har det vært overbevisende store reduksjoner i ulykkestallene. I en viss tidsperiode før utbyggingen ble det registrert 32 ulykker (alle typer politiregistrerte



Trafikkdeleren mellom gang- og sykkelvegen og kjørebanelen bør normalt være minst 3,0 m. Smal trafikkdeler gir mange problemer.

ulykker). Inntrufne ulykker i en sammenlignbar tidsperiode etter utbyggingen ble registrert til 17 ulykker i alt. Forventet antall ulykker dersom gang- og sykkelveg ikke var blitt anlagt, ble samtidig beregnet til 34 i denne perioden. Det vil si en reduksjon på 50% i Møre og Romsdal. På landsbasis var tilsvarende reduksjon 16%.

For fotgjenger- og sykkelulykker spesielt var forholdet noe annerledes. Innenfor de 5 prosjektene i fylket ble det registrert 13 slike ulykker i førperioden. Forventet antall ulykker uten bygging av gang- og sykkelveg ble beregnet til 14-15. I virkeligheten ble det bare registrert 4 slike ulykker etter at gangvegene ble anlagt. Dette gir en reduksjon på 72%. På landsbasis var tilsvarende reduksjon 46%.

Ved utgangen av 1981 regner vi med at det er tatt i bruk ca. 88 km gang- og sykkelveg langs riksvegene i vårt fylke. Vi håper og tror at den positive effekten av slike tiltak som denne undersøkelsen har vist, vil gjelde også for det øvrige gang- og sykkelvegnett i fylket.

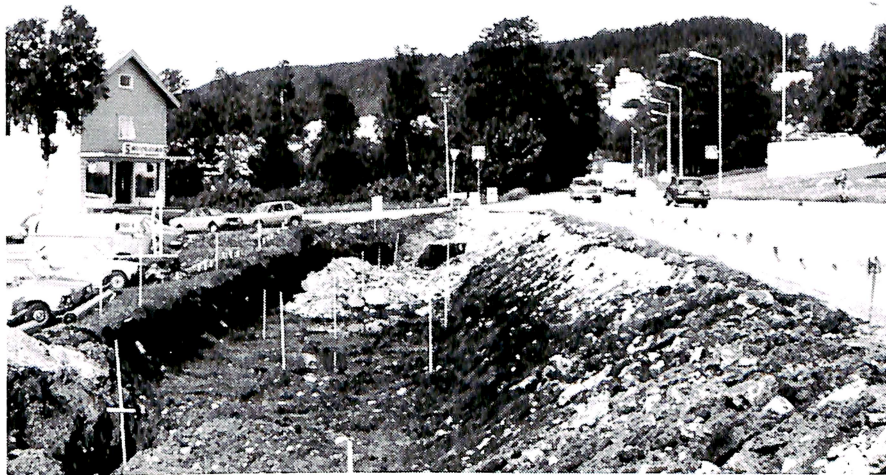
Undersøkelsen gir også opplysninger om hvilke egenskaper som er viktig for at et gang- og sykkelvegprosjekt skal ha sikkerhetsmessig god effekt. For det første er det ønskelig at prosjektenes sammenhengende lengde er størst mulig. Korte gangvegprosjekter gir stort behov for kryssing, noe som medfører mange og alvorlige ulykker. Videre gir gang- og sykkelveger langs hovedveger med randbebyggelse større ulykkesreduksjon enn gang- og

sykkelveger langs gjennomfartsårer i tettsteder. Bredden på trafikkdelene mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen påvirker også den ulykkesreduserede effekt. En bør således være tilbakeholden med å bygge gang- og sykkelveger med trafikkdel som er mindre enn 3,0 m, dersom ikke helt spesielle forhold tilsier dette.

De retningslinjer vi har forsøkt å følge til nå i utbyggingen av gang- og sykkelvegnett i Møre og Romsdal, samsvarer godt med det som her er framholdt. Vi mener derfor vi har grunn til å vente at de betydelige investeringer som årlig settes inn for bygging av gang- og sykkelveger i Møre og Romsdal etterhvert vil gi merkbare sikkerhetsmessige resultater for stadig flere av oss.

Undersøkelsen som det er vist til her, gir samtidig en bekreftelse på at det synes riktig at dette arbeidet fortsetter etter de retningslinjer og i det spor vi nå er inne i. Vi må håpe at dette blir konklusjonen også for den samlede virksomhet for statens vegvesen i Møre og Romsdal. I denne virksomhet synes det som om hensynet til trafikksikkerheten har fått spille en stadig større rolle de senere år. Resultatet ser da også ut til å melde seg gjennom ulykkestall som viser en stadig nedadgående tendens generelt sett for fylket. Målsettingen for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket ser så langt ut til å være i rute: En halvering av antall personsikader i 1987 i forhold til 1977.

Fotgjengarundergang ved Nørvasundet i Ålesund

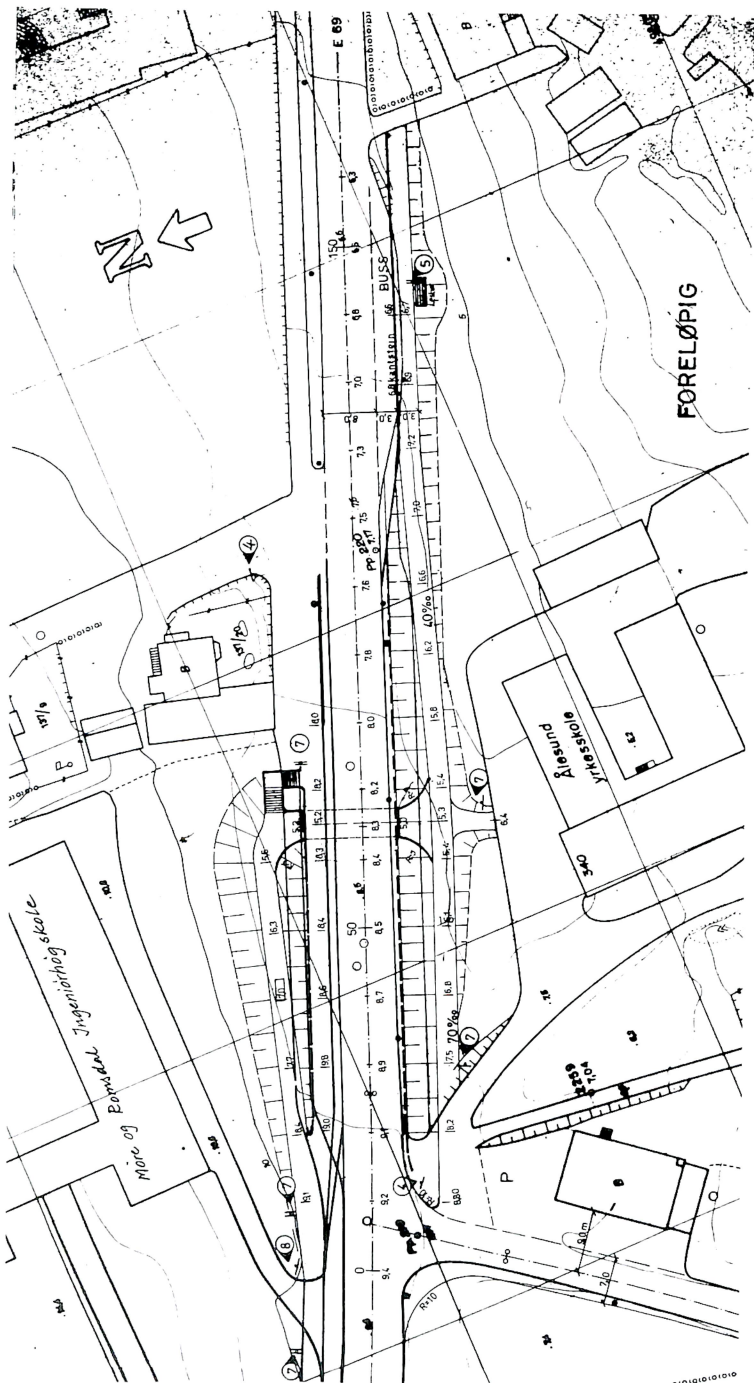


Mellom Ingeniørhøgskolen og Ålesund Yrkeskole byggjer vegvesenet i samarbeid med Ålesund kommune for tida ein fotgjengarundergang under E 69. Undergangen vil erstatta eit signalanlegg og venteleg gje betre flyt i trafikken som plar korka seg på denne strekninga i ettermiddagsrusjet. Fotgjengarane vil kunne krysse trygt utan å måtte vente på grønt lys dersom dei nyttar undergangen. Vi har vurdert plasseringa nøye nettopp med tanke på bruken, men i eit område som er så flatt som dette vil vi vel framleis oppleve at nokre likevel tek sjansen og kryssar køyrebanen der det høver dei best. Men eit tilbod om sikker

kryssing av ein veg med årsdøgntrafikk på ca. 17000 vil undergangen iallefall gje.

Den parsellen av ny innfartsveg som skal avløysa noverande E 69 forbi Ingeniørhøgskolen vil truleg bli ferdig først ein gong i 1990-åra. Inntil då vil all trafikk til Ålesund frå aust passere her. Men også etter at innfartsvegparsellen Nørvesund - Nørvevika er bygd vil trafikken *over* undergangen bli så stor at det tvillaust er behov for undergang.

Å krysse ein hovedinnfartsveg med eit byggverk som dette er ein komplisert operasjon. Under vegbanen ligg 3 store vassleidningar og dess-



utan kablar for både E-verket og Televerket . Trafikken må gå utan avbrot, og heile tida må også fotgjengarar og syklistar koma seg fram og over på trygg måte.

Framdriftsplanen er lagt opp slik at vegvesenet først grovplanerer gangrampane på sørsida og gjer klar grøftene for omlegging av leidingar og kablar. Mellom 1. juni og 3. august skal Ålesund kommune, Televerket og E-verket legge nye rør og kablar (for eiga rekning) og i august kjem så vegvesenet tilbake og startar bygginga av sjølve undergangen (plaststøpt betong). Også den må byggast i to omgangar av omsyn til trafikkavviklinga. I ei periode må austgåande trafikk bruka gang- og sykkelbanen på sørsida og vestgåande gang- og sykkelbanen på nord-sida. Gåande og syklende blir i denne tida vist til mellombels bygde gangveggar.

Kostnaden for vegvesenet er rekna til 0,6 mill. kroner. Ålesund kommune syter for grunn og ber kostnaden ved omlegging av sine rør og leidingar. E-verket og Televerket dekkjer tilsvarande kostnaden for omlegging av sine kablar, slik at totalt vil undergangen koma på ca. 1,0 mill. kroner. Vi har likevel vurdert investeringa som svært rentabel. Undergangen vil bety betra trafikktryggleik for gåande, og kapasiteten på E 69 vi auka slik at bil- og busstrafikken ut av byen om ettermiddagen venteleg vil sleppa full stopp i fleire minutt, gong om anna i fleire ti-minutt.

Når undergangen står ferdig tidleg i 1982 vil det kanskje koma for dagen

andre flaskehalsar på gamle E 69. Dei problema som på rimeleg måte kan løysast vil vi prøve å eliminere mellom anna ved bruk av varmekablar i bakken ned frå Borgundvegen til Nørvegata. Men tilfredsstillande trafikkavvikling mellom Spjelkavik og Ålesund sentrum blir det ikkje før den nye innfartsvegen er ferdig. Med dei løyvingane som er i utsikt til denne vil anleggstida bli lang. Ei trøst er det likevel at traséen etter kvart er blitt fastlagt gjennom stadfesta reguleringsplanar, slik at diskusjon og usemje om lineval ikkje lenger bør vera grunn for utsetjing av prosjektet.

A.S.M.

***Bruk bilbeltet
– under all
slags kjøring!***

***Ærespris i Familiaden
1980.***

Iflg. bladet «Bedriftsidrett» nr. 4-81 er Vegvesenet, Molde blitt tildelt Steen & Strøm kruset SKIFART.

Vegdirektoratet

Overlastede biler ødelegger vegene

Overbelastning av vegene påfører samfunnet store vedlikeholdskostnader dersom den ikke bringes under kontroll. For å oppnå en best mulig utnyttelse av vegsystemet og kjøretøyene, er tillatt akseltrykk på vegene skrevet opp så langt det er forsvarlig. Selv små overskridelser vil derfor kunne ødelegge vegene, spesielt nå i teleløsningsperioden, sier avdelingsdirektør Aksel Bruun i Vegdirektoratet i en kommentar til lastebileiernes sterke reaksjoner på overlastreglene.

Når biltilsynet kommer over en overlastet bil, reageres det med gebyr etter bestemte satser. For å fange opp uberegnelige variasjoner i vekten på lasten, er det innført marginer mellom 500 og 1 500 kg før gebyr blir skrevet ut. Nå viser det seg imidlertid at en rekke lastebileiere oppfatter disse frimarginer som lovlig ekstravekt.

— I stedet for å redusere frimarginene har vi som en forsøksordning skjerpet reglene om avlasting av overlastede kjøretøyer. Disse sier nå at det skal leses av dersom tillatt akseltrykk eller boggitykk overskrides med 5 prosent, sier Bruun.

— Har det ikke også tidligere vært regler for avlasting?

— Jo, det er riktig. Den regelen vi har hatt siden 1972 sa at dersom overlasten var mer enn halvparten

av frimarginen, skulle det foretas en vurdering i hvert enkelt tilfelle om det skulle det kreves avlasting. Denne vurdering førte imidlertid til en vanskelig arbeidssituasjon for vekt-kontrollørene. Den nye regelen krever avlasting ved et lavere akseltrykk på veger med liten bæreevne. Den største forskjellen er imidlertid at nå kreves det avlasting, mens dette tidligere var en vurderingssak.

— Er det mulig å bedømme vekten med 5 prosents nøyaktighet? Er dere ikke klar over disse forhold når dere sitter ved skrivebordene og lager regler.

— Det er vi selvsagt klare over. Dette er hovedårsaken til at vi ikke vil redusere frimarginer før gebyr påløper. Statistisk materiale fra kontrollveingene viser at man kan lesse opp lastebilene med en forbausende presisjon. En måling vi foretok i 1979 viste f.eks. at 47,3 prosent av boggiene var overbelastet, mens bare 3,9 prosent var så overbelastet at det ble ilagt gebyr. Dette tolker vi dithen at det må være mulig å unngå overlast uten at man derved behøver å gi avkall på en betydelig del av bilens nyttelast. Også andre tegn tyder på at svært mange spekulerer i frimarginene.

Bruun legger til at man selvsagt kan sette opp grensen for avlesning til det dobbelte, slik som lastebileier-

ne krever. Men det vil måtte føre til en tilsvarende reduksjon av vegens tillatte akseltrykk. Dette fører igjen til en ugunstig situasjon for dem som følger reglene, mens de som bevisst velger å overse reglene, får en fordel.

— Kom ikke de nye reglene for brått og uten at organisasjonen ble rådspurt?

— Jo, det mest uheldige var vel at reglene kom samtidig med at lastebilnæringen var hardt presset av andre årsaker. Det var imidlertid viktig for oss å få reglene ut før te-

leløsningen. Som tidligere nevnt er dette en forsøksordning og vi har nå sendt utkast til nye regler ut på høring. Fremgangsmåten her er etter avtale med Lastebileierforbundet. Jeg vil i denne forbindelse også understreke at det aldri har vært lovlig å kjøre med større akseltrykk og boggitrykk enn det vegen er skiltet for. Det som nå er om å gjøre er å finne fram til en praktisk ordning som lastebileierne kan leve med, og som setter en stopper for den bevisste overbelastningen av vegene våre.

BRØYTESTIKK

Selv om vinteren når disse ord skrives bare såvidt har sluppet taket har man allerede en tid vært igang å ruste seg til neste vinter med hensyn til anskaffelse av brøytestikk. Årsforbruket av brøytestikk er meget stort da mye blir ødelagt eller forsvinner på andre måter i løpet av vinteren. I 1980 ble det til orientering her i fylket innkjøpt brøytestikk for vel kr. 170.000,— hvilket skulle tilsi et antall på anslagsvis 120 000 stk.

Vedlikeholdsdistriktene har dels skaffet seg brøytestikk fra de norske krattskoger enten gjennom hogging i egen regi eller gjennom leveringer fra privatpersoner. Ellers har man nyttet en del bambus brøytestikk importert fra Østen. Her har erfaring vist at norske produkter er å foretrekke framfor bambus. Proble-

met har imidlertid vært å skaffe nok av norske brøytestikk.

Av den grunn rykket man i april inn en annonse i avisene i fylket hvor man bad om tilbud fra enkeltpersoner og lag om levering av brøytestikk hogd i skogen. Tilbud har strømmet inn fra hele fylket og det er tydelig at dette slo godt an. Det som synes noe forundelig er imidlertid at ingen idrettslag eller foreninger har bitt på dette for derved å tjene noen ekstra kroner i en slunken klubbkasse.

Ser man på den distriktswise representasjon er Nesset kommune meget sterkt representert. Om det er mye krattskog i kommunen eller om innbyggerne har bedre evne enn andre til å ta vare på de verdier som ligger i krattskogen vites ikke.

Gunnar Flemmen

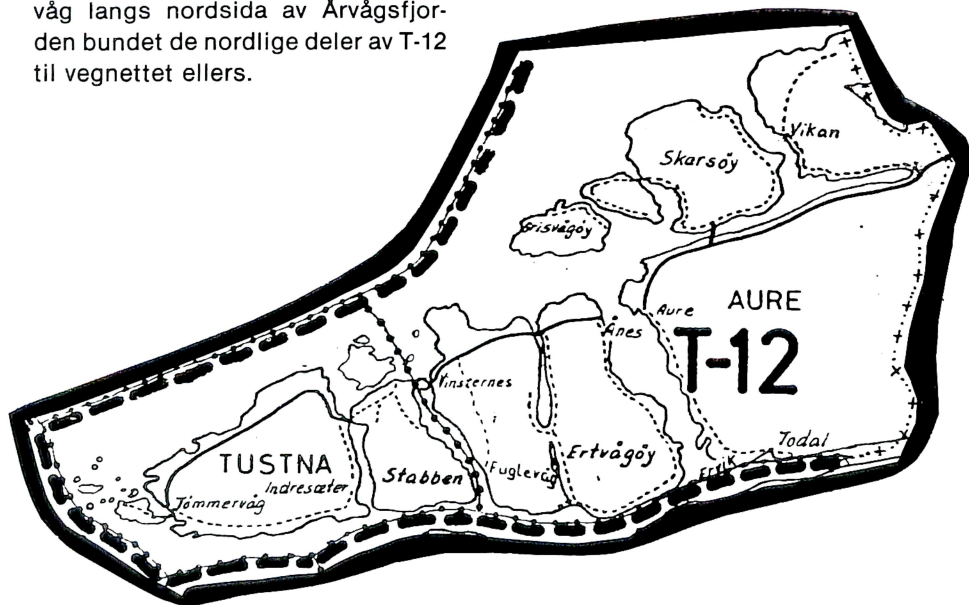
T-12

Vedlikeholdsområde T-12 består av øyene Tustna, Stabben, Ertvågøya, Grisvågøya, Skarsøya samt «Aure fastland» og en liten snipp av Sør-Trøndelag hvor Møre og Romsdal har ansvaret for vedlikeholdet av 6,2 km fylkesveg. Vedlikeholdsdrifta i området har blitt vesentlig lettet etterhvert som nye bruer har avløst ferjestrekninger. Brua over Åkvik-sundet mellom Grisvågøya og Skarsøya ble bygd for flere år siden, mens bruene over Solemsundet mellom Tustna og Stabben og over Torsetsundet mellom Skarsøya og fastlandet har kommet i de senere år. I tillegg til dette har ny veg fra Årvåg langs nordsida av Årvågsfjorden bundet de nordlige deler av T-12 til vegnettet ellers.

Det er totalt 54 km riksveg og 154 km fylkesveg innen T-12. Av dette er det fast dekke på ca. 37 km riksveg og ca. 20 km fylkeveg (Ottadekke ikke medregnet). Området har dessuten ansvaret for 9 ferjeleier.

Som en forstår er området ikke av de større verken når det gjelder veglengder eller utstrekning. Men her som ellers kreves flinke vegfolk for å holde vegnettet i god stand, og en kan trygt si at **det** har T-12.

Knut Inge Braute





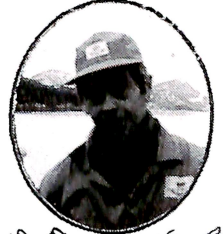
T. MEISINGSET
VEGMESTER



A. NESS
SPESIALARBEIDER



T. NORDGÅRD
SPESIALARBEIDER



R. ULFESNES
SPESIALARBEIDER



O. LYSTAD
SPESIALARBEIDER



O. ERSNES
SPESIALARBEIDER



U.O. MYREN
HJELPEARBEIDER



S. ESPEET
SPESIALARBEIDER



A. GLOMSTAD
SPESIALARBEIDER



A. WIGUM
SPESIALARBEIDER



K. BAKKEN
SPESIALARBEIDER



B. HAUGE
VERKSTEDFORMANN



B. HJELLEN
MASKINFØRER



H. SETTEMSDAL
OPPSYNSMANNSSASSISTENT

FYLKESVEG 359 AURE-TODAL I VEDLIKEHOLDSDISTRIKT T-12

Ovennevnte fylkesveg ligger i Aure kommune, og er 18,3 km lang.

Vegen ble bygd i tre etapper som hovedveg, og følgende tre parseller ble avlevert: Aure-Torset i august 1914, Torset-Vik i oktober 1917 og til sist parsellen Vik-Todal i september 1927.

Vegen ble opptatt som riksveg i 1964, men er nå som nevnt fylkesveg.

Vegen er lite trafikkert, og nyttes vel mest av oppsitterne som bor i Tevika, Gresset, Torset, Haugen, Vik, Ervik og Todalen.

I Ervik ligger Ervik ferjeleie hvor det er ferjeforbindelse over til Rendal, Hendsset og Aresvik.



*Parti fra Uggelstenen mellom Haugen og Vik.
Pallhøyde ca. 50 m.*

Terrenget vegen ligger i er tildels svært stygt og brattlendt.

I 1968 ble det startet med utbedringsarbeider gjennom Gylt-halsen og over Gresset, og senere har det vært årlige bevilgninger. Anlegget har vært drevet som sysselsettingsanlegg, og det er fortsatt drift ved anlegget, men om ca. 2 år regner en med at det gjenstår bare oppsetting av ca. 5 km med rekkverk.

Den nye veglinjen følger stort sett eksisterende veg med unntak av over Gresset hvor vegen er helt om-lagt. Den nye vegen bygges etter vegklasse III A med planeringsbredde på 4,5 m med tillegg for rekkverk-rom, kurveutvidelser og møteplasser. Det er lagt fast dekke på ca. 9,6 km av vegen mellom Aure og Ervik.

Som foran nevnt ligger vegen i svært vanskelig terreng, og dette gjelder spesielt mellom Bjørning og Vik samt mellom Ervik og Todal. En har her hatt fjellskjæringer som er inntil 50 m høge. Fjellet er tatt ut med håndholdte bormaskiner. Det aller meste av massen er blitt «kastet» på sjøen under sprengningene. Sjøen er meget dyp på streknin-gen, og vegen må derfor sprenges inn i fjellet.

Mellom Ervik og Todal hvor en har det aller verste terrenget, har i til-



Parti fra Todalen. Ola Hjelanes (t.v.) og Lars Male.

legg fjellet vært meget dårlig, og en har hatt en rekke ras. Skjæringene her har også vært meget høye, og en har derfor tatt ut fjellet med en kombinasjon av «standere» og «liggere». Til dette har en nyttet en borbu som er laget på vegstasjonen i

Aure. Bukken har for øvrig fungert meget tilfredsstillende.

Det er til dags dato tatt ut ca. 200 000 tfm³ med fjell siden anlegget ble startet i 1968.

«Gammelvegen» er på lange strekninger murt opp av vanlig sprengtsten, og en kan se at arbeidet har vært utført av folk som kunne sitt håndverk.

Det er også grunn til å merke seg at arbeidet ble utført i løpet av 13 år, og dette må sies å være svært hurtig utført selv om en ikke er kjent med hvor mye folk som deltok.

Selv om de som har utført arbeidene nå har gjort en utmerket «jobb», er det full grunn til å minnes de som først bygde vegen mellom Aure og Todalen.

Einar Drugli



Straff eller oppmuntring?

Lensmannen i Kvernes sende den 7. september 1857 melding til veginspektøren om at rotemeisteren for Lyngstad vegrote var «ved døden afgaaen».

Veginspektøren skreiv til lensman-

nen den 15. same måned: «Lensmannen paalægges at besikke den af Rodens Mandskaber, som har det slettest istandsatte Veistykket til Rodemester.»

B.R.

DEKKELEGGINGSKURS

Dekkeleggingsmannskapene var samlet til kurs torsdag 7/5 og fredag 8/5-81.

Første dagen gjennomgikk oljegruslaga utleggerne og valsene på vegsentralen, mens Ottadekkelaget gjennomgikk sprøytevogn, singelspreder og vals på A/S Dynapac's anlegg ved Åndalsnes.

Andre dagen var alle som har med produksjon og legging av dekker samlet til orienteringsmøte på «Knausen» pensjonat.

Forelesere på kurset var representanter fra firmaene Motordrift A/S, Dynapac A/S samt veglaboratoriet og vegkontoret.



Kursdeltakere og forelesere. Første rekke fra venstre Arnfinn Orvik, Torgeir Kvello, Svein Toven, Jens Monsholm, Stig Grevsnes, Kjell Moen og Kjell Svendsli.

I midten Oddvar Toven, Olav Hanset, Anders Mork, Ottar Brudeseth, Georg Bolme og Karl Arne Ekroll.

Bakerst Karl Jacob Gjerp, Egil Bakke, Kristian Ellevset, Jan Petter Bjørdal, Gunnar Bele, Steinar Flydal, Petter Garte og Kåre Fasteraune.



Deltakerne lyttet oppmerksomt på forelesningene.

Ottar Brudeseth

STIPEND — VEG OG VEGTRAFIKK

Nordisk Vegteknisk Forbund tilbyr stipendier for studium av aktuelle spørsmål innen veg- og vegtrafikk. Stipendiene, som også kan benyttes til studiereiser, er begrenset oppad til kr 10 000,—

Valg av emne er opp til den enkelte søker. Stipendiatene forplikter seg til å skrive en rapport om resultatene av studiene til Nordisk Vegteknisk Forbund.

Søknad om stipend skal inneholde:

- beskrivelse av det emnet søkeren ønsker å studere,

- plan for gjennomføring av studiet,
- opplysninger om søkerens stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Søknaden sendes:

Nordisk Vegteknisk Forbund
Vegdirektoratet
Boks 8109 Dep
OSLO 1

innen 7. august 1981.

Fin internasjonal heder til norsk trafiksikkerhetsarbeide:

RONALD BYE OG TRYGG TRAFIKK TILDELT PRI'S HEDERSMEDALJE

Samferdelsminister Ronald Bye mottok nylig den høyeste utmerkelse til den internasjonale trafiksikkerhetsorganisasjonen, La Prévention Routière Internationale (PRI). Bye fikk utmerkelsen for den positive ulykkesnedgangen vi har hatt i Norge de senere år. PRI hadde også merket seg statsrådens utsagn om at det er nødvendig å sette konkrete

mål for reduksjon av trafikkulykkene.

Samferdelsministerens uttalelse om at trafiksikkerhet skal gå foran framkommelighet hadde også vakt oppmerksomhet i den internasjonale trafiksikkerhetsorganisasjonen. Ronald Bye slo i sin takketale også fast at trafiksikkerhetsarbeide utøves ikke bare av staten, men også av



Samferdelsminister Ronald Bye og direktør Leif A. Ellevset i Trygg Trafikk med den internasjonale trafiksikkerhetsorganisasjonen PRI's høyeste utmerkelse gitt for norsk innsats på trafiksikkerhetssektoren.

frivillige organisasjoner som for eksempel Trygg Trafikk.

Utmerkelsen ble overrakt av presidenten i PRI, Leon Nilles, Luxemburg, i forbindelse med PRI's trafikksikkerhetskonferanse som for kort tid siden ble holdt i Norge.

Trygg Trafikk fikk også den samme høye utmerkelsen for sin innsats i norsk og internasjonalt trafikksikkerhetsarbeide. Det er en kjennsgjerning at Trygg Trafikk står bak de tiltak som har størst utbredelse i PRI's medlemsland, nemlig Barnas Trafikkklubb, emnemappesystemet i skolene og refleksbrikkene.

Utmerkelsen ble også gitt til PRI's grunnlegger, franskmannen Georges Galiene.

Direktør i Trygg Trafikk, Leif A. Ellevset forteller at utmerkelsen er en stor honnør til norsk trafikksikkerhetsarbeid. Spesielt er det ekstra hyggelig å få en slik utmerkelse i det året organisasjonen fyller 25 år.

I forbindelse med verdenskongressen ble det også fra vegmyndighetene, politiet, forskningen og Trygg Trafikk gitt en bred orientering om norsk trafikksikkerhetsarbeid. Presidenten i PRI, Leon Nilles, var imponert over bredden og det samarbeidet vi har mellom det offentlige og frivillige sektor i Norge i trafikksikkerhetsarbeidet. Dere har mye å gi til andre land, uttalte han.

PENSJONISTTREFF 1981

Også i år er det satt av midlar til samkome for vegvesenet sine pensjonistar.

Turen er no komen til dei pensjonistane som er busette i kommunane Sunndal, Tingvoll, Surnadal, Halså og Rindal. Vi tek sikte på eitt arrangement for pensjonistane i Sunndal og Tingvoll (vedlikehaldsområde T-9) og for pensjonistane i Surnadal, Halså og Rindal (vedlikehaldsområde T-11). Innafor kvart av de nemnde vedlikehaldsområda bur idag omlag 30 pensjonerte vegtenestemenn.

Det er vanleg at ein tek pensjonistane med på ein dagstur med buss og stopper gjerne under turen og ser

nærare på kva som er på gang i vegarbeidsdrifta m.m. Seinare vert det eit lengre opphald med middag og kaffestund saman med representantar frå vegleiinga.

Ei samkome med pensjonistane i dei nemnde kommunane vert truleg arrangert i første halvdel av september. Alle pensjonistane vil i god tid på førehand få skriftleg innbyding med turprogram.

Vi ser fram til ei triveleg samkome med vegpensjonistane i vedlikehaldsområda T-9 og T-11.

Sverre Hjelvik

FORSØMMES VEDLIKEHOLDET AV VEGSKRÅNINGENE?

Årlig tilsås det her i fylket i forbindelse med anleggsarbeid arealer tilsvarende rundt 300 000 m². En stor del av dette areal er skråninger i vegområdet hvor hensikten ved siden av å få den grønne vegetasjon tilbake først og fremst er å få en stabil skråning.

Det som muligens har vært noe som er blitt glemt i denne sammenheng er senere vedlikehold av de tilsådde skråninger med ettergjødsling. Mange skråninger er bygd opp av et skrint jordsmonn. I tillegg til at de ofte ligger i solhellingen og derfor lettere tørker ut, vil den næring som

graset er avhengig av raskt forsvinne og graset således dø ut.

De frøarter som blir nyttet i forbindelse med tilsåing av vegskråninger utvikler hovedsaklig grasarter med et solid og dypt rotsystem. Dør graset ut er resultatet innlysende om hensikten med tilsåingen er en stabil skråning.

Studerer man skråninger som ble tilsådd for 3-5 år siden er mange av disse i dag helt «døde». Årsaken til dette må ene og alene være manglende næring. Hvor graset ikke helt er avsvidd eller hvor skråningen er



Et eksempel på tilstanden for mange vegskråninger. Graset er helt avsvidd og torvlaget har etterhvert begynt å rase ut.

gjengrodd av mose ligger graset i mange tilfeller helt brakt.

Uten vegetasjon i skråningene sier det seg selv at vannet vil få bedre tak for utgraving. Har man et tynt torvlag uten skikkelig feste med røtter i dybden kan torvlaget etter hvert, og det har en sett mange eksempler på, gli ut av sin egen tyngde.

Flere har etterhvert innsett behovet for en oppfølging med ettergjøds-

ling. Uten en slik oppfølging må man vel i mange tilfeller ha grunn til å påstå at tilsåingen er delvis bortkastet. En vil ikke her påstå at ettergjødning kan redde alle skråninger for utrasing, men er en god og billig løsning for å redusere dette problem. I tillegg kommer det som øyet ser med tanke på avsvidde vegskråninger i vår ellers skjønne natur.

Gunnar Flemmen

Forebyggende vedlikehold

I Veg og Virke nr. 2/1981 er det inn tatt et oppsett over maskiner og arbeidere i vedlikeholdsdistrikt T-1. Det kan av dette kanskje forstås slik at Atle Bakken er ansatt i T-1, men det er ikke riktig. Atle Bakken er sammen med Olav K. Nyhagen, Håkon Skjølsvik og Lars Øie ansatt som reisende servicemekanikere ved Vegsentralen, og disponeres av Ølander/Molaup til serviceoppdrag og reparasjoner ute i felten. Når det gjelder henvendelser om slike oppdrag vil det være en fordel at disse avtales med Molaup eller Ølander for å få til mest mulig rasjonelle reiseruter.

Bakken dekker i dag denne reisevirksomhet i T-1, T-2 og delvis T-3 og

har stasjoningssted Vegstasjonen Gurskøy.

Nyhagen tar seg av resten av T-3 pluss at han har T-4, T-5 og T-6 som virkefelt med Vegstasjonen Skodje som stasjoningssted.

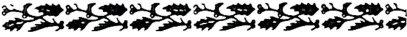
Skjølsvik har sitt utgangspunkt fra Vegsentralen Årø, og reiser i T-7, T-8 og T-10.

Resten av fylket nordover til Trøndelagsgrensen, T-9, T-11, T-12 og T-13 dekkes av Øie som har Surna vegstasjon som sitt stasjoningssted.

Dette er i store trekk dagens situasjon, men ved spesielle behov blir de alle brukt på andre oppdrag og områder enn det de til daglig har ansvaret for.

Rudolf Ølander





Høyfjellsvegene gjennombrøytet



Brøytingen av **Trollstigen** tok til i slutten av april med å frese opp selve Trollstigen. Først på mai ble maskinen flyttet til Valldal.

Fresen som ble brukt er en Viking Unit 1350 S montert på en Cat. 950 hjullaster. David Grøvdal og Jørgen Åsgård var mannskap. På siste etappe, Sellvikane — Strupen, fikk de assistanse av Br. Moldsvor på bull-



Hvor går vegen?

dozer. Vegen ble gjennombrøytet onsdag 20/5.

På **Geirangervegen** tok brøytinga til først på mai der Erling Gausdal star-

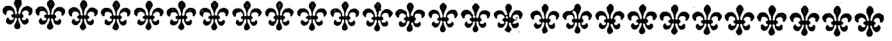


Bildene er fra Geirangervegen. En «kjentmann» står på taket til en Viking Pex 1400 belt-fres.

tet opp med Pex 1400 beltefres. No-
en dager senere startet Inge Lund
med Cat. 950 hjullaster og Viking
Unit UTV 110-130 (trommel-viftefres)
denne ekvipasjen. De ble ledsaget

av kjentmann Olav Kjell Humlung
og kom frem til fylkesgrensen man-
dag 25/5.

Ottar Brudseth



50 år:

Kjell Rød,
Petter Årset,
Ingar Husvik,
Marton Roger Otterlei,
Gordon Vestad,
Torbjørn Furesund,

6464 Rød i R.

6260 Skodje

6460 Eidsvåg

6270 Brattvåg

6375 Hovdenakken

6630 Tingvoll

29. juli

10. august

21. august

1. september

16. september

22. september

60 år:

Kåre Rodal,
Olav Lyngnes,
Idar Tretnes,
Ivar P. Grimstad,
Sverre Sjøholt,
John O. Husby,
Karstein Steinsvoll,

6689 Engdal

6133 Lauvstad

6570 Innsmøla

6674 Kvisvik

6240 Sjøholt

6682 Betna

6470 Nauste

12. juli

24. juli

25. juli

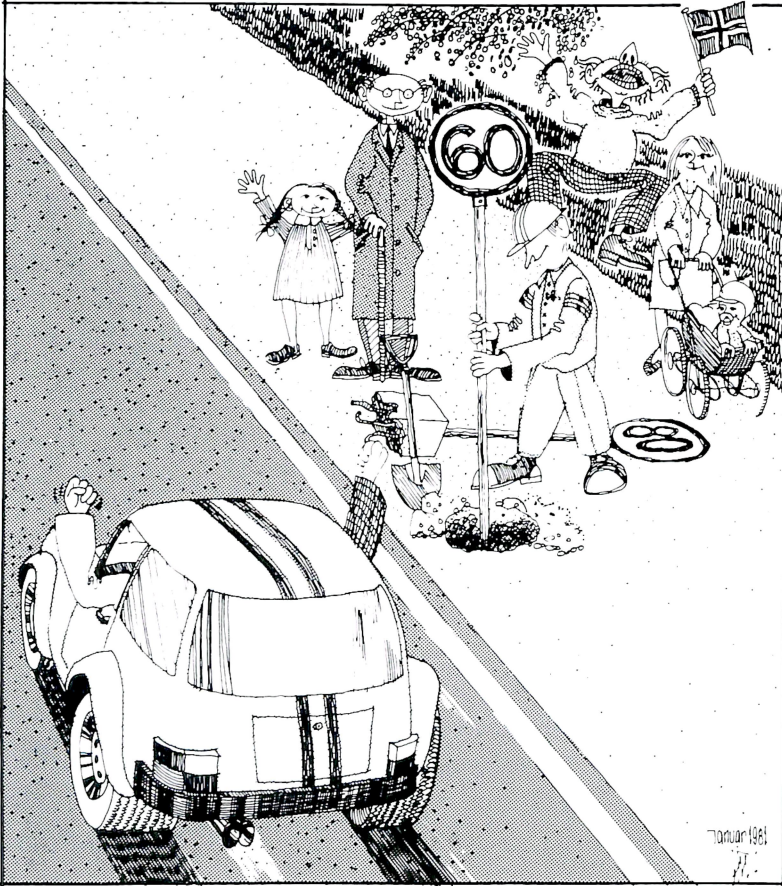
28. juli

20. september

29. september

30. september





FARTSGRENSER PÅ FYLKESVEG

Som kjent har vi no stort sett fullført arbeidet med å endre fartsgrenseskiltinga på riksvegane i dette fylket. Pr. 31. desember 1980 var det innført særskilt fartsgrense på 24,4% av riksvegane. Av dette var det 15,7% eller 269 km med fartsgrense 60 km/t.

Ved same tidspunkt var det innført særskilt fartsgrense på berre 8,6%

av fylkesvegane.

Alt våren 1980 tok vi til med fartsso-ninga av fylkesvegane, men først i år har det vorte fart i arbeidet med nyskiltinga. Vi vonar å få fartssona heile fylkesvegnettet i år, men det er ikkje mogleg å få utført nyskiltinga i år først og fremst av økonomiske årsaker.

Vi reknar med at fartsgrenseskiltin-

ga av fylkesvegane vil koste omlag 1 mill. kroner. For i år har vi til disposisjon kr 300 000,— til dette formålet. Vi må derfor prøve å få etablert dei fartsgrensene som vi trur vil gi den største trafikktryggingsgevinsten, men samtidig må vi ta noko omsyn til arbeidssituasjonen i dei ulike

vedlikehaldsdistrikta. Av denne grunn må ein rekne med at det tek eit par år før ein har gjennomført revisjonen av fartsgrensene på fylkesvegane i Møre og Romsdal.

Svein Solbjørg

St. Hans.

*De stod der og lyste langs støvet vei,
de grodde ved halvglemt sti,
soleier og markens forglemmigei —
Vi tok dem og vandret forbi.*

*En smørblomst som trodde den selv var sol
fordi den bar litt av dens gull,
kom sammen med skogkantens blå viol
i favnen, som snart er full.*

*Så bandt vi alle de blomster små
den deiligste brudekrans,
og drømte om selv og få ha den på
til festen ved Sanktehans.*

*Men hun som ble kåret til Jonsokbrud
var vakker og dronningfin,
med krans ifra sommerens blomsterskrud —
og sløret var mormors gardin.*

*Og brisingen luet fra fjære og fjell
omkapp med den lyse natt —
Det fløytet så smått borti bakkehell
og tuslet i krok og i kratt — —*

*Og vollen var vidne til lek og dans
der alle småjenter bar brudekrans,
for nu var det Sanktehans — — —*

Gunnvor Gjellan Sund

LAB- NYTT



PIONER-PROSJEKT MED KONTROLL— OG SIKRINGSOPPLEGG VED STORANLEGG PÅ ÅNDALSNES

Ved dekkeleggingsarbeid i entrepri-
se har vegvesenet som kjent eit vel-
etablert opplegg for kontroll av det
ferdige produktet ved prøvetaking
både ved blandeverk og på veg.

Kvaliteten av overbygningsmassar
har vore *registrert* i 6 sesonger. Ein
kan ikkje kalla dette noko egentleg
kontrollopplegg, fordi prøveresulta-
ta ikkje har nokon som helst direkte
innverknad på drifta (sjå artikkel av
Geirmund Nordal i førre nr. av Veg
og Virke).

På området kvalitetsoppfølging ved
jordarbeid har det til no ikkje vore
innført nokon fast praksis for sam-
arbeidet mellom laboratoriet og
driftsavdelingane. Men seinhaustes
frå 1980 har vi hatt eit prøveopplegg
på anlegget Sogge bru — Grøttør
bru på E 69 ved Åndalsnes.

Dette er eit stort anlegg med heilt
ny trase for E 69 utanfor eksisteran-
de veg. Nokre data om anlegget:

Parsellengd 2600 m. Graving
158.000 m³. Sprenging 2500 m³. Fyll-
ing 122.000 m³.

Dei to største fyllingane er på om-
lag 30 000 og 40 000 m³ med høgd
om lag 10 m. Dei to største skjerin-
gane er 53 000 og 67 000 m³ med
djupner inntil 20 m. Terrenget er
svært kupert og grunnforholda va-
rierer frå einsgradert, tørr sand til
feit leire med høgt vassinhald.

Ein mann frå laboratoriet er stasjo-
nert ved anlegget og utfører en del
kontrollarbeid. Denne innsatsen va-
rierer ein god del i omfang med tid
og stad, og i ledige stunder fungerer
kontrolløren som ein assistent for
oppsynsmennene. Til denne tid har
arbeidet fordelt seg om lag likt på
kontroll- og assistentarbeid.

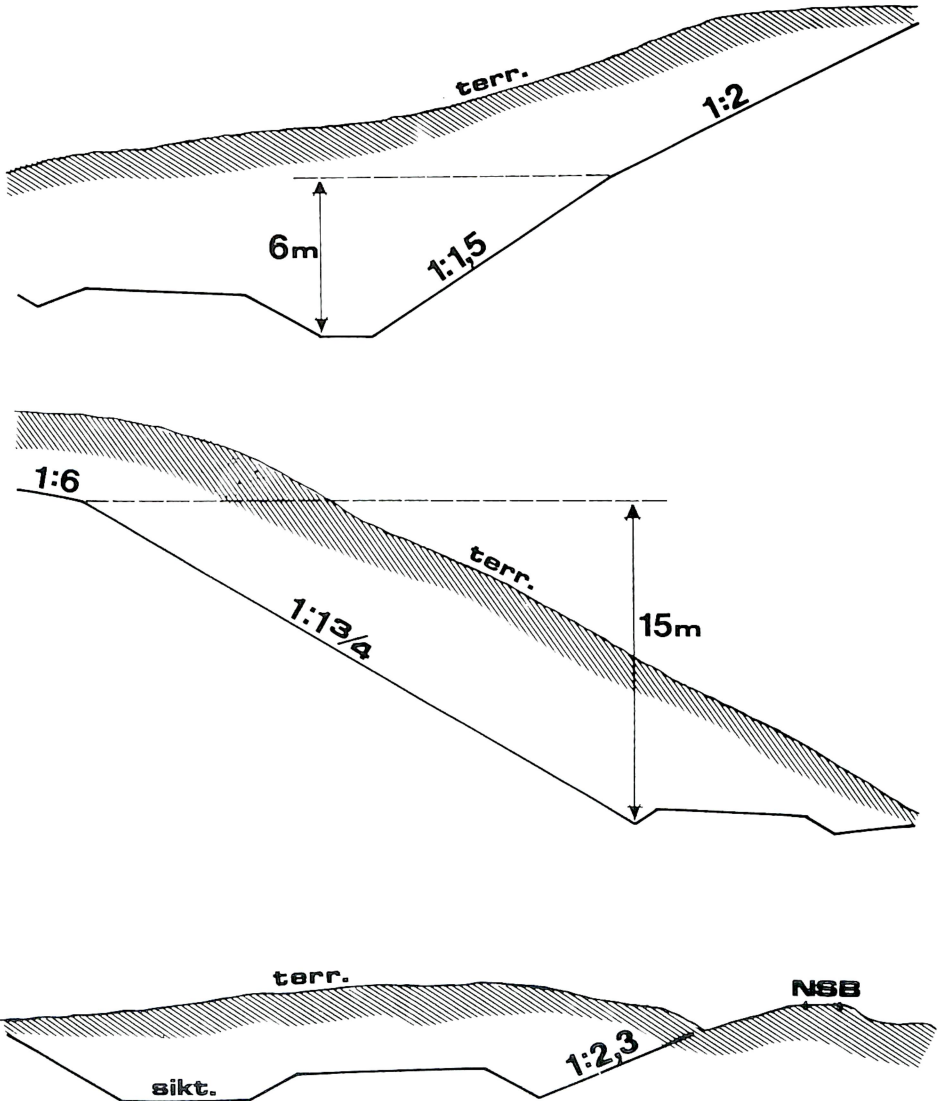
Vanskelege grunnforhold og ter-
rengformer har gjort det nødvendig
å utforme ein del av skjeringsprofil-
a noko annleis enn det som er vanleg.

Fig. 1 viser tre døme på dette.

Kontrolltiltaka er i dette tilfelle samfallende med arbeidsstikkinga, dvs. ei god arbeidsstikking med

skr ningssjablongar og h gder sikrar at profilet blir utforma slik det er planlagt. Kontrollinnsatsen blir her gjort i form av stikkingshjelp.

Fig.1



I tida desember 1980 til mars 1981 har arbeidet vore konsentrert om utlegging av ei vel 150 m lang fylling med høgd på mellom 8 og 10 m på det meste av lengda.

Det er knytt fleire problemstillingar til dette arbeidet:

Problemstilling 1:

Massedisponering

Det var ønskjeleg å nytte mest mogleg av massane frå den næraste skjeringa. Her var det stort sett leire i heile skjeringa, med eit nokolunde fast og tørt topplag på om lag 2 m og under dette blautare leire.

1.1. Utlegging

For at leire skal kunna leggest ut og komprimerast i fylling må vassinnhaldet vere lågt. Leire med høgt vassinnhald vil bli meir eller mindre flytande og vil ikkje la seg planere med dozar. Dette tilsa at berre masse frå topplaga i skjering kunne nyttast i fyllinga.

1.2. Styrke

For at ei fylling skal vere stabil, krevst det ein viss styrke av fyllmassen. Påkjeningane er naturlegvis størst i botnen av fyllinga og minkar mot toppen. Vi fann ut at leira frå toppen av skjeringa som hadde lægst vassinnhald (og størst styrke) kunne nyttast ned til 6 m under ferdig veg. Botnen av fyllinga måtte såleis byggast opp av grovare masse (einsgradert sand) som fanst i ei anna skjering vel ½ km lenger oppe i lina.

Desse krava om praktisk handtering av massane og styrke i fyllinga saman med tilgjengeleg volum av dei ulike massetypane førte til ei oppbygging av fyllinga som vist i tverrprofilen i fig. 2.

Av omsyn til drenering av leirmassane og for å sikre bereevne på dei ulike nivåa under anleggsfasen er det lagt inn ½ m sandlag for kvar 1,5 m leire. Sandlaga står i vertikalt samband med kvarandre gjennom smale transportvegfyllingar i venstre del av profilet. Vatn frå alle lag kan såleis fritt drenerast ut i botnen av fyllinga.

For å sikre avrenning av evt. overflatevatn i anleggsfasen er alle lag planert med einssidig tverrfall 1:20.

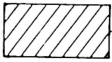
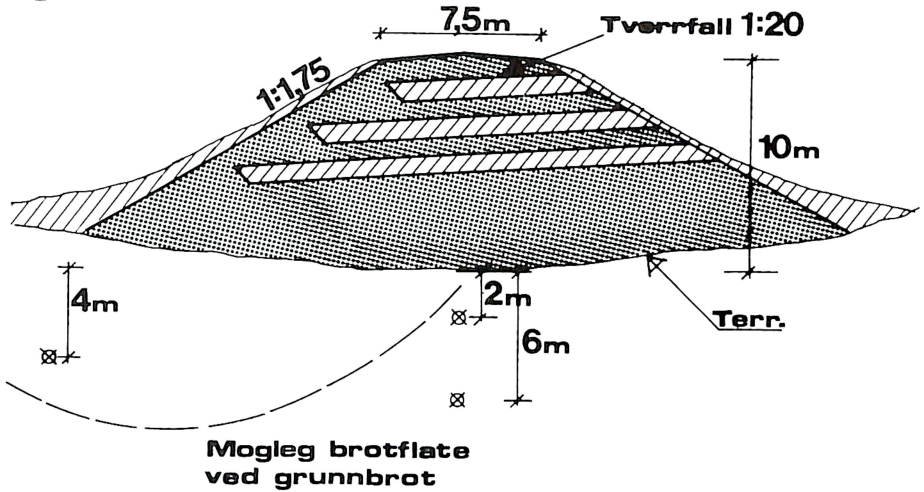
«Lagpakkane» på 1,5 m leire blei lagt ut i lag på 0,5 m og komprimert med dozar og dels også med dump-erhjul.

Kontroll

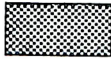
Ei slik oppbygging av fyllinga krev sjølvsagt særskilt god flising og regelmessig justering undervegs. Sidan arbeidet blei gjort midtvinters, fekk ein også teleproblemet å stri med.

Kontrollen gjekk såleis ut på å hjelpe til med å sikre ei god arbeidsflising, å sjå til at lass med teleklumpar blei dirigerte på sidetipp og at teleskorpe i toppen av leirlaga blei skrappt bort før nye lag blei lagt oppå. Vidare blei det kontrollert at leirblanda, tette massar i toppen av transportvegane i venstre del av profilet blei skrappt bort før neste tran-

Fig.2



Leire



Sand

⊗ Poretrykksmålar



Utlegging av det første laget av sandputa i botnen av fyllinga.



*Klar til utlegging av den siste lagpakken med leire.
Transportveg av sand i venstre del av profilet.*



Ferdig utlagt fylling. Overbygningen på ca. 70 cm manglar enno.

sportvegfilling blei lagt ut. Dette for å sikre at drencsystemet var åpent heilt ned.

Takka vere ein røynd dozarførar vart det korkje problem med utlegginga eller krangel om brukbarheita av massane.

Bileta viser fyllinga i 3 ulike stadium av arbeidet.

Problemstilling 2:

Sikkerheit mot grunnbrot

Grunnen under fyllinga er ei svært djup avsetning av hovudsakleg silt og leire. Det er bora til 28 m djupne utan å finne overgang til fastare massar.

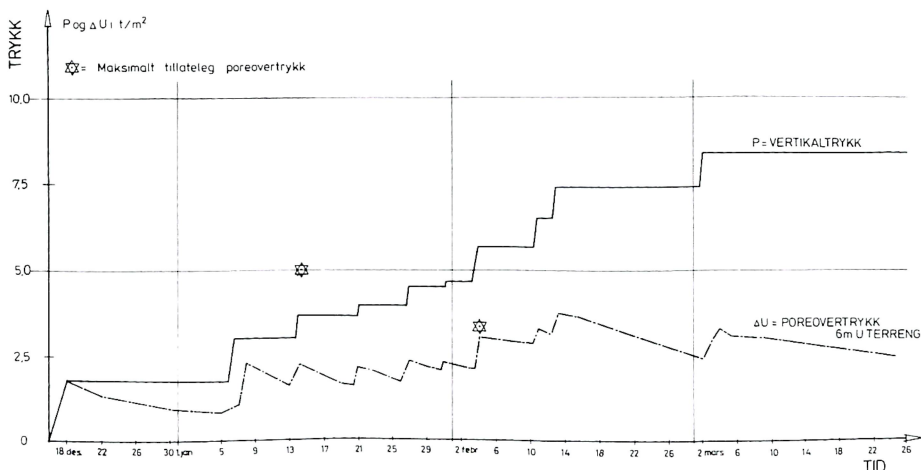
Når ein vassmetta jordart brått blir påkjent av ei tilleggslast (som vekta

av ei fylling eller eit lag av ei fylling) vil trykket i vatnet som fyller holromma mellom jordpartiklane stige. I finkornige jordarter ser ein ofte at trykket stig med 60-100% av tilleggslasta (Døme: 5 m fylling = ca. 10 t/m^2 , poretrykket stig med 8 t/m^2). Auken i poretrykk gir redusert kontakttrykk mellom mineralkorna og dermed redusert friksjon i jorda. Dette betyr at motstanden mot grunnbrot minkar. Med tida minkar poreovertrykket (overtrykket blir drenert ut ved at porevatn strøymer unna) og stabiliteten betrar seg. Di tettar massane er, di lenger tid tek det før overtrykket forsvinn.

For å følgje med i poretrykksutviklinga og dermed kunna gi ei kontinuerleg vurdering av faren for grunnbrot blei det installert 3 poretrykksmålarar under fyllinga som vist i fig. 2. Desse målarne blei av-

FIG. 3

E69/03 SOGGE BRU - GRÖTTÖR BRU
FYLING OMKRING PROFIL 2540
LASTER OG POREOVERTRYKK



lesne minst ein gong for dagen. Den lagvise oppbygginga av fyllinga førte til at påkjenninga på grunnen auka i fleire små trinn. For kvart nytt trinn steig poretrykket for så å minke sakte att. Diagrammet i fig. 3 viser korleis vekta av fyllmassane og poretrykket i den djupaste målarer under senterlina utvikla seg med tida. Det er også på 2 stader vist kor stort poretrykk som kunne tillatast før det blei uakseptabelt stor fare for grunnbrot.

Opplegget var slik at dersom poretrykket vart for høgt på noko tidspunkt, måtte utlegginga av neste lag utsettast til trykket kom under den tillatelege grensa att.

Problemstilling 3:

Komprimering

Vegnormalene set krav om komprimering til 95-97% av standard Proctor i dei øvre 3 m av fylling og 93-95% av standard Proctor i djupare lag. (Standard Proctor er den maksimale tørre romvekta ein oppnår ved ein standardisert laboratoriemetode der ein prøve av det aktuelle materialet blir stampa lagvis inn i ein sylinder, og vassinnhaldet blir variert for kvar ny innstamping).

For å oppnå god komprimering med det utstyret som blei brukt på anlegget burde lagtjuknene ha vore maksimalt 20 cm i leira og 50 cm i sanden. Det blei stort sett brukt større lagtjukner.

Komprimeringsutstyr: Trafikk med dumperhjul med og utan lass, bull-

dozer med vibrerende slepevals.

Det blei ikkje utført kontinuerleg kontroll, men den samme framgangsmåten (6-8 overfartar m/vibrovals) blei brukt heile tida. I leira blei det ikkje gjort romvektsmålingar, men i slik masse er det vanlegvis ikkje vanskeleg å oppfylle krava.

Sandputa i botnen av fyllinga blei lagt ut i lag på 0,7-0,8 m, unnta det siste laget som var 0,5 m.

Romvekta på ferdig komprimert sand blei målt med isotopmålar (sjå Lab-nytt i Veg og Virke nr. 2 1979). Denne målarer gir oss ei gjennomsnittleg romvekt og vass-innhald for massane i dei øvre 30 cm av kvart lag.

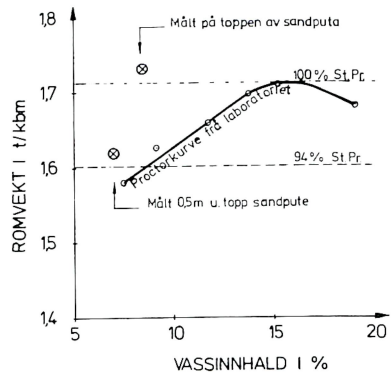


Fig. 4

Fig. 4 viser kurva frå Proctorundersøkinga av sanden på laboratoriet og gjennomsnittsverdien av 6 målingar i 2 ulike lag av fyllinga. Romvekta som tilsvarar 94% av standard Proctor er også avmerka i figuren. Som vi ser, ligg begge måleresultata over minstekravet. Vidare legg vi

merke til at romvekta er høgare på toppen av det øvste 0,5 m tjukke laget enn på toppen av det 0,75 m tjukke laget under. Dette stadfestar at lagtjukna har avgjerande verknad for komprimeringsresultatet.

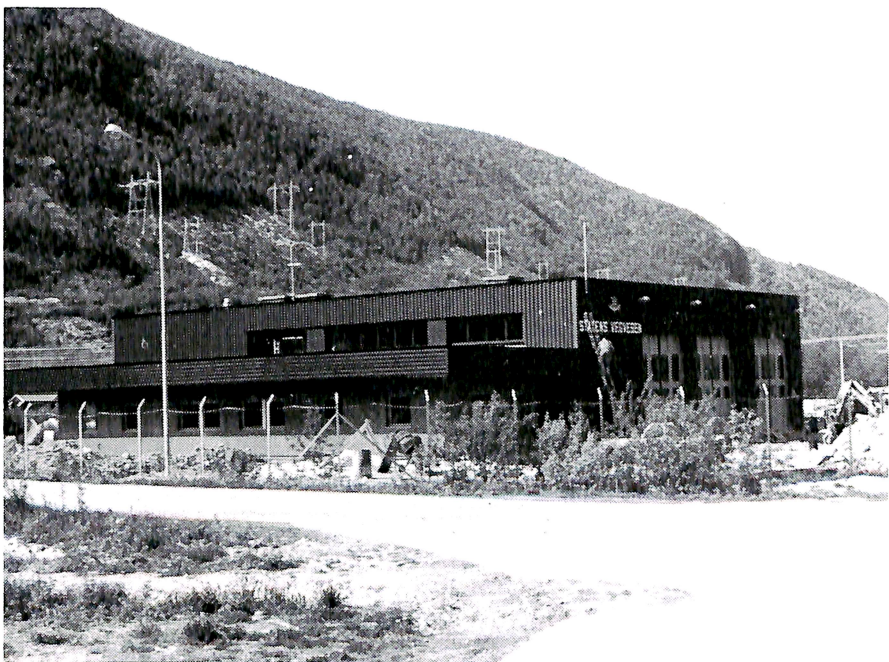
I og med at lagtjuknene er så avgjerande for komprimeringsgraden, må ein kunne seie at flising også av

denne grunnen er ein viktig del av arbeidet med kvalitetssikring.

I neste nummer av Veg og Virke vil denne artikkelen halde fram. Då skal vi ta for oss langtidseffektar som setningar og spreing i fyllinga.

Torgeir Døssland

Ny vegstasjon på Sunndalsøra



Bygging av ny vegstasjon på Sunndalsøra har pågått det siste året. Bygget ble overlevert fra entreprenøren den 12. mai 1981 mens den offisielle åpning av bygget foregikk 18.juni.

Bygget har totalt en grunnflate på 765 m². Av dette er 180 m² kontorer og sosiale rom, 168 m² lager og 417 m² verksted/kontrollhall. Kontrollhallen på 171 m² er bygget for bil-

forts. s. 54

VANNRETT

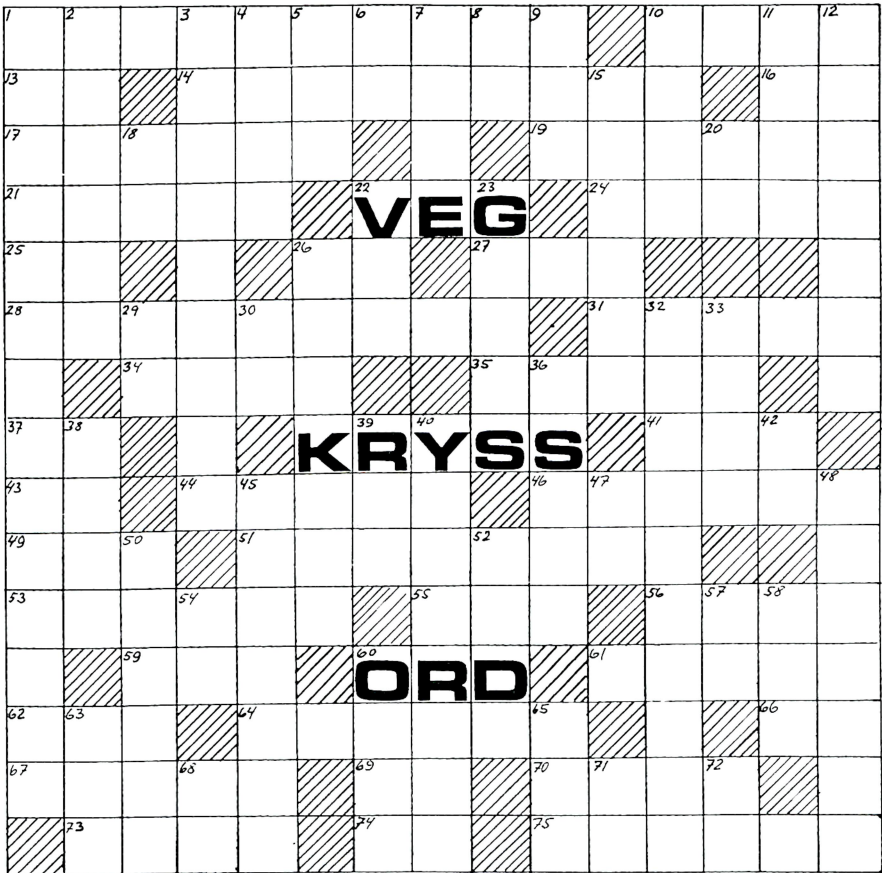
1. Kontordame
10. Grågåås
13. Drikk
14. Flyger
16. Bilkjennetegn
17. Kroppsdeler
19. Oldtidsby
21. Arb. sted
24. Uimottakelig for smitte
25. Platetype
26. Mynt fork.
27. Esse
28. Båt
31. 28,3 gram
34. Land
35. Festemiddel
37. Leve
41. Kveise
43. Avis (INIT.)
44. Disig
46. Husdyret
49. Ladd atom
51. Holde i sentrum
53. Dyr med klør
55. Belegg
56. Interesse
59. Håp
61. Bergart
62. Nektelse
64. Familienavn
66. Tone
67. Hunndyr
69. Del av bibelen, fork.
70. Uens
73. Bolig
74. Med forbehold av feil
75. Skred

LODDRETT

1. Matvareprodusent
2. Drawback
3. Ost
4. Pron.
5. Gudinne
6. Idet
7. Mannsnavn
8. Tone
9. Forhenværende
10. Vektenhet
11. Veg
12. Travbane
15. Etterord
18. Tone
20. Myntenhet fork.
22. Vreng
23. Til..., nyttig
26. Beholdere
29. Politi
30. Svimmel
32. Poststed i Møre og Romsdal
33. Garn
36. 1370
38. Gl. mynt
39. Pur
40. Lengst ifra
42. Bakevje
45. Gudinner
47. Flatemål
48. Løkvkst
50. Nybegynner
52. Til hest
54. Uthus
57. Smerte
58. Damp
60. Arbeide
63. Belegg
65. Bergtopp
68. 3,14
71. Tone
72. Myntenhet, fork.

KRYSSORD

av avd. ing. Kristian Furland



De tre først uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Penge­lotteriet. Løsningen legges i en konvolutt merket «Vegkryss nr. 3-81» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 10. august 1981.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

AUTOSYS — EDB-system for motorvogn- og førerkortopplysninger

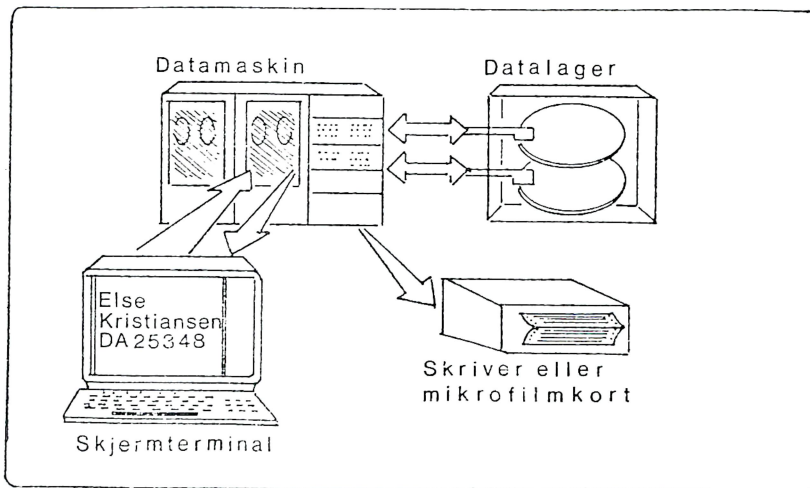
1. Hva er Autosys?

Autosys er navnet på et Edb-system for motorvogn- og førerkortopplysninger. Systemet kan opereres fra skjermterminaler som er plassert hos brukerne av registeropplysninger.

Systemet er bygget opp omkring en sentral EDB-maskin med et stort datalager (database) hvorfra opplysninger om alle registrerte motorvogner og førerkort i landet kan hentes ut på skjermterminaler, som er koblet til databasen

via Televerkets linjenett. Pr. 1. mai 1981 var det registerført ca. 2 mill. motorvogner og 1,8 mill. førerkort på landsbasis. Databasen er således meget stor etter norske forhold.

Opplysningene i databasen blir ajourført på grunnlag av innsendte meldinger fra biltilsynet. Senere kan det komme på tale å foreta ajourføringen direkte fra skjermterminaler i biltilsynet.



2. Prøvedrift med skjermterminaler hos brukere av motorvogn- og førerkortopplysninger

Fra mars/april 1981 er det installert skjermterminaler for uthenting av opplysninger fra Vegdi-

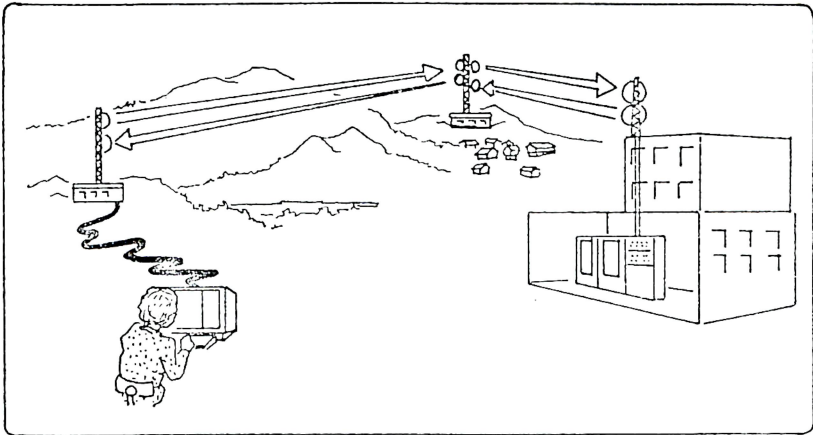
rektoratets landsomfattende database ved biltilsynsstasjonene i Moss og Oslo (2 kontorsteder i Oslo) samt i Vegdirektoratet.

Erfaringene hittil fra prøvestedene er lovende, men det er ennå for tidlig å trekke endelige konklusjoner fra prøvedriften.

Både innen politiet og i Toll- og avgiftsdirektoratet arbeides det

med å bli knyttet til Vegdirektoratets database fra egne skjermterminaler. En regner med at dette vil skje i løpet av høsten 1981.

Ogå trafikksikringselskaperne forutsettes gitt adgang til Vegdirektoratets database fra egne skjermterminaler. Dette vil ventelig skje i 1982.



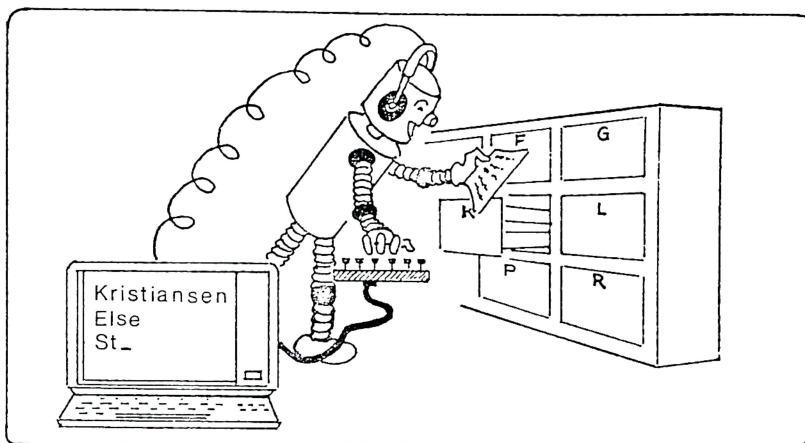
3. Opplæring for berørt personell og tillitsvalgte

I forbindelse med innføring av skjermterminaler ved prøvestedene er det lagt stor vekt på opplæringsspørsmålet både for berørte ansatte og de tillitsvalgte.

Opplæringen er delt i 2 faser:

- 1) Generell innføring i EDB
- 2) Opplæring ved skjermterminal

Over 70 personer ved prøvestedene har deltatt i denne opplæringen, som har bestått av brevsko-leundervisning med innlagte heldagssamlinger og som avsluttes med opplæring av den enkelte operatør ved skjermterminal.



4. Konesjon etter personregisterloven

Både motorvogn- og førerkortregisteret er konesjonspliktig etter personregisterloven. Fristen for å søke konesjon var 1. april 1981.

Arbeidet med utviklingen av Autosys er skjedd under full hen-

syntagen til personregisterlovens bestemmelser og med underhåndskontakter til Datatilsynet. Det er derfor all mulig grunn til å regne med at konesjon vil bli gitt for det etablerte EDB-system.

5. Samarbeid med berørte ansatte og tillitsvalgte m.v.

Autosys-prosjektet blir ledet av en Styringsgruppe med avdelingsdirektør Aksel Brun, Vegdirektoratet, som formann. Ellers er representanter for de ansattes hovedorganisasjoner, berørte linjeledere og R-direktoratet representert i Styringsgruppen. Som daglig prosjektleder er oppnevnt kontorsjef Bjørn K. Nærnes, Vegdirektoratet.

Til støtte for prosjektledelsen er det dessuten senere oppnevnt en særskilt Brukergruppe med representanter fra de som daglig har kontakt med Autosys ved prøvestedene.

Under arbeidet med Autosys-prosjektet er delprosjekter forsøkt satt ut til vegkontorene. Erfaringene med dette har vært go-

de. Blant annet har Vegkontoret i Østfold utarbeidet det nye systemet for løpende innrapportering fra biltilsynet av avregistrerte motorvogner. Ordningen ble gjennomført fra 1. januar 1981.

Også Bedriftshelsetjenesten er blitt trukket inn i Autosys-

prosjektet blant annet i forbindelse med plassering av skjermterminaler m.v. ved prøvestedene.

Videre bistår Vegdirektoratets organisasjonskontor med analyser av kontorrutine ved biltilsynstasjonen på Moss.

6. Videreføring av Autosys i Biltilsynet

I løpet av sommeren 1981 er det planlagt gjennomført en nærmere undersøkelse av resultatene fra prøvedriften. Denne undersøkelsen vil danne en viktig del av grunnlaget for beslutninger om den videre utvikling av Autosys i

biltilsynet. De rent foreløpige erfaringer hittil kan tyde på at de aller største biltilsynsstasjonene vil bli prioritert ved eventuell videreføring av Autosys i biltilsynet.

F Ø R E R K O R T R E G I S T E R E T					
Fødselsnr:	123456.78901.	Gyldig til:	22.07.82		
Navn :	AS PEDER	Fornyhet :			
Adresse :	HELLEVN 25	Utstedt :	11.08.59		
Poststed :	5000 BERGEN	Utstedt av:	KRISTIAN'SAND		
		Duplikater:	1		
Klasse :	BE	Status :			
Vilkår :	BRILLER				
Merknad :	MINIBUSS				
Nr	Fødselsnr	Navn/Adresse	Klasse	Gyldig til	Status
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					

Utskrift av skjermbildet for førerkortregisteret

MOTORVOGNREGISTERET

Kjennemerke: AA 10000.	Kjøretøygr.: LASTEBIL
Eier : KIRKERUD MARTHE	Ar/Merke : 1972 FORD (ENGL.)
Adresse : TINGVOLL	Type :
Poststed : 1750 HALDEN	Farge :
	Understell : BC02KR94583
Fødselsnr. :	Kjøring : EGENTRANSPORT
Fylke : 01.	Egenv/Totv. : 4780/10700
Distrikt : HALDEN	Avgiftsgr. : 351
Forsikring :	Reg.dato : 08.02.80
Forr. eier : HOLM LARS	Godkj.dato : 01.10.80
	Avskiltet : 09.02.81

Nr	Kjmerke	Navn/Adresse	Rd	Kgr	Ar	Merke	Regdato
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							

Utskrift av skjermbildet for
motorvognregisteret

*Intervju med tidligere vegarbeider
Clarence Maråk om åpning av Gei-
rangervegen i eldre tider sendes i ra-
dio mandag 6. juli kl. 12.50.*

Intervjuer: Kjell Hegdalstrand.



Yrkesbevis for anleggsmaskinførere

Vegkontoret gjennomførte i 1980 opplæring for 68 arbeidstakere som gav grunnlag for utstedelse av yrkesbevis for anleggsmaskiner. For å kunne delta på opplæring måtte arbeidstakerne ha registrert 3 år og 9 måneder praksis på de avtalebestemte maskintypene før 1. januar 1980.

Nå er yrkesavtalen for anleggsmaskinførere forlenget med 2 år. Dette innebærer

- at de arbeidstakere som er interessert i yrkesbevis, men ikke hadde tilstrekkelig praksis pr. 31. desember 1980 kan opparbeide seg praksis fram til 31. desember 1981.
- at de arbeidstakere som opparbeider seg praksistid på 3 år og 9 måneder før 31. desember 1981 kan ta 8-timers opplæring og få yrkesbevis.
- At de arbeidstakere som ikke opparbeider seg praksistid på 3 år og 9 måneder før 31. desember 1981 må gjennom 180-timers opplæring for å få yrkesbevis.

Praksiskravene til yrkesbevis er disse:

Arbeidstakere som kan dokumentere praksistid som anleggsmaskinfører på minst 3 år og 9 måneder før 31. desember 1981 får yrkesbevis som maskinfører på de maskintyper

hvor han/hun har oppnådd følgende minimumstall:

— Dozer	750 timer
— Gravemaskin	750 timer
— Veghøvel	750 timer
— Hjullaster	750 timer
— Traktor	
m/graveutstyr	300 timer
— Dumper	300 timer

Hvis føreren tilfredstiller timekravene på to av maskinene, reduseres timekravet på de andre maskiner med 50%.

Statens arbeidstilsyn arbeider nå med et forslag til nye forskrifter for de seks avtalemaskinene og andre maskiner, og i disse forskriftene inngår også *krav om yrkesbevis for føreren*. Forskriftene er foreslått å tre i kraft fra 1. januar 1984.

Dette innebærer at vegvesenet som etat er interessert i å få så mange maskinførere med yrkesbevis som mulig før de nye forskriftene eventuelt trer i kraft. Dette burde også innebære at de arbeidstakere som har lang nok praksistid eller mulighet til å få lang nok praksistid og som er interessert i å få yrkesbevis, får registrert sin praksistid.

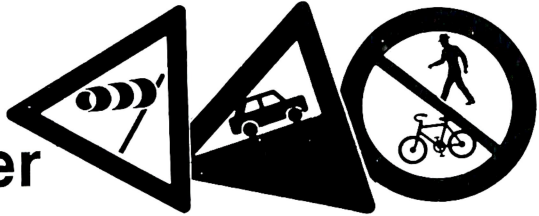
De som ønsker å få registrert sin praksistid som anleggsmaskinfører pr. 31 desember 1981, kan kontakte Ottar Brudeseth eller Arnfinn Gautun, tlf. (072) 44 211, eller Sverre Hjelvik, tlf. (072) 54 111, linje 382.

Anders Grotle

Vi klipper fra «Vegposten»:

Ivar Nervik:

Nye skilt og skiltregler



Den 10. oktober i fjor fastsatte Samferdselsdepartementet nye forskrifter om offentlige trafikkskilt. Disse såkalte *Forskrifter om offentlige trafikkskilt* trer i kraft 1. mai i år og erstatter skiltreglene av 28. mars 1967.

De nye skiltforskriftene deler nå de offentlige trafikkskilt i følgende hovedgrupper.

1. Fareskilt
2. Vikeplikts- og forkjørsskilt
3. Forbudsskilt
4. Påbudsskilt
5. Opplysningskilt
6. Serviceskilt
7. Vegvisningsskilt
8. Underskilt

De nye forskriftene inneholder flere nye trafikkskilt. På den annen side har flere av våre nåværende skilt etter hvert vist seg å ha så liten trafikal betydning at de nå blir tatt ut av regelverket. Revideringen av regelverket må sies å være tilpasset de krav og forutsetninger som samfunnet i dag setter til trafikkutviklingen på vegnettet.

NYE FARESKILT

- 104.1 Bratt bakke stigning



Skiltene kan anvendes foran bakker med stigning eller større fall enn 10% når forholdene er slik at bakken representerer en spesiell fare.









- 104.2 Bratt bakke fall



- | | | | |
|-----|----------------------------|---|--|
| 152 | Sidevind |  | Skiltet kan anvendes foran sted på veg hvor spesiell kraftig sidevind ofte forekommer. I tilknytning til skilt skal det plasseres vindpølse på stedet. |
| 154 | Kryss-
ende
skiløype |  | Skiltet kan brukes foran sted på veg hvor skiløpere hyppig krysser kjørebanelen. |
| 155 | Kryss-
ende
rideveg |  | Skiltet varsler om sted på vegen hvor ryttere ofte krysser eller rir ut i vegen. |
| 156 | Annen fare |  | Skiltet anvendes for å varsle om fare som ikke kan varsles med et annet fareskilt. (Skiltet har kun fått nytt symbol. Det har samme betydning som tidligere.) Farens art skal angis på underskilt. |












NYE FORBUDSSKILT





- | | | | |
|-------|---|---|---|
| 306.1 | Forbudt for motorvogn |  | |
| 306.2 | Forbudt for motorvogn med flere enn to hjul |  | |
| 306.3 | Forbudt for traktor |  | |
| 306.4 | Forbudt for motor-
sykkel
og moped |  | Trafikkforbud
Samtlige skilt har nye symbol ved at de har fått skråstrek. |
| 306.5 | Forbudt for lastebil og trekkbil |  | |

- 306.6 Forbudt for syklende 
- 306.7 Forbudt for gående 
- 306.8 Forbudt for gående og syklende 
- 306.9 Forbudt for ridende 
- 318.2 Totalvektgrense for vogntog 
- 322 Boggi trykk-grense  Normalt brukes ved nedsatte maksimalgrenser for boggitrykk/akseltrykk skilt 320 «Akseltrykk-grense» og gjelder en boggitrykksgrense som er 150% av akseltrykkgrensen. Dersom større eller mindre boggitrykk enn 150% av akseltrykk tillates brukes skilt nr. 322, altså i kombinasjon med skilt 320 «Akseltrykkgrense.»
- 366 Farts-grense sone  Skiltet angir grense for sone (område) hvor det gjelder forbud mot kjøring med større fart enn angitt antall km pr. time. Skiltet er foreløpig foreholdt skilting med 30 km/t i boligområder.
- 368 Slutt på farts-grense-sone  I tillegg til skiltet vil det ofte bli bygget fartsdempende tiltak i de boligområder som blir skiltet på denne måten.

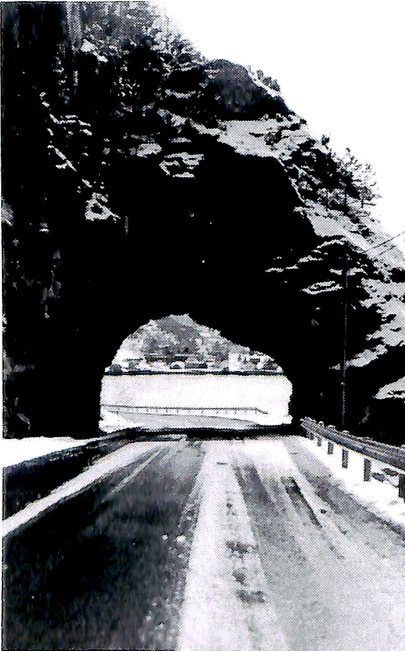
(Skiltene 366 og 368 trådte i kraft 01.11.1980).

NYE OPPLYSNINGSSKILT

- | | | | |
|-------|--------------------------------|---|--|
| 506 | Krabbefelt |  | Skiltet plasseres der krabbefeltet begynner. |
| 507 | Kjørefelt slutt |  | Skiltet angir at antall kjørefelt i kjøreretningen reduseres og viser skjematisk hvilket kjørefelt som slutter. |
| 508.1 | Kollektivfelt for buss |  | Skiltet angir at kollektivfelt begynner. Andre kjøretøyer enn dem som er angitt på skiltet må ikke kjøre i kollektivfelt unntatt for å krysse dette. Dog kan uniformerte utrykningskjøretøy og moped/motorsykel kjøre i kollektivfelt som ligger til høyre i kjøreretningen. Det samme gjelder sykkel dersom ikke vegens skulder eller særskilt felt for syklende, eller syklende og gående, kan nyttes. |
| 508.2 | Kollektivfelt for buss og taxi |  | |
| 510.1 | Slutt på kollektivfelt |  | |
| 510.2 | Slutt på kollektivfelt |  | |
| 518 | Gangveg |  | Disse skiltene har allerede vært i bruk en tid. |
| 520 | Sykkelveg |  | |
| 522 | Gang- og sykkelveg |  | |
| 526.1 | Envegskjøring |  | Skiltene angir at kjøring bare er tillatt i pilens retning fra der skiltet er satt opp, og til første vegkryss i pilens retning. 526.1 plasseres vinkelrett på kjøreretningen, mens 526.2 plasseres parallelt med kjøreretningen. |
| 526.2 | Envegskjøring |  | |

- 540 Gatetun  Skiltet er forbeholdt boligområder hvor det iverksettes spesielle fysiske tiltak for å etablere et uteareal for alle trafikantkategorier og hvor den kjørende trafikk skjer på fotgjengernes vilkår.
- 542 Slutt på gatetun  Skiltet er forbeholdt boligområder hvor det iverksettes spesielle fysiske tiltak for å etablere et uteareal for alle trafikantkategorier og hvor den kjørende trafikk skjer på fotgjengernes vilkår.
- 544 Tettbygd strøk  Skiltet skal angi grense for område hvor trafikkreglens bestemmelser om tettbygd strøk gjelder og skal i prinsippet oppsettes hvor en tidligere har markert denne grense ved oppsetting av skilt nr. 362 «Særskilt fartsgrense 50 km/t.»
- 546 Slutt på tettbygd strøk  Skiltet skal angi grense for område hvor trafikkreglens bestemmelser om tettbygd strøk gjelder og skal i prinsippet oppsettes hvor en tidligere har markert denne grense ved oppsetting av skilt nr. 362 «Særskilt fartsgrense 50 km/t.»
-

Nytt fotomotiv



På riksveg 62 ved Øksendalsøra har vegvesenet laget et yndet fotomotiv for mange trafikanter. Da Skahamar tunnel ble utvidet i 1980 «åpnet» tunnelen seg slik at det gamle sentrumet på Øksendalsøra kom til syne gjennom tunnelen.

Knut Inge Braute



**Vernearbeid
gir resultater!**

Med grusharpa og sluskebåre

Når me pensjonistar i vegvesenet no er bedne om å fortelja om arbeidsmåtar og levevilkår frå våre fyrste arbeidsår, skal eg her fortelja det eg sjølv har røyd:

Den fyrste arbeidsdagen min i vegvesenet si teneste, var i mai 1932, då vart grustaket i Lerheimsreiten opna. Eg var enno ikkje fylt 17 år. Me var tre ungdomar som fekk arbeidet med å taka bort jordmassene der. Vår utrustning var då anleggsspade, flåhakke og anleggsbåre (sluskebåre) med jarnhjul, og difor trilleplank til denne. Jordmassen me tok vekk, laut køyrast til ein tilvist lagringsplass utenfor grustakområdet.

Dette vart eit etter måten lettvore arbeid, då det tidligare hadde vore ein husmannsplass her, og difor dyrka jord. Tyngre vart det då grusharpinga tok til. Anleggsspaden og båra vart no og tekna i bruk alt, men flåhakka vart utskifta med pikhakka.

Den «innretninga» som nemnast som grusharpa, var ei rame av plank, i dimensjon 2 × 5 tommar. Høgda var om lag 2 meter, og breidda om lag 1,25 meter. I denne ramma var det innsett minebor (handborstål) i lengderetninga, so tett at mellomrommet mest svara til tverrmålet av stålstengene. Som ein då skynar, so var det ikkje noko lettbygd reidskap. På kvar side av harpa var det ei stytte, eller fot, som var feste i øvste en-

de av ramma med ein bolt. Harpa kunne soleis skråstillast i ymse vinklar ettersom ein fann mest høveleg. Ein treplatt som var litt lengre enn harpa var breid, vart plassert ved «påkastside» av harpa. På den ramla det som ikkje gjekk gjennom mellomrommet i «stålveggen», og det var då stein i mange storleikar. Frå denne platten vart so steinmassane lesst på anleggsbåra, og køyrd over riksvegen og tippa utfor. Med jarnhjul laut bårene køyrast etter plankevandring, og då den ikkje var meir enn 13 centimeter breid, skulle det ikkje stor slingring til før det vart avsporing. Men øving gjer meister og avsporing hende ikkje so ofte.

To menn kasta grusmassen mot øvste del av harpa, og då fór sanden gjennom mellomrommet, medan steinen ramla ned på framsida. Tredjemann si oppgåve var å stå for utkøyring av stein frå platten, og å hakka ned masse frå grustelen. For å få mest mogleg variasjon i arbeidet skifta me på kor me var plassert, ein vart opplærd til å nytta spaden både som «høgre- og vinstremann».

Det låg utruleg mange spadekast og båreturar bak ein kubikkmeter veggrus under harpa, og derifrå skulle den so lessast opp i lastebilen med spade att. Ein vanleg storleik på ei lastbilplan var 1,5 kubikkmeter

«stroke mål» i dei åra. Noko som letta opplessinga var at bakhjula på bilen gjekk opp i hjulkasser, det utgjorde vel på lag 25-30 centimeter lågare karmhøgd. Som oftast var det to mann som lesste frå grushaugen, den tredje var oppe i lasteplanet og jamna undan, og vann han meir var han og nede og lempa grus på bilen. Når då orda frå sjåføren «det er lass karar» kom, vart to av oss med ut til den staden på vegen der vegvaktaren venta for opplessing. Eine sidekarmen vart so slegen ned, og grusen vart måka utfor plankanten og ned på vegen. Sjåføren køyrde i jamn gåfart, so det laut vera snøgg takt i spadetaka. Og ettersom det vart lengre og lengre frå gruslasset ut til kanten av lasteplanet, vart me snart «varme i trøya». Når so halve lasset på denne måten var avmåka, vart det skift side, og når lastepla-

net var tømt var det å få karmene opp att, få bilen snudd og so attende til grustaket.

Tredjemann i grustaket hadde heller ikke «lege på latsida» medan lastebilen var ute. Steinmassen frå platten var utkøyrd og han var ofte i gang med harping att. Arbeidsløna var berre so måteleg, for lastebilegarane fekk grusutkøyringa etter anbud, og dei hadde då ikkje so mykje å gå på dei heller. Likevel vart dei som fekk grusharpinga missunt av ein eller annan, for det var ikkje mange som hadde akkordarbeid i bygdamiljøet, og med hardt jamt arbeid låg nok me i grustakarbeidet noko over dei andre i dag- og time-løn, men arbeidet var også av heller stutt varigheit, mest som ei onn å rekna.

David Strømme

Løsning på «Vegkryss nr. 2-81»



Vinnere ble:

1. Unni Vassgård, Vegsentralen, 6400 Molde.
2. Marit Moldenæs, Vegkontoret, 6400 Molde.
3. Rune Hagås, Julsundet, 6400 Molde.

VETERANTREFF PÅ VEGSENTRALEN

Våren 1981 var en del av arbeiderne som var ansatt ved redskapssentralen under krigen, samlet til kamerateatlig samvær i vegsentrals spisesal.

Noe fast program var det forsåvidt ikke lagt opp til, men en slik anledning til å få tatt noen bilder av deltakerne kunne en ikke la gå fra seg. Aller helst til hver enkelt, slik at også andre kunne få høre de mange fornøyelige historiene som ble servert.

Med god hjelp fra to av våre fruer ble det også mulighet til en kopp kaffe eller to, mens praten om gamle dager gikk livlig rundt bordet.

Etter en omvisning på kontorer, lager- og verkstedlokaler, kom det nok en og annen kommentar om arbeidsforhold før og nå. Ikke bare lokalene, men også arbeidsoppgavene har forandret seg fra den gang, for ikke å snakke om maskinparken hvor det har foregått en enorm økning og forbedring.



Sittende fra venstre Ole Eide, Edvard Berglund, Harald Øverland, Olav Berg og Søren Lergrovik.

Stående fra venstre Helge Husby, Jørgen Sigerset, Ole Stokke, Jakob Lønsethagen, Arne Lønsethagen, Egil Bakke, Rudolf Ølander, Anton Røbekk og Ole Røbekk.

Kort om de enkelte:

Helge Husby, medeier i firma Anton Husby & Sønner.

Jørgen Sigerset, fortsatt ansatt ved vegsentralen, nå som formann på plateverkstedet.

Ole Stokke, ikke ukjent kunstmåler, nå ansatt v/Glamox A/S, men oppvokst på Sagplassen, der endel av området til Vegsentralen nå ligger.

Jacob Lønsethagen, idag eier av firma Lønsethagen Elektro-Diesel.

Arne Lønsethagen, fremdeles ansatt på vegsentralen nå som formann på ferjekaiarbeide.

Egil Bakke, for tiden ansatt som verneleder i M & R.

Rudolf Ølander, ansatt som mask.oppsm. på Vegsentralen.

Anton Røbekk, tidligere sjåfør, men nå formann på lakkeringsverkstedet.

Ole Røbekk, har i alle år vært på bil/mask.verksted, nå som formann.

Ole Eide, ansatt på Redskapssentralen omkring 1928 og har vært smed og platarbeider fram til pensjonen i 1971.

Edvard Berglund, begynte også i Vegvesenet før siste verdenskrig, først som vedlikeholdsarbeider, men senere snekker og platarbeider.

Harald Øverland, var noen år ansatt som sjåfør i vegvesenet, men har også ca. 30 års tjeneste i kommunen.

Olav Berg, til å begynne med sjåfør på «Fellesvogna», men etterhvert som de fleste på vegkontoret fikk egen bil, over på vare- og kurerkjøring på vegsentralen.

Til slutt *Søren Lergovik*, som har tjenestegjort som snekker og skiltspesialist, men som nå driver småbruk og fiske som den spreke pensjonisten han er.

Hovedoppgavene fra den tiden kan vel i korthet oppsummeres til følgende:

Forarbeidelse og maling av skilt (hovedsaklig av trematerialer). Stikningsstenger var det bruk for også den gang, og disse ble da laget i stort antall. Her også innbefattet jernspissen som ble herdet i Cyanalium når den var ferdig formet. En annen artikkel som det ble fabrikkert et anselig antall av i løpet av et år var jord- og steinvaggen med tilhørende lavetter. Stubbebrytere til forskjellige formål var også et etterspurt produkt, og både tre- og jernarbeidet tok sin tid. Føttene skulle

høvles glatte og fine og kantene brekkes ned til fastsatte mål. Lagerbukker, tannhjul o.l. fikk en ferdigstøpt, men oppboring og tilpassing måtte gjøres, og likedan forarbeidelse av fot og toppbeslag, pluss at de aller fleste delene til wireblokkene måtte lages på stedet før ferdigmontering. Fabrikasjon av snøploger var en annen viktig del av produksjonen på den tiden, og muligens et mest tidkrevende arbeidet pr. enhet. Med det utstyret, eller kanskje rettere sagt med mangelen på utstyr var det et tungt arbeid fra den stund platene ble tatt inn, merket og klippet i riktig fasong, til plogen endelig stod ferdig. De fleste

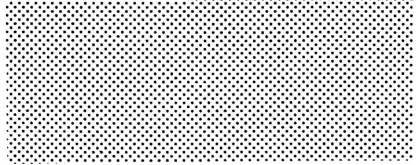


sammenføringer var da i begynnelsen utført med varmeklinking.

En del av oppgavene som ikke må glemmes var det håndverket utført i «smia» der smeden regjerte med fast hand, både når det var snakk om kvessing av verktøy som slegger, bor, feisler, hakker, spett og mye mer, eller når slingskroken var ferdig smidd og skulle avelsveies til slingskjettingen.

Det er vel en hel del mere som kunne ha vært nevnt, men dette er vel noe av de viktigste gjøremålene, og det ville ta alt for mye spalteplass hvis en skulle gå i detaljer.

Deltaker



7. SANS 1982

Dersom det er nokon som har yn-skje om eller forslag til endringar i 7. sans 1982, er vi i redaksjonsutva-let takksame om forslaga blir sende inn snarast råd.

Ettersom vi ingen ting høyrer, går vi ut frå at alle er vel nøgde med pro-duktet — og takk for det!

KB.

EKSKURSJON 1981

Vegkontorets ekskursjon gikk i år av stabelen tirsdag 26. mai. Målet for turen var Averøya og Kristiansund. Vi var ca 40 kvinner og menn som inntok plassene i bussen foran fylkeshuset kl. 08.00. E. Drugli var med oss som kjentmann og guide. Vegsjef Torvik benyttet også anledningen til å bli med oss i år. Været var nok ikke det aller beste denne dagen, tatt i betraktning godværet vi hadde hatt.

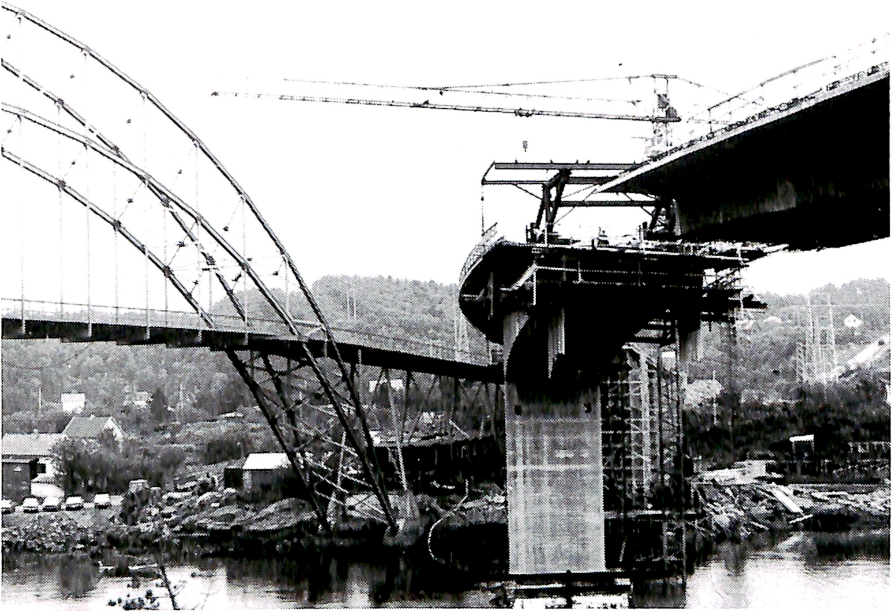
Første etappe var Molde - Ørjavik. Ei lita ferje tok oss derfra over til Tøvik på Averøya. Med den store bussen

vi hadde fikk vi litt problemer med ilandkjøringen, men ved hjelp av klosser gikk det bra likevel.

Fra Tøvik kjørte vi «ytre» sida av Averøy for å se på bruene som er bygd mellom småøyene der ute, bl.a. Langøya, Kjønnøy og Honningsøya. Vi fikk også tid til en ekstra runde rundt Sveggesundet før ferja gikk fra Bremsnes til Kristiansund. Framme i Kristiansund ble vi loset direkte til Grand Hotell av Lossius. Der ventet det oss et nydelig lunsjbord. Sultne som vi var gikk maten ned på høykant. Etter at vi alle var



Fra nord på Averøya kunne deltakerne se utover til Hestskjer fyr (t.v.).



Gammel og ny Omsund bru.

vel forsynt ble de som ville med på en omvisning på Omsund og Nord-sund bruer. Overingeniør Møll orienterte om Omsund bru, og ga oss en del tekniske data om denne.

Nå hadde vi brukt så mye av dagen at det var på tide å tenke på hjemveien. For at vi ansatte på vegkontoret skulle få et innblikk i hvordan det ser ut i en brakkeleir, stoppet vi på anlegget i Ørnvika på Frei. Der fikk vi en rask omvisning på spise- og oppholdsrom og i brakkene.

Ferden gikk videre med ferje Kvitnes - Høgset, over Storlandet og Eide. Selv om værgudene ikke riktig var på vår side, ble det likevel en fin tur.





5 minutter med vernelederen

KJEMISKE OG HELSEFARLIGE STOFFER

Etter arbeidsmiljølovens § 11 «Giftige og andre helsefarlige stoffer» skal vi påse at arbeidsprosessene for de som arbeider med slike stoff er fullt forsvarlige. Vi skal også føre register over slike stoffer.

Registreringen hos oss er begynt og det viser seg at det er endel unødvendig stoff i bedriften. Stoff som en gang er innkjøpt for å brukes til et bestemt formål og som kanskje ikke holder mål etter lovnad eller forventning. Restene blir stående ubrukt så lenge at ingen lenger husker hva de kan brukes til eller hva det er.

Vi vil oppfordre alle som har ansvaret for slike ting, både for innkjøp og lagring, rydd opp i dette snarest. Ta en inspeksjon på lageret eller oppbevaringssteder, sorter ut de ting som ikke brukes mer eller som kan være ødelagt. Vær kritisk og sjalt ut alt som dere er usikre på eller som er gammelt og foreldet. Små og gamle malingsrester kan med fordel kastes. De er som regel ødelagt om en skal ta dem for å bruke dem opp.

Brennbare ting må vel kunne bren-

nes, avtal med brannvesen eller renovasjonsvesen hvordan det best kan gjøres, eller la dem overta det for tilintetgjørelse. Det kan være at det også finnes stoffer hos oss som verken brann- eller renovasjonsvesen vil ha noe med å gjøre, vi bør da søke råd hos leverandør eller produsent for å få hjelp.

Vær kritisk og forsiktig ved anskaffelse av kjemiske stoffer, be om å få datablad — opplysninger om hva stoffet inneholder, om det er helsefarlig, eventuelt hva slags førstehjelp som er nødvendig og om stoffet er nedbrytbart. Sammenlign så dette med erfaringer fra de stoff eller ting som brukes nå og spør gjerne andre hva slags erfaringer de har. Disse opplysningene, eller databladene, skal være på norsk.

Vi makter nok ikke å komme bort fra stoffer som det innebærer helsefare å bruke, men vi kan redusere antallet av farlige stoffer. For eksempel maling, blymønja er erstattet med mindre farlige rustbeskyttende ting. De flyktige bestanddeler som lynol (tynner) kan unngås ved å bruke vannbaserte malinger. Et prak-

tisk eksempel fra vårt eget miljø, distriktslaboratoriet. Tidligere måtte de bruke et stoff som heter benzen, det var absolutt nødvendig for en bestemt arbeidsprosedyre. Benzen er farlig på mange måter. Det er også meget problematisk avfall å bli

kvitt etter at det er utbrukt. Nå er dette stoffet erstattet med et annet som viser seg å gjøre like god nytte for seg, nemlig destillert vann!

Fra et ytterpunkt til et annet nesten.

Lykke til med oppryddingen.

Egil Bakke

Personlig vern — for deg

Det finnes en mengde ting i denne bedriften som tjener til vern for selskapets eiendeler. Vi har gjerder og porter og dører med lås, brannsløkkeutstyr og vakthold. Vi har pengeskap for oppbevaring av dokumenter og penger.

Men vi har også mange ting som er beregnet til vern for de ansatte, for deg, for deg personlig.

Vi har f.eks. briller og ansiktsskjermer. De kan ikke holde tyver borte eller forebygge verdiødeleggende brann. Nei, disse vern for øyne eller ansikt har kun en oppgave, nemlig den å forebygge at partikler som færer om eller sprut når fram til øyene dine og berøver deg synet. De er anskaffet for deg, utformet for deg og det er deg de skal verne.

Men skal de kunne det, må de være på plass, og det kan ikke skje automatisk. Du må sørge for at de er det. Briller og skjerm har verdi for deg bare når du bruker dem etter forutsetningene og på riktig sted og vis.

Slik er det også med en hjelm. Den er ment å være et vern for hodet ditt, men kan bare være det hvis du har den på hodet. Vernefottøy er vern for dine tær — ikke for mine — når du selv er i fareområdet.

Når vi gjerne vil at du skal bruke de personlige vernemidler, så er det altså ikke for at du skal gjøre bedriften en tjeneste, og det er heller ikke det de oppstilte reglene tar sikte på, selv om det nok er godt for bedriften også at skader unngåes. Men vi har heller ikke reglene for unødvendig å bry deg. De tar sikte på det som ansees for å være riktig og fordelaktig for deg, på å forebygge at du skader deg.

Det er våre erfaringer som har lært oss hvilke personlige vernemidler som trenges for de forskjellige slags arbeidsoppgaver, og vi setter deg til å utføre en oppgave.

De personlige vernemidler anskaffer vi og stiller fritt til våre folks rådighet. Noen er reglementerte, an-

dre anbefalt. Og her er det plass for drøftinger angående de hensiktsmessige måter.

Men la én ting være helt klart. Det hjelper ikke *deg* at *vi* bruker personlige vernemidler. Og jeg kan ikke stå ved siden av deg hvert minutt å be deg ta i bruk de personlige vernemidler som den øyeblikkelige arbeidsoppgave krever. Det må du selv klare og det bør du, for det er din helse og dine lemmer som skal vernes.

Jeg vet jo naturligvis, at det iblandt kan være forbundet med litt møy, og at det kan ta noen sekunder, å få tak i og å sette på seg personlige vernemidler for en liten jobb som kanskje tar bare noen sekunder å utføre. En liten slipeoperasjon kan synes å ta for kort tid til å gjøre det nødvendig.

Men tid og tid. Hvor lang tid behøver en metallsplint eller en støvpartikkel fra slipeskiven og fram til øyet

ditt? En forsvinnende liten brøkdel av et sekund. Og det kan hende så vel en jobb som tar bare ti sekunder som ved en som pågår hele dagen. Å unnlate å bruke briller for en kortvarig slipeoperasjon er like så tåpelig som det vil være av kassereren å forlate sin åpne kasse selv for kort tid, for kort til at en tyv kan tenkes å innfinne seg. Ja, det er mer tåpelig å unnlate å bruke briller ved slipejobben. Det verste som kan hende ved kassen er at noen penger kan forsvinne, kanskje at kassereren mister jobben. Men han vil i det minste ha sine øyne i behold, mens sliperen — om det uventede inntreffer — kan få skadet øynene.

Derfor må dette være regelen: Få tak i det personlige vernemiddel som passer for jobben og bruk det hele tiden mens jobben pågår. Hold den vernede dør lukket mot de farer som kan ramme deg.

Sakset fra «Arbeidsgiveren»

Forts. fra s. 31.

tilsynets virksomhet på Sunndalsøra samtidig som biltilsynet har eget kontor i kontorbygget.

Byggets lager/verksted/kontrollhall-del har bæresystem i stål med stål søyler og gitterdragere i stål. På gitterdragene ligger isolerte korrugerte stålplater. — Bæresystemet for kontorer og sosiale rom er limtredragere i tak på tresøyler. Ytterveggene er her forblendet med murt Le-ca som er skvettpusset.

Byggearbeidene er satt bort til private entreprenører og vil totalt beløpe seg til ca. 4,8 mill. kroner. Bortsett fra kran- og portleveransene er det meste utført av Sunndalsbedrifter. Det synes som om det er utført med gode entreprenørarbeider som vegvesenet forhåpentligvis vil få dra nytte av i mange år framover.

Knut Inge Braute.

Lønfastsetjing for 150 år sidan.

Sommaren 1831 sende Ole Gammelsen Mork, Volda, sålydande brev til amtet:

«Ydmyg Forspørsel til det høye Amt.

I Aaret 1825 og 1826 var jeg i Arbeids Tour tilfælles med Hans Ottesen Engeset under H. R. Capitain Schives Bestyrelse ved Rondøe Fyhrarbeide første Aar som Paaslag og sidste Aar som Bor Smed ved hvilken Leilighet jeg erholdte de til Minerings-Arbeide fornødne Kunds-kaper. I den same Tiid haver jeg med Formand Hans Ottesen Engeset indgaaet den forening ved Mine-rings Arbeidet her paa Hoved Vejen Bjerkedals Eidet som begyndtes i Aaret 1828 at være hans medhjelper i at udrede og bekoste alt hvad der-til det ene Minere-Laug udfordres i Redskaber hvilke Redskaber efter Amtets Bevilgning skulde lønnes pr. Dag med 24 sk.; Derimod haver jeg til denne Tid ikke nydt mere Løn end som paaslager næmlich i 1828 1 ort 16 sk. pr. Dag, men 1829 gik ned til 1 ort 12 sk. og 1830 til 1 ort 8 sk. Jeg ansaag mig nødvændig at til-trænge 1 ort 16 sk. pr. Dag, hvorimod mig blev tilstaaet 1 ort 14 sk. Da jeg nu ved den Erfaring jeg har gjort indseer at til Minerings Arbeide ud-fordres mere end jeg fra først gjorde mig Regning paa til at holde Minere Redskaberne i Stand samt og at det-

te slags Arbeide er tildels meget forbundet med Lives Fare, saa gjør jeg herved en ydmyg Forspørsel til Deres Høyvelbaarenhed om jeg dog kunde erholde nogle Skjelinges Til-læg pr. Dag.

Ole Gammelsen Mork»

Amtmannen sende skrivet til Søndre Søndmørs Veiinspection med denne påskrift:

«Hans Ottesen Engeset har været antaget til Formand for Mineringen mod en accorderet daglig Godtgjørelse tillige for at holde de fornødne Redskaber. For Paaslagerne har ligeledes været bestemt en vis daglig Betaling, og er det overladt til Formanden for den saaledes fastsatte Dagløn selv at antage Paaslagere. Dersom Ole Gammelsen Mork har med Formanden indgaaet en Forening om med denne at deltage i Istandholdelsen af Redskaberne maae han holde seg til Formanden sin Godtgjørelse derfor.

Dette vilde Inspectionen tilkjende-give Ole Mork i Anledning af hans ovenstaaende Andragende.

Nøisomhed den 16de Juli 1831

H.M. Krohg»

Bjarne Rekdal

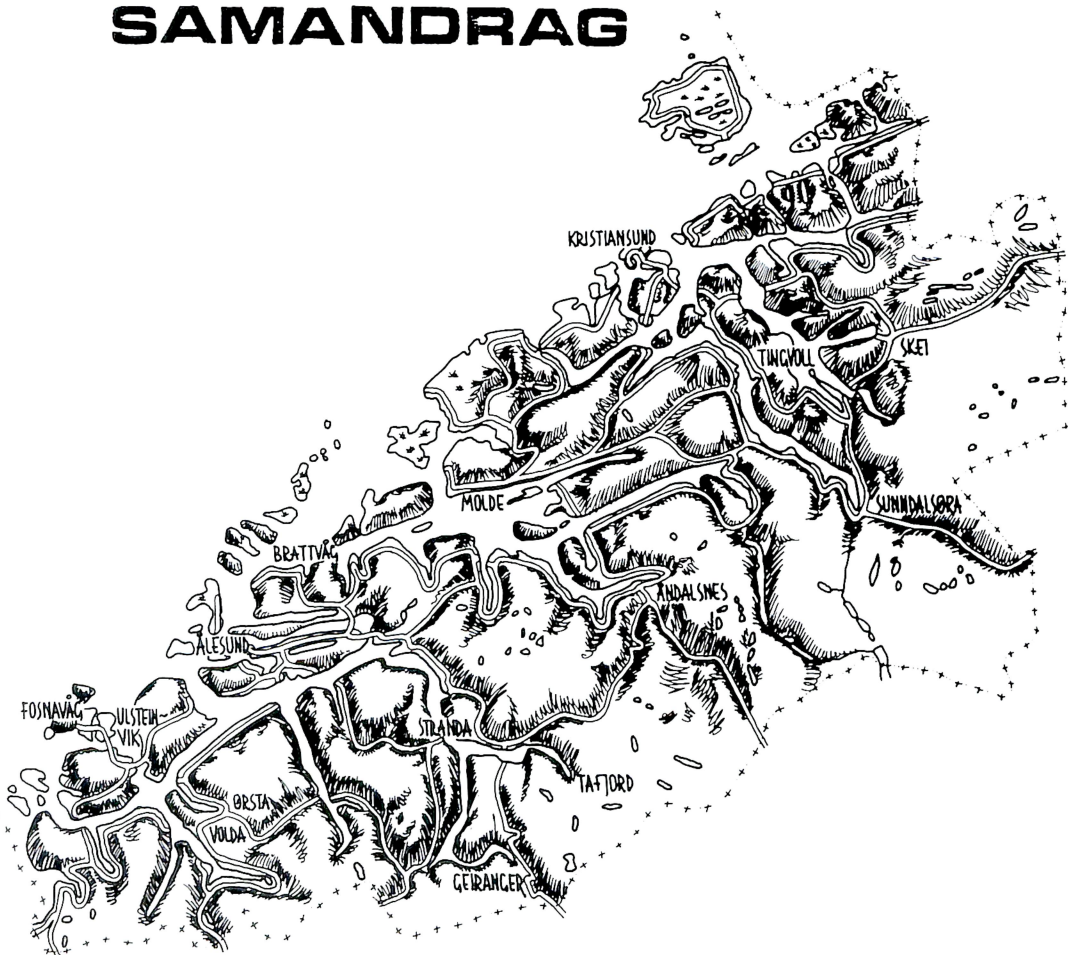


STATENS VEGVESEN
MØRE OG ROMSDAL

ÅRSMELDING
1980

I

SAMANDRAG



MØRE OG ROMSDAL FYLKE



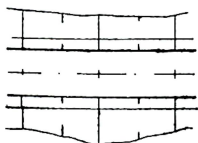
har eit areal på 15 104 km². 44% av dette arealet ligg 600 m.o.h. eller høgare, medan 11% er øyar.

I dei 38 kommunane bur det 236 000 menneske, 16,2 pr.km². Om lag 30% av desse bur på øyar utan brusamband til fastlandet. Over halvparten av folket i Møre og Romsdal, om lag 52%, er avhengig av ferje for å kome til den byen dei naturleg høyrer til. Fjerdeparten av desse må ta 2 eller fleire ferjer for å kome til byen. 6 av 10 personar i fylket må reise med ei eller fleire ferjer for å kome til Austlandet.



VEGVESENET

skal som veg- og vegtrafikketat arbeide aktivt for at dei krav som vert stilte til vegen, kjøyretya og trafikantane i eit samla vegtransportsystem, er utforma og samordna slik at overordna mål for samferselspolitikken blir nådd på ein mest mogleg effektiv måte.



VEG- OG TRAFIKKPLANLEGGING

I 1980 blei planar for 45,0 km veg godkjende. I tillegg var planar for 182,2 km veg under arbeid eller førehandling.



Det er utarbeidd forslag til nye særskilte fartsgrenser på nesten heile riksvegnettet og nokre av fylkesvegane i fylket. Ved utgangen av 1980 er det innført fartsgrense lågare enn 80km/t på 24,4% av riksvegane og på 8,6% av fylkesvegane. Hovedtyngda av desse særskilte fartsgrensene er 50 km/t og 60km/t.

VEGTRAFIKKEN



Ulykkestalet i trafikken i Møre og Romsdal ligg framleis høgt samanlikna med andre fylke. Talet på ulykker i 1980 var 580 mot 581 i 1979. Det positive er at skadegraden har betra seg. Det var i 1980 20% færre ulykker enn året før med alvoleg personskade eller død. Talet på dødsulykker gjekk ned frå 31 i 1979 til 19 i 1980. Ulykkesbiletet har betra seg på riksvegane, men for-

verra seg på fylkesvegane. Talet på mjuke trafikantar innblanda i trafikkkulykker auka i 1980. Dette er urovekande, sjølv om vi i 1980 låg godt under tala for 1978 og åra før.

VEGNETTET

Det blei i 1980 avlevert 5,0 km ny riksveg og 9,2 km ny fylkesveg. Lengda på riks- og fylkesvegane i Møre og Romsdal er pr. 31. desember 1980 3618,5 km. Irekna kommunale vegar har fylket i alt 5756 km med offentlege vegar.



I 1980 blei det i alt lagt 67,0 km nytt dekke og 175,8 km slitedekke. Ved utgangen av 1980 hadde 82,9% av riksvegane og 44,0% av fylkesvegane fast dekke.

I 1980 blei det i alt 67,0 km nytt dekke og 178,8 km slitedekke. Ved utgangen av 1980 hadde 82,9% av riksvegane og 44,0% av fylkesvegane fast dekke.

I perioden 17. mars til 16. mai 1980 hadde heile 91,9% av riksvegnettet redusert akseltrykk grunna teileløysing. For fylkesvegane var samtlege vegar som er tilatt for aksellast høgare enn 6 tonn, sett ned til 6 tonn eller lågare.

BILTILSYNET

Frå juni 1980 er Møre og Romsdal delt i 4 biltilsynsdistrikt. Dei 4 biltilsynsstasjonane er plassert i Ørsta, Ålesund, Molde og Kristiansund.

Ved utgangen av 1980 var 106 700 køyrety registrert i fylket, ein auke på 4,9% frå året før. I 1980 blei det avlagt 9 593 førarprøver.

SYSSELSETJING

Oversyn over utførte årsverk i 1980:

	Årsverk
Vegkontor	102
Biltilsyn	50
Vegoppsyn	70



Vegarbeidsdrifta	
— Vegvesenet si eiga ordinære anleggsdrift	367
— Vegvesenet si eiga ordinære vedlikehaldsdrift	323
— Vegsentralar og vegstasjonar	57
— Private entreprenørar og kommunar	59
— Ekstraordinær sysselsetjing	8
I alt	<u>1 036</u>

MASKINPARKEN

Det vart i 1980 kjøpt inn maskinar og utstyr for til saman 15. mill kroner. Pr. 31 desember 1980 hadde maskinparken ein samla gjenkjøpsverdi på 156,3 mill. kroner.

VEGKOSTNADENE I MØRE OG ROMSDAL

var i 1980:

Administrasjon	23,3 mill. kroner
Veganlegg	177,9 mill. kroner
Vegvedlikehald	<u>120,1 mill. kroner</u>
	<u>321,3 mill. kroner</u>



Kostnadene til riksveganlegg auka nominelt med 8,0% frå 1979 til 1980, medan dei til fylkesveganlegg blei redusert med 15,0%. Dei totale kostnadene til veganlegg i 1980 låg på same nominelle nivå som i 1979. Kostnadene til vegvedlikehald auka nominelt med 8,6% frå 1979 til 1980.

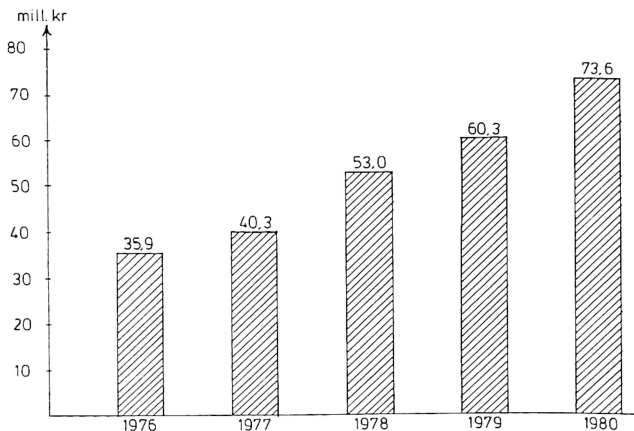
FERJEDRIFT

Møre og Romsdal er eitt av dei største ferjefylka i landet. Det blei i 1980 frakta 4,0 mill. bilar og omlag 12,5 mill. passasjerar. Trafikken fordeler seg over 39 riks- og fylkesvegferjesamband med i alt 63 rutestrekningar. Den sterke auken i ferjetrafikken i siste halvdel av 1970-åra stoppa opp i 1980. I 2. halvdel av 1980 var det endåtil nedgang i trafikken sett i høve til 2. halvdel av 1979. For heile året under eitt auka biltrafikken med

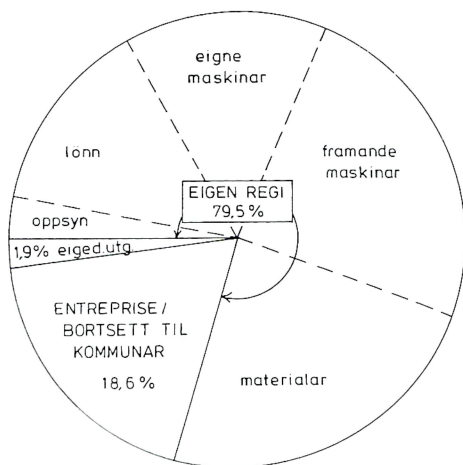
1,8% og passasjertrafikken med 2,1% sett i høve til 1979.



Ferjetakstene har dei siste åra ikkje auka i takt med kostnadsutviklinga i ferjedrifta. Statstilskotta har dermed auka sterkt, med ein foreløpig topp for Møre og Romsdal fylke i 1980 på 81,3 mill. kroner. Utviklinga i det rekneskapsmessige underskottet i riksvegferjedrifta dei siste åra er som vist nedanfor:

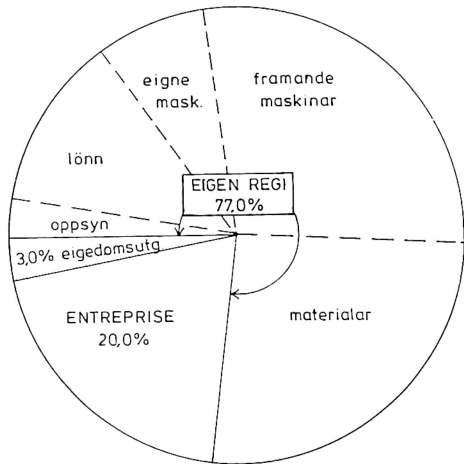


UTGIFTSFORDELINGA FOR 1980



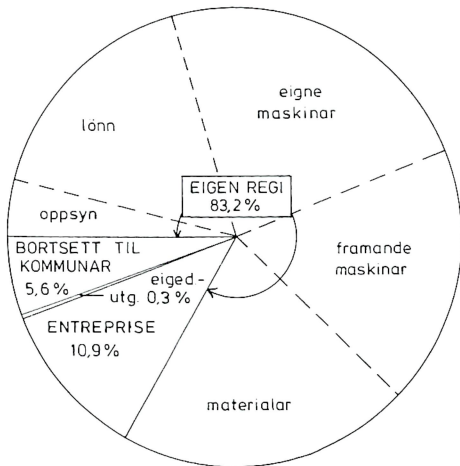
Samla drift

FORBRUK RIKS- OG FYLKESVEGAR: 298.0 MILL. KR



Anlegg

FORBRUK I 1980: 177,9 MILL. KR



Vedlikehold

FORBRUK I 1980: 120,1 MILL. KR

E 69 SPERRET IGJEN



Natt til 17. juni løsnet deler av fjellet ovenfor østre del av Varghammer-tunnelen. De store blokkene falt fritt ca. 50 m ned på vegbanen og rev med seg rekkverk, mur og vegdekke i 15 — 20 m lengde.

Etter inspeksjon og vurdering av fjellsida av veglaboratoriet vårt med konklusjon at nye ras ikke var sannsynlig, ble det i løpet av kvelden montert bru over rasstedet, og fra neste morgen gikk trafikken som normalt.

Andor Wicken





VEGCUPEN 1981

Vegcupen i fotball er en landsomfattende fotballturnering med deltagelse av vegvesenets bedriftsfotballag i alle fylker samt Vegdirektoratet. Det spilles først innledende regionale turneringer for kvalifisering til et sluttspill, hvor årets vinner blir kåret.

Arrangementet av sluttspillet alternerer mellom de enkelte fylkene. I år skal sluttspillet, for øvrig det 11. landsomfattende vegcuparrangementet i rekken, arrangeres i Møre og Romsdal, nærmere bestemt i Molde. Dette blir 3. året på rad Møre og Romsdal deltar i sluttspillet. Det blir et storarrangement med mye forberedelser og arbeid for bedriftsidrettslaget. Allerede tidlig i fjor høst startet planleggingen med å ta imot fem tilreisende lag med supportere. Overnatting for ca. 100 personer er bestilt, og Kunstgressbanen er reservert for avvikling av kampene. Mest arbeid blir det nok de siste dagene før arrangementet og på selve arrangørdagen, og vi regner med å ha en større arrangørstab i virksomhet da.

Lørdag 15. august blir høydepunktet i årets fotballsesong for vegvesenets bedriftsfotballag. Da møtes de fem lagene som vant de regionale turneringene, samt arrangørlaget for å avgjøre hvem som blir vinner

av vegcupen 1981. Det får da vise seg om forberedelsene har vært gode nok, for det blir kjempet hardt av alle deltagende lagene for å komme seg til den store finalen, dagens sportslige høydepunkt. Det er knivskarp konkurranse om nye napp i Vegdirektørens vandrepokal.

Etter at det sportslige forhåpentligvis er vel ivarett på Kunstgressbanen og det er kåret en verdig vegcupvinner, blir Festsalen på Alexandra inntatt til avsluttende bankett. Dette blir det sosiale høydepunktet med bankettmiddag, utdeling av Vegdirektørens vandrepokal og mye, mye mer

Så er det å håpe at vi får værgudene med oss til å gjøre arrangementet til en minneverdig dag med stort sportslig utbytte og etablering av kontakt over fylkesgrensene.

Vi oppfordrer alle i vegvesenet om å slutte opp om arrangementet.

Odd Terje Waldal



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

VENN OG HELPER



GOD SOMMER
ønskes våre lesere - Red.