

VEGDIREKTORATET

22. SEPTEMBER 1981
BIBLIOTEKET

VEG OG VIRKE

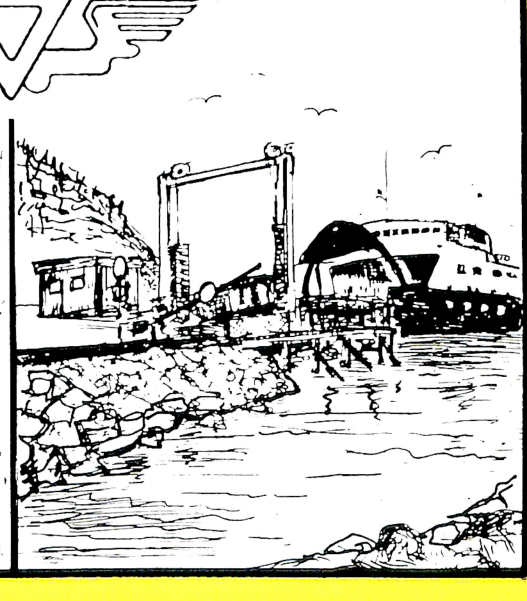
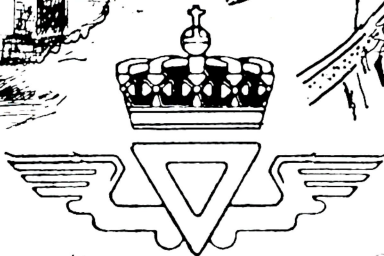
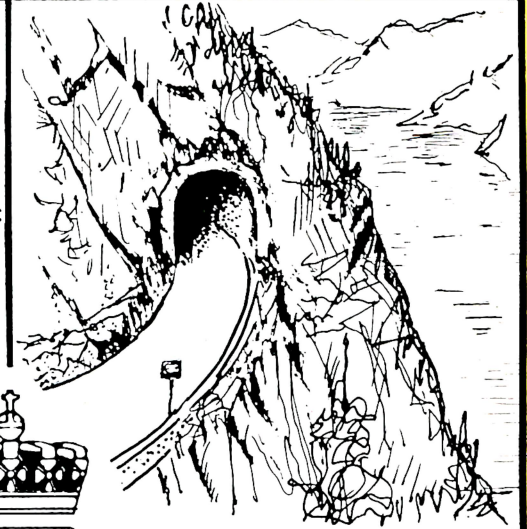
I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 4

SEPTEMBER 1981

9. årg.

BIBLIOTEKET
VEGDIREKTORATET



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 4

SEPTEMBER 1981

9. årg.

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Redaksjonsutval:

Andor Wicken
Arne Johnsen
Terje Haug

Redaksjonsråd:

Ulf Myhre
Tore Hoëm
Ottar Brudeseeth
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 & Sønn's Trykkeri, Tingvoll

Opplag: 1800

Medarbeidarar:

Katrine Bang
Martinus Bergsli
Ottar Brudeseeth
Paul Bølset
Torgeir Døssland
Magne Flemsæter
Kristian Furland
Per Bjørn Gjelsten
Terje Haug
Oddgeir Hoftun
Frank Malme
Ulf Myhre

Magne Mørkedal
Bjarne Rekdal
David Strømme
Arne Inge Torvik
Odd Terje Waldal
Oddvar Åfløydal

Innhald:

3 Fylkesvegane
5 Nye pensjonister
6 Trafikkulykker
9 Vi gratulerer
10 Endringar i veglova
14 Knusing Tafjord
16 Årets auksjon på vegsentralen
18 Lab-nytt
23 Forandringar i lønssystemene
24 IRF-kongress 1981
26 Ny knuseverksbåt
28 Håndbøker fra Vegdirektoratet
36 Kryssord
38 Gjennom skavl og fokk
40 Snøbrøyting på vegen over
Ørskogfjellet
44 Vegcupen 1981
48 Veteranklubben

FYLKESVEGANE

Før 1. januar 1964 var fylkesvegnettet i Møre og Romsdal relativt lite og uoversiktleg (ca. 600 km). Vegloven av 21. juni 1963 bar med seg ei omklassifisering, slik at frå 1. januar 1964 vart fylkesvegnettet 3-dobla (1849 km). Det skjedde då ei overføring i stort omfang frå kommunane til fylkeskommunen av smale grusvegar med dårleg kurvatur, svak beerevne og dårleg trafikksikring.

Bortsett frå til nokre få kapitalkrevjande nye fylkesvegsamband (nye ferjesamband og avløyning av båtruter og ferjesamband gjennom veg- og brubygging) har fylkeskommunen sine løyvingar på fylkesvegbudsjettet sidan 1964 gått til utbetring av det gamle dårlege vegnettet. Denne utbetringa har dels vore «flaskhalsutbetringar» med 50% kommunetilskott (t.d. ombygging av svake bruer og lokale trafikksikkerings-tiltak), dels rutevis opprusting for høgre akseltrykk og med fast dekke (med 33⅓ % kommunalt tilskott). Storparten av det gamle vegnettet har ein så dårleg teknisk standard at det er naudsynt med omlegging i ny trasé eller med ei fullstendig ombygging dersom vegen skal vere trafikkmessig tenleg og trygg for dagens ferdsløse og transport. Til slike anlegg vert det til vanleg kravd 25% kommunetilskott.

Pr. 1. januar 1981 hadde 1910 km status som fylkesveg i Møre og

Romsdal. 1070 km, eller 56%, av fylkesveglennga var framleis grusveg og på 116 km (6,1%) var største tillatte akseltrykk 6 tonn. Medan folk før var nøgd med å ha ein veg å fare etter, melder spørsmål seg no meir om trafikksikkering. Der kjem rasstrygging, rekkverksoppsetjing, kryssutbygging, betre avkøyrsløse, gang- og sykkelvegar meir og meir inn som behov og krav.

På grunn av den økonomiske situasjonen for fylkeskommunen er anleggsbudsjettet for fylkesvegane blitt sterkt nedskore dei siste åra. For perioden 1982-85 har fylkeskommunen gitt ei årleg investeringsramme på netto 15 millionar 1982-kroner. Vegsjefen har i juli lagt fram ein langtidsplan for fylkesvegar for prioritetsperioden 1982-85 innafor ei slik budsjettavgrensing. Bortsett frå eit beløp til «punktvis utbetringar» og eit lite beløp til «rutevis opprusting med dekkelegging» rår vegsjefen til at storparten av investeringsane blir lagt til eit fåtal fylkesvegruter med dårleg standard og stort transportbehov — og som tener gjennomgangstrafikk.

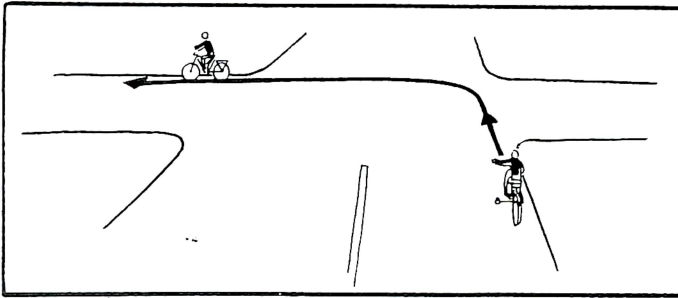
Her blir det tilrådd ei mest mogleg effektiv konsentrert drift — og slik at investert kapital skal komme til full nytte snarast råd for flest moglege trafikantar og flest moglege transportbehov.

Når dei økonomiske rammene no blir mykje trongare, blir det naturleg nok stilt strenge krav til både administrativ og politisk styremakt om rett og varsam forvaltning av dei midlar som blir stilt til rådvelde. Dette gjer seg gjeldande for val av standard, arbeidsopplegg, driftsmå-

te og ikkje minst i byting av løyvingar innafor dei mange behov i fylkesvegnettet. Det gjeld å få sett pengemidlane inn på rett plass, og at dei der blir godt utnytta.

Arne Inge Torvik

Syklister skal ta stor sving til venstre



Syklister, som skal svinge til venstre i veikryss, skal fortsette til høyre på veien over krysset. Først når krysset er passert skal det svinges til venstre for å fortsette til høyre på den kjørebanelen det svinges inn på. Før venstresvingen foretas må syklisten forvise seg om at dette kan skje uten hinder for annan trafikk. Er det flere felt og det høyre feltet er forbeholdt trafikk som skal svinge til høyre, kan syklisten kjøre til høyre i det av de andre kjørefeltene som ligger til høyre.

Den store venstresvingen skal gjennomføres også i såkalte T-kryss. Venstresvingeregelen gjer at syklisten unngår den utsatte plasseringen midt ute i krysset med vikeplikt

Illustrasjonen: Tegningen viser hvordan en syklist skal svinge til venstre i et kryss.

for kjøretøyer fra høyre og forfra samtidig. I kompliserte kryss med mange kjørefelt og oppmerking som kan være vanskelig å forstå, anbefaler Trygg Trafikk at syklisten går av sykkelen og benytter seg av kryssingsanleggene som er anlagt for fotgjengere.



**Vernearbeid
gir resultater!**

Nye pensjonister



Vegtjenestemenn fra Romsdal hadde fredag 3. juli en tilstelning på kantina på vegsentralen. Fire av de fremmøtte går nå over i pensjonistenes rekker. Det er fra venstre Nils Fransgjerde, Hovdenakken (18 år), Ivar Sandnes, Eidsvåg (23 år), Ingar Hoem, Nauste (25 år) og Gunnar Neraas, Nauste (18 år).

Representanter fra vegkontoret overrakte en avskjedsgave og en diplom til hver av de fire og takket dem for lang og tro tjeneste i statens arbeidsdrift.

I Mørke- tiden

Se og bli sett

Bruk refleks



MØRE OG ROMSDAL
 VEGTRAFIKKULYKKER TIL OG MED 2. KV. 1981
 SAMANLIKNA MED SAME TIDSPUNKT 1980
 VEGKONTORET, MOLDE 12. AUGUST 1981

FYLKESOVERSIKT
 Ark. 853
 OMH/IHA

	Kommuneveg		Fylkesveg		Riksveg		Sum alle vegar	
	T.o.m. 2. kv. 1980	T.o.m. 2. kv. 1981	T.o.m. 2. kv. 1980	T.o.m. 2. kv. 1981	T.o.m. 2. kv. 1980	T.o.m. 2. kv. 1981	T.o.m. 2. kv. 1980	T.o.m. 2. kv. 1981
Registrerte trafikkulykker	48	66	49	50	149	121	246	237
Andel mjuke trafikantar	16	27	15	14	32	25	63	66
Andel mjuke trafikantar delt på								
Fotgjengarar	11	16	13	11	23	16	47	43
Syklistar	4	9	2	3	9	7	15	19
Kjelke/Spark/Ski o.l.	1	2	0	0	0	2	1	4
Registrerte trafikkulykker delt etter skadegrad:								
Dødsulykke	1	3	3	1	5	2	9	6
(Antall døde)	(1)	(3)	(3)	(1)	(7)	(2)	(11)	(6)
Svært alvorleg skadd	0	0	2	3	3	2	5	5
Alvorleg skadd	1	7	4	9	26	20	31	36
Lettare skadd	33	42	33	26	85	75	151	143
Berre materiell skade	13	14	7	11	30	22	50	47

Trafikkulykker i Møre og Romsdal 1. halvår 1981

Vi har no fått utarbeidd eit samla oversyn over politiregistrerte trafikkulykker i fylket for første halvår 1981. Det viser at vi også no kan registrere ei viss betring i ulykkestalet i høve til samme tidsperioden året før. Nedgangen er ikkje særleg stor, 3-4 % rekna for vegnettet i fylket samla.

Det er likevel merkverdig stor skilnad i utvikling på dei ulike vegtypane. Den svært gledelege utviklinga dei seinare åra vi har hatt på **riksvegnettet** ser ut til å halde fram også i 1981. Ein reduksjon på 18-19 % kan registrerast i forhold til året før.

Vi bør kunne trekke den slutninga av dette at den medvitne satsinga på trafikktryggingstiltak i riksvegnettet i fylket har god verknad og ber frukter.

På **fylkesvegane** ligg ulykkestalet på same nivå som siste åra. Det kan her bli interessant å sjå om ulykkestalet vert påverka av at fartsgrensene på fylkesvegane vil bli redusert ein god del i tida som kjem.

På **kommunevegane** gir ulykkestalet første halvår grunn til å slå alarm. Ulykkestalet her er no oppe på same nivå som for 3-4 år sidan, dvs. ein auke første halvår på 38 % i



forhold til året før. Her slår talet på ulykker med mjuke trafikantar sterkt ut ettersom talet her har auka frå 16 til 27.

Med bakgrunn i desse tala for ulykker på kommunevegar, — i praksis oftast bustadvegar, vil vi hevde at kommunane spesielt i Møre og Romsdal er alt for tilbakehaldande med å nytte **fysiske tiltak** i vegbanen for å regulere trafikken. Dette kan vere humpar og innsnevringar,

men også andre fysiske tiltak kan vere aktuelle. Diverre ser det også ut til å vere svært lite planlegging i gang for å legge til rette for slike effektive trafiktryggingstiltak. Ein kan undre seg om det er planleggarane eller om det er politikarane i kommunane som er så redde for å prøve noko nytt? — Vel og merke noko nytt som vi veit er effektivt i kampen mot trafikkulykker!

Magne Flemsæter.



Nytt om løfteredskap



Det er nå anskaffet kumringløftere (bildet) og 2000 kg's rørkroker. Disse er til utlån på alle distriktslagre-

ne opplyser maskininstruktør Ottar Brudeseth.



Sykling på fortau på fotgjengernes premisser

Det er tillatt å sykle på fortau, gangbane eller gågate så lenge det ikke er til ulempe eller fare for de gående. Dersom en har fortauet for seg selv går det an å sykle nokså raskt. Møter en fotgjenger må farten ned til gangfart. En må være forberedt på å «kjøre rundt» der noen står og prater, eventuelt stanse, gå over til å

leie sykkelen eller kanskje kjøre ut i kjørebane igjen — dersom hensynet til fotgjengerne krever det.

Det er ikke mulig å gi egne regler for møte, kryssing o.s.v. med andre syklistene på fortau. Dette må også skje slik at det ikke volder fare eller ulempe for fotgjengerne.



Vi gratulerer

følgende som i 4. kvartal 1981 passerer åremålsdager:

60 år:

Gunnar P. Gjelsten,
Lars Stette,
Kolbjørn Haaheim,
Aslaug Irene Frilund,

6394 Fiksdal
6264 Tennfjord
6240 Sjøholt
6350 Eidsbygda

3. november
9. november
30. november
29. desember

50 år:

Johan Sivert Bævre,
Arnold Ellingsgård,

6660 Bøverfjord
6452 Røbekk

1. desember
23. desember

ENDRINGAR I VEGLOVA

Det vart i mai i år gjort endringar i føresegnene i veglova om byggjeforbod i planlagt vegline, avkjørsler frå offentleg veg og eigedomsinngrep (oreigning) vedkommande offentleg veg. Endringane gjeld §§ 38, 39 (oppheva), 40, 41 tredje ledd og § 50, og vert sett i verk 1. oktober 1981.

Den nye lovteksta er fylgjande:

§ 38

Når plan for offentlig veg er endeleg vedtatt, kan grunn som ligg innafor byggegrenser som er fastsette i eller med heimel i § 29, ikkje byggast på eller nyttast på ein måte som vil kome i strid med lova her.

Når arbeid med ein plan for offentlig veg er kome så langt at veglina kan visast i marka, kan vegstyremakta vedta at grunn som ligg innafor byggegrenser som er fastsette i eller med heimel i § 29, ikkje må byggast på eller nyttast på ein måte som vil kome i strid med lova her.

Før det blir tatt avgjerd etter andre ledd for riksveg eller fylkesveg, skal vedkommande kommunestyre få høve til å uttale seg.

Er veglina ikkje endeleg vedtatt seinast 2 år etter at det er lagt ned forbod, fell forbodet bort. Vegstyremakta kan lenge fristen, men ikkje for meir enn 1 år om gongen.

§ 39 blir oppheva.

§ 40

Avkjørsle frå offentleg veg må berre byggast eller nyttast etter reguleringsplan etter bygningslova eller plan etter § 12 i veglova.

Ligg det ikkje føre nokon plan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle, må avkjørsla frå riskveg eller fylkesveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå vegsjefen, og avkjørsle, må avkjørsla frå riksveg byggast eller nyttast utan løyve frå formannskapet. Fylkesutvalet er klageinstans i avkjørslesaker for riksvegar etter dette ledd og § 41 første ledd.

Vegsjefen kan krevje at avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg skal byggast etter ein plan han godkjenner. Formannskapet kan krevje at avkjørsle frå kommunal veg skal byggast etter ein plan det godkjenner.

§ 41, tredje ledd:

Utgifter til flytting eller endring av lovleg avkjørsle kan det krevjast vederlag for så langt det er rimeleg. Likeeins kan det, i samband med flytting av avkjørsle, krevjast vederlag for rimelege utgifter til flytting, endring eller lenging av privat veg fram til avkjørsla. Dersom vegstyremakta i rimeleg mon bygger eller let bygge ny avkjørsle eller avkjørsleveg, eller betalar tilsvarende kostnader, kan det ikkje krevjast veder-

lag utover dette. Det skal takast omsyn til verdauke som den nye avkjørsle eller vegen tilfører eigedomen. Dette skjer ved frådrag i vederlaget eller ved refusjon frå eigaren dersom avkjørsle eller vegen alt er bygd.

§ 50

Mot vederlag etter skjønn til den det råkar, kan eigedomsinngrep settast i verk etter vedtak av vegstyremakta så langt ho finn at det trengs til bygging, utbetring, vedlikehald og drift av riksveg, fylkesveg eller kommunal veg. Slikt eigedomsinngrep kan òg gjelde grunn og rettar til bate for tredjemann så langt det trengs for vegen eller ferdsla på vegen eller for å skaffe tredjemann tilgjenge til offentlig veg.

Til bate for ein som lyt tola eigedomsinngrep etter første leden, kan vegstyremakta gjere vedtak om at det skal gjerast eigedomsinngrep hjå ein annan eigar eller rettshavar, så framt skaden og ulempene då alt i alt vert monaleg mindre.

I vedtak om eigedomsinngrep kan vegstyresmakta heilt eiler delvis overlata til skjønnet å ta avgjerd om kva inngrepet skal gå ut på eller kva omfang det skal ha. Skjønnet kan då òg gjere vedtak etter andre leden i paragrafen her. Skjønnet kan fastsette at det ved eigedomsinngrep etter denne paragrafen skal ytast grunn som vederlag for grunn og rettar som blir avstått.

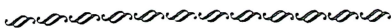
Kongen kan gi føresegner om saksførehavinga etter paragrafen her.

Etter den endringa som er gjort i § 38 vert det automatisk forbod mot å setje opp byggverk etc. innafor byggegrensene for planlagt veg straks planen for vegen er endeleg vedtatt. Dersom det kan vere grunn til å gjere forbodet gjeldande frå eit tidlegare tidspunkt, kan vegstyremakta gjere særskilt vedtak om dette så snart planarbeidet er kome så langt at veglina kan visast i marka.

Veglova i § 39 om avkjørselsplanar for riks- og fylkesvegstrekingar er oppheva. Det har nok i praksis vist seg at denne planlegginga best kan gjerast som ledd i ein reguleringsplan etter bygningslova eller ein vegplan etter veglova §12. Veglova § 40 er endra i samsvar med dette, jfr. også planføresegnene av 7. oktober 1980 til veglova §12.

Hittil har det vore Vegdirektoratet som har avgjort klager over dei vedtaka vegsjefen gjer i avkjørselssaker for riksveg. Det er no fastsett i veglova § 40 at fylkesutvalet heretter skal avgjere desse klagesakene. (I praksis vert det nok lagt til eit underutval/ei nemnd å avgjere klagesakene). Dette er eit unntak frå det som elles gjeld om at Vegdirektoratet er klageinstans for riksveg-saker og fylkesutvalet for fylkesveg-saker. Avkjørselssakene er sett i ei særstilling avdi det er meint at lokale vurderingar kjem meir inn i biletet når slike saker skal avgjerast.

Endringa av veglova § 41, tredje ledd inneber at vegstyremakta får større plikt til å yte vederlag når det vert gitt påbod om at **lovleg** avkjørsle frå



offentleg veg skal flyttast eller endrast. Grunneigaren vil nå kunne få krav på rimeleg vederlag ikkje berre for kostnadene ved flyttinga av sjølv avkjørsla, d.v.s. tilknyttinga mellom den offentlege vegen og den private tilkomstvegen, men også for kostnadene ved å leggje om privatvegen dersom avkjørselsendringa gjer det naudsynt. Fører tiltaket til verdauke for eigedomen, skal det gjerast frådrag eller betalast refusjon for dette.

Veglova § 50 gir vegstyremakta rett til å setje i verk eigedomsinngrep (oreigning) for bygging, drift etc. av offentlig veg. Det har vore reist tvil om i kva mon § 50 har gitt vegvesenet rett til å oreigne for å skaffe ein grunneigar rett til å få ha avkjørsle, vassleidning etc. på framand eigedom, når det av omsyn til den offentlege vegen er naudsynt å leggje private avkjørselsvegar, vassleidningar etc. på framand grunn. Lovendringa er meint å avklare dette, og det er til dømes no på det reine at vegvesenet kan oreigne rett for ein grunneigar til å ha avkjørselsveg over annan manns eigedom når påbod om flytting av avkjørsle frå offentlig veg gjer dette naudsynt. Vegvesenet treng soleis ikkje å vise grunneigaren til sjøl å reise oreigningssak etter veglova § 53 i slike tilfelle.

I § 50, annet ledd, er det tatt inn ei ny føresegn om sekundær oreigning. Dette gjeld oreigning som ikkje er naudsynt for å få gjennomført sjølv vegplanen, men som kan gjerast for å redusere dei totale skade-

ne og ulempene som oreigninga til den offentlege vegen fører med seg. Sekundær oreigning har hittil vore gjennomført med heimeleg i oreigningslova § 6, men det har vist seg å vere ynskjeleg å få særskilde føresegner i veglova om høve for vegstyremakta til å gjere vedtak om dette.

I veglova § 50, tredje ledd, er det tatt inn ein ny regel om at det kan ytast grunn som vederlag for grunn og rettar som vert oreigna. Føremålet med denne regelen er å kunne få gjennomført makeskifte eller omarronding som kan redusere eller eliminere ulempene ved at vegen skjærer over eigedomar. Det vert no mogleg å få gjennomført ei samling av eigedomanes areale på same side av vegen, dersom dette er ei rimeleg løysing på problema ved at eigedomane vert delt av vegen. Også den tidlegare veglova av 1912 hadde ein tilsvarende regel (§ 22, fjerde ledd).

Oddgeir Hoftun



REISEREGNINGSNYTT

Reiseregninger skal nå deles opp i:

- reiser innen fylket
- reiser utenom fylket
- reiser til kurs i fylket
- reiser til kurs utenom fylket
- reiser til sentrale kurs

Reisebudsjettet er nå delt opp, slik at kostnaden belastes ulike poster, alt etter reisemålet.



5. Ferieveke for arbeidstakarar over 60 år. Oppdeling av ferieveka

I melding frå Personaldirektoratet om oppdeling av 5. ferieveke står mellom anna:

«Etter § 4, 3. ledd i Ferieloven bestemmer arbeidstakaren sjølv når ekstraferien skal takast. Den kan òg delast opp i inntil 6 enkeltdagar dersom det er ynskjeleg, og ikkje anna er bestemt.»

Dette er slik å forstå at oppdelingen av ferieveka gir rett til 6 feriedagar. Hvis ein arbeidstakar derimot tar heile veka i eitt, blir laurdagen rekna som 6. dagen i ferieveka.

Hvis du splitter opp ekstraferien og på den måten får fri seks virkedager, må du trekkes i lønn for en virkedag.

Elles er bestemmelsen at arbeidsgjevaren skal ha melding minst 2 veker på førehand når ekstraferien skal avviklast.

For at det ikkje skal vere nokon tvil, understrekar vi at slik oppdeling berre gjeld for arbeidstakarar over 60 år — og berre for den ekstra ferieveka (5. ferieveke).

KB

VI FÅR

NY

VEGSJEF

Vegsjefen vår, Arne Inge Torvik, har sagt opp sin stilling og slutter i første delen av 1982.

Ved utløpet av søknadsfristen hadde det meldt seg 8 søkere:

Overingeniør Paul Bølset
Møre og Romsdal vegkontor

Teknisk sjef Endre Hoflandsdal
Arendal kommune

Overingeniør Kjell Levik
Vegdirektoratet

Overingeniør Anders S. Moen
Møre og Romsdal vegkontor

Biltilsynssjef Per Rasmussen
Oppland vegkontor

Driftssjef Bjørn Stensli
Troms vegkontor

Biltilsynssjef Einar Viken
Sør-Trøndelag vegkontor

Driftssjef Eivind Vollset
Møre og Romsdal vegkontor

Ordet fritt

Knusing Tafjord

Vi startet riggingen av knuseverket like før jul og produksjonen kom i gang 15. januar. Massen som ble benyttet var tunnelmasse som Høyer — Ellefsen tippet ved knuseverket. Til matingen av verket ble det benyttet en Cat 966 (egen) som lastet direkte i mater. En Moxy dumper (egen) kjørte pukk fra verket på lager.

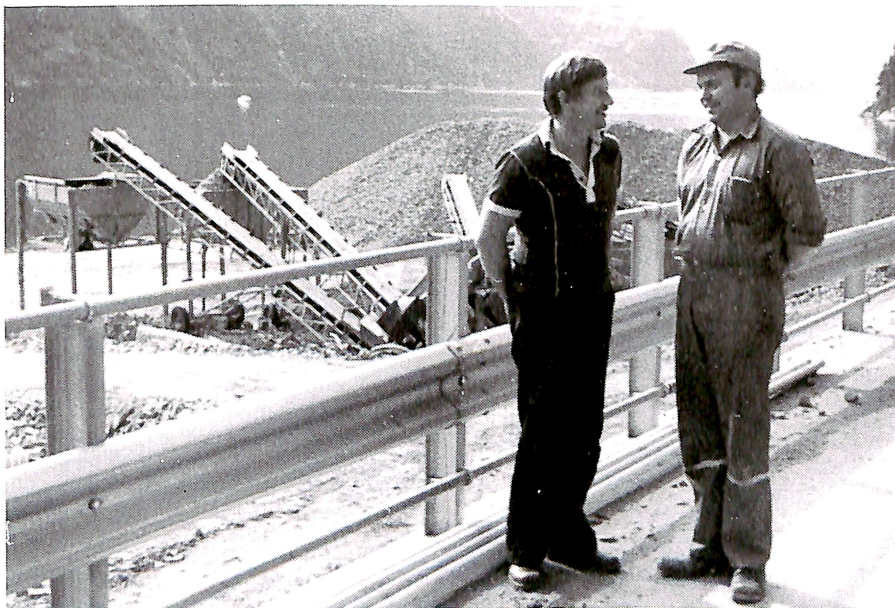
Bemanningen var Jan Folland, Per Bjørn Gjelsten og Jon Vulvik. Etter at Jon Vulvik flyttet til Isfjordskorpen ved påsketider, overtok Dagfinn

Grønningseter. Innkvartering var på «Messa» til Tafjord Kraftselskap.

Opprinnelig plan var å produsere 30.000 m³ pukk, men denne ble senere forandret til ca 36.000 m³.

Fram til ferien hadde vi i ca 32.400 m³ pukk, ca 40% 20/60 og ca 60% 60/120. I tillegg til dette kommer ca 15.000 m³ 0/20. Totalt 47.400 m³. Når vi ser bort fra oppriggingen har vi hatt 118 arbeidsdager. Stoptimer omregnet til hele dager blir 26 d. Effektiv produksjonstid blir da 92 d.





Jan Folland (t.v.) og Dagfinn Grønningseter foran knuseverket i Muldalsvika.

Total produksjon pr. driftsdag: $47.400 \text{ m}^3 : 92 = 515 \text{ m}^3$. Dette resultatet kunne ha vært vesentlig bedre dersom det hadde blitt benyttet samme mater som var på Åndalsnes (Øran). Dette er en vibrasjonsmater med rister som fungerer som forsikt slik at finstoffet går utenom knuser. Fordi massen var svært godt sprengt og inneholdt mye «subb», ville denne materen utvilsomt hatt sin berettigelse.

Hvorfor blir ikke fraksjonen 0/20 bedre utnyttet?

Hva med å ta ut fraksjonen som benyttes ved penetrering?

Per Bjørn Gjelsten

Svar til Gjelsten

0 - 20 fraksjonen av tunnelmasse eller anna sprengt masse har begrensa bruksområde i vegutbygging. Den er telefarleg, er ofte flisig og svak for ytterleg nedknusing, og kan derfor ikkje brukast i overbygginga, eller til vedlikehaldsgrus. Å sikte ut avstrøingssingel til penetrering er ein kostbar prosess for eit begrensa kvantum, og når steinkvaliteten eller steinforma heller ikkje er den beste, fell dette ekstra dyrt.

Det er no på markedet ein ny type knusar, ein såkalla slagknusar, som er særskilt godt egna til å knuse fjell. Denne skal gi betre kubiske materialar og mindre finstoff. Kanskje dette vil gi løysinga som gjer at vi kan nytte desse massane betre.

Magne Mørkedal

ÅRETS AUKSJON PÅ VEGSENTRALEN

Laurdag den 20. juni vart det halde stor auksjon over brukte maskiner og utstyr på vegsentralen på Årø.

Tidlegare år er brukte maskiner og utstyr solgt ved at dei interesserte har gitt skriftleg tilbod på dei maskiner og utstyr som dei var interesserte i.

Da denne metoden har virka svært tidkrevande og upraktisk, ville ein i år prøve med vanleg auksjon. Dette vart lyst ut i fylkets aviser to gonger. Det vart vidare høve til å sjå det som skulle seljast 2-3 dagar før auksjonen.

Det vart og sett opp ei liste over alt utstyret der alder, type, korleis maskina eller utstyret var i stand og en-

deleg ein minstepris der auksjonarius starta utbydinga.

Det vart gjort kjend at alt salg gjekk berre mot kontant betaling eller sjekk.

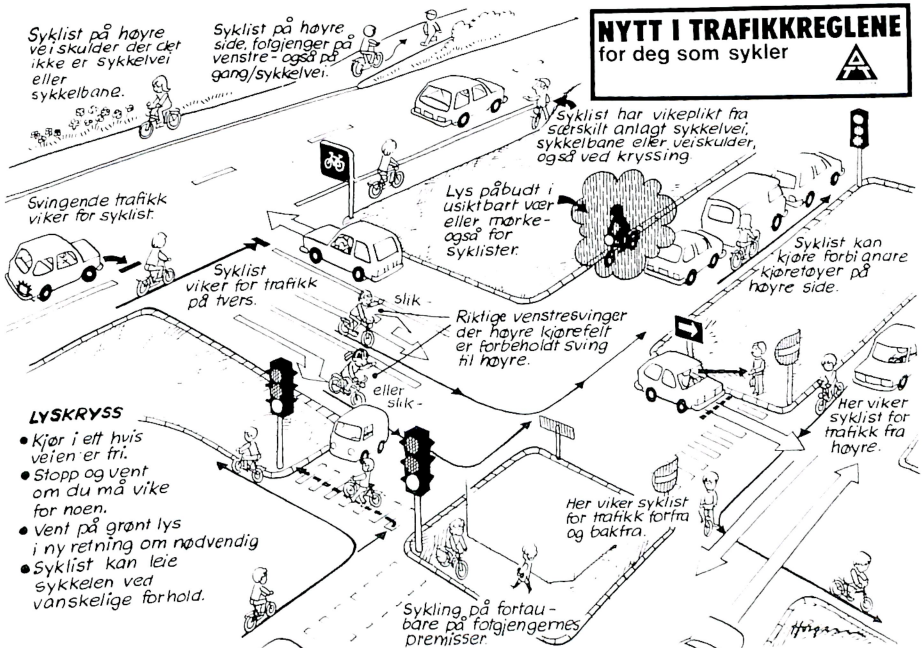
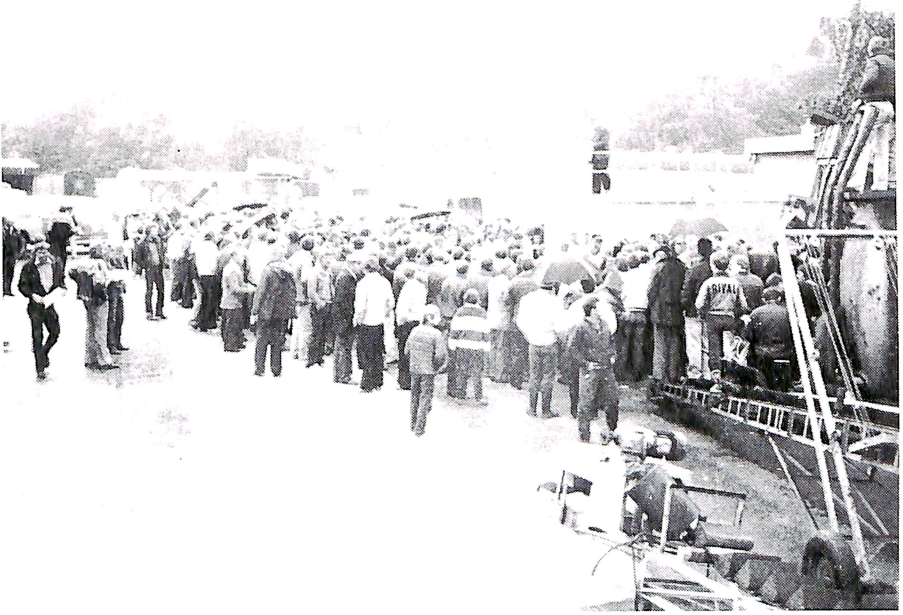
Mykje folk var møtt fram (sjå bilparken på biletet) og salget gjekk kvikt unna.

Offentleg godkjend auksjonarius, som i dette høve var Lorentz Tjelle svinga klubba med fynd og klem. Etter 3 timar var alt solgt og stort sett betalt kontant.

Denne erfaring synte at det blir nok auksjon på vegsentralen også neste år.

Oddvar Åfløydal





LAB- NYTT



Pioner-prosjekt på Åndalsnes (framhald frå førre nummer)

I første delen av denne artikkelen gav eg først ein kort presentasjon av anlegget og tok deretter for meg dei kontroll- og sikringstiltaka som hadde innverknad på sjølve anleggsdrifta.

I den andre delen av artikkelen skal vi no sjå på ein del langtidseffektar som blir registrerte utan at resultatata har nokon direkte konsekvens for anleggsarbeidet.

PROMLEMSTILLING 4:

Langtidseffektar

Desse problemstillingane gjer det også nødvendig med målingar og observasjonar, men her har ikkje måleresultatata nokon konsekvens for anleggsdrifta. Det er likevel viktig å sanke mest mogleg opplysningar for å vinne røynsle og for å samanlikne dei faktiske måleresultatata med dei verdiane som på førehand er utrekna ved hjelp av teoretiske analyser. På denne måten er det mogleg å justere dei teoretiske analysemetodane og gjere dei meir pålitelege i framtida.

4.1 Setningar

Her kan vi skilje mellom setningar i

grunnen under fyllinga og setningar i sjølve fyllmassen (eigensetningar). Summen av desse gir den totale setninga på toppen av fyllinga.

Setningane i grunnen har nøye samanheng med tidsforlaupet og storleiken av det før omtalte overtrykket i porevatnet. Det er difor nødvendig å måle begge deler i lang tid framover, truleg i fleire år.

Setningane i senterlina blir målt ved eit system som er vist på fig. 5. Det er lagt ei stor stålplate på det underste sandlaget. Midtpunktet av plata blei nivillert rett etter monteringa. Etter at fyllinga var ferdig utlagt er det bora ned til plata med sonderbor med kjend lengd. Ved å nivillere toppen av borstonga får vi eit mål på setningane i grunnen under fyllinga. Ut-

SETNINGSMÅLING

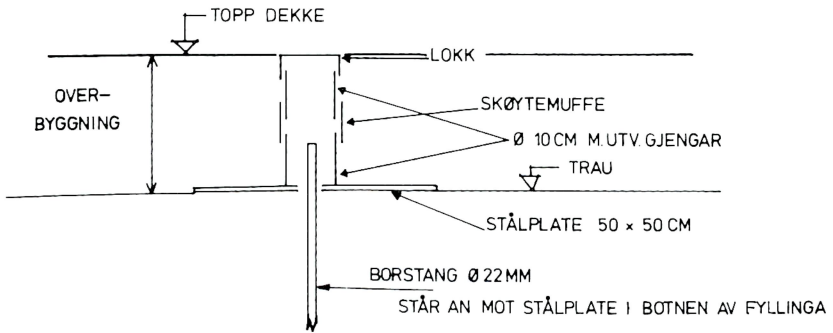
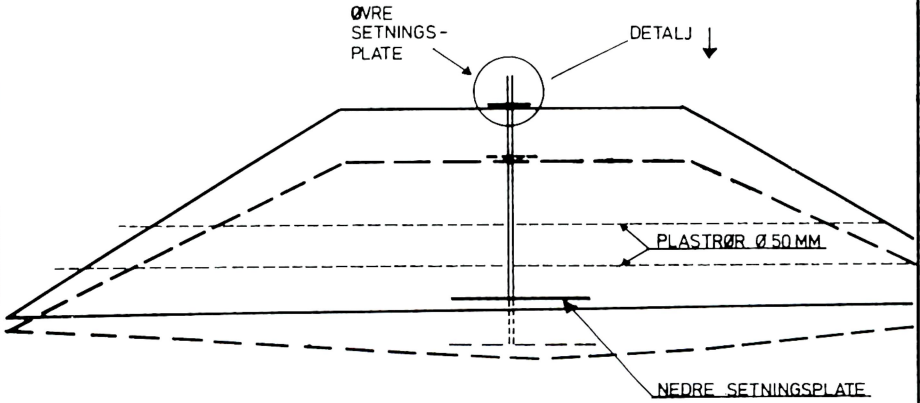


Fig. 5

anpå borstonga er det tredd ei lita stålplate med hol i og med rør, skøytemuffer og lok for tilpassing til overbygning osv. Ved å nivillere denne plata som altså ligg på toppen av

fyllinga, får vi eit mål på totalsetningane, og differansen mellom totalsetning og setning i grunnen gir oss eigensetningane i fyllmassen.

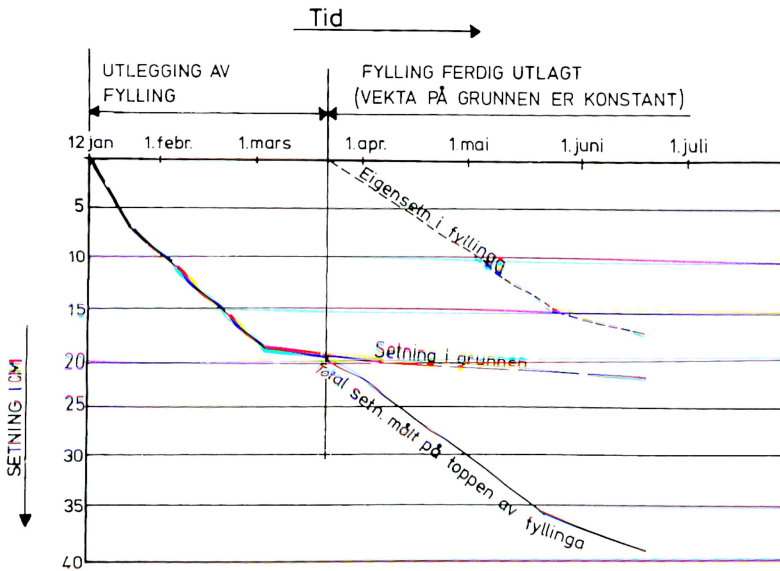


Fig. 6

Figur 6 viser utviklinga av setningane medan fyllinga blei utlagt og i tida etterpå, fram til slutten av juni -81. Setningane vil normalt vere størst under midten av fyllinga. Dei teoretiske analysene indikerer at vi får setningar over heile fyllingsbreidda og vidare ut til sides for fyllinga. Det er difor av interesse å måle korleis setningane varierer i tverrprofilen. Slike målingar blir utført med spesialutstyr frå Vegdirektoratet. Medan fyllinga var under utlegging blei det lagt 50 mm plastrør på tvers av fyllinga i to ulike djupner. Fleire punkt

langs røra blei nivillerte rett etter monteringa. Etter ei tid skal det gjerast målingar med ein «torpedo» som blir ført gjennom røret. Inne i torpedoen sit ein svært grannsam trykkmålar og frå torpedoen og ut til enden av slangen går ein tynn, væskefylt slange. Ved at enden på denne væskefylte slangen blir halden i ro i same høgd heile tida, kan ein måle korleis væsketrykket inne i torpedoen varierer etter som torpedoen blir dregen gjennom røret. Denne trykkvariasjonen gir eit bilete av korleis høgdenivået varierer

langs røret. Eit referansepunkt ved enden av røret blir nivillert og ein kan dermed få eit mål for setningane langs heile røret.

Plassering av målerør og eit overdri-ve bilete av den setningsutviklinga vi ventar er vist i tverrprofil på fig 5.

4.2 Spreiing

Som nemnt i avsnitt 1.2 varierer på-kjenningane i fyllinga med djupna. I dei underste laga er vertikaltrykket stort. Dessutan opptre det eit hori-sontalt trykk som vil ha ein tendens til å presse massane utover til beg-gje sider. Desse påkjenningane kan føre til formendingar i fyllinga som vist i prinsippsskissa på fig 7.

For å måle eventuelle tendensar til spreiiing i dei underste laga av fyllin-ga er det tredd firkanta plater med



påsette stavmagnetar utanpå dei omtalte 50 mm plastrøra, fire plater på kvart rør. Platene står såleis ver-tikalt i fyllmassen og kan gli noko-lunde friksjonsfritt langs utsida av plastrøret. Vi reknar difor med at platene vil følgje rørsleane til fyll-massen.

Biletet viser eitt av røra med mag-netplater under monteringa.

Rørslene til platene kan målast med ein torpedo som er instrumentert med ein magnetfeltindikator som sender elektriske impulsar ut til eit amperemeter når torpedoen passerer ei magnetplate. Med målebånd fe-sta til torpedoen kan vi finne avstan-den frå referansepunktet ved enden av røret og inn til dei ulike platene. Ved å gjenta desse målingane med jamne mellomrom kan vi få greie på om og eventuelt kor fort fyllmassa-ne sig utover i botnen av fyllinga. Desse observasjonane blir så brukt som støtte for vurdering av langtid-stabiliteten av fyllinga.

Sluttmerknad

Om ein ser bort frå alle måleresulta-ta og all kontrollinnsats, så har det-te opplegget likevel hatt ein viktig og positiv verknad, nemleg den at det på førehand har vorte diskutert eit detaljert driftsopplegg for dei einskilde elemnta på anlegget, og at dette opplegget har blitt fylgt.

Anlegget er på visse måtar ikkje re-presentativt for tilhøva i vårt fylke, og det blir gjort mange spesialmå-lingar som ikkje kan gå inn i eit ruti-nemessig opplegg. Likevel trur vi at

SPREIINGSMÅLING

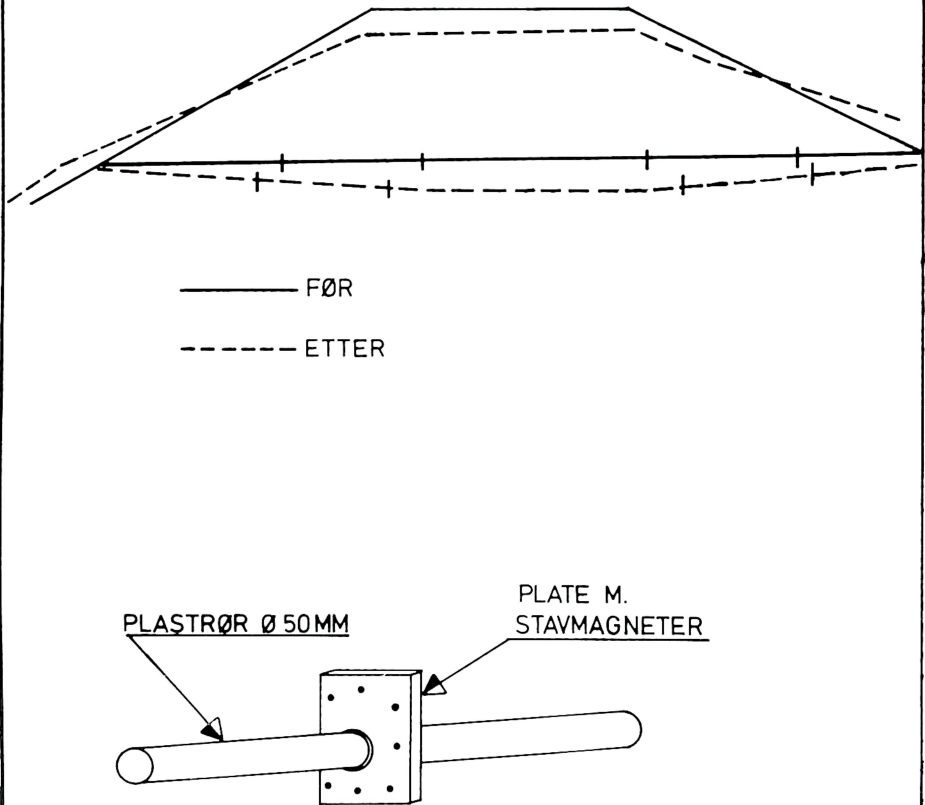


Fig.7

dei røynslene som blir vunne ved dette prosjektet skal føre til auka kompetanse på laboratoriesida og til

større interesse for kvalitetsoppfølging på anleggssida.

Torgeir Døssland

FORANDRINGER I LØNSSYSTEMENE

Vi er i gang med en omlegging av lønssystemene vi i dag har i vegvesenet. Målet med endringene denne gangen er å samle de to systemene vi har nå, ett for tjenestemenn i driften og ett for funksjonærene ved vegkontoret og biltilsynet/oppsynstjenesten, til et felles utlønningssystem. Dette skal gjennomføres fra 1. januar 1982. For lønnstakerne i vegarbeidsdriften vil imidlertid endringene bli gjort gjeldende alt fra rapporteringsmåned 09/81, utbetaling av månedslønnen for oktober.

Det vil ikke bli så store forandringer i forhold til det vi kjenner i dag. Arbeiderrapportene skal beholdes som nå, mens vi vil få endringer i lønns/ trekkartkodene og nye lønns-tilleggsrapporter. Det vil også bli tatt i bruk et nytt skjema for tjenestereiser som skal erstatte den reiseregningen vi har hatt. Disse nye reiseregningene skal brukes både for funksjonærer/oppsynsmenn og for driften.

Arbeidernummeret for den enkelte lønnstaker skal heretter være femsifret, for arbeidstakerne i driften gjennomføres dette ved at det føyes til en 0 foran det arbeidernummeret en har hatt tidligere.

Det vil bli laget nye lønnskort i A4-format som inneholder noen flere opplysninger enn de gamle. Samtidig er opplysningene i større grad gitt i klartekst slik at kortene vil være mer oversiktelig for den enkelte. Når disse kortene blir sendt ut vil vi sette pris på at flest mulig går igjen-

nom lønnskortet sitt og sier fra til kontoret hvis de mener kortet inneholder gale eller ufullstendige opplysninger.

Selve lønnsoppgavene blir fra oktober sendt ut i datapostkonvolutt, det vil si på samme måte som lønns- og trekkoppgavene har vært utsendt de siste årene. Oppgaven inneholder også enkelte nye opplysninger bl.a. om skattetrekk, lønnstrinn og opptjente overtidstimer fra 1. januar. På lønnsoppgaven blir det heretter bare skrevet ut en linje for hver lønnsart når satsen er lik, tekststrubrikken er også utvidet så vi slipper i hvert fall noen av de uforståelige forkortelsene vi hittil har hatt.

I tillegg til det regnskapsseksjonen ønsker å oppnå, å få et felles lønnsystem for vegvesenet, håper vi også at endringene fører til at det blir lettere å finne ut av hva den enkelte lønnsutbetaling inneholder.

Regnskapsseksjonen



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

1981 00 114188

IRF - KONGRESS 1981

IRF (Internasjonal Road Federation) holdt sin 9. kongress i Stockholm 1.-5. juni i år. Blant ca. 2500 deltagere fra mange kanter av verden var også undertegnede. Norge var for øvrig bredt representert med deltagere fra samtlige vegkontor, flere fra Vegdirektoratet samt fra undervisning og forskning, konsulent-, entreprenør- og salgsvirksomhet.

Kongressen som hadde motto «Roads into the future», ble holdt i et permanent messe- og utstillingsetablisement, Mässan, noe utenfor sentrum. Arrangementet var som ventelig kunne være utmerket. Første dag var rimeligvis preget av åpning med åpningsseremoni om formiddagen og en såkalt «General session» om ettermiddagen. Åpningsseremonien var en blanding av taler, hilser og kunstnerisk underholdning, dessuten var det utdeling av pris til «Man of the Year». Prisen, som ble utdelt av kong Carl 16. Gustav, gikk til en for meg ukjent arabisk sjeik Mansouri. Om aftenen holdt den svenske regjering en mottagelse der champagnemengden gjorde størst inntrykk.

Resten av kongressen hadde et fullspekket program. Mer og mindre parallelt var det to foredragsserier, filmer (i alt 51) og såkalte work-shops om spesielle evner. Under hele kongressen ble det avholdt en stor utstilling, dels som ren salgsutstilling

der en rekke firmaer viste siste nytt innen ulike felter, dessuten var det nasjonale stands der en rekke land viste fram faglige særegenheter med antatt generell interesse. Dekorativt blikkfang på den norske stand var et flott flyfoto over Norangfjorden med rv. 655 Øye-Urke og rasoverbygg.

Det ble også arrangert en rekke ekskursjoner, noen som del av det faglige program, andre mere i form av sightseeing. Som avslutning på kongressen holdt Stockholm kommune et garden-party i Stadshuset.

Kongressens offisielle språk var engelsk, tysk, fransk og spansk med simultanoversettelse slik at samtlige foredrag kunne høres på et av disse språkene. De fleste foredrag ble heldigvis holdt på engelsk hvilket for meg nok var det beste i mangel av nordiske språk. Samtlige foredrag er dessuten samlet i bokform etter tema (på alle de 4 nevnte språk) og utdelt til alle deltagere. Det er således utmerket anledning til ytterligere selvstudium.

Med så mye som foregikk samtidig var det selvsagt fysisk umulig for en enkelt å få med seg alt. Dersom vårt kontor skulle hatt «full dekning» burde vi vært 3-4 stykker til stede. Med et så rikt utvalg av tilbud er det også vanskelig å velge det mest hensiktsmessige til enhver tid. Jeg

forsøkte imidlertid å finne en slags rød tråd å følge. Antagelig bør en ha øvelse som deltager i slike kongresser for å få maksimalt utbytte.

En skulle kanskje tro at kongressens motto «Roads into the future» skulle gi grunnlag for store visjoner og tanker om framtida. Personlig greidde jeg ikke å registrere så mye av det. Et generelt inntrykk var heller at stagnasjon og reduksjon i bevilgninger til vegformål ikke er noe særnorsk fenomen. Utbedring, vedlikehold og bruk av eksisterende vegger, herunder også hensyn tatt til sikkerhet og miljø, vil være sentrale spørsmål i svært mange land i resten av dette århundret, kanskje særlig i den industrialiserte del av verden.

Det kan sikkert reises spørsmål om hvorvidt verdien av en slik kongress står i rimelig forhold til de store kostnader så vel til selve arrange-

mentet som til deltagerens reise og opphold og fravær fra mere produktivt arbeid. Med et slikt vell av inntrykk som en blir stilt overfor kan lett de mest matnyttige informasjoner drukne i mengden. Jeg kan således ikke love at min deltagelse blir til umiddelbar nytte for vegnettet i Møre og Romsdal.

På den annen side er vel sammenkomster som dette en del av det internasjonale samkvem og har som sådan verdi ut over det en måtte plukke opp av faglig karakter. Som førstegangsdeltager vil jeg ikke felle noen endelig dom hverken i den ene eller annen retning. Deltagelsen var imidlertid en stor opplevelse, og om en del nyttige inntrykk og informasjoner har avleiret seg et sted i bakhodet er kanskje det et bra resultat.

Ulf Myhre

Løsning på «Vegkryss nr. 3-81».



Vinnere ble:

1. Sissel Hestad, Vegkontoret, 6400 Molde
2. Jarle Øye, Årø, 6400 Molde
3. Knut Kringstad, Vegkontoret, 6400 Molde

NY KNUSEVERKS BÅT

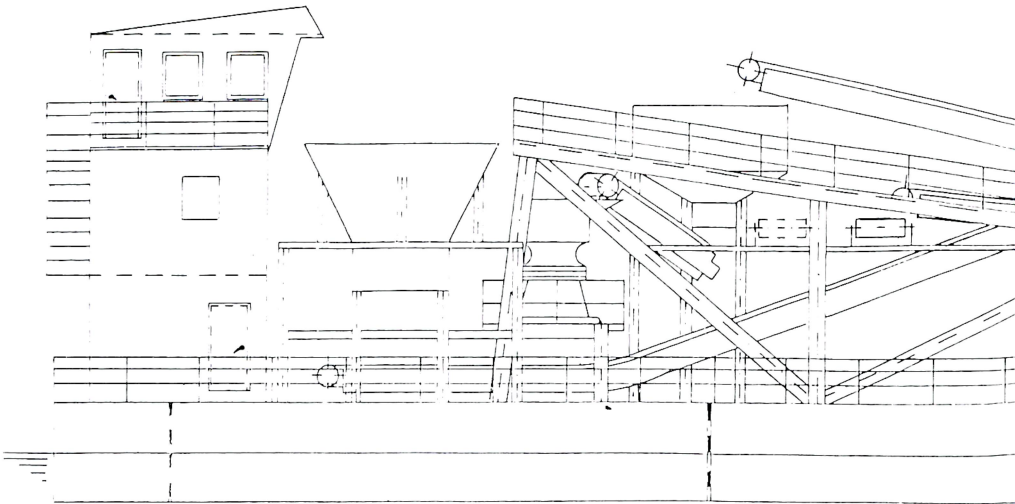
Etter nøye overveiling og utgreiing er det no fastlagt at ein skal byggje ny knuseverksbåt i staden for «Knu-saren». Den er no så gamal og ned-slitt både skroget og utstyret at den er moden for utskifting.

Den 2. juni 1981 vart det underskrive kontrakt med Ølen Skipsindustri A/S i Hordaland om bygging av lek-ter til ny knuseverksbåt. Kontrakt-summen er på i alt kr. 3 565 000,-. Båten er 40 m lang og 12.5 m brei. Den skal leverast i jan. 1982 og skal vera ferdig til drift våren 1982.

Knuseverket blir utstyrt med ein 100 knusar som grovknusar, og ein slag-knusar som finknusar. Båt og utstyr er planlagt slik at ein kan produsere vegbyggingsmaterialer både av sprengd fjell og fra vanlege grustak.

Dersom bilete av teikninga av lekte-ren kjem fram etter trykken kan ein kanskje få eit visst syn på korleis den nye knusebåten blir sjåande ut.

Oddvar Åfløydal



STØRSTE LENGDE

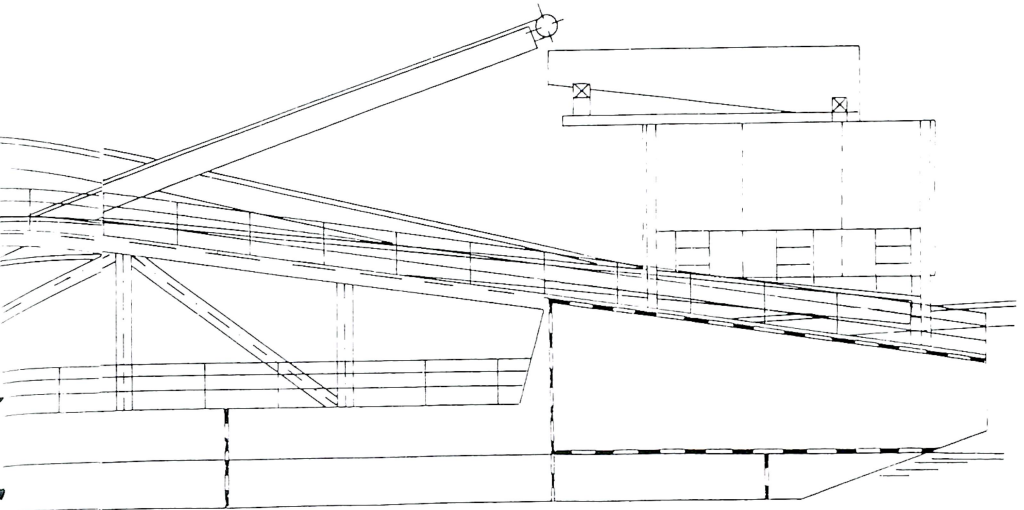
BREDDE: 12,5 M

DYBDE : 2,0 M

≡ LYS ≡
Er lykteinnstillingen
i orden?



SJEKK LYSENE-
med jevne mellom-
rom!



40,0 M

Kontoret for teknisk rasjonalisering (Håndboksekretariatet) i Vegdirektoratet ønsker å informere om:

Håndbøker fra Vegdirektoratet

009 — RUNDSKRIV

Oversikt over gjeldende rundskriv fra Vegdirektoratet 7. utgave — 1981
Veiledning. 180s. A4

I denne utgave av rundskrivoversikten er det tatt med gjeldende rundskriv frem til 1. april 1981. 18 rundskriv er gjort ugyldige siden forrige oversikt.

Nr. 010 — VEGEN I LANDSKAPET (ryggstiftet i A4)

Med de krav som stilles til teknisk standard, trafiksikkerhet og rasjonell transport er vegene blitt et dominerende byggverk i landskapet. Det er derfor nå mer enn tidligere nødvendig å understreke ansvaret for landskapet og den natur som berøres av veganlegget.

Denne publikasjon tar sikte på å gi en innføring i den landskapsmessige vurdering av vegprosjektet. Formålet er å gi bakgrunnstoff og anbefalinger ved planlegging og gjennomføring av nye prosjekter.

Nr. 017 — «GEOMETRISK UTFORMING»

(Ny utgave -78)
(Limheftet i A5-format)

Boka er en del av vegnormalene, og er ajourført som normalene forelå pr. 1. desember 1978. Ny revidert utgave ble utsendt i 1980.

Nr. 019 — GATENORMALER

— Trafikkanlegg i byer og tettsteder
(Ny utgave -78)
(Limheftet i A5-format)

Boka er ajourført som normalene forelå pr. 31. desember 1978. Ny revidert utgave ble utsendt i 1980.

Nr. 022 — HÅNDBØKER

— Oversikt over utgitte håndbøker og enkelte andre publikasjoner fra Vegdirektoratet 4. utgave.
(Ny utgave -79)
(Ryggstiftet A4)

I denne 4. utgaven av oversikten er det tatt med de håndbøker som er

kommet til siden forrige utgave og utelatt enkelte uaktuelle publikasjoner.

Bøkene er gruppert etter samme mønster som tidligere — men i tillegg er det laget et stikkordregister som vil gjøre det enda enklere å finne fram til de aktuelle emner.

Når det gjelder rapporter, meddelelser o.l. blir det utarbeidet egne oversikter. Spørsmål om disse kan rettes til de enkelte fagkontorer i Vegdirektoratet.

Nr. 035 — EDB-PROGRAM

— Masseberegning

— Fluktutsetting

— Resultat

Statens vegvesen disponerer i dag en rekke EDB-programmer som i vesentlig grad bidrar til å gjøre planlegging og bygging av veger mere effektiv og kvalitetsmessig bedre. Det har vært reist innvendinger mot dette nye hjelpemiddel fordi resultatet ikke alltid stemte med de faktiske forhold. En forutsetning for bruk av den elektroniske datamaskin er imidlertid at det informasjonsmaterialet som datamaskinen får til behandling er pålitelig og til strekkelig omfattende. Feil i beregningsresultatet kan som regel uten unntak føres tilbake til utilstrekkelighet i det materialet planleggerne har framskaffet. Kravet til nøyaktighet i planlegging, planenes presentasjon og til bygging av vegen er stadig økende. Datamaskinen bidrar

i vesentlig grad til at man kan imøtekomme disse kravene.

Kontoret for teknisk EDB i Vegdirektoratet har lagt stor vekt på å presentere beregningsresultatene på en måte som tilgodeser vegbyggerens behov, både når det gjelder driftsplanlegging og utsetting av veglinjer i marka. Denne instruksjonsboken er et ledd i disse bestellinger. Den behandler resultatet av elektronisk masseberegning, fluktutsetting og automatisk tegning.

Denne utgaven erstatter publikasjon 05—01—75.

Nr. 037 — EDB-PROGRAM

Masseberegning — Fluktutsetting

— Inngangsdata

(Ryggstiftet A 4-format)

Masseberegning av veger er et arbeid som egner seg for elektronisk databehandling. Dette heftet forklarer hvordan en bruker det EDB-program for masseberegning av veger som ble laget for Statens vegvesen i 1964.

Siden den gang er det laget flere tilsvarende instruksjonsbøker i takt med de endringer som er gjort i programmet:

Denne utgave er utarbeidet av Vegdirektoratet med bidrag fra Taugbøl og Øverland A/S. Innholdet er basert på erfaringer fra bruk av masseberegningssystemet, de tidligere

brukerbeskrivelser samt de tester som er utført i den senere tid, bl.a. ved Institutt for veg- og jernbanebygging på NTH.

I tillegg til dette instruksjonsheftet for føring av inngangsdata til EDB-programmet, er det laget et eget hefte som forklarer resultatene fra masseberegning og fluktutsetting (håndbok 035). Det er laget et eget hefte som forklarer hvordan inngangsdata for masseberegning skal punches (publikasjon 05—02—75).

Inngangsdata for masseberegning er tilstrekkelig for utskrift av fluktutsettingsdata. For øvrig kan en gjennom inngangsdata bestemme hvorvidt en ønsker automatisk opptegning av tverrprofiler, massediagram/profil og grafisk utskrift av vegprofil, massediagram og masseprofil.

Masseberegning er sammen med linjeberegning grunnlaget for perspektivtegning. Dette må en be om separat på bestillingsskjemaet for EDB-behandling. Det finnes for øvrig en egen bruker-beskrivelse for perspektivtegning og siktberegning (håndbok 031).

Denne utgaven av brukerbeskrivelsen er bortsett fra enkelte mindre endringer lik forrige utgave (publikasjon 3-76).

(Mars 1978)

Nr. 040 — VEGTRAFIKKSTØY

— Metode for registrering

(Ryggstiftet A 5-format)

Metoden bygger på «Metode for forenklet beregning av vegtrafikkstøy i tettsteder» som ble benyttet i forbindelse med Norsk Vegplan II-arbeidet.

Ved hjelp av tabeller for forskjellige støysituasjoner basert på bebyggelsens karakter, kan beregnes ekvivalent støynivå for dag ved husfasaden med en usikkerhet på $+/- 6$ dB (A).

På registrerings skjema skal angis beregnet støynivå, aktuelle støydempende tiltak, effekten av tiltakene og et grovt kostnadsoverslag.

(Juli 1978)

Nr. 041 — VHF-RADIOSAMBAND

Mobile radioanlegg

(Ryggstiftet i A 4-format)

Denne håndbok med monteringsanvisninger er blitt utarbeidet for i noen grad å møte oppståtte behov og ønsker fra montører og brukere om klarere retningslinjer for plassering av vegvesenets mobile radioanlegg i kjøretøyene. Selv om boka bare omfatter nåværende aktuelle kjøretøytyper antas at monteringsanvisningene kan overføres til andre kjøretøyer som ikke er gjennomgått og til nye typer som blir anskaffet i etterfølgende år.

Nr. 042 — EDB-PROGRAM

- *Driftsplanlegging*
- *Brukerbeskrivelse*

(Ryggstiftet A4-format).

«EDB som hjelpemiddel i driftsplanlegging» er behandlet i en rapport med denne tittel fra SINTEF i 1976 etter oppdrag fra Vegdirektoratet. Rapporten, som ble laget p.g.a. et prosjekt ved 2 anlegg i Buskerud, konkluderer med at utarbeidelse av driftsplaner ved hjelp av EDB-program innebærer tidsmessige gevinster, særlig gjelder dette ved oppdateringen av eksisterende planer. Kostnadene i forbindelse med EDB-beregningene er ubetydelige i forhold til det øvrige planleggingsarbeidet, og bruken av EDB-programmene er tilpasset de eksisterende manuelle rutiner.

På basis av de praktiske erfaringer som ble vunnet gjennom ovennevnte prøveprosjekt, samt andre praktiske erfaringer som er høstet siden, har driftsplanprogrammene blitt revidert og samlet i en pakke.

Denne brukerbeskrivelsen er således et resultat av dette arbeidet. Brukerbeskrivelsen vil erstatte 3 tidligere beskrivelser: RK (ressurs- og kostnadsberegning) og FOPL (forbruksplan) fra Norconsult i 1975 og TR (tidsplan og ressursutjevning) fra SINTEF i 1976.

Programmet er installert på UNIVAC 1100 hos A/S Computas. Terminalkjøring av programmene forutsetter utskrift av resultatene på Vegdirektoratets linjeskriver, idet formatet på endel av resultatene går

utover skrivebredden på vegkontorenes terminaler.

Programendringene og brukerbeskrivelsen er utarbeidet i samarbeid med Norconsult A/S.

(Sept. 1978)

050 — TRAFIKKAVVIKLING 81

Normaler. 376s. A5

Teknisk bestemmelser og retningslinjer (skiltnormaler) gitt med hjemmel i forskrifter om offentlige trafikkskilt av 10. oktober 1980, §24 nr. 1. Forskriftene er gjengitt i sin helhet i håndboka.

Normalene gjelder for utforming, størrelse og plassering av offentlige trafikkskilt, samt lyssignaler og oppmerking, og er bindende for skiltmyndighetene.

Disse normalbestemmelser trådte i kraft 1. mai 1981.

Nr. 054 — HOVEDPLANER

- *Innhold, presentasjon, formell behandling.*

(Ryggstiftet i A4-format)

Hensikten med heftet er å gi planleggeren en veiledning om hva en hovedplan skal og bør inneholde. Det angir de fleste forhold som det er naturlig å vurdere og omtale under planleggingen — òg er basert på at den formelle behandling av hovedplanen skjer etter veglovens forskrifter. (Januar 1979).

*056 — DRIFTSREGNSKAP —
DRIFTSSTATISTIKK 80
Vegdata. 292s. A4*

Med denne oversikt kan vegkontorene bl.a. foreta regnskapsmessige sammenligninger med landsgjennomsnittet. Den presenterer regnskaps- og driftsresultatene på en grei måte, og får fram endringer i fordelinger på kostnadsarter og på kostnadsprosesser fra år til år, og viser fordelingen på entreprenørdrift og egen drift.
Årlige utgaver.

*Nr. 057 — REGISTER LYSSIGNAL-
ANLEGG.
(ryggstiftet A5)*

Den ansvarlige for drift og vedlikehold av trafikksignaler skal føre register over alle signalanlegg innen sitt område. Dette heftet viser **hva** et signalregister skal inneholde av informasjon

*059 — DRIFTSSTATISTIKK FOR
EGENMASKINER 80
Vegdata. 144. A4*

Publikasjonen omfatter to deler. Den første delen gjengir avsnittene om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskiner i «Driftsregnskap og driftsstatistikk» (Håndbok — 056). Den andre delen er et driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskin.

Dessuten er det tabeller med opplysning om aldersfordelingen av maskinparken. Lånte maskiner er ikke med i statistikken.
Årlige utgaver.

*060 — TRAFIKKREGLENE
(ny utgave) Veiledning. 96s A5*

Første utgave av denne Håndbok kom i september 1979. Siden da er trafikkreylene blitt endret én gang — 26. september 1980. Videre har Samferdselsdepartementet 10. oktober 1980 fastsatt nye skiltforskrifter som trådte i kraft 1. mai 1981, de avløser skiltreglene av 28. mars 1967.

Denne nye utgaven er ført ájour med disse endringene. Således har vi tatt i bruk de numere og navn på trafikkskiltene som er fastsatt ved de nye forskriftene. Ellers er det foretatt innarbeiding av annet stoff som er kommet til etter første utgave, og det er gjort en del korrigeringer m.v. som har vist seg ønskelig.

Fremstillingen er basert på bl.a. avgjørelser i Høyesterett og administrative uttalelser, derunder premisser i Vegdirektoratets forslag av 26. april 1973 til nye trafikkreleger.

*072 — FARTSDEMPENDE TILTAK I
BOLIGOMRÅDER
Veiledning. 48s. A4*

Heftet bygger i stor grad på erfaringer fra et undersøkelsesprosjekt som Vegdirektoratet startet sommeren 1978. Formålet med prosjek-

tet var å studere effekten av ulike fartsdempende tiltak samt utrede de anleggsmessige, vedlikeholdsmessige og biltekniske konsekvenser.

Erfaringer fra bruk av rumlefelt, er tatt med i et vedlegg da dette tiltak vanligvis ikke anbefales brukt inne i et boligområde.

Ved utarbeidelsen av heftet er det for øvrig vist til erfaringer og resultater fra forsøk med fysiske fartsdempende tiltak andre steder enn de som inngikk i forsøksprosjektet.

Det er dessuten tatt med materiale fra effektmålinger vedrørende bruk av 30 km/t-skilt.

077 — VEGPLANLEGGING

Forskrifter. 30s. A5

Denne håndbok — Vegplanlegging — inneholder Samferdselsdepartementets forskrifter om planlegging av riks- og fylkesveg, vedtatt av departementet 7. oktober 1980.

I tillegg til selve forskriftsteksten er det inntatt kommentarer til forskriftene, foruten et rundskriv fra Samferdselsdepartementet rettet til fylkeskommunene, fylkesmennene og vegsjefene. I dette rundskrivet gir departementet en kort orientering om når forskriftene kommer til anvendelse, og hvordan de i hovedtrekk er bygd opp.

078 — VEDLIKEHOLDSDRIFT

Retningslinjer. 48s. A4

Retningslinjene gir en beskrivelse av alle elementene i systemet for driftsplanlegging og -oppfølging i vedlikeholdet.

079 — MOBILSTASJON CN

602 AUTOMATIC/ISVV

Lærebok. 50s. A4

Dette er en håndbok med lærestoff om den nye «vegvesenets mobilstasjon» som nå skal tas i bruk i stort omfang.

Boken beskriver bl.a. anrop til og fra stasjonen, egenprogrammering av direktevalg/gruppetilhørighet og hvordan bruken av stasjonen kan tilpasses de lokale forhold i vegvesenet.

Den inneholder også kort systembeskrivelse, forklaringer/definisjoner og regler for bruk av radiosambandet.

080 — VEGTRAFIKKLOVEN

Veiledning. 128s. A5

Denne håndbok om vegtrafikkloven er i første rekke ment som en veiledning for ansatte i Statens vegvesen og inneholder fortolkninger, praksis m.v. Fremstillingen er basert på forarbeidene til loven og senere endringer av den, på avgjørelser i Høyesterett, på administrative uttalelser m.v.

081 — ERSTATNINGSKRAV*Forskrifter. 82s. A4*

Håndboka inneholder gjeldende regler for saksbehandlere i statens vegvesen når det gjelder behandling av erstatningssaker i statens vegvesen.

En vesentlig del av innholdet bygger på tidligere rundskriv, gjennomgått av en spesiell arbeidsgruppe i Vegdirektoratet med bistand fra vegkontorene. Foruten å bygge på tidligere rundskriv fra Vegdirektoratet, bygger saksbehandlingsreglene i boka på fullmakter og instruksér gitt av Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet.

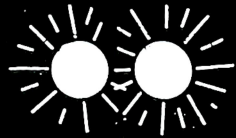


Håndbøkene kan fås ved henvendelse til ingeniør Leif Husby på vegkontoret.

082 — SKILTFORSKRIFTENE*Veiledning. 70s. A4*

De nye skiltforskriftene av 10. oktober 1980 er i denne veiledningen gjengitt i sin helhet med fortløpende kommentarer. Målgrupper er først og fremst skiltmyndighetene, håndhevingsmyndighetene og formidlere av trafikkunnskaper.

Bruk lys – RIKTIG!

MØT IKKE**MEDTRAFIKANTER****SLIK :****MEN SLIK :****BRUK NÆRLYS**

AVSKJED FRA VEGVESENET



Oppsynsmann Kristian Folland sluttet ved vegvesenet 30. april 1981 og gikk da over i pensjonistenes rekker.

Folland er født 7. mars 1916. De første 20 årene av hans voksne liv var han beskjeftiget ved forskjellige bygge- og anleggsarbeid. I denne perioden, nærmere bestemt i 1948, tok han eksamen på husbyggerlinjen ved Stavanger elementærtekniske skole.

I 1960 tok han eksamen ved anleggslinjen ved samme skole. Om høsten samme året begynte han så sitt virke i vegvesenet, først som oppsynsmannsassistent, men allerede våren 1962 ble han ansatt som oppsynsmann.

De første årene arbeidet han i oppsynstjenesten ved forskjellige veg-anlegg inntil han i 1965 fikk ansvaret for vedlikeholdet av riks- og fylkesveger i vedlikeholdsområde T-12. Da vegmesterstillingen ble ledig i vedlikeholdsområde T-10 i 1968 valgte han å få sitt virke i vedlikeholdsområde T-10 hvor han da ble ansatt som vegmester. Derved kunne han bosette seg på Averøya hvor han er født og oppvokst.

I 1977 ble han etter eget ønske ansatt som oppsynsmann, og han har etterpå til han sluttet i vegvesenet fungert som assisterende oppsynsmann for vegmesteren i samme vedlikeholdsområde.

Kristian Folland har vært en usedvanlig pliktoppfyllende, samvittighetsfull og kvalitetsbevisst oppsynsmann.

Vegetaten ønsker han god helse og mange gode år framover i hans pensjonisttilværelse.

Paul Bølset



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

VANNRETT

- 1 Innføring
- 11 Fellesskap
- 13 Boret
- 14 M. navn
- 15 Flegma
- 16 K. navn
- 17 Med samme navn
- 20 Naboer
- 21 Elv
- 22 Til dømes
- 23 Åre
- 25 Elv
- 26 Egen
- 27 Brukbar
- 33 M. navn
- 35 Flyfille
- 36 I orden
- 38 Vann-nymfe
- 41 Mørke
- 44 Vulgært
- 48 Hjem
- 51 Det er (fork.)
- 52 Tren
- 53 Pave
- 54 Barsk
- 57 Halvøy
- 62 Trege
- 65 Forfremmelse
- 67 Kjeruber
- 68 Demimonde

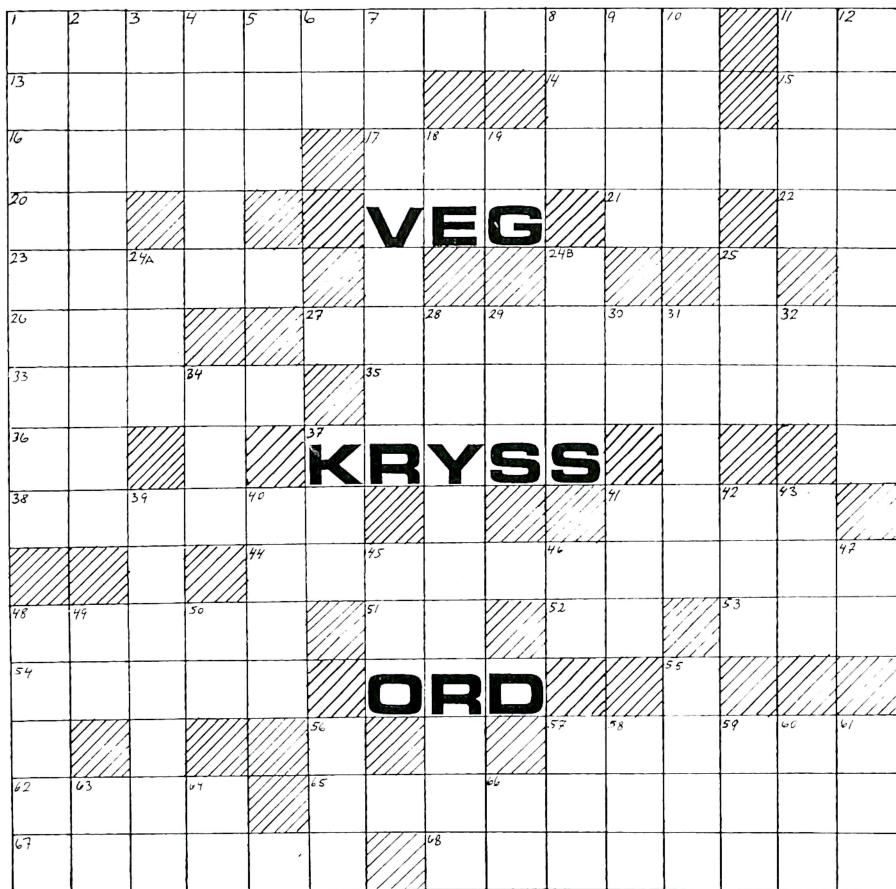
LODDRETT

- 1 Generell prisstigning
- 2 Rusgift
- 3 Interj.
- 4 Boligen

- 5 Be
- 6 Pron.
- 7 Flykter
- 8 M. navn
- 9 Nap----n, keiser
- 10 Munn
- 11 Amarin
- 12 Avveier
- 18 Vokaler
- 19 Avis (Init.)
- 24a Treff
- 24b Dikt
- 25 3980
- 28 Forening
- 29 Kort
- 30 Naboer
- 31 Område
- 32 Plate
- 34 Utdødd fugl
- 37 Papegøye
- 39 Spirrevipp
- 40 Skjult
- 41 Rund koll
- 42 To
- 43 Vekst
- 45 Elv
- 46 Rekke
- 47 Tall
- 48 Kvinne
- 49 Elv
- 50 Ikke
- 55 Leir
- 56 Spor
- 57 Mast
- 58 Bevege
- 59 Ufs
- 60 Kåre N. Karlsen
- 61 Gudinne
- 63 Ubest. pron.
- 64 Eling
- 66 Kjøm. symbol

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. 4-81» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 2. november 1981.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

GJENNOM SKAVL OG FOKK

Etter kvart som faste bilruter kom i gang, laut det og snøbrøyting til for at heilårstrafikken kunne haldast oppe.

Brøytemannskapa har alltid hatt ein krevjande «tøff» jobb, som ofte set store krav til mann og reidskap. Men bilar og brøyteutstyr vert stendig forbedra, og sjåførane står no også ofte i trådlaust samband med sentralar, so dei kan kalla opp hjelp om det vert turvande.

Når snøbrøyting skal omtalast, kan eg ikkje anna enn å få namngje tidlegare lastebil- og brøytesjåfør Kristian Gyldenås. Kva han makta å gjera med den tids utstyr står for oss som såg det som litt av eit under. Tenk over korleis vegane var då, smale og krokut, med stabbesteinar på rekkje og rad, der det no er jamn glidekant av betong eller stål. Og berre grusveg, ikkje fast vegdekke. Lastebilane hans Kristian var kjøpt brukt. Men om noko laut reparerast, hadde han Kristian ein eigen evne til å bøta feilen, med enkle hjelpemiddel. Av og til hende det sjølvsagt at stor snømengd og «sjelle» la att vegane som det laut mannskapshjelp til for å koma seg gjennom med snøplogen. Karane med snøskuffene måka då spor gjennom dei største skavlane, slik at det skulle letta brøytinga for plogen. Når då eit høveleg stykke var tilordna på denne måten, var det å koma seg undan i ein viss fart, for no kom han Kristian med full fart mot snøskavlen, alt kva

motoren makta. Det var sikkert hardt både for mann og bil og plog, men andre måtar å greia det på var det ikkje då, og han hadde mange slike turar, gjennom dei åra han hadde snøbrøytinga. Under slike tilhøve hende det at han Kristian sat bak rattet over eitt døgn so å segja utan avbrot for å halda vegen open og farbar. Eg kan ikkje minnst at lokalavisene hadde eitt ord om den krevjande oppgåva til snøbrøyteren Kristian Gyldenås då, difor meiner eg at det ikkje er meir enn rett at det vert nemnd her.

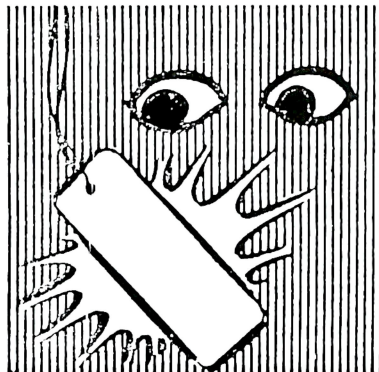
David Strømme



**Mørketiden
nærmer seg**

Se og bli sett

Bruk refleks



Det går mot vinter!

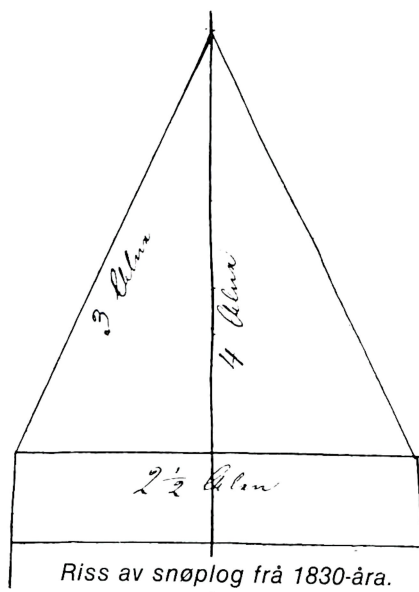


Snøbrøyting på vegen over Ørskogfjellet.

I skriv 11. oktober 1834 til veginspektøren i Nordre Sunnmøre seier amtmannen at «Veienes istandsettelse om vinteren ved snøplovkjørsel m.m. har hidtil været ukjent i Søndmørs fogderi». Amtmannen heldt fram at det ikkje burde utsetjast lenger med tiltak for snøbryting, særleg for hovudvegane der det er let seg gjere. Amtmannen meinte at snøbrøyting utan tvil kunne gjerast på hovudvegane i Ørskog tinglag med unntak av dei 2 første rotene over Ørskogfjellet. Men amtmannen fann det ønskjeleg om vegane kunne haldast opne om vinteren på ein mindre bryksam og kostesam måte enn ved snøplogkøyring. Amtmannen tenkte då på bruk av snøtromle etter forslag frå direktør Steenstrup, som det var igangsett prøve med. Å setje igang med å lage og bruke snøplogar før ein fekk sjå utfallet med snøtromle, som kanskje også kunne nyttast på vegen over Ørskogfjellet, var lite tilrådeleg. Ein fekk heller vente enno eit år før ein tok ein avgjerd om snøbrøyting på denne vegen.

Prøva som vart gjort med snøtromle på hovudvegen i Vestnes, gav ikkje brukbart resultat. Det vart difor i 1835 teke avgjerd om at dei offentlege vegane skulle brøytast med snøplog. Snøplogkøyringa over Ørskogfjellet vart bortsett ved lisitasjonsteneste halde av sorenskrivaren. Snøplogane skulle — etter fastsetjing av amtmannen — vere 3 alner breie

og 5 alner lange for vegen frå grensa for Borgund tinglag til første rotestolpe nordfor Sjøholt, men $2\frac{1}{2}$ alner breie og 4 alner lange for plogane som skulle brukast frå nemnde rotestolpe til grensa for Romsdals fogderi. Sistnemnde breiddeføresegn galdt og for plogar til snøpløgging på vegen frå Sunnmørsbytet gjennom Skorgedalen.



Snøbrøyting over Ørskogfjellet med hest og treplog av storleik som amtmannen fastsette — heldt fram til og med vinteren 1927-28. Den nye ordning med riksvegvedlikehaldet — der vegen frå Ålesund til Vestnes var med — tok til å gjelde frå første januar 1928. For vinteren 1928-29 vart snøbrøytinga mellom Sjøholt



Biletet viser bilen med sjåfør Theodor Aarønes i bildøra



På bilete 3, som er teke på Sjøholt i januar 1932, er bilen med forplog. Theodor Aarønes har uttala at det var «altfor dårleg plog til denne bilen».



Bilete 4 og 5 er frå brøyting vinteren 1939-40 med Scandia Vabisvogn 1939 modell. Det var då $2\frac{1}{2}$ m snø på flat mark og snøkantar over 5 meter høge. På siste bilete kan ein sjå korleis sideploegen har forma snøkantane trinvis nedafrå og oppover. Bilete er teke av oppsynsmann Lars Heggen. Theodor Aarønes var brøytesjåfør.



og Vestnes bortsett til rutebilselskapet Lande & Ytterlid. Selskapet vart pålagt å føre liste over kor mange bilkilometer som det gjennom vinteren vart køyrt med brøytereiskap (Øveråsen forplog, bakplog eller sideplog).

Frå nyåret 1931 har brøytearbeidet over Ørskogfjellet vore gjordt av

mannskap i vegvesenet. Det vart skaffa ein særleg sterk lastebil for riksvegvedlikehaldet si rekning. Bilen var bygd av Strømmen Mek. Verksted, og vart av fabrikkfolka kalla «Jernhesten».

Bjarne Rekdal



VEGCUPEN 1981

Som nemnt i forrige nummer av Veg og Virke skulle bedriftsidrettslaget ved Møre og Romsdal vegvesen i år stå som arrangør av sluttspillet i vegcupen.

Lørdag 15. august var fastsatt som kampdato. De tilreisende deltagerne ankom Molde i løpet av fredagen, og alle ble innkvartert på Molde Studenthjem. Om fredagskvelden ble alle tilreisende tross dårlige værutsikter fraktet ut til Hjertøya, hvor det var forberedt et enkelt arrangement. Der ble først vegvesenets og politiets bedriftsidrettslag tildelt Steen & Strøm-kruset for å ha gjort noe spesielt for å få folk med i den landsomfattende skifarten. Dernest ble det holdt trekningsmøte. Dette gav som resultat slik puljeinndeling:

Pulje 1:

Nord-Trøndelag
Møre og Romsdal
Vegdirektoratet

Pulje 2:

Sogn og Fjordane
Vestfold
Nordland

Dermed var alt klart for lørdagens kamper. Møre og Romsdal skulle spille første kampen i turneringen, mot Nord-Trøndelag. Trass i innbitt



Damene spilte med iver og glede.



Damelaget fra Møre og Romsdal stilte med to forsterkninger.



Arrangementskomiteen besto av (f.v.) Anders Grotle, Odd Harnes, Bjørn Andersen, Odd Terje Waldal og Sverre Digernes.



Bildet er hentet fra kampen mellom Vegdirektoratet og Møre og Romsdal (i mørke drakter).



Finaledommer Einar Halle dømte kampen mellom Nord-Trøndelag (t.v.) og Vestfold.



Vegcupmestre ble laget fra Nord-Trøndelag.

motstand tapte Møre og Romsdal tilslutt kampen med 2 - 0.

Før Møre og Romsdal skulle i ilden i sin andre kamp, var Nord-Trøndelag allerede klar for finalen etter 1 - 0 seier over Vegdirektoratet. Kampen mellom Møre og Romsdal og Vegdirektoratet ble derfor uten betydning for sluttresultatet, og Vegdirektoratet påførte Møre og Romsdal sitt andre tap for dagen.

Resultatene i de to puljene ble som følger:

Pulje 1:

Nord-Tr.lag — M & R	2 - 0
Nord-Tr.lag — Vegdir.	1 - 0
Vegdir. — M & R	2 - 1

Pulje 2:

Sogn og Fj. — Nordland	1 - 0
Vestfold — Sogn og Fj.	1 - 0
Vestfold — Nordland	3 - 1

Etter disse resultatene måtte Møre og Romsdal sette sin lit til damene

for at dagen ikke skulle bli helsvart fotballmessig. Den innlagte damefotballkampen mellom Møre og Romsdal og Nord-Trøndelag ble da også en stor suksess, og kampen endte tilslutt uavgjort 1 - 1.

Finalekampen mellom Nord-Trøndelag og Vestfold ble en våt, men spennende forestilling. Ingen av lagene klarte å avgjøre kampen til sin fordel i ordinær spilletid, men etter ekstraomgangene vant Nord-Trøndelag fortjent finalen for andre år på rad, i år med sluttresultatet 2 - 0.

Dagen ble avsluttet med bankett på Alexandra hotell med festmiddag, utdeling av velfortjente premier og dans til langt på natt.

Dermed var årets vegcup over, og de som ikke var fornøyd med årets innsats, får neste år anledning til å komme sterkere igjen, men da i Nord-Trøndelag.

Odd Terje Waldal

VETERANKLUBBEN

Pensjonert oppsynsmann Johan Saltkjelsvik, Åse i Ålesund.

«Veg og Virke»'s red.sekr. og jeg møtte Johan Saltkjelsvik i hans hjem på Åse den 15. januar 1981.

Johan Saltkjelsvik er den eldste pensjonerte vegoppsynsmann i Møre og Romsdal.

Vi nyttet samværet med han til å — som det heter — intervjuet han om hans lange liv.

Intervjuet ble ført i stikkords form fra vår side, og Saltkjelsvik fortalte villig:

1. Barndommshjemmet

Jeg er født på husmannsplassen Saltkjelsvik i Skodje den 28. mai 1894, og blir således 87 år i år. Far min, Ole, og mor mi, Anne Marie, hadde bygsla plassen. Jeg kan ikke huske hvor stor den var, men jamnast hadde vi 2-3 kyr og noen sauer.

Dette var ikke nok å leve av for familien, så far reiste rundt som bygningssmann. Det var da for det meste mor mi som måtte drive plassen og styre heimen.



Oppsynsmann Johan Saltkjelsvik (t.v.) intervjuet av avd.ing.Mart. E. Bergsli.

Vi var 5 barn og jeg var den yngste.

2. Ut i arbeidslivet som vegarbeider

Jeg måtte — som naturlig var — tidlig ut for å tjene egne penger og for å forsørge meg sjøl. Jeg var så heldig at jeg fikk arbeid i vegvesenet og min første arbeidsplass ble på veganlegget Rødset-Sjøholt — nærmere bestemt i Brusdalen. Dette var like etter jul i 1912, og jeg var da enda ikke fylt 18 år.

Jeg gikk inn i et akkordlag som den gang vanligvis var på 6 mann. Det var ikke bare lett for en unggutt å forsvare sin plass i et akkordlag hvor arbeidsinnsatsen var grunnlaget for hva vi skulle tjene. Og det var ikke fritt for at de noe eldre og vante arbeiderne «murret» en del over å måtte dele fortjenesten med meg. Men det gikk da omsider godt, og jeg slo meg igjennom. Viljen var god, og styrke og øvelse kom litt etter hvert.

Hvor mye tjente du i dine første akkorder?

Omkring 40-50 øre pr. time, eller 3-4 kroner pr. dag og det syntes vi var bra.

Du har lagt ned hele din arbeidskraft i vegvesenet, men ett sidesprang har du gjort?

Ja, jeg arbeidet et halvt år på Rjukananlegget i 1914.

Hvorfor reiste du fra vegvesenet og tok arbeid på Rjukan?

Det var for å se litt mere av verden. Kanskje også tjene litt mere. Vi tjen-

te omtrent dobbelt så mye på Rjukananlegget som vi gjorde i vegvesenet.

Men turen ble kort?

Ja, bare et halvt år, som sagt, for da brøt den første verdenskrig ut, og vi drog derfra over hals og hode.

Men du fikk begynne i vegvesenet igjen?

Ja, jeg fikk begynne igjen på det samme anlegget, Rødset-Sjøholt. Ellers arbeidet jeg ved Ørskog-Stordal, Vatnesjøen-Vatne, Straumsbrua og andre anlegg. Og det gjorde jeg sammenhengende fram 'il 1. juli 1932 da jeg ble ansatt som

3. Riksvegvakter

Min rote var innen Borgund kommune.

Den gangen så var det lensmannen i Borgund som var min nærmeste kontakt før vegkontoret.

Men så etter om lag 5 år ble jeg

4. Oppsynsmann

Fra 1. mai 1937 ble jeg ansatt som midlertidig oppsynsmann og fra 1. mai 1939 ble jeg fast ansatt oppsynsmann.

Hva slags anlegg fikk du å styre med som oppsynsmann?

I 1936 ble arbeidet med den såkalte «Kompensasjonsplanen» startet, og det ble på parseller av denne jeg fikk virke innen Skodje, Borgund og Ålesund kommuner.



Vegarbeid på Åsestranda i 1930 åra. Nr. 1 Johan Saltkjelsvik, 2 Angell Nakken, 7 Oskar Berg, 8 Louis Rødset, 9 Severin Svinø, 12 Nils K. Hatlen, 13 Oskar Tafesund, 16 Andreas Åsestrand.

Dette er deler av det vi i dag benevner som E69.

Ellers fikk jeg også stelle med bygdeveganlegg som Heggebakk-Valde og forskjellige anlegg ute på øyene.

Du har blant annet hatt ansvaret for Gjøsund bru med tilstøtende veger fra Valderhaug til Vigra flyplass og fram til Roald?

Ja, Gjøsund bru var et interessant arbeid, men arbeidsstykket var stort og bevilgningene var heller små de første årene etter siste krig.

Hva vil du si om den tekniske og arbeidsmessige utvikling i ditt lange virke i vegvesenet?

I de vel 50 år jeg har arbeidet i vegve-

senet har det jo skjedd en eventyrlig utvikling i så måte. Det er vanskelig å si hva som har betydd mest, men for selve vegarbeideren må vi vel si at nye redskaper, maskiner med mere har gjort at det som en gang var et slit, i dag er blitt mere — jeg hadde nær sagt som en lek. Det er nok å nevne kompressoren — hardmetallboren og i dag de store automatiske borevognene.

Boringen var forresten ikke det tyngste arbeidet syntes vi — selv med håndbor uten hardmetall. Nei da var lasting og transport tyngre. Først med ren håndlasting — senere kom stubbebryteren og kran — men se i dag de store grave- og lastemaskiner og store dumpere.

Men du store verden jeg er glad for

denne utviklingen på vegne av dagens vegarbeidere.

Nå må du ikke glemme din egen situasjon. Du har fortalt meg noe om sykkel.

Både som arbeider, vegvokter og oppsynsmann var sykkel god å ha. Da jeg hadde oppsynet med Brattvåg-Straumen syklet jeg fra Åse til Eidsvik-Slyngstad og der måtte jeg sette igjen sykkel og gå over fjellet der Remmetunnelen er i dag. På den andre siden av fjellet var anlegget, og der drev jeg med fli-sing og annet arbeid om dagen, og det hendte at jeg syklet hjem til Åse igjen om kvelden. Jeg tror det ble ca. 7 mil tur-retur.

Men du store verden — jeg også fikk da bil.

Da den såkalte «gamleforden» var utslitt som tjenestevogn ved vegsentralen, spurte jeg om å få overta den og det fikk jeg. Jeg må si at dette var en stor lettelse for meg i mitt oppsynsmannsarbeid, selv om «Forden» fra 1932 var lunefull. Og en ting til jeg er glad for at jeg personlig slapp å betale både bensin og verkstedregninger.

Senere kjøpte jeg så egen bil som jeg brukte i tjeneste.

«Gamleforden» var forresten opprinnelig vegsjef Opegaards private bil.

5. Pensjonstilværelsen

Vi kunne sikkert ha trukket fram en nå mange hendelser fra ditt lange yrkesaktive liv, men vi får vel avslutte og kanskje trekke noen endelige slutninger.



Du sluttet som fast oppsynsmann den 1. juni 1962, men så var du videre engasjert som oppsynsmann fram til utgangen av 1963. Hvis vi summerer så får vi følgende bilde:

20 år som vegarbeider og formann
5 år som vegvokter
25 år som fast oppsynsmann
1½ år som engasjert oppsynsmann

Til sammen blir dette 51½ år i vegvesenets tjeneste.

Ennå har du rukket å være pensjonist i snart 18 år?

Ja, det stemmer vel det.

Vil du til slutt gi en karakteristikk over ditt ungdoms, manndoms og alderdoms liv?

Det var et vanskelig spørsmål. Først og fremst er jeg takknemlig for å ha hatt en **god** arbeidsplass i alle henseende. Jeg har bare gode minner fra alle de jeg har fått arbeide sammen med i alle ledd.

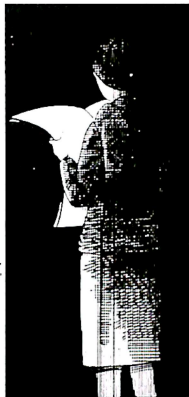
Ett langt og strevsomt liv?

Ja, til sine tider slitsomt, men så har jeg hatt en god helse og når jeg ser på det nå, så har arbeidslivet og livet for øvrig bare vært en lykke for meg, sa Johan Saltkjelsvik til Martinus Bergsli og Terje Haug.

HVOR STOR SJANSE HAR DU UTEN REFLEKS?



◀ En fotgjenger kan lese en avis i lyset fra en bil som er 500 meter unna. Men hva ser egentlig bilføreren?



◀ Hvis som fotgjenger er en er mørkt kledd, er han synlig for bilføreren først 80 meter foran bilen i et bruk av trolens lys kjører bilen i 80 km/t, er det meget vanskelig å stoppe i tide. Hvis det er klart er det umulig.

◀ Bruker bilen nærlys, blir fotgjengeren og syklisten synlig bare 25-30 meter foran bilen. Selv i late hastigheter er det ofte umulig å stoppe i tide.

Du ser bilen så godt. Men føreren ser ikke deg.

Se på figuren til venstre, så forstår du bedre hvorfor mange fotgjengere blir kjørt ned i markeden. Som fotgjenger ser vi bilene meget godt, og det gir oss en farlig trygghetsfølelse. Hvis bilen kjører med nærlys, f.eks. fordi det kommer en motende bil, er du usynlig for føreren inntil du plutselig dukker opp 30 meter foran bilen.

Bilføreren har 2 sekunder å stoppe på. Det klarer han ikke.

Det tar bare 2 sekunder å kjøre 30 meter når farten er 50 km/t. Hvis bilen kjører for nær vegkanten, eller du er ute i vegen, har føreren nesten ingen sjanse til å stoppe.

En mørklagt syklist har enda mindre å gå på.

Syklisten blir først synlig 20-25 meter foran bilen når bilen kjører på nærlys. En syklist som krysser vegen 30-40 meter foran en bil, er altså helt usynlig. Kjører bilen i 50 km/t, er den bare 2 sekunder unna - ofte uten sjanse til å stoppe. Det finnes bare en fornuftig løsning.

Refleksbrikken er det eneste som nytter.

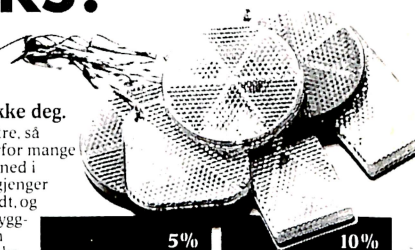
Syklisten bør ha refleksbrikker i hjulene og refleks-tape på hver side av pedalene. Dessuten skal han ha en refleksbrikke hengende på ytterplagget. Selvsagt skal det være lyst på sykkelene.

Fotgjengere skal ha refleksbrikken hengende 20-30 cm ned fra lommen, slik at den kan sees fra begge sider.

Bruk venstre side av vegen, enten du er fotgjenger eller jøgger.

Hvor er Norges 16 millioner refleksbrikker?

Barna bruker dem, vi voksne er flinke til å passe på det. Men vi vet at det er 16 millioner brikker spredd rundt i Norge. De flest i skuffer og skap.



Klær reflekterer lyset meget forskjellig. En mørk frakk bare 5%, grå frakk 10%, lys frakk 80% og refleksbrikke 100%. Fotgjengere med mørke klær er derfor praktisk talt usynlige for bilføreren.

Gi bilføreren en rimelig sjanse.

Nå vet du hvor usynlig du er uten refleksbrikker. I fjor host var det mange fotgjengere som mistet livet - fordi de trodde bilføreren så dem. Av 103 skadde fotgjengere som ble brakt til Ullevål Sykehus, var det bare én som hadde brukt refleks. Gi bilføreren og deg selv en rimelig sjanse, bruk refleks.

SE OG BLI SETT

Vegdirektoratet/
Statens informasjonstjeneste