

VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

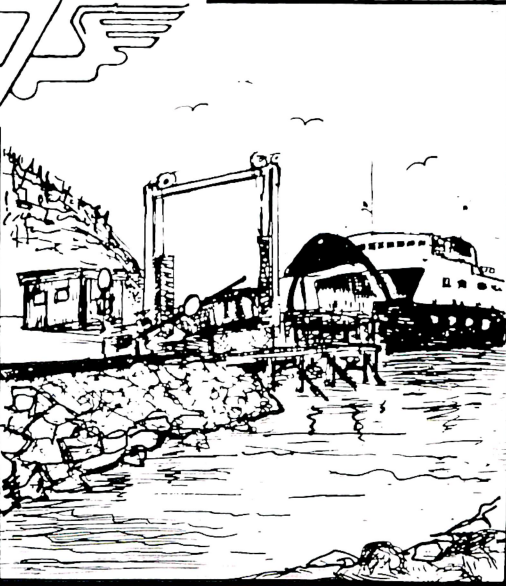
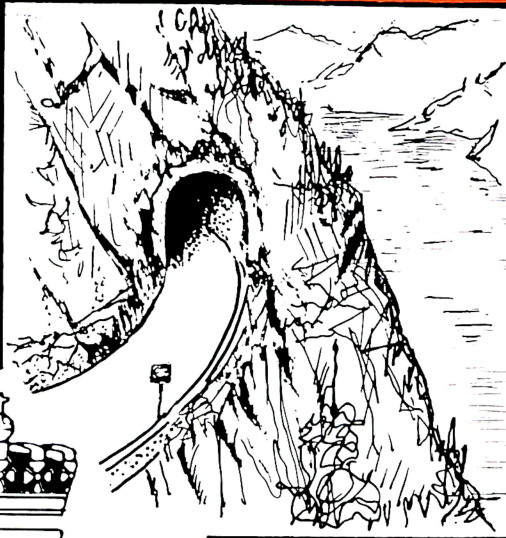
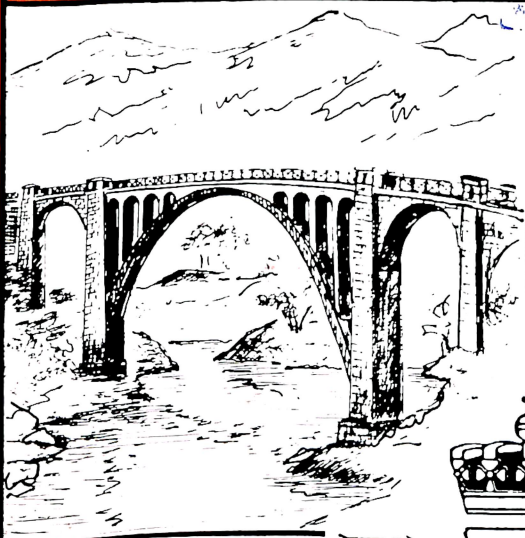
VEGDIREKTORATET

3. DECEMBER 1981
BIBLIOTEKET

Nr. 5

DESEMBER 1981

9. årg.



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 5

DESEMBER 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
Katrine Bang
Hjalmar Brudeseth
John M. Bæverfjord
Paul Bølset
Magne Flemsæter
Kristian Furland
Anders P. Grotle
Ole Bernt Harvoll
Terje Haug
Sverre Hjelvik
Arne Johnsen
Rolv Kornberg
Per Korsbrekke
Arne Lauvrak
Kjell Loen
Jeanette Lorentzen

Magne Mørkedal
Geirmund Nordal
Bjarne Rekdal
Jane Marit Røv
Svein K. Solbjørg
Gunnvor Gjellan Sund
Gabriel Takset
Arne Inge Torvik
Helge-Idar Vartdal
Andor Wicken
Bjørn Wivestad

Innhald:

3 Vegen vidare
6 Den nye vegsjefen
7 Anleggsdrifta på riksvegane i 1982
9 Introduksjonsprogram for nyttilsette
10 Siste runde i havgapet
14 Lab-nytt
16 Kvartaloversyn for vegtrafikkulykker....
18 Hærverk på veginnretningar
20 Ny riksveg 670 og 65
23 Minneord — Emil Dale
24 Minneord — Kåre Fasteraune
25 Ny leiekontrollstasjon på Åndalsnes
28 Ny ferjekai på Stranda
30 Vegtrafikkdirektøren på besøk
32 Opplæringa i 1982
34 Ny Omsund bru
36 Farlege haustmånader i M. og R.
40 Kryssord
42 5 minutter med vernelederen
44 Trafikkstudie i Ålesund
46 Ny vektkontrollstasjon på Hjelset
48 Dekkesesongen 1981
53 Biltilsynet Ørsta
56 Kurs i trafikkulykkesetterforskning
59 Pensjonisttreff
64 Hovedtillitsm. Olmar Lien — pensj....
67 Brøytekart
68 Hovedavtalens del 2
72 Biltilsynet har hatt fellesmøte
74 Kva skal ferjekaistaden på Furnes heite
79 Jul

VEGEN VIDARE

Vegvesenet i Møre og Romsdal får i 1981 to viktige rettleiingar for vidare arbeid i vegsektoren: Norsk Vegplan 1982-85 for riksveginvesteringar og prioriteringsplan for fylkesvegvar 1982-85. Norsk Vegplan vart klarert i Stortinget 9. juni, og prioriteringsplanen for fylkesvegane vert lagt til førehaving i fylkestinget i tingseta i desember.

Når vi no skal leggje ut på tur gjennom fireårsbolken 1982-85, så ser vi frå vårt startpunkt ingen «vide vidder» vi kan ferdast på. Det er tvert om ein relativ «trong dal» ferda skal gå gjennom: Verksemda i vegvesenet blir avgrensa av totalt sett tron-gare økonomiske rammer.

Investeringsramma for fylkesvegane er rekna med å bli ca. 20 mill. kroner pr. år i perioden 1982-85. For riksvegane kom Norsk Vegplan i 1981 med ein uventa stor reduksjon på 13,6 % i høve til den opphavelige prioriteringsramma frå 1979. Vi må elles rekne med at inflasjon, lønns- og prisstigning, fordyrande lov- og avtaleverk, strengare miljøkrav og auka standardkrav gir ein bremseverknad i produksjonsmengda i vegvesenet. Dei ytre rammene legg i det heile til rette for at mindre kan bli gjort i vegbygginga her i fylket i åra 1982-85.

Spørsmålet er om vi som arbeider i vegvesenet i nokon monn kan bøte på dette ved større personleg inn-

sats, ved betre planlegging og betre arbeidstilrettelegging, ved meir effektiv drift og strengare økonomisk styring og kontroll. Dette spørsmålet om vi kvar på vår plass kan meistre situasjonar og arbeidsoppgåver betre, vil vere ei sterk utfordring i tida som kjem. Vi må kritisk granske arbeidsform og arbeidsevne og vere viljug til aktuell omstilling og samarbeid, slik at etaten vår kan oppfylle oppgåvene sine på ein økonomisk og fagleg tenleg måte. Ein kan ikkje rekne med at det med det første blir tilsetjing i nye stillingar, heller blir det reduksjon i talet av tilsette.

Mest mogleg trygg og lønsam trafikk-avvikling blir ei hovudoppgåve i åra som kjem. Når løyvingar til nybygging av veg ikkje følgjer veksten i behov og krav, blir det eit større press på vedlikehaldet av det vegnettet vi alt har. I vår totale disponering av ressursar i vegvesenet må vi difor då først og fremst freiste å dekke det behovet vedlikehaldet har for mannskap, arbeidsleiing, maskiner og materiell. For ei best mogleg utnytting av dette blir det auka behov for vurdering av organisering og driftsplanlegging.

Planleggingsramma i 1979 for riksveginvesteringar i Norsk Vegplan for perioden 1982-85 vart redusert med 13,6 % (84 mill. kroner) i den vegplanen (Stortingsmelding nr. 80) som passerte Stortinget 9. juni i år.

For oss som kjenner alle dei oppgåvene som treng løysing i det dårlege vegnettet vårt, kom denne reduksjonen som eit stort vonbrot. Til samanlikning kan ein merke seg at Sogn og Fjordane i Samferdselsdepartementet sitt framlegg fekk ein reduksjon på 3,3 %.

Investeringane er hovudsakleg føreset sett brukt til opprusting, forsterking og miljøbetring i det eksisterande svake og trafikkfarlege vegnettet, og gir lite rom til nye prosjekt. Investeringane etter Norsk Vegplan for Møre og Romsdal er bytt slik:

Investeringsprogram 1982-85

Nr.	Nemning	Mill. kr.	% Møre og Romsdal	% Landet
1	Nye veg- og ferjesamband	0	0	7,1
2	Betring av transportstandard i det eksisterande vegnettet (utbetring og ombygging av veg, innkorting av ferjesamband, tiltak for kollektiv trafikk)	315,9	59,2	48,7
3	Betra trafikktrygging og miljø (omkøyingsvegar i tettbygde område, gang- og sykkelvegar, spesielle trafikktryggingstiltak)	207,1	38,8	43,0
4	Refusjonar til bompengeselskap	11,0	2,0	1,2
	Sum	534,0	100,0	100,0

Korleis riksvegnettet vil vere utbetra etter desse investeringane i 1982-85 går fram av tabellen nedanfor:

	Situasjon 1. januar 1982		Situasjon 1. januar 1986	
	Møre og Romsdal	Lands-gjennom-snitt	Møre og Romsdal	Lands-gjennom-snitt
Fast vegdekke	84 %	89 %	91 %	95 %
Tillatt akseltrykk, 10 tonn	2 %	20 %	2 %	43 %
Tillatt akseltrykk, 9 tonn eller meir	22 %	30 %	57 %	52 %
Gang- og sykkelveg	88 km		163 km	



Nest etter Finnmark, Nordland og Troms er det Møre og Romsdal som i 1986 vil stå att med den største grusveglengda i riksvegnettet, nemlig ca. 150 km.

Møre og Romsdal og Nordland kjem dårlegast ut av alle fylka når det gjeld tillatt 10 tonn akseltrykk. I Møre og Romsdal vert berre 2 % av riksvegnettet tillatt for 10 tonn akseltrykk og i Nordland 3%. For dei andre fylka varierar prosenten frå 18 % i Sør-Trøndelag og 22 % i Nord-Trøndelag til 80 % i Buskerud og 96 % i Oslo.

Samferdselskomitéen i Stortinget har ved fleire høve tala om å få eit meir homogent riksvegnett som er grunnlag for ei økonomisk transport-avvikling og meir like konkurransevilkår for næringslivet i dei ulike delar av landet og at «dei distriktsvise skilnadene i vegkvaliteten etter kvart blir jamna ut». Dei opplegg som Stortingsmelding nr. 80 (1980-

81) avdekker når det gjeld plan for 10-tonn vegnett i Norge 1. januar 1986 fortel at «dei distriktsvise skilnadene i vegkvaliteten» ikkje blir jamna ut, men tvert om gitt enno meir markert skilnad, når det gjeld fylka Møre og Romsdal og Nordland.

Ein føresetnad for å få til ei utjamning og ein likskap er at det vert avsett midlar til forsterking av det svakaste vegnettet i landet attåt dei midlar som trengs til å gi ein rimeleg forsvarleg trafikktryggleik i riksvegnettet i bygd og by. Norsk Vegplan for Møre og Romsdal 1982-85 gir ikkje rom til både omfattande auke av tillatt akseltrykk og til eit forsvarleg trafikktryggingsopplegg, sjølv om ein her i fylket for perioden 1982-85 har sløyfa alt av ønskelege nye veg- og ferjesamband.

Arne Inge Torvik

Den nye vegsjefen



Sivilingeniør *Kaare Flaate* er ansatt som vegsjef i Møre og Romsdal. Flaate er født 7/12 1929 i Ålesund. Han tok eksamen ved bygningsavdelingen NTH i 1953, og ble Master of Science 1957 og Doctor of Philosophy 1966, begge deler ved Universitetet i Illinois, USA.

I 1953-54 drev han med forskning og konsultativ virksomhet i Norges Geotekniske institutt og arbeidet 1954-56 ved Veglaboratoriet med geoteknikk og fundamentering i samband med vegbygging. I 1956-57 var Flaate ved universitetet i Illinois. Ved siden av studier og forskning i geoteknikk og fundamentering deltok han også i konsulentoppdrag i fun-

damentering. Fra 1957-64 var han leder for den geotekniske seksjon i Veglaboratoriet. Under arbeidet med sin doktoravhandling i Illinois fra 1964-66 deltok Flaate i konsulentoppdrag av forskjellige slag og hadde gjesteforelesninger. Fra 1966 var Flaate igjen leder for den geotekniske seksjon ved Veglaboratoriet og i 1968 ble han utnevnt til avdelingsdirektør ved Veglaboratoriet.

Ved Norges Geotekniske institutt har Flaate drevet forskningsarbeider med bl.a. bæreevnen av fundamenteringer og stabilitet i skrånninger og kvikkleire. Ved Veglaboratoriet har han studert en rekke pro-

blemer med tilknytning til arbeide i leire. Doktoravhandlingen konsentrerte seg om: «Spenninger og deformasjoner i forbindelse med avstivede utgravninger i sand og leire».

Vegsjef Flaate har undervist ved University of Illinois, ved Oslo Elementærtekniske skole, Hærens Ingeniørskole og er foreleser og sensor ved Norges Tekniske Høgskole. Han har ellers holdt tallrike faglige foredrag og forelesninger i inn- og utland. Mange artikler fra hans hånd er publisert i norske og utenlandske fagtidsskrifter.

Flaate har tatt del i et bredt organisasjonsarbeid og i en rekke komitéer og utvalg. For tiden er han formann for OECD's styringskomité for vegforskning, for NTNf's utvalg for permafrost og for håndbokutvalget for Statens vegvesen, nestformann i styret for Norges Geotekniske Institutt, generalsekretær i Nordisk Vegteknisk Forbund, medlem NTNf's komité for innenlandsk samferdsel, av styret for Transportøkonomisk Institutt, i NET's prosjektutvalg for vegforskning under Nordisk Råd og i redaksjonsutvalget for Våre veger.

Arne Inge Torvik

Litt om anleggsdrifta på riksvegane i 1982

E 69

I Romsdal vil det bli starta eit opprustnings- og forsterkningsarbeid slik at tillatt aksellast for parsellen Oppland grense-Åndalsnes kan skrivast opp til 9 tonn. Oppskrivninga er venta å skje tidleg i 1982.

Arbeidet på parsellen Sogge bru-Rauma bru vil halde fram for fullt og vi legg opp til å sette heile parsellen under trafikk i løpet av året. Det er ein føresetnad for dette at vi får bruke noko meir midlar enn disponibelt for året, då parsellen ikkje er rekna fullfinansiert før i 1983.

I Ålesund skjer det neppe mykje utanom å betale ein del mill. kroner i grunntatningar.

Riksveg 58

Det er rekna med å fullføre parsellen Mo-Stordal som no er einaste attståande grusvegarsell på ruta nord for Storfjorden.

Riksveg 60

Det blir framhaldande arbeid i tunnelane mellom Røyr og Hellesylt. Her blir grusvegdekket dels fjerna og i første omgang erstatta med penetret puk. Litt spreidd strossing og vass-sikring kan bli aktuelt.

Riksveg 61

Arbeidet vil halde fram på parsellen Leikongseter-Skogeavatn. 1,1 km vart ferdig penetret seinhausten 1981, og resten 2,0 km er rekna ferdig i 1982.

Riksveg 64

Vi reknar med å sette trafikk på den 5 km lange parsellen Tokle-Markaneset der det meste av masseflyttinga alt er gjort. Det er då fast dekke på heile riksveg 64.

Riksveg 67

Etter eit opphold i arbeidet med parsellen Eide-Ørjavik — i påvente av skjønn — blir dette anlegget starta opp igjen.

Riksveg 651

Det er no berre parsellen Åseskaret-Hjartåelva som ikkje er ombygd eller opprusta av strekninga Volda-Hunnes. Det er no klart for å starte dette arbeidet som samla vil koste over 20 mill. kroner, og som nok vil gå ut i vegplanperioden 1986-89 før fullføring.

Riksveg 653

På denne ruta står att å fullføre parsellen Havåg-Eiksund ferjekai. Arbeidet er i gang og det er pårekna sett trafikk på ny veg i løpet av året.

Riksveg 659

Den vel 3 km lange parsellen Brattvåg-Alvestad er under arbeid. Av dette vil ca. 2 km mellom Synnaland og Alvestad bli fullført. Dersom ein får bruke noko meir midlar enn disponibelt er det ein føresetnad å gjere ferdig også resten.

Riksveg 660

Seinhausten 1981 vart det lagt dekke på 2,3 km ny veg frå Myklebostad og opp til Helle bru. I -82 er det pårekna fullført og lagt dekke på om lag 3 km vidare oppover.

Kjell Loen

Begge målføre

må som kjent kunne nyttas i forvaltninga, og det er ikkje alltid like lett å praktisere dette på elegant vis. Det er derfor til trøst når det kan konstateres at også andre kan snuble mellom målføra, slik som for eksempel i denne NTB-meldinga nå i julebakstens tid:

«— Dette er rene galskapen. I disse dager har vi solgt over fire ganger så mye mjøl som det vi vanligvis selger på denne ti-

den av året, sier salgssjef Johnny Skov-Skov ved Christiansands Møller A.S, mens Statens mjøllagers avdeling på Sortland mjølder om en tido- bling av normal omsetning.

Det er mjøldingene om at storparten av subsidiene på mjøl sannsynligvis vil falle bort fra nyttår, som har ført til den kraftige økningen i mjølsalget. Mel vil etter alt å dømme bli vesentlig dyrere.»

At mjøl = mel og mjølk = melk visste vi fra før, men mjølding = melding??

INTRODUKSJONSPROGRAM FOR NYTILSETTE

Personalseksjonen på vegkontoret har laga eit nytt program for introduksjon av nytilsette i vegvesenet i Møre og Romsdal. Det er laga tre forskjellige program, eit for nytilsette i utedrifta, eit for biltilsynet og eit for vegkontoret. Personalseksjonen har også utarbeidd eit introduksjonshefte med opplysningar som kan vere til nytte for nytilsette i vegvesenet.

Bakgrunnen for introduksjonsprogrammet er ei spørjeskjemaundersøking mellom nytilsette på vegkontoret frå 1979. Ei liknande undersøking blei gjennomført for nytilsette i utedrifta og biltilsynet dei 3 siste åra, sommaren 1981. Felles for alle undersøkingane, var at dei viste manglande kjennskap til ei rekke viktige velferdsordningar og andre tilhøve som tilsette bør kjenne til, ikkje minst for si eiga skuld. Konklusjonen var altså at informasjonen nytilsette får, på ei rekke område ikkje er god nok.

Introduksjonsprogramma set temmeleg detaljert opp ei lang rekke punkt, som den nytilsette skal få informasjon om. Det blir ei fadderordning; kvar nytilsett får ein «fadder» eller rettleiar, som får spesielt ansvar for at den nytilsette finn seg til rette og blir kjent på den nye arbeidsplassen. Faddereren skal vere ein av dei næraste arbeidskameratane til den nytilsette. I tillegg til å gi informasjon til dei nytilsette er det meininga at introduksjonsprogrammet skal medvirke til betre tilrettelegging av arbeidet den første tida. Grunnen til at programma er

ulike for utedrift, biltilsyn og vegkontoret, er at behovet for opplæring/-informasjon er forskjellig.

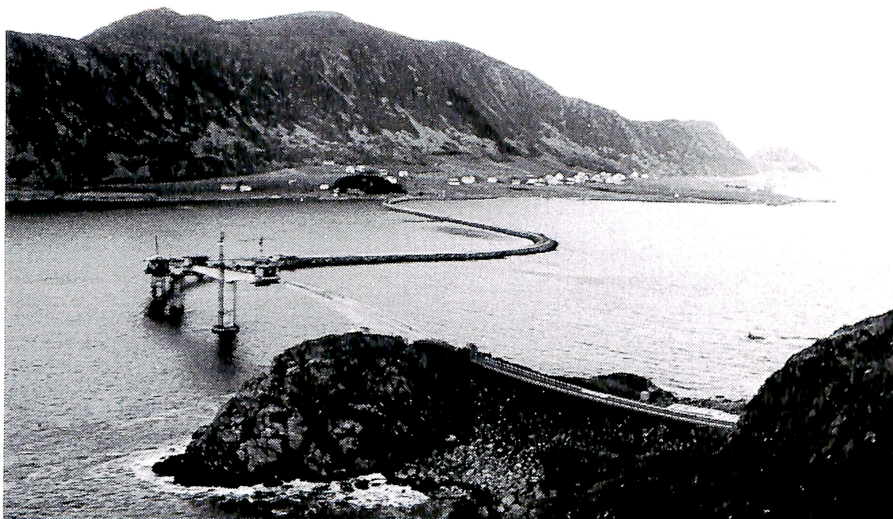
Så det viser seg at kombinasjonen av skriftleg og muntleg informasjon til vanleg gir det beste resultat, skal det brukast eit introduksjonshefte i samband med introduksjonsprogramma. I heftet er det opplysningar om oppbygginga av vegvesenet, om lønns- og arbeidsvilkår, velferdsordningar osv.

Introduksjonsprogramma har vore behandla i Arbeidsmiljøutvalet i Statens vegvesen Møre og Romsdal, og i forhandlingar mellom representantar for dei tilsette sine organisasjonar og leiinga ved vegkontoret. Begge stader var konklusjonen at programma skal takast i bruk snarast råd.

Det er ein føresetnad for at bruken av programma skal bli vellukka, at innstillinga er positiv både frå fadder, leiing og nytilsett. Etter kvart som ein får røynsler med bruken av introduksjonsprogramma, må dei utviklast vidare og forbetrast.

Ole Bernt Harvold

Siste runde i havgapet:



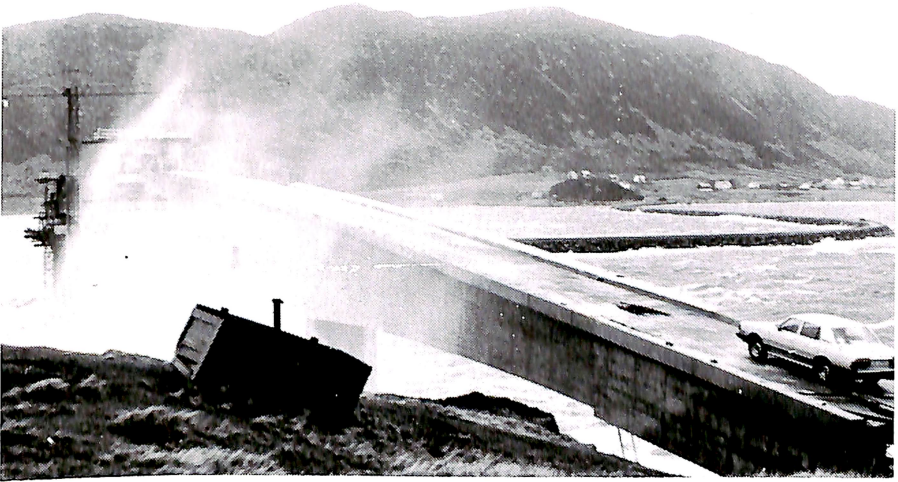
På nyåret vil de første bilene kunne ta seg fram til fugleøya Runde uten å være avhengig av ferje! Siste ledd i sambandet Remøy-Runde; — selve brua over Rundesundet — er nå under avslutning og et omtalt og omstridt samband til en del av utkant-Norge er fullført.

For en kostnad av ca. 58 mill. kroner og etter 4 års anleggstid er veger bygd, tunnel slått, sund igjenfylt og bru bygd for å binde denne siste av de bebodde øyene i Herøy kommune sammen med resten. Herøy kommune, Herøy Bruselskap, havnevesenet, staten og fylket står sammen om finansieringen, og av de enkelte arbeider har Ing. T. Furuholmen A/S hatt fyllingsarbeidene, F. Selmer A/S utført tunnelarbeidet, Høyer-

Ellefsen bygd landkar, Fjeldhammer Brug lagt asfaltdekke, Per Huldal støpt betongkanter, og Gjerde montert rekkverk — før nå folk fra Eeg-Henriksen A/S fullfører selve bru-konstruksjonen.

Ellers er i vegvesenets regi bygd veg i kilometervis både på Remøya og Runde, men interessen har naturligvis nok lett for å være knyttet til selve brua nå tida like før åpning.

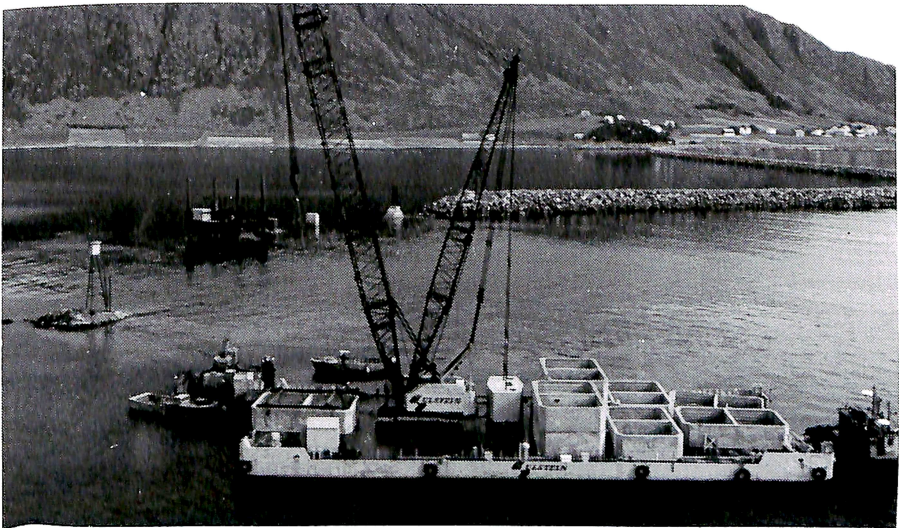
Og brua er imponerende nok med sine 421 m (fylkets nest lengste) og hovedspenn ca. 20 m over havflata. Likevel er det ikke sjelden rokket står opp over brubanen på dette værharde stedet, og solid fundamentering på moder Norges faste fjell trenges nok. På dette ekstremt

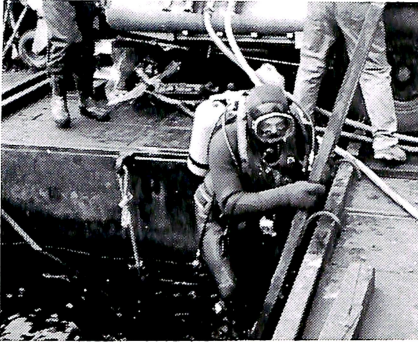


værharde stedet er bruarbeidet blitt innrettet slik at en i minst mulig grad er avhengig av sjø og vind. Grunnarbeidet er i stor grad utført fra en plattform med bein på sjøbotnen (i bakgrunnen) mens forskaling for fundament ble prefabrikkert på land og plassert på plass ved hjelp

av kjempekran når været var på sitt beste.

Med de mange undervannsfundamentene denne brua har, er det blitt mange inspeksjonsturer i dypet for Ingolf Kleppe, som her returnerer til dykkerflåten. Han har hatt tilsynet med vegvesenets egenregiarbeider





og tunnelentreprise, mens kontrollingeniør Sigmund Lønset har ansvaret for brubygginga og andre betongarbeider.

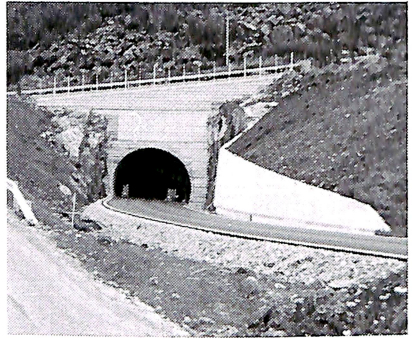


Siste sammenkopling i frittframbygg-seksjonen forutsettes å skje ved juletider, og da står rekkverksarbeid og avsluttende arbeider igjen før ferja får avløsning.

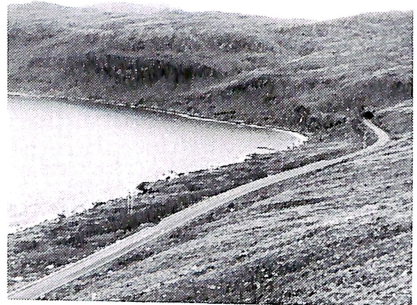
På Remøya ligger ca. 4 km ny veg og ca. 1 km tunnel klar til å tas i bruk, og på Rundesida er også vegen opprustet og ombygd fram til havna — ca. 2,0 km.

Hovedansvarlige for vegvesenets arbeider er Martin Myrvang og Tor Myklebust, som ved siden av vegar-

beidet også har stått for større etterarbeider i tunnelen.



De imponerende betongarbeidene i Sævika er det Alfred og Artur Leikanger, T.I. Kleivenes og S. Nilsen som har stått for — en verdig inngangsport til den sagnomsuste «skatteøya» Runde.



Store arealer av Remøya har nå fått vegtilknytning. Kanskje kan øyas «bakside» bli nyttet til annet enn sauebeite heretter?

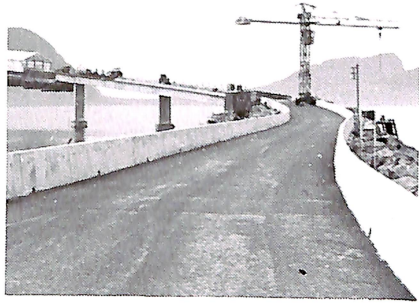
Idyllisk nok i stille dager, men hva når stormen står på?

I en stiv kuling med regnbyger ble faktisk «Ottadekket» flerret av vegbanen! Det er en heller uvanlig form for dekkelapping kontrollingeniør



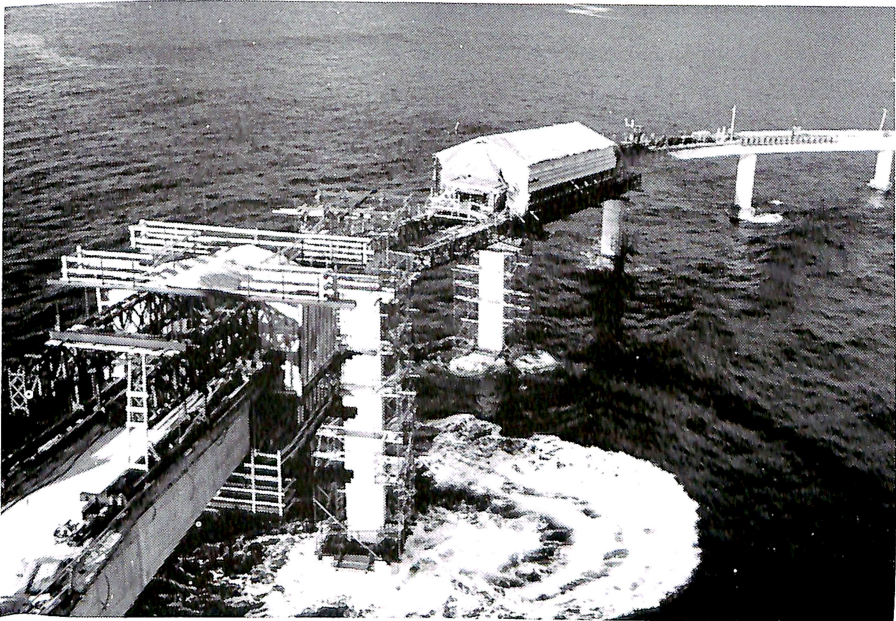
Lønset her prøver seg på. Kanskje er ikke innlandsdekke noe for oss i havgapet?

Asfaltdekke på fyllinga er sikret med solide betongkanter på begge sider. Selve dekket har godt takfall og det er gode «svalkeporter» for vassavrenning. Selve fyllinga har dekkstein på minst 4 t, men noen skikkelig prøveperiode har den vel til nå ikke hatt.



Vi håper på at værgudene er blide nå i den hektiske perioden som står igjen for dette mangesidige, interessante og dristige sambandet.

A. Wicken



LAB- NYTT



Fra laboriekonferansen 10.-12./11. 1981 Om kvalitet

Konferansen, som samlet ca. 60 drifts- og laboriefolk fra hele landet, var nesten skjønt enige om at kvalitet er en god og nødvendig ting, som vi i vegvesenet må ha. Riktignok hevdet det seg enkelte tvilende røster, forsiktig men utvilsomt helhjertet mot visdommen i dette: «vi har jo bygget veger her i landet i hundrer av år». (Kommentar fra salen: «— og de er fremdeles godt farbare for hest».)

Hva skyldes denne etterhvert generelle samstemmigheten om at det er riktig å satse på kvalitet? Skyldes det Vegdirektoratets forholdsvis nylig sterke engasjement i saken? Har distriktslaboratoriernes utrettelige påvirkning etterhvert begynt å trenge inn? Kanskje vi kan si at vi nå er moden for en mer bevisst holdning til kvalitet. Dette er i alle fall et klart trekk i dagen i mange sammenhenger, så klart at vi i vårt trege vesen også omsider våkner.

Hvordan er dagens situasjon? var et hovedspørsmål på konferansen. Spørsmålet kan kort besvares med at vi er omtrent der vi var for 10 år siden. Av våre 18 fylker, alle med distriktslaboratorium i en eller annen form, er det bare 3 som kan rose seg av å ha bygget ut denne funksjonen i akseptabel grad, nemlig Telemark og Oppland, samt Nordland. De to første tok alt i startfasen i begynnelsen av 70-årene skikkelig vare på kvalitetsoppfølging. Nordland kom i gang, noe senere. I de øvrige fylkene er situasjonen mer eller mindre sorgen, også her hos oss. Riktignok finnes der, i spredt form, tiltak i positiv retning, men situasjonen kan best karakteriseres som haltende.

Hva skyldes dette?

I ett innlegg (Sannes, Telemark) ble trukket fram fire hovedårsaker til at kvalitetssikringen svikter, og jeg siterer:

1. Lederne på vegkontoret innser ikke betydningen av kvalitetssikring.
2. Driften motsetter seg «avsløring».
3. Laboratoriet har vært for svakt.
4. Sentral myndighet har vist liten fasthet.

Disse fire temmelig provoserende utsagnene er kjernepunkter i denne saken, og har alle i varierende grad vært medvirkende til dagens situasjon. Kanskje kan de rangeres i den rekkefølge de står. Jeg for min del mener det. Det viser seg nemlig at i de tre fylkene som fungerer i denne sammenheng, foreligger det klare og entydige direktiver fra ledelsen om ansvars- og myndighetsområde. Det har vist seg at disse respekteres, ja endog anses som riktige, i de fylker de praktiseres. I de andre fylkene kan det ikke oppvises annet

enn uforstående, ullen eller negativ holdning hos ledelsen. Det har også vist seg at i enkelte fylker blir en velvillig, men svak/uinteressert ledelse holdt i sjakk av sterke antikrefter.

Hvor forstemmende det er å se saker man brenner for stå i stampe, kom klart fram på konferansen (og vel også i dette innlegget).

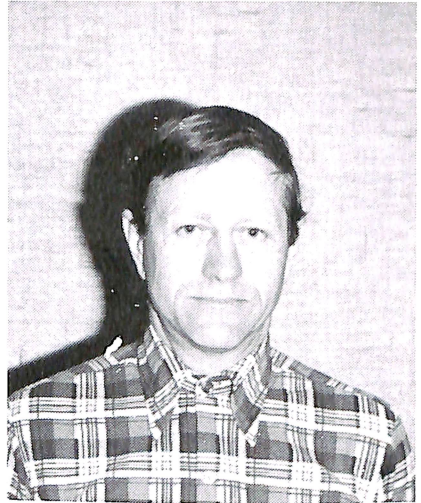
De fylker som har praktisert kvalitetssikring, har hatt et opplegg med laboratoriet sentralt i opplæring, organisering og gjennomføring. Da driftsavdelingen ved Vegdirektoratet (direktør Borchgrevink) presenterte en ny modell, der driften selv skulle ta seg av denne funksjonen, kom det som en bombe — og vi kan spørre: hvorfor forkaste et opplegg som har vist seg å fungere. Det er lett å forstå skuffelsen og forbitrelsen hos de folkene som har gjennomført dette.



Jeg er ikke i tvil om at laboratoriet bør stå sentralt i planlegging og gjennomføring av et opplegg, men la det være klart: hovedpoenget er at vi starter, snart.

Spørsmålet er så: hva vil en utbygging til full utfoldelse på dette feltet kreve av ressurser? Telemark har i en årrekke hatt 8 kontrollører, og sier selv at dette er heller i underkant av behovet. Det ble nevnt at en kontrollør kan «ta seg av» ca. 15 millioner. Vi bør nå ta sikte på en gradvis utbygging, med klart definert siktepunkt både når det gjelder en rimelig og tilstrekkelig størrelse, og tidsplan.

La oss komme igang!



Bjørn Wivestad

Kvartalsoversyn for vegtrafikkulykker i fylket

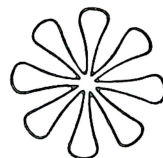
For dei 3 første kvartala i 1981 (januar-september) har det vore ein reduksjon på vel 8% i høve til same periode 1980, rekna for sum riksveg, fylkesveg og kommuneveg. Det har dermed vore ein samanhengande nedgang frå 507 ulykker i 1977 til 372 i år. Dette vert alt i alt ein reduksjon på 27% i denne perioden.

Det er særleg utviklinga på kommunevegane ein no kan merke seg. Ser vi til dømes på ulykker med mjuke trafikantar, så var det dei tre første kvartala i år fleire slike ulykker på kommunevegane enn det var på

riksvegane. For nokre år tilbake var biletet eit heilt anna. I 1977 skjedde det såleis 37 ulykker med mjuke trafikantar på kommunevegar, medan talet på riksveg då var heile 77.

Nærare omtale av ulykkesituasjonen vil vi kome tilbake til når heile årsoversynet ligg føre på nyåret.

Magne Flemsæter



MØRE OG ROMSDAL

FYLKESOVERSIKT

Ark. 853

VEGTRAFIKKULYKKER TIL OG MED 3. KV, 1981

OMH/IHA

SAMANLIKNA MED SAME TIDSPUNKT 1981

VEGRONTORET, MOLDE 28. OKTOBER 1981

	Kommuneveg		Fylkesveg		Riksveg		Sum alle vegar	
	T.O.m. 3. kv. 1980	T.O.m. 3. kv. 1981	T.O.m. 3. kv. 1980	T.O.m. 3. kv. 1981	T.O.m. 3. kv. 1980	T.O.m. 3. kv. 1981	T.O.m. 3. kv. 1980	T.O.m. 3. kv. 1981
Registrerte trafikkulykker	82	102	90	70	234	200	406	372
Andel mjuke trafikantar	32	45	25	18	43	42	100	105
Andel mjuke trafikantar deit på								
Fotgjengarar	14	27	17	15	29	28	60	70
Syklistar	15	16	7	3	14	12	36	31
Kjelke/Spark/Ski o.l.	3	2	1	0	0	2	4	4
Registrerte trafikkulykker deit etter skadegrad:								
Dødsulykke	1	4	5	2	7	4	13	10
(Antall døde)	(1)	(4)	(5)	(2)	(9)	(4)	(15)	(10)
Svært alvorleg skadd	1	1	2	3	5	5	8	9
Alvorleg skadd	6	11	6	12	41	33	53	56
Letare skadd	57	64	59	36	128	125	244	225
Berre materiell skade	17	22	18	17	53	33	88	72

HÆRVERK PÅ VEGINNRETNINGAR

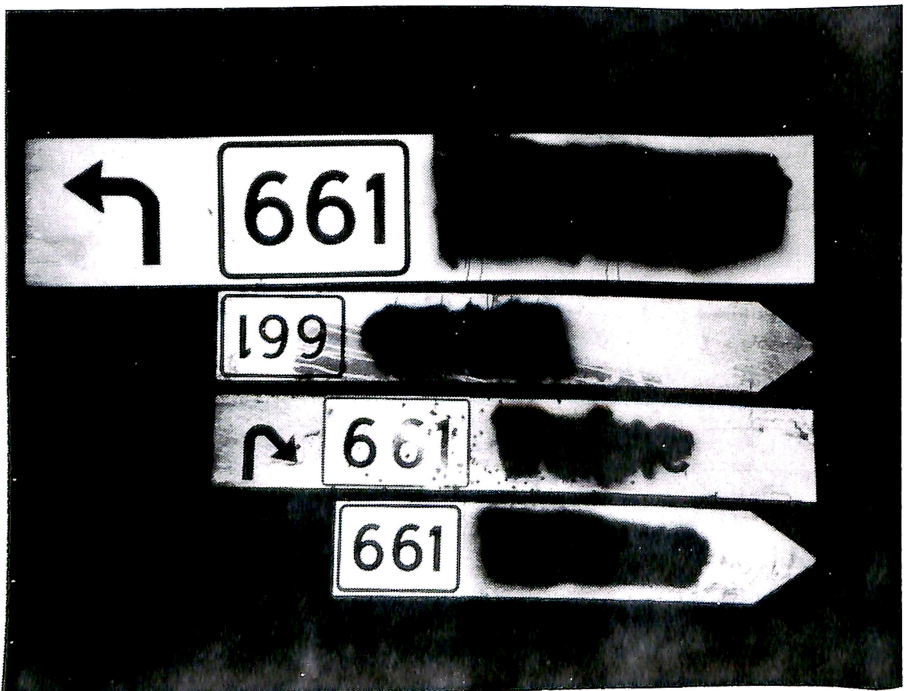
— EIT STORT PROBLEM

Kvart år blir det gjort hærverk på veginnretningar for store beløp. Kor stort beløp det årleg er snakk om her i fylket har vi ingen samla oversikt over, men at det er eit sekssifra kronesbeløp kan det knapt vere tvil om. For vegvesenet har omfanget av skadeverka vorte eit aukande problem dei siste åra.

Det har lenge vore eit problem mange stader her i landet at ein mengd brøytestikk langs vegane systematisk blir øydelagde eller fjerna. Forutan at slike hærverk årleg påfører vegvesenet store utgifter kan mang-

lande brøytestikk vere direkte årsak til alvorlege ulykker. Brøytestikk tenner først og fremst til å markere vegkantane for brøytesjåførane, men også for andre bilførarar er stikka med refleks på til stor hjelp under køyringa. Under dårlege ver- og siketilhøve kan brøytestikka vere det einaste ein bilførar har å rette seg etter for å kunne halde seg på vegen.

Også på skilt og skiltinnretningar skjer det mykje hærverk. Skilta blir ofte tilgrisa med måling og liknande, skrapa opp eller bøygdde vekk og



dessutan brukte som blink ved skyting. Når ein veit at oppsetting av eit vanleg skilt med stolpe og fundament kostar om lag kr 600,— og større skilt som vegvisarar og orienteringstavler mykje meir, skjønar ein at dette samla blir store beløp.

Skilt tener på ymse vis som ei rettleiing for trafikantane, og i mange høve gir dei opplysningar om forbod, påbod eller fare for dei vegfarande. Øydelagte skilt eller skilt som er komne ut av stilling, kan derfor lett føre til ulykker i trafikken.

Uvanleg er det heller ikkje at det skjer skadeverk på veglys ved at lysarmatur og lamper blir skada eller knuste.

Skadeverk blir også gjort på leskur, venterom og toalettanlegg. Lause og lett demonterbare delar blir stolne eller øydelagte, vindaugglas blir knuste og det blir målt og skreve på veggjar.

Hærverk på søppeldunkar og tilgrising med papir og anna avfall på rasteplassar og elles langs vegane er svært vanleg.

Alt i alt er hærverk på veginnretningar eit stort problem som må takast alvorleg. Ein del skadeverk blir melde til politiet. Stort arbeidspress i politietaten gjer nok at politiet for sin del ikkje finn tid til å ettersøkje desse sakene så godt som ønskjeleg kunne vere. Oppklaringsprosenten blir venteleg derfor heller liten. På den andre sida reknar vi med at det ofte kan ha ei preventiv verknad å melde slike hærverk til politiet.

Når det gjeld hærverk på brøytestikk har vegvesenet fleire gonger tatt saka opp med skolestyresmakterne med tanke på at dei kan påverke born i skolane. Vi meiner å ha røynsle for at omfanget av hærverk blir mindre etter slike aksjonar. Det er vel grunn til å rekne med at ein del av hærverka blir utførte i rein tankeløyse. Ved å gjere born og ungdom merksame på kva verdiar dei øydelegg ved slike skadeverk må ein tru at mange kjem på betre tankar.

Paul Bølset



NY RIKSVEG 670 OG RIKSVEG 65 VED SKEI I SURNADAL

Onsdag den 14. oktober vart ein ny parsell av riksveg 670 og riksveg 65 ved Skei sentrum opna for trafikk. Parsellen av riksveg 670 er frå Kalhaug bygd heilt utanom den gamle vegen lenger oppe i lia og bak Surnadal hotell til eit nytt kryss med riksveg 65 aust for hotellet. Parsellen av riksveg 65 er og bygd heilt om frå aust for kraftlaget og til folkehøgskulen. På kartutsnittet, som viser ein del av anlegget, er den nye vegen merka med grå farge. Lengda på dei nye parsellane er til saman ca. 4,9 km. Det er òg bygd ca. 600 m gang-/sykkelveg frå kommunehuset og langs riksveg 65 til Øye bru.

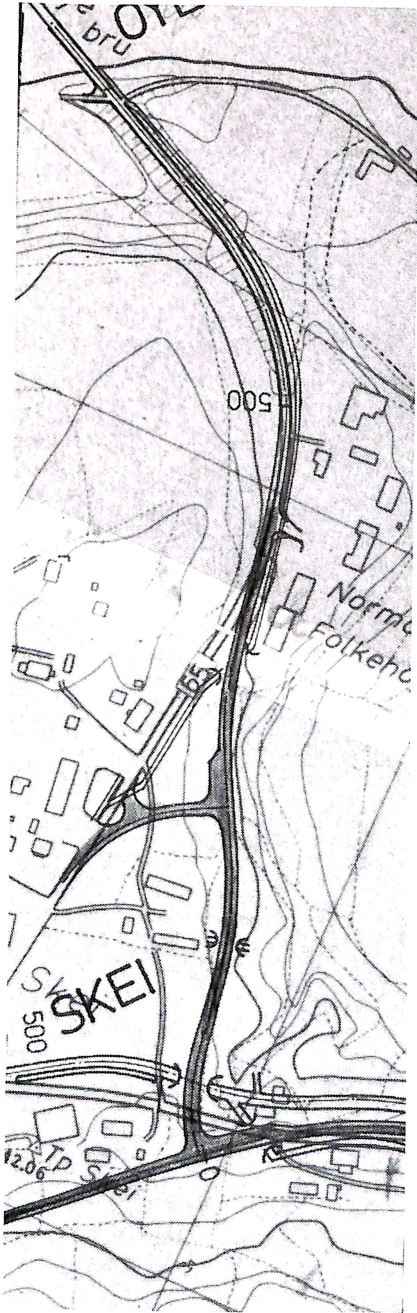
Anleggsdrifta

Arbeidet vart starta opp i november 1979. Skjæringsmassane har til dels vore svært dårlege, så ca. 30 000 vlm³ silt og leire er køyrt på sidetipp. Då massane i trauet og var svært dårlege og telefarlege over ei lengd på ca. 1,2 km vart overbygninga på denne strekka utført med eit ca. 30 cm tjukt lag av bark. Over barklaget vart det lagt eit ca. 40 cm tjukt gruslag.

På heile anlegget er det sprengt ca. 25 000 tfm³ fjell, og det er flytta ca. 30 000 vlm³ myr ca. 130 000 vlm³ silt, leire og morenemassar. Av betong-



Biletet syner det nye krysset mellom r.v. 670 og r.v. 65 aust for hotellet på Skei.



arbeider er det utført 1 undergang for gang-/sykkelveg, 1 undergang for felles boligveg og 1 bru over kommunal veg.

Som nemnt vart arbeidet starta opp i november 1979. Etter opphaveleg framdrifts- og løvingsplan skulle anlegget være ferdig i 1982. På tross av dei vanskar som oppstod på anlegget gjekk framdrifta såpass bra at det vart bestemt å prøve og fullføre anlegget i 1981. Med god innsats av eit mannskap på ca. 12 mann i gjennomsnitt med oppsynsmennene Sylte og Reiten i spissen og ein god maskinpark lot dette seg gjere.

Kostnader

Det står framleis att ein del mindre pussarbeid som må gjerast til våren. Når ca. kostnad til dette er rekna med vil heile anlegget koste ca. 16 mill. kroner. Dette er bra i samsvar med det opphavelege kostnads-overslaget.

Miljø og trafikkmessige betringar

Det nye veganlegget ved Skei har frå først av vorte møtt med kanskje større motbør av lokalbefolkninga enn det som er vanleg ved dei fleste vegomleggingar. Det var vel særleg den store fyllinga på 26 000 tfm³ på tvers av dalen over Skeiplatået som mange meinte ville bli for dominerande. No når anlegget er ferdig og skråningane grasgrodd er fyllinga, etter mitt syn, ikkje skjemma.



Ungangen for gang-/sykkelveg med Nordmøre Folkehøgskule i bakgrunnen.



Brua over ny kommunal veg og undergang for felles boligveg.

Den gamle vegen går like forbi bolighus og forretningar med vegkryss like ved hotellet. Her var blanding av stor lokal- og gjennomgangstrafikk og mjuke trafikantar. Vegomlegginga fører til stor betring av miljøet for oppsitjarane langs gamlevegen og trafikkmessig betring særleg i det gamle vegkrysset.

Mange trafikantar og særleg førarar

av tunge lastebilar har ofte hatt store problem på den svingete og noko bratte vegen i «Modalan» på vinterføre. Mange gonger har vegen vore sperra av lastebilar som har stått fast her. Eg er viss på at alle som køyrer riksveg 670 til og frå Skei er glad for å sleppe å køyre vegen i Modalan endå ein vinter.

Hjalmar Brudeseth

MINNEORD EMIL DALE



Det var med vemod ein i Vegvesenet tok imot meldinga om at tidlegare arbeider i Vegvesenet Emil Dale var gått bort ved eit ulukkeshende.

I kveldinga skulle Dale ned til fjøra for å plukke eple av eit tre som stod der, og på ein eller annan måte har

han falle. Kona fann han noko seinare sterkt skadd. Han vart sendt til Volda og til Trondheim, men livet sto ikkje til å redde.

Emil Dale var fødd i Breim i Nordfjord, men kom i ungdomen til Syvde, der han hadde ymse arbeid mellom anna i forsyningsnemnda og på likningskontoret. Lengste arbeidsdagen fekk Emil Dale i Vegvesenets teneste. Han byrja som vegvaktar i Syvde, men det var kontorarbeid som vart Dale sitt yrke i Vegvesenet. Fyrst i mange år ved vegvedlikehaldskontoret i Ulsteinvik, siste åra var Dale tilsett ved anleggskontoret i Syvde der han slutta ved årsskiftet.

Det som ein merka seg i Dale sitt arbeid var ei pliktkjensle til arbeidet, og det han vart bedd om å utføre vart gjort på beste måte. No skulle Dale nyte sitt otium saman med kona Synnøve, fødd Løseth, i den koselege heimen dei hadde bygt opp. Siik vart det ikkje. Vi i vegvesenet vil takke Dale for samarbeidet i desse åra og lyse fred over hans minne.

G. T.



OPPSYNSMANN
KÅRE FASTERAUNE



omkom ved ei tragisk arbeidsulykke på Skei i Surnadal 15. september 1981.

Han var fødd 12. mars 1931 i Skatval i Nord-Trøndelag og vart såleis berre vel 50 år gamal.

Han kom tidleg hit til Molde og arbeidde som bakar inntil han måtte slutte på grunn av ein yrkessjukdom. I åra 1962-65 gjekk han Gjermundnes Landbruksskule, Rauma Ungdomsskule, kurs på Statens teknologiske institutt og Oslo Elementærtekniske skole.

Han vart tilsett i vegvesenet som timelønt oppsynsmannsassistent frå 1. januar 1965, hadde ei vikarstilling som oppsynsmann i 1970 og frå 1972 har han vore tilsett som oppsynsmann. I denne perioden og seinare år hadde han fleire kurs og opphald på veglaboratoriet.

Frå 1. juli 1965 og inntil for 3 år sidan vart laboratoriet hans arbeidsplass. Først var dette mest sommararbeid med analyser av dekkeprøver. Etterkvart vart dette meir heilårsarbeid, og frå distriktslaboratoriet vart oppretta i 1973 blei Fasteraune dagleg leiar av laboratoriedrifta.

I 1977 gjekk han tilleggsåret for oppsynsmenn og siste åra har han arbeidd som oppsynsmann i vedlikehaldet med legging av Ottadekke, overflatebehandingar og penetring som hovudarbeidsfelt.

Kåre Fasteraune hadde òg mange interesser utanom arbeidet, han var med i songkor, mange år medlem av BUL der det særleg var folkeviseleik som interesserte. Dette gjorde at han i mange år var ein populær leiar for barneleikarringen ved Romsdalsmuseet, og mange foreldre minnst med glede og takksemnd arbeidet han la ned her og miljøet han skapte.

Han var ein ivrig friluftsmann og strauk til fjells eller til hytta så snart han hadde høve til det.

Han hadde eit vinnande vesen, og hadde lett for å skaffe seg vener. Han var alltid viljug til å rettleie og gi gode råd og han sa aldri nei når nokon trengde hjelp til eitkvart. Han var sterkt opptatt av kvalitet i arbeidet og av å lære, for å kunne gjere arbeidet betre.

Vi som arbeidde saman med han i alle desse åra, og alle dei utover heile fylket som vart kjende med han, alle føler vi saknet av ein god ven og arbeidskamerat.

Vi lyser fred over hans minne.

Geirmund Nordal.

Ny leiekontrollstasjon på Åndalsnes

Biltilsynet Molde har i en årrekke hatt fast kontordag en dag pr. uke på Åndalsnes i Rauma kommune. Det er om lag 4500 kjøretøy i Rauma kommune. For befolkningen i Rauma betyr det selvsagt mye i spart tid og penger å kunne benytte muligheten for teknisk kontroll på Åndalsnes.

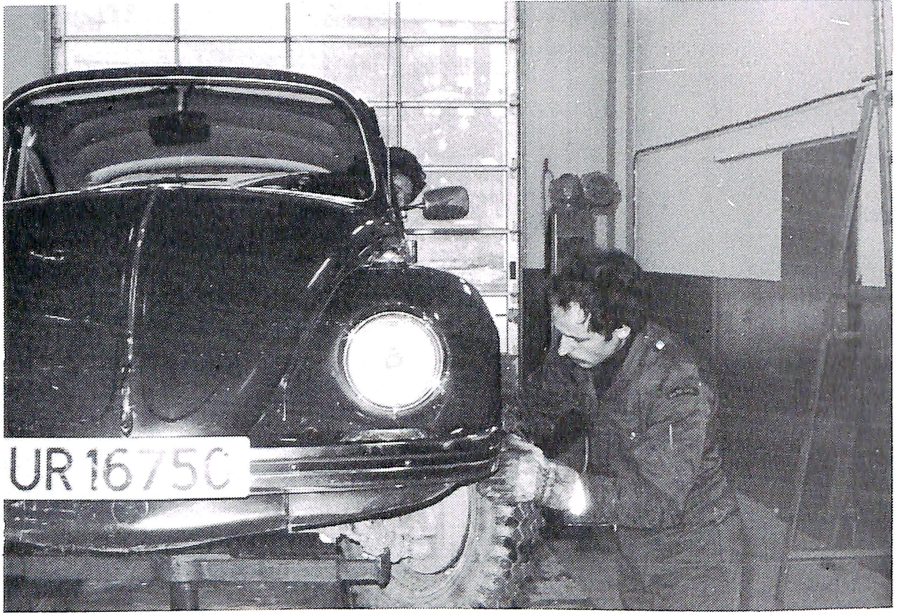
Til tross for at det som nevnt har vært etablert kontrollvirksomhet i mange år på Åndalsnes, har ikke arbeidsforholdene vært tilfredsstillende.

I 1980 ble det imidlertid etablert kontakt med Veøy Billag som hadde planer om å utvide sin virksomhet. Kontrakt ble skrevet og etter ferien i år kunne ansatte ved Biltilsynet Molde ta i bruk en ny, flott kontrollhall med tipp-topp moderne utstyr.

Vi håper at de nye lokalene vil føre til både økt trivsel og økt virksomhet.

Arne Johnsen





Ing. Oddbjørn Silseth i arbeid.



Alle ser mindre ved kjøring i mørke

Trass i at bilenes lysutstyr er blitt stadig bedre er det viktig at den enkelte bilfører er klar over at lyset fra billyktene ikke på langt nær kan erstatte dagslyset. Synsmulighetene under kjøring i mørket er kort og godt mindre enn i dagslys — slik at informasjonen vi får fra trafikkbildet og vegomgivelsene er svekket ved kjøring i mørke.

Øynenes evne til å tilpasse seg overgangen fra å kjøre i dagslys til bare å kjøre i lyset av lyskasterne, er så god at bilførere ofte ikke opplever hvor stor reduksjonen i synsevnen egentlig er. Faren ved dette er at bilføreren tror han ser bedre enn han egentlig gjør.

Vi ser blant annet ikke like skarpt som om dagen, og dermed kan en gå glipp av mange detaljer som er viktige for kjøringen. Øyet får dessuten nedsatt kontrastømfintlighet slik at evnen til å skille flater med forskjellig belysning svekkes. Dette gir seg utslag i at bilføreren under mørkekjøring har vanskeligere for å skjelne gående eller hindringer fra bakgrunnen. Videre får øyet nedsatt fargesyn, og vil utenfor billyset bare kunne skille mellom gråtoner.

Bilisten bør også være oppmerksom på at øyet trenger tid til å venne seg til mørket. For å skifte fra lys til mørke kan tilvenningstiden være

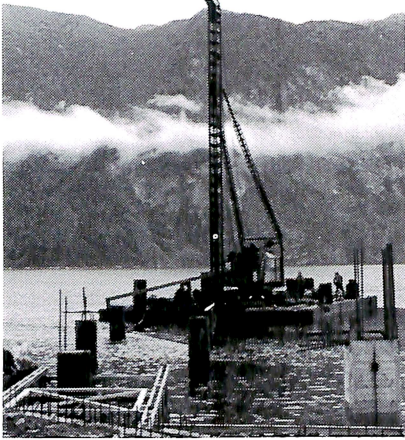
hele 30 minutter før mørkesynet fungerer helt tilfredsstillende. Dette bør man ha i mente når man kommer f.eks. fra et opplyst hus for å sette seg i bilen og kjøre om natten. Dessuten blir øyet ved kjøring i mørket mye mer blendet enn i dagslys.

Briller og nattsyn

Riktig tilpassede briller er en forutsetning for godt nattsyn. Enkelte mennesker trenger sterkere briller for kjøring i mørke enn de trenger om dagen. Enkelte bilførere som ser godt i dagslys kan dessuten ha feil ved synet slik at de får problemer ved mørkekjøring. De blir for eksempel lett blendet, ser detaljer dårligere etc. Bilister som har slike opplevelser bør oppsøke lege for å få synet undersøkt.



Ny ferjekai på Stranda



skal etter planen tas i bruk rundt nyttår. Den gamle ferjekaia som eies av Stranda kommune får dermed avløsning, etter ca. et halvt års byggetid.

Til denne kaia er nyttet en ny fundamenteringsmetode: ramming av 70 cm stålrør gjennom lausmasse til fjell ca. 20 m under sjønivå. Den bratte fjordsida ved Stranda har også gjort det nødvendig å «bolte fast» rørpelene til fjellet for å hindre utglidning. I det hele tatt er det en spinkel og «dristig» konstruksjon som skjuler seg i dypet, mens kai-dekke, bilbru og annet utstyr er av vanlig «standard»-utforming.

Bildene viser peleriggen fra spesialfirmaet som slo ned pelene, mens en i forgrunnen kan se vegvesenets standard «kaistillas».

På det andre bildet er forsøkt antydnet de lange pelene og det spinkle bygverket som skal stå imot blide



og ublide ferjetillegg i åra framover.

Kaiarbeidet er fra vegvesenet utført av Kåre Beinset, Asgeir Beinset, Knut Heggdal og Ågne Leirstad.

Det arbeides nå med detaljplaner

for selve oppstillingsarealet, og skikkelig ordning for toilett og venterom, med sikte på at alt skal være i orden til sommersesongen.

Per Korsbrekke

Nytt forbod mot fortausparkering

Frå 1. november vert det gjennomført eit sjølvstendig forbod i trafikkreglane mot stans og parkering på fortau, gangbane, sykkelbane o.l. Dermed vil ordninga med parkeringsgebyr kunne nyttast overalt ved brot på reglane.

Forbod mot slik parkering har tidlegare vore teke med i lokale trafikkreglar for somme av dei større byane, men departementet meiner no at det må innførast eins reglar for heile landet.

Noe for norske vegfarende?



Her er et av de flotte eksemplarene med kirkeklokker og det hele.

På en tur til Kreta i sommer ble vi oppmerksom på noe som vi lurte på hva kunne være. I vegkantene rundt omkring stod det noen små «templer», ofte med talglys og småting inni. Vi spurte guiden. Han fortalte at i Hellas hadde de, blant mange andre guder, også en vegenes gud eller beskytter. Han heter Agios Georgios Sellinarius som betyr «under månelys» eller «i hemmelighet». Disse «templene» var satt opp på spesielt farlige steder, og når grekerne kjørte forbi et slikt måtte de gjøre korsets tegn tre ganger og skulle da være beskyttet mot ulykker. Og det så de ut til å være. For med en slik vill kjøring var det en under at det ikke skjedde flere ulykker enn det gjorde.

Jeanette Lorentzen

Vegtrafikkdirektøren på besøk hos biltilsynet Molde

I forbindelse med at vegtrafikkdirektør Olav Søfteland var på vegplan-konferanse i Molde 6.-8. oktober 1981, benyttet han anledningen til å avlegge et besøk ved biltilsynet i Molde.

Søfteland tok seg god tid til å snakke med de ansatte på stasjonen. Vegtrafikkdirektøren er jo opprinnelig en vegmann, men i sin nye stilling skal han også lede biltilsynets virksomhet. Derfor ser han det som meget viktig å få så mange av de ansatte som mulig i tale, for å danne seg et inntrykk av arbeidssituasjonen.

Senere i besøket ga stasjonssjefen og seksjonslederne en orientering om stasjonen mens biltilsynssjefen orienterte om biltilsynet i fylket.

Det ble også tid til en kopp kaffe og rundstykker, noe som smakte godt da Søfteland hadde startet sin reise kl. 0500 om morgenen.

Etter besøket hos biltilsynet ble det tid til en kort visitt på øvingsbanen i Malmedalen før turen gikk tilbake til Molde og konferansen.

Vi satte stor pris på besøket og vi ønsker Søfteland velkommen igjen.

Arne Johnsen



Vegtrafikkdirektøren ga seg god tid til en prat med de ansatte. Her følger han med i arbeidet til kontorassistent Tove Bugge Malme.



Førsteseekretær Harnes orienterer vegtrafikkdirektøren om arbeidssituasjonen på kontorseksjonen.



Vegtrafikkdirektør Søfteland i prat med stasjonssjef Halvorsen.

Opplæringa i 1982

Opplæringsprogrammet for 1982 er no på det næraste ferdig. Programmet viser den opplæringa som etaten sjøl vil setje iverk i 1982. I tillegg kjem også opplæring som forskjellige organisasjonar tilbyr og som vi nyttar oss av.

Den lokale opplæringsverksemda i 1982 blir slik:

Namn	Målgruppe	Mengd kurs	Lengde	Tidsrom
Vidaregåande opplæring for oppsyn — økonomi	20 oppsynsmenn	1	5 dagar	Vinteren
Vidaregåande opplæring for oppsyn — personaltilhøve	20 oppsynsmenn	1	5 dagar	Våren eller hausten
Opplæring for formenn med reell arbeidsdeling	Formenn med reell arbeidsleiing	2	5 dagar	Hausten
Regional sakshandsamaropplæring	6 sakshandsamarar	2	3 dagar	Hausten
Vegbyggingsnormalane	Ingeniørar	1	3 dagar	Våren
Informasjon til andre	Sakshandsamarar og leiarar ved vegkontoret	1	3 dagar	Hausten
Hospitering på distriktslaboratoriet	2 oppsynsmenn	1	5 dagar	Vinteren
På- og ombygging av kjøretøy	Biltilsyn/Maskinavd.	1	2 dagar	Hausten
Gjennomgang av diverse lover og føresegner	Sakshandsamarar i biltilsynet	1	2 dagar	Våren
Regionalt kurs for tekniske teiknarar	6 personar	1	3 dagar	Vinteren
Driftsplanlegging og -oppfølging	Ingeniørar, oppsyn og nokre formenn	5	2 dagar	Vinteren
Regionalt rekneskapskurs	Sakshandsamarar på rekneskapsseksjonen	1	3 dagar	Våren
Opplæring for topp-leiinga i fylket i samband med leiarutviklingsprosjekt	Vegsjef, driftssjef og avdelings-sjefar	—	—	Våren/hausten
Ferjekaireparasjonar	Ferjekaireparatørar	1	1 dag	Vinteren
Generell sprenging	13 arbeidarar, 3 oppsyn, 3 ingeniørar	1	5 dagar	Våren
Arbeidsmiljøkurs	Nye verneombud og oppsyn utan slik opplæring	1	5 dagar	Våren

Utsetting av veglinje med hjelp av EDB	Omlag 15 oppsynsmenn/formenn	3	1 dag	Våren
Arbeidsskiltning	Oppsyn, formenn	5	1 dag	Våren
Bruk av motorsag	Ingeniører	1	1 dag	Våren
Arkivteneste	Arkivpersonell i biltilsynet	1	1 dag	Våren
Arkivteneste	Kontorpersonell ved vegstasjonane	1	1 dag	Våren
Kassaverksemd	Kassapersonell i biltilsynet	1	1 dag	Hausten
Teknisk engelsk	Verkstedpersonell/maskinoppsyn	1		Vinteren
Volvo 4300 hjullaster	6 maskinførarar	1	2 dagar	Vinteren
Nordverk veghøvlar	4-6 maskinførarar	1	2 dagar	Vinteren
Kompressor AMA	8 maskinførarar	1	1 dag	Vinteren
Volvo veghøvel 3500	4 maskinførarar	1	1-2 dagar	Vinteren
Motorsag	Maskinførarar	2	1 dag	Våren
Valsar	Maskinførarar	2	2 dagar	Våren
Veghøvel	Maskinførarar	1	2 dagar	Våren
Knuseverk	6 maskinførarar	1	2-3 dagar	Våren
Oljegrus	Oljegrusmannskap	1	1-2 dagar	Våren
Maskinførerbevis	Maskinførere	Etter behov	2 dagar	Hausten
Valsar (Dynapac)	Verkstedpersonell		2 dagar	Våren
Lastebil (Volvo)	Verkstedpersonell		3 dagar	Våren
Pick-up (Mercedes)	Verkstedpersonell		2 dagar	Hausten

A.P.G.

Vektkontrollør — populær stilling

Ved utlysinga av stillingen som vektkontrollør kom det inn **42 søknader**. De fleste av søkerne tilfredsstillet kravene i utlysningsteksten.

Ola Lied, ansatt som kjøretøykontrollør ved Biltilsynet Trondheim siden 1974, fikk stillingen.

Han har meddelt oss at han vil tiltre omkring 1. februar neste år.

En medvirkene årsak til at han søkte stillingen er at han har røtter på Sunnmøre.

Vi ønsker han og hans familie velkommen.

Arne Johnsen

NY OMSUND BRU

Onsdag den 4. november ble trafikken satt over på den nye Omsund bru, på riksveg 16 ved Kristiansund.

Det var ikke det store frammøtet, men allikevel en stor dag for Kristiansund og omegn som med den nye brua ble kvitt den siste store flaskehalsen mellom Kristiansund og Frei.

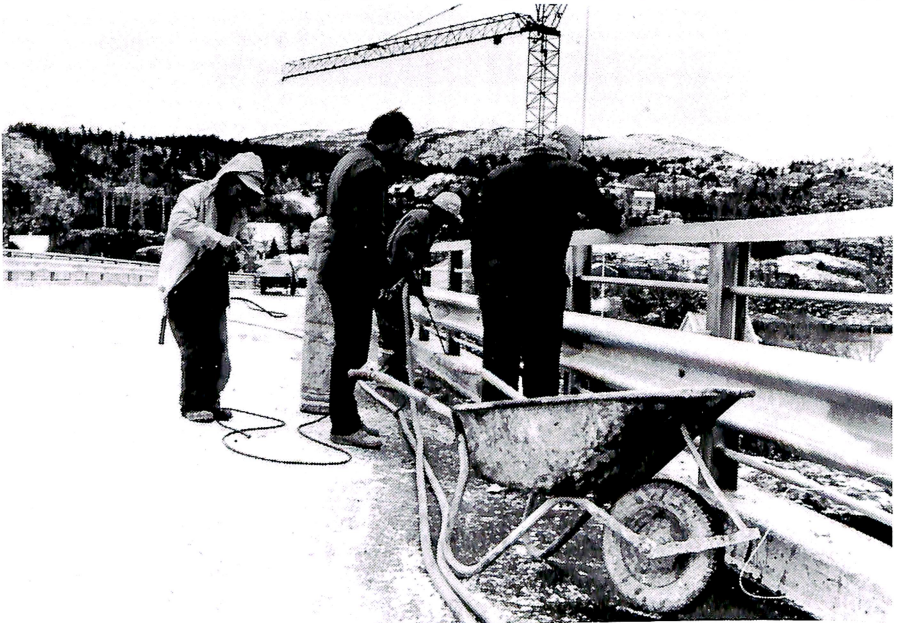
Som kjent ble Nordsund bru åpnet i februar 1980.

Den nye vegstrekningen er på ca. 1350 m., herav selve brua på 291 m. Dertil kommer et adskilt gangfelt

på hele strekningen. Selve traseen går utenom bebyggelsen i Byskogen, og her vil nok oppsitterne merke store fordeler når trafikken kommer mer på avstand.

Entreprenørene A/S H. Mathisen og O.E. Dybvik A/S har hatt byggearbeidet med brua. Byggeleder har vært A. Wendelbo fra firma O.E. Dybvik, og kontrollingeniør har vært O. Møll.

Den tilstøtende veg er bygget av Vegvesenet i egen regi, og anleggsbestyrer har vært E. Drugli. Den daglige ledelse er blitt utført av opp-



Entreprenøren legger siste hånd på (rekk-)verket.



Lars Male fra Aure, finpusser før åpningen.

synsmann J.M. Bæverfjord, godt assistert av oppsynsmann L. Grostad. Arbeidsstokken ved veganlegget har i gjennomsnitt vært 5-7 mann, og ved brua, på det meste, ca. 28 mann.

Som ved åpningen av gammelbrua var det regn og kuling på åpningsdagen for nybrua. Både presse og lokalradioen var møtt fram, og da oppsynsmannen skulle flytte sperringa over fra nybrua til gammelbrua, utspant det seg en noe komisk situasjon. Sperresnoren som var festet mellom sperrebukkene måtte løses, og i mangel av kniv eller saks fant oppsynsmannen seg to steiner og



Den høytidelige åpning av brua.

Foto: Tidens Krav.

banket snora av med. Dette ble en observant fotograf vår, og dermed foreviget han situasjonen (bildet), og skrev i dagspressen dagen etter at i mangel på saks ble snoren kuttet med steinalderredskap.

Imidlertid , — selve anlegget er langt fra primitivt og en god fortsettelse på den nye riksvegstrækningen inn til Kristiansund. Neste byggetrinn på denne strekningen vil bli fra Nordlandet og fram til krysset ved Kvernberget flyplass, men dette prosjektet er noe fram i tiden og vil først komme om noen år.

J.M. Bæverfjord



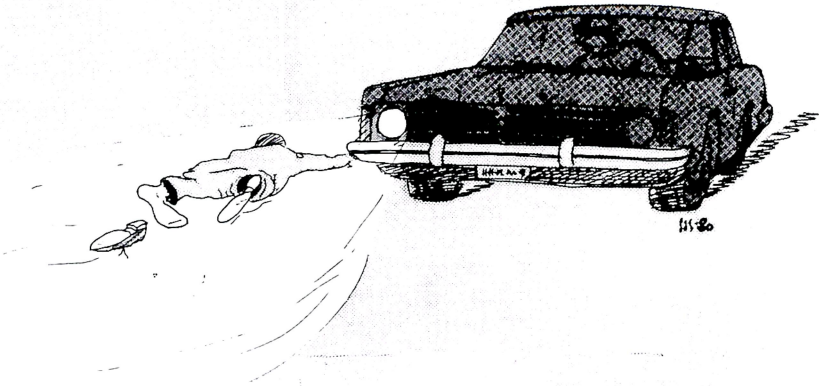
Løsning på «Vegkryss nr. 4-81»

I	N	T	R	O	D	U	K	S	J	O	N	E	F	
N	A	V	E	R	E	N	O	L	E	R	O	R		
F	R	I	D	A	N	A	V	N	E	B	R	O	R	
L	K	E			V	E	G		O	B		T	D	
A	O	R	T	A	I	E		Å	E					
S	T	A		A	K	S	E	P	T	A	B	E	L	
J	I	M	M	Y	E	K	S	O	S	R	Y	P	E	
O	K	O		K	R	Y	S		E		R			
N	A	J	A	D	E	T		N	A	T	T			
	Y	U	A	R	T	I	K	U	L	E	R	T		
B	O	P	E	L	I	E	Ø	V	L	E	O			
U	B	L	I	D		O	R		C					
M	I		F	L		A	L	A	S	K	A			
S	E	N	E		A	V	A	N	S	E	M	E	N	T
E	N	G	L	E	R		G	A	T	E	P	I	K	E

Vinnere ble:

1. Gunnar Svee, Vegkontoret, 6400 Molde
2. Hulda Bakke, Eikrem, 6400 Molde
3. Sigrid Engenes, Aust-Agder vegkontor, 4800 Arendal

Premiene er tilsendt.



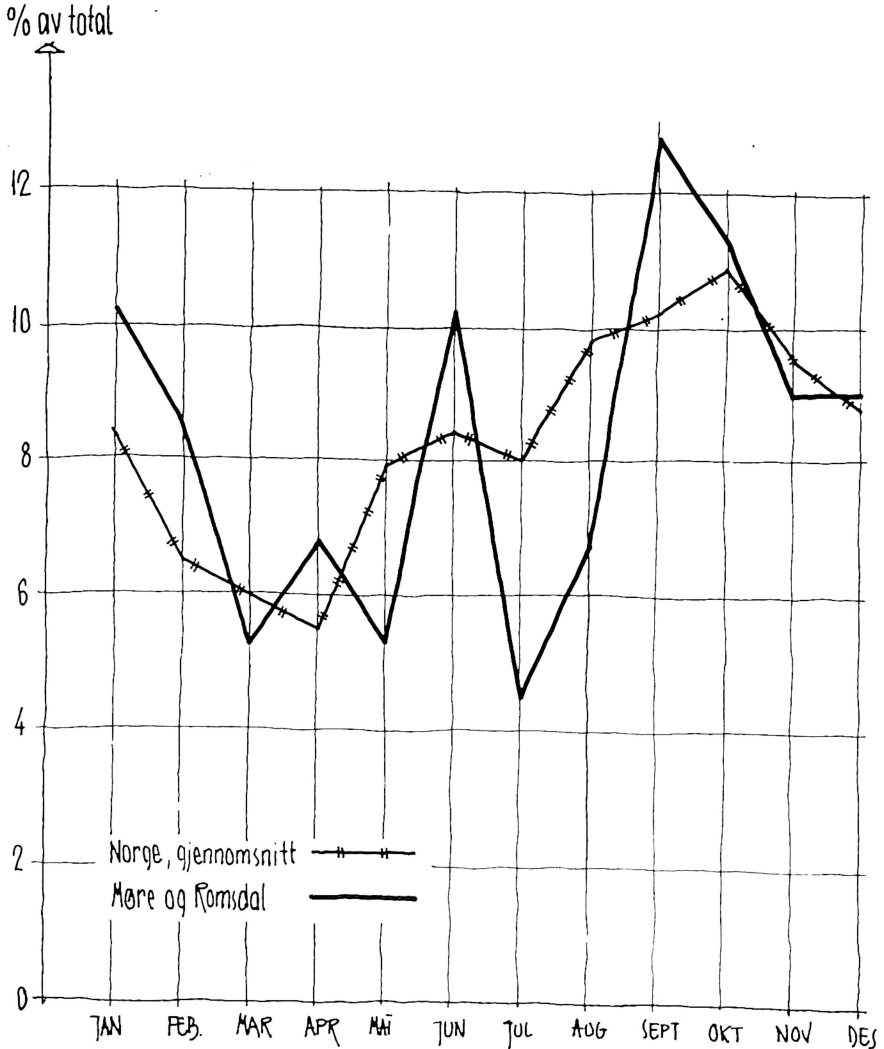
Farlege haustmånader i Møre og Romsdal

Statistikk kan brukast til så mangt, heiter det. Ofte er det lett nok både å avsløre sanninga og å tilsløre sanninga. Verre kan det vere å **forklare**

dei sanningar eller realitetar ein finn fram til gjennom statistikken. «Kvi-for» er vanskelegare å gje svar på enn «Korleis».

Inntil vidare får dette vere kommentaren til det diagrammet som går fram nedanfor og som kan stå som eksempel på opplysningar ein kan få gjennom statistikk. Her er politi-

registrerte trafikulykker på riksvegnettet der gåande og syklende er innblanda fordelt prosentvis på den enkelte månaden. Som ein vil sjå, er det svært store fråvik i Møre og



ULYKKER MED GÅENDE OG SYKLENDE
 FORDELING OVER ÅRET (1977-1980)

Romsdal frå det som ser ut til å vere normalt for landet, når det gjeld haustmånadene.

Ein grov konklusjon kan vere at vi möringar meistarar overgangen frå sommarkjøring til mørke- og vinterkjøring mykje dårlegare enn trafikanter flest i landet. Eller er det som forgjengarar at åtfërda vår ikkje held mål? Sjølv sagt kan nokre finne på å forklare dei låge ulykkestala våre om sommaren med at då er möringane bortreist på ferie!

Eitt er sikkert:

Haust er ulykkestid

Derfor:

*Bruk refleks, — på begge sider!
Bruk lys, ha rikeleg med refleks på sykkel!*

Hald frontglaset på bilen reint!

Skift viskarblad!

Sett ned farta når du passerer fotgjengarar!

Tru ikkje for godt om dine medtrafikanter!

Magne Flemsæter

EIT VIKTIG UTSPEL

Dette er eit viktig utspel med tanke på vegetaten sin effektivitet og kvalitet skriv Veggen og Vi, organ for vegvesenet, på leiarplass i samband med at vegdirektøren har gått ut og understreka kor vanskeleg det er blitt å halde på kvalifisert arbeidskraft i etaten.

Vegetaten misser stadig dyktige og røynde fagfolk og i somme delar av landet får ein heller ikkje folk til ledige stillingar. I eit brev til Samferdselsdepartementet og Forbrukar- og administrasjonsdepartementet nylig skreiv vegdirektør Eskild Jensen at noko måtte gjerast for å unngå at heile den statlege sektor skal oppleve eit fagleg forfall.

Sentralt i denne samanhengen står betre lønstilhøve, skriv Veggen og Vi, men også betre tilbod til bustadfinansiering og lemping av overtidsreglane for visse grupper er viktig.



Vegdirektør Eskild Jensen

..ingen blir
iagtømerke til
uten Refleks..



VANNRETT

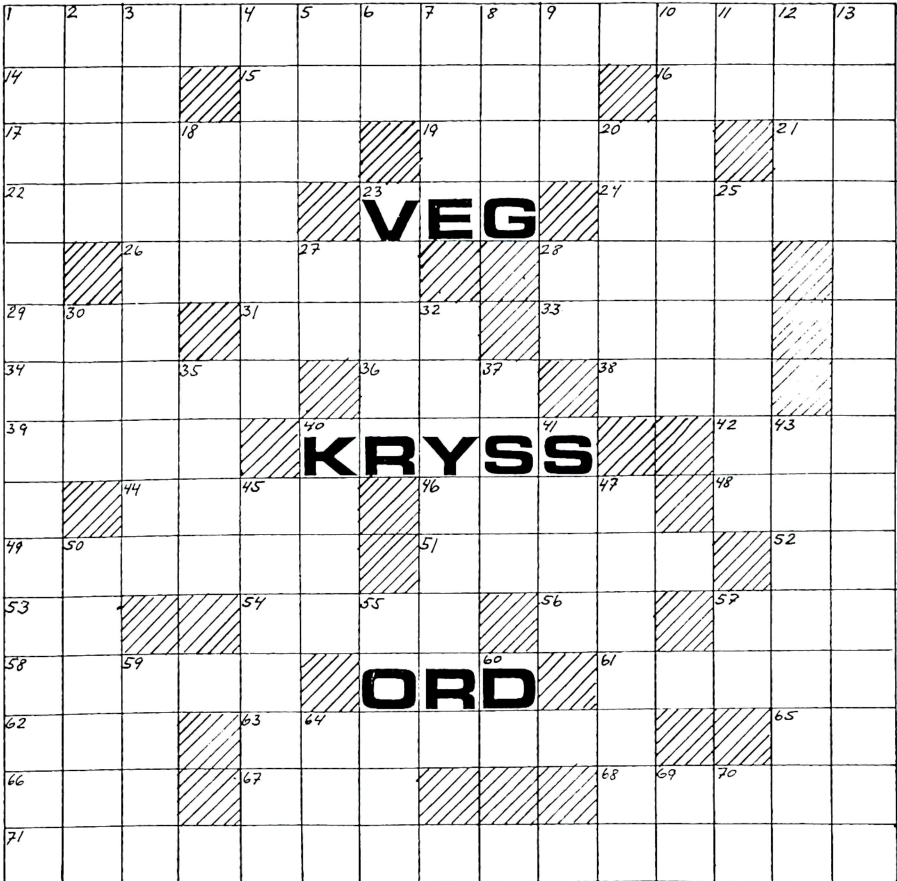
- 1 Arbeidsstedet
- 14 Elv (sp.)
- 15 Saler
- 16 Pikenavn
- 17 Blomst
- 19 Dempet
- 21 Nasjonalitetsmerke
- 22 Naken
- 24 Smakløst
- 26 Akter
- 28 Terge
- 29 Årstid
- 31 Pikenavn
- 33 Bib. m.navn
- 34 Fugler
- 36 Tirr
- 38 Tallord
- 39 Fugl
- 42 Gidde
- 44 Ballspill
- 46 Rot
- 48 Behage
- 49 Redskap
- 51 Av bl. avstamning
- 52 Harsk
- 53 Pron.
- 54 Drysse
- 56 Mesterskap
- 57 Blande
- 58 Profet
- 61 Alkymist
- 62 Fugl
- 63 Latterlig
- 65 Spis
- 66 Sjø (eng.)
- 67 Instrument
- 68 Motstandsdyktige (+ M)
- 71 Fartøyer

LODDRETT

- 1 Trening
- 2 Elv i Frankrike
- 3 Sag
- 4 Feltrop
- 5 Utøy
- 6 Kjerneved
- 7 Limbånd
- 8 Parsell
- 9 AB
- 10 Motstand
- 11 Herr
- 12 Fremdeles
- 13 Kjøttrett
- 18 Svi
- 20 Barnepleierske
- 23 Håndtak
- 25 Myndig
- 27 Bekreftelse
- 28 Ikke
- 30 Larven
- 32 Bedrift
- 35 Bib. m.navn
- 37 Fyrste
- 40 Ramn
- 41 Purka
- 43 Fartøyene
- 45 Lassis
- 47 Stat i Afrika
- 50 Lageret
- 55 Gresk øy
- 57 Titte
- 59 Bønneleder
- 60 Nasjonalitetsmerke
- 64 Sønn, arab.
- 69 Skipsfork.
- 70 United Kingdom

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. 5-81» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 7. januar 1982.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:



5 minutter med vernelederen

REGIONALE VERNEOMBUD

Ordningen med regionale verneombud trådte i kraft 1. april 1981. At vi tar dette opp i «Veg og Virke» er fordi disse verneombudene nå har begynt å besøke noen av våre arbeidsplasser, det må de gjerne gjøre og vi bør ta vel imot dem. Men for at det ikke skal oppstå noen misforståelser skal vi her ta med et utdrag av en artikkel i bladet «Arbeidervern» nr. 2 fra mars 1981, hvor det blant annet står:

«Ordningen med regionale verneombud i bygge og anleggsbransjen er nå etter lang tids forberedelse fastsatt. Regjeringen har vedtatt å opprette et verneombud for byggevirksomhet og et for anleggsvirksomhet i hvert av Arbeidstilsynets 12 distrikter, dvs. 24 på landsbasis. Forskriftene om regionale verneombud i bygge- og anleggsvirksomhet vil tre i kraft 1. april i år.

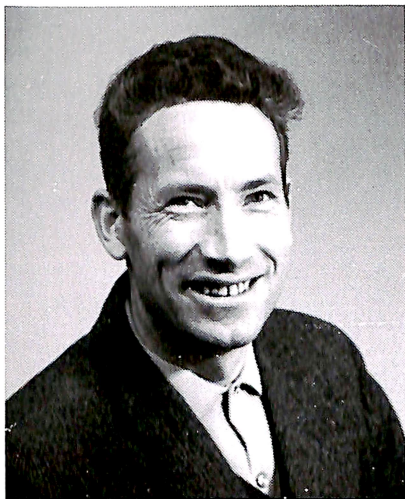
Resultatet som nå ligger i forskrifts form går altså ut på at verneombudene skal ha adgang til alle arbeidsplasser innenfor sitt fagforbunds overenskomstområde, men at det begrenses til besøksrett på arbeidsplasser som har en vernetjeneste etter loven.

De regionale verneombud skal virke på heltid og oppnevnes for 4 år av gangen. Norsk Bygningsindustriarbeiderforbund og Norsk Arbeidsmannsforbund skal stå for oppnevningen til de forskjellige bransjer. Verneombudene vil således bli å betrakte som tillitsvalgte tilknyttet de respektive fagforbund og med det ansvar og de rettigheter et vanlig verneombud har på sin arbeidsplass.»

Dette er som nevnt bare et utdrag av artikkelen, men det dekker det som angår oss på våre arbeidsplasser. For dem som ønsker nærmere informasjon om dette så finnes det i Arbeidstilsynets Forskrifter til arbeidsmiljøloven, bestillingsnr. 404 «Regionale verneombud i bygge og anleggsbransjen».

Vårt fylke tilhører distrikt 9 i Arbeidstilsynet og det er ifølge bladet «Arbeidervern» nr. 4-5 oppnevnt to ombud. Det er for Norsk Arbeidsmannsforbunds overenskomstområde Helge T. Olsen, Sunndalsøra. Han har fast kontordag hver mandag på Folkets Hus, Molde, telefon 51 610.

Fra Norsk Bygningsindustriarbeid-



Egil Bakke

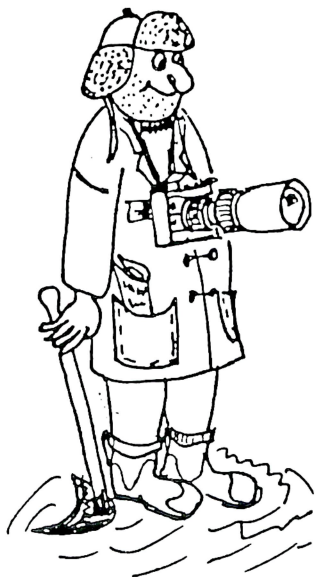
derforb. er Odd Pedersen oppnevnt. Han har inntil videre ikke noen fast kontordag, men vil ha kontorplass på Folkets Hus, Molde. Telefon

52 051 som er betjent og kan ta imot eventuelle beskjeder.

Statens vegvesen i Møre og Romsdal opprettet våren 1964 sin egen vernetjeneste, med verneutvalg, verneombud og verneleder. Dette har etter hvert endret form og karakter, alt etter lover og forordninger på dette felt. I dag har vi Arbeidsmiljøutvalg, verneombud og verneleder.

Dette vil da si at på vegvesenets arbeidsplasser har de regionale verneombud bare besøksrett i og med at vi har en vernetjeneste etter loven slik som beskrevet i den siterte artikkelen i «Arbeidervern». Men som nevnt til å begynne med, vi bør ta vel imot dem og vi håper på et godt og positivt samarbeid og ønsker dem lykke til i deres arbeid.

Egil Bakke



STOFF TIL AVISA

frå dei ymse arbeidsplassane rundt om i fylket er naudsynt dersom ein skal få den informasjon som er ynksjeleg. Ver vaken for det som hender og send stoff i tekst og/eller bilete til redaksjonen så snart som mogleg!

Trafikkstudie i Ålesund

I flere år har det vært en svært dårlig trafikkflyt ut fra Ålesund sentrum i ettermiddagsrushet med mye stopp og lange køer. Vi hadde et lønnlig håp om at forholda skulle bli vesentlig bedre når Nørvegata — som del av E 69 — ble rustet opp, og den nye innfartsvegen fra sentrum til Volsdalen/Nørvegata ble tatt i bruk 15. desember 1978. Bedre ble det nok, men forholda ble langt fra slik vi hadde håpet, og de har dessuten forverret seg i det siste. Stadig flere har funnet det hensiktsmessig å kjøre den gamle E 69 — Borgundvegen — istedet for å bruke nåværende E 69. Dermed har vi fått et utviklingsproblem på riksvegen og et sikkerhets- og miljøproblem på sidegater.

Etter en del studier av trafikken ble det bestemt at vi en dag skulle prøve å få til en bedre flyt i trafikken på E 69 samtidig som den uønskede gjennomgangstrafikken i sidegater ble hindret eller umuliggjort. Dette skulle skje ved hjelp av skilting og politidirigering. Det var enighet mellom politi, kommune og vegkontor om opplegget for aksjonen.

Ved aksjonen håpet vi også å få registrert punkt på vegnettet som kunne forårsake kødannelse og hindre trafikkflyten. Til dette arbeidet engasjerte vi et konsulentfirma.

Aviser og radio omtalte aksjonen og torsdag 11. juni 1981 mellom kl. 1500 og kl. 1700 ble den iverksatt.

Våre inntrykk av aksjonen kan oppsummeres slik:

1. Det skjedde ingen stopp av betydning i trafikken på E 69. Trafikken gikk i en fart på 30-35 km/t.
2. Rushet var avviklet på kortere tid enn tidligere (ca. 20 min. kortere tid). Trafikktellinger på den nye innfartsvegen viste følgende:

	Tid	Onsdag	Torsdag	Diff.
		10.6	11.6	
	15-16	1133	1333	200
	16-17	751	1100	349

Det gikk således vesentlig mer trafikk på E 69 enn dagen før.

3. Det ble en vesentlig trafikkreduksjon i sidegatene. Dagen etter ringte ei dame hit og sa at i går gikk det an å lukke opp vinduet.

Under aksjonen ble det brukt 9 polititjenestemenn til dirigering og kontroll av trafikken.

Nå arbeider vi sammen med kommune, politi, Vegdirektoratet og et konsulentfirma for å prøve å komme fram til hvilke fysiske tiltak som bør gjennomføres på de ulike steder i området for å oppnå målet om bedre flyt i trafikken på E 69, bedre miljø- og trafiksikkerhet i sidegatene til E 69 (blant annet i Borgundvegen) og bedre forhold for kollektivtrafikken.

Det har vært holdt flere møter om saka og den har blant annet vært drøftet med representanter for rutebilselskapene, kollektivutvalget i



Under aksjonen orienterte politiet mange trafikanter om at det lønner seg å bruke E 69.

kommunen, bydelsutvalget og representanter for forelderådet ved en skole i området.

På disse møtene ble forslag til såkalt miljøprioritert gjennomkjøring i Borgundvegen presentert, dvs. sideforskyvninger av vegen, opphøgte gangfelt, humper, trafikkøyd midt i vegen osv. Ellers ble det orientert om muligheter for signalregulering av de viktigste tilfarter til E 69 og andre tiltak som forbedrer trafikkflyten og trafikksikkerheten på de aktuelle veger (venstresvingfelt og stenging av avkjørsler/kryss o.l.).

Det tas sikte på å gjennomføre en del av de aktuelle tiltak i nær framtid.



Ny vektkontrollstasjon på Hjelset

Brukskontrollen består av 1 avdelingsingeniør og 1 vektkontrollør. Gruppen har Molde som utgangspunkt og hele fylket som arbeidsplass.

Det er i fylket anlagt 11 vektgroper for bruk av transportable vekter. Vi har imidlertid behov for endel faste vektstasjoner i direkte tilknytting til sterkt trafikkerte veger. Vi har derfor som primære siktemål å få bygd stasjonære vekter på Åndalsnes og i forbindelse med stasjonene i Ørsta og på Sunndalsøra.

I høst har vi tatt i bruk ny vektstasjon på Hjelset ved Molde. Stasjonen ligger slik til at den dekker trafikken både på riksveg 66 til og fra Kristiansund og riksveg 62 Molde-Oppdal.

Den nye vektstasjonen bør bli et godt redskap i kontrollen av tungtrafikken og en fin arbeidsplass for våre kontrollører.

Arne Johnsen



Vektstasjonen har fått en strategisk viktig plassering ved riksvegene 66 (nærmest) og 62.



Kontroll av vogntog krever god plass. Avd.ing. Morten Rømme (t.v.) og midlertidig utlånt assistent Odd Halvorsen fra vegsentralen (t.h.)



Kontroll er ikke bare alvor.

DEKKESESONGEN 1981

Nok ein hektisk dekkesesong ligg bak oss. Med den har også 23 km riksveg fått endra status, frå grusveg til veg med fast dekke. 125 km riksveg har dessutan fått nye slitedekke. På fylkesvegnettet har også her 23 km endra status frå grusveg til veg med fast dekke. Lengda av slitedekke utgjorde her om lag 30 km.

I tillegg har vi lagt dekke på om lag 8 km gang- og sykkelveg.

Dekkesituasjonen i dag er at 1438 km eller 84,3% av riksvegnettet har fast dekke, mens dei tilsvarende tala på fylkesvegane er 862 km og 45%.

Kostnader

I år er det brukt om lag 35 mill. kroner til faste dekke her i fylket. 28 mill. kroner er brukt på riksvegane, og 7 mill. kroner på fylkevegane. Av dette igjen var det lagt dekke for om lag 20 mill. kroner i egenregi, og 15 mill. kroner i entreprise.

Egenregi

Som tidlegare har all produksjon og utlegging av «kalde» masser, som oljegrus og asfaltløsningsgrus, og så i år blitt utført i egenregi.

Totalt er det produsert og utlagt om lag 90 000 tonn oljegrus og alg. Produksjonen har foregått i 3 blandeverk på 3 ulike stadar. Forutan dei to

faste produksjonsstadane Vistdal og Røkkum har vi også i år hatt produksjon i Surnadal. Her produserte vi oljegrus, utan at grusen blei tørka på førehand, til den 18 km lange strekinga frå Sør-Trøndelag grense tii Bolme.

To utleggarlag har sørga for utlegginga. Det eine laget har hatt Nordmøre som arbeidsområde, mens det andre har dekkja Sunnmøre og Romsdal.

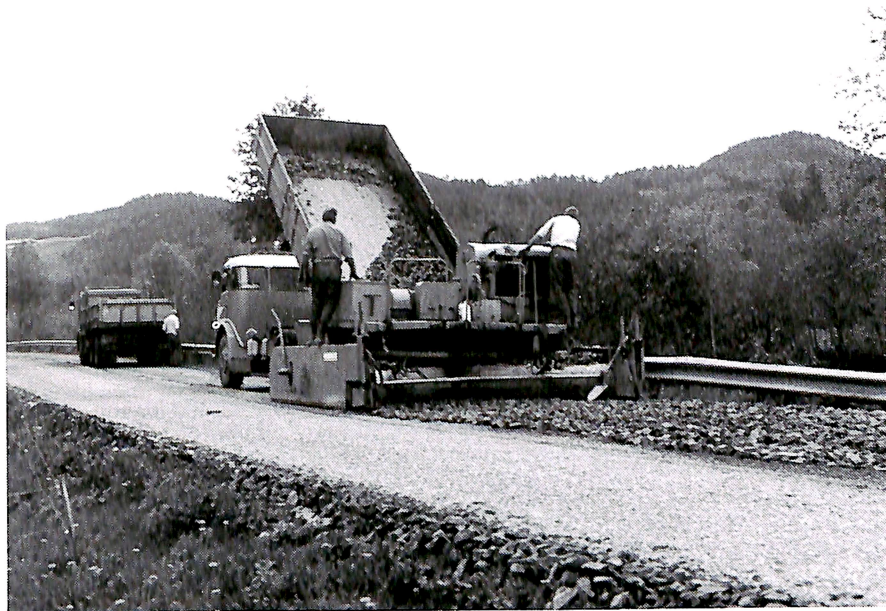
På om lag 60 ulike parsellar rundt om i fylket har desse to laga lagt etter seg 120 km fast dekke. Med så mange og forholdsvis små parsellar blir dette arbeidet prega av stadig oppbrudd og flytting.

I tillegg til desse to oljegruslaga har vi også hatt eit lag som har lagt ottadekker, overflatebehandingar og penetrerte bærelag. Dette laget har i år lagt 33 km ottadekke eller dobbel overflatebehandling og 5 km enkel overflatebehandling. Dessutan har dei penetrert om lag 43 km.

Entreprise

All produksjon og utlegging av varm asfalt var i år som tidlegare sett bort til entreprenørar.

Tyngda av asfalten er produsert i Skorgen grustak i Isfjorden. Firmaet A/S Fjeldhammer Bruk, som fikk denne kontrakta i år, produserte 40 000 tonn asfalt som dei la ut på



Det største enkeltarbeidet som blei utført under dekkelegginga i år var på strekninga Sør-Trøndelag grense-Bolme. Lengd omlag 18 km. Først blei det her lagt eit penetrert bærelag og deretter eit slitedekke av oljegrus. Biletet viser penetrering på denne strekninga.



32 ulike parsellar i fylket. Dette firmaet hadde to utleggarlag i sving gjennom heile sesongen.

I tillegg utførte firmaet Sigurd Hesselberg A/S produksjon og utlegging av asfalt på nokre parsellar i Ålesundsområdet. Dette firmaet overflatebehandla også den 17 km lange strekninga frå Festøy til Vartdal.

Vi kan vel seia at 1981 stort sett har vore eit normalår når det gjeld deksesvegane som fylgje av trange budksesvegane som fylfje av trange budsjetter har merkast, då særleg på nydekkelegginga.

Magne Mørkedal

SLUTTA I VEGVESENET

Vegkontoret

Geir Amdam
Olav Bye
Odd Terje Waldal
Sissel Margaret Hestad
Eva Marie Farstad

Biltilsynet

Rita Knutsen
Knut Kolstad
Randi Silseth Mjelva
Vera Naalsund
Sigrid Gjendem
Perry Kåre Otterlei
Erling Brekke

Vegarbeidsdrifta

Ingar Ræstad
Karsten Jørgensen

BEGYNT I VEGVESENET

Vegkontoret

Rune Hagås, ingeniør
Oddbjørn Rabbevåg, økonomisk konsulent
Ole Bernt Harvold, konsulent

Oppsyn

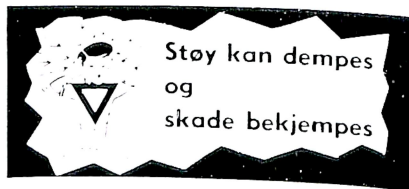
Knut Kolstad, oppsynsmanns-assistent

Biltilsynet

Jenny Kvalheim, kontorassistent
Marit Larsen, kontorassistent (vikar)
Jostein Engen, ingeniør
Oddbjørn Silseth, kjøretøykontrollør
Solveig Beathe Lothe, kontorassistent
Marit Munkeby Osvoll, kontorassistent (vikar)
Rolv Kornberg, førstesekretær/trafikkpedagog

Vegarbeidsdrifta

Målfrid Brunvoll Gravem, kontorassistent
Elin Aspsæter, reingjeringsassistent
Stig Folkestad, grunnborar
Asbjørn Ødegård, grunnborar
Oddvar Færestrand, grunnborar
Eli Marie Lyster, kontorassistent
Sissel Tove Bergset, praktikant



PENSJONISTAR

Ingolf Hatlebakk, Harøysund
 Anders O. Hagen, Farstad
 Laura Emblem, Spjelkavik
 Olaf O. Fiske, Vindøla
 Einar Frøysa, Hellesylt
 Lars Krumsvik, Volda
 Ivar Sandnes, Eidsvåg
 Gabriell Kjørsvik, Tornes
 Tormod Løfald, Rindalsskogen
 Per J. Kongsvoll, Folkestadbygd
 Alf Stavnes, Foldfjord
 Gunnar Nerås, Nauste
 Ingar Hoem, Nauste
 Lars J. Holten, Surnadal
 Karl Arvid Rovik, Tingvoll

Arthur Leikanger, Gurskøy
 Håkon Nauste, Nauste
 Marius Græsdal, Vatne
 Peder Ringstad, Haddal
 Torstein Fiske, Ålvundfjord
 Anders H. Kvande, Kvanne
 Olav Ness, Lesund
 Nils Fransgjerde, Hovdenakken
 Hans Kristian Ødegård, Gjøra
 Kristian Folland, Bruhagen
 Albert Holm, Innsmøla
 Arne Mæle, Aure
 Martinus Indrevik, Sjøholt
 Sverre Hjelvik, Molde

10 REGLER for sykkelveit

TRYGG TRAFIKK-TIPS NR. 51



1. Lær deg trafikken regler – og følg dem.

2. Hold sykkel og utstyr i trafikksikker stand. Monter lykt for kjøring i mørke og usikkert vær.

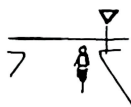
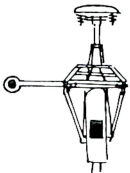
3. Kjør aldri to på en sykkel. Bruk særskilt sete når barn skal være passasjer på sykkel.



4. Se og bil sett. Gi tydelig tegn. Bruk lys i mørke, regn og tåke. Hold refleksene rene. Monter og bruk varselpinne.

5. Plasser deg riktig – kjør til høyre. Bruk alltid sykkelvei eller sykkelbane der det finnes. Finnes ikke sykkelvei eller sykkelbane, skal syklist bruke høyre veiskulder. Er det ikke mulig å bruke veiskulder, skal du kjøre helt til høyre på kjørebanen.

På vei med oppmerket sykkelbane skal høyre bane benyttes. Unntak vises ved skilt. På separat sykkelvei (eller gang/sykkelvei) er det høyrekjøring – som på enhver annen vei. Unngå å sykle to i bredden dersom det kan være farlig eller til ulempe.



6. Overhold vikeplikten.

Husk høyregelene i kryss og vikeplikt for trafikk i begge retninger (også gående!) ved utkjøring fra eiendom, parkeringsplass e.l.

Husk også vikeplikt for trafikk i begge retninger ved innkjøring på forkjøringsvei.

NB! Syklist har vikeplikt når han kommer fra sykkelbane eller sykkelvei, eller fra veiskulder.

7. Kjør ikke slalåm i trafikken.

Hovedregelen er forbikjøring til venstre. Syklist kan likevel kjøre forbi til høyre dersom han viser særlig aktsomhet.



8. Vær aktsom ved venstresving.

Kjør helt til høyre på kjørebanen (likevel ikke påbudt å bruke felt forbeholdt høyresving) og fortsatt over krysset for du svinger. Overhold vikeplikt for annen trafikk i krysset for du fullfører svingen.

9. Vis hensyn overfor gående.

Full vikeplikt for gående i gangfelt. Vær aktsom overfor gående på separat gang/sykkelvei.

Ta særlig hensyn til barn, gamle og handikappede.

Sykling på fortau bare når det ikke er til ulempe eller fare for gående.



10. Gå av sykkel i farlige situasjoner.

I særlig farlige og vanskelige situasjoner bør syklist benytte seg av adgangen til å leie sykkelten på fortau og i gangfelt. Leier du sykkelten har du rettigheter og plikter som gående.





Vi gratulerer

følgende som i 1. kvartal 1982
passerer åremålsdager:

50 år

Elias Ræstad, 6414 Raknes	1. februar
Asbjørn Martin Dyrli, 6488 Flemma	4. februar
Ragnar S. Samuelsen, 6300 Åndalsnes	8. februar
Bjørn Wivestad, 6400 Molde	1. mars
Jon Albert Småge, 6420 Aukra	4. mars
Johan Nybø, 6098 Nerlandsøy	11. mars

60 år

Odd Bakken, 6453 Kleive	18. januar
Magnar K. Hjelvik, 6387 Vågstranda	21. januar
Halvor J. Bråten, 7420 Grøa	27. januar
Erling Mogstad, 6400 Molde	31. januar
Jonas Berg, Årø, 6400 Molde	1. februar
Lars Olai Kavli, 6320 Isfjorden	11. februar
Petter K. Garte, 6660 Bøverfjord	11. mars
Harald Engdal, 6689 Engdal	14. mars

Dersom det skulle vere nokon som ikkje ynskjer namnet sitt i avisa under «Vi gratulerer», ber vi om at dei melder frå til vegkontoret i god tid før dagen.



BILTILSYNET ØRSTA

Biltilsynet i Ørsta har no vore i drift i vel eitt år. Ørsta blei utskilt som eige distrikt i juni 1980 og stasjonen blei offisielt opna 16. juni 1980. Stasjonen betener kommunane Herøy, Sande, Vanylven, Ulstein, Volda og Ørsta. Folkemengda i desse kommunane er ca. 37 000. Antall registrerte kjøyrety pr. 31. desember 1980 var 17 975.

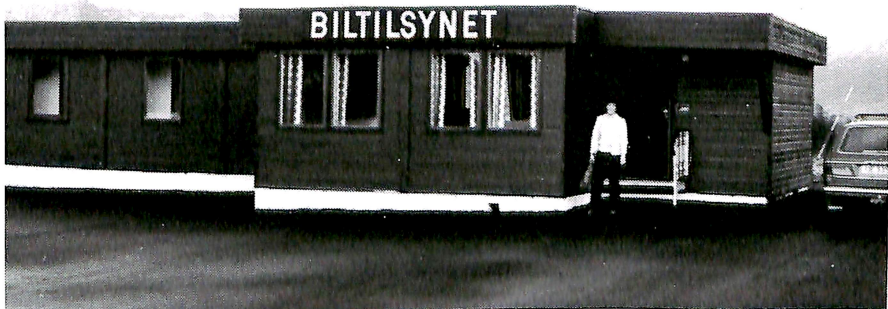
Stasjonen held til ved vegstasjonen i Ørsta. Kontora er Moelven brakker og kontrollhall leiger ein av vegstasjonen. Både kontrollhall og kontor er små og dei er lite egna til det formålet som dei skal tene til. Arbeidsforholda er ikkje gode og det er vanskeleg å få til rasjonell drift av stasjonen.

Stasjonen utfører alle gjeremål som høyrer til ein biltilsynsstasjon. Kvart kvartal har ein kontordag i Ulsteinvik. På desse dagane vert det i ho-

vudsak utført kontrollavlesningar av km-teljarar. Anna kvar veke vert det halde teknisk utekontroll på veggen av 2 mann frå det tekniske personale. I tillegg har ein i haust dreve ei utstrakt verksemd på kveldstid med lyskontrollen. Til desse kontrollane har vi delvis hatt hjelp frå biltilsynet i Ålesund.

Antal førarprøver har auka med 12% i høve til året før. I tillegg har ein i år fått meirarbeidet med fase II.

Stasjonen har i dag 6 faste stillingar. Tre på kontorsida og tre på den tekniske sida. Etter den aukande arbeidsmengda som fell på stasjonen så er dette for lite til at vi skal klare oss på eiga hand. Arbeidskontoret har i denne tida bidratt med ei stilling og biltilsynet i Ålesund har trådt støttande til når vi har bedt om det. Arbeidspresset på dei ansatte har til denne tid vore stort.



Dei andre stasjonane i fylket har delt opp stasjonane i seksjonar. Kontorseksjon, trafikkseksjon og kjøretøyseksjon. Ved kvar seksjon er det ansatt seksjonsleiarar. Denne deling er ikkje innført ved biltilsynet i Ørsta. Årsaka ligg i det vesentlege

i få ansatte. Ein har likevel forsøkt å gi dei ansatte kvart sitt arbeids- og ansvarsområde. Men med få ansatte viser det seg i praksis at alle må kjenne rutinene til alle gjeremål og delta i desse.



Helge-Idar Vartdal (stasjonssjef):
Ansvarleg leiar av biltilsynet i Ørsta.



Magnar Romestrand (ingeniør):
Førarprøvearbeid og kontroll av køyretøy.



Bjarne Fagerstad (ingeniør):
Kontroll av køyretøy og bilverkstader.



Per Eldar Søvik (adm. sekretær):
Leiar for «kontorseksjonen». Arbeidar med alle gjeremål som tilfello denne seksjonen. Rekneskap og budsjett.



Ingegerd Engesth (kontorassistent, vikar):

Registrering av køyretøy og forsikringar.



Solveig Beate Lothe (kontorassistent):

Registrering av køyretøy og kassarar.



Marit Munkeby Osvoll (kontorassistent — vikar):

Administrering av førarprøver og utstedelse av førarkort — skrivetene-ste.



Karin Lill Slettedal (kontorassistent, stilling løna av arbeidskontoret):

Innkalling av køyretøy og behandling av mangellappar — skrivetene-ste.

Kurs i trafikkulykkesetterforskning

Når alvorlige trafikkulykker skjer blir biltilsynet tilkalt av politiet for å medvirke i arbeidet på ulykkesstedet. Biltilsynets arbeid består i bl.a. å undersøke kjøretøyene, foreta friksjonsmålinger, som senere danner grunnlag for hastighetsberegninger, og å vurdere de avsatte spor for å få klarlagt hendelsesforløpet.

På bakgrunn av de foretatte undersøkelser utarbeider biltilsynet en rapport som oversendes politiet. Dersom politiet reiser straffesak mot en eller flere som er innblandet i ulykken, blir vedkommende som har utarbeidet rapporten, innkalt som sakkyndig i retten. Ofte vil den sakkyndiges rapport og opptreden i retten veie meget tungt i vurderingen av skyldsspørsmålet.

Det sier seg derfor selv at arbeidet i forbindelse med trafikkulykkeset-

terforskning er meget krevende og stiller store krav til den sakkyndige.

Kurs i trafikkulykkesetterforskning arrangeres sentralt *en* gang i året med *en* deltaker fra hvert fylke.

Da vi i vårt fylke har mange som deltar i arbeidet ved ulykker, fant vi behov for å arrangere et kurs lokalt i fylket. Kurset gikk over 2 dager og kurssted var Skarstua utenfor Molde. Innholdet i kurset og forelesere var følgende:

1. Oversikt over trafikkulykkesituasjonen i Møre og Romsdal, v/overingeniør Magne Flemsæter, vegkontoret.
2. Norsk rettsvesen og sakkyndiges opptreden i retten, v/kontorsjef Johan Melbye, Vegdirektoratet.



«Kristiansund-benken». Fra venstre Amundsen, Ommedal, Dyrhaug og Hoëm.



Avd. ing. Karlsson orienterer om beregning av hastighet ved skrens.



Kontorsjef Melbye — sakkyndiges opptreden i retten.

3. Transport av farlig gods. Gjennomgåelse av rapport etter tankbilvelt i Surnadal, v/avdelingsingeniør Magne Ommedal, Biltilsynet Kristiansund.
4. Trafikkulykkesetterforskning generelt, v/avdelingsingeniør Birger Karlsson, Biltilsynet Oslo.
Av emner Karlsson gjennomgikk nevnes: Velteulykker, skrens, påkjørsler, rapportskrivning, opptreden i retten, tyding av spor, fotografering i mørke og teknisk kontroll av kjøretøy.

Vi tror at de 14 kursdeltakerne hadde stor utbytte av kurset.

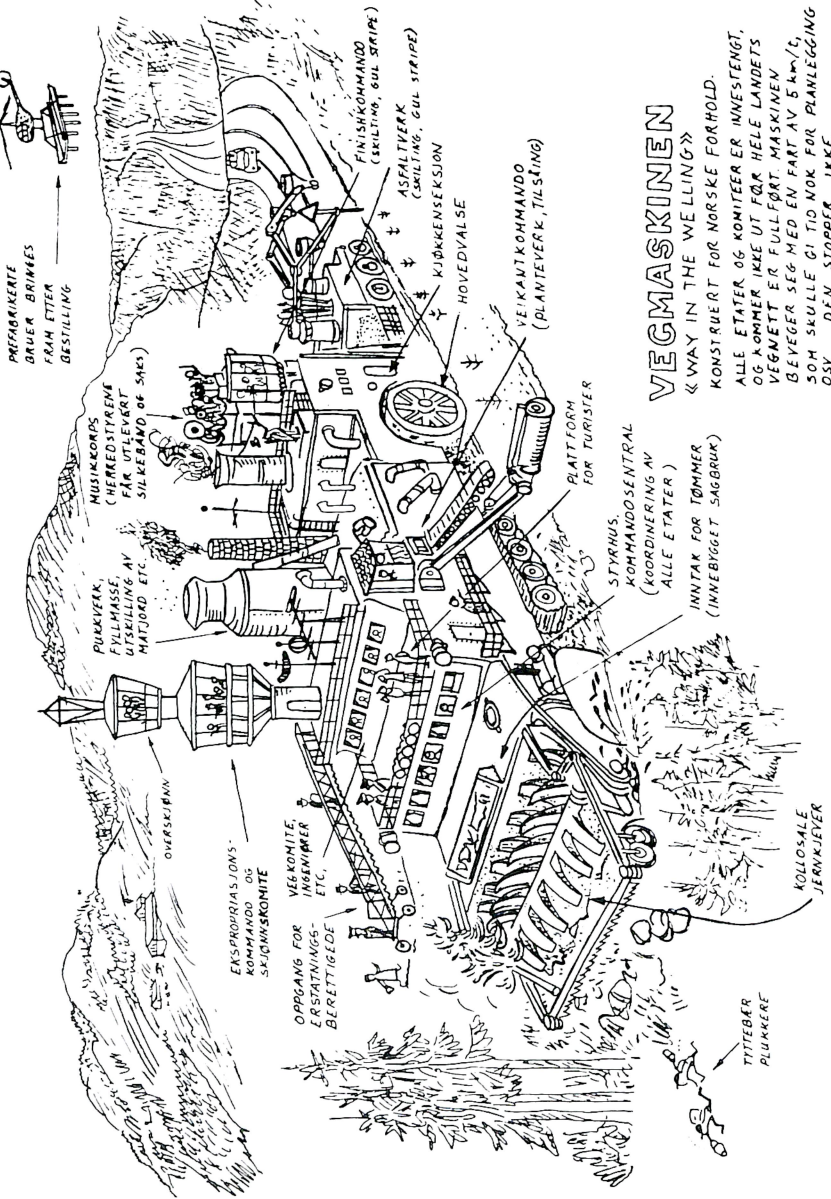
Arne Johnsen



Overing. Flemseter — trafikkulykkesituasjonen i M & R.



Æpokegjørende oppfinnelse for norsk vegbygging



VEGMASKINEN

«WAY IN THE WELLING»

KONSTRUERT FOR NORSKE FORHOLD.

ALLE ETATER OG KOMITEER ER INVESTINGT, OG KOMMER IKKE UT FOR HELE LANDETS VEGMETTER FULLFØRT MASKINEN BEVEGER SEG MED EN FART AV 5 km/t, SOM SKULLE GI TID NOK FOR PLANLEGGING OSV DEN STOPPER IKKE.

PENSJONISTTREFF

I alt 12 av vegvesenets sine pensjonistar frå kommunane Tingvoll og Sunndal og 13 pensjonistar frå kommunane Surnadal, Halså og Rindal,

hadde meldt seg til dei 2 samkomene som var tidfesta til tirsdag den 15. og torsdag den 17. september.



Vegmeister Husby (t.h.) saman med pensjonistar frå kommunane Surnadal, Halså og Rindal.



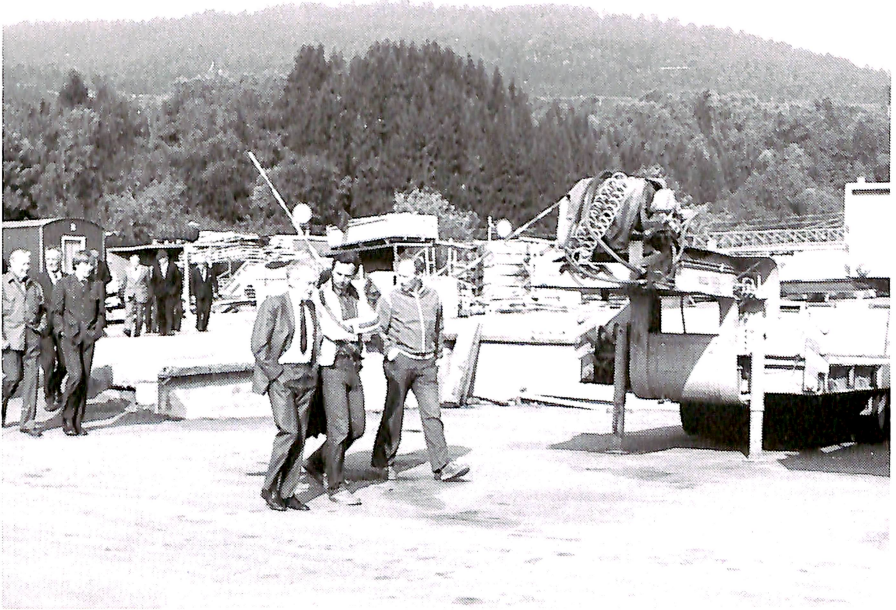
Pensjonistar frå Tingvoll og Sunndal saman med folk frå vegadministrasjonen. Biletet er teke på Årø.



Folk frå vegadministrasjonen møtte den første pulja på Sunndalsøra som var utgangspunktet for bussturen som tok til frå morgonen kl. 9.15. Etter ein kort visitt på den nye vegstasjonen gjekk turen vidare til Eidsøra og dernest gjennom fin natur og på gode vegar om Flemma, Torvikbukt og Batnfjordsøra fram til vegsentralen, Årø, der leiinga tok pensjonistane med på ei synfaring på sentralområdet. Det var ikkje fritt for at pensjonistane vart imponert over det dei fekk sjå her. Etter eitt 20 minutters opphald gjekk så turen til byen og eit veldekkka middagsbord i Alexandra Hotell. Vegsjefen var til stades og helste på sine tidlegare gode medarbeidarar gjennom mange år. Her var mellom andre også den kjende «verprofeten» Peder Gyl frå Tingvoll. Han kunne love det same gode veret som vi hadde hatt i

september, fram til 10. oktober. Denne spådomen må vi seia han kom seg vel ifrå. Tida går fort i hyggeleg lag, og praten gjekk livleg under kaffestunda da det vart meldt at tida var komme til heimturen. Denne gjekk om Gujord og Eidsøra fram til Sunndalsøra der turdeltakarane skilde lag for å dra kvar til sine heimmar.

Bussturen for pensjonistane frå Surnadal, Halså og Rindal starta frå Skei den 17. september kl. 8.50, og dei vart teke hand om av vegmeister John Husby. På Røkkum vart pensjonistane møtt av folk frå vegadministrasjonen som følgde med på ferda vidare om Ålvundeid og Sunndalsøra. Så vart det eit kjærkomme opphald med røykjepause på den nye vegstasjonen som ein berre høyrde rosande ord om. Etter opp-



Frå vegsentralen.



Adm.sjef Lossius (t.v.) overrekkjer gåve til Lars Holten.



Hyggjeleg gjensyn mellom overing. Oddvar Åfløydal og «Stor» Jon Rimstad foran ein av dei største snøfresarane i Nord-Europa.



haldet her bar det avstad langs Sunndalsfjorden til Eidsøra, gjennom Eidsvåg og vidare mot Gujord og utover langs Fannefjorden. Deretter var det også for desse pensjonistane stopp og omvising på vegsentralen, Årø. Alle var einige om at ein her fekk sjå kor uvanleg store framsteg det hadde vore i den tekniske utviklinga i vegsektoren. Da turdeltakarane etter endt omvising på vegsentralen kom fram til Alexandra Hotell omlag kl. 12.45, var alle sers fornøgde med å få forsyne seg av det veldekkede lunchbordet der. Ein av pensjonistane, Lars Holten, Surnadal, som var slutta i tenesta den 1. august i år, vart heidra med gåve og diplom for over 30 års teneste i vegvesenet. Da kaffestunda var over

sytte vegmeister Husby for at alle pensjonistane kom seg inn i bussen som tok vegen om Angvik — Tingvoll, over Ålvundfoss til Røkkum og så med ferja til Kvanne. Etter kvart så skilde dei lag for å dra kvar ein-skild til sine bustader.

Som vanleg hadde vi på begge turane med oss Bjarne Rekdal som hadde mykje å fortelje pensjonistane om veg- og ferjesamband og dei problem som var knytt til samferdsla i deira heimekommunar i eldre tider. Elles merkte ein seg at det var gilt for dei gamle arbeidskameratane å komme saman og prate om deira opplevingar i den tida dei var i arbeid i vegarbeidsdrifta.

Ref.



Nye undersjøiske vegprosjekt

— Røynslene frå arbeidet med den første norske undersjøiske vegtunnelen er svært gode og det vil i tida framover bli satsa aktivt på utgreiing og planlegging av nye prosjekt, seier overingeniør Egil Lundebrekke i Vegdirektoratet til vegvesenet sitt blad, Vegen og Vi.

For ei tid sida var det gjennomslag på den undersjøiske tunnelen mellom Vardø og fastlandet, og tunnelen er klar for trafikk i 1982-83.

— Tilhøva må vere spesielle om ein skal velje tunnel i staden for bru, men der tilhøva ligg til rette vil ein tunnel bli langt billigare enn ei bru, seier overingeniør Lundebrekke.

Breie og etter måten grunne sund eignar seg best for tunnelloysingar.

Dei mest aktuelle prosjekta framover er sambandet over Oslofjorden ved Drøbak, og ferjefritt samband til Kristiansund. Men tunnel kan også vere eit realistisk alternativ til ny bru over Tromsøsundet, meiner Lundebrekke, som dessutan nemner Kvaløy-Ringvassøy, Ålesund-Vigra og Hitra-Frøya som moglege stader for undersjøiske vegtunnelar.



HOVEDTILLITSMANN OLMAR LIEN går over i pensjonistenes rekker



Hvor lenge har du hatt stillingen som hovedtillitsmann?

Den har jeg hatt siden den ble opprettet. Jeg tiltrådte på heltid 16/5 1973.

Hvordan er tillitsmannsapparatet i fylket bygget opp?

I særavtalens § 23 om tillitsmannsbestemmelser heter det:

«I hvert fylke skal det velges hovedtillitsmannsutvalg som skal fungere som bindeledd mellom arbeidstakerne og vegvesenets sentrale ledelse i fylket. Hovedtillitsmannsutvalget velges blant

de ordinære arbeidstakere i vegarbeidsdriften i fylket for 2 år om gangen og skal ha 3 medlemmer. Det skal sammensettes slik at både arbeidstakerne i anlegg, arbeidstakerne i vedlikeholdet og arbeidstakerne ved maskinforvaltningen er representert i utvalget. Vegvesenets sentrale ledelse i fylket skal ha skriftlig melding om hvem som er valgt som medlemmer av utvalget og hvem som er valgt til formann i utvalget innen 8 dager.»

Det skal være en tillitsmann på hver arbeidsplass. I vedlikeholdet går dette greit, men på anlegg er det vanskelig å holde dette åjour til enhver tid.

I vårt fylke har vi 25 vegarbeiderklubber og det er i alt ca. 50 tillitsmenn. Klubbene er tilsluttet Møre og Romsdal Arbeidsmannsforening avd. 3 av Norsk Arbeidsmandsforbund. Forbundet er tilsluttet Statstjenestemannskartellet. Unntatt særavtalen er det Statstjenestemannskartellet som fører forhandlingene under hovedoppgjøret. Ca. 99% av de ansatte er organisert.

Hvilke kommentarer har du til hovedavtalens del 2 samt særavtalen om medbestemmelse?

Den er lite utprøvet i praksis ennå, men jeg håper den vil bli et godt redskap som vil fremme samarbeidet.

Hvilke saker har du hatt mest arbeid med?

Det er saker som har med arbeidsforhold og lønninger å gjøre.

Som hovedtillitsmann må du delta i mange slags møter, hva synes du kommer ut av disse?

Skal hovedtillitsmannen fylle sin funksjon må han nødvendigvis delta i de møter som hører inn under hans virkeområde. Utbyttet av møtene kan være varierende og avhenger mye av hvilke saker som behandles i vedkommende møte.

Hvordan har samarbeidet med ledelsen vært?

Hovedtillitsmannen skal være bindeleddet mellom arbeidstakerne i vegarbeidsdriften og vegvesenets sentrale ledelse i fylket. Med alle de saker en dermed må ta opp og forhandle med ledelsen om, ville det ikke være naturlig eller riktig om en var enig i alt. På tross av det vil jeg si at samarbeidet har vært meget godt.

Hva mener du om egne maskiner/innleie?

Etter min mening har egenmaskinparken nådd et lavmål og ytterligere reduksjon bør ikke komme på tale. Sett i beredskapsmessig sammenheng er det heller ikke tilrådelig å gå lavere i egenandelen, men bør heller økes.

Hva mener du om vegvesenets konkurranseevne og arbeidsforhold?

Det er ingen som har bedre forutsetninger for å bygge og vedlikeholde vegger enn vegvesenets egne ansatte. Dersom forholdene blir lagt tilrette, og med velvilje fra alle parter, er konkurranseevnen god.

Vegvesenet er en god arbeidsplass. Det har skjedd en utvikling til det bedre i den senere tid, som var nesten utenkelig for endel år tilbake.

Hva er din mening om opplæring og rekruttering?

Når det gjelder opplæringen har det på enkelte områder i den senere tid vært endel gode tilbud og det bør fortsette. Målet må være at alle som ønsker en videre opplæring eller videre utdanning bør få det.

Rekrutteringen pr. idag er et skremmende kapittel. Etter mitt syn bør det snarest ansettes en god del yngre folk. Med den høgre gjennomsnittsalder blant tjenestemennene og den store naturlige avgang som finner sted, må en frykte for at tjenestemenn ute i driften er «en utdøende rase».

Hvilke veganlegg har du arbeidet på?

Storparten av tiden arbeidet jeg på anlegget Åndalsnes-Grønnes-Molde, videre Søsnes-Nesset grense, Sykkylven-Drotninghaug og Åndalsnes-Oppland grense. Jeg arbeidet også en tid som vegvokter.

Hvordan var akkordoppgjøret og arbeidsforholdene i den første tida?

Vi skal ikke gå lenger tilbake enn til 1956. Da viser mine akkordoppgjør for det året at det varierte fra kr. 4,63 til kr. 5,10 pr. time. Som akkordformann fikk jeg et formannstillegg på 4 øre pr. akkordtime.

Det var heller ikke biler og gravemaskiner som tok tungarbeidet den gangen. Våre hjelpemidler var stubbebryter, «sluskebåre» og tralle som gikk på skinneganger og denne måtte skyves manuelt.

Du har vært aktiv politiker, blant annet har du vært kommunestyrerepresentant i tre forskjellige kommuner?

Ja, det er riktig. Jeg ble innvalgt for første gang i tidligere Eresfjord og Vistdal kommunestyre straks etter frigjøringen i 1945. I 1950 flyttet jeg til Veøy og ble også der valgt inn i kommunestyret og var medlem til kommunesammenslåingen i 1964. Fra 1/1 1964 til og med 1979 var jeg medlem av kommunestyre og formannskap i Rauma.

Du har hatt mange andre offentlige verv?

Ja, endel har det blitt, bl.a. i styret for Rauma komm. Kraftverk, trygdekontorets styre og kommunens samferdselsutvalg. Jeg var også i mange år medlem av bygningsråd, vegnemnd og forsorgstyret. Dessuten var jeg medlem av fylkestinget og fylkets samferdselsutvalg i 4 år.

Hvordan skal du nyte pensjonisttil-

værelsen, vil du få fritidsproblemer?

Det var et vanskelig spørsmål. Alle tidligere planer ble totalt forandret da min kone dessverre døde fra meg dette året. Jeg har hus og tomt å stelle og mange andre ting som jeg tidligere ikke har hatt anledning til å ta meg av. Dersom helsa holder tror jeg ikke det skal bli noen fritidsproblemer. Jeg er også glad for at jeg har mine to døtre og deres familier som jeg kan besøke så ofte jeg ønsker.

Har du til slutt et ønske for fremtiden?

Jeg vil ønske at Statens vegvesen fortsatt må bli en god og sikker arbeidsplass for de ansatte.

Jeg vil også benytte anledningen til å takke alle i etaten som jeg har vært i forbindelse med, både ledelse og arbeidstakere, for godt samarbeid i årene som er gått.

T.H.



Hovedavtalens del 2 — Medbestemmelse — Avtalens pkt. 2.3.5. Informasjon — Særavtale for Statens Vegvesen.

I særavtalen om medbestemmelse — inngått 12. desember 1980 — er det i «Tilføyelse for Statens vegvesen» under pkt. 2.3.5. bl.a. anført at når Informasjonsutvalgets innstilling foreligger skal Vegdirektoratet ta saken opp med organisasjonene med sikte på å komme fram til et informasjonsopplegg for etaten.

I et forhandlingsmøte den 15. september 1981 ble det mellom Vegdirektoratet og de forskjellige etatsforbund oppnådd enighet om spesielle tilføyelser angående informasjon for Statens vegvesen til de forskjellige punkter under 2.3.5. De tidligere tilføyelser til punktene 2.3.5.5. og 2.3.5.8. strykes. De nye punkter er i særavtalen redigert som «Tilføyelse for Statens vegvesen» på samme måte som i den øvrige særavtale.

Under forhandlingene ga enkelte av organisasjonene uttrykk for at avtalen om medbestemmelse ennå ikke virket slik den skal etter forutsetningene. Det ble pekt på at en av årsakene til dette synes å være at vegsjefene ikke har klargjort myndighetsfordelingen på de ulike ledernivåer. Vegdirektoratet ber derfor vegsjefene medvirke til at ledelsen på de ulike nivåer praktiserer og etter-

lever avtalen i henhold til de fullmakter som måtte gis og forøvrig i samsvar med forutsetningene ellers i avtalen.

Det ble videre uttrykt ønske fra enkelte organisasjoner om å få tilsendt referat fra møter hvor forholdet mellom egen drift og entrepriser har vært drøftet. Vegdirektoratet hadde ikke noe å bemerke til at slike referater ble tilsendt interesserte organisasjoner.

Vegdirektoratet var ellers villig til å understreke overfor vegsjefene at informasjon om budsjettammer og budsjettdirektiver blir gitt så tidlig som praktisk mulig slik at de tillitsvalgte kan være mest mulig forberedt under de etterfølgende drøftinger om budsjettforslagene.

Hovedavtalens punkt 2.3.5. Informasjon med «Tilføyelse for Statens vegvesen» har fått følgende innhold:

2.3.5. Informasjon

2.3.5.1. Arbeidsgiveren plikter å gi tillitsvalgte som kommer inn under denne avtalen i henhold til 2.3.2. informasjon om:

- regnskap og økonomi
- påtenkte prosjekter

- pågående planlegging
- vedtak i styringsorganer og administrasjon av betydning for de tilsatte
- nytilsettinger

2.3.5.2. Arbeidsgiver skal uoppfordret gi informasjon på et så tidlig tidspunkt som mulig under administrasjonens behandling av sakene, slik at de tilsattes muligheter til medbestemmelse blir reell i de forskjellige faser av behandlingen.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Partene er innforstått med at informasjon som berører de ansatte, skal gis uoppfordret og så tidlig som mulig på alle nivåer i virksomheten og at dette er av særlig betydning i forbindelse med planer om omorganiseringer, rasjonalisering, innføring av EDB og andre former for ny teknologi.

Etter pkt. 2.3.5.5. kan informasjon gis skriftlig eller muntlig. Med skriftlig informasjon forstås i denne forbindelse at de tillitsvalgte regelmessig blir tilsendt årsmelding, beredningsavis, rundskriv og meldinger, og eventuelle referater fra faste fagsjefmøter og avdelingsledermøter. Muntlig informasjon skal gis i møter med de tillitsvalgte for den eller de tjenestemannsgrupper som saken gjelder. Møter skal holdes når en av partene krever det. Vanligvis settes opp et kort referat fra slike møter.

2.3.5.3. De tillitsvalgte skal på ethvert tidspunkt ha adgang til å gjøre seg kjent med de dokumenter som har betydning for de aktuelle saker.

2.3.5.4. Informasjon bør gis i en lett-fattelig form uten unødig bruk av tekniske spesialuttrykk. Er saken komplisert, eller forutsetter den en spesiell teknisk innsikt, bør arbeidsgiveren sørge for at arbeidstakernes representanter får en hensiktsmessig faglig innføring.

2.3.5.5. Informasjon kan gis i møter eller skriftlig. Nærmere retningslinjer om hvordan og når informasjon skal gis, fastsettes ved særavtaler i den enkelte virksomhet.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Generelt for Statens vegvesen

Gjelder saken generelt for Statens vegvesen gir vegdirektøren — eller den han bemyndiger — informasjon til de tillitsvalgte. Oppnevnt av de fagforbund som organiserer tilsatte i Statens vegvesen.

Felles informasjonsmøter med de tillitsvalgte for samtlige tjenestemannsgrupper i Statens vegvesen bør holdes minst 2 ganger i året. — Årets første møte bør holdes i 1. kvartal. Her skal det bl.a. gis informasjon om vedtatt budsjett for inneværende år og foregående års regnskap, samt om større påtenkte prosjekter og forestående arbeidsoppgaver.

— Årets andre møte bør holdes i 3. kvartal. Her gis informasjon om Samferdselsdepartementets og Finansdepartementets behandling av vegvesenets budsjettforslag, regnskapssituasjon etter første halvår og status for større arbeidsoppgaver, samt mulig informasjon om kommende budsjett.

Informasjon om administrative vedtak av betydning for alle tilsatte i Statens vegvesen skal gis i fellesmøte så tidlig som mulig, slik at de tilsattes medbestemmelse kan bli reell i de etterfølgende faser av saksbehandlingen.

I Vegdirektoratet

Gjelder saken Vegdirektoratet som helhet gir vegdirektøren — eller den han bemyndiger — informasjon til de tillitsvalgte for de lokale fagforeninger i direktoratet.

Felles informasjonsmøte med de tillitsvalgte for samtlige tjenestemannsgrupper i Vegdirektoratet holdes etter nærmere avtale mellom partene, — dog minst 2 ganger i året. Møtene holdes slik at informasjon blir gitt så tidlig som mulig om budsjett — og regnskapssituasjonen, om hovedtrekkene i direktoratets arbeidsplaner for større saker og om administrative vedtak av betydning for alle tilsatte i Vegdirektoratet.

Informasjon om nytilsetninger i Vegdirektoratet gis ved at de tillitsvalgte for den eller de tjenestemannsgrupper som nytilsettingene gjelder, får tilsendt kopier av tilsettingsprotokollene. Gjelder saken en bestemt avdeling/kontor gis muntlig informasjon av avdelingens/kontorets leder — eller den han bemyndiger. Hvis det finnes hensiktsmessig, og de tillitsvalgte ønsker det, kan det avtales at informasjon skal gis i felles informasjonsmøter med samtlige tilsatte på vedkommende avdeling/kontor og i nærvær av de tillitsvalgte.

I fylkene

Gjelder saken generelt for hele fylket gir vegsjefen — eller den han bemyndiger — informasjon til de tillitsvalgte for de lokale fagforeninger i fylket.

Felles informasjonsmøte med de tillitsvalgte for samtlige tjenestemannsgrupper i Statens vegvesen i fylket holdes etter nærmere avtale mellom partene — dog minst 2 ganger i året. Møtene holdes slik at det tidligst mulig kan gis informasjon om vedtatt budsjett for inneværende år og foregående års regnskap samt om større forestående arbeidsoppgaver. Det samme gjelder informasjon om administrative vedtak av betydning for de tilsatte.

Partene vil i denne forbindelse særlig peke på betydningen av tidligst mulig informasjon om budsjetttrammer og budsjettdirektiver, slik at de tilsattes medbestemmelse kan bli reell under de etterfølgende drøftinger om fylkets budsjettforslag.

Informasjon om nytilsetninger gis ved at kopi av tilsettingsprotokollen sendes fra vegkontoret til de tillitsvalgte for den eller de tjenestemannsgrupper som nytilsettingene gjelder. Dette gjelder også om tilsettingene er foretatt i det sentrale tilsettingsråd.

Gjelder saken en bestemt avdeling gis informasjon av avdelingens leder eller den han/hun bemyndiger.

Informasjon om saker som i det vesentlige berører avdelingens underliggende enheter ved vegkontoret, i biltilsynet og ute i driften, gis distrikts/områdevis eller på de en-

kelte arbeidsplasser — alt etter sakens art og omfang. Lederne for de underliggende enheter er ansvarlig for at informasjon blir gitt.

Muntlig informasjon om saker som gjelder en enkelt enhet kan — hvis enhetens størrelse gjør det naturlig og hensiktsmessig, og de tillitsvalgte ønsker det, gis i fellesmøter med samtlige av de tilsatte i enheten og i nærvær av de tillitsvalgte.

2.3.5.6. Ved informasjonsopplegg i saker av stor betydning for de tilsatte, f.eks. i forbindelse med rasjonalisering, organisasjonsendringer m.v. har ledelsen et spesielt ansvar for at alle tilsatte blir særlig godt orientert. Slike orienteringer planlegges sammen med de tillitsvalgte.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Partene er enige om at det særlig er av betydning at samtlige tilsatte blir informert direkte om rasjonaliseringstiltak og organisasjonsendringer m.v. som vil medføre inndragning av stillinger, endrede arbeidsoppgaver og/eller geografisk flytting. Slik informasjon planlegges sammen med de tillitsvalgte. Avtales informasjonen gitt muntlig, skal møtene avvikles i arbeidstiden.

2.3.5.7. I særavtalen fastsettes i hvilken utstrekning organisasjonene skal ha adgang til å nytte virksomhetens kontortekniske utstyr og interne distribusjonskanaler i forbindelse med informasjon til medlemmene om saker som går inn under denne avtalen.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Partene er enige om at organisasjonene har adgang til å nytte administrasjonenes kontortekniske utstyr og interne distribusjonskanaler i forbindelse med informasjon til sine medlemmer om saker som går inn under avtalen om medbestemmelse.

2.3.5.8. Organisasjonene plikter på sin side å gi virksomhetens ledelse informasjon om saker som behandles i organisasjonene og som det er av betydning for ledelsen å få informasjon om på samme måte som bestemt foran i 2.3.5.5.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Partene er enige om at ledelsen i Vegdirektoratet og ved vegkontorene får tilsendt organisasjonenes beretninger, handlingsprogram, fagblad og andre dokumenter som gjelder saker som går inn under denne avtalen, f.eks. rundskriv til medlemmene o.l. Organisasjonene underretter ledelsen dersom det settes i gang utredningsarbeider som gjelder Statens vegvesen og som ikke har sammenheng med ordinære tarifforhandlinger eller interne organisasjonsspørsmål.»

Forhandlingsresultatet om Informasjon med «Tilføyelse for Statens vegvesen» iverksettes så snart resultatet er gjort kjent.

Personal- og
administrasjonsseksjonen

O. Baastad
Even Monsrud

Biltilsynet har hatt fellesmøte

Årets fellesmøte gjekk av stabelen på Storfjord Hotell, Stranda, fredag den 16. oktober. Til stades var ca. 60 deltakarar frå biltilsynsetaten samt representantar frå leiinga ved vegkontoret og foredragshaldarar.

Men allereide torsdag hadde biltilsynets kontorseksjon kome til hotellet for å gjennomgå kurs i sakshandsaming.

Som biltilsynssjef A. Johnsen kom inn på i si velkomsthelsing denne dagen, har saksmengda for kontorseksjonen i biltilsynet auka jamt dei siste åra og med dette også krava til dei som ekspederer publikum. Nye reglar og føresegner føyer seg frekt og samanhangande inn i rekkja av kjent og kjærstoff. Dette skaper sjølvstøtt behov for informasjon og koordinering for å oppnå lik handsaming i fylket av dei ymse saker som måtte melde seg.

På bakgrunn av dette og på bakgrunn av uttrykte behov ved stasjo-

nane for informasjon, fekk vi ein dag metta av klårgjerande innslag. Assisterande fylkeslege Gunnar Holm heldt eit inspirert foredrag om handsaming av lækjarattestar. Stasjonssjef Halvorsen, Molde, tok deretter ordet og gav ei orientering om dei einskilde førarkortklassene. Resten av dagen stod biltilsynssjef Arne Johnsen for der han klargjorde ymse problem som kontorseksjonen støytter på i sitt daglege arbeid med førarkorthandsaming og anna skrankearbeid.

Fredag var det duka for deltaking av samtlege seksjonar av etater. Biltilsynssjefen opna fellesmøtet med å ønskje deltakarar og gjester velkomne. Deretter gav han ordet til kontorsjef Tore Auberg som kom frå Vegdirektoratet for å snakke forståeleg om eit så innfløkt emne som hovudavtalens særavtale om medbestemmelse for arbeidstakarar i Statens vegvesen. Denne oppgåva meistra Auberg godt og etter eit kort ordskifte gjekk deltakarane til pause godt medvitne om sine demokratiske rettar.

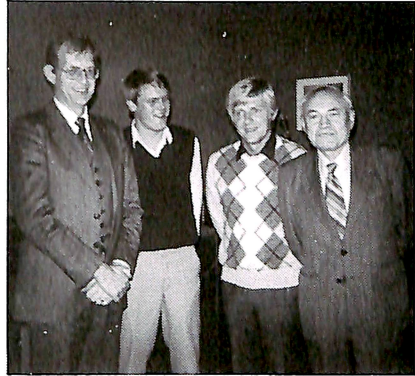
Etter pausen tok avdelingsdirektør Aksel Bruun for seg arbeidsprogrammet for biltilsynet i perioden 1982-85. Det vil føre for langt her å ta opp alle dei ting som vart berørt, men ting av spesiell interesse syntest å vere biltilsynet sin framtidige profil, driftsdata, Auto-sys og KS-ordninga.



Etter Bruuns engasjerande foredrag var det tid for lunsj og ein spasertur i det fine haustveret.

Etter lunsj delte forsamlinga seg i to grupper. Kontorseksjonen fekk behalde avd.dir. Bruun som orienterte frå langtidsplanen om kontorseksjonens framtidige arbeidssituasjon. Deretter følgde konsulent Inge M. Aasen, Biltilsynet Ålesund, som gav ei orientering om registreringsrutiner.

Medan dette stod på var den andre gruppa, trafikal- og køyretyeksjonens folk, opptekne med å diskutere resultatet av dei registreringar som var gjorde av skriftleg del av førarprøva i løpet av september. Førstesekretær Kornberg orienterte om dei resultat som granskinga synte og det var semje om at dette var nyttig informasjon når ein no skal gå vidare med systematisk tilsyn av køyreskulane. Medan dette vart diskutert hadde avd.dir. Bruun slutta seg til forsamlinga og ein fekk ei frisk meiningutveksling om Program I/Trafikantprogram i vegtrafikkavdelingas langtidsprogram og om meir tilfeldige ting som låg forsamlinga på hjartet.



Frå venstre: Avd.dir. Bruun, kontorsjef Auberg, biltilsynssjefen og vegsjefen.

Etter pause samlast alle i storsalen att der biltilsynssjefen avrunda dagen med ei orientering om dei tankar ein gjer seg om biltilsynets arbeid i framtida. Deretter gjekk ordet til vegsjef Arne Inge Torvik som stod for avslutninga på ein informativ møtedag. Her nytta vegsjefen høvet framfor eit samla biltilsyn til å takke for seg som vegsjef og til å gje eit attersyn på dei åra han har opplevd saman med etaten.

St.sjef Hoëm repliserte vegsjefen si avslutning med å takke han for helsinga på vegne av biltilsynet og ønskte vegsjefen lukke til i hans nye tilvære som aktiv pensjonist.

Eit vellukka fellesmøte fekk si endelige avslutning med middag og sosialt samvær før samtlege deltakarar vende heim til nye arbeidsoppgåver.

Rolv Kornberg

Kva skal ferjekaistaden på Furnes heite — Vestnes, Furnes eller Fornes?

I 1890 bygde R. Stokkeland dampskipskai i Kvalvika på Vestnesgården, og namnet på stoppestaden for ruteskipa vart Vestnes. Etter sambandet for rutene over land og sjø vart flytta til Helland vart Hellandnamnet nytta i mange år — fram til 1966 då Vestnes vart teke i bruk som nemning for stoppestaden Helland. Vegarmen til Helland kai vart riksveg i 1957.

Ved flytting av ferjekaistaden frå Helland til Furnes kan vel spørsmålet om namn på den nye staden melde seg. Men det skulle vere mindre grunn for endring no etter di Furneset høyrer inn under gardsnamnet Vestnes. Likevel kan det vere av in-



Bjarne Rekdal

teresse å sjå litt på Furnes-namnet og kva grunnlag det har. Det ligg nær å tru at namn som byrjar med Fur har namnet sitt frå treslaget fure, men dette er truleg ikkje slik i dette høvet.

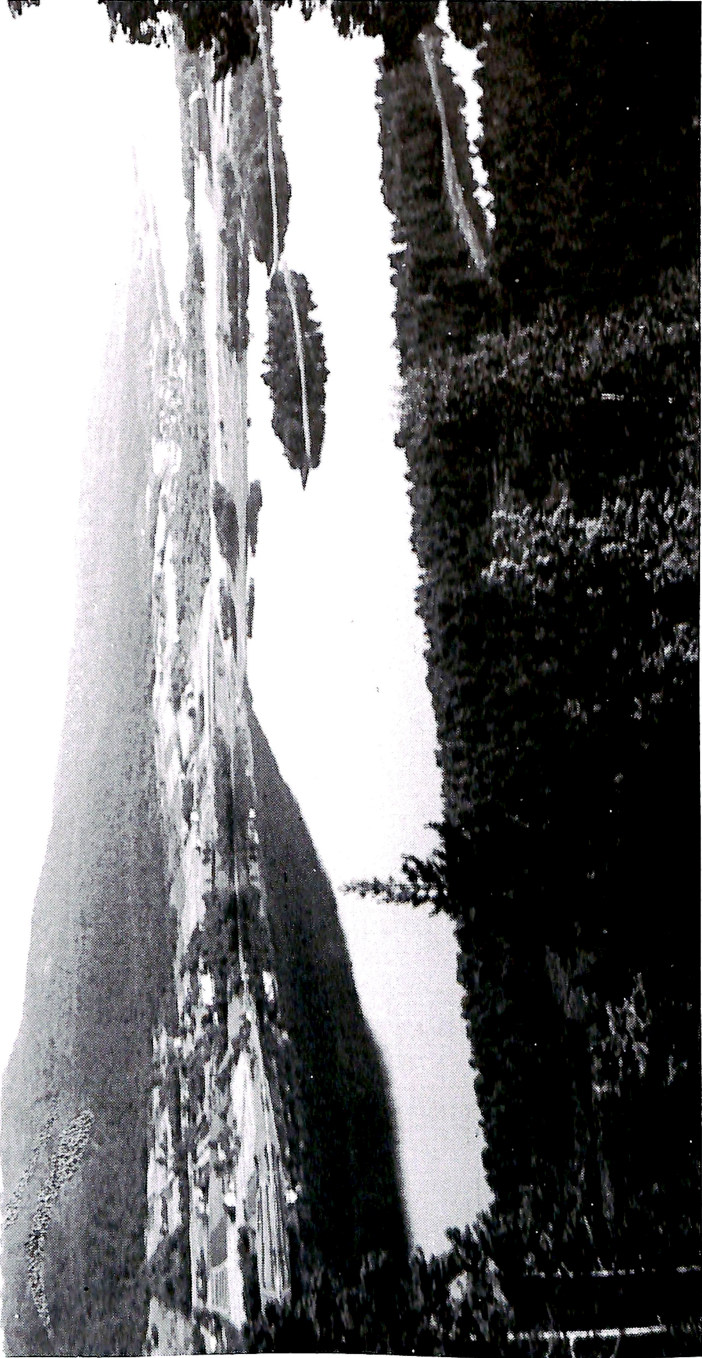
I «Beskrivelse over Romsdals Fogderi 1768» med kart av Hans Peter Schnitler står at Tresfjord «formeres af den store Furre-Fjord», og at «Fra Furneset gaaer en lang Strand ½ mil udefter ved Furrefjorden, som og har navn af Furrue-Stranden efter Fjorden». Om Tomrefjorden står at denne er «en stor Indvig af Furre-Fjorden.» Om fjorden er elles sagt at «Furre-fjorden fra havet har sit indløb.»

Om Vestnes kyrkje, som var annekskyrkje til Veøy, står: «Den Anden Annex-Kirke, Westnes, ligger paa den Søndre Land-Strækning af Furrue-fjorden, tæt ved Gaarden Westnes på Furneset kaldet-..»

På kartet står «Førre-Fiord» sør for Tautra, «Furue-Fiorden» ut for Tomrefjord, «Furunæs» ut mot «Furue-Fiorden» på vestsida av Tresfjord.

På kart frå dette hundreåret står Forfjorden på fjorden mellom Tautra og fastlandet (Nerås, Øveråssjøen).

Namnet Forfjorden kjem visseleg ikkje av treslaget fure, men truleg av at fjorden er fjorden føre (forfjorden til) Romsdalsfjorden.



Åsbygda (Foråsen) med Førneset sett frå Flatesetra.

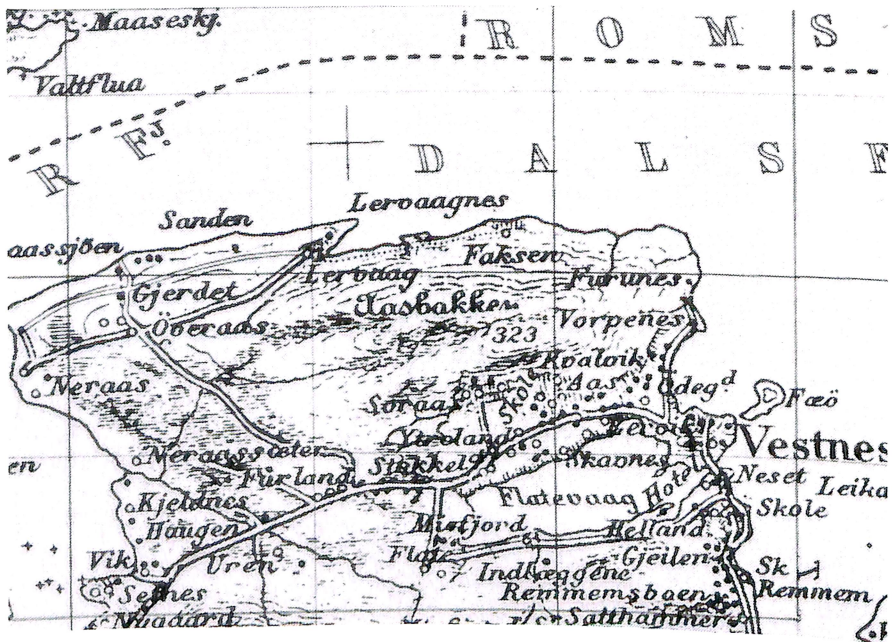
Furnes-namnet kjem truleg av at neset er neset mot Forfjorden. I dagleg tale i Vestnes-bygdene har neset vore kalla Førneset. Namnet Furnes er ikkje med i matrikkelen som namn på matrikulert eigedom før ved skylddeling i 1908 då bruk nr. 14 vart frådelt frå garden Vestnes gnr. 51 bnr. 1.

Det er rimeleg å tenkje at heller ikkje namnet Furland kjem av treslagte fure. Furland var ikkje sjølvstendig bruk før i 1850 då Vestnesmyra vart utskilt og samansett til bruket Furland av parsellar kjøpt av konsul Jacob Jervell i Molde frå gardane Stokkeland, Flate, Uren, Nerås og Øverås — til saman ca 3600 mål. Ivar Brovoll seier om Furland i Boka Vestnæs Prestegjeld, trykt 1901: «Siden Dyrkingen begyndte er der flekkvis opvoxet en Del veksterlig Ungfuru og andre Træer. Ellers er

der saare lidet Standskog udover Eendommen.»

På sommartinget for Vestnes tinglag i juni 1850 var føre skyldsetjings-teneste for Furland, som var frådelt frå 9 bruk. I tingboka står at for kjøpmann Jacob Jervell, som kjøper av «den hidtil saakaldte Vestnes-Myren, møtte sagfører Dass.» På same ting vart og tinglyst «Skjøde fra Christen Nilsen Stokkeland m.fl. til kjøbmand Jacob Jervell paa Vestnæsmyren, nu kaldet Furland, skyldsats for 1 dal. 2 ort 12 sk.»

Sakfører Dass, som hadde møtt for Jacob Jervell i høve skyldsetjingstena, skreiv i september 1856 til Romsdals amt på vegner av opsitjarane på Faksen, Leirvåg, Øverås og Nerås om veg frå Faksen om Leirvåg og Øverås til Furland. Skrivet byrjar slik: «Paa den nordre og ve-



stre Side af den saakaldte Furaas i Vestnæs Præstegjæld ligge Gaardene Faxen, Leirvaag, Øveraas og Næraas....» På kartet i Schnitlerboka står namnet Foraas.

I boka Molde og Romsdal utgjeve av Molde og Romsdal Turistforening i 1892 står om Furlandsmyra at J. Jervell kjøpte fleire deler av Vestnesmyra som tilhørde gardane Flate, Stokkeland, Faksen, Øverås og Uren og skipa ein ny gard som han kalla Furland etter «Furstanden». Med Furstanden er truleg meint Furstranden.

Ut frå det som her er nemnt kan ein

truleg gå ut frå at det er samanheng i namna på fjorden (Forfjorden), på stranda mot fjorden (Forstranda), på neset mot fjorden (Furnes, Førnes), på åsen mellom stranda og Vestnesmyra (Furås, Forås), og på det i 1850 tilskipa gardsbruket Furland. Furland kan ha fått namn med tanke på at bygdelaget (fastlandet) frå Forfjorden til Flatevågen og den gamle trafikkåra til Vik kan ha vore kalla Forlandet.

Det kunne vere av interesse å høyre kva lærde stadnamngranskarar meiner om dette.

Bjarne Rekdal

Anlegg og vedlikehold i T-1 får felles kontor på Gurskøy.



Fra 1. november i år tar vi i bruk det nye felleskontoret på den nye vegstasjonstomta på Gurskøy.

Nye telefonnummer: 071 - 85 752
071 - 85 753.

På disse nummer treffes:

Kontor:

Jorunn Oksavik
Sigurd Hauge

Vedlikehold:

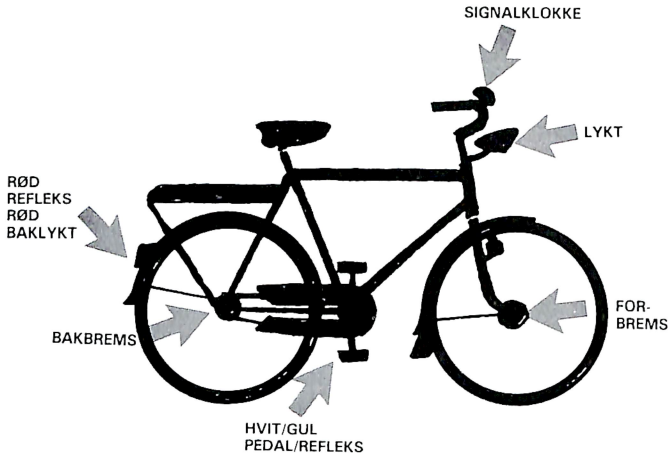
Vegmester Nybø
Oppsynsmann Leikanger
Oppsynsmannsassistert Ose

Anlegg:

Oppsynsmann Almestad
Oppsynsmann Kleppe
Oppsynsassistert Rotevatn

Arne Lauvrak

Viktig utstyr på sykkelen.



Illustrasjonen: Tegningen viser det utstyret sykkelen skal være utstyrt med etter kjøretøyforskriftene.

Sykkelen skal, etter kjøretøyforskriftene, være utstyrt med: Signalklokke, for- og bakbrems, rød reflex bakover og hvit eller gul reflex på pedalene.

Når sykkelen brukes i mørke, regn og tåke skal den være utstyrt med lys. Foran-lykt som viser hvitt eller gult lys. Bak-lykt som gir rødt lys. Lyktene skal være festet til sykkelen. I praksis vil det si at alle sykler må være utstyrt med lykter foran og bak. Det er ingen som lar være å sykle hjem fra skolen eller butikken fordi om det er blitt tåke i mellomtiden.

Varselpinnen er et utmerket sikker-

hetsutstyr. Den gir ypperlig virkning overfor forbi kjørende bilister og motorsyklister. Eikerefleks som monteres på hjuleikene er best dersom vi bruker minst tre reflekser pr. hjul. Det vil gi en sirkelbevegelse når vi sykler. Hensikten med det er at sykkelen skal kunne gjenkjennes som nettopp sykkel. Ekstra batterilykt foran og bak er god investering for den som ferdes endel langs veier og gater i mørke. Særlig på steder det er aktuelt å leie sykkelen endel — eller stå stille ofte, for eksempel for å vente på grønt i lyskryss. Batterilykten gjør at man synes også når dynamoen står stille eller bare går langsomt rundt og gir lite strøm.

JUL



Der kimer en klang av klokker
en helg ringes atter inn,
der løsner en flom av minner
ned mot ditt frosne sinn.
Si, det er bare julen,
bare de andres fest.
Allikevel er det din egen
og den som du trenger mest.

Der løsner en flom av minner,
du hører en velkjendt sang,
slik lød den hjemme i stuen
for lenge siden engang.
Hvor ble det av juletreet
og alle som var omkring.
Og hvad har du nå tilbake,
alt — eller ingenting.

Der kimer en klang av klokker,
hvor ble de vel alle av —
Bøydes de trette hoder
ned mot en skånsom grav.
Hvor ble det av juletreet,
sluknet dets rike glans —
Ja, — grenene visnet kanskje,
men aldri dets minnekrans.

For den har du enn tilbake,
og skjønnere år for år,
den følger deg like levende
i gode som vonde kår.
Og særlig i julens timer
når minnene strømmer fritt,
du lærer at intet taptas,
at allting først nå er ditt.

Gunnvor Gjellan Sund



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

Redaksjonen