

# VEG OG VIRKE

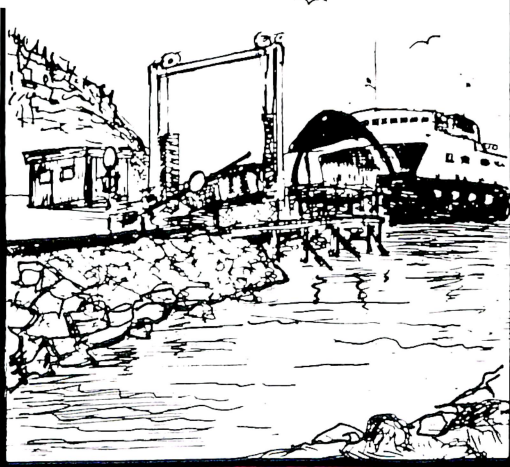
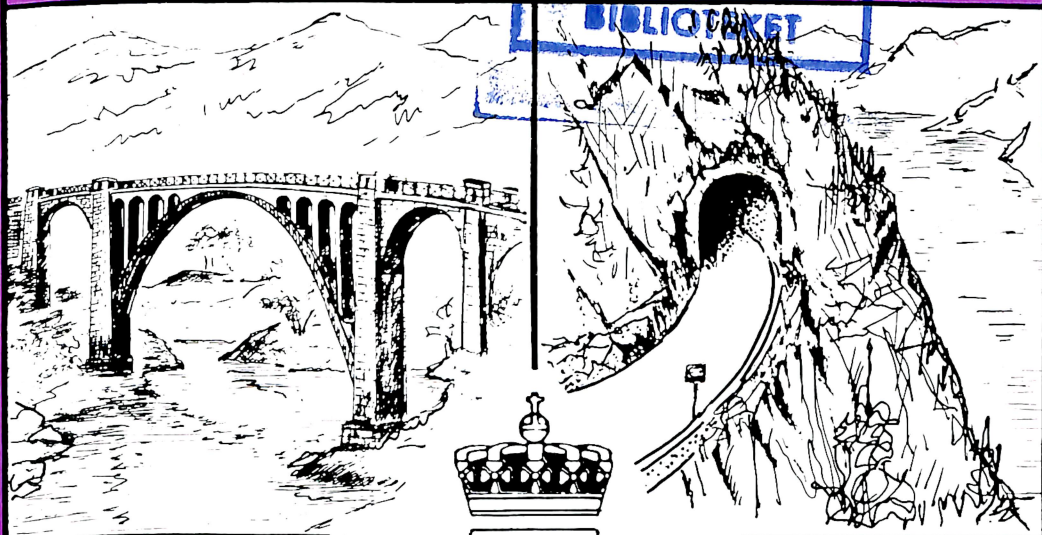
I MØRE OG RØMSDAL FYLKE

Nr. 1

Mars 1982

16 MAR 1982

10. årg.



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

Mars 1982

10.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 & Sønn's Trykkeri, Tingvoll

#### Opplag: 1800

#### Medarbeidarar:

Liv Andresen  
Egil Bakke  
Katrine Bang  
Hjalmar Brudeset  
Leonhard Dahl  
Magne Flemsæter  
Kristian Furland  
Anders Grotle  
Terje Haug  
Leif Husby  
Arnold Hågensen  
Otto Jøsok  
Terje Lindstad  
Ulf Myhre

Geirmund Nordal  
Oddbjørn Rabbevåg  
Torfinn Reitan  
Bjarne Rekdal  
Jane Marit Røv  
Svein Solbjørg  
Asbjørn Sæther  
Arne Inge Torvik  
Andor Wicken  
Oddvar Åfløydal

#### Innhald:

- 3 Produktivitet
- 5 Legitimasjonskort
- 6 Planlegging 1982
- 10 Interessert i maskinførerbevis?
- 11 52 arbeidarar med skytebevis
- 12 Stor løyving til Aksjon Skoleveg
- 14 Vegtrafikkulykker 1981
- 16 Utbetring i Mauseidvåg
- 17 Nye særskilte fartsgrenser
- 18 Pelebåten «Vølaren» til Rogaland
- 20 Ambulansepersoneell på skolebenken
- 22 Bedriftsidrett
- 24 Maskinkjøp 1982
- 26 Kryssord
- 28 Ferjekaiarbeider i Sør-Trøndelag
- 30 Regler om tjenestefri i utdanningsøyemed m.v.
- 31 Vegveteranar på treff på Sodje
- 34 Redusert vintersysseletting
- 36 Pensjonistforeining i vegvesenet
- 38 Auka fart på vegane i 1981
- 39 Høveførar Karl Rovik
- 40 Opplæringa i 1981
- 42 Trafikktal frå ferjedrifta
- 44 Inspeksjon av bruer og kaiar
- 46 T-6
- 55 Riksveg 64 Hen-Markaneset
- 58 Handhaldne boremaskinar
- 59 Vegettersyn i 1828
- 60 Lab-nytt
- 62 Vi gratulerer

# PRODUKTIVITET

I desse dagar startar «Produktivitetsskampanjen 1982». Målet er å få ein auke av produktiviteten i samfunnet. Her trengs det ein breid medverknad gjennom alle ledd som går inn i produksjonen av varer og tenester, både i privat og offentleg verksemd.

Alle tilsette i staten vil få nærare orientering om kva kampanjen gjeld — og med dette hovudspørsmålet: «Kan vi tilsette i staten jobbe meir effektivt?»

Produktivitet er forholdet mellom dei resultat vi når og dei ressursane vi set inn for å oppnå resultatet.

Eit viktig første steg er å skape interesse for produktivitetsspørsmålet hos kvar einskild — og etter kvart få i gang diskusjon om fremjing av produktivitetstiltak på dei ulike arbeidsplassane, både i drifta og i dei ymse forvaltningsorgan. Rasjonaliseringsdirektoratet har varsla at gode framlegg frå tilsette kan bli premiert. Kva kan du hjelpe med?

Med dei signal som er gitt om den økonomiske utviklinga, må ein vere budd på at innsatsen av ressursane arbeidskraft og pengar vil minke i vegvesenet. Dersom vi då skal halde oppe eller auke det noverande nivået av service, utbetring og utbygging i vegvesenet, må vi alle gå inn i ein aktiv innsats for å auke produkti-

viteten i arbeidet vårt. Korleis skal vi greie det? — Tenk over det! Nyttar vi arbeidstida godt? Er vi flinke nok til å samarbeide? Kan vi organisere arbeidet betre, endre organisasjonsstrukturen, endre arbeidsoppgåver og arbeidsområde, effektivisere arbeidsrutiner? Kan betra arbeidsmiljø auke produktiviteten? Er planlegging, overslag og budsjettering god nok? Auka bruk av EDB-teknologi? Forenkling av regelverk? Vurdering av administrative og økonomiske konsekvensar av lovar og reglar? Er vi i det heile flinke nok til å utnytte ressursane arbeidskraft, utstyr, pengar, teknologi og andre hjelpemidlar?

Gjennom auka produktivitet kan vi auke vår velferd utan å fortære på ressursar, og auka produktivitet er med å tryggje arbeidsplassar.

I vegvesenet har effektivitet vore eit av dei overordna måla for verksemda lenge før «Produktivitetsskampanjen» vart påemna. Å få «mest mogleg veg» ut av små og spreidde løyvingar har vore hovudmålet i vegvesenet gjennom alle trange år, både før og etter krigen. Og både styremakter og folk flest har følgd vake med i at det måtte skje. Vegvesenet kan ikkje som ei privat bedrift gøyme seg bak eit plankegjerdje mot innsyn og kontroll. Heile vårt arbeid

skjer så å seie med innsyn og under kontroll av storparten av det norske folket — dei som på si daglege ferd gjer bruk av vegar. Dette har støtt vore ei påminning og ei utfordring til alle dyktige folk i etaten om å gjere sitt aller beste, både når det gjeld kvalitet av arbeid og forvaltning av offentlege midlar. Etaten har gjennom tidene sytt for ei bra sjølvran-saking — og det må vi halda fram med! På vegsjeftøtet i mars 1981 innleidde såleis vegdirektør Eskild Jensen til ein heil dags drøfting av emnet «Vegvesenet som bedrift under stramme budsjettammer». Eg vil her streke under nokre setningar i vegdirektøren sitt innleiingsforedrag:

«For å være på høyden må vi stadig bli **bedre**. Det er våre forpliktelser overfor de bevilgende myndigheter og det samfunn vi skal betjene. Det er tvingende nødvendig å skjerpe vår sans for kvalitet og rasjonalitet i den fase vi nå går inn i med en strammere bevilgningssituasjon enn tidligere.»

Gjennom det året som er gått etterpå er det halde fram med motivasjon og tilrettelegging i same lei. No i januar vender vegdirektør Eskild Jensen seg i brev adressert til kvar einskild tilsett i Statens Vegvesen og understrekar krav til effektivitet og økonomisk drift.

Ut frå meiningar om at privat drift er


meir økonomisk enn vegvesenet si eiga drift, kjem det frå tid til anna politiske ønske og signal om at det må bli rom for meir entrepriser i vegvesenet.

Gjennom alle tider hittil har anleggs- og vedlikehaldsarbeidet i vegvesenet her i fylket vore eit godt og harmonisk samspel mellom eigendrift og leigedrift. Dette er eit samspel som det til kvar tid må vegast nøye over etter art og mengd av oppgåver, geografiske tilhøve, omfang og tilgang av kvalifiserte tilbod utifrå, kompetanse og kapasitet i etaten, samordningsomsyn m.v. Ein må legge svært mykje vekt på omsynet til økonomisk drift, men også omsynet til beredskap må telje, og for beredskap kan ikkje alltid snever etatsøkonomi bli avgjerande. I dette samspelet må vi tilsette i vegvesenet, både no og i framtida, kunne syne at vi rettferdiggjør plassen vår — også når det gjeld produktivitet. Kanskje kan vi med vår fagkunnskap og røynsle, lokalkjennskap og samarbeidsform, og med det beste utgangspunktet for total samordning av arbeid innafor rasjonelle driftsplanar, syne at vi er **better** enn gjennomsnittet av den private innsatsen innanfor vegvesenet sitt fagområde? Det er ei utfordring — no og i framtida!

*Arne Inge Torvik*



## Legitimasjonskort — tjenestebevis i vegvesenet

LEGITIMASJONSKORT	
15 04 00	
Casper Lossius 110430 99999	
Fornavn/etternavn Underskrift	Fødselsnr.
ER TILSATT SOM <u>ada.sjef</u> i	
STATENS VEGVESEN,	
<u>Møre og Romsdal</u> fylke	
Tjenestested:	
<u>Møre</u>	
<u>11.01.82</u>	<u>Casper Lossius</u>
Dato	Stempel / underskrift

Vegdirektoratet har nå utarbeidet et nytt legitimasjonskort og et nytt tjenestebevis til bruk for hele Statens vegvesen. Vi har fått disse to korttypene:

1. *Tjenestebevis* (hvit farge) som kan utstedes til arbeidstakere i biltilsynet som har kontrollmyndighet.
2. *Legitimasjonskort* (gul farge) som etter behov kan utstedes til andre tilsatte i vegvesenet.

I første omgang vil vi måtte få hjelp fra biltilsynet ved utstedelse. Dette på grunn av at biltilsynet har førerkortutstyr som kan brukes til dette formål.

Kortene vil bli i samme størrelse som de nye førerkortene og skal inneholde nummer, navn på kortets eier, fødselsnr., den ansattes stilling, tjenestested, stempel, *signatur* og *bilde* av vedkommende som vel er den største forskjellen fra de gamle kortene.

*Liv Andresen*

## Til deg som fyller 60 år

- Visste du:
- at hvis du har fylt eller fyller 60 år før 1. januar 1982, har du rett til en femte ferieuke.
  - at i en melding fra Personaldirektoratet heter det at du kan splitte opp den 5. ferieuken i 6 enkeltdager uansett om du har 5 eller 6 dagers arbeidsuke.
  - at hvis du tar 5 feriedager i sammenheng, enten fra mandag til og med fredag, eller slik at en lørdag bli «klemt inn» i ferien, regnes også lørdagen med i ferien.
  - at feriegodtgjørelsen skal være den samme enten du splitter opp den 5. ferieuken eller tar den i sammenheng.
  - at en ukelønn vil si lønn for 5 virkedager foruten lørdag og søndag.
  - at hvis du splitter opp ekstraferien og på den måten får fri 6 virkedager, må du trekkes i lønn for en virkedag.

# PLANLEGGING 1982

## 1. Nye planforskrifter

1. januar 1981 trådte nye forskrifter til veglovens § 12 (planforskriftene) i kraft. Et vesentlig poeng i de nye forskriftene er krav om godkjent hovedplan som grunnlag for å utarbeide og godkjenne detaljplan. Vegdirektoratet er godkjenningsmyndighet for hovedplaner og vegsjefen for detaljplanen. Visse mindre og enklere tiltak kan unntas fra krav om hovedplan dersom disse tiltak ikke er en del av et større hele som det sett under ett bør utarbeides hovedplan for.

Ut året 1982 er det gitt en overgangsordning for godkjenning av detaljplan.

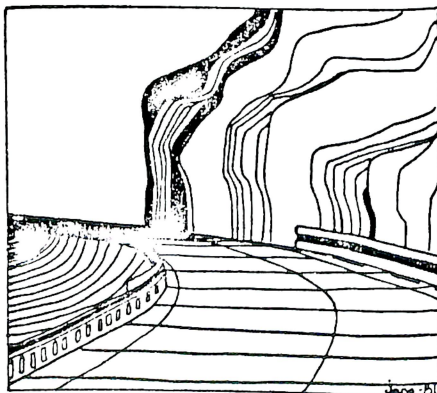
De nye forskriftene vil over noe tid føre til en dreining mot større vekt på hovedplaner. På den annen side er svært mange prioriterte tiltak i vårt fylke i vegplanperiodene 1982-85 og 1986-89 av en slik karakter og størrelsesorden at de trolig kan unntas fra krav om hovedplan.

## 2. Prioritering av planlegging

Bevilgningene til vegformål har gått ned i de senere år etter gylne tider i 1960- og første del av 1970-åra. Nedgangen har vært relativt størst for fylkesvegene, men også ganske merkbar for riksvegene. Ny og snarlig vekst synes lite trolig, det beste vi kan regne med er nok en stabilise-

ring på et lavere nivå enn hva vi har vært vant til. Økonomiske utsikter vil nødvendigvis påvirke all planlegging, både hvilke oppgaver som skal prioriteres og hvorledes oppgavene skal løses.

For vår sektor synes det klart at de fleste store kapitalkrevende bru- og tunnelprosjekt som mange har hatt store forventninger til fortsatt bare vil ha en beskjeden plass på «venteliste B». Det samme gjelder også til en viss grad større omlegginger og omfartsveger, men som planoppgaver kan enkelte slike likevel være aktuelle av hensyn til annen planlegging. Generelt vil antall planoppgaver bli forsøkt begrenset til det som virkelig er nødvendig. I stedet vil vi heller legge vekt på framstilling og kvalitet av den enkelte plan.



### 3. Aktuelle planoppgaver 1982

#### E 69

I forbindelse med forsterkning gjennom Romsdalen arbeides det med detaljplan for de strekninger der vi regner med at forsterkningen representerer den endelige løsning. For øvrig vil arbeidet med hovedplan for en del omlegginger holde fram.

Fra Veblungsnes vil det bli lagt fram alternative forslag til omregulering, spesielt av tilknyttinger til ny riksveg og av sidevegsnett.

Innen ruta ellers skal det nevnes at parsell Sjøholt-Abelset vil være under behandling som reguleringsplan, arbeidet med tekniske planer og byggeplaner i Ålesund innfartsveg vil holde fram og dessuten har vi noe spredt planlegging av miljømessig karakter.

#### Rv 14

De største oppgavene her er i Ålesund kommune på parsellene Moa-Sjølkvik-Blindheim og Blindheim-Vegsund, begge parseller med et omfattende sidevegsnett. Målsettingen er stadfestede reguleringsplaner i 1982-83 med høyest prioritet på parsellen Blindheim-Vegsund.

Videre vil det bli aktuelt videre for å få klarlagt linjevalg over Solevågseid.

Sør for Festøy ferjekai er det ingen **store** planoppgaver i 1982. Mest aktuelt er planlegging for miljøtiltak i Ørsta sentrum. Stadfestet reguleringsplan for Volda ferjekai er p.t.

under klagebehandling i Miljøvern-departementet.

#### Rv 16

Framholdende planlegging for diverse miljøtiltak, stikkord: Elverhøy, Sunndalsøra, Tingvoll, Kvalvåg-Rensvik og Rensviksund bru.

#### Rv 58

Største planoppgave er å få ferdig planen for Visethammer tunnel. For å kunne vurdere flere måter å bruke tunnelmassene på, vil planen bli forlenget til kryss med fylkesveg i Vaksvika.

#### Rv 60

Parsell ved Blindheim inngår som del av planen for Blindheim-Vegsund i riksveg 14. Ellers ingen store planoppgaver i 1982, men det vil etter alt å dømme bli holdt skjønn for erverv av grunn til parsell over Emblem og parsell Aure-Tynes i Sykkylven.

#### Rv 61

Det vil bli satt i gang hovedplanlegging for parsell Eidså-Fiskå, i første omgang trolig bare en trafikkundersøkelse.

#### Rv 62

Sentrumsplanlegging i Molde i samarbeid med kommunens reguleringsvesen vil fortsette. Ellers vil også planlegging for diverse miljøtiltak holde fram, stikkord: Årø-Strande, Kleive og Eidsvåg.

**Rv 64**

Hovedplan Stein-Hen (Hensørene i Isfjorden) vil bli sendt Vegdirektoratet for eventuell godkjenning. Detaljplanlegging vil bli satt i gang dersom det foreligger godkjent hovedplan tidsnok.

**Rv 65**

Ingen store planoppgaver.

**Rv 66**

Ingen store planoppgaver.

**Rv 67**

Hovedplan for parsell Visnes-Ørjavi vil bli sendt Vegdirektoratet for eventuell godkjenning etter at planen er ferdigbehandlet i kommunestyret. Mulig oppstarting av detaljplanlegging.

Hovedplanlegging for omlegging forbi Bruhagen vil holde fram, likeså arbeidet med planer for diverse miljøtiltak på Averøya.

**Rv 71**

Detaljplanlegging parsell Engen-Hjelberg vil fortsette.

**Rv 620**

Ingen planlegging.

**Rv 651**

Ingen store planoppgaver.

**Rv 652**

Enkel hovedplan for parsell Sundnes-Velsvik-Stigen vil bli oppstartet.

**Rv 653**

Ingen planlegging.

**Rv 654**

Det vil bli satt igang planlegging for ny Straums-straumen bru, herunder vurdering av nytt brusted.

**Rv 655**

Hovedplan for parsell Sæbø-Frøland er under arbeid. Behandling og avklaring ventes i løpet av 1982.

**Rv 656**

Ingen planlegging bortsett fra at en kort strekning er med som del av plan for omlegging av riksveg 657.

**Rv 657**

Detaljplan for parsell Bjørkavåg-Furnes-Mauseid ventes godkjent innen påske. Fra fylkespolitisk hold har spesielt omleggingen Furnes-Mauseid vært fremholdt som særdeles viktig før ferjesambandet Ålesund-Hareid nedlegges.

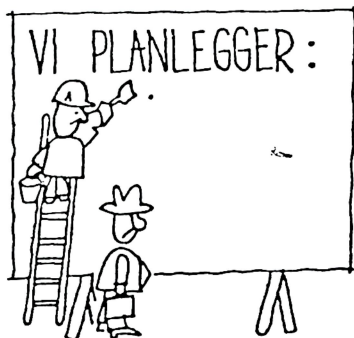
**Rv 658**

Giske kommune ventes å fortsette med planlegging for sammenhengende gang/sykkelveg Valderhaugstrand-Gjøvsund. Eksisterende sideveger vil delvis bli brukt.

**Rv 659**

Ingen annen planlegging enn det som måtte bli nødvendig i samband med vedlikeholdets dekkelegging (utbedring ulykkespunkt).



**Rv 660**

Ingen planlegging.

**Rv 661**

Diverse igangværende planlegging vil holde fram:

1. Straumsbruene, hovedplansundersøkelse.
2. Miljøtiltak i Vatne sentrum.
3. Hovedplan Fiksdal-Juvika-Tomra S ventes godkjent.
4. Detaljplaner Stokkelandsløken-Leirvikbukta og Leirvikbukta-Helland bru ventes fullført og godkjent.
5. For strekningen Helland bru-Remmem-Salthammer-Kjelbotn er situasjonen mere uklar, men det ses ønskelig å komme fram til en omforenet detaljplan for strekningen Remmem-Salthammer-Kjelbotn.

**Rv 662**

Detaljplanlegging (reguleringsplan) Reknes-Bjørset vil holde fram.

**Rv 663**

Ingen planlegging.

**Rv 664**

Ingen planlegging.

**Rv 665**

Innledende planlegging på delpar-seller mellom Ødegård og Angvik.

**Rv 666**

Detaljplan Dønheim-Batnfjordsøra ventes fullført og godkjent.

**Rv 667**

Ingen planlegging.

**Rv 669**

Den store planoppgaven her er Smøla-Edøy-prosjektet. Vi håper at hovedplanen skal bli ferdig i løpet av 1982.

**Rv 670**

Ingen planlegging.

**Rv 680**

Detaljplaner Byskogen-Seivika m/Seivika ferjekai og Tømmervåg-Linnvåg ventes ferdig behandlet og godkjent.

Dessuten plan for et første bygge-

trinn i veg- og brusambandet Ertvågøy-Aure fastland. Denne planen gjelder i første omgang utbedring og omlegging av fylkesveg 15-362.

*Ulf Myhre*

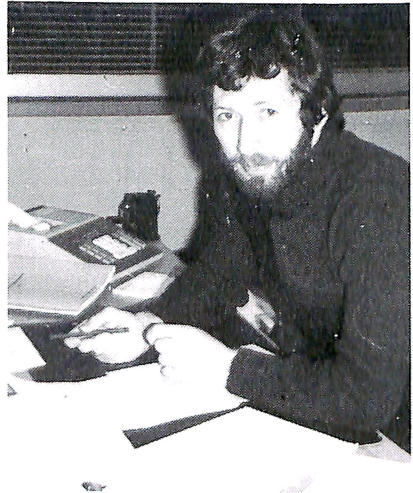
## Er du interessert i maskinførarbevis?

Vegkontoret har gitt ein del arbeidstakarar i vegvesenet opplæring på 8 timar, som gir grunnlag for å skrive ut yrkesbevis for føring av anleggsmaskiner. For å få delta i denne opplæringa på 8 timar måtte deltakarane ha registret 3 år og 9 månaders praksis på dei same maskintypene.

Dei som ikkje har praksistid på 3 år og 9 månader må gjennom ei anna opplæring på 180 timar for å få yrkesbeviset.

Vegkontoret hadde planlagt opplæring på 8 timar i november månad for dei arbeidstakarar som pr. 31. desember 1981 hadde tilstrekkelig praksis. Fordi avtalepartane ikkje er ferdig med å utarbeide opplæringa på 180 timar er overgangsordninga med å opparbeide praksis utvida til 31. desember 1982. Dette innebær:

1. Dei som ønskjer å få seg yrkesbevis for maskinførarar **kan opparbeide seg praksis fram til 31. desember 1982.**
2. Den planlagte opplæringa i no-



vember 1982 blir utsett til hausten 1983.

3. Vegkontoret vil registrere opparbeidd praksis fram til opplæringa hausten 1983. Interesserte arbeidstakarar bør difor vende seg til maskinavdelinga v/vegsentralen for å få seg registrert eller for å få nærare opplysningar.

*Anders Grotle*

## 52 arbeidrar med skytebasbevis i Møre og Romsdal

Vegkontoret har no registrert tilsette med skytebasbevis i vegvesenet i Møre og Romsdal. Det viser seg at etaten har 52 skytebasar som oppfyller dei formelle krava. Registreringa viser at vedlikehald til saman har nesten like mange skytebasar som oppfyller krava som anlegg, men registreringa viser at det er store geografiske forskjellar.

Tabellen viser korleis skytebasane med skytebasbevis fordelar seg i fylket. Ein bruker vedlikehaldsområda som geografisk eining:

T-område	Vedlikehald	Anlegg
T-1	2	Ingen
T-2	Ingen	8
T-3	Ingen	Ingen
T-4	4	3
T-5	3	Ingen
T-6	5	4
T-7	4	3
T-8	2	2
T-9	2	1
T-10	2	2
T-11	Ingen	3
T-12	Ingen	1
T-13	1	1

Tabellen er eit resultat av forespørslar til vegmeistrar og anleggsopp-syn.

For å styrke skytebasfunksjonen skal det no setjast i verk eit kurs i 5 dagar. Kurset gir det teoretiske grunnlaget for å få skytebasbevis.

Kurset blir avslutta med ei teoretisk prøve som deltakarane klarer eller ikkje klarer. Kurset blir halde 8.-12. mars i Geiranger og dei fleste forelesarane kjem frå Institutt for fjellsprenging i Oslo.

Kurset blei gjort kjent gjennom eit rundskriv til vegmeistrar og oppsynsmenn. Det meldte seg 43 søkjarar. Dei 20 deltakarane blir: Jan Roppen, Per Natvik, Arne Ulvund, Magnar Berli, Per Ellevsøy, Martin Rimstad, Per Dalsbø, Stig Seljeseth, Kjell Dahl, Arnfinn Hanestadhaugen, Asbjørn Dyrli, Ole Røv, Gunnar Strand, Norleif Aspehjellen, Leif Lillevik, Leidulf Flåskjer, Erling Pilskog, Einar Magnussen, Gudmund Ersvik og Leif Husby.

*Anders Grotle*

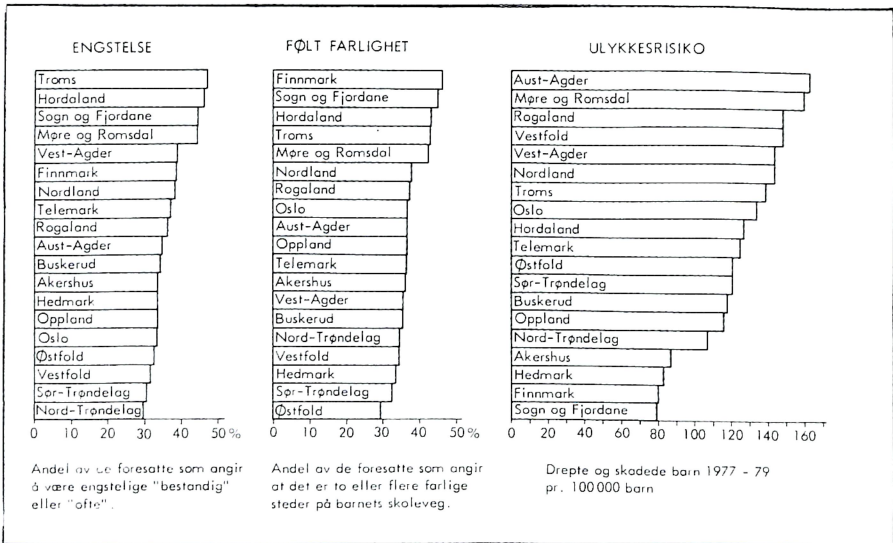


# Stor løyving til Møre og Romsdal for videreføring av AKSJON SKOLEVEG

Stortinget har for 1982 løyvd 15 mill. kroner som tilskott til oppfølging av Aksjon Skoleveg. Midlane skal nytast til tiltak på fylkesvegar og kommunevegar. Av dette har Møre og Romsdal fått heile 1,2 mill. kroner, og er dermed det fylket som har fått det største tilskottet. Det er føresetnaden for denne nye løyvinga at det statlege tilskottet skal dekke halvparten av kostnadene ved tiltaka, slik at den andre halvparten av kostnadene må dekkast av fylke eller kommune. Samla prosjektmengde vil då tilsvare 2,4 mill. kroner.

Den fylkesvise tildelinga tek utgangspunkt i eit minstebeløp på 600 000 kr. Med bakgrunn i opplysningar framkomne gjennom aksjonen, er dette beløpet justert for dei enkelte fylke. Her er teke omsyn til faktorar som ulykkesrisiko (for barn), angst frå foreldra si side for barna, talet på farlige stader påpeika gjennom aksjonen, talet på kommunar i fylket.

Korleis ein del av desse faktorene slår ut for vårt fylke, går fram av diagrammet nedanfor:



Foresattes engstelse og følelse av hvor farlig skolevegen er, samt ulykkesfrekvens for barn. Fylkesdata rangordnet.

Fylkets trafikktryggingssutval (FTU) er bindeledd mellom den sentrale aksjonsleiinga for Aksjon Skoleveg og kommunane. Det er difor FTU som er ansvarleg for fordelinga av dette tilskottet på 1,2 mill. kroner frå staten til fylkesvegar og kommunale vegar. Kommunane er orienterte om den nye tilskottsordninga, og dei er bedne om å sende inn til veg-

kontoret søknader om prosjekt som dei ønskjer skal gjennomførast. For tiltaka på kommunevegar må kommunen som nemnt sjølv dekke halvparten av kostnaden. For fylkesvegar må den tilsvarende halvparten delast likt mellom fylket og kommunen, etter gjeldande reglar for tiltak på fylkesveg her i fylket.

*Magne Flemsæter*

---

## Arbeidsmåter og redskaper for 40 år siden.

*da riksveg 185, nå E69, anlegget Våge-Innfjorden ble bygget.*

Dette foto er tatt på min første arbeidsplass i vegvesenet 1941. Det er fra Sæbøstranda mellom Måndalen og Sæbøneset. Av redskaper fikk vi utlevert stubbryter, trillebårer med jernhjul og trilleplank. Flåhakker til rensk av fjell og røtter, pikhakker, slegger og spett. Spader måtte hver mann betale selv. Så den måtte en være forsiktig med, den var dyr.

Så fikk vi utlevert feisler og bor og vagger eller steintraller og skinnegang. Stubbryteren var til å slite opp store røtter og laste storstein. Den små steinen ble lastet for hånd eller krafse og brett. Alt arbeide var akkord. Og så fikk vi trekk for redskap og borsvinn.

Tror ikke det hadde blitt mange søkere på jobben hvis en skulle gått tilbake til denne arbeidsmåten igjen.



Men vegen ble nå ferdigbygget på dette viset 1941-45.

*Arnold Hågensen*

---

---



---

# Vegtrafikkulykker 1981 — Hvordan gikk det?

---



---

**Alt i alt:**

En relativt bra reduksjon fra 1980; 12% — 68 ulykker mindre.

**Riksveger:**

Betydelig reduksjon; 19% — 65 ulykker mindre.

**Fylkesveger:**

Betydelig reduksjon; 20% — 24 ulykker mindre.

**Kommunale vegger:**

Betenkelig stor økning; 18% — 21 ulykker mer.

**Mjuke trafikanter:**

En viss reduksjon på fylkesveger og riksveger. Uhyggelig stor økning på

kommunale vegger; 40% — 19 ulykker mer. (Hele denne økningen fant sted i Sunmøre politidistrikt).

**Dødsulykker:**

Laveste tall på flere 10-år, men økning på kommunale vegger.

**Konklusjon:**

Tilfredsstillende utvikling på riksveger og fylkesveger. Høyst utilfredsstillende utvikling på kommunale vegger, dvs. stort sett i byene og de større tettstedene i fylket.

*Magne Flemsæter*

---

## Pensjonister 1981

I forrige nummer av «Veg og Virke» var Peder Ringstad ved en feiltakelse først opp blant pensjonistene. Peder Ringstad er fremdeles i arbeid i vegvesenet.



## Hytter

Hytteleien er ens for alle hyttene og er fastsatt til kr. 30,— for ett døgn og kr. 15,— i tillegg for hvert døgn ut over det første.

De som ønsker å leie hytte, kan henvende seg til Liv Andresen eller Katrine Bang, vegkontoret.



VEGKONTORET, MOLDE 11. FEBRUAR 1982

	Kommuneveg		Fylkesveg		Riksveg		Sum alle vegar	
	1980	1981	1980	1981	1980	1981	1980	1981
Registrerte trafikkulykker	118	139	119	95	343	278	580	512
Andel mjuke trafikantar	47	66	32	24	73	68	152	158
<u>Andel mjuke trafikantar delt på</u>								
Fotgjengarar	25	39	22	21	46	46	93	106
Syklistar	19	23	8	3	25	19	52	45
Kjelke/Spark/Ski o.l.	3	4	2	0	2	3	7	7
<u>Registrerte trafikkulykker delt etter skadegrad:</u>								
Dødsulykke	1	5	7	3	9	6	17	14
(Antall døde)	(1)	(5)	(7)	(3)	(11)	(6)	(19)	(14)
Svært alvorleg skadd	1	1	2	4	10	6	13	11
Alvorleg skadd	10	14	12	18	62	47	84	79
Lettare skadd	75	87	75	50	178	178	328	315
Berre materiell skade	31	32	23	20	84	41	138	93

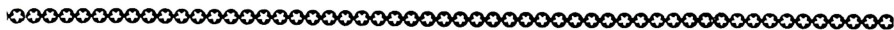




samstundes skal flytte til nylokale like ved.

Neste lekk i betring av vegtilhøva her vert ny veg frå Furnes ovafor Mauseidvåg mot Sulesund, slik at dei berykta «Mauseidbakkane» kan

gløymast. Det er å vone at grunnløy-  
sing og løyvingar kan gjere det mog-  
leg å opne denne parsellen sam-  
stundes som snøggbåten Hareid -  
Ålesund tek over for B/F «Hjørunga-  
våg».



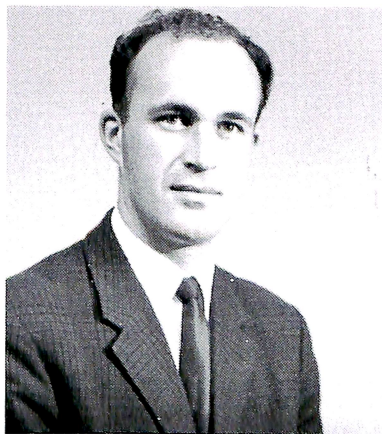
## 70 km med nye særskilte fartsgrenser på riks- og fylkesvegane i 1981

I 1981 vart det på riksvegnettet i Møre og Romsdal innført 22,91 km med nye særskilte fartsgrenser. Dette delte seg på 7,51 km med 50 km/t, 14,47 km med 60 km/t og 0,93 km med 70 km/t. Dermed har 440,6 km av riksvegnettet i fylket — eller 25,8% — fått særskilte fartsgrenser. 136,5 km — eller 8% — gjeld 50 km/t og 283,6 km — eller 16,6% — gjeld 60 km/t.

På fylkesvegane innførte vi i 1981 46,71 km med nye særskilte fartsgrenser. Av dette var det 26,94 km med 50 km/t og 18,87 km med 60 km/t. Dermed er 211,1 km av fylkesvegnettet — eller 11,0% — skilta med særskilte fartsgrenser.

Vi reknar no stort sett med å ha fullført arbeidet med å endre fartsgrensene på riksvegane i fylket i samsvar med Vegdirektoratet sine retningslinjer frå 1979 og 1980. Derimot vil det i 1982 bli innført ganske

mange kilometer med nye særskilte fartsgrenser på fylkesvegane i Møre og Romsdal.



*Svein Solbjørg*



## Pelebåten «Vølaren» til Rogaland

Dei siste 10 åra er ein stor part av dei viktigaste ferjekaiene i fylket bygd om til moderne ferjekaier i betong. Desse nye betongkaiene er langt meir solide enn dei gamle trekaiene. Dette har ført med seg at ferjekaivedlikehaldet er blitt monaleg redusert.

Vidare må nemnast at i 1980 gjekk vi her i fylket over til ein ny type fenderverk ved hjelp av stålrør med bildekk. Denne konstruksjonsmåten er mindre arbeidskrevjande og arbeidet vert gjort frå land. Det ser óg ut til at denne metoden krev mindre vedlikehald.

Før var det pelebåtane som bygde fenderverket på nye betongkaier, og det gjekk med ca. 2½ månad til kvar kai. No brukar vi ikkje pelebåt i det heile til dette arbeidet, det blir utført av dei som utfører betongarbeidet. Dette har også gjort at ein har mindre bruk for pelebåt.

Alt som er nemnt ovanfor har ført til mindre arbeid for pelebåtane i fylket. Frå april 1981 vart difor pelebåten «Vølaren» leigd bort til vegvesenet i Rogaland.

Etter den tid har dei 2 andre pelebåtene våre, «Pelaren» og «Basen»,



PIB «Vølaren».



Frå venstre «Vølaren», «Basen» og «Pelaren».

greid å ta seg av oppgåvene her i fylket. Desse to ser óg ut til å greie oppdraga i tida framover, så langt vi no kan sjå. Vegvesenet i Rogaland

vil no kjøpe «Vølaren» og den vert di-  
for selt dit.

*Leonhard Dahl*

## Løsning på «Vegkruss nr. 5-81»



Vinnere ble:

1. Anna Sandblåst, Vegkontoret, 6400 Molde
2. Kjell Loen, Vegkontoret, 6400 Molde
3. Aksel Vold, 6386 Måndalen

Premiene er tilsendt.

## Ambulansepersonell på skulebenken

25 ambulanseførarar frå heile landet har sia 16. november vore i Molde på kurs.

Kurset er arrangert av sosialdepartementet med Fylkessjukehuset i Molde ved undervisningsleder Atle Erikson som lokal arrangør. Kurset inneheld 3 hovedemner Medisinsk, Redningsteknisk og Trafikkteknisk del som er utarbeida av Sosial-dep. Kirke og undervisnings-dep. og Vegdirektoratet. Alle instruktørar er henta lokalt her frå distriktet.

Frå vår etat har avdelingsingeniør Bjørn Welle leia glattkøyringa ute på glattkøyringsbana i Malmedalen.

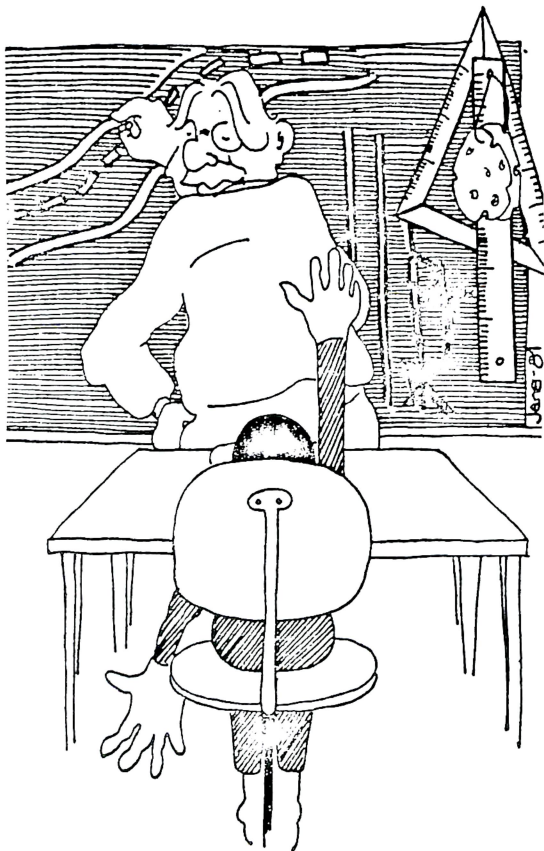
Meininga var at glattkøyringa skulle foregå på eit islagt vatn, men på grunn av mildveret som kom i denne perioden, måtte dette flyttast. Veglaboratoriet var ute på Skjelbreivatnet og målte tjukkelse og kvalitet på isen, som viste seg å vere noko porøs.

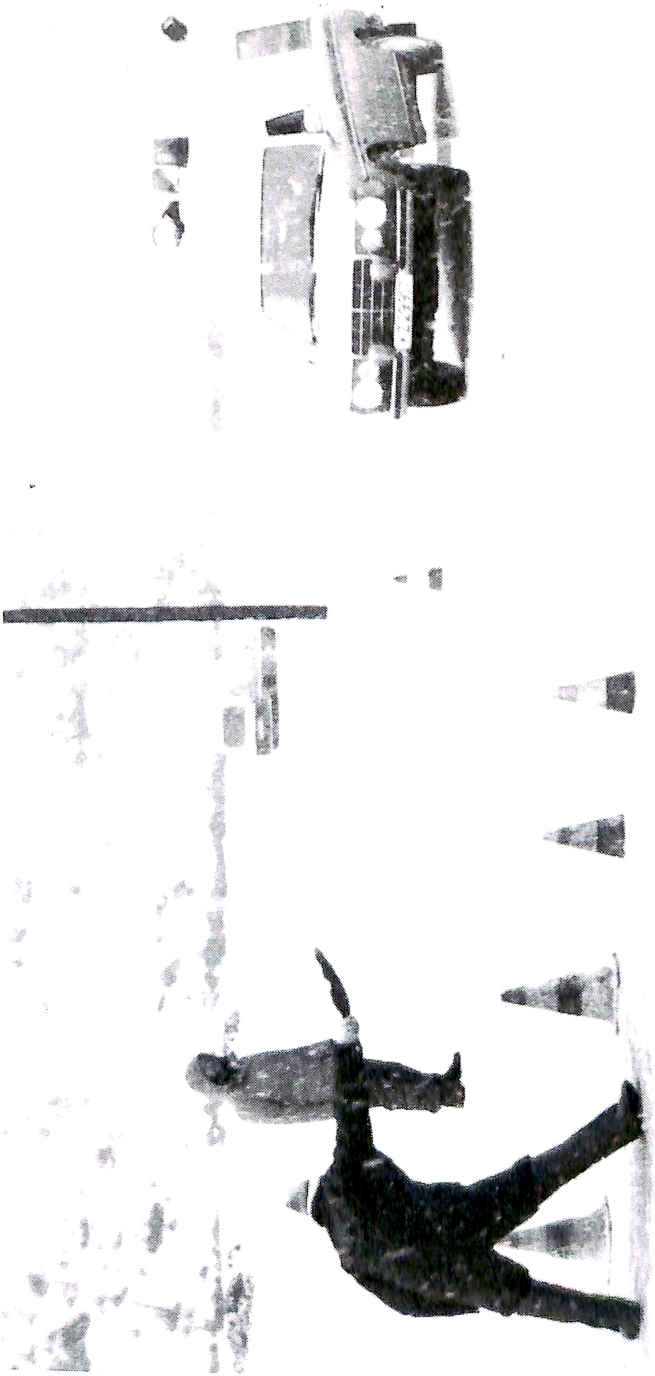
Torfinn Reitan frå biltilsynet i Molde har deltatt som øvingslærer ved øvingskøyringa med ambulanse. Øvingskøyringa omfatta alt frå kommenterande eigenkøyring - defensiv køyring - til utrykningskøyring med signal og pasient.

Kurset blei avslutta med festleg tilstelning 24. februar.

*Torfinn Reitan*

*Bjørn Welle instruerer i unnamanøver på glattkøyringa.*





# BEDRIFTSIDRETT

Vi skriver nå 1982 og det er igjen tid for en oppsummering av bedriftsidretten det siste året. I likhet med året før har det i 1981 vært en dalende interesse hos gutta, mens jentene blir sprekere og sprekere.

## Ski

Bedriftslangrennene hadde også i 1981 en mindre oppslutning fra oss enn for et par-tre år siden. Det er dessverre blitt slik at mange habile koffertløpere finner det lite inspirerende å stille opp sammen med løpere som driver helårstrening med

tanke på Birkebeinerrenn og andre «proffkonkurranser». Men våre beste holder fortsatt godt følge med teten. I Stålprodukterstafetten kom det beste laget vårt (Digernes — Moen — Strand) på 5. plass i A-klassen og det ble 8. og 10. plass i B-klassen.

## Trim/friidrett

I vegvesenets trimtiltak — registreringsboka på skihytta — ble det sist vinter registrert 2149 personer. For dette tiltaket ble laget vårt påskjønet med «Steen og Strøm-kruset». Det inspirerer selvfølgelig til å følge



*Avd.ing. Sverre Digernes i full fart mot mål.*

opp tiltaket også denne vinteren. Trimgruppa tar dessuten sikte på å arrangere et familierenn for vegvesenets ansatte 20. mars 1982 (kryss av i kalenderen).

### Skyting

Aktiviteten i miniatyrskyting er fortsatt nede i en bølgedal, men Odd Erik Lønsethagen ender som regel på eller nær toppen av resultatlista når han deltar.

### Volleyball

Førstelaget vårt ble i 1981 «bare» nr. 4 i første divisjon etter å ha tapt knepent for de beste lagene. Andrelaget ble nest sist i første divisjon. I årets serie stiller vi bare ett lag i herreserien der for få år siden stilte med hele 3 lag.

Adskillig mer gledelig er det at jentene nå stiller med eget lag i serien og møter jamnt fram på treninga. Fortsetter det slik blir det nok snart flere seire i serien enn den ene de har oppnådd hittil.

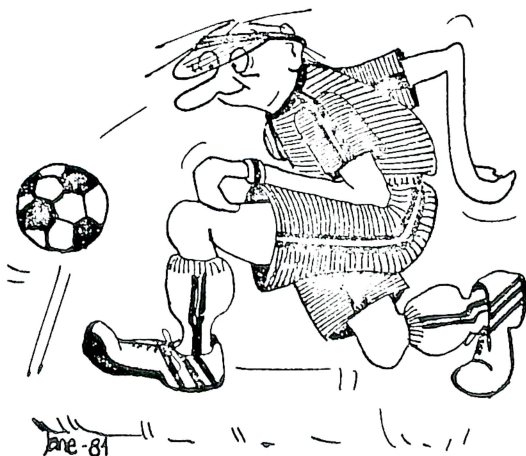
### Fotball

Årets store fotballbegivenhet, sluttspillet i Vegcupen, er tidligere omtalt i Veg og Virke. Vårt lag greide seg ikke så godt der som vi hadde håpet, men i den lokale serien gjorde laget det bedre enn på lenge med 5. plass i første divisjon. Foran neste sesong ser det imidlertid svært dårlig ut da det ikke har vært mulig å skaffe noen ny fotballoppmann. Hvis ikke dette retter seg før påmeldingsfristen til våren, blir det ikke noe fotball-lag i år.



### Bordtennis

Vi stiller fortsatt bare med ett treningslag (Myhre — Oterhals — Meringdal) i bordtennis. Disse hevder seg meget godt og ble siste sesong nr. 4 i første divisjon.



På årsmøtet den 3. desember 1981 ble disse valgt inn i styret for sesongen 1982:

Formann	Terje Lindstad
Nestformann	Bjørn Andersen
Kasserer	Ruth Rød
Sekretær	Unni Vassgård
Styremedlem	Terje Josefsen

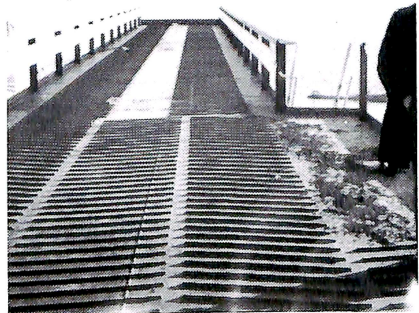


## Maskinkjøp 1982



*Båtdekk sett forover med oppkjøringsbru.*

Det største maskin- og utstyrkjøpet i 1982 er den nye knuseverklekteren. Lekteren er så godt som ferdig og skal i februar slepast til Vigra for å bli utstyrt med det nødvendige knuseverkutstyret. Båten blir seinare levert av Ølen skipsindustri, Sunnhordaland, som har stått som byggherre for lekteren.



*Oppkjøringsbru til knuser.*

Vegvesenet får i år levert ei ny spesialvogn for sleping og transport av tungt utstyr. Vi får også som førre år levert 3 stk. nye veghøvlar og 3 stk. middelstore hjullastarar. Det blir elles levert utstyr og maskiner av ymse slag.

Av skjemaet kan ein sjå nærare kva dette er og dei tilnærma innkjøps-



Mask. gruppe	Fabrikat	Type	An-tall	Enhetspris	Totalpris	Leveringsdato
510	Volvo	F 12 G	1	900	900	febr. 82
512	Volvo	F 408	3	250	750	febr. 82
514	Toyota	Hi-Lux	2	80	160	febr. 82
514	Mercedes	307 D	1	100	100	febr. 82
514	Mercedes	307 D	7	125	875	febr. 82
514	WV	247 D	4	175	300	febr. 82
519	Siste termin på ny knuseverkbåt				600	jan. 82
519	Ny motor kompr. til «Pelaren»				350	
520	Volvo	3500	1	921	921	febr. 82
520	Nordverk	NK 161	2		2.025	febr. 82
522	Hymas	7600	1	450	450	febr. 82
523	Pukkutl.	Jersey	1	100	100	febr. 82
527/28	Dynapack	CC 21	1	400	400	febr. 82
529	Småvalser	Atlas	2	62	124	febr. 82
534	Atlas	XAS 120	1	103	103	febr. 82
535	Ama	SM 23 BL	1	368	368	febr. 82
535	Ama	SM 14 BL	3	230	730	febr. 82
536	Volvo	4300	3	400	1.370	febr. 82
541 - 549	Knuserutst. til knusebåt				3.000	febr. 82
541 - 549	Konkuser Svedala 436				730	
541 - 549	Haahjem Mek. Sikt B 2100T				350	
541 - 549	Agdermaskin 20 m <sup>3</sup> siloer 3				50	150 febr. 82
549	Miljøinvest.				300	febr. 82
556	Brakker				400	febr. 82
561	Øveråsen	TV 60-804	1		102	febr. 82
561	Smith	Kantfres	1		60	febr. 82
561	Øveråsen	PV 1200	1		260	febr. 82
562	Sand og saltspredere				260	febr. 82
563	Snøploger				981	jan. 82
566	Lab.utstyr				125	
501 - 504					600	
507	Radio-samband				1.000	
	Reserve				616	
Sum					19.300	

prisane. Til saman skal det kjøpast inn for 19,3 mill. kroner i 1982.

Ein vil nemne at alt utstyret som her er nemnt, er slikt utstyr og slike maskiner som blir satt inn i staden for

gamle umoderne maskiner og slike som ikkje held krava med omsyn til støy og støvdemping. ...

*Oddvar Åfløydal*

**VANNRETT**

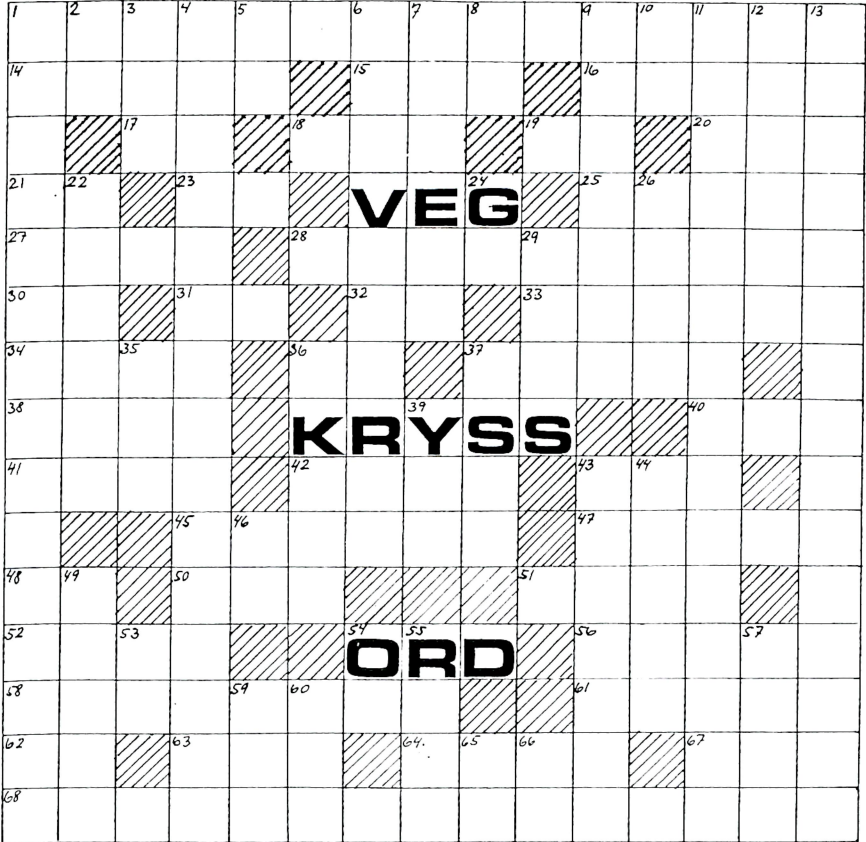
1. Overblikk
14. S...., alvorlig
15. Skanse i Sverige
16. Gir
17. Utsikt
18. Fortrinn
19. Voks
20. Mukke
21. Leif Fylling
23. Titteskap
25. Så lenge
27. ....um, grunnstoff
28. Pleies
30. Sporte
31. Idet
32. Kjem. symbol
33. I nesen
34. Doktrine endelse
36. Retning
37. Følget
38. Genre
40. Mild
41. Drosje
42. K. navn
43. Flyselskap
45. Spyd
47. Land i Asia
48. Dessert
50. Flokk
51. Skitten
52. Kom. i Telemark
56. Nabolag
58. Bedrift
61. Blomst
62. Eksisterer
63. Vokalen
64. Fisk
67. Retning
68. Prinsippene

**LODDRETT**

1. Tegn
2. Lever
3. Talje
4. Festligheten
5. Øk
6. Kelnere
7. Fullkommen
8. Kjem. symbol
9. Bilateral
10. Republikk fk.
11. Opplæring
12. Hundegård
13. Avhøre
22. 7633
24. To like
26. Dott
29. Byggelag
35. Blanding
36. Vassblande
37. Fyrste
39. Kry
43. Feltropet
44. Sykdom
46. I embets medfør, fork.
49. Selskap
53. Herr, fork.
54. Tre
55. Bær
57. Ap
59. Avslag
60. Adv. og konj.
65. Kjerneved
66. Lakke

# 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. 1-82**» og sendes til Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 25. mars 1982.

Innsender: .....

Adresse: .....

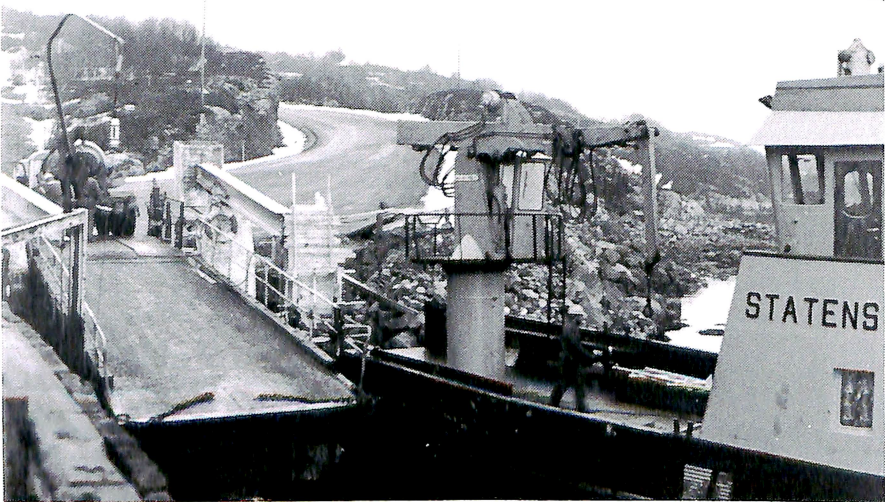
Postnr.: ..... Poststed: .....

## *Ferjekaiarbeider i Sør-Trøndelag*

I tiden november 1981 — medio februar 1982 har pelebåten «Basen» med mannskap vært utleid til Sør-Trøndelag vegvesen.

Hele fire ferjekaier har hatt besøk av båten: Brøttingsvåg, Hemnskjel, Valset og Sandstad.

Oppsynsmann har vært L. Dahl (bildet) og ferjekaibruene er bygd av vegsentralen på Årø.



*Brøttingsvåg ferjekai på Fjellværøy har fått ny ferjekaibru. Kaia er bygd om i betong.*



*Bildene på denne siden viser Hemnskjel ferjekai.  
Her er det foretatt reparasjoner på betongkonstruksjonene og fornyet fender-  
verk.*



# Regler om tjenestefri i utdanningsøyemed m.v.

I forhandlingsmøte i Vegdirektoratet den 21. desember 1981 ble man enig med vegvesenets tjenestemannsorganisasjoner om regler for tjenestefri i utdanningsøyemed m.v. Reglene har følgende ordlyd:

«Statens vegvesen

Regler om tjenestefri i utdanningsøyemed m.v. (Fastsatt etter forhandlinger mellom Vegdirektoratet og tjenestemannsorganisasjonene i vegvesenet den 21. desember 1981)

1. Ved avgjørelse av spørsmålet om permisjon skal gis, må det skje en avveining mellom tjenestemannens behov og tjenestens tarv. Herunder må det legges vekt på muligheten for å få stillingen tilfredstillende besatt som vikariat.
2. Tjenestefri bør så langt tjenesten tillater det, gis tjenestemann som ønsker å gjennomføre en utdanning av betydning for vedkommendes videre arbeid i vegvesenet. For å få tjenestefri etter dette punkt, må vedkommende ha gjort tjeneste i vegvesenet i minst 1 år.
3. Tjenestefri for tidsbegrenset tjenestegjøring i utdanningsstilling, f.eks. som dommerfullmektig, stipendiat o.l., kan gis for inntil 2 år.
4. Tjenestefri for inntil 2 år, med mulighet for forlengelse i ytterligere 1-2 år, kan gis ved overgang fra stilling i Vegdirektoratet til vegvesenet i et fylke eller omvendt, og ved overgang fra et fylke til et annet.
 

Som hovedregel gis det ikke permisjon for å overta ny stilling innen samme arbeidssted f.eks. innen Vegdirektoratet eller innen vegvesenet i et fylke. Unntatt er permisjon for overtakelse av vikariat for tjenestemann som er fraværende p.g.a. offentlig ombud eller for å gjøre tjeneste i en tjenestemannsorganisasjon. For overtakelse av vikariater og engasjementer i vegvesenet, kan det gis permisjon for den tid vikariatet/engasjementet varer.
5. Tjenestefri for å overta annen statsstilling utenfor vegvesenet, kan gis for inntil 1 år. Rent unntaksvis kan slik permisjon forlenges for ytterligere inntil 1 år.
 

Tjenestefri, som nevnt foregående avsnitt, kan unntaksvis gis for å overta stilling i kommunal, fylkeskommunal eller privat virksomhet.

For å få tjenestefri etter pkt. 5, må vedkommende ha gjort tjeneste i vegvesenet i minst 4 år.

6. Søknader om tjenestefri etter disse regler avgjøres av administrasjonen (der hvor tilsettingsretten ligger). Er administrasjonen i tvil om hvorvidt en søknad bør innvilges, legges saken fram for vedkommende tilsettingsråd. Hvert medlem av rådet har samme ankeadgang som ved tilsettinger.»

Reglene forutsettes tatt i bruk fra nå av.

I det nye tilsettingsreglement vil tilsettingsrett i stilling som ingeniør og avdelingsingeniør bli overført fra det sentrale til de lokale tilsettings-

råd. Permisjonssøknader, som omhandlet, fra tjenestemenn i disse grupper, kan allerede nå avgjøres lokalt, jfr. reglens pkt. 6. Dette punkt er forøvrig slik å forstå at administrasjonen både kan innvilge og avslå søknader. Det er bare når administrasjonen er i tvil om hvorvidt en søknad bør innvilges at saken skal legges frem for vedkommende tilsettingsråd.

Personal- og  
administrasjonsseksjonen

*O. Baastad*

*I Evjenn*

## Vegveteranar på treff på Skodje

Arbeidsmannsforbundet si lokalavdeling for Skodje og omland bad på førjulsvinteren saman til fest på Skodjekroa. Det er andre året det vert halde slikt treff, og at det vert sett pris på av gamlekarane er tydeleg. Av 31 innbedne pensjonistar var det heile 26 av dei gamle sliitarane som møtte, den eldste var 87 år.

Festen, som vart leia av formannen i Skodje vegklubb, Oddvin Haukeberg, var delt i to avdelingar. Dei innbedne pensjonistane møttest først til middag, seinare møttest også yrkesaktive vegarbeidarar til hyggjelig samvær utover kveldstimane.

Vegsjef Arne Inge Torvik helsa vegveteranane med ein tale der hovudvekta låg på farne tiders vegforhold.

Han orienterte også om komande oppgåver i det han minte om Mark Twain sine ord om at «vi skal interessere oss for framtida, for det er der vi skal halde til resten av vår tid».

Hovudtillitsmann fram til nyåret, Olmar Lien, som sjølv er å finne mellom pensjonistane, helsa også deltakarane. Han gjorde greie for arbeidet med å skipe ei pensjonistforening for vegvesenet her i fylket, og han lova å følgje opp dette arbeidet i tida framover.

Det er stadig fleire som er opptekne av kontaktlinjene mellom pensjonistar, yrkesaktive og ungdomen. Skodje vegklubb har teke eit initiativ for å betre desse kontaktlinjene.



Om det også hadde lukkast å få med ei klasse frå ungdomsskulen, eller ein annan ungdomsflokk til eit slikt treff, ville dei fått med seg mange inntrykk og kunnskap som dei ville hatt nytte av seinare i livet.

Uformelt og hyggjeleg samvær er

hovudsaka med desse treffa, og det vart rundt borda gjeve mange godord om dei som står føre. Det er å vone at dei held fram slik at dette kan verte ein årviss tradisjon.

O.J.





*Fra første rekke venstre: 1. Johan Glomset 2. Karl Skodje 3. Johan Saltkjelsvik 4. Karl Korsedal 5. Ole Rabben 6. Marius Græsdal 7. Vegsjef Arne Inge Torvik 8. Sverre Strømmen 9. Elias Aasestrand 10. Olger Ræstad 11. Jakob Valde 12. Alfred Urke 13. Josef Birkelund 14. Gudmund Grande 15. Ole Tryggestad 16. Gerhard Rønnestad 17. Hjalmar Birkeland 18. Mikal Valbø 19. Petter Engeset 20. Hans Ness 21. Lars Sortehaug 22. Lars Hofseth 23. Petter Tenfjord 24. Martin Vadset 25. Tore Storebråten 26. Bjarne Hofset 27. Alf Løvik 28. Knut Glomset 29. Ingvald Flåte.*

*Foto: Tynes, SA.*

## REDUSERT VINTERSYSELSETTING

I en årrekke har vegvesenet her i fylket fått tildelt ekstra midler for inntak mannskaper til ekstraordinær sysselsetting i perioden januar-april — en periode da tradisjonelt ledigheten er stor i arbeidslivet.

Det har ikke alltid vært like lett å finne egnet arbeid for denne ekstra arbeidsstyrken på hardeste vinterstida, og særlig siste åra med færre anlegg i typisk fjellterreng og flere spørsmålstegn om effektiviteten ved å ta ut fjell med håndholdte boremaskiner har gjort det vanskelig å få til rasjonell drift til en hver tid.

I inneværende vinter er det bare på 5 fylkesveganlegg at ekstraordinært sysselsettingsarbeid foregår. Om lag 20 mann er i arbeid her fram til påske; Ellingsøya, Grytetranda, Midøya, Tustna og Kleive-Rørvik.

For første gang på mange år har sta-

ten unnlatt å bevilge penger til sysselsettingstiltak på riksveg, der tradisjonelt det største mannskapstallet har vært. For vegvesenet isolert sett er dette neppe noen ulempe. Det store behovet for kompressorer og brakker er dempet, og vanskeligheter med at skytebaser og maskin-kyndige fra egne rekker må flyttes, er også redusert. En jamn drift uten noen topp den perioden vinteren er på det hardeste bedrer oftest det økonomiske resultatet også.

Ut fra den spesielt store ledigheten som er registrert siste måneder er det imidlertid kjent at regjeringa vurderer flere tiltak — også midler til ekstraordinær sysselsetting på riksveger igjen. Kanskje — om enn noe forsinket — blir det også i 1982 sysselsettingsarbeider på riksveger?



## AVSKJED FRA VEGVESENET

Ved julekaffen i fylkeshusets kantine var det takk og avskjed for tre vegveteraner som etter et langt liv i etaten trakk seg tilbake fra aktiv innsats. Det var hovedtillitsmann Olmar Lien, konsulent Sverre Hjelvik og konsulent Erling Scherer. Vegsjefen talte til de fratredende og tildelte dem vegvesenet diplom og to lystemer som minnegave for deres lange og trofaste tjeneste. De tre takket for den oppmerksomhet som ble vist dem. «Veg og virke» ønsker

de fratredende god helse og gode dager videre og takker for godt samarbeid.

I vegsjefens juletale ble det bl.a. snakket om trangere tider og om produktivitetsspørsmålet. Vegsjefen takket alle medarbeidere for året som er gått. Han ønsket god jul og ønsket vel møtt til ny dyst i det nye året.



*Fra venstre hovedtillitsmann Olmar Lien, konsulent Sverre Hjelvik, vegsjef Arne Inge Torvik og konsulent Erling Scherer.*



## Pensjonistforeining i Statens vegvesen Møre og Romsdal

I «Veg og Virke» nr. 2/81 vart tanken om å danne ei pensjonistforeining i vegvesenet lagt fram. Nokre få melde seg interessert i ei slik foreining, og på dette grunnlaget vart pensjonistane i T-7 og T-8 innbedne til eit drøftingsmøte i Fylkeshuset Molde den 10. november 1981.

Av dei innbedne møtte:

Otto Dyrhaug, Einar Eidseter, Sigurd Heilevang, Torstein Hatlelid, Elling Hoem, Ingar Hoem, Gunnar Kalseth, Elias O. Lyngstad, Johan J. Lysgård, Gunnar Nerås, Kristian J. Silset, Hjalmar Solli, David Strømme, Erling Tangen, Jarle Øye og Olmar Lien.



Frå vegkontoret møtte:

Sverre Hjelvik, Katrine Bang, Ole Bernt Harvold og Liv Andresen.

Hjelvik ynskte velkommen og bar fram helsing frå leiinga ved kontoret.

Deretter orienterte han om aktuelle velferdstiltak for pensjonistar og la fram sine tankar om kva for oppgaver ei slik pensjonistforeining vil få, og det verd foreininga kan få for pensjonistane.

Forslag til vedtekter var utarbeidd og vart referert. Det kom ikkje fram vesentlege innvendingar til forslaget.



Harvold orienterte deretter om ymse kommunale støtteordningar for pensjonistar, slik som heimesjukepleie, heimehjelp o.s.b. Han hadde sett opp ei oversikt over nokre av dei mest aktuelle hjelpeordningane, og han fekk ein del spørsmål frå deltakarane å svare på.

Han peika på at reglane vart praktisert noko ulikt i dei ymse kommunar, og at det greiaste var å vende seg til sosialkontoret på staden. I den samanhengen understreka han sterkt at sosialkontoret er eit servicekontor som skal stå til teneste med råd og hjelp. Det har ingen ting med den gamle fattigkassa å gjere, noko mange synest å tru.

Det var no tid for servering i kantina, og praten gjekk livleg rundt bordet.

Oppdeling av fylket i «pensjonistområde» stod òg på saklista og



vart diskutert utan at det vart noko endeleg avklaring i det spørsmålet.

Siste sak på programmet var eit forslag om å sette ned eit arbeidsutval for det vidare arbeid. Ved val av re-



presentantar vart det lagt vekt på å få ei god geografisk fordeling.

Utvalet fekk slik samansetning:

Ingar Hoem, Nauste  
Kristian J. Silset, Eide  
Olmar Lien, Åfarnes  
Sverre Hjelvik, Molde

Vararepresentantar:

Hjalmar Solli, Kleive  
Ingeborg Christoffersen, Molde

Disse 6 fekk så i oppdrag å arbeide vidare med danning av pensjonistforeining i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Molde, 11. november 1981  
*Katrine Bang*

\*\*\*\*\*

## Auka fart på vegane i Møre og Romsdal i 1981

Med den automatiske radaren har vi på dei faste målepunkta våre ved riksveg i 1981 målt farta til heile

365 000 kjøretøy. Desse målingane viser følgjande:

Fartsgrense km/t	% kjøretøy over tillatt fart		% kjøretøy 10 km/t over tillatt fart	
	I 1981	Endring frå 1980	I 1981	Endring frå 1980
50	59,4	+ 7,5	17,2	+ 3,7%
60	59,2	+ 17,1	17,3	+ 6,9%
80	42,9	+ 7,2	12,1	+ 2,7%

Vi ser her at det var prosentvis fleire kjøretøy som kjørte over tillatt fart i 1981 enn i 1980. Spesielt bør ein merke seg den sterke auken i overskridinga av tillatt fart i 60 km/t-sonane.

Ein del av denne fartsauken kan kome av at det i 1981 kanskje jamnt over var betre vær- og føreforhold i måleperiodane enn i 1980.

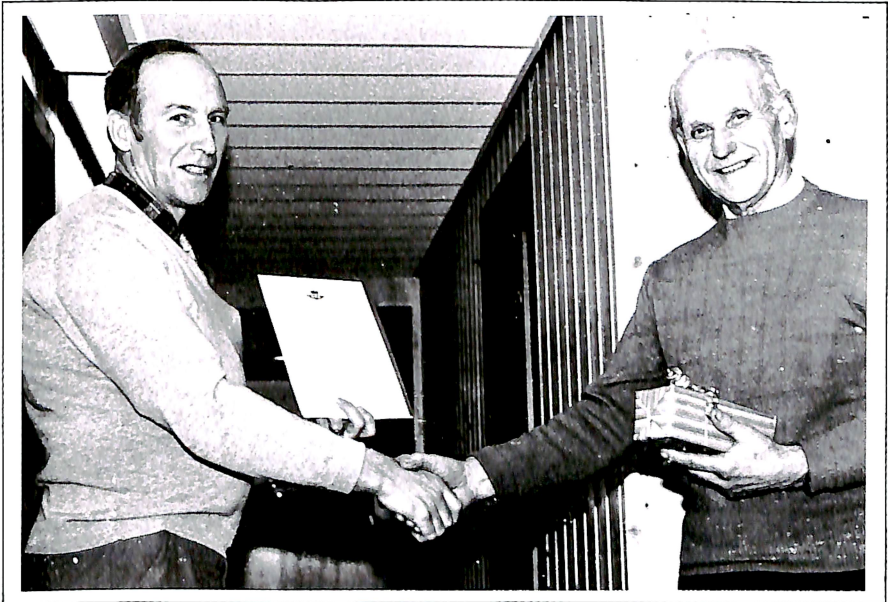
Sjølv om den prosentvise endring i overskridingane av tillatt fart var

relativt stor, så utgjer ikkje dette meir enn om lag 3 km/t i auka gjennomsnittsfart i 60 km/t sonane.

Ved endring av fartsgrensene frå 80 km/t til 60 km/t oppnådde vi første året ein reduksjon i gjennomsnittsfarta på om lag 11 km/t. Ein del av denne reduksjonen er no «ete opp», så i 1981 var vinsten av denne fartsendinga om lag 8 km/t i redusert gjennomsnittsfart.

*Svein Solbjørg*

## Høvelfører **KARL ROVIK**



*Overing. O. Åfløydal (t.v.) overrekker diplom og gave til Rovik. Foto. O.R. Ekren.*

Den 1. oktober 1981 slutta Karl Rovik som veghøvelfører i Statens vegvesen etter oppnådd alder.

Han kom inn i vegvesenet i 1953 og starta som veghøvelfører noko seinare. Sidan har han køyrd veghøvel heilt til han slutta i haust etter 28 år som tenestemann i Statens vegvesen.

Den faste stasjonen har vore Tingvoll, men utanom det har Rovik køyrd veghøvel over heile fylket. I mange år var han fast deltakar med veghøvelen i opprettingsarbeidet for oljegrus og seinare legging av kaldasfalt eller ALG som det no heiter. Dette syner noko av hans dugleik som veghøvelfører. Opprettingsar-

beid med veghøvel er eit arbeid som krev evne og innsikt, ikkje minst når det er langt mellom høgdeflisene.

Det er fortalt at ein gong Rovik var i tvil om høgda, spurte han oppsynsmannen. Denne skulle lyfte opp foten og viste om lag kvar vegbanen skulle gå. Då svara Rovik: «Hald foten til eg får still inn skjeret og bruk sko med samme såletykkelse også i morgo.»

Det særmerkte med Karl Rovik utanom fagleg kunnskap er hans gode humor og alltid positive innstilling når han blir spurt om å gjere eit arbeid. Det kan vere under vanskeleg vér og føreforhold eller i utide utanom ordinær arbeidstid standardsva-

ret er: «Vi ska no prøv.» og resultatet av prøvinga har som regel blitt bra. Vi vil med desse orda ynskje Karl

Rovik mange gode dagar og år som pensjonist.

*Oddvar Åfløydal*

## Opplæringa i 1981

Det er gjort opp status for opplæringa i 1981. Statusen viser at 1981 har vore eit «mellomår» med omsyn til opplæringa. Totalt har det medgått 1102 dagsverk til opplæringa i 1981 (då er det ikkje rekna med fleire studiereiser og samanhengande opplæringstiltak over fleire månader som kurs i landmåling, tilleggsutdanning i trafikkfag m.m.) Dette er 130 færre dagsverk enn i 1979.

Opplæringa utgjorde om lag 0,83% av ordinær arbeidstid i etaten i 1981 (200 dagsverk i eitt årsverk). I 1979 var satsen 0,86%. Dette er mindre

enn det som Vegdirektoratet sitt opplæringsutval av 1974 meinte var eit rimeleg gjennomsnitt (1,5%-2% av ordinær arbeidstid).

Tabell 1 og 2 viser korleis dei forskjellige stillingsgruppene i etaten kom ut med omsyn til ekstern (det vil seie opplæring arrangert av andre enn vegvesenet), lokal (det vil seie opplæring arrangert av vegvesenet i Møre og Romsdal) og sentral opplæring (det vil seie arrangert av Vegdirektoratet) i 1981:

Tabell 1 fordeling av opplæringsdagar på stillingsgrupper i etaten.

Grupper	Ekstern		Lokal		Sentral		Total	
	Dagar	%	Dagar	%	Dagar	%	Dagar	%
Arbeidarar	85	70	230	29	22	12	337	31
Oppsyn	12	10	127	16	19	10	158	14
Leining	—	—	37	5	58	31	95	9
O.ing/avd.ing/ing/tekn./teikn.	18	15	163	20	53	29	234	21
Tekn.pers.biltils.	—	—	98	12	12	6	110	10
Merk.pers.biltils.	—	—	59	7	5	3	64	6
Kons./førstesekr., vegk.	6	5	35	4	14	8	55	5
Adm.sekr./fullm./ass., vegk.	—	—	47	6	2	1	49	4
	121	11	796	75	185	18	1102	100



Tabell 2 Fordeling av opplæringsdagsverk pr. person på stillingsgrupper i etaten

Gruppe	Fast tilsette	Ekstern	Lokal	Sentral	Total
		Dagsverk pr. person	Dagsverk pr. person	Dagsverk pr. person	Dagsverk pr. person
Arbeidarar	430	0,2	0,5	0,05	0,8
Oppsyn	68	0,17	1,9	0,3	2,3
Leiing	8	—	4,6	7,3	11,9
O.ing/avd.ing/ing/tekn./teikn.	56	0,32	2,9	0,9	4,2
Tekn.pers.biltils.	26	—	3,8	0,5	4,2
Merk.pers.biltils.	27	—	2,2	0,19	2,4
Kons./førstesekr., vegk.	15	0,4	2,3	0,9	3,7
Adm.sekr./fullm./ass., vegk.	27	—	1,7	0,07	1,8
Alle tilsette	657	0,2	1,2	0,3	1,7

Tabellane viser store variasjonar mellom dei forskjellige stillingsgruppene. Forholdet mellom stillingsgruppene endrar seg ein del frå år til år. Visse forskjellar og variasjonar mellom stillingsgruppene er naturleg då arbeidsoppgåvene/arbeidssituasjonen endrar seg meir for nokre stillingsgrupper enn for andre.

Det er likevel ein tendens til at personar på høgre nivå i organisasjonen får meir opplæring enn personar på lågare nivå, og det er ein tendens til at teknisk personale, spesielt (sivil) ingeniørar, får meir opplæring enn anna personale.

Alle grupper, med unntak av leiinga, bruker mest av den lokale opplæringa. Den lokale opplæringa er ofte det einaste tilbodet til nokre stillingsgrupper.

Anders Grotle

# Bruk bil- beltet



# Trafikktal frå ferjedrifta i fylket i 1981

I MRF sitt ruteområde vart det i 1981 frakta i alt 3 938 468 bilar og 12 234 957 passasjerar. Samanlikna med 1980 var dette ein nedgang på 61 593 bilar, eller 1,5%, og 232 237 passasjerar, eller 1,9%. Dette er første gang etter andre verdenskrigen at MRF har hatt nedgang i trafikken. Vintermånadene og sommar-månadene viste ein klar nedgang, medan det i haustmånadene var auke.

Den sterkaste absolutte veksten i biltrafikken hadde ein i desse sambanda:

Rute 06: Hareid-Sulesund	+	11 766 bilar
Rute 20: Ålesund-Valderøy	+	10 340 bilar
Rute 03: Eiksund-Rjånes	+	4 996 bilar

Den sterkaste absolutte nedgangen i biltrafikken vart registrert i desse sambanda:

Rute 41: Kristiansund-Bremsnes	÷	34 224 bilar
Rute 47: Kvalvåg-Kvisvik	÷	11 461 bilar
Rute 11: Festøy-Solevågen-Hundeidvik	÷	10 462 bilar
Rute 33: Molde-Vestnes-Vikebukt	÷	9 683 bilar
Rute 13: Aursnes-Magerholm-Ikornnes	÷	9 317 bilar





### *Valderøy ferjekai.*

I 1980 hadde 16 av selskapet sine ferjeruter ein årstrafikk på meir enn 100 000 bilar. I 1981 var det 15 ferjeruter som passerte dette talet. Rute 48: Halsakanastraum passerte 100 000 bilar i 1980, men kom ikkje høgare enn 94 854 i 1981. I rekkjefølge er dei 15 største rutene no:

1. Rute 13: Aursnes-Magerholm-Ikornnes	325 673 bilar
2. Rute 11: Festøy-Solevågen-Hundeidvik	210 066 bilar
3. Rute 33: Molde-Vestnes-Vikebukt	291 403 bilar
4. Rute 06: Hareid-Sulesund	268 089 bilar
5. Rute 20: Ålesund-Valderøy	249 508 bilar
6. Rute 47: Kvalvåg-Kvisvik	220 549 bilar
7. Rute 44: Kvitnes-Høgset-Bergsøy	191 534 bilar
8. Rute 35: Lønset-Grønnes	183 486 bilar
9. Rute 41: Kristiansund-Bremsnes	158 250 bilar
10. Rute 10: Volde-Folkestad	151 862 bilar
11. Rute 46: Kvanne-Røkkum	126 230 bilar
12. Rute 31: Aukra-Hollingsholm	120 763 bilar
13. Rute 03: Eiksund-Rjånes	109 059 bilar
14. Rute 36: Åfarnes-Sølsnes	108 844 bilar
15. Rute 15: Eidsdal-Linge	103 372 bilar

Desse rutene hadde 74,8% av selskapet sin samla biltrafikk, men og 88% av dei bilane som vart registrert som attståande.

Talet på attstående bilar vart endra fra 137 354 i 1980 til 119 296 i 1981. Dette heng i stor grad saman med den generelle nedgangen i trafikken og betra kapasitet i nokre av problemsambanda.

Dei seks største sambanda når det gjeld attstående bilar var:

	% av trafikken	
Rute 33: Molde-Vestnes-Vikebukt	18 792	6,5
Rute 11: Festøy-Solevågen	13 999	4,5
Rute 44: Kvitnes-Høgset	13 091	6,8
Rute 47: Kvalvåg-Kvisvik	12 510	5,7
Rute 15: Eidsdal-Linge	11 472	11,1
Rute 6: Aursnes-Magerholm	9 715	3,0

August var den månaden som hadde mest attstående bilar (18 465 bilar).

*Oddbjørn Rabbevåg*

---

## *Inspeksjon av bruer og kaier*

For å ivareta sikkerheten og unngå kostbare utbedringer av våre ferjekaier er det fastlagt rutiner for inspeksjon av disse konstruksjonene.

Vegmestrene — som har hovedansvaret for tilsyn med bruene og ferjekaiene på samme måte som vegnettet for øvrig — mottar i disse dager rundskriv om dette der rapporteringsrutiner og framgangsmåter presiseres. Opplegget er basert på et informasjonsmøte som i samarbeid med Brukontoret ble holdt for alle vegmestere i november 1980.

Det blir et omfattende arbeid en gang årlig å gå gjennom «helsetilstanden» for våre mer enn 1200 bruer og ferjekaier på riks- og fylkesveger innen fylket og føre rulleblad for hver enkelt konstruksjon.

For de største konstruksjonene og der undervannsinspeksjon må til, er det lagt opp til et samarbeid der også vegkontorets folk deltar i inspeksjonene.

Med de store verdier som er investert i disse byggverka og den ofte livsviktige funksjon de tjener for samfunn og enkeltmennesker, er det av stor betydning at vi i tide setter inn tiltak mot utgraving, rustsprenging, frostskaider, slitasjeskaider eller hva det måtte være, og første trinn her er en ensartet, systematisk rapportering om tilstanden.

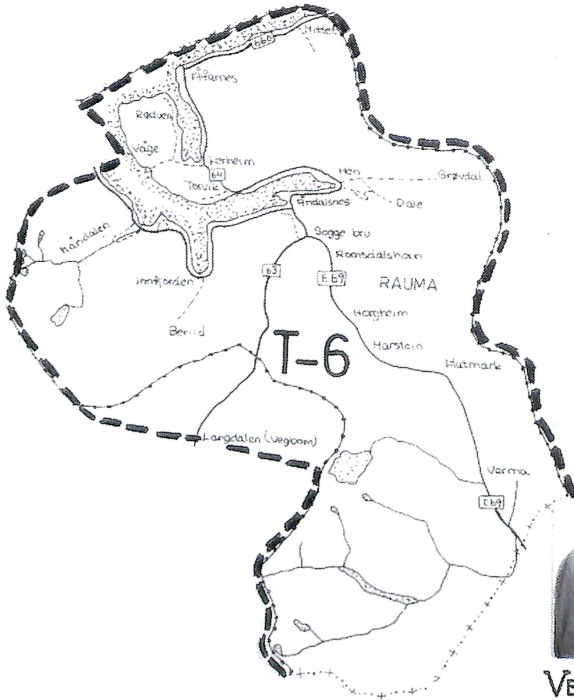




# T-6



ÅNDALSNES VEGSTASJON



VEGMESTER ASBJØRN SÆTER

Vedlikehaldsområdet omfattar heile Rauma kommune og 8 km veg i Norddal kommune. T-6 har 150 km riksveg, av dette er 14 km grusveg, og 65 km fylkesveg med 48 km grusveg.

Til saman er vi 19 mann til å vedlikehalde desse vegane. Til hjelp har vi veghøvel, shovel, lastebil, 5 småbiler og snøfres. Åndalsnes vegstasjon som ble bygd i 1964/65 ligg 3 km frå Åndalsnes. Her har vi felleslager, verksted og kontor for anlegg og vedlikehald.

Våre viktigaste vegar er E69 Oppland grense-Våge og riksveg 64

Åndalsnes-Åfarnes. E69 er rasfarleg både i Romsdalen og mellom Veblungsnes og Våge. Det er 4 tunneler og 4 rasoverbygg på strekningen, men det er langt fram til full sikring.

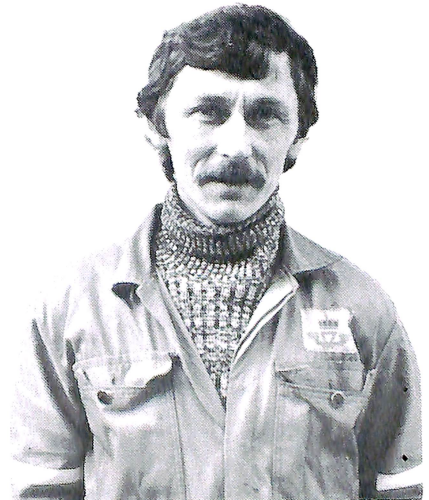
Riksveg 63, bedre kjent som Trollstigvegen, ligg også i T-6. Trollstigen er stengt om vinteren, men den har stor trafikk i turistsesongen. Vårt ønske er fast dekke til glede for oss og brukarane.

No ventar vi på våren, turistane og fallskjermhopping frå Trollveggen. Det er ei von om at alle som gjestar oss legg bosset i søpelsekkane og ikkje i vegkanten.

*Asbjørn Sæter*



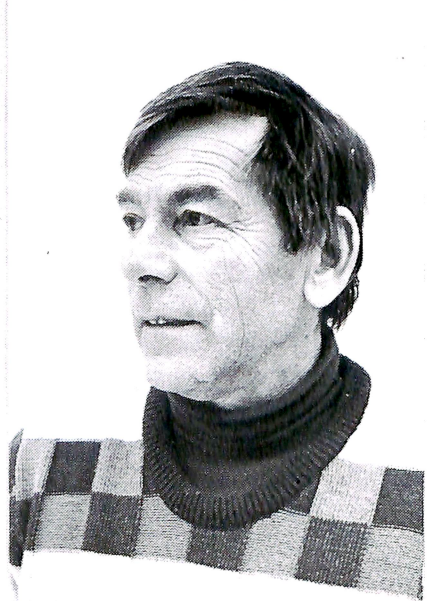
SPESIALARB. LEIF G. VOLD



SPESIALARB. JØRGEN ÅSGÅRD



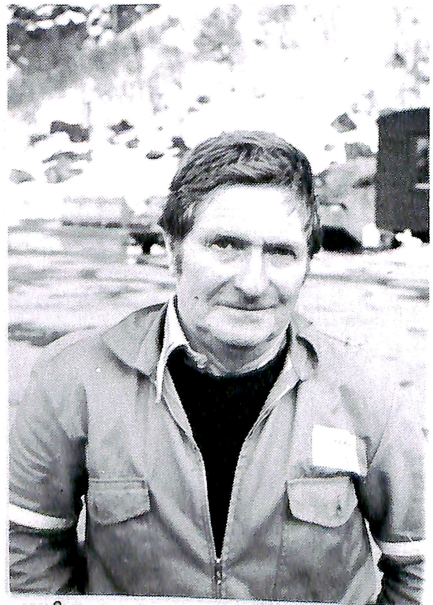
OPPSYNSMANN ASBJØRN STRAUME



KONTORFULLMEKTIG ARNE HOLM



VERKSTEDFORMANN PER FIVA

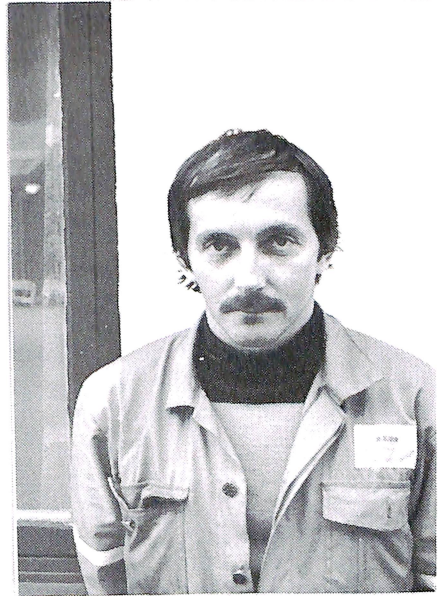


SJÅFØR LARS O. E. KAVLI





SJÅFØR OVE SLEMMEN



MASKINFØRER DAVID GRØVDAL



MASKINFØRER EGIL SÆTHER



SPESIALARB. KRISTIAN K. DAHLE



SPESIALARB. GABRIEL STØVE



SPESIALARB. EDVIN SÆTHER



SPESIALARB. KNUT SÆTERBØ



SPESIALARB. JOHN THORESEN



SPESIALARB. ARNOLD HÅGENSEN



SPESIALARB. ALF LANGMO



SPESIALARB. MAGNAR RYDJORD



SPESIALARB. JOHN SANDEN

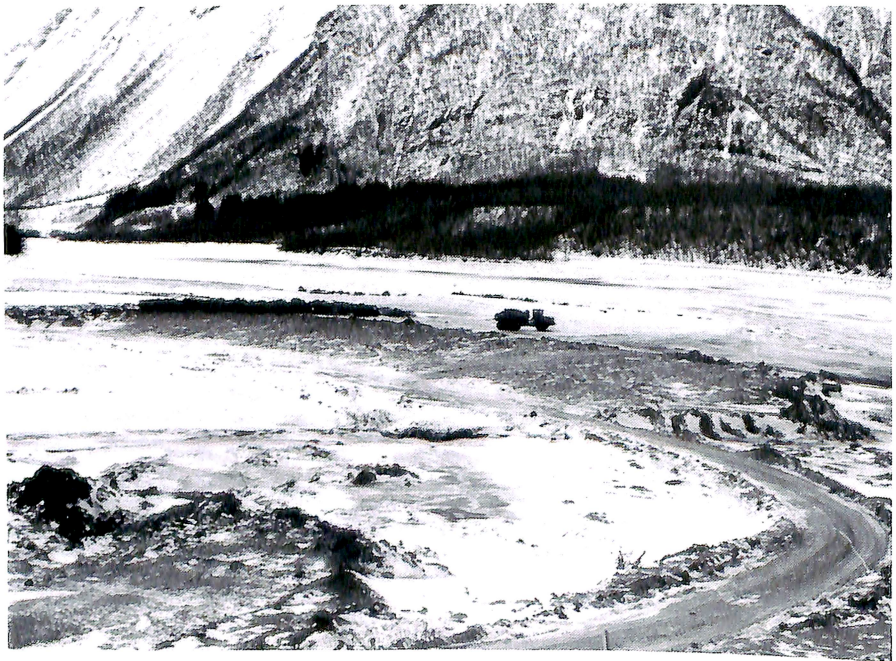
# Ny parsell på E69 frå Rauma bru til Sogge bru

Som kjent frå tidlegare nummer av «Veg og Virke» er vegvesenet i gang med å bygge ny veg frå Rauma bru til Sogge bru. Heile parsellen har ei lengd på 4,3 km. I desember 1980 vart ca. 1,2 km frå Rauma bru til Grøttør bru opna for trafikk. Vegen går her over Øran Øst og langs elva til Grøttør bru. Herifrå går den nye vegen på nedre side av jarnbanen, og til dels nokså nær inntil denne. Terrenget her er svært kuppert så

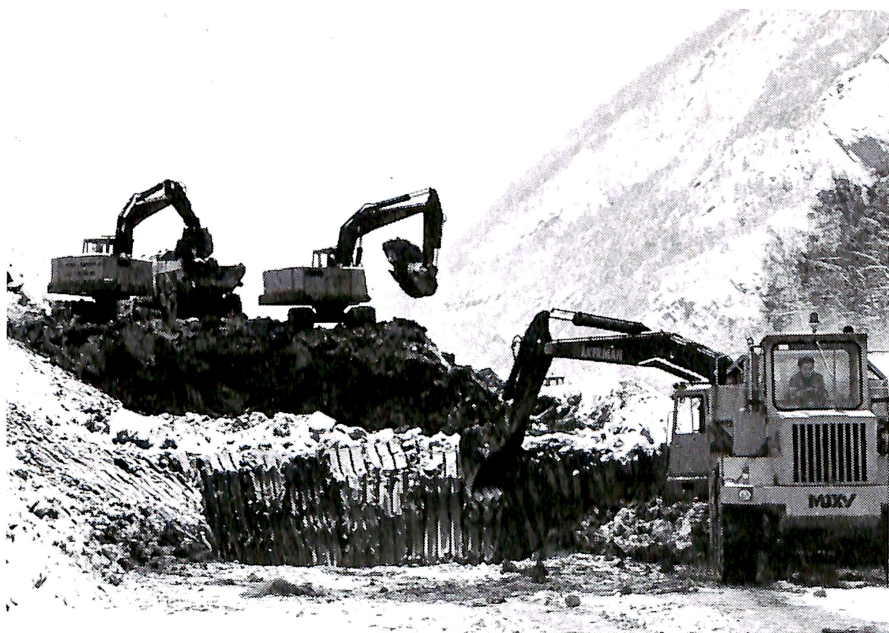
det blir såleis store skjæringar og fyllingar. Den største skjæringa er på 67 000 pfm<sup>3</sup> og den største fyllinga er på 40 000 pfm<sup>3</sup>.

## Anleggsarbeidet

Det har no vore igang omfattande arbeid med masseflytting sidan november 1980. Massane er for det meste sand og silt, men det er og mykje blaut leire. Grunntilhøva og



*Blaut leire som ikkje kan nyttast til vegfylling, blir plassert med tanke på å vinne inn dyrka mark. Arealet vil bli på over 10 da.*



*Her er det stor innsats med å få ut leirmassar frå skjæringa medan det er kaldt vær.*

dei store fyllingane gjer at fyllingane må byggast opp lagvis på ein bestemt måte og under god kontroll. Eg skal ikkje kome nærare inn på dette her då det er skreve omfattande om dette i tidlegare nummer av bladet under «Lab.nytt». Frå november 1980 og fram til 1. februar er det til saman flytta 198 000 ulm<sup>3</sup>. Prisen pr. ulm<sup>3</sup> er på kr 11,30 flytta frå skjæring, lagt ut og komprimert på fylling.

Av betongarbeider skal det byggast 2 stk. driftsundergangar og 1 bru over veg og jarnbane. Denne brua blir 39 m lang. Forutan arbeid med masseflytting er det no i gang sprengingsarbeid like ved jarnbanetunnelen ved Åkeshjelen bru. Her skal det sprengjast ut ca. 2 500 tfm<sup>3</sup>. Arbeid er og igang på den nye brua

og den siste av driftsundergangane. Den daglege leiinga av anleggsarbeidet er det oppsynsmann Andreas Lislien som har.

### **Arealbruk**

Som nemnt er det og mykje leire i skjæringane som er så blaut at den ikkje kan nyttast til vegfylling. Desse massane blir prøvd plassert slik at ein seinare kan nytte tipplassane som dyrka mark. Til heile anlegget vil det gå med ca. 20 da dyrka mark. Etter det oversyn vi har no kjem vi til å vinne inn att ca. 15 da som vil bli fullverdig dyrka jord. Ved uttak av massar frå sidetak blir det og teke sikte på noko bakkeplanering. Avtalene med grunneigarane er slik at dette kan gjerast utan kostnadsauke for anlegget.



*Arbeidet med spregning ved jarnbanetunnelen på Åk er nett starta opp. Sprengningsbas er Jan Berget, på pallan Samuelsen og Brude.*

### **Betring av trafikktilhøva**

Den «gamle» vegen går gjennom bustad- og forretningsstrokent Neshagen. Den kryssar og under jarnbanen på 2 stadar og er dessutan noko smal med mange krappe svingar. Som nemnt vart det sett trafikk på nyvegen frå Rauma bru til Grøttør bru i desember 1980. Dette førte då til at gjennomgangstrafikken ikkje lenger treng å køyre Neshagen og gjennom Nes jarnbaneundergang. Den andre undergangen Høljenes, har ei fri høgde på berre 3,7 m og saman med undergangen på Foss er dette ein «flaskehals» med omsyn til fri høgde på strekninga Dombås-Ålesund.

Etter planen skal nyvegen frå Grøttør bru til Sogge bru opnast for trafikk i november 1982. Dermed vil og problema med den lave undergangen på Høljenes vere vekk.

*Hjalmar Brudeseth*

---

## **DEMENTI**

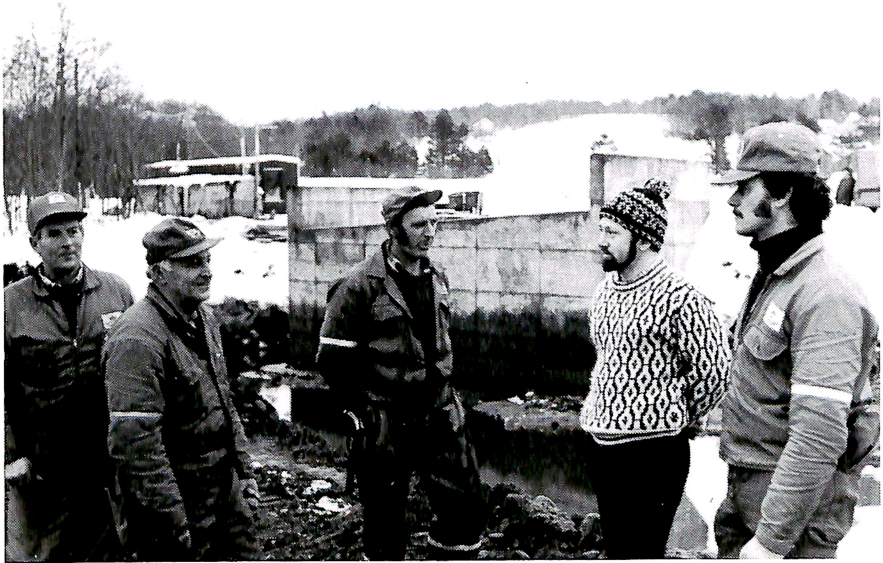
I forrige nummer av avisa lot vi fru Gunvor Sund stå for diktet «Jul». Riktignok skriver fru Sund dikt som vi har hatt gleden av å bruke i vår avis, men «Jul» er ikkje skrevet av henne.

---

## RIKSVEG 64 HEN-MARKANESET

Drifta er no på vinterstid skore ned til eit minimum på anlegget Hen-Markaneset i Isfjorden. 4 mann held på med ei ny bru over Indre Breivikelv. Brua skal ha eit spenn på

knapt 20 m og det skal nyttast forspente betongbjelkar. Dei fire brubyggjarane skal óg byggje ein kulvert ved Ytre Breivikelv.



*Frå venstre Jon Hanaset frå Mittet, August Furu frå Vågstranda som er bas, Sigmund Skjegstad frå Vikebukt, oppsynsmann Inge Bergum frå Vikebukt og Hans Nettet frå Eidsvåg.*

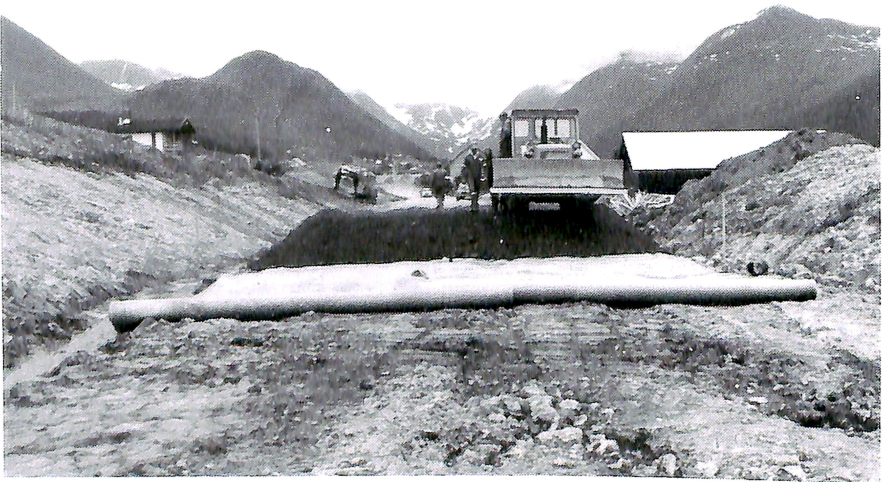
Isfjorden har i vinter levd godt opp til namnet sitt. Isen har i lang tid lege tjukk på fjorden og medan mykje av fylket no i februar melder om varmegrader, held gradestokken seg der inne trassig på minusgrader. I

byrjinga av januar blei det målt  $\pm 32^{\circ}$  ved Brustaden.

Utanom brugjengen er det Svend Stensland frå Gjersetbygd og Inge-mann Krogseth frå Vikebukt som saman med ei gravemaskin er i arbeid på anlegget. Dei har i vinter bygd vassnedføringar av naturstein og skal fremetter sprengje noko fjell som står att og vidare gjere ferdig kummar og stikkrenner. Om dei rekk det skal dei óg byggje ei fylling av isopor før påske.



*Frå venstre Stensland og Krogseth.*



*Her legg vi ut forsterkningslag ovanpå fiberduk. Det er hittil brukt 18 800 m<sup>2</sup> fiberduk på anlegget.*





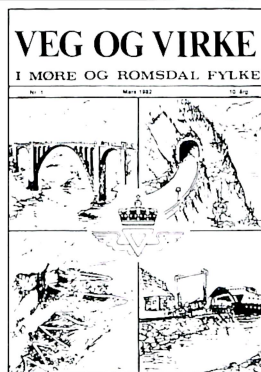
*Vi var så heldige å finne og få kjøpt ein grusforekomst som låg midt på parsellen. Noko av denne grusen måtte hentast opp frå sjøen.*

Når det vårast etter påske vil vi starte opp for fullt med maskinar og køyretøy. Planen er at parsellen som er 4,7 km lang, pluss 1,3 km med tilknytningsbegar, skal opnast for trafikk i oktober.

Vi vonar at vi i år slepp fleire vansker med utglidningar og dårlige grunnforhold. Slike vanskar har vi hatt i rikeleg mon hittil i byggetida.

Heile anlegget er kostnadsrekna til 17.9 millionar omrekna til 1982-kroner. Etter det eg kan sjå no vil overslaget halde.

*Leif Husby*



## «VEG OG VIRKE» har 10-års jubileum

Ved utgivelsen av neste nummer av avisen vil vi markere 10-års jubileumet for «Veg og virke». Redaksjonen håper på mye godt stoff og gode ideer til dette nummeret.

Innleggene må vi ha innen 1. april 1982.



## 5 minutter med vernelederen

# Handhaldne boremaskinar

Sjølv med den store tekniske utviklinga vi har hatt fram til i dag, med alle slag av automatikk og styr, so vert det no ei tid enno før vi kan leggje heilt vekk den handhaldne boremaskina vår.

Dessverre er det nok fleire av våre vegarbeidarar som er plagga med sli-tasjesjukdomar etter å ha brukt handhaldne borhamrar over ei tid: — Utslitne ryggar, «kvite fingrar» og andre plager som kan komme av den stadige vibrasjonen, dei uheldige arbeidsstillingane og dei tunge løfta det oftast er når ein arbeider med slik reiskap.

I nabofylket vårt, Sogn og Fjordane, har dei nok og hatt dei same problema som vi, men der er det ein eller annan som har gjort noko med det, ein som har prøvd å få vekk noko av den farlege vibrasjonen som vert ført over frå hammaren til hendene og kroppen på han som borar. Om trykken er snill mot bilete, vil du sjå korleis dei har løyst det: Dei har teke eit «belastningslodd» og festa eit vanleg borhammarhandtak til det. Dette er gjort ved at det er bora og gjenga opp to hol i sjølve loddet — på toppenden og på utsida av opp-

hengskrokane. Boltane som skal halde dette festet for handtaket må sikrast med ei form for låsing slik at dei ikkje lausnar når ein brukar hammaren. Belastningsloddet er opphengd i fjører og dei vil fange opp mykje av vibrasjonen.

I dei fleste høve vil ein greie å handtere (styre) borhammaren med dette handtaket, og det må vere særskronglete fjell om ein ikkje greier det. Og om so er har ein det originale handtaket der også.

Om ein i tillegg brukar «borvottar» so vil det meste av vibrasjonen vere vekke før dei når kroppen eller armene til den som borar.



Vi fekk eit gammalt belastningslodd med feste på frå Sogn og Fjordane, og i haust har verneombod Lars Smoge i Valldal prøvd det ei tid og han seier i eit lite brev mellom anna: «Boreloddet frå Sogn og Fjordane virker utmerket. Mindre vibrasjon på hendene då ein kan halde i loddet». Sitat slutt. Som verneleiar vil eg rå til at dei som skal bruke handhaldne boremaskinar anskaffar eller får laga slike handtaksfester til boreloddet.

Trass i den tekniske utviklinga på

dette området er det enno mykje vegarbeid som må gjerast med ein enkel borhammar. Men eg vonar at det for det meste vert berre kortvarig arbeid, og at det hjelpemiddelet som er nemnt her kan bli brukt slik at arbeidet ikkje belastar arbeidarane so mykje at det kan gje varige skader, eller skade i det heile tatt.

Vegsentralen kan skaffe slikt utstyr om det er nokon som ynskjer det, og det vonar eg at det er.

*Egil Bakke*



## VEGETTERSYN I 1828

Lensmennene sende årleg rapport om resultatet av vedlikehaldsarbeidet på vegane til veginspektøren, som sende rapportane med sine merknader til Amtmannen.

Amtmannen gjekk alltid nøye gjennom desse rapportar og skriv, og sende deretter skriv til veginspektøren for tilfelle vidare åtgjerd.

Amtmannen nytta som regel ikkje straffeåtgjerd ved misferd første gong, men sa frå at dersom den arbeidsppliktige tok att det som var forsømt ved pliktarbeidet førstkomande år, ville den arbeidsppliktige sløppe mulkt og at arbeidet vart gjort for hans rekning.

At amtmannen også tok andre humane omsyn går fram av skriv 27.

november 1828 til veginspektøren i Nordmøre om forsømt arbeid på Gagnat tinglag. Amtmann Krohg seier i dette skrivet: «Paa min Tilbagereise i Julii fra Nordmøre talte jeg med vedkommende Rodemand angaaende Veistykket som den udarmede Enke paa Sletbak har, og han lovede i Forening med Naboerne at faa dette lidet Veistykke istandsat, men det erfares da ei at være skeet; til Foraaret haaber jeg at Hr. Lieutenanten, efter Deres Yttring, vil faae det lempet saaledes at Veistykket ved velvillig Hjelp kommer istand.»

*B.R*



# LAB- NYTT



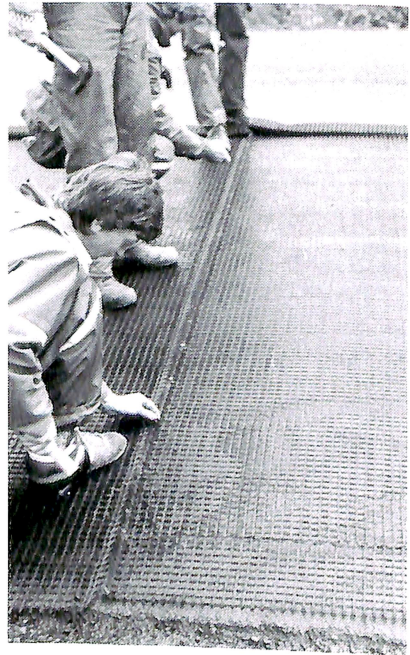
## Telesprekker

Telesprekker oppstår ved at frost trenger gjennom veggen og ned i telefarleg undergrunn. Vi får utfrysing av vatn som er tilstades i massen og resultatet er tele. Der undergrunnen er finstoffrik morene, noko som er vanleg i fylket, vil teleutviklinga kunne bli stor. Då snøen isolerar på sidene, vil frostdjupet bli størst midt i veggen. Telehivinga blir også derfor størst midt i veggen, så stor at vegdekket ofte vil sprekke. I særleg kalde vintrar vil slike skader oppstå mange stader.

Det er ønskjeleg å hindre at slike skadar oppstår. Dette må takast ivare ved planlegging og bygging ved:

- masseutskifting til frostfritt djup i sideskjering og heilskjering der vi kjem borti siltig masse,
- bruke isolasjonsmaterialer, bork, Leca, polystyrenplater (styrofoam o.l.)

Dersom telesprekker oppstår etter at veggen er ferdig kan det tenkjast følgjande utbetring:



- Dersom sprekkene er av mindre omfang, kan vi fylle med gummi-asfalt.



- Såfremt overbygninga (berelag, forsterkningslag) er tilfredstillande, kan vi grave bort masser, legge isolasjon, fylle tilbake oppgravede masser og legge nytt dekke.
- Legge armering, stålarmering eller syntetisk armeringsnett. Dette blir lagt på oppretta dekke og spikra fast til asfaltdekket. Over dette blir lagt eit lag asfalt.

Alle desse metodane er brukte her i fylket. I Ørsta, riksveg 14, og på Fursetfjellet vart siste sommar lagt armering med ein ny type syntetisk nett av polyester.

Bileta viser:

1. Nettet utlagt på vegen, detalj av spikringa.
2. Ei strekning klar for dekkelegging. Halvparten av vegen blir

tatt om gongen. Nettet ligg samanrulla langs midten av vegen.

3. Asfaltdekket er lagt over.

Etterpå blir nettet rulla ut over andre veghalvdel, spikra fast og det blir lagt dekke over.

Så er det berre å vente på vinteren og sjå om vi har fått bukt med telesprekkene på desse stadene.

*Geirmund Nordal*



*Vi gratulerer*

følgende som i 2. kvartal 1982  
passerer åremålsdagar:

**50 år**

Kåre Lislien,	6383 Daugstad	6. april
Knut Skjersli,	6450 Hjelset	16. april
Oddmund Skavnes,	6390 Vestnes	30. april
Torbjørn Kvendbø,	6435 Harøysund	4. juni

**60 år**

Peder J.B. Gjermundnes,	6384 Vikebukt	1. april
Leif Bernt Brandal,	6463 Eidsøra	15. april
Lars Mæle,	6690 Aure	15. april
Grethe B. Hønsvik,	6592 Leira	1. mai
Arne Olai Ødegård,	6530 Bruhagen	1. juni

## Håndbok-Tips

### Hvordan skal vi informere?

#### Skal vi utgi en håndbok?

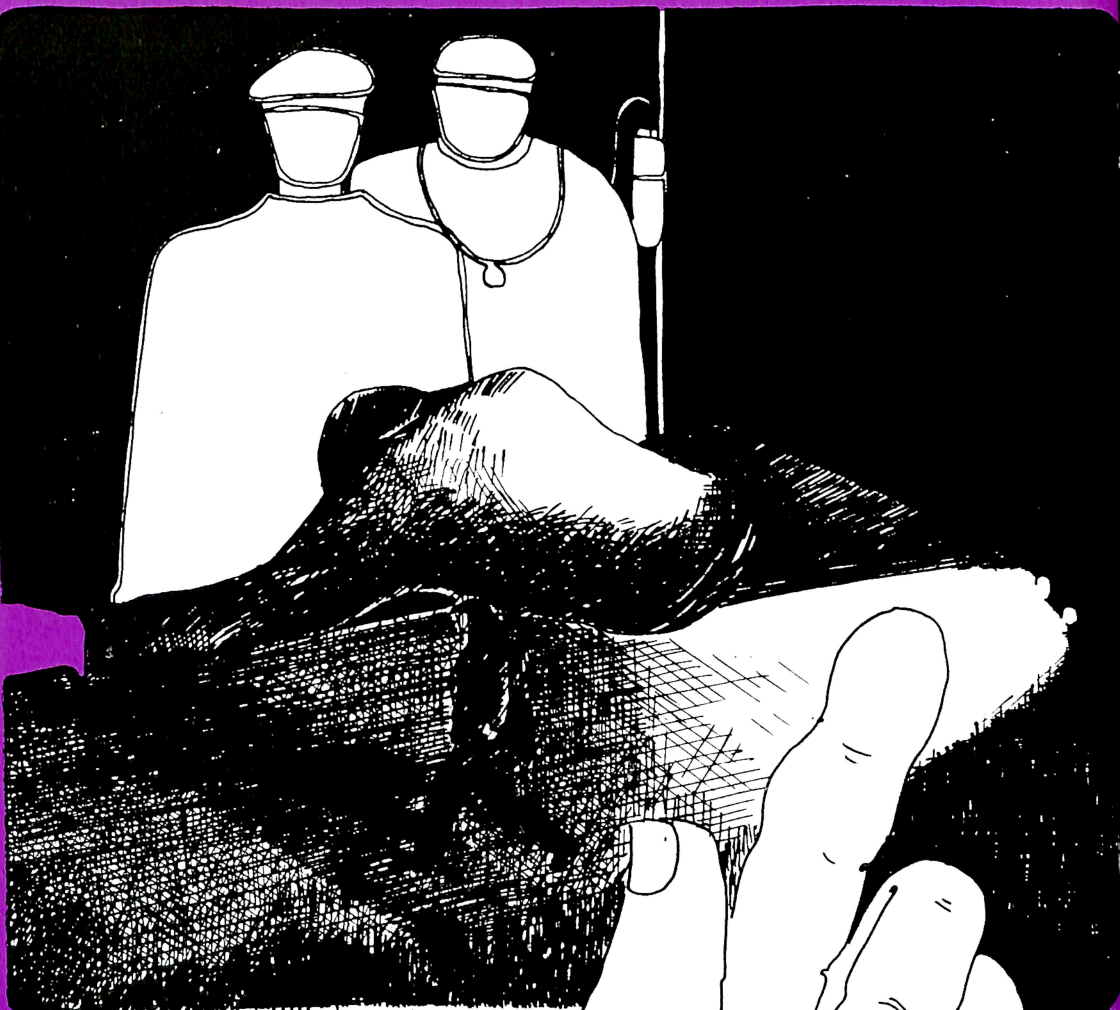
En godt tilrettelagt *utveksling* av informasjon er meget viktig om vi skal kunne jobbe rasjonelt innenfor en slik stor organisasjon som vegvesenet er. Når det gjelder informasjonsutveksling er det spørsmål om både å kunne *gi* - og *motta* informasjon i tilstrekkelige mengder. Men hvem er så den rette til å besvare spørsmålet om den mottatte informasjonsmengden er tilstrekkelig? — Og er det mulig noen gang å komme frem til noe som vi kan kalle *en ideel målsetting* for informasjonsarbeide — at alle i sitt arbeide til enhver tid blir holdt ajour med de opplysninger som kan være relevante for planlegging og utførelse av det aktuelle arbeide? — Uten aktiv medvirkning fra alle parter vil vi i hvertfall ha små muligheter til å komme et stykke på veg mot denne målsettingen. Derfor stilles det krav både til den som *utformer* informa-

sjonen, og til den som *mottar* den (brukeren). Ofte er det ulike oppfatninger om hva den ene part mener det bør informeres om, og hva den annen part (mottakeren) ønsker/trenger å vite. Dessuten er det av stor betydning at det velges rett form — dvs. at det blir vurdert om den aktuelle informasjonsmengde skal utsendes i form av rundskriv, meldinger, brev etc. gis ved spesielle informasjonsmøter, kurser, konferanser o.l., eller f.eks. bli samlet i en bok.

Ønske om mer informasjon i en eller annen form — og ofte innenfor mer avgrensede arbeidsområder kan komme fra flere plasser i organisasjonen. Det er viktig at dette informasjonsbehovet blir oppfanget — og forsøkt dekket på best mulig måte, — og en måte er å samle den aktuelle informasjon og utgi den i form av håndbok.

*Det stilles krav både til den som utformer informasjonen, og til den som mottar den (brukeren).*

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



for din og andres  
helse —  
bruk refleks

Jane Maffei - 84