

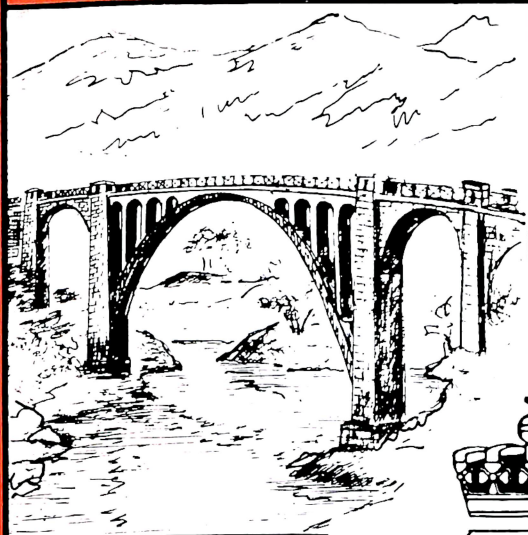
VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 4

Desember 1982

10. årg.



VEGDIREKTORATET

30 NOV 1982
BIBLIOTEKET



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 4

Desember 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 & Sønns Trykkeri, Tingvoll

Opplag: 1800

Innhold:

- | | |
|---|--|
| 3 Felles ansvar for resultatet | 26 Nytt fra arbeidsmiljøutvalget |
| 4 Anleggsdrifta på riksvegane i 1983 | 28 Hovedvegssystem i Molde sentrum med permanent og imidlertidig ferjeleie |
| 5 Avglans | 31 5 minutter med vernelederen |
| 6 Trafikkulykker 3. kvartal 1982 | 33 Ny E69 Sogge bru-Grøttør bru |
| 8 Nye reglar for godkjenning av skytebasar | 36 Et Aar mod sin Kvæld |
| 9 Ras på Tafjordvegen | 38 Ordet fritt |
| 10 Dekkesesongen 1982 | 39 Akanutvalg opprettet i Nordland |
| 12 Stygge utforkjøringsulykker | 40 Besøk fra FAD og Vd |
| 14 Samrådsmøte 1982 om trafikktrygging | 42 Vi gratulerer |
| 17 Tilleggsutstyr for motorveghøvelen | 44 Pensjonisttreff på Aure |
| 18 Kurs i påbygging og oppbygging av kjøretøy | 46 Oversikt over tillitsmenn |
| 20 Lab-nytt | 48 Bedriftshelsetenesta |
| 23 Informasjonsmøte for tilsette | 49 Nye håndbøker |
| 24 Nordisk trafikk sikkerhetsår 1983 | 51 Postgang i 1873 |
| | 52 Bedriftsrett |
| | 54 Kryssord |

Vegsjefen har ordet:

Felles ansvar for resultatet

Enda et år går mot slutten og vegvesenet i Møre og Romsdal kan se tilbake på betydelige resultater. Vegnettet har vært vedlikeholdt og tatt vare på til beste for trafikantene. Nye anlegg og utbedringer har bedret situasjonen for transportbrukerne og samfunnet.

På flere av områder kommer vi i direkte kontakt med publikum. Mange henvendelser til vegkontoret og biltilsynsstasjonene og vegstasjonene gjelder forhold til publikum. Det er her gjort en betydelig innsats og vi vil håpe at vi har gjennomført det på en god måte.

Budsjettforslagene for Statens vegvesen er lagt fram, og det vil også neste år være stor aktivitet i Møre og Romsdal. De midler vi vil få til disposisjon er ikke langt unna 1 million kroner pr. dag. Uansett hvilken mening vi har om bevilgningene, så er dette et betydelig beløp.



Vi ser at det skjer store forandringer i samfunnet og at mange bedrifter i vårt fylke strever for å holde virksomheten i gang. Det er nødvendig at også vi tar hensyn til forandringene, og det betyr nye utfordringer til oss. Vi må sørge for å gi best mulig service og få mest mulig ut av hver krone som brukes både på kontoret og ute i marken.

Kaare Flaate

Litt om anleggsdrifta på riksvegane i 1983

E 69

I Romsdalen vil vi halde fram med opprustnings- og forsterkningsarbeidet som vart starta i mai 1982.

Det blir full ombygging av Foss jarnbaneundergang og tilstøytande veg i omlag 1,1 km lengde.

Vi har ei viss von om å kome i gang med arbeid på parsellen Nørvesund-Lerstad på innfartsvegen til Ålesund. Då er det rett nok visse føresetnader som må oppfyllast med omsyn til å få arbeidsløyve hos ein del grunneigarar som har anka skjønnet frå hausten 1981.

Riksveg 14

Vi har i 1982, så vidt det er, tjuvstarta arbeidet på parsellen Vegsund-Sjukeneset der løyving først er disponibel i 1983. Det er venta at parsellen skal vere trafikabel i løpet av 1983. Vegen skal heilt omleggast i ei lengde av 1,5 km.

Riksveg 16

På denne vegruta er det planlagt forsterkningsarbeid og ombygging av Bråten bru på parsellen Ålvundeid-Ålvundfoss. Elles vil det bli utført breiddeutvidelse av Rensviksund bru i Frei.

Riksveg 60

Mellom Blindheim og Magerholm står det att ein parsell ved Emblem som skal ombyggast.

Det vil bli bygd ny bru og litt tilstøytande veg ved Drege og det blir framhaldande arbeid med strossing, rensk, vass-sikring og dekkelegging i tunnelane mellom Røyr og Helle-sylt.

Riksveg 61

Det ser no ut som vi skal kome igang med arbeid på to korte parsellar på denne ruta.

Den eine er Leitesvingen mellom Larsnes og Årvik og den andre er Saunes bru med tilstøytande veg i Ulsteinvik. Den første av desse blir ikkje fullført då vi ikkje kan rekne arbeidet fullfinansiert før i 1984. Derimot reknar vi med å sette trafikk på parsellen ved Saunes.

Riksveg 62

Her er det planer om å bygge ny bru ved Gussiås og utføre ein del forsterkningsarbeid mellom Tjelle og Toven.

Riksveg 67

Parsellen Silset-Visnes i strekninga Eide-Ørjavik vil bli trafikabel i løpet av året. Dermed er vél 4 km av den 9 km lange strekninga ombygd.

Riksveg 657

På denne ruta er vi i gang med eit hastearbeid som gjeld ombygging av vegen mellom Furnes og Mau-seidvåg i Sula. Denne vegbiten vil

avløyse Mauseidbakken på den eksisterande vegen, som til tider kan skape problem for biltrafikken på glatt vegbane. Ruta vil få meir biltrafikk frå det tidspunkt bilferja Ålesund-Hareid blir tatt ut av drift. Etter planen skal dette skje i løpet av 1983.

Riksveg 660

Det står no att å bygge om omlag 3 km mellom Mylkebostad og Rødal. Det er mogleg å fullføre parsellen i 1983 dersom vi får bruke ein del meir pengar enn det som er til disposisjon på parsellen i 1983.

Riksveg 666

Det har vore stillstand i arbeidet på denne vegruta ei tid p.g.a. små løy-

vingar. I 1983 vil arbeidet kome i gang igjen og vi ventar at det skal bli klart for å halde fram mellom Torvikbukt og Øre.

Riksveg 680

På denne vegruta som går frå Kristiansund over Tustna til Aure og Sør-Trøndelag er det to nye prosjekt på trappene. Det vil bli starta arbeid med vegbygging frå Byskogen til Seivika — med ferjekai ved Seivika — for innkorting av ferjestrekninga Kristiansund-Tømmervåg.

Elles vil det bli starta utbetningsarbeid på Ertvågøya på ein vegarm som når tida kjem skal vere tilførselsveg til bru over Aursundet.

KL

Avglans

Det finnes ikke noe som er mere stort og rikt
enn gleden ved det menneske å være
som er seg klart bevisst sitt kall, sin gjerning og sin plikt
og har sagt ja til livets egen lære.

Det finnes ikke noe som er lettere enn det
å løfte byrden av de trette arme —
Når livet titt blir hverdagsgrått med bare is og sne,
å kunne åpne for litt sol og varme —.

Det finnes ikke noe som er større her på jord
enn det å være støtte for de svake.
En gave gitt i kjærlighet, et smil, et vennlig ord
gir avglans i ditt eget sinn tilbake —.

Gunvor Gjellan Sund

Trafiikkulykker 3. kvartal 1982:

UTFORKJØRINGSULYKKER DOMINERER STADIG MEIR I MØRE OG ROMSDAL



Nesten **halvparten** (48%) av alle innmeldte trafikkulykker på riksvegane i fylket i 3. kvartal, skjedde som **utforkjøringsulykker**, der føraren som kjent ikkje har andre trafikantar enn seg sjølv å legge skulda på. Dette er langt over den prosentdel som er vanleg for landet (29%) og for fylket (35%) dei seinare åra.

Ein kan stille spørsmål om det er slik at trafikantane i Møre og Romsdal blir stadig dårlegare til å tilpasse farten etter tilhøva? Kva kan i så fall dette kome av?

Ser vi på heile året 1982 fram til og med september månad, viser det

seg at vi **for heile vegnettet samla trass alt har hatt ein viss reduksjon i høve til i fjor (5%)**. Denne reduksjonen har samanheng med ei gunstig utvikling i år på kommuneveggar og fylkesveggar, som motverkar den uheldige utviklinga på riksvegane.

Nærare opplysning om ulykkestala kan ein elles lese ut av den oppsette tabellen.

Når det gjeld ulykkesårsak, så ser det ut til at vatn på vegbanen i år synest å by på større problem for trafikantane enn tidlegare år. Kanskje har fart- og dekkutrusting på bilane endra seg til det verre dette året,

MØRE OG ROMSDAL
 VEGTRAFIKKULYKKER TIL OG MED 3. KV, 1982
 SAMANLIKNA MED SAME TIDSPUNKT 1981
 VEGKONTORET, MOLDE, 28. OKTOBER 1982

Ark. 853
 OMH/BTA

	Kommuneveg		Fylkesveg		Riksveg		Sum alle vegar	
	T.o.m. 3. kv. 1981	T.o.m. 3. kv. 1982	T.o.m. 3. kv. 1981	T.o.m. 3. kv. 1982	T.o.m. 3. kv. 1981	T.o.m. 3. kv. 1982	T.o.m. 3. kv. 1981	T.o.m. 3. kv. 1982
Registrerte trafikulykker	102	77	70	62	200	218	372	357
Andel mjuke trafikantar	45	35	18	16	42	43	105	94
Andel mjuke trafikantar delt på								
Fotgjengarar	27	15	15	10	28	27	70	52
Syklistar	16	19	3	6	12	16	31	41
Kjelke/Spark/Ski o.l.	2	1	0	0	2	0	4	1
Registrerte trafikulykker delt etter skadegrad:								
Dødsulykke	4	1	2	3	4	8	10	12
(Antall døde)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(8)	(10)	(12)
Svært alvorleg skadd	1	2	3	2	5	4	9	8
Alvorleg skadd	11	12	12	9	33	31	56	52
Lettare skadd	64	50	36	39	125	141	225	230
Berre materiell skade	22	12	17	9	33	34	72	55

men det kan også godt vere at meir sporkjøring og dårlegare dekkeoverflate på vegbanen har ført til dårlegare avrenningstilhøve på vegane i fylket.

Eit anna spørsmål som melder seg er om dei nye fartsgrensene som no er komne opp, f.eks. 60 km/t og 70 km/t-grensene, vert oppfatta av trafikantane som ein slags tilrådd fart?

Dette er i så fall heilt feil! Desse fartsnivåa er i mange tilfeller altfor høg fart, når vertilhøve og samstundes vegen sin standard er dårleg.

Slike tilhøve som her er nemnt, vil vere ein heilt vanleg situasjon på vegnettet i Møre og Romsdal. Dette **må** no bilførarane lære seg, — og innrette kjøringa si etter dette!

Magne Flemsæter



Nye reglar for godkjenning av skytebasar.

Frå 1. juli 1982 har vi fått nye reglar for godkjenning av personar som skal drive med spregningsarbeid.

Nemninga skytebasbevis er endra til spregningssertifikat kl. A. Personar med slikt sertifikat kan drive med alle typar spregningsarbeid.

Elles omfattar godkjenningsordninga tre andre kategoriar.

Kl. B: Avgrensa til spregningsarbeid under dagen (i gruver, tunnelar o.a.)

Kl. C: Avgrensa til mindre spregningsarbeid i skog og jordbruk (grøftespregning o.a.)

Kl. D: Gjeld særskilte spregningsarbeid (eksplosjonsforming av metall, spregning på djupt vatn o.a.)

Alle som var godkjent som skytebas i vegvesenet før 1. juli 1982 skal etter søknad kunne få spregningssertifikat kl. A. Vegkontoret vil ordne med desse søknadane. Dette må skje innan 1. juli 1984. Det er såleis ei slags overgangsordning på to år.

For å få sertifikat kl. A utan tidlegare å vere godkjent skytebas må ein ha:

1. Gjennomgått kurs i generell spregningsteknikk med godkjent sluttprøve.
2. Minst 12 månaders praksis frå spregningsarbeid i løpet av dei siste 2 åra før ein søker.

Med søknad skal det også følgje ei eigaerklæring om kjennskap til bruk av sprengstoff og tilhøyrande lover og reglar.

Søknaden skal først gå til politiet som avgjer om søkeren er skikka, deretter til Statens sprengstoffinspeksjon for endeleg avgjerd.

Vi vil kome nærare attende til denne saka gjennom rundskriv til oppsynet.

Karstein Fauskanger

Ras på Tafjordvegen

I forrige nummer av «Veg og Virke» ble det skrevet om den offisielle åpninga av Tafjordvegen. 15. september gikk det et ras på denne nye vegen. Det glei ut ca. 1500 m³ fjell. Ca. 60 m vegdekke og rekkverk måtte bygges på nytt. Vegen var stengt i ca. 1 uke. På bildet (under) er det anleggsbas Lars Ytterlid som viser hvor raset gikk. Det andre bildet viser fra venstre Bjørn Wivestad, Jon M. Frisvoll og Kristen Leganger.



DEKKESESONGEN 1982

I disse dagar blir det igjen stilt rundt oljegrus- og asfaltverka, og den siste asfaltutleggaren blir parkert.

1982 har vore ein lang og travel sesong når det gjeld dekkelegging. I alt 5 utleggarlag og 4 oljegrus- og asfaltverk har vore i aktivitet mest heile sesongen, som i år starta først i mai og blir først avslutta midt i november.

I likheit med tidlegare år har vi i eigenregi hatt 3 leggelag og 2 oljegrusverk som har tatt seg av all produksjon og utlegging av oljegrus, asfaltløsningsgrus, overflatebehandlingar og penetreringar.

2 entreprenørar har sytt for all produksjon og utlegging av asfalt. Når det gjeld kvantum produsert og utlagt masse vil 1982 stå som eit stort år, ikkje langt frå toppåra 1974 og 1977.

Den gode sommaren vi hadde i år, har også sett sitt preg på dekkelegginga i positiv retning. Særleg gjeld dette asfalt- og overflatebehandlingane. Ikkje mange dagsverka har gått tapt på grunn av veret.

Kort kan ein oppsummere årets dekkeseason slik:



«Dette er for tjukt, Georg.»

Utført i egenregi:

Produksjon: 75.000 tonn oljegrus.
59.000 tonn asfaltløs-
ningsgrus.

Utlagt på riksveg: 90 km
oljegrus/ALG.
23 km overflate-
behandling.

på fylkesveg: 92 km oljegrus/ALG.
7 km ottadekke.

på gang /sykkelveg: 10 km ALG.

32 km riks- og fylkesveg er i år blitt
penetrert.

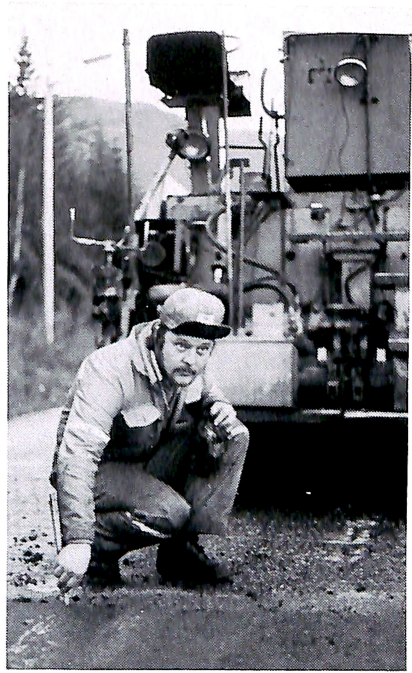
Utført i entreprise

Produksjon om lag 53.000 tonn as-
falt.

Slitelag på riksveg: Om lag 40 km.
Slitelag på fylkesveg: Om lag 4 km.
Bituminøse bærelag: Om lag 18 km.

27 km riksveg og 25 km fylkesveg
har i år endra status frå veg med
grus til veg med fast dekke.

Magne Mørkedal



«Er du fornøgd no, Karl?»

**VÆR ORIENTERT!**

Dette er en god regel på fjellet
- men det er også en god regel
at man er orientert om de verne-
regler og vernetiltak som gjelder
på arbeidsplassen.

Stygge utforkjøringsulykker og høg fart i Møre og Romsdal i haust

Mange av dei alvorlegaste ulykkene kunne vore unngått



Mange trafikantar i Møre og Romsdal har skremmande lita forståing for kor farleg det er å kjøre med høg fart på vegar der det er mykje vatn på vegbanen.

Vatn på vegen kan vere farleg!

Dersom vatnet på vegen ikkje slepp unna under kjøring, vil det bygge seg opp ei vasspute under bildekket, som bilen flyt på. Når bilen slik vert løfta litt opp frå vegbanen, misser bildekket kontakten med vegbanen. Ein har fått vassplaning, — **veggrepet er borte**. Ein misser styre-

evne og bremseevne heilt, det vert glatt som på glattaste vinterføre. Dette kjem brått og overraskande. Det er liten sjanse til å ta seg inn att.

Ikkje berre høg fart!

Situasjonen kjem oftast av høg fart. Der fleire uheldige forhold opptre samtidig, kan ein likevel kome ut for store overraskingar også ved meir rimeleg fartsnivå. Ved blankslitne dekk kan vassplaning opptre alle-reie ved 30 km/t.

Det er mykje vatn som skal bort. Ved 100 km/t og med eit 3 mm skikt med vatn må eit normalt personbildekk drenere bort 10 l vatn i sekundet for å halde kontakten med vegbanen.

Verknaden av vassoppsamling på vegbanen på grunn av mykje nedbør, vert såleis forsterka dersom

- dekk på bilen er breie,
- dekk har dårleg mønster, særleg i tverretretning,
- dersom overflata på vegbanen er nedslitt, eller av andre årsaker er glatt og lite ruglete,
- dersom vegbanen er sporkjørt, slik at vatn samlar seg opp i hjulspora.

Slike tilhøve ved vegen som her er nemt, er ein tilstand **det må reknast med** no om hausten på delar av vegenettet i Møre og Romsdal. Det er heilt nødvendig at trafikantane er klar over dette, — at dette er ein situasjon som dei fleste vil møte.

Vegstyremaktene kan lite gjere med dette på kort sikt. Det er difor berre den enkelte bilføraren **sjølv** som kan påverke situasjonen, ved den måten han utfører si eiga kjøring på, — ved den farten han held og det dekkutstyret han har.

Dei som mest treng å bli minna om dette, ser ut til å vere bilførarar som har hatt førarkort i nokre få år. Ingen vert verdsmeister på så kort tid, — sjølv om mange ser ut til å tru det! Dei **fysiske lovane** for fart og styring er harde og kontante, — dei kan ikkje overtredast ustraffa!

Vi må difor på det sterkaste be bilførarane i fylket **for sin eigen del** ta omsyn til det som her er nemnt, — og sette ned farten, særleg på våte vegar. Her er eksempel nok i Møre og Romsdal denne hausten på dei som ikkje har forstått dette.

*Møre og Romsdal fylkes
trafikktryggingssutval*

I SPILL OG KJÆRLIGHET



BEDRE UTEN RØYK

**Kyss en ikke-røyker
og nyt forskjellen!**

«Samrådsmøte 1982» om trafikktrygging

Fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU) i Møre og Romsdal si årvisse samling av trafikktryggingsinteresserte i fylket, vart i år arrangert i Rådhusalen, Molde, 21. september. Forutan utsendingar frå 23 av kommunane, samla møtet representantar frå lensmanns- og politietaten, utrykningspolitiet, kommunale trafikktryggingsutval, frå ulike delar av fylkesadministrasjonen, frå organisasjonar innafor det frivillige trafikktryggingsarbeidet, samt frå forsikringsbransjen. Til saman var, inkludert representantar frå pressa, om lag 80 deltakarar samla i Rådhusalen.

I **opningsinnlegget** sitt kom formannen i FTU i Møre og Romsdal, Øystein Østensen Goksøyr, inn på status for trafikktryggingsarbeidet i fylket, det politiske arbeidet i utval på både fylkes- og kommuneplan, på konkrete fysiske tiltak på vegnettet, opplæring og motivering, og overvaking og kontroll. Han konkluderte med at auka, og meir målretta, innsats er naudsynt innafor dei fleste av desse sektorane.

Trafikkdirektør Olav Søfteland, Vegdirektoratet, hadde som tema for sitt innlegg sett **«Aktuelle» problemstillingar i trafikktryggingsarbeiden.**



Frå venstre overing. Magne Flemsæter, trafikkdirektør Olav Søfteland, formann i trafikktryggingsvalet i fylket, Øystein Østensen Goksøyr og politibetjent Rolf Vatne (distriktsleder av UP).

nansiere tiltak på, og til slutt den plass dei tiltak som vart registret under aksjonen bør ha i framtidige budsjett.

«Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983» vart presentert som neste post. Trafikkdirktør Søfteland og overingeniør Flemsæter orienterte i kvart sitt innlegg om bakgrunnen for NTÅ, målsetting, organisering og opplegg for gjennomføring på lokalt, nasjonalt og nordisk plan. Det vil bli lagt vekt på ulike tema i løpet av året, som t.d. forholdet bilfører- fotgjengar, alkohol, fart og ungdom, bruk/misbruk av gangfelt, bruk av gang- og sykkelveggar, refleksaksjonar og bilbelteaksjonar.

Knut Harstad, representant for Møre og Romsdal fylkeslag av Norges Handikapforbund, ga i innlegget sitt eit bilde av **dei funksjonshemma sine problem i trafikken**, med spesiell vekt på tilhøva i Møre og Romsdal. Om lag 1/4 av det norske folket har ei eller anna svakheit i høve til trafikken, dei er enten funksjonshemma, dei er barn under trafikkmoden alder eller eldre menneske. Det vert teke alt for lite omsyn til dei problem desse menneska har i trafikken, trafikkbildet blir i alt for stor grad tilpassa dei funksjonsfriske. Med større vekt på å skape eit trafikkbilde som flest mogleg kan fungere innafor, ville i realiteten færre menneske bli funksjonshemma, då ein må vere funksjonshemma i **høve til noko** (til dømes er dei fleste funksjonshemma i ei trapp med trinn som er 1 meter høge).

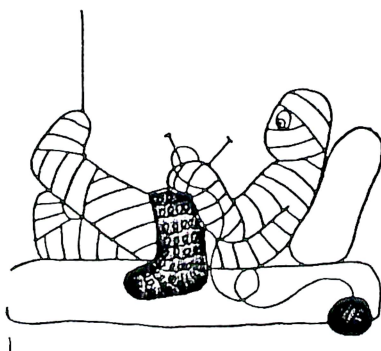
Orientering om nytt stoff om trafikktrygging innafor lov- og regel-

verk, normalar, handbøker m.v. var tema for det siste innlegget på møtet som overingeniør Svein Solbjørg frå vegkontoret tok seg av.

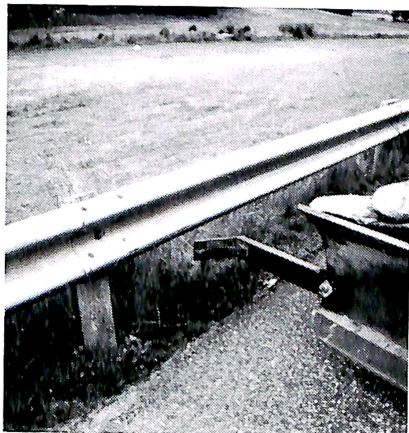
Endring av §6 i Vegtrafikklova (fartsgrensesaker), reglar for etablering av fartsgrensesone, skiltregistrering/vedtaksregister og retningslinjer for gangfeltskilting vart gjennomgått. Vidare vart omgrepet «miljøprioritert trafikkavvikling» utdjupe, vegvesenet sitt nye trafikktejljingsutstyr vart presentert, og til slutt vart «Trafikksikkerhetshandboka» vist fram og anbefalt som eit svært nyttig redskap i trafikktryggingssarbeidet.

Til **avslutning og oppsummering** av møtet fekk vegsjef Kaare Flaate ordet. Han la stor vekt på trafikkulyk- kene sin sammensette karakter og dermed den store spennvidde på dei virkemiddel som må nyttast for å få ned ulykkesatalet på vegane. Det må settast inn tiltak retta både mot å forbetre vegnettet, å forbetre kjøretøya og å skape betre haldningar og betre kunnskap blant bilførarane.

Hermund Vebenstad



Enkelt og effektivt tilleggsutstyr for motorveghøvelen.

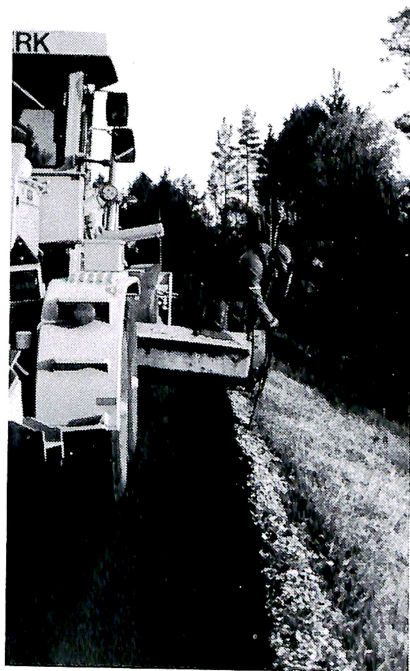


Ved besøk i Aure for ei stund sidan, fekk eg sjå eit enkelt men effektivt utstyr som var laga til og montert på veghovelskjeret. Ei arm med ein krok på ytre enden var skrudd fast til ytre kanten av hovelskjeret.

Me har alle sikkert sett utpressa og deformerte stålrekkverk langs vegane. Dette retta dei opp att ved at armen med kroken, festa til hovelskjeret, tok tak i stolpen og drog han inn att i rett stilling. Så vart det stempla bak stolpen. Denne operasjonen gjekk svært fort. Så var det å flytte til neste stolpe. Sjå bilde 1 og 2.

Utstyret var enkelt, billig og sjølvla- ga. Eit eksempel på korleis motorveghøvelen kan nyttast i sommar- halvåret.

Bilde 3 viser korleis dei og brukar motorveghøvelen til å sette ned brøytestikk.



Kurs i påbygging og oppbygging av kjøretøy

Det hender forholdsvis ofte at karosseri til kjøretøy med ramme blir skiftet ut samtidig som andre omfattende utskiftninger av deler og komponenter finner sted. Dette kalles for **oppbygging** av kjøretøy, noe som medfører både teknisk kontroll og oppbyggingsavgift.

Med **ombygging** av kjøretøy menes pr. definisjon at kjøretøyet ikke lenger er i samsvar med vognkortet — eks. personbil ominnredes til varebil. Også i slike tilfeller må bilen til biltilsynet.

I tillegg **påbygges** ofte kjøretøyene forskjellige innredninger, kraner, lasteapparat, tanker etc.

For å sette personellet bedre i stand

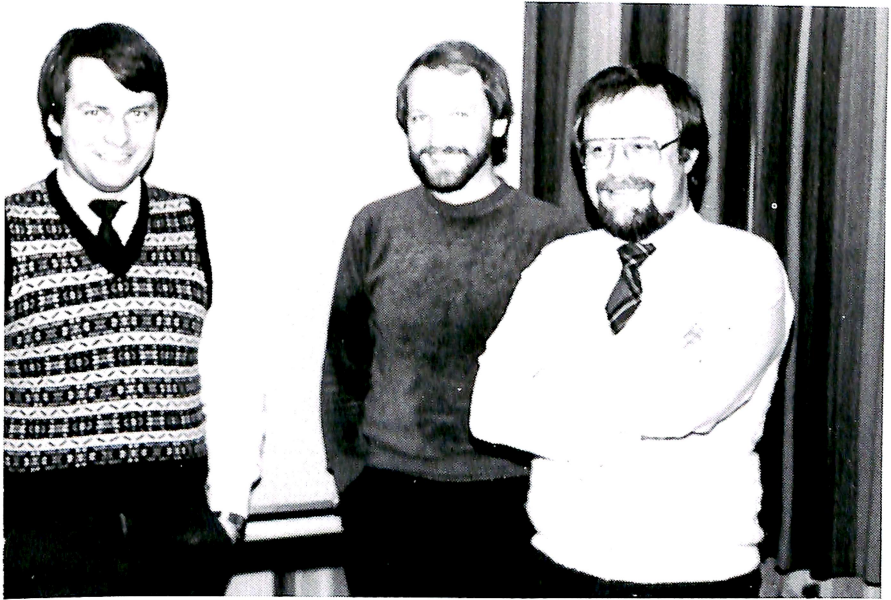
til å vurdere slike tekniske endringer av kjøretøyene, ble det avholdt et kurs på Knausen Pensjonat 26. og 27. oktober i år. Deltakerne var 20 av det tekniske personellet i biltilsynet samt 2 fra vegsentralen.

Dyktig foreleser i tekniske ting var instruktør Kåre Finstadsveen fra Norsk Scania-Vabis A/S. Da dette kurset var det første av denne typen for biltilsynet i landet, hadde Vegdirektoratet med som observatører Larsstuen og Bitustøyl. Disse foreleste forørrig i en del av kurset hvor man tok for seg gjeldende bestemmelser og definisjoner, og hvor også representanter fra kontorseksjonen deltok.

Arne Johnsen



Kåre Finstadsveen underviser.



Fra venstre Finstadsveen, Scania Vabis, Bitustøyl og Larsstuen, Vegdirektoratet.



Interesserte kursdeltakere følger godt med.

LAB- NYTT



Armering av veg

Alle kjenner til at betongkonstruksjonar må armerast. Mindre brukt er armering av overbygninga i veg.

I ein del år har vi armert for å hindre langsgående oppsprekking på vegdekkka på grunn av tele i undergrunnen. Til dette har vi brukt syntetiske

nett. Siste året har vi også lagt slike nett som ein del av forsterkinga, der vegskadane tyder på problem med bereevna.

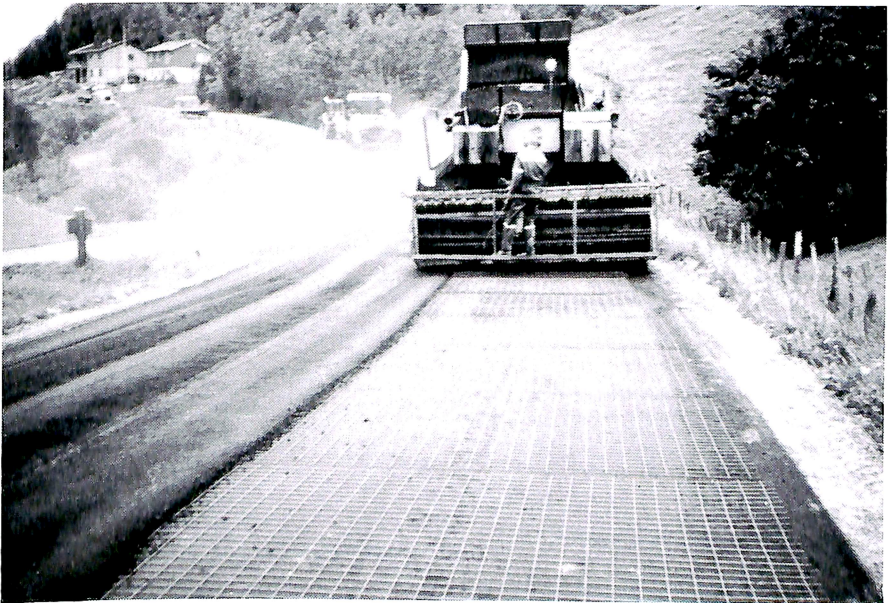
Nyttther i fylket er bruk av stålarmoring. På fylkesvegen Åheim-Gusdalsvatnet trafikkerar A/S Olivin



Skade på øvre vegside. Nedre side er skadefri.



Utlegging av nett. Vedlikeholdsfolk frå T-1.



Avstrøing og dekkelegging.



Utlagt parti klar for avstrøing.

med tunge bilar. Dette har resultert i tildels omfattande krakeleringsskadar på øvre side der bilane køyrer med last. Nedre side der bilane køyrer tomme, er skadeomfanget mykje mindre.

Mange alternativ for utbetring vart diskutert. Både masseutskifting med ny overbygning, og forsterkning oppå eksisterande vart vurdert. Alt dette vil føre til problem både kostnadsmessig og arbeidsmessig. Oppbygging på eksisterande veg med nytt berelag og dekke ville også redusere vegbreidda, noko som ikkje var ønskjeleg.

Etter gode røynsle frå ein del andre fylker, vart det valgt å bruke stålarmering på ein del av dei skada partia. Armeringsnetta vart bestilt i lengder på 3,0 og 5,7 m for legging på tvers på halve eller heile veg-

breidda, alt etter skadeomfang. Vegen vart først oppretta med asfalt. Deretter kom legging av armeringsnett. Desse vart avstrødd med asfaltmasse for å få dei til å ligge i ro og for å unngå skadar av utleggar og lastebilar. Etterpå vart det lagt asfaltdekke 90 kg/m².

Utlegging og asfaltering gjekk heilt fint, etter entusiastisk innsats frå alle medverkande.

Vi er sjølvsagt spente på om resultatet blir slik som tenkt. Teknisk er jo dette ei enkel løysing og dersom vi får forlenga levetida på dekket med 1-2 år, vil dette vere lønsamt. Ein del skepsis er det frå fagleg hald, men dersom ein ikkje prøver nye ting vil heller ikkje verda gå framover. Kanskje kan dette óg vere redninga for Norsk Jernverk?

Geirmund Nordal

Informasjonsmøte for tilsette i vegvesenet.



Nokre av deltakarane på informasjonsmøtet som vart halde på Muri Kro i Valldal.

I regi av samarbeidsutvalet vart det tidlegare arrangert såkalla kontaktmøte rundt om i fylket. Då ordninga med samarbeidsutval vart nedlagt for eit par år sidan, vart det og slutt med kontaktmøta.

Vi trur det er behov for eit slikt forum der dei tilsette i uformelle former kan få orientering om, og høve til å drøfte aktuelle spørsmål for vegvesenet.

Avtalen om medverknad for dei tilsette set også krav til leiinga om å drive informasjonsverksemd.

No i haust har vegkontoret difor arrangert to informasjonsmøte. Det første av desse vart halde på Aure og var for dei tilsette innan kommu-

nane Aure og Tustna. Det andre møtet var for dei tilsette innan kommunane Norddal, Stordal, Stranda og Sykkylven. Dette vart halde i Valldal.

På begge desse møta vart det mellom anna orientert om planar for anleggsdrifta innan dei aktuelle områda, planar om nyorganisering av vedlikehaldet og aktuelt vernearbeid.

Både på Aure og i Valldal var det svært godt frammøte. Dette tyder at slike arrangement er populære. Difor vil vi for framtida freiste å få til ei fast ordning med informasjonsmøte på ulike stadar i fylket.

Karstein Fauskanger

NORDISK TRAFIKK- SIKKERHETSÅR 1983



Tanken om et trafikksikkerhetsår ble reist allerede i 1972 da antallet skadde og drepte i trafikken i de nordiske land var meget høy. I de senere år har vi kunnet registrere en klar nedgang i trafikkkulykkene i Norden og denne utviklingen ønsker man å forsterke gjennom felles innsats.

Nordisk Ministerråd vedtok derfor etter forslag fra Nordisk Råd i mars 1981 at det skulle gjennomføres et nordisk trafikksikkerhetsår i 1983.

Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 er det første samarbeidstiltak i nordisk sammenheng der de nordiske organer, nasjonale myndigheter og organer sammen med frivillige organisasjoner er gått sammen i et fellesopplegg. Denne samarbeidsform skal også fortsette etter 1983.

Nordisk Ministerråd har bevilget midler til fellestiltak, mens hvert land skal dekke utgiftene ved sine nasjonale aktiviteter.

Hovedtemaer

Hovedhensikten med Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 er gjennom

forbedrede trafikkantholdninger å skape økt sikkerhet i trafikken.

Bilistenes hensyn til de myke trafikanter og de myke trafikanters medvirkning til å forhindre trafikkkulykker er de to sentrale hovedtemaer. Hovedtemaene gir de enkelte land gode muligheter til å lage opplegg som er tilpasset den aktuelle situasjon på trafikksikkerhetsfronten.

NTÅ i Norge

Det legges opp til et sterkt samspill mellom organisasjonene og det offentlige i gjennomføringen av Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 i det nasjonale opplegg. Organiseringen skjer med basis i eksisterende trafikksikkerhetsorganer.

Fylkenes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) vil få en meget sentral plass i det nasjonale arbeidet. De enkelte fylker skal selv avgjøre innholdet i det lokale opplegg. FTU-ene vil være det koordinerende ledd mellom den nasjonale komite, fylket, organisasjonene og offentlige instanser i fylket.

Norge skal som en del av et felles nordisk opplegg arrangere et spesielt seminar «Barn og trafikk.»

Samferdselsdepartementet har oppnevnt følgende komite til å ta seg av tilretteleggingen og gjennomføring av Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 i Norge:

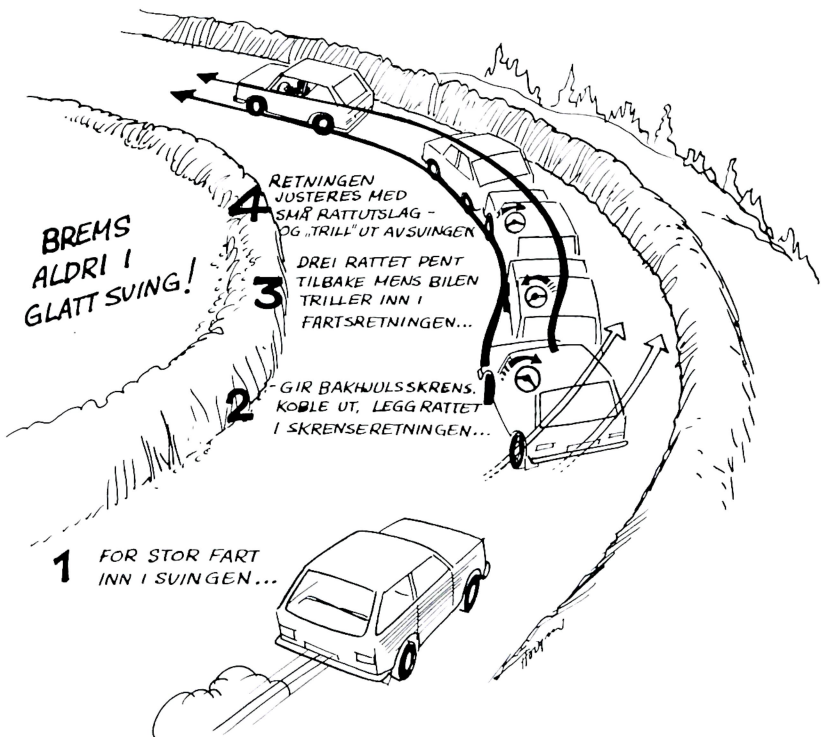
Stortingsrepresentant Bjarne Mørk Eidem, formann, Trafikkdirktør Olav Søfteland, Vegdirektoratet, nestformann, Direktør Leif Agnar Ellevset, Trygg Trafikk, Overingeniør Magne Flemsæter, Fylkestrafikk-sikkerhetsutvalget i Møre og Romsdal/Møre og Romsdal Vegkontor, Stortingsrepresentant Gunvor

Aronsen, Direktør Gunnar Apeland, Motorførernes Avholdsforbund, fellesrepresentant for motororganisasjonene, Politiinspektør Jørgen L. Høidahl, Justisdepartementet.

Trygg Trafikk er fellessekretariatet for det norske opplegg.

NTÅ i Møre og Romsdal

Hvordan publikum vil møte NTÅ i praksis, er noe tidlig å si. I Møre og Romsdal vil det være særlig aktuelt å arbeide videre med temaet «Barn og trafikkulykker». Fylket er et av de mest utsatte når det gjelder nettopp slike ulykker. Dette gjelder imidlertid ikke bare med hensyn til fotgjen-

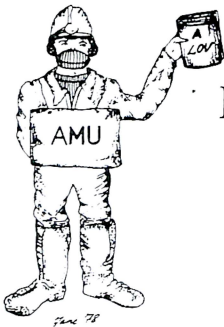


gerulykker. **Barn i bil** er et snart like viktig område å arbeide med her i fylket. Barn må sikres mye bedre enn idag inne i bilene. Weekendulykker er også et særlig stort problem. Fotgjengernes kryssing av veg, samt det forhold at bilistene dårligere enn før mestrer vanskelige

vær- og føreforhold, er også aktuelle tema i Møre og Romsdal.

Dette vil vi komme nærmere tilbake til senere. Inntil dette, lev etter slagordet for NTÅ-83 i Norge, som heter:

«TRAFIKKSIKKERHET — OGSÅ DITT ANSVAR.»



Nytt fra arbeidsmiljøutvalget

Torsdag 14. oktober var Arbeidsmiljøutvalget på synfaring på veganlegget Eide-Ørjavik og på «Knusaren». Avdelingsingeniør M. Bergsli og oppsynsmann J. Tarberg var omvisarar og dei orienterte om drifta på anlegget og produksjonen ombord i «Knusaren».

Møtet i AMU vart halde på Eide Gjestgiveri og tok til kl. 13.00. Arbeidsleiinga og verneomboda som sokna til distriktet var bedne frå kl. 14.00. Orsaka til at dei skulle møte ein time seinare var at dei to første sakene, eigen protokoll og protokollar frå andre fylker, kanskje ikkje har så stor interesse. Etter ein kort presentasjon frå kvar einskild og ein kopp kaffe held møtet fram.

Første saka til handsaming var ei endring av omplasseringsutvalet si samansetting. Vi har gjort avtale med fylkesarbeidskontoret om hjelp og støtte frå dei i bedriftsintern attføring (omplussing) og eit av vilkåra der er at bedriftslegen skal vere med. Det vart difor gjort vedtak om at bedriftslegen skal vere medlem i staden for verneleiaren.

Skademeldingar, det har i tredje kvartal 1982 vore tre skader med til saman 39 fråversdagar.

Det er ope sår, forstivning av handledd og muskelskade etter vriding av ein fot.

Ved biltilsynet i Kristiansund er det valgt nytt verneombod, Rune Amundsen, i staden for Jan Aspen.

Det vart óg referert eit brev frå Vegdirektoratet om fare for helseskade ved hudkontakt og innånding ved blanding av einskilde typar frostvæ-



ske. Vegvesenet i Møre og Romsdal har i dei seinare åra berre kjøpt frostvæske av eit og same merke. Dersom ingen kjøper frostvæske direkte men tingar den frå vegsentralen sitt lager, skal det ikkje vere fare for slik blanding av frostvæske her i fylket. Men vi bed deg vere merk- sam på dette også for seinare år, bland ikkje ulike typar frostvæske — skift heller ut all kjølevæske.

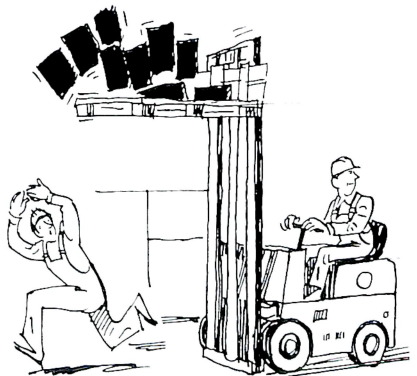
Det var óg diskusjon om opplæ- ringsbehov for dei næraste åra og det som var nemnd var, første- hjelpskurs, kurs i brannvern og røyk- dykking. Det siste kanskje helst for tunneldrifta.

Under posten ymse tok Paul Hjel- nes, Eide opp spørsmålet om bé- driftshelsetenesta i etaten vår er god nok. Det som vart resultat av

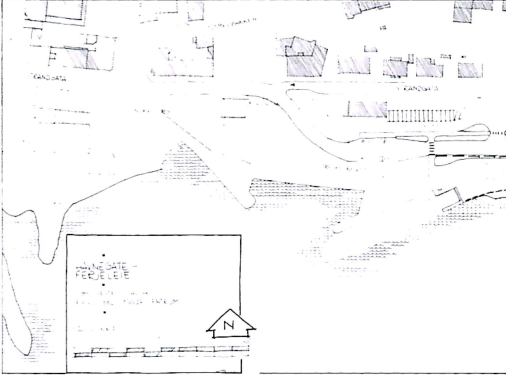
diskusjonen kan du lese om ein an- nan stad i avisa.

Egil Bakke

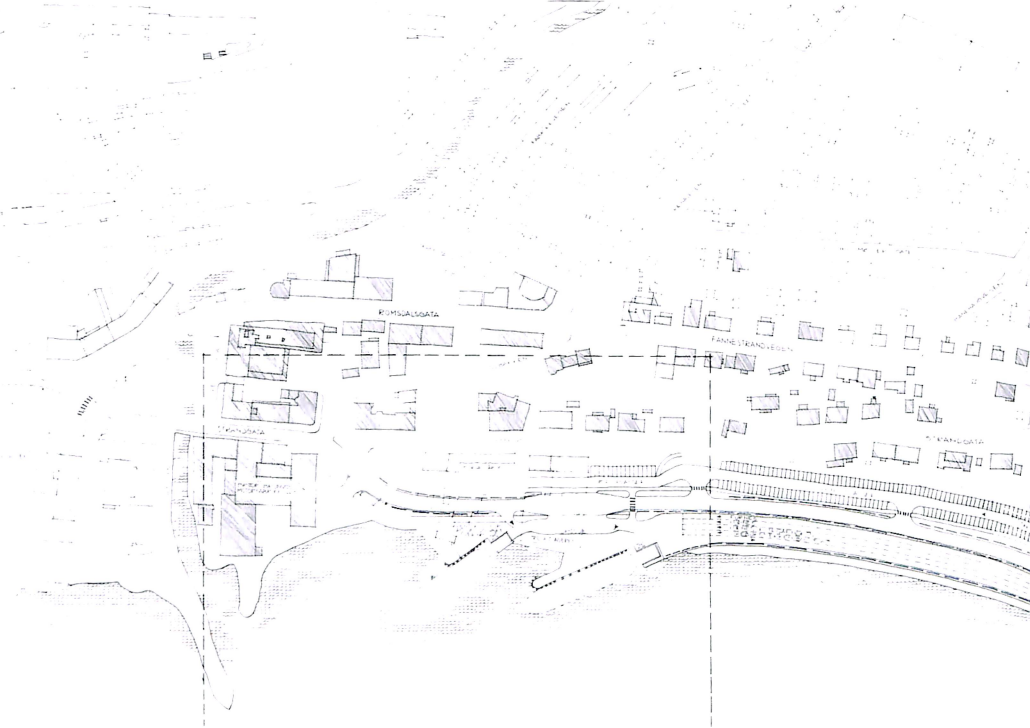
Se deg for når du transporterer!



Hovedvegssystem i Molde sentrum med permanent og midlertidig ferjeleie.



Etter å ha drøftet forskjellige varianter av ferjeterminal i Reknesområdet la «Arbeidsgruppen for planlegging av hovedvegssystemet i Molde sentrum» i vinter fram en løsning til vurdering i kommunestyret. Løsningen gikk ut på bygging av ett nytt ferjetillegg på innsida (østsida) av Reknesmoloen, oppstillingsfelt på oppfylt areal vest for moloen og tilførselsveger til ferjeterminalen basert på Storgata og Øvre veg. Sand-



vegens forlengelse til Julsundvegen inngikk i pakken.

I kommunestyret 25. mars 1982 ble løsningen nedstemt. Ferjekai på Reknes skulle ligge **vest** for moloen, og oppstillingsplassene måtte legges **utenfor** det som nå er oppfylt. Dessuten måtte Hamnegata bygges **før** terminalen; det eksisterende hovedvegssystem ble ikke vurdert som godt nok.

Vedtaket om at ferjeterminalen i Molde for rute 33 skal være på Reknes ble ikke omgjort, tvertimot valgte kommunestyret en bestemt løsning som ikke lenger levner tvil om hvor på Reknes kaia skal ligge. Terminalen innarbeides nå i reguleringsplanen.

Ny kai vest for Reknesmoloen krever ny molo, store mengder stein må fylles ut for oppstillingsplass — og ny Hamnegate må bygges **før** flytting kan skje. Investeringene beløper seg i alt til over 100 mill. kroner.

Andre vedtak går ut på at Hamnegata skal utbygges fra øst, og for Moldegård-Grandfjæra foreligger det stadfestet reguleringsplan. Reguleringsplanen fra 9. oktober 1979 viste en veglinje, men den viste ikke løsning på det som vel må sies å være hovedproblemet i Molde i dag, nemlig trafikkavviklingen rundt ferjekaiene på Indre Torg og miljøproblemene i Indre bydel.



Etappevis utbygging.

Arbeidsgruppa har innsett at gjennomføring av kommunestyrevedtaket om flytting til Reknes blir så kostbart at en etappevis utbygging er nødvendig. Moldegård-Grandfjæra peker seg naturlig ut som et første byggesteg. De eksisterende ferjekaiene er som kai er godt brukbare, og det ble prøvd på alle måter å finne en løsning der kaiene kunne utnyttes.

Imidlertid har de en retning som er håpløs og en avstand fra Strandgata så liten at ombord- og ilandkjøring fra ferjene ikke kan kombineres med gjennomgående trafikk i Strandgata. Denne er da også stengt for østgående trafikk mellom elva og Indre Torg.

Bare ved å finne en løsning som igjen tillot to-vegs trafikk i Strandgata på denne strekninga og full utnyttelse av den nye veggen Grandfjæra-Moldegård kunne en få bort gjennomgangstrafikken i Fanestrandsvegen og indre del av Strandgata.

Ferjekai og oppstillingsplass

I Grandfjæra er det allerede fylt så langt ut som det er tilrådelig på grunn av bløt leire i undergrunnen. Ferjekai med oppstillingsplasser må nødvendigvis ligge ytterst på denne fyllinga mens Hamnegata kommer innenfor oppstillingsfeltet.

Men ferjekaiene kan dessverre ikke utnyttes slik de ligger. Muligens kunne nåværende hovedferjeleie

«Molde vest» nyttes en stund, men når Hamnegata i sin tid bygges videre vestover må også den fylles ned.

Dessuten er begge kaiene undergravd av propellvatnet, «Molde øst» så mye at større ferjer nektes å legges til.

Forslaget om etappeløsning (alternativ 1) går nå ut på bygging av hovedferjeleie for Vestnes/Vikebukta utenfor Trelastlageret med ombord- og ilandkjøringsretning østover (omtrent vinkelrett på nåværende kai). **Innenfor** dette, nærmere torget og med samme retning, legges ferjeleiet for Bolsøya/Sekken. Dette kan bygges rimelig ved utnyttning av utstyret fra «Molde vest». Bolsøya/Sekken får oppstillingsfelt sammen med Vikebukta, mens Vestnestrakantene får 3 felt á 250 m til disposisjon. Dette er nødvendig for avvikling av den vanlige ukesluttrafikken.

Mens det er enighet om hovedferjeleiet, oppstillingsplassen og vegføring **øst** Trelastlageret, er det 2 varianter når det gjelder tilslutningen til Strandgata. I alternativ 1 føres Hamnegata helt til Indre Torg (over «Molde fk. vest») og nødvendiggjør altså flytting av Sekken/Bolsøytillegget (som for øvrig også vil fungere som reservekai). Her legges umiddelbart til rette for videreføring av Hamnegata.

For å spare noe utgifter (ved at «Molde vest» beholdes for Bolsøya/Sekken-ferja) er det også opptegnet et alternativ (4) som viser oppkjøring fra Hamnegata til Strandgata **mellom** Trelastlageret og Mordalsgården.

Vegvesenet har tilrådd alternativ I selv om det i denne omgang er noe dyrere, vesentlig fordi det gir en bedre trafikal løsning, legger forholdene til rette for videreføring, samler oppstillingsplassene og serviceinnretningene på ett sted og gir bedre rom rundt Trelastlageret og Mordalgården.

Flytting av ferjeterminalen til Reknes antas, på grunn av investeringene som må gå forut, neppe realistisk før om 15-20 år. Utbyggingen ved Indre Torg som nå prosjekteres og ventelig blir gjennomført i innværende og neste vegplanperiode er ikke bortkastet selv om flyttingen skulle skje før. Ferjekaiene kan ligge der som tillegg for Sekken/Bolsøya og eventuelt Vike-

bukt og som reservekai/overnattingskai. En del av oppstillingsfeltene kan lettvisnt gjøres om til langtidsparkeringsplasser og Hamnegata kan permanent gå der den nå planlegges.

Ved at reserveferjeleiet ved Indre Torg beholdes i den endelige utbygging unngås investering i kai nr. 2 på Reknes slik som tidligere planer viser. Reguleringsplanen for Reknesterminalen viser nå bare 1 kai.

Håpet er nå at 1. byggesteg kan bli stadfestet som reguleringsplan våren 1983, og at grunnervervet kan gjennomføres umiddelbart etter.

Anders S. Moen



5 minutter med vernelederen

**Du er helt og fullt arbeidsfør —
hold deg slik fremover.**

Fordi jeg ennå er hel og uskadet, med full førlighet i alle henseender, føler jeg meg helt ovenpå.

Jeg har armer og ben i god stand, 10 uskadede tær og fingrer. Godt syn på begge øyne, ubegrenset arbeidsførhet. Og slik vil jeg gjerne det skal være fremover.

Vi sier om en person, som er legemskadet på en eller annen måte,

at han har et «handicap». Og «handicap» hva er nå det? Vel, i veddeløp betyr det f.eks. at man gir de bedre hester et tillegg i byrde eller vei — et handicap — som gir de svakere hester vintersjanser i løpet.

I arbeidslivet og i arbeidet, og ellers, kan handicapet være et manglende eller defekt lem eller organ, mangler ved syn eller hørsel — som gjør livet

og arbeidet atskillig sværere enn for den som har full førlighet. Riktignok ser en at folk med slike handicap kan gjøre godt arbeid. Men de må streve mere og hårdere enn andre som har full førlighet i behold. Det er ikke noe ved våre arbeidsoperasjoner som **må** medføre at vi mister vår førlighet. Men, på den annen side, er det mange slags arbeider hvor en ulykkeshendelse **kan** påføre en et handicap.

Alt maskineri i bevegelse kan lemleste deg, hvis du ikke håndterer det på riktig måte. Hvis du prøver på å smøre, innstille eller reparere en maskin som er igang, utsetter du deg for en risiko for å få ødelagt hånden din slik at du ikke mer kan gjøre godt arbeid.

Når du håndterer tunge gjenstander risikerer du å ødelegge ryggen din, om du løfter ved hjelp av ryggmuskulene i stedet for å løfte med bena, eller om du unnlater å kreve hjelp til en byrde som er for stor til én-mannsløft. Tunge gjenstander kan også smadre føttene dine om du håndterer dem på uriktig måte og ikke passer på å bruke vernefottøy. Det kan komme betennelse i den minste rift i huden, hvis man ikke straks sørger for pleie ved første hjelpen. En betennelse som ikke stanses kan medføre amputasjon av den betente lemsdel.

Øynene er lett sårlige, selv en bitte liten metallflis eller et lite korn fra en slipeskive kan skade dem. Og det kan sprute fra syrer og andre etsende kjemikalier. Det er grunnen til at man ved visse arbeidsoperasjo-

ner må kreve at det brukes egnede vernemidler.

Vi vet at det kan forekomme så mange ulykkeshendelser på arbeidsplassen og i hjemmet, så som fall, forbrenninger osv. Ikke så å forstå at vi er i særlig grad utsatt for slikt på denne arbeidsplassen — neppe mer enn man er i sine hjem. Men det kan hende og det hender. Og da blir regelen, om du vil skånes for slike handicap, denne:

Lær å gå på en trygg måte, ha respekt for ting som kan brenne eller eksplodere, se deg om der du rører på deg, enten du ferdes på gate, vei eller i bedriften.

Det er ingen av oss som ønsker å slepe med oss resten av livet ett eller annet handicap. La oss holde slike handicap borte ved å gjøre oss ulykketrygg — ved å arbeide sammen på en trygg og sikker måte.



**Vernearbeid
gir resultater!**

Ny E69 Sogge bru — Grøttør bru

Fredag den 8. oktober 1982 vart det sett trafikk på ein ny parsell av riksveg E69 frå Sogge bru til Grøttør bru. Den nedste delen av anlegget, frå Grøttør bru til nytt kryss aust for Rauma bru vart opna for trafikk den 2. desember 1980.

Tekniske data for anlegget

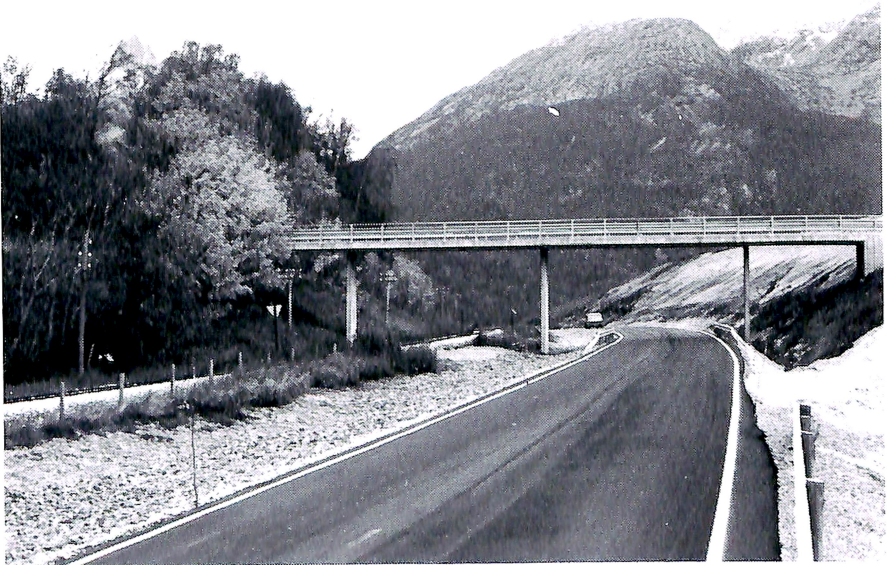
Lengda frå Sogge bru til nytt kryss ved Rauma bru er 4300 m. Strekninnga som vart opna for trafikk i oktober 1982 frå Sogge bru til Grøttør bru er på 3100 m. Vegen er bygd etter vegklasse II D dvs. med ei planeringsbreidde på 7,0 m.

Minste horisontalkurve er på 250 m, og største stigning på 59,5 0/00.

Den nye vegen går på nedre side av jarnbanen og til dels nokså nær inn-til denne. Terrenget her er svært kupert så det er store skjæringar og fyllingar på den nye vegen.

Anleggsdrifta

I november 1980 vart arbeidet med masseflytting sett igang. Massane har for det meste vore sand/silt, men det har og vore mykje blaut leire. På einskilde blaute parti er det nytta fiberduk i traubotnen, men det har likevel vore nødvendig å skifte



Bilete syner ei ny driftsbru som kryssar både jarnbanen og den nye riksvegen. Det er skråninga i den store «Parkskjæringa» vi ser i bakgrunnen til høgre på biletet.

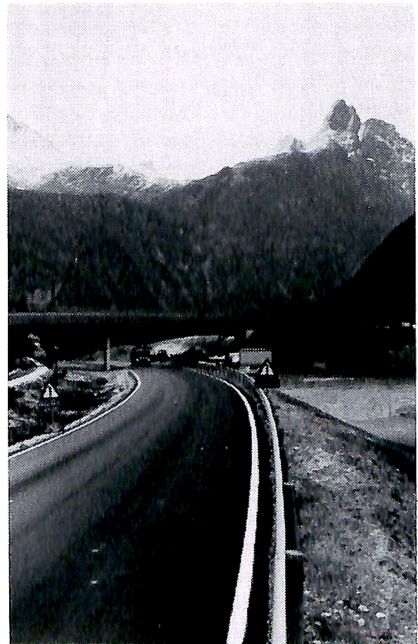


Like sør for Grøttør bru går den nye vegen gjennom ei stor fjellskjæring. Det er her sprengt ut ca. 26 000 ptm³.

ut leira med sand ned til ca. 1,5 m under ferdig veghøgde. Dette måtte gjerast for at vegen skulle få så god bæreevne at dumparane kunne komme bakpå tippet med fulle lass.

Det totale kvantum skjæringsmassar som er flytta er 167 000 pfm³. Den største enkeltskjæringa (Parkskjæringa) er på 68 000 pfm³ og største samanhangande fylling er på 40 000 pfm³. Det er og transportert 36 000 ulm³ sand fra sidetak til forsterkningslag.

Åkeshjelen bru kryssar no over den nye vegen som her går like ved ein jarnbanetunnel heilt til venstre på biletet. Den gamle riksvegen skal knytast til nyvegen like sør for brua.





Høljenesundergangen

Kostnader

Heile anlegget vart i juni 1978 kostnadsrekna til 12,8 mill. kroner. Oppskreve til 1982 kroner tilsvarer dette ca. 20,0 mill. kroner. På grunn av planendingar og grunnforhold ser det no ut til at totalkostnaden vil bli ca. 23 mill. kroner. Det vil seie ein pris på ca. kr. 5350,- pr. løpende meter ferdig veg.

Som dei fleste kjenner til er «gamle-vegen» frå Grøttør bru til Sogge bru

smal og svingete med stigning opp til Mjelvabøen frå begge sider. På strekninga er også den låge Høljenes jarnbaneundergang med ei fri høgde på berre 3,7 m. Problema som trafikantane har hatt på denne strekninga er no vekk, vonaleg til stor glede — ikkje minst for tungtrafikken som er kvitt den låge Høljenesundergangen.

Hjalmar Brudeseth



Et Aar mod sin Kvæld

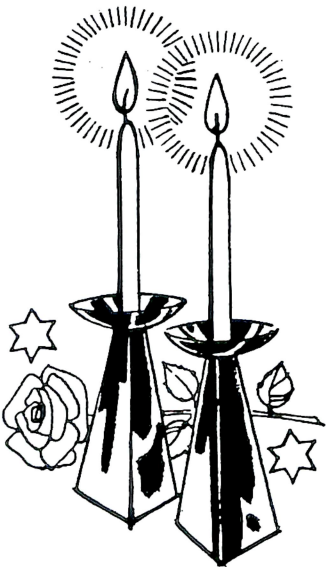
Vi haver behørigen taget Farvel
med Arne fra Torvig, vor Chief som vi vel
vil Sakne i commende Dage!
Vi tacker for Laget og ønsker dig Hæld,
vi haaber af Hiertet at Livets Kvæld
maa være ret mange tilbage!

Og sculle du drage langs Vejer og Sti
saa gaa ei vort Anlæg og Virke forbi!
— Du vinder nok frem omsider —.
Tag med dig Hr. Flaate og viis du ham rundt
til Vejer og Broer der var dig forundt
at lede i henfarne Tider —.

Vi hilser vor nybagthe Vegchief vel mødt!
Og haaber at ei heller han maa gaa trødt
af Mas og af idelig Møye!
Vi skal nok staa sammen i Eet og i Alt,
— naar Inger vil maale den «rætte» Gehaldt
blandt alle i Vegvesenets Trøye —.

Vær hilset Etatblad, for Lægmand og Lærd!
Dog visste du bare ditt ganske Værd
for alle som læser din Side!
Da sculle du crølle din velskrevne Ryg
og tacke din «Muser», tillige saa tryk
på Cuksess og Contacten så vide —.

Og nu bliver Skattene mindre end mindst
og alt hvad vi gjør kommer ud med Gevindst
og gode Contanther i Haanden!
Thi det skal Hr. Willoch Sandferdigt ha Sagt
at nuu skal hvær Nordmand faa Rigdom oh Magt
og styrkes tillige i Aanden!



Grib Spaden! Gaa Nyaaret trøstig imod
thi Modgang og Blæst skal ei knække vaar Fod,
Vi Nordmænd er kloge av Skade!
Thi Løfter og Lovnader læt falder ned
og tages af Vinden og hvirvles afsted
som blafrende høstgule Blade —.



Til Indsats I Fodfolk, med Lunte og Krudt!
Laa Nyaaret innledes med een Salut
saa Fliser og Fastmærker fyger!
Til Indsats mod Sneen med Spade og Plog,
fra Fjeld og til Fjære, fra Vidde og Skog
mens hylende Snestormer ryger!

Ja, Vejfolk, nu lakker et Aar mod sin Kvæld
og I kan gaa hjem aa ta Jobb som Modæll
naar Hustru skal Fattigmand bage —.
La Højtiden feires som bedst I formaar.
En glædelig Jul og et Lyckelig Aar!
La Ribbe og Pindekjød smage!

Kolbjørn Haaheim



Løsning på «Vegkryss nr. 3-82»

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

Vinnere ble:

1. Anne Margrete Tornes, Vegkontoret, 6400 Molde
2. Lauritz Rørstad, Boråsv. 25, 6400 Molde
3. Egil Bakke, Eikrem, 6400 Molde

Premiene er tilsendt.

Ordet fritt

Bruk — misbruk av alkohol eller andre rusande gifter.

Når eg tek mot til meg og ber om plass i Veg og Virke so må eg få lov å vere ukjend, (kanskje motet ikkje er so stort likevel?)

Eg ser i eit gamalt nummer av Veg og Virke, frå mai 1980, at verneleiaren har skreve om Akan, Arbeidslivets Komité for Alkoholisme og Narkomani. Har vi fått noko slikt innan vår etat i Møre og Romsdal enno? Eg spør av den grunn at eg veit det er misbruk av alkohol innan våre eigne rekkjer. Eg vil seie meg einig med verneleiaren når han seier at det er gale at arbeidskameratar eller føresette «gøymer» slike ting.

Eg er klår over at dei fleste som brukar alkohol (eller andre stoff) i den mengd at det kan kallast misbruk, vil ha vanskar med å vedgå at dei har problem. Difor meiner eg at vi må vere varsam med å oversjå slikt misbruk. Vi må ikkje prøve å «hjelp» nokon med å «gøyme» dei, det vil tvert om vere å gjere dei ei bjørneteneste.

Nei, lat det bli opent kring dette, om vi veit — eller ser at det førekjem slikt so sei ifrå straks. Det er no vel betre å ha litegrann ubehag ved ein reprimande, enn å få eit stort personleg problem som alkoholisme kan vere.

Eg nemnde Akan, men det er òg ein organisasjon som kallar seg AA (Anonyme Alkoholikere) som arbeidar på same område, for å hjelpe dei som sjøl vil ut av eit alkoholproblem. So langt eg kjenner til denne organisasjonen, so er det tørrlagte alkoholikarar som arbeider saman for å hjelpe kvarandre til å vinne over sin trong til rusdrikk. Dei arbeider som namnet seier — anonymt — og om du sjøl, eller du meiner at nokon av arbeidskameratane dine, treng slik hjelp so kan du eller den det gjeld, ta kontakt med dei utan å måtte namnje deg før du sjøl vil. Du vil finne telefonnumra deira i katalogen eller i avisene. Der er òg andre organisasjonar som arbeider med slike problem, men eg kjenner ikkje til deira arbeidsmåtar.

Eg meiner det vil vere nyttig og lærerikt om vi kunne få ein diskusjon i bedriftsavisa vår om dette. Eg er redd det er mange som slit med slike problem og som gjerne vil ut av dei, men som ikkje kjenner til kor dei kan få hjelp. Det kan òg verte meir opent omkring emnet om det vert gjennomdiskutert. So dei som les dette, er her bedne om å vere med og seie si mening. Er du ein som kanskje har problem so vil du gjerne ha gagn av å få seie kva du trur om desse tinga. Og om du ikkje har problem, men meiningar om emnet, er du òg velkommen til å vere med i diskusjonen.

Kopi av «skvettlappen», Nordland (siste nummer)

AKAN-utvalg opprettet for Vegvesenet i Nordland — retningslinjer foreligger.

Rusmiddelmissbruk er i dag et alvorlig sosialt problem i samfunnet, og det er naturlig nok også et problem for en så stor etat som vår. Dessverre kan vi vise til tilfeller hvor misbruket har utviklet seg til alkoholisme, og vi har også konstatert en del tilfeller hvor denne «sykdom» utvilsomt er under utvikling. Denne sykdom — eller misbruk, om man vil, koster den enkelte, samfunnet og etaten store penger i form av fravær, skoft og skader. Sykdommen belaster en familiesituasjon i faretruende grad, og den er ofte økonomisk og sosialt ruinerende.

Arbeidslivets parter — NAF og LO — tok konsekvensen av dette og dannet AKAN (Arbeidslivet komité mot alkoholisme og narkomani) i 1963. AKAN har idag innpass i mange bedrifter og etater.

AKAN deler inn sin virksomhet i følgende oppgaver:

- Gi informasjon for å øke kunnskapsnivået og derved endre holdninger i forholdet til alkohol- og narkotikamisbruk og til den enkelte misbruker.
- Å føre fram hjelpetiltakene på et tidlig tidspunkt ved et engasjement på arbeidsplassen.
- For å oppnå bedre behandlingsresultater må samarbeidet mellom virksomheten, institusjonen og fritidsmiljø fremmes.
- Å gi en innføring i hvordan alkohol- og narkotikamisbruk virker på arbeidssituasjonen og derved redusere tallet på arbeidsulykker.

AKAN har sitt eget opplegg for behandling av alkohol- og narkotikamisbrukere i arbeidslivet.

Det er nå opprettet AKAN-utvalg ved Statens vegvesen, Nordland. Utvalgene har utarbeidet retningslinjer for rusmiddelomsorgen i fylket. Retningslinjene er utarbeidet etter mønster av retningslinjer foreslått av AKAN sentralt. Retningslinjene tar sikte på en større innsats fra vegvesenets side for å hjelpe rusmiddelmissbrukere tilbake til normale forhold.



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

HEM OG HELSER

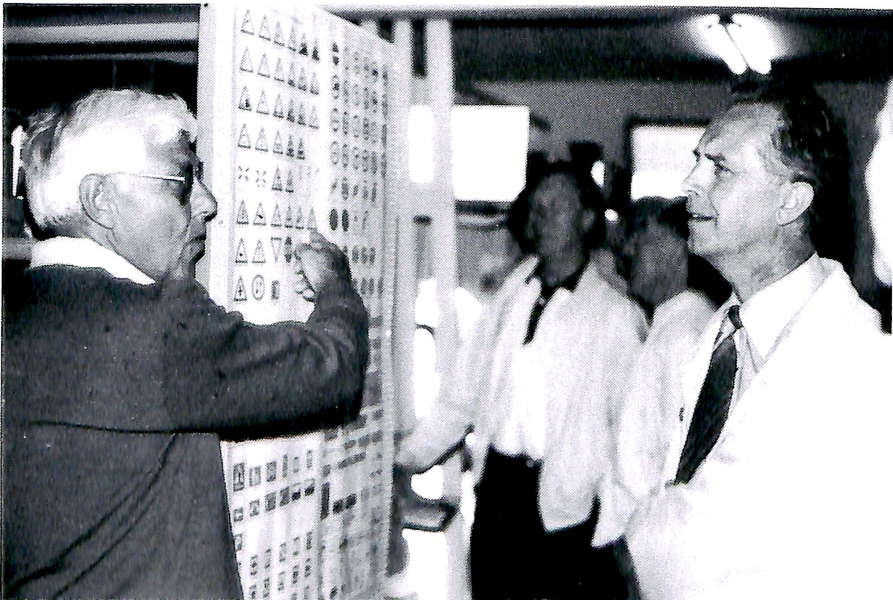


**Slagordet alle
støtter:
Vernesko på
alle føtter!**

Besøk i Møre og Romsdal fra Forbruker- og Administrasjonsdepartementet og Vegdirektoratet

I dagene 31. august og 1. september 1982 hadde vegvesenet i dette fylket besøk av personaldirektør Mugaas, assisterende personaldirektør Saastad og avdelingsdirektør Haugen fra Forbruker- og administrasjonsdepartementet. De ble på turen ledsaget av personalsjef Baastad og kontorsjefene Auberg og Hjeltborg fra Vegdirektoratet. De var interessert i å lære fylket nærmere å kjenne, såvel når det gjalt arbeid ute i marken som administrasjon- og kontorforhold.

Delegasjonen kom ned Romsdalen med bil og ble mottatt på Åndalsnes vegstasjon av vegsjef Flaate og driftssjef Vollset og den stedlige arbeidsledelse. De fikk der en rask orientering om pågående arbeider i området og foretok deretter befaring av anlegget Sogge bru — Rauma bru. Turen videre utover gikk etter riksveg E-69 langs sørsida av Romsdalsfjorden til Vikebukta. Under turen ble gitt kort orientering bl.a. om rasfare og sikringsarbeider



Personaldirektør Mugaas (t.v.) eksaminerer vegsjef Flaate om trafikkskiltene's betydning.



Personalsjef Baastad og assisterende personaldirektør Saastad lytter oppmerksomt til lagerformann Harnes som orienterer om vegsentrals lager av skilte.

såvel langs denne ruten som andre steder i fylket.

Etter lunch ombord i «Rauma» fortsatte turen i Molde til biltilsynsstasjonen i Årødalen der biltilsynssjef Johnsen orienterte om biltilsynets virksomhet i fylket.

Så bar det videre til vegsentrals på Årø der overingeniør Åfløydal fortalte om maskindriften. Dagen ble avsluttet med et kort møte på vegkontoret der tillitsmennene fra de ulike organisasjonene fikk møte Oslodelegasjonen.

Neste dag fortsatte turen via Vestnes til Skodje vegstasjon og videre til biltilsynsstasjonen i Spjelkavik der det ble gitt orienteringer. Fra

Ålesund gikk turen tilbake til Oslo med fly.

E. V.





Ti gratulerer

følgende som i 1. kvartal 1983
passerer åremålsdager:

50 år

Jakob Torvik,	6660 Bæverfjord	14. februar
Oddvar Toven,	6463 Eidsøra	3. mars

60 år

Arnet Kirkeland,	6410 Midsund	19. januar
Knut M. Heggdal,	6410 Midsund	3. februar
Erling Voll,	6687 Enge	13. februar
Otto Åsen,	6218 Hellesylt	24. mars

Permisjoner

Overingeniør Paul Bølset er innvilget 1½ års permisjon fra midten av november. Han skal overta stilling som leder av vedlikeholdskontoret i Vegdirektoratet.

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

BEGYNT I VEGVESENET**Vegkontoret**

Kaare Flaate, vegsjef
 Målfrid Fjelle Jacobsen,
 kontorassistent, (vikar)
 Karstein Fauskanger,
 førstesekretær
 Leif Magne Lillebakk,
 førstesekretær

Oppsyn

Erling Roger Vike,
 oppsynsmannsassistent

Biltilsyn

Ole Lied, inspektør
 Karin Lill Slettedal,
 kontorassistent (vikar)

Vegarbeidsdrifta

Anne M. Nøsavik,
 reingjeringsassistent
 Kari-Anne Grebstad,
 kontorassistent T-5
 Roger Arne Moltudal,
 kontorassistent T-2
 Sigrid Fuglevaag,
 kontorassistent T-9 (vikar)
 Audhild Schei, praktikant

SLUTTA I VEGVESENET**Vegkontoret**

Ole Bernt Harvold
 Anders Grotle

Oppsyn

Ole Jakob Overaa
 Jon Rune Våge

PENSJONISTER

Arne Kongsvold, Folkestadbygd
 Magnar Moen, Våglund
 Karsten Dalen, Larsnes
 Albert Meisingset, Øydegard
 Kåre Karlson, Torjulvågen
 Arnold Ingvar Hågensen, Måndalen
 Harald L. Sætre, Barstadvik
 Dagfinn Hovdenakk, Ørsta
 Olaf O. Gulla, Surnadal
 Svend Stensland, Torvik
 Leif Klokset, Eidsvåg
 Pål Grevsnes, Volda
 Arne Inge Torvik, Molde
 Sverre Løseth, Haddal
 Kristian Hjelanes, Aure
 Kristian K. Dahle, Mittet
 Meidel Veiset, Kvernes
 Sigurd Hauge, Gurskøy
 Knut Ørjavik, Vevang
 Petter Bjørkedal, Folkestadbygd
 John Sanden, Åndalsnes
 Trygve Sjøholt, Sjøholt
 Birger Hjelen, Aure
 Ivar Gjøra, Gjøra
 Olav Stornes, Eresfjord

Biltilsynet

Kåre Halvorsen
 Solveig Watn
 Marit Larsen

Vegarbeidsdrifta

Jane Myrvang
 Sissel Tove Bergset

Pensjonist-treff på Aure

I strålende haustver over Aure arrangerte Aure vegklubb pensjonisttreff på Aure Pensjonat 10. oktober 1982.

Det var samla pensjonistar og arbeidrar både frå vedlikehald og anlegg, og med god hjelp frå vår hovduttillitsmann Haukeberg, vart dette eit vellukka «treff».

Det hyggelege vertskapet på Aure Pensjonat hadde pynta til ein fin-fin festsal med utsikt utover Aure sentrum. Det svartstille Auresundet var berre uroa av «tøffande» fiskebåtar på jakt etter den velkjende seien.

Ved det veldekte langbordet gjekk praten livleg, og kanskje enda livlegare forsvann den fine middagen. Ein av oss uttala, etter eit velplassert klapp, og ein liten strekk: «Dette va gode greier ja».

I ein liten «matpause» ønskte klubbens formann alle velkomne, og takka spesielt pensjonistane for at så mange kunne møte opp, og håpa at dei i lag med oss andre fekk ein hyggeleg kveld.

Haukeberg syntte fram film, og der fekk vi blandt anna sjå opning av



Sitjande frå venstre Johs. Tømmernes, Erling Baardset, Ingar Ersnes, Nicolai Todal og Kristian Hjelanes.

Ståande frå venstre Anders F. Glomstad, Ola H. Hjelanes, Olav Ness, Konrad Gautvik og Ola Meisingset.

veg på fjellovergangar etter ein velkjend norsk vinter.

For å få fram korleis arbeidsmetodane har utvikla seg dei seinare åra for f.eks. i vegbygging, las Asbj. Wigum ei skildring skreve av ein kjend «bygde-diktar» då ein del av «Skarsøy-vegen» i Aure vart bygd.

Livets gang er slik laga, enten det er vegarbeidarar eller andre, ein vert eldre for kvar dag. Vi har såleis fått nye navn i pensjonistanes rekkjer med tilknytning til Aure vegklubb. Ved slutt i vegvesenets tjeneste etter oppnådd pensjonsalder, får vedkommande ein ekstra takk.

Denne gongen var det Alf Stavnes og Kristian Hjelanes som hadde satt frå seg «hakke og spade» etter mange dagars bruk.

Etter ein fin takketale av Haukeberg, vart dei på vegne av vegkontoret overrakt diplom og tinnskål med inskripsjon.

Ikkje alle av oss er, eller vert like «rørleg og førleg» som det heiter. Men «ein» er i alle fall i «eige» av disse goder, og det er pensjonist Johs. Tømmernes frå Lesundet. Sprek som ein «Turbo-diesel» trass i sine 89 år, takka han med gode og lett «framkommelege» ord for dette fine tiltaket som eit pensjonist-treff er, der ein får høve til å møte arbeidskameratar både frå fortid og notid. Han håpa på fortsatt utbygging av både vegar og bruer i distriktet. Til slutt takka han vegvoktarane for den store innsatsen dei til ein kvar tid gjorde for å halde vegane så fine.

Diverre for oss (i alle fall i fyrste omgang) hadde Haukeberg klokka i mot seg, og han måtte såleis med kaffekoppen i handa, springe rundt og seie farvel. Vi andre vart sittande og kosa oss til dei fleste måtte skunda seg for å nå buss eller ferjetil heimturen.

Vel møtt ein annan gong.

Aure vegklubb
Asbjørn Wigum.



Underkjøringshinder skal hindre ulykker

Fra 1. januar 1983 vil det bli innført bestemmelser om underkjøringshinder bak på tunge kjøretøy. Det gjelder både lastebil, kombinert bil, motorredskap og tilhenger over 3,5 tonn. Når det gjelder tilhengere, har de fleste underkjøringshinder i dag.

Årsaken til at bestemmelsene innføres, er de alvorlige trafikkulykkene som har skjedd ved kollisjoner mellom tunge kjøretøy og andre trafikanter, der biler, motorsykler og sykler har kjørt inn under det tunge kjøretøyet bakfra.

Oversikt over tillitsmenn.

Oddvar Hånes	6140 Syvde	(klubbform.)
Einar Lillebø	6144 Sylte	(tillitsm.)
Einar Magnussen	6133 Lauvstad	(klubbform.)
Johan Bigset	6120 Folkestadbygd	(klubbform.)
Petter Lyster	6080 Gurskøy	(klubbform.)
John Roppen	6065 Ulsteinvik	(tillitsm.)
Erling Husøy	6080 Gurskøy	(tillitsm.)

Odd Vatne	6150 Ørsta	(klubbform.)
Anton Sæbønes	6180 Sæbø	(tillitsm. klubbform.)
Daniel Karl Bjørkedal	6150 Ørsta	(tillitsm.)

Sverre Arvid Oksvik	6200 Stranda	(tillitsm. klubbform.)
Svein Homlong	6216 Geiranger	(tillitsm.)
Norleif Aspehjel	6252 Liabygda	(tillitsm.)

Robert Strømmen	6260 Skodje	(klubbform.)
Magnar Skrede	6023 Emleim	(tillitsm.)
Åsmund Kilsti	6260 Skodje	(tillitsm.)
Magne Hokåsmoen	6260 Skodje	(tillitsm.)
Terje Pettersen	6260 Skodje	(tillitsm.)

Levor Legernes	6384 Vikebukt	(klubbform.)
Sverre Lindset	6384 Vikebukt	(tillitsm.)
Sigmund Skjeggstad	6384 Vikebukt	(tillitsm.)
Gunnar P. Gjelsten	6394 Fiksdal	(tillitsm.)
Arnfinn Alnes	6210 Valldal	(tillitsm.)

Lars O. E. Kavli	6320 Isfjorden	(tillitsm. klubbform.)
Jan Berget	6300 Åndalsnes	(tillitsm.)
Svend Stensland	6325 Torvik	(tillitsm.)

Karstein Aasen	6460 Eidsvåg	(tillitsm. klubbform.)
Alf Svendsli	6463 Eidsøra	(klubbform.)
Olaf Hanset	6364 Vistdal	(klubbform.)

Palmar Orset, Vegsentr. Årø	6400 Molde	(tillitsm. klubbform.)
Joralf Klavset, Vegsentr. Årø	6400 Molde	(tillitsm.)
Arnfinn Eliassen, Vegsentr. Årø	6400 Molde	(tillitsm.)
Knut Sæternes	6443 Tornes	(tillitsm. klubbform.)

Tor Inge Kleivenes	6453 Kleive	(tillitsm. klubbform.)
Kristian K. Vasdal	6420 Aukra	(tillitsm.)
Per N. Ræstad	6410 Midsund	(tillitsm. klubbform.)
Magnar Beinset	6410 Midsund	(tillitsm.)
Paul Hjellnes	6490 Eide	(tillitsm. klubbform.)

Trygve Kårvatn, Holsandv. 21, Kåre Meisingset	6622 Ålvundfjord 6600 Sunndalsøra	(tillitsm. klubbform.) (tillitsm.)
---	--------------------------------------	---------------------------------------

Martin Rimstad	6635 Meisingset	(tillitsm. klubbform.)
Ivar Grimstad	6674 Kvisvik	(tillitsm.)

Magne Veiset	6540 Kvernes	(tillitsm. klubbform.)
Knut Kornstad	6546 Steinsgrenda	(tillitsm.)

Øystein Bæverfjord	6652 Surna	(tillitsm. klubbform.)
John Isvik	6652 Surna	(tillitsm.)
Erling Voll	6687 Enge	(tillitsm.)
Magne Bøe	6664 Bøfjorden	(tillitsm.)
Arne Garte	6650 Surnadal	(tillitsm.)
Kjell Svendsli	6660 Bøverfjord	(tillitsm.)

Asbjørn Wigum	6696 Kjørsvikbugen	(tillitsm. klubbform.)
Jarle Eide	6690 Aure	(tillitsm.)
Bjarne Hauge	6690 Aure	(tillitsm.)
Gudmund Ersvik	6590 Tømmervåg	(tillitsm.)

Johs. Lervik	6570 Innsmøla	(tillitsm. klubbform.)
Arne Aakvik	6570 Innsmøla	(tillitsm.)

NAF's representanter i inntaksrådet:

Medlem:	Jørgen Sigerset, Årø	6400 Molde
Varamedl.:	Per Dalsbø	6410 Midsund
Medlem:	Paul Hjellnes	6490 Eide
Varamedl.:	Levor Legernes	6384 Vikebukt

Oddvin Haukeberg

Bedriftshelsetenesta for Statens Vegvesen i Møre og Romsdal

Det har i den seinare tid vore klagar frå fleire tilsette som ikkje har vore til bedriftslegen for undersøking på 3-4 år. Grunnen kan vere at dei ofte vert flytta frå stad til stad, og på den måten fell utanom når det vert kalla inn til legeundersøking.

For å få ei oversikt over kven dette gjeld, ber vi om at dei som ikkje har vore kalla inn til bedriftslegeundersøking dei siste to åra (etter 1. januar 1981), melder frå på vegkontoret, til Katrine Bang eller Liv Andresen.

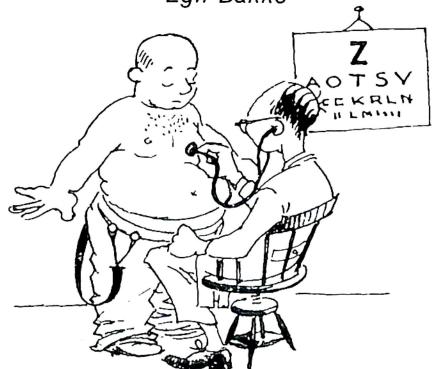
Vi ber om å få desse opplysningane frå deg:

Når var du siste gong til bedriftslege (månad og år er nok), kva stad var du til lege då, og til sist, kvar vil det

passer best for deg å møte hos legen heretter (heimstaden din).

For at dette ikkje skal dra alt for langt ut i tid, må du melde frå innan 1. februar 1983.

Egil Bakke



NYE HÅNDBØKER

Sist Veg og Virke informerte om nye håndbøker var i september 1981. Siden den gang har disse bøkene kommet:

009 — RUNDSKRIV

Oversikt over gjeldende rundskriv fra Vegdirektoratet
8. utgave — Veiledning. 186 s.

I denne utgave av rundskrivoversikten har vi tatt med gjeldende rundskriv fram til 1. juni 1982. (t.o.m. nr. 42/82). 148 rundskriv er gjort ugyldige siden forrige oversikt. Årlig utgave.

022 — HÅNDBØKER

Oversikt over utgitte håndbøker fra Vegdirektoratet.
Veiledning. Årlig utgave.

056 — DRIFTSREGNSKAP — DRIFTSSTATSTIKK

Vegdata

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

059 — DRIFTSSTATISTIKK FOR EGENMASKINER

Vegdata. 158 s.

Publikasjonen omfatter to deler. Den første delen gjengir avsnittet

om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskiner i «Driftsregnskap og driftsstatistikk» (Håndbok -056). Den andre delen er et tabellavsnitt med videre utdyping av opplysningene om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskiner. Dessuten er det tabeller med opplysninger om aldersfordelingen av maskinparken. Lånte maskiner er ikke med i statistikken. Årlig utgave.

061 — VEG- OG KJØRETØY- STATISTIKK

Vegdata. 128 s.

Dette er en samlet oversikt over en del av den statistikk som årlig innhentes av etaten om vegnettet, kjøretøyer, veg- og ferjetrafikk. Biltilsynets virksomhet, vegvesenets arbeidskraft, drift, bevilgning og regnskap. Det er gjort et utvalg etter det som det erfaringsmessig spørres mest etter, og det som antas å være av generell interesse.

Publikasjonen erstatter ikke de enkelte spesialstatistikker og spesialoppgaver som utgis av Vegdirektoratet. Det utgis egne oppgaver for kjøretøybestand, trafikkteillinger, ferjedrift, lønninger, yrkesskader og regnskapsresultater. Årlig utgave.

083 — PERSONALSTATISTIKK

Vegdata. 118 s.

Håndboken inneholder foruten en hovedoversikt over den totale sysselsettingen i vegvesenet 1976-1981, egne kapitler for sysselsettingen i administrasjon og oppsyn og sysselsettingen i vegarbeidsdriften. I disse kapitler gis stilling- og aldersfordeling av arbeidstakerne i de enkelte fylker. Lønn, yrkesskade og fravær i vegarbeidsdriften er omtalt i separate kapitler. Videre er gitt en oversikt over fraværet i Vegdirektoratet. Årlig utgave.

084 — STØYSKJERMER —
UTFORMING

Håndboken omhandler stort sett plassering, utforming av støyskjermer og dimensjonering av fundament. Veiledning. 34 sider.

085 — TEKNISK KVALITETS-
KONTROLL

Håndboken gir en oversikt over kvalitetskrav og praktisk kontrollarbeid i vegbygging. Veiledning. 92 sider.

086 — EIGENDOMSINNGREP

Føresegner om eigendomsinngrep til vegføremål etter veglova § 50.

Denne handboka — Eigendomsinngrep — inneheld forutan føresegnerne, jfr. kgl. res. av 11. september 1981, og kommentarar til føresegnerne. Føresegner etter veglova § 12 ligg føre som eiga handbok — 077 — VEGPLANLEGGING. Føresegner. 18 sider.

087 — DRIFTSØKONOMI OG
LEDELSE — 1
STYRINGSSYSTEMER

Dette heftet inngår i en serie emnehefter som utarbeides for bruk i veg-

vesenets interne opplæringsvirksomhet og retter seg i første rekke til de som arbeider innen oppsynstjenesten. Serien vil inngå i en «kurspakke» som bl.a. omfatter kursmapper innen hvert emne. Her vil en også finne transparenter, kurs- og leksjonsplaner o.l. Lærebok. 132 sider.

090 — BESTEMMELSER OM
KJØRETØY—1

De utfyllende bestemmelser til kjøretøyforskriftene har siden 1969/70 vært samlet i et sett ringpermer bestående av 3 deler — del 1 og 2 med de tekniske bestemmelser og del 3 med hovedsakelig registreringsbestemmelsene. Av flere grunner har vi nå valgt å gå over til bokutgaver med faste utgivelsesdatoer. Forskriftstekstene er også tatt med og står først i hvert saksområde — uthevet med skråskrift (kursiv). Denne boka — Del I — omfatter Kjøretøyforskriftenes del II Krav til kjøretøy — og inneholder tekstene til forskriftene §§ 1—116 og §§ 143—144 med tilhørende utfyllende bestemmelser. Del 2 — som vil omhandle kjøretøyforskriftenes kap. III Godkjenning og kontroll av kjøretøy, deler og utstyr, kap IV Registrering av kjøretøy og kap. V Vilkår for bruk av kjøretøy med utfyllende bestemmelser vil utkomme noe senere. Forskrifter. 394 sider.

091 — EDB-PROGRAM D-KOST

Programmet er bygget på den tradisjonelle manuelle metode for kostnadsberegning, og det benytter databanker for priser og tekster basert på prosesskoden. Programmet er installert hos Computas/Fjerndata

A/S og inngår dessuten i program-pakken for vegprogram som er laget for Nord-maskiner. Veiledning. 44 sider.

092 — EDB-PROGRAM — LINJE-
OG UTSETTINGSBEREGNING
BRUKERBESKRIVELSE 2

Denne brukerbeskrivelse vil erstatte de fire heftene for linjeberegning, utsetting og skjæring mellom elementer som ble utgitt av Byggdata A/S i mars 1966. Den inneholder en detaljert beskrivelse av hvordan inngangsdata skal gis, mens resultatene bare er kort presentert, da en detaljert beskrivelse er gitt i eget hefte, håndbok 067. Programmene er også omtalt i håndbok 006 — Vegstikking, hvor det er den praktiske bruk av resultatene som er hovedsaken. Veiledning. 86 sider.

093 — EDB-PROGRAM — DIMBET
Programmet er egnet til å utføre en del beregninger vedrørende armerte betongtverrsnitt påkjent av normalkraft og bøyningmoment. Hovedhensikten med programmet er å beregne nødvendig armering i søyletverrsnitt ut fra kravene i NS 3473. Veiledning. 53 sider.

094 — EDB-PROGRAM. VANN
Program for dimensjonering av kanaler og kulverter.

096 — STÅLKONSTRUKSJONER
— BRUER

Retningslinjer for levering og montering av stålkonstruksjoner til bruer.

Nærmere opplysninger om håndbøkene kan en få ved å snakke med Leif Husby på vegkontoret.



Postgang i 1873.

Den 21. desember 1873 sende kyrkjeverje Amund Ohrset 84 skilling frå Øre kyrkje i brev til veginspektør Hans Lied som budde i Nettet. Brevet kom ikkje fram før 2. januar 1874 og hadde såleis vore under sending i 11 dagar.

Då veginspektøren også hadde lagt merke til at fleire brev som hadde «ganske kort og tillige beqvem» rute hadde vorte etter måten gamle ved utleveringa i Nettet, ville han gjerne få greie på kva årsaka kunne vere. Han bad difor om at Ohrset innhenta opplysning hjå postopnaren «på Ør» om postgangen. Ohrset svarte etter samtale med postopnaren at brevet vart sendt med posten frå

Øre til Fagerlid den 21. desember og vart der liggjande til posten kom frå Molde 25. desember. Biposten som låg i Fagerlid, vart så sendt saman med posten frå Molde til Koksvik i Tingvoll. Brev som skulle sørover vart ikkje sendt frå Koksvik før den 28de eller 29de desember, og skulle denne dagen rimelegvis kome til Istad. Vart biposten frå Istad til Nettet henta straks, skulle brevet kunne vere på Nettet 29de eller 30. desember, meinte Ohrset. Han la elles til at den seine sendinga hovudsakleg kom av den bakvende ruta som biposten frå Øre hadde for brev sørover.

Bjarne Rekdal

Bedriftsidrett

Vinteren og våren 1982 arrangerte Vegdirektoratets bedriftsidrettslag korrespondanseskyting med miniatyrgevær for alle vegvesenets bedriftsidrettslag i landet.

Fra vårt fylke var det 34 deltakere, fordelt på 5 klasser, og i lagkonkurransen deltok vi med 4 lag. Det var også klasser for damer, men fra oss var det ingen deltakere. Hvor er de kvinnelige skytterne i Møre og Romsdal vegvesen? Av våre deltakere ble 14 premiært, en pen samling pokaler og skjeer!

Herrer kl. 1, 128 delt. (28 fra oss) 43 premier høyeste poengsum 266.

3. pr.	Bjørn Heggset	Surna	258 poeng
5. pr.	Daniel Bjørkedal	Ørsta	257 poeng
8. pr.	Lars L. Øie	Surna	254 poeng
12. pr.	Jan Roppen	Gurskøy	253 poeng
16. pr.	Egil Alvik	Skodje	250 poeng
20. pr.	Odd Eikås	Ørsta	248 poeng
22. pr.	Jon Ingar Eik	Molde	247 poeng
26. pr.	Stig Grevsnes	Ørsta	244 poeng
27. pr.	Petter Lyster	Gurskøy	244 poeng
30. pr.	Arne Almestad	Gurskøy	242 poeng
34. pr.	Ola Arne Berg	Ørsta	240 poeng
40. pr.	Finn Heggset	Surna	237 poeng
41. pr.	Gudmund Fiske	Surna	237 poeng

Herrer kl. 2, 15 delt., ingen premiært.

Herrer kl. 3, 14 delt., 1 fra oss, ikke premiært.

Herrer kl. 4, 8 delt., ingen fra oss.

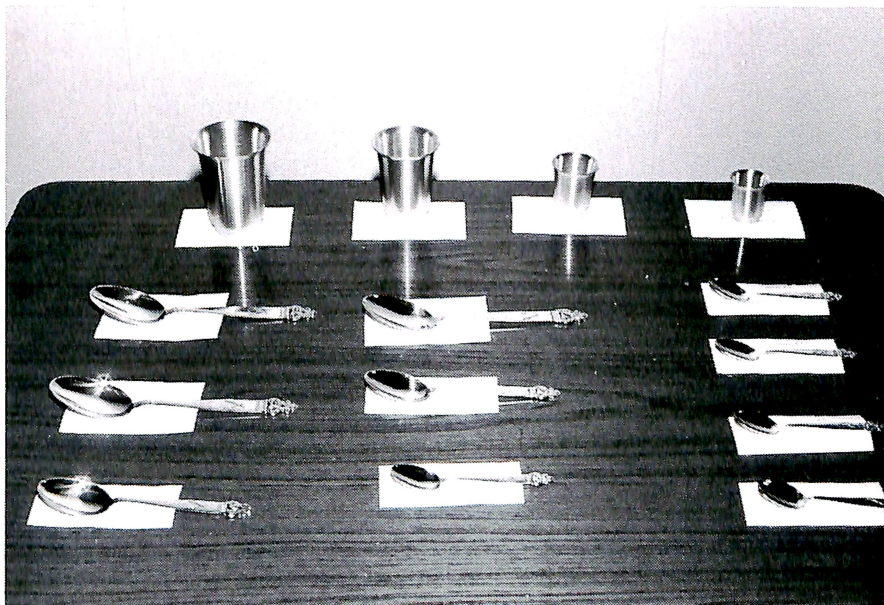
Herrer kl. 5, 12 delt., 1 fra oss, ikke premiært.

Herrer kl. 5 Aktive, 39 delt., 2 fra oss. 13 premier, høyeste poengsum 284.

2. pr.	Asbjørn Ødegård	Molde	278 poeng
--------	-----------------	-------	-----------

Lagkonkurransen, 33 lag. Høyeste poengsum 835 (3 mannskap).

Nr. 6	Molde	798 poeng
Nr. 20	Gurskøy	736 poeng
Nr. 22	Surnadal II lag	698 poeng
Nr. 27	Surnadal I lag	512 poeng



Beste skytter totalt ble: Harald Saur, Nord-Trøndelag med 291 poeng. Beste dameskytter: Hilde B. Johnsen, Rogaland med 173 poeng.

Er det noen som har lyst til å være med i den hyggelige og på mange måter avslappende idrett som skytingen er, så er dere velkommen til å delta. Det er skytegrupper på mange av våre vegstasjoner, Gurskøy, Ørsta, Skodje (Spjelkavik), Åndalsnes (luftgevær), Molde, Surna og Smøla. Det er fritt for alle, både damer og herrer, gammel og ung.

Skytegruppa i Molde

E. Bakke



Vannrett

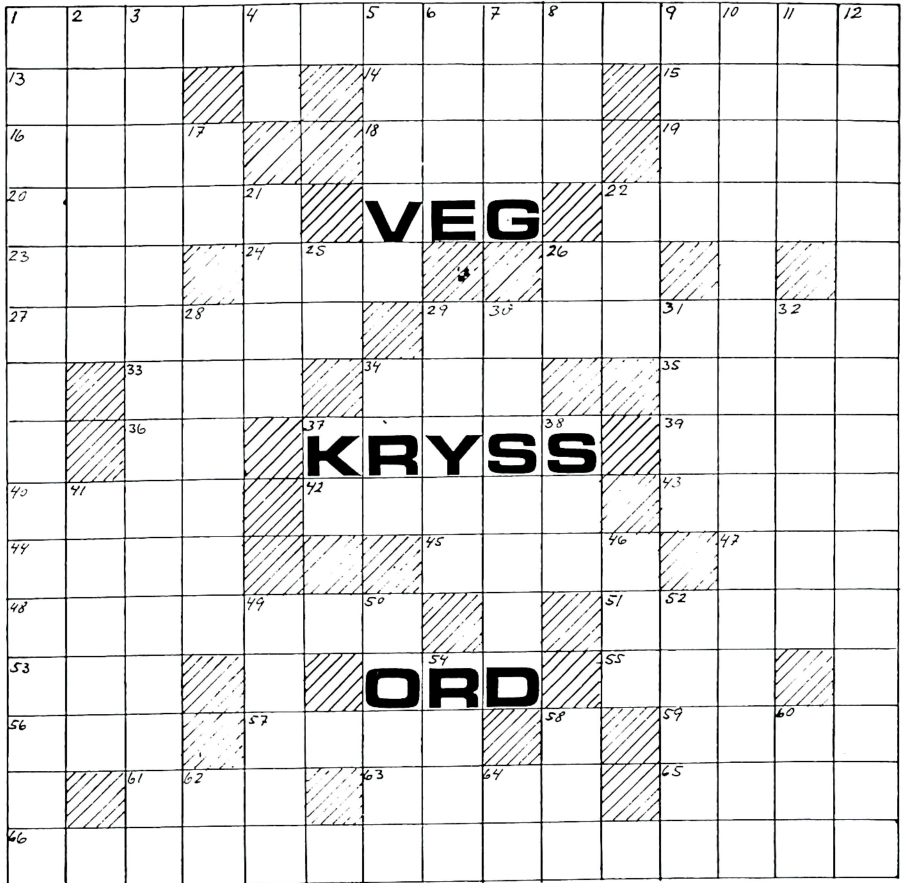
1 Salong
 13 K. navn
 14 M. navn
 15 AG
 16 Sid trøye
 18 Adj.
 19 Fingerknoke
 20 Motstandsdyktig
 22 Åra
 23 Røre
 24 Ildsted
 26 To like
 27 Plante
 29 Trær
 33 Lærstropp
 34 Lens
 35 K. navn
 36 Naske
 39 Åpning
 40 Prep.
 42 K. navn
 43 Tvungen
 44 Synke
 45 Rett
 47 Doven
 48en, innsjø
 51 Grøft
 53 I mjøl
 55 Jamring
 56 Sort
 57 2670
 59 Egne
 61 Belegg
 63 Enestående
 65 Nør
 66 Forretningsmann

Loddrett

1 Off. tjenestemann
 2 Ost
 3 Middagsmat
 4 Mynt fork.
 5 Test
 6 Dorme
 7 Ulv
 8 Anerkjennelse
 9 Tine
 10 Tvisten
 11 Listige
 12 Tilfeldighetene
 17 Suge
 21 Avlat
 22 Håp
 25 Slagsted
 26 Konj.
 28 Asiat
 29 Kongelig
 30 Endevendt
 31 Bar
 32 Fjell
 34 Forstav.
 37 Karl Due
 38 Ting
 41 Hovdyr
 46 Berg
 49 Dyr
 50 Plante
 52 La merke til
 54 Kant
 58 1400
 60 Fugl
 62 To like
 64 Uro

KRYSSORD

av avd. ing. Kristian Furland



De tre først uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i en konvolutt merket «Vegkryss nr. 4-82» og sendes til Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 20. januar 1983.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:



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

Redaksjonen