

VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

Mars 1984

12. årg.



**Frei vegstasjon
opna 14. februar
— 1984**



**Endeleg fekk
vegmeister Harald
Dragset og gjengen
hans i T-10 ein
skikkeleg base.**

VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

Mars 1984

12. 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: 1850

Innhald:

- | | |
|--|------------------------------------|
| 3 Slå eit slag for publikum | 50 Bruinnspeksjon |
| 4 Trafikkulykker 1983 | 52 Navnet skjemmer ingen |
| 6 Ekstraløyving til Aksjon
skoleveg | 53 Vedlikehald for hundre år sidan |
| 7 Norsk Vegplan | 54 Tilbygg på Toven vegstasjon |
| 13 60 mill. kroner til fastdekke i år | 56 Forskot på lønn til boligformål |
| 15 Planlegging 1984 | 57 Løsning på «Vegkryss» |
| 18 Maskinavdelinga | 58 Helsing frå Årvågsfjorden |
| 29 Nye serviceintervall | 61 For 50 år siden |
| 30 Energiøkonomiseringstiltak | 62 Kryssord |
| 33 Eiendom og verksteddrift i 1983 | 64 Bilførernes lys-feil |
| 36 Innkjøps og lagervirksomheten | |
| 37 Innformasjon om innkjøp | |
| 38 Frei vegstasjon | |
| 39 Opplæring — kurs og konferansar
i 1983 | |
| 40 Nytt fra arbeidsmiljøutvalget | |
| 42 Opplæring av nye maskinførarar | |
| 43 Bedriftsidrett | |
| 45 Arbeidsmarkedet | |
| 46 Vi gratulerer | |
| 46 Flaate sluttar | |
| 47 Pensjonisttreff i Skodje veg-
klubb | |

Vegsjefen har ordet:

Slå eit slag for publikum



Aksjon publikum omfattar også verksemda til vegvesenet. Er det ikkje snart nok aksjonar vil mange seie. Det er likevel klart at aksjonen tek opp spørsmål som vi må vere merksame på. Mange ting har vi allereie gjort noko med og grunnlaget er soleis lagt opp for å følgje opp vidare.

Mykje av målet med aksjonen er samanfatta i slagordet: Slå eit slag for publikum. Det betyr at vi skal syte for betre publikumsbehandling, betre informasjon og betre saksbehandling. Ikkje noko av dette er nytt, men det skader ikkje å bli minnt om det. Vi må passe på at vi ikkje stivnar i gamle rutiner.

Det er til dømes svært viktig korleis biltilsynet handterer sine oppgåver i dagleg kontakt med publikum. Bak betre informasjon ligg også kravet om innsyn i verksemda vår og informasjon om rettane til publikum. Dei vi har kontakt med vil alltid ha eit ynskje om betre og raskare saksbehandling.

Verksemda vår er svært omfattande og på mange område har vi gode resultat å vise til. Likevel både kan vi og skal vi bli betre i tida framover. Sidan det er to partar er det også naudsynt at publikum kjem oss i møte. Det er soleis dei viktige sakene det må brukast tid på og vi må syte for at dei svake ikkje taper i presset frå dei sterke.

På dette vis vil vi framleis slå eit slag for publikum.

Kaare Flaate



TRAFIKKULYKKER 1983:

Brukbart resultat, — men ikkje godt nok!

Ingen reduksjon i 1983 i forhold til 1982 i talet på politimeldte trafikkulykker i Møre og Romsdal. Likevel er dette talet på ca 500 ulykker (både i 1982 og 1983) det lågaste talet vi har hatt på mange år.

Markert reduksjon i talet på «mjuke trafikantar» spesielt. Med 127 ulykker i 1983 er dette det heilt klårt lågaste talet på svært lang tid. Det inneber ein reduksjon på 13% i forhold til 1982 og 43% i forhold til 1977. Dette ser altså ut til å vere ein framhaldande tendens. Det må kunne registrerast som svært gledeleg.

Talet på **dødsulykker** ligg også i år på eit vesentleg **lågare nivå** enn det som tidlegare over ei årrekke var vanleg. Dei tre siste åra har vi hatt 12 (1983) 15 og 14 ulykker med døden til følge i vårt fylke. Dette er godt under halvparten av det talet som var vanleg tildømes i tiårsperioden 1970-80. Nokon fast tendens bør ein likevel ikkje trekkje av dette, etter som tala her er små med store utslag av tilfeldige endringar.

Dei tala som her er nemnt, gjeld for alle vegane i fylket samla. For dei ulike vegane er utviklinga noko



Bilføraren i denne bilen døydde fordi passasjereren i baksetet ikkje var sikra. Trykket mot framsetet gjorde at bilbeltet til føraren slitna.

— ALLE i bilen må sikrast med bilbelte!

FYLKESOVERSIKT

	Kommuneveg		Fylkesveg		Riksveg		Sum alle vegar	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983
Registrerte trafikulykker	105	92	97	104	299	303	501	499
Andel mjuke trafikantar	55	45	27	27	64	55	146	127
<u>Andel mjuke trafikantar delt på</u>								
Fotgjengarar	23	28	16	16	40	36	79	80
Syklistar	29	12	10	10	24	17	63	39
Kjelke/Spark/Ski o.l.	3	5	1	1	0	2	4	8
<u>Registrerte trafikulykker delt etter skadegrad:</u>								
Dødsulykke	1	0	3	3	11	9	15	12
(Antall døde)	(1)	(0)	(3)	(3)	(11)	(9)	(15)	(12)
Svært alvorleg skadd	2	0	6	5	4	6	12	11
Alvorleg skadd	18	11	16	20	44	48	78	79
Lettare skadd	71	68	59	60	192	202	322	330
Berre materiell skade	13	13	13	16	48	38	74	67

ujamn. På **kommuneveg**ar er det reduksjon både for samla ulykkestal og for ulykker med mjuke trafikantar. På **fylkesveg**ar har ulykkestalet gått noko opp, medan **riksvegulyk-****kene** held seg meir konstant. Her er det likevel ein gledeleg reduksjon i talet på ulykker med mjuke trafikantar.

Sjølv om det er ein del positive trekk

ved ulykkesbiletet i 1983, så ligg framleis ulykkestalet høgt i Møre og Romsdal. Målet om å nå fram til ei halvering i talet på personar skadd eller drept i trafikken i fylket innan 1987, sett i forhold til 1977, er framleis på langt nær nådd. Det må arbeidast konsekvent og intenst på alle plan dersom vi skal kome vidare mot målet.

Magne Flemsæter



Ekstraløyving frå staten på 1,2 mill. til Aksjon Skoleveg

På samme måte som i 1982 og 1983 har Møre og Romsdal også for 1984 fått tildelt **1,2 mill. kroner** frå staten til snarleg gjennomføring av **Aksjon skoleveg-tiltak på fylkesveg**ar og **kommunale veg**ar. Det er opplyst at dette no er siste gongen det skjer tildeling av slike midlar frå sentralt hald.

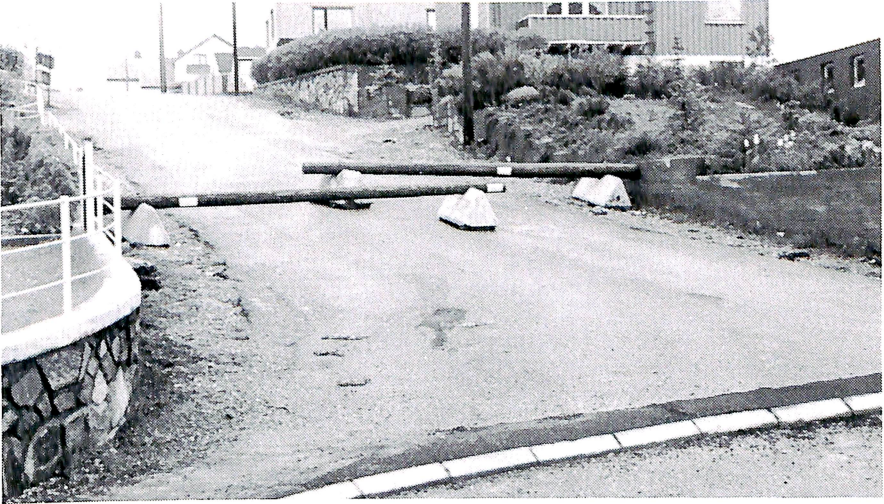
Som i 1983 er det no føresetnaden at den sentrale løyvinga skal dekke **halve** kostnadene med prosjekta. Den andre halvdelan må dekkast av kommune og/eller fylkeskommune, alt etter kva slag veg tiltaket gjeld for. Samla vert dette dermed «Aksjon skoleveg»-tiltak for nye 2,4 mill. kroner i Møre og Romsdal i 1984.

Det er fylkets trafikktryggingsutval (FTU) som har ansvaret for fordelinga av midlane. Fordeling vil skje etter søknad frå den enkelte kommune med grunnlag i den tidlegare vedtekne prioriteringa av «Aksjon skoleveg»-tiltak i kommunen. Dersom

det seinare har meldt seg andre prosjekt for trygging av skoleveg, kan kommunane i tillegg også ta med desse. For tiltak på fylkesveg kan det unntaksvis dessutan tenkjast at initiativ blir teke direkte frå fylket/vegkontoret.

Vi vil presisere at tilskottsordninga ikkje gjeld tiltak på riksveg. Her vil andre midlar verte nytta for gjennomføring av tiltak i 1984 som i tidlegare år.

For tiltak på kommuneveg skal kommunen dekkje halvparten av kostnaden med kvart prosjekt. For tiltak på fylkesveg må den tilsvarande halvpart delast mellom fylket og kommunen. Med andre ord vil 25% av kostnaden med slike «Aksjon skoleveg»-tiltak langs fylkesveg falle på kommunen etter denne ordninga, medan kommunen etter den vanlege ordninga elles må dekkje 50% av kostnaden. Kommunane i fylket er orientert om løyvinga i brev frå veg-



Under «Aksjon skoleveg» har mange ulike løysingar vorte prøvd. Å hindre «Ut-rusing» på uoversiktleg stad er viktig.

kontoret av 25. januar 1984. Frist for innsending av søknader er sett til 1.

april. Søknader må ha tekniske planar og kostnadsoverslag vedlagt.

Hermund Veбенstad

NORSK VEGPLAN

Investeringsprogram 1986 - 89

Utarbeidinga av Norsk vegplan for 1986 - 89 er den fjerde revisjonen av langtidsplanen sidan den første Stortingsmelding om Norsk vegplan vart lagt fram i 1970. Norsk vegplan har i desse åra utvikla seg frå i hovudsak å vere ein investeringsplan for riksvegnettet til å omfatte heile verksemda til Statens vegvesen.

I det etterfølgjande vil vi berre komme inn på det kapitlet i vegplanen som fører til mest diskusjon på lokalpolitisk hald, nemleg investeringsprogrammet for 1986 - 89.

Det er det siste halvåret utarbeida fleire førebelse utkast til investeringsprogram og innhenta synspunkt frå kommunane og samferdselsutvalet til desse. Vegsjefens endelege forslag til investeringsprogram vil, saman med resten av planen bli sendt Vegdirektoratet ca. 1. mars 1984. Det vil vidare bli lagt fram for dei fylkeskommunale organ slik:

Samferdselsutvalet	21.mars 1984
Fylkesutvalet	15.mai 1984
Fylkestinget	5.-7. juni 1984

Vegsjefen vil orientere Vegdirektoratet om dei vedtak som blir gjort i samferdselsutvalet, fylkesutvalet og fylkestinget.

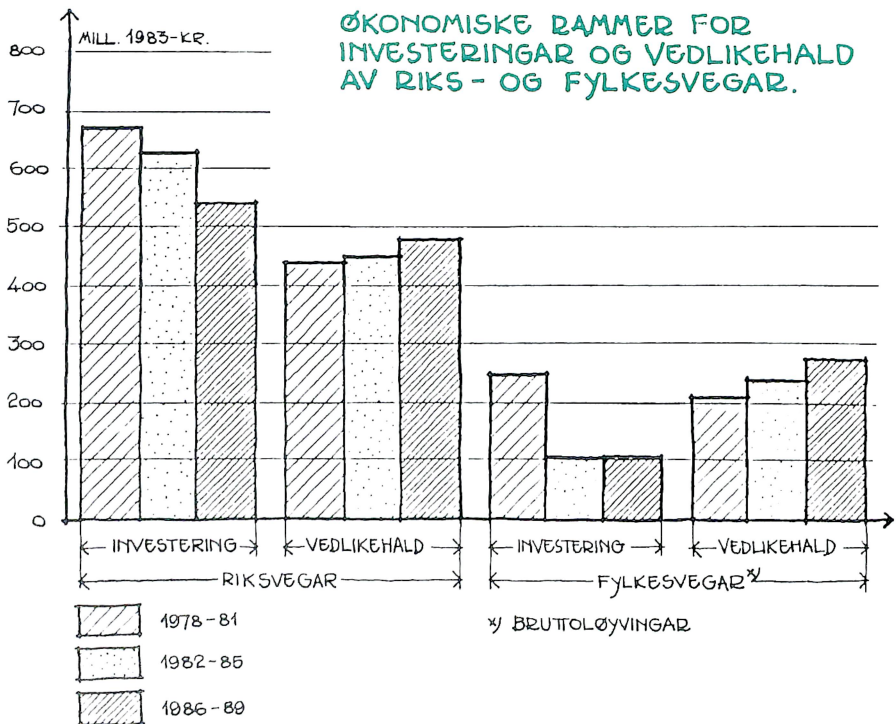
Vegdirektoratet vil leggje ein samla langtidsplan for Statens vegvesen fram for Samferdselsdepartementet den 1. november 1984. På dette grunnlag vil departementet tidleg i 1985 leggje fram ei stortingsmelding om Norsk vegplan 1986 - 89. Det er føresetnaden at Stortinget skal behandle meldinga i vårsesjonen 1985.

Samla ramme for investeringane i 1986 - 89 er førebels sett til 540 millio-
nar 1983-kroner. Som det går fram av figuren nedanfor er dette monaleg

lågare enn i periodane 1978 - 81 og 1982 - 85.

Situasjonen for fylkesveganlegga er som ein ser enda dårlegare enn for riksvegane, men investeringsprogrammet for fylkesvegane blir ikkje tatt opp i Norsk vegplan. Det er lagt opp til ein svak auke i vedlikehaldsmidlane både til riksvegar og fylkesvegar.

Dei etterføljande tabellane viser korleis investeringane i 1986 - 89 blir fordelt på ulike typar prosjekt og korleis investeringane i 1982 - 85 og 1986 - 89 blir fordelt mellom riksvegane i fylket. Deretter følgjer ein kort omtale av større enkeltprosjekt vi tek sikte på å realisere i 1986 - 89.



Hovudmålsetting med tiltaket

- Utbetring/ombygging av grusveggar	111,1	- Anna ombygging/utbetring av riksveggar	76,8
- Innkorting avløyising av ferjesamband	54,2	- Gang/sykkelvegar	56,4
- Forsterkning til 10 tonn tillatt aksellast	18,8	- Busslommer/leskur	6,0
- Utbetring/ombygging av ferjekaier	18,5	- Spesielle trafikktryggingstiltak (utbetring ulykkespunkt, kryss m.m.)	19,4
- Utbetring/sikring av tunnelar + rasoverbygg	32,2	- Spesielle servicetiltak (rasteplasser m.m.)	1,0
- Omkjøringsveggar og hovudveggar i tettbygde strom (Beta trafikkavvikling og trafikktryggleik)	133,6	- Støyskjerming	2,0
		- Til disposisjon	10,0
		Sum (mill. kr)	540,0

Strekningsvis investeringsprogram for riksveggar 1986-89 og 1990-93

RV.	Strekning	Mill. kr		1983-prisar	
		NVP 1)	Oppfølgning 1)	Investeringsprogram	
		1982-85	1982-85	1986-89	1990-93
EV 69	Oppland grense-Åndalsnes	19,0	34,4	0	
EV 69	Åndalsnes-Spjelkavik	27,0	24,1	31,0	
EV 69	Spjelkavik-Ålesund	36,3	51,5	72,2	37,2
RV 14	Spjelkavik-Solevågen ferjekai	53,0	22,0	18,9	
RV 14	Festøy ferjekai-Sogn og Fjordane gr.	31,3	25,0	17,6	
RV 16	Sør-Trøndelag grense-Kristiansund	33,2	36,8	15,7	
RV 58	Oppland grense-Sjøholt xE69	35,3	34,7	21,5	6,0
RV 60	Blindheim x14-Sogn og Fjordane gr.	36,8	25,9	42,6	1,0
RV 61	Solevågeid x14-Hareid	10,7	17,1	2,5	
RV 61	Hareid-Sogn og Fjordane gr.	19,0	20,7	17,3	8,0
RV 62	Molde ferjeterm.-Sunndalsøra x16	28,7	30,5	25,7	
RV 63	Sogge bru xE69-Linge x58	2,6	0,3	0	
RV 64	Åndalsnes xE69-Lønset x62	25,7	26,3	11,1	14,3
RV 65	Sør-Trøndelag grense-Beiteråsen x16	5,5	6,0	1,5	
RV 66	Oppdøl x62-Rensvik x16	3,4	8,6	3,0	
RV 67	Molde s62-Bremsnes ferjekai	33,9	30,0	8,5	
RV 71	Betna x65-Sør Trøndelag grense	5,7	1,0	2,5	
RV 620	Sogn og Fjordane gr.-Åheim x61	0,4	0	9,0	

Mill. kr

1983-prisar

Rv.	Strekning	NVP 1)	Opp- følging 1)	Investerings- program	
		1982-85	1982-85	1986-89	1990-93
RV 651	Volda-Fyrde-Straumshamn	14,9	14,4	0	
RV 652	Eidså x61-Lauvstad ferjekai	8,3	14,1	15,0	- 15,0
RV 653	Garnes x61-Rjånes x14	4,6	5,3	4,5	
RV 654	Dragsund x61-Fosnavåg	4,2	13,7	15,5	
RV 655	Tryggestad x60-Ørsta x14	13,7	13,8	5,6	
Rv 657	Mauseidvåg x61-Langevåg	2,5	4,5	3,7	
Rv 658	Valderøy ferjekai-Vigra flyplass	3,3	4,2	3,6	
Rv 659	Eidsvik x661-Skjelten	11,6	17,6	1,0	
RV 660	Åfarnes x64-Stubøen x62	18,1	18,2	0,5	
Rv 661	Digernes x69-Vestnes	19,1	11,6	18,5	
RV 661	Vestnes-Kjelbotn xE69	0,4	0	21,2	
RB 661	Vestnes-Furneset (inkl. ferjekai)	9,5	1,1	0	
Rv 662	Molde x62-Hollingsholm	5,3	5,2	8,1	
RV 663	Sylte x67-Ørjavik x67	6,2	5,4	0	
RV 664	Eidem x663-Bud	1,9	0	0	
RV 665	Ødegård x62-Tingvoll x16	0,5	0	11,8	7,4
RV 666	Toven x62-Batnfjordsøra x66	14,7	11,7	14,4	
RV 667	Grimsmo x670-Surnadalsøra	1,6	1,0	1,5	
RV 669	Straumen-Dyrnes-Straumen	10,9	8,9	6,4	
RV 670	Skei x65-Ålvundsfoss x16	3,4	5,2	0	
RV 680	Kristiansund x16-Tømmervåg- Sør-Trøndelag grense	39,4	27,9	19,0	
RV 681	Kvernberget-Kvernberget flyplass	0,0	0	0	
RA 1913	Straumen-Edøy-Kuløy	11,7	5,8	54,2	
	Refusjonar	12,1	12,1	0	
	Ikkje fordelt på vegrute	0	30,0	34,7	
Investeringar totalt		625,0	626,6	540,0	88,9

OMTALE AV STØRRE ENKELTPROSJEKT

- E 69 Åndalsnes—Spjelkavik (31,0 mill. kroner)

Ein reknar med å bruke 14 mill. til opprusting til vegnormalstandard og gangvegbygging på parsellen Sjøholt—Apalset (fullført 1989?). Elles vil det meste av investeringane gå til utbetring av tunnelar og ras-overbygging mellom Veblungsnes og

Vikebukta og til attståande forsterkningsarbeid for 10 tonn aksellast på strekninga Sjøholt—Digernes.

- E69 Spjelkavik—Ålesund (72,2 mill. kroner)

30,6 millionar er avsett til fullføring av ny innfartsveg på strekninga Lerstad—Nørvesund. Saman med

ein ny tunnel mellom Åse og Lerstad, som skal byggjast for fylkesvegmidlar, vil denne vegen erstatte noverande E69 mellom Åse og Nørvesund, truleg i 1987. Seinare i perioden vil 21,5 millionar bli brukt til å byggje midlertidige tilknytningar til den kommunale Lerstadvegen på Lerstad og i Breivika slik at Lerstadvegen kan avlaste E69 mellom Moa og Åse. Det er berre mindre delar av desse midlertidige løysingane som ikkje vil inngå i den permanente innfartsvegen på denne strekninga. I slutten av perioden håper vi å komme igang med parsellen Nørvesund—Nørvevika der det er sett av 20,1 millionar. Samla overslag for denne parsellen er 57,3 millionar så vi reknar ikkje med at den vil bli fullført før i 1991-92.

- Riksveg 14 Spjelkavik—Sogn og Fjordane grense (36,5 mill. kroner)

17,4 millionar er avsett til fullføring av ny veg på parsellen Blindheim x60—Vegsund bru i Ålesund (ferdig 1988/89?). 12,0 millionar er ført opp til vegomlegging mellom Lystad skole og Morkabrua, ei strekning med smal veg og mykje randbusetnad nordvest for Ørsta sentrum (planlagt fullført i 1989).

- Riksveg 16 Sør-Trøndelag grense—Kristiansund (15,7 mill. kroner)

Det vil ikkje bli gjennomført nokon store enkeltprosjekt på denne strekninga i 1986-89. Det meste av løyvingane går til utbetring av tunnelar.

- Riksveg 58 Oppland grense—Sjøholt xE69 (21,5 mill. kroner)

16,1 millionar er avsett til utbetring av eksisterande grusveg på parsellen Eide bru—Eidsdal ferjekai (inkl. ombygging av ferjekaia). Vi reknar med at ein treng ei restløyving på 4 millionar i 1990 til fullføring av dette prosjektet.

- Riksveg 60 Blindheim x14—Sogn og Fjordane grense (42,6 mill. kroner)

10,4 milionar er avsett til prosjektet Blindheim x14—Blindheim bedehus der det vil bli bygd ny veg samstundes med omlegginga på parsellen Blindheim x60—Vegsund bru på riksveg 14 (ferdig 1988/89?).

10 millionar vil bli brukt til å forsterke riksveg 60 for 10 tonn tillatt aksellast mellom Ålesund og Stranda sentrum, truleg i 1986/87.

Vidare er det sett opp 6,0 millionar til utbetring mellom Ringstad og Sløgstad ved Stranda sentrum, der vegen har svært låg bereevne og mykje randbusetnad. På den rasutsette strekninga mellom Ljøen og Hellesylt er det sett opp 7 millionar til eit nytt rasoverbygg (ved «Nyfonngrova») som ein tek sikte på å bygge i 1986.

- Riksveg 61 Solevågseid x14—Sogn og Fjordane grense (19,8 mill. kroner)

Det er sett opp 10,8 millionar til oppstarting av ei vegomlegging mellom Eidså—Fiskå som er den einaste gjenståande grusvegparsellen på denne ruta i dag. Samla overslag for

omlegginga er 18,8 millionar kroner. Vi reknar med at prosjektet blir fullført i 1990 - 91.

- Riksveg 62 Molde ferjeterminal—Sunndalsøra x16 (25,7 mill. kroner)

19,0 millionar er sett opp til bygging av ny innfartsveg til Molde frå aust mellom Indre torg og Moldegård og fullføring av det midlertidige ferjeleiet i Grandfjæra som blir opna i 1984. Vi reknar med at prosjektet kan vere fullført i løpet av 1987.

- Riksveg 620 Sogn og Fjordane grense—Åheim x61 (9,0 mill. kroner)

Heile denne smale og svingete grusvegen vil bli ombygd tidleg i perioden (truleg 1986 - 87).

- Riksveg 652 Eidså x61—Lauvstad ferjekai. (15,0 mill. kroner)

Innvesteringane vil bli brukt på den attståande smale, svingete og til dels rasfarlege grusvegen mellom Sundnes og Stigen. Samla førebels overslag er på 30 millionar kroner på denne strekninga. Det vil derfor vere behov for store løyvingar også i perioden 1990-93

- Riksveg 654 Dragsund x61—Fosnavåg (15,5 mill. kroner)

Det er sett opp 10 millionar til bygging av ny Straumen bru. Kostnadene for dette prosjektet er førebels usikre da det ikkje er endeleg avklart kor stor bru høgde det skal vere. Sammen med eit par andre mindre utbetringar vil dette prosjektet medføre at heile riksveg 654 kan skrivast opp til 10 tonn tillatt aksellast, truleg i løpet av 1988.

- Riksveg 661 Digernes xE69—Kjelbotn xE69 (39,7 mill. kroner)

Arbeidet med utbetring/ombygging av attståande grusvegstreking vil halda fram med parsellen Vatne—Ulvestadvika (5,9 mill. kroner i 1986) og Juvika—Tomra (5,8 mill. kroner (i 1989)). Parsellen Leirvikbukta—Vestnes vil bli utbetra i 1986 (3,7 mill. kroner). Vi tek vidare sikte på å starte arbeidet med ny veg på parsellen Remmem—Kjelbotn i 1988 (21,2 mill. kroner) og håpar å få fullført denne i 1989.

I tillegg til prosjekt som blir bygd for løyvingar over statsbudsjettet, reknar vi no med at det vil bli bygd ny veg frå riksveg 661 i Leirvikbukta til nytt ferjeleie på Furneset for bompengelån. Det er venta at anleggsarbeidet kan starte i siste del av 1984 med fullføring i 1986 (kostnadsoverslag 14,4 mill. kroner).

- Riksveg 665 Ødegard x62—Tingvoll x16 (11,8 mill. kroner)

På denne smale og tildels svært bratte grusvegen tek ein sikte på ei mindre omlegging ved Sollia (3,7 mill. (i 1988?)) og oppstarting av ei større omlegging på strekninga Lundbakken—Aspås (7,3 mill. kroner i 1989). Samla overslag for denne siste parsellen er på 14,7 millionar.

- Riksveg 666 Toven x62—Batnfjordsøra x66 (14,4 mill. kroner)

12,4 millionar er avsett til utbetring/ombygging av attståande grusvegstreking mellom Øre og Batnfjordsøra i 1986-87.

**- Riksveg 680 Kristiansund
x16—Sør Trøndelag grense
(19,0 mill. kroner)**

16,5 millioner er avsett til ombygging av den smale og svingete grusvegvarsellen Tømmervåg ferjekai—Linvågen. Ein tek sikte på at arbeidet skal bli ferdig i 1988.

**- RA 1913 Straumen—Edøy—Kuløy
(54,2 mill. kroner)**

Som nevnt i punkt 9.4.3 tek ein sikte

på oppstartning av dette prosjektet i 1985 og fullføring i perioden 1986 - 89. Når prosjektet er fullført vil ferjesambandet Kristiansund—Smøla bli nedlagt og erstatta av eit nytt samband frå Edøy til Aukan på riksveg 680. Det er rekna ut at prosjektet vil føre til ein årleg reduksjon i transportkostnadene på 4-5 millionar kroner. Prosjektet vil føre til at Edøy, der det er busett om lag 80 personar, blir landfast med resten av Smøla kommune.

60 mill. kroner til faste dekker i år

I 1984 blir det lagt omlag 275 km med fast dekke på riks- og fylkesvegar her i fylket. Den samla kostnaden på desse arbeida kjem på om lag 60 mill. kroner. Heile 80%, eller om lag 220 km blir lagt på riksvegane. I løpet av året vil grusveglengda bli

reduisert med 17 km på dette vegnettet. Dei strekningane som vil få fast dekke for første gong er desse:

Rv 58 Grande — Korsmyra (ørnevegen)

Rv 60 Storfoss- og Strekane tunnel (mellom Stranda og Hellesylt)



Dette er ikkje eit uvanleg syn på fylkesvegnettet.

Med dei løyvingane vi har til rådvelde i dag, må slike dekke stå enno 10-12 år før dei blir fornya. Korleis ser dei ut då tru?

Rv 651 Åseskaret — Hjartåelva
 Rv 661 Stokkeland — Leirvikbukta
 Rv 680 Hisåsmyra — Giset (Ertvåg-
 øya)

Om lag 160 km riksveg vil få nye slitedekker. I samband med at ein skal auke aksellasta frå 8 til 10 tonn på ein del av vegnettet, vil vi i tillegg forsterke omlag 35 km. Dette er først og fremst strekningane Vartdal — Rjånes på riksveg 14, Mo — Ålvundfoss på riksveg 16, og Ørskogfjellet på E69.

Forny 200 km riksveg

Samla kan vi difor seie at vi vil få ei fornying på heile 200 km. Dette er om lag 13,5% av den riksveg lengda som har fast dekke. Med ein så stor fornyingsprosent bør vi kunne halde ein rimelig god standard på dette vegnettet, sjølv om auken i aksellasta vil merkast.

Må fylkesvegar bli grusveg?

På fylkesvegnettet er stoda svært annleis. Vi må vel kunne seie at den er kritisk, sett med «dekkeage». Av dei om lag 1000 km som har fast dekke i dag, har vi pengar til å fornye berre 50 km. Det vil seie ein fornyingsprosent på 5, eller ei gjennomsnittleg levetid på 20 år. Når vi veit kva forfatning dette vegnettet er i, synes ei slik levetid heilt urealistisk. Allereie i dag må vi fornye strekningar som berre er 4-5 år gamle. Dersom ikkje desse løyvingane blir auka monaleg, vil vi måtte vurdere å la enkelte fylkesvegar som har fast dekke bli grusveg att.

Driftsformer

Som tidlegare år vil vi produsere og legge ut storparten av oljegrusen og asfaltløsningsgrusen i eigenregi,

medan dei varme massane blir sette bort på anbod. På grunn av den store mengda oljegrus som skal leggast i år, har vi sett oss nøydde til å sette bort produksjon og utlegging av omlag 15.000 tonn. Dette skal leggast på 5 parsellar mellom Geiranger og Sjøholt på riksveg 58.

Eigenproduksjon

Eigenproduksjonen vil også i år foregå på Røkkum og i Vistdal. Utlegginga skjer på om lag 65 parsellar rundt om i fylket. Lengdene på parsellane varierer frå 2-300 meter til 12-13 km. Dei lengste parsellane som får samanhengande dekke er desse:

Rv 670 Kvanne—Kalhaug	12 km
Rv 62 Eidsøra—Ballsnes	9 km
Rv 16 Mo—Ålvundeid	8 km
Rv 62 Kleive—Fossbakken	8 km
Rv 58 Vaksvik—Sjøholt	7,5 km

Stor entrepriser

Produksjon og utlegging av om lag 50.000 tonn asfalt og 15.000 tonn oljegrus skal i år settast bort på entrepriser. Så store kvantum har vi ikkje sett bort tidlegare. Heile 5 kontraktar er lyst ut. Produksjonsstaden blir i Skorgen i Isfjorden, Horgeheim i Romsdal, Spjelkavik og Kristiansund. Tyngda, mellom 30-40.000 tonn, vil bli produsert i Skorgen.

Den stramme tidsplanen

Om to månader brakar det laust. Då gjeld det at alle maskiner og utstyr er reparert og kontrollert. Det tolest ikkje mange stoppa, om denne stramme tidsplanen skal haldast, og det planlagte arbeidet utført innan ein ny vinter melder seg.

Magne Mørkedal

PLANLEGGING 1984

Generelt

Det har i mange år vært relativ stor spredning av anleggsdrifta i fylket vårt. Selv om det har vært en større konsentrasjon de siste åra, har vi fremdeles mange små anlegg, samtidig som de fleste miljøtiltaka også er av mindre omfang. Vegvesenets forslag til investeringsprogram for 1986-89 inneholder store beløp i Ålesundsområdet (E 69 og riksveg 14) samt til veg- og bruprosjektet Smøla-Edøy, men også mange mindre beløp rundt omkring i fylket. Dette vil nødvendigvis måtte prege planlegginga. Selv om det er ønskelig å komme over på større strekningsvise planer, spesielt hovedplaner, er mange av planoppgavene ganske små og unntatt fra planforskriftenes krav om hovedplan.

Gang-/sykkelvegplaner krever relativt mye arbeid. Det ser likevel ut til at vi må bruke enda mere tid og kapasitet på disse om vi skal få gjennomførte prioriterte prosjekt noenlunde i takt med bevilgningene.

Midlene til fylkesveger har gått drastisk ned de siste åra. Dette har rimeligvis ført til redusert planaktivitet for fylkesveger. Med fortsatt små bevilgninger kan en tenke seg enten konsentrasjon om tre-fire større anlegg om gangen, eller at midlene blir brukt på spesielt dårlige punkt eller korte strekninger uten at resten av vedkommende veg blir

gjort ferdig. For sistnevnte tilfelle er det ønskelig med ferdige hovedplaner som viser at de enkelte mindre tiltaka passer inn i en sammenhengende plan.

E 69

Hovedplanparsell Foss—Horgheims-eidet vil bli sendt Vegdirektoratet for godkjenning. Detaljplan for gang/sykkelveger Oterholm—Voll—Sæbø i Måndalen og Skjegstad—Daugstad, i alt 3,5 km, vil bli fullført. På parsell Oterholm—Voll også plan for utbedring og forsterkning av riksvegen.

I Ålesund innfartsveg gjenstår en del byggeplaner, spesielt vil det bli arbeidet med kryss på Lerstad og parsellen Lerstad—Nørvesund, videre tunnelen Lerstad—Åse som egentlig er fylkesveg, men en meget viktig tilførselsveg til innfartsvegen.

Riksveg 14

Det ventes utarbeidet byggeplan på parsellen Blindheim—Vegsund noe omlegging også av riksveg 60, videre ventes fullført og godkjent hovedplan for omlegging Sjukeneset—Solevågseid inkludert arm til Solevåg ferjekai og del av riksveg 61.

Mellom Festøy og Skorge bru vil det bli noe planlegging for annen standardheving i samband med forsterkingsarbeid.

Vi har engasjert konsulent for utar-

beiding av hovedplan Skorge bru—Mork bru—Oseområdet, altså inn til og gjennom Ørsta sentrum.

Reguleringsplan for nytt ferjeleie i Volda ventes stadfestet i disse dager, diverse byggeplaner gjenstår.

Framholdende planlegging for utbedring og forsterking til 10 tonn aksellast mellom Straumshamn og Sogn og Fjordane grense.

Riksveg 16

Høgst prioritert er detaljplan for gang/sykkelveg Kvalvåg—Ørnvik, 1,7 km.

Ellers vil det bli arbeidet med planer for forlenging av gang/sykkelveg sør for Tingvoll sentrum og for videreføring nordover på parsell Tingvollvågen—Einlia.

Som et meget langsiktig prosjekt vil det bli innledet hovedplanarbeid på parsellen Meisingset—Saglia (Tingvoll S.), 9,3 km.

Riksveg 58

Det vil bli innledet planlegging på parsellene Korsmyra grense—Eide bru og Eide bru—Eidsdal, i alt vel 16 km.

Enkelte strekninger er ferdig bygd på sistnevnte parsell.

Likeså vil arbeidet med plan Komvika—Vestre bru—Amdam bli tatt opp igjen som hovedplan, alternative løsninger på deler av parsellen.

Riksveg 60

Viktigste oppgaver er byggeplan på parsell Aure—Tynes og plan for vegutbedring Ringstad—Sløgstad.

Ellers planlegging for forsterking Aursnes—Stranda, gang/sykkelveg på Storgjerde i Stranda og for utbedring tunneler Røyr—Hellesylt.

Riksveg 61

Største oppgave er framholdende arbeid med hovedplan parsell Eidså—Fiskå, 6,3 km. Her er det mange alternativer og mange meninger.

Av andre oppgaver skal nevnes gang/sykkelveg Nykrem—Leikong kirke, 1,1 km og busslommeplan Fiskå—Åheim.

Riksveg 62

Manglende detalj/byggeplaner for omlegging Indre Torg—Moldegård vil bli fullført. Ellers betydelig planlegging for forsterkning, blandt annet parsell Midthaug—Ødegård samt Åfar, Usma og Storvik bruer med tilstøtende veg. Framholdende planlegging for miljőtiltak i Kleive og Eidsvåg, dessuten ønskelig å komme i gang med hovedplan for framtidig riksveg forbi/gjennom Eidsvåg.

Riksveg 64

Vi avventer Samferdselsdepartementets behandling av klage på hovedplanvedtak parsell Stein—Hen før detaljplan blir utarbeidet og framlagt. Ellers ønskelig å starte hovedplan for gjenstående parsell Åndalsnes—Stein.

Riksveg 65

Fullføring av detaljplaner for gang-/sykkelveger på Øye og i Bæverfjord, dessuten plan for utbedring av et ulykkespunkt mellom Betna og Halså.

Riksveg 66

Fullføring av detaljplan for gang/sykkelveger Flatset—Storbakken og Bolga—Rensvik.

Riksveg 67

Detaljplan for utbedring i Hjertvika samt framholdende arbeide med gang/sykkelveg Bruhagen—Rødsand.

Hovedplan for omlegging forbi Bruhagen vil bli søkt godkjent.

Riksveg 71

Detaljplan for 1. byggetrinn (veg til Valsøya) i veg- og brusambandet Veg over Valsøya dersom det lykkes å finansiere prosjektet som fylkesveglegg.

Riksveg 651

Ingen planlegging i selve riksvegruta, men det vil bli utarbeidet hovedplan for parsell Fyrde—Kalvatn som inngår i prosjekt RA 1904 Fyrde—Grodås.

Riksveg 652

Framholdende detaljplanlegging for delparseller innafor strekninga Sundnes—Velsvik—Stigen.

Riksveg 654

Fullføring detaljplan for anlegget på Koppen med gang/sykkelveg. Plan for ny Straumen bru med tilstøtende veg og gang/sykkelveg Nærøykryset—Myklebust.

Riksveg 655

Detaljplan for parsell Sæbø—Frøland i samsvar med godkjent hovedplan.

Plan for gang/sykkelveg Mo—Ørsta, 1,5 km.

Riksveg 658

Framholdende arbeid med plan for sammenhengende gang/sykkelveg—sideveger 4,9 km fra Valderhaugstrand til Gjøsund.

Riksveg 661

Hovedplan Ulvestadvika—Helle, 4,5 km, framlegges til behandling.

Hovedplan Fiksdal—Tomra ventes godkjent, detaljplan vil bli utarbeidet. For å opparbeide en viss planreserve vil vi også ta til med sammenhengende hovedplan på strekninga Helle—Rekdal—Fiksdal.

Hovedplan Vestnes—Salthammer—Kjellbotn vil bli gjort ferdig og framlagt til behandling.

Riksveg 662

Byggeplan Reknes—Bjørset for utbedring og gang/sykkelveg i samsvar med stadfestet reguleringsplan.

Riksveg 663

En del planlegging på Vevang i forbindelse med Atlanterhavsvegen.

Riksveg 665

Hovedplanarbeid vil bli innledet på parsell Ødegård—Dyrليا.

Riksveg 666

Framholdende arbeid med detaljplan Øre—Batnfjordsøra.

Riksveg 669

Det vil bli utarbeidet detaljplan for Leirvika N—Leirvik—Straumen i samsvar med godkjent hovedplan.

Det store arbeidet på Smøla blir planlegging for det nye veg- og brusambandet Smøla—Edøy. Hovedplan er nå til behandling. Tidligere planarbeid har gitt så vidt god avklaring om trasévalg at detaljplanlegging etter alt å dømme vil ta til før hovedplan er godkjent av Vegdirektoratet.

Riksveg 680

Ingen store planarbeider i 1984, men arbeid med detaljplan for omlegging forbi Leira vil trolig bli innledet.

Spesielle prosjekt

Kristiansunds fastlandsforbindelse.

Når prosjektet får tilstrekkelig politisk klarsignal vil organiseringen av planleggingen bli tatt opp. Om dette skjer i 1984 vet vi ikke. Vi vil imidlertid i år utarbeide detaljplan for deler av vegen på Aspøya for det tilfellet

at det kan bli aktuelt med sysselsetting.

Ålesund—Ellingsøy—Valderøy—(Giske).

Ingen aktiv planlegging fra vår side i 1984, men vi bør generelt følge med i den prosjektering som foregår. Vi vil sikkert også bli trukket inn i planleggingen for konsultasjon og rådgiving.

Atlantehavsvegen.

Vi vil bearbeide eldre hovedplan, dessuten sørge for tilstrekkelige detaljplaner for det arbeid som ventes utført for sysselsettingsmidler og bruselskapets aksjekapital.

Bru over Tresfjorden.

Etter oppfordring fra Samferdselsdepartementet vil vi utføre oppdatering av tidligere planer samt foreta en trafikkundersøkelse for å kunne vurdere mulig bompengefinansiering.

Ulf Myhre

MASKINAVDELINGA

Vegvesenet si maskinavdeling har samarbeid med anleggs- og vedlikeholdsavdelinga si verksemd over heile fylket. **Hovudsentralen** ligg på Årø omlag 6 km aust for Molde med flyplassen som næraste nabo. Her er til disposisjon 30 mål, der distriktslaboratoriet og vedlikehaldet i T8 har lager og verkstad i eigedommen vest for elva som vart overteken etter eit privat firma for eit par år sidan, mens sjølve vegsentralen ligg aust for elva.

Sjølve vegsentralen har i dag

Maskinverkstad som tek seg av vedlikehald, tilsyn og reparasjonar av alle vegvesenet sine bilar og maskiner.

Plateverkstad der hovudtyngda av arbeidet er knytt til ferjekaier (nybygg og reparasjonar), men óg alle andre former for sveisearbeid (knu-sarar, transportband, rekkverk osv.).

Lager, der alt frå grove jarnbjelkar, rekkverksskinner og grovmateriell



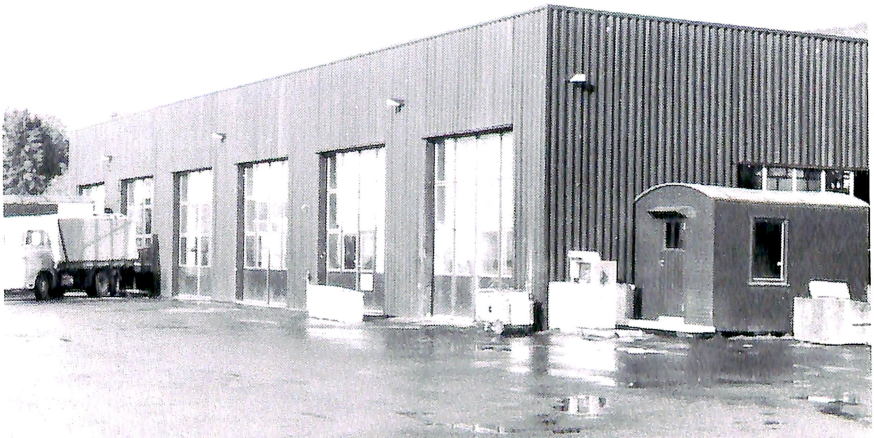
til arbeidsklær, sengetøy o.a. til kvar tid er å finne. I tillegg til lager av alle vanlege skilt er det óg til denne avdelinga knytta produksjon av spesialskilt. Likeeins er det ved lageret bøying og kapping av armeringsstål, montering av forskalingsdragarar og førebuaende arbeid for betongarbeid.

Snekkerverkstaden har no 4 faste snekkarar som driv med reparasjon og ombygging av brakker, både ved å ta einskilde brakker inn til Årø for større tiltak og mindre reparasjonar rundt om i fylket.

Frå vegsentralen på Årø vert **tran-**

sport og utleige av bilar, brakker og alle maskiner koordinert. Herifrå er óg utgangspunktet for 3-4 faste, **reisande serviceinspektørar** som har ansvaret for rutinevedlikehald av alle maskiner rundt om, skifte slidedelar og motarbeide driftsstogg og ventetid. Ein **maskininstruktør** står for opplæring av maskinførarar, orienterer om nytt materiell og rettleier ved t.d. skifte av arbeidsoppgåve. Likeeins er ansvaret for vegvesenet sitt sambandsutstyr lagt til vegsentralen.

På mange vegstasjonar rundt om i vedlikehaldsdrifta er det i dag plas-



sert mekanikarar som er knytte til vegsentralen og har det daglege tilsynet med bilane og maskinene i distriktet. Han kan óg ha andre oppgåver, t.d. knytt til felleslageret eller tilsyn med nærliggande ferjekaier.

Alle dei «gule» bilane og maskinene rundt om i fylket går i det daglege inn som naturlege einingar i drifta til anleggs- og vedlikehaldsavdelinga, men førarane er med i maskinavdelinga sitt mannskap og vert løna frå vegsentralen. Det er soleis stort omfang dersom vi ser på maskinavdelinga si verksemd totalt:

Ved maskinavdelinga er det tilsett 74 tenestemenn.

Ved verkstaddrifta er det tilsett 46 tenestemenn.

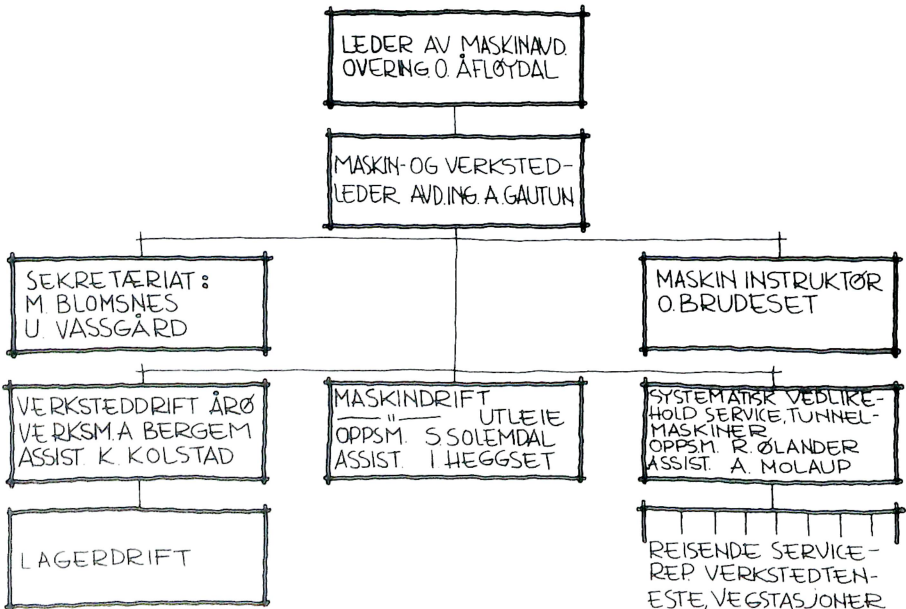
Ved lagerdrifta er det tilsett 4 tenestemenn.

Gjenkjøpsverdien av maskiner m.v.
pr. 1.1. -84 omlag 200 mill.
Innkjøpt i 1983 for omlag 18 mill.
Driftsbudsjett i 1983 omlag 57 mill.

Hovudbygginga, ferdig i 1967, inneheld verkstad, lager og kontor og er på 1.850 m². Servicebygget bygd i 1977/78 er på 575 m² og elles er det meir opne hus eller skur på til saman omlag 1.500 m² for sandlager, garasje, vinterlager av maskiner, armeringsarbeid o.a.

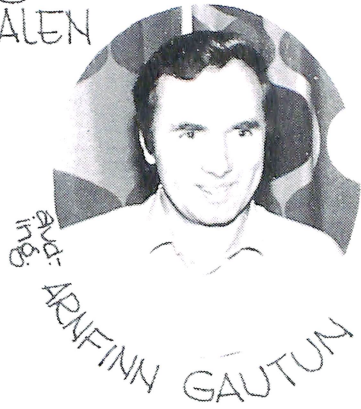
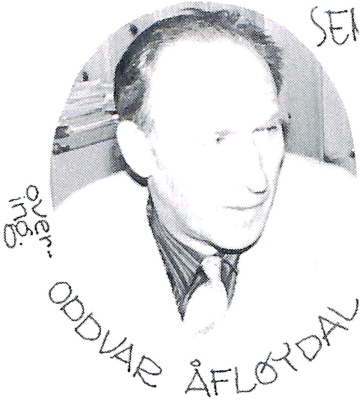
Organisasjonsskjema for avdelinga er vist nedanfor:

ORGANISERING AV MASKINAVDELINGA VIST SKJEMATISK



Oddvar Åfløydal

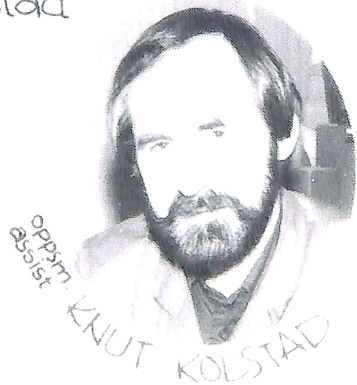
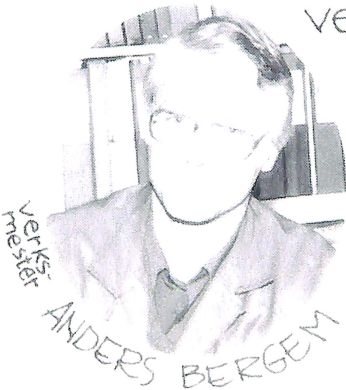
VEG-
SENTRALEN



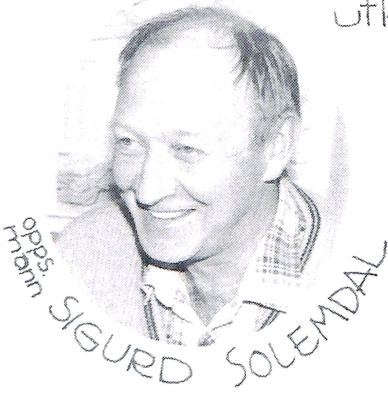
maskin



verkstad



utleie



opps. Mann

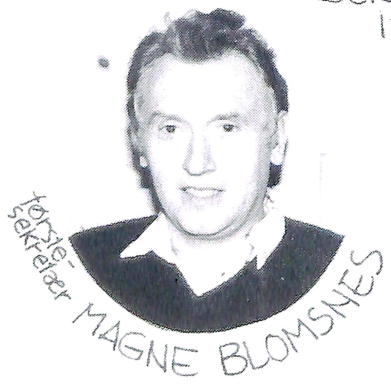
SIGURD SOLEMDAL



opps. Jente

INGEBRIGT HEGGSET

sekretær-løst



teknisk sekretær

MAGNE BLOMSNES



Kontor. Bist.

UNNI VASSGÅRD

div.



Verksteds Komann

ARVID TALSET



Maskinfører

ARNEFINN ELIASSEN

BILVERKSTAD



OLE RØBEKK
verkstad-form.



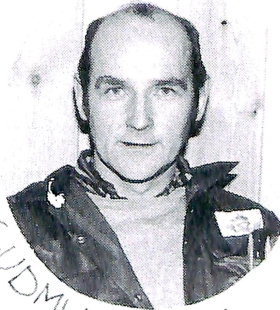
ALF BREDEGG
mekaniker



LUDVIK EIDHAMMER
mekaniker



KJELL FYLLING
mekaniker



GUDMUND HOL
bil elektriker



JOHAN LØNSETHAGEN
mekaniker



ERLING MØGSTAD
mekaniker

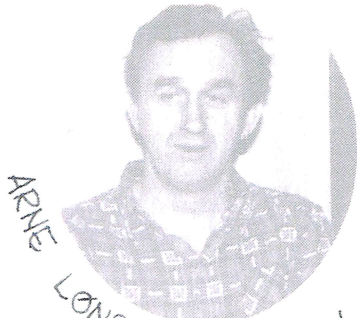


KNUT SKJERSLI
mekaniker



ASBJØRN STRANDEBJ
mekaniker

PLATEVERKSTAD



ARNE
LONSETHAGEN
verkstadform.



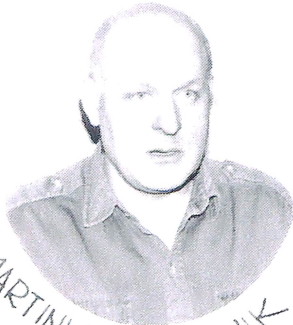
JØRGEN
SIGERSET
verkstadform.



JOHN
AMUNDSGÅRD
mekaniker



PER
DYRLI
mekaniker



MARTINUS
GAUTVIK
mekaniker



KÅRE
HANSEN
mekaniker



TERJE
NORLI
mekaniker

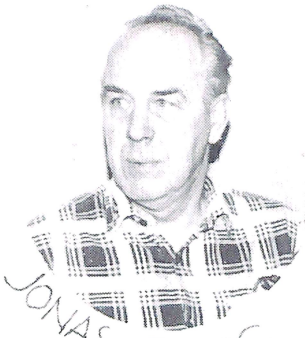


JOHN
RØBEEK
mekaniker



EINAR
MAGNE
STRAND
mekaniker

KNUSEVERKREP.



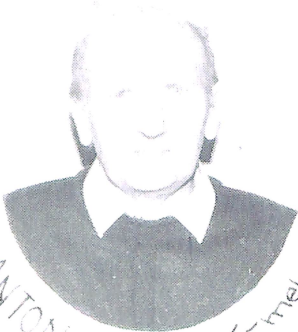
JONAS BERG
verkstadsformann



ARNSTEIN HEILEVANG
servicerep.



REIDAR AANDAL
servicerep.



ANTON RØBEKK-mekaniker

SERVICE



HELGE ANTONSEN-mekaniker



EGEF FERENZI
mekaniker



ODD REKDAL
mekaniker

SNIKKARAR



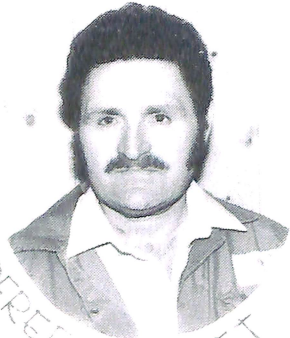
ARNOLD ELLINGSGÅRD



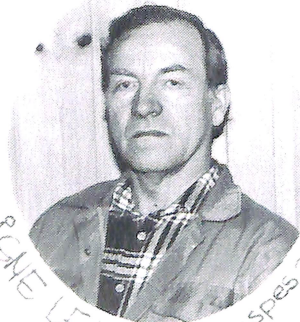
KNUT ELLINGSGÅRD



EMIL ISTAD - spes. arb.



JOFRÉD KLAUSET



ÆNE LEIRSTAD - spes. arb.



RAGNAR LØNSETTEIG

MASKINSTR

JERNBINDERLAGER

ELEKTRIKER



STEINAR



MÅTE



KÅRE HJELSET

SJÅFØRAR



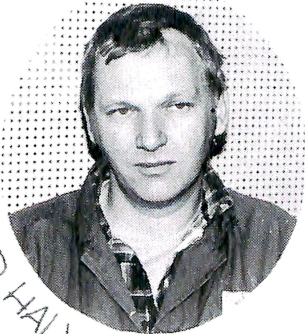
IVAR BORGSTRAND



JON INGAR EIK



LEIF ASBJØRN GUSSIÅS



ODD HALVORSEN



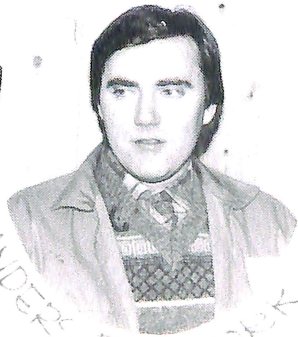
JAN OLAV MYRBOSTAD



ODD ERIK LØNSETHAGEN



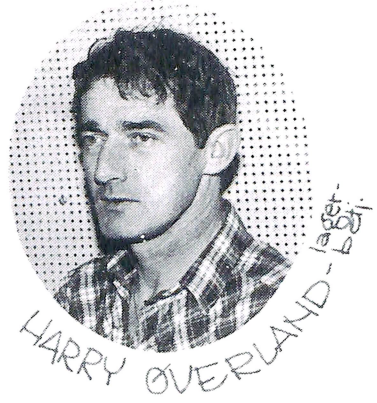
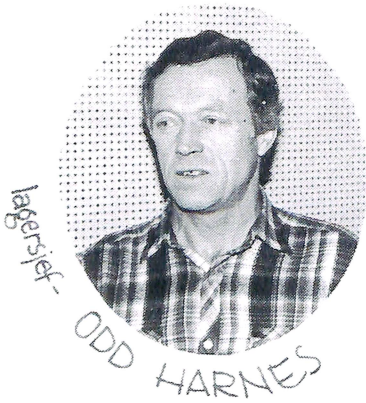
HELGE LILLEIDE



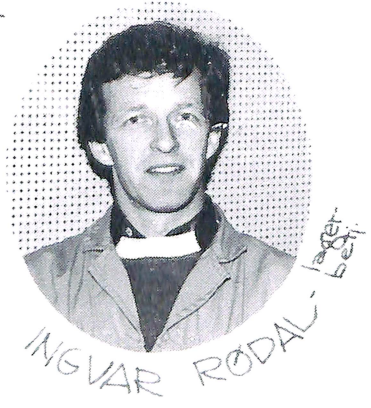
ANDERS ROY MØRK

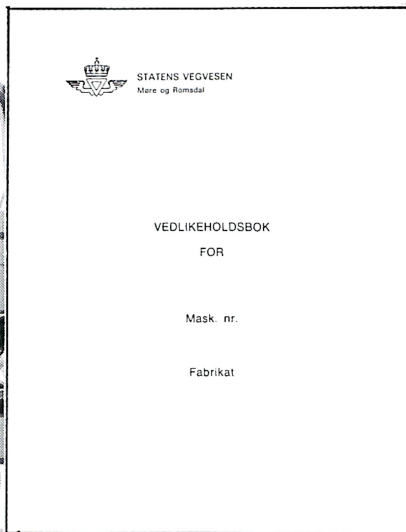


SVEIN SETERBØ



LAGER





510 — 511 — 512

Nye serviceintervall

Fra 1/1-84 har vi ved Vegsentralen innført nye serviceintervall for maskingruppene 510-, 511- og 512-. Tidligere tok vi disse inn til verksted-service hver 10.000 km. P.g.a. nyere og mindre vedlikeholdskrevende materiell har vi nå øket dette til 20.000 km, og utarbeidd nye service-skjema tilpasset dette.

Vedlikeholdsbok erstatter førerskjema

Det gamle førerskjemaet som ble utskiftet hver 10.000 km, blir nå erstattet av en vedlikeholdsbok der bilføreren skal kvittere for det vedlikeholdsarbeid han skal utføre mellom hver verkstedservice. Når en 20.000 km periode er utløpt skal han melde fra til nærmeste vegstasjon eller vegsentral og avtale tid for verkstedservice.

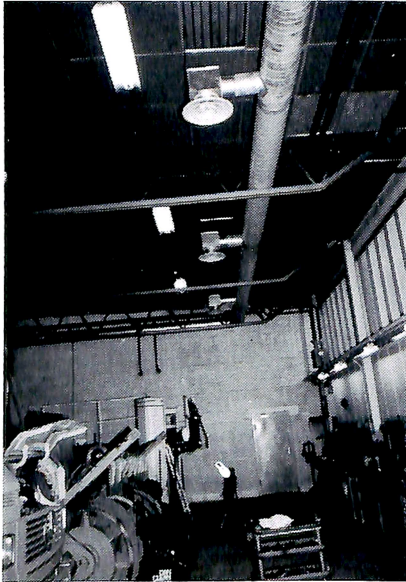
Større krav til førerne

Det nye opplegget med lengre intervall mellom hver verkstedservice vil stille større krav til bilførerne og deres arbeid med å holde bilen i så god stand som mulig. Vi vil i den forbindelse understreke viktigheten av regelmessig vedlikehold og renhold. Det er en kjensgjerning at enkelte biler og også andre maskiner har hatt en tendens til å «gro igjen» av rusk og skitt, til ergrelse både for brukere og mekanikere. Dette må vi forsøke å rette på ved regelmessig rengjøring av biler og maskiner vi bruker.

514- som før

Til slutt vil vi minne om at 514-gruppen beholder 10.000 km serviceintervall som tidligere.

Energiøkonomiseringstiltak



Vegsentralen rapporterer

De siste to åra har Vegdirektoratet investert en del i energiøkonomiseringstiltak, kalt ENØK. Det startet med vegsentralene, og i 1983 kom turen til Årø vegsentral.

Hensikten med disse tiltaka er å redusere fyringsutgiftene og bedre arbeidsmiljøet, spesielt ventilasjon i verkstedlokalene. Senere håper vi å kunne oppruste de eldre vegstasjonene som ikke har moderne varme-ventilasjonsanlegg.

Arbeidet startet i mai måned med demontering av de gamle nedslitte varmeaggregatene som var plassert oppunder taket i verkstedet, og fortsatte så med følgende arbeider:

1. Bygging av fyr og ventilasjons-hus og oppsetting av skillevegg mellom plate- og bilverkstedet.
2. Isolasjon og ny papptekking av taket.
3. Montering av nytt varmeanlegg.
4. Montering av ventilasjonsanlegg med varmegjenvinnen.
5. Utskifting av to porter i bilverkstedet.

Kostet godt og vel 1 mill. kr.

De bygningsmessige arbeider er utført av vegsentralens egne folk.

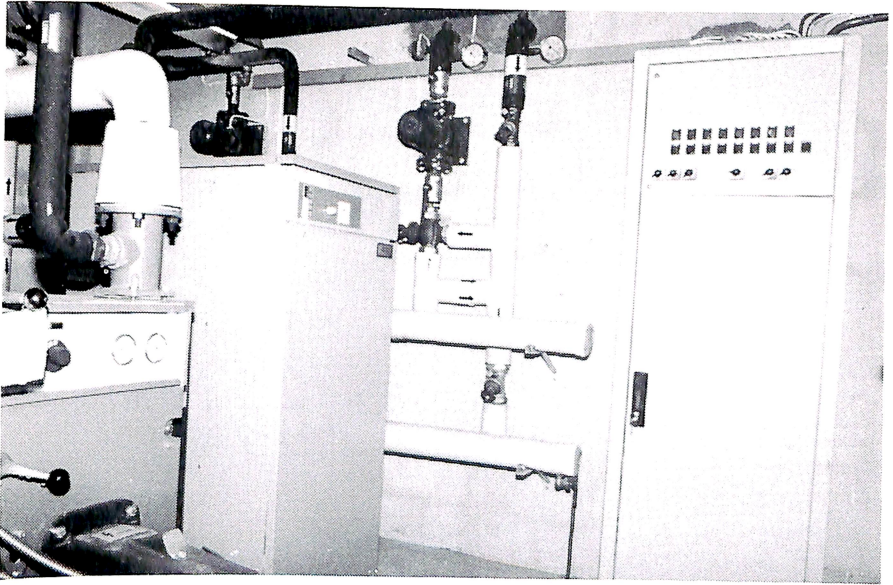
Taktekking og montering av nytt varme-ventilasjonsanlegg er utført av private entreprenører.

Totalt kostet denne opprustningen av vegsentralen godt og vel 1 mill. kr., og av dette gikk det med ca. 0,4 mill. kr. til nytt tak og porter. Takpappen og portene var i så dårlig forfatning at vi i alle fall måtte ta disse kostnadene.

Etter forhåpningene

Det nye varme-ventilasjonsanlegget ble satt i drift til vinteren. Allerede nå kan vi trygt si at dette fungerer etter forhåpningene. Både varmeregulering og ventilasjon av lokalene virker meget bra.

Ventilasjonslufta går gjennom en varmegjenvinner som tar ut inntil 15° C. av utblåsningslufta og denne varmen brukes til å varme opp inn-

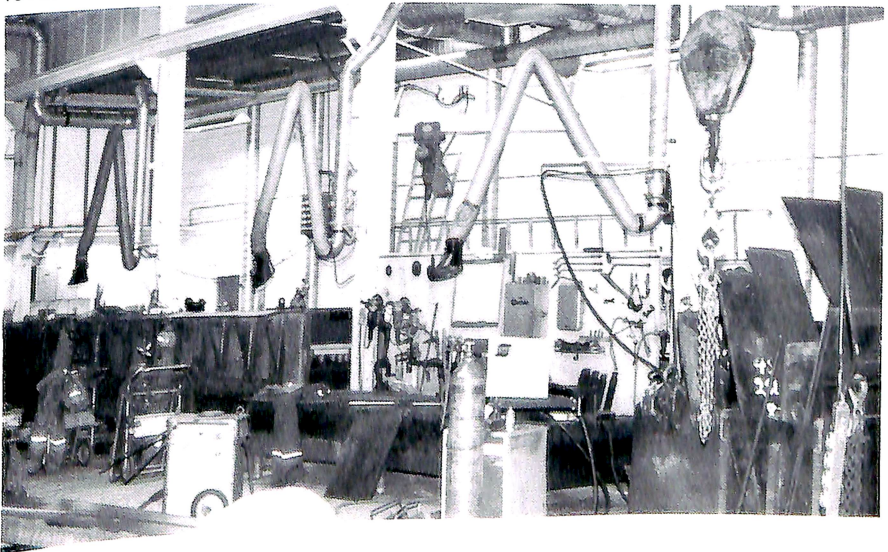


blåsingslufta. Med dette systemet sparer vi store oppvarmingskostnader av ventilasjonen.

Det er vel først etter ett års drift at vi kan se hva et slikt nytt varmeventilasjonsanlegg kan gi i energibesparelse, men foreløpig ser det lovende ut.

Med dette nye anlegget har vegvesenet nå seks moderne varmeanlegg. Alle de nye vegstasjonene blir selvfølgelig bygd med slike anlegg.

A. Gautun





Sunndalsøra vegstasjon.



Ørsta vegstasjon.

EIENDOM- OG VERKSTEDDRIFT I 1983

Eiendommer

Vi har satt opp en økonomisk oversikt over eiendomskostnaden (veg-sentral og vegstasjoner) for 1983. Totale kostnader er kr. 4.581.000, og av dette er kr. 1.692.000 faste kostnader (renter og avskrivning på bygg). Økningen i driftskostnadene er ca. kr. 400.000 eller 10%, men i disse tallene ligger store utgifter i omteking av tak på Årø vegsentral og Surnadal vegstasjon samt utvidelse av kontor ved Eidsvåg vegstasjon.

Verksteddrift

I oversikten over verksteddrifta i 1983 ser vi spesielt at utførte verk-

stedtimer er sterkt redusert fra 83 000 t i 1982 til 77 000 t i 1983. Reduksjonen fra 1979-83 er på 12 000 arbeidstimer. Størstedelen av reduksjonen er foretatt ved Årø vegsentral, men også en del ved Skodje vegstasjon.

Ved de øvrige vegstasjonene er det en økning i antall verkstedtimer. Årsaken til reduksjonen i reparasjonsbehovet viser samme tendens som tidligere, mindre store reparasjoner pr. maskin. Bedre maskiner og systematisk vedlikehold fra maskina er ny er hovedårsaken til dette.

Arnfinn Gautun



Stasjon	Avskr.	Renter	Egne rep.	Frem. rep.	El. kraft.	Fyrings- olje	Energi- utg. Totalt	Vakt- mester utg.	Andre utg.	Sum kostn.
Aure vegsentral	70	254	111	40	162	63	= 225	188	493	1 381
Molde vegst.	12	51	2	1	53		= 53	4	31	154
Skodje vegst.		46	46	110	59	8	= 67	118	190	531
Gurskøy vegst.	2	3	3		4		= 4	6	17	35
Ørsta vegst.	27	102	2	1	29		= 29	12	11	184
Stranda vegst.	12	41		6	11	8	= 19	18	13	109
Åndalsnes vegst.	9	25		4	13	30	= 43		77	158
Eidsvåg vegst.	8	22	14	27	8	7	= 15	213	104	403
Surnadal vegst.	19	67			17	14	= 31	8	143	268
Eidså veggar.					4		= 4	1		5
Frei vegstasjon	3	15			6		= 6			24
Sunnalsøra vegst.	102	420	16	6	71		= 71	24	8	647
Aure vegst.					18		= 18	28	5	51
Smøla vegst.	17	68	6	13	51		= 51	1	12	168
Vestnes vegst.	64	267			72		= 72	11		440
Andre eiendommer	2	10			5		= 5			17
Sum	347	1 345	200	208	583	130	= 713	637	1 104	4 581

Verkstedsdrift i Møre og Romsdal 1983
i 1000 kr

Stasjon	Lønn	Oppsavn	Avskr.+ renter verktøy	Eiendom kostn.	Gass + elektro- der	Andre utg.	Totale utgifter	Inntekt	Drifts- resul- tat	Ant. verksted- timer
Årø vegsentral	4309	364	143	579	170	1283	6848	7223	+ 375	47996
Skodje vegst.	557	213	23	159	28	48	1028	1036	+ 8	6887
Gurskøy vegst.	378	38	13	12	14	57	512	654	+ 142	4346
Ørsta vegst.	147	38	11	55	6	39	296	250	- 46	1661
Stranda vegst.	156	38	8	34	9	37	282	191	- 91	1269
Åndalsnes vegst.	128	33	4	50	4	7	226	225	- 1	1497
Eidsvåg vegst.	217	33	4	126	13	12	405	405	0	2695
Surnadal vegst.	312	38	18	81	7	32	488	553	+ 65	3677
Eidså veg- garasje	130	33	8	3	7	22	203	226	+ 23	1506
Sunnalsøra vegst.	118	38	8	196	8	5	373	227	- 146	1512
Aure vegst.	120	33	6	25	6	22	212	212	0	1413
Smøla vegst.	80	33	14	75	2	22	226	97	- 129	647
Vestnes vegst.	181	-	15	134	5	17	352	316	- 36	2102
Andre	165	100	-	-	-	70	335	217	- 118	-
	6998	1032	275	1529	279	1673	11786	11832	46	77208

Gjennomsnittlig verkstedtimekostnad: kr 152,65
Overskudd pr. verkstedtime: kr 0,60

INNKJØPS- OG LAGERVIRKSOMHETEN

Statens vegvesen, Møre og Romsdal har hittil inntatt en lav profil når det gjelder opprettelse av egen innkjøpsseksjon. Argumentene mot en slik ordning har vel først og fremst vært frykt for en unødvendig sentralisering av denne virksomhet i vår ellers desentraliserte arbeidsdrift, og et unødvendig ledd.

Siden juni 1982 har innkjøps- og lagervirksomheten hos oss vært styrt av lagerformann Odd Harnes som har hatt denne jobben ved siden av sin ordinære jobb som lagerformann ved sentrallageret på Årø. Denne ordningen var bestemt å gjelde inntil videre. Harnes har i den forbindelse hatt 2 kontordager på vegkontoret.

For Harnes var dette med innkjøp ikke noe nytt da han gikk inn på denne virksomheten i 1982, da innkjøp er et av de daglige gjøremål for ham og hans stab ved sentrallageret.

Veg og virke var interessert å høre hvordan Harnes i dag ser på hvordan vi best skal organisere vår innkjøpsvirksomhet i framtida.

— Er det ut i fra din erfaring gevinster å hente ved en mer styrt innkjøpsvirksomhet?

— Ja, det tror jeg. Her vil jeg vise til regnskapstallene for 1983 hvor det framgår at vi i 1983 har kjøpt varer for ca. 110 mill. kr. Tallene viser at innkjøp er en betydelig del av vår virksomhet. Noen få prosent gevinst på et mer styrt innkjøp vil kunne ut-



Lagerformann Odd Harnes

gjøre store beløp og dette understreker etter min mening at innkjøpsvirksomheten hos oss er noe for lavt prioritert.

Det er kjent at flere fylker har både 2 og 3 personer ved innkjøpsseksjonene.

— Hvordan vurderer du dette?

— Forholdene kan vel være noe ulike, men om vi hos oss starter med 1 person på heltid tror jeg det ville være mer enn nok å henge fingrene i for den rette person.

I tillegg til innkjøpsvirksomheten har vi også felleslagrene for anlegg og vedlikehold som vi nå har fått en del av rundt om i fylket. Pr. i dag har vi felleslager ved vegstasjonene i Ørsta, Stranda, Skodje, Vestnes, Åndalsnes, Årø, Sunndalsøra, Surnadal og Toven.

I tillegg vil opprettelse av fellesta-

ger ved Frei Vegstasjon være en oppgave å få gjennomført i 1984.

Felleslagrene har vært en ordning som har blitt godt mottatt i drifta. Ingen som har levd med felleslager en tid, vil tilbake til gamletida.

Foruten at man får en mer rasjonell utnyttelse av utstyret blir samtidig utstyret tatt hånd om når det kommer inn til lagrene rengjort og eventuelt reparert slik at det er i orden når det igjen skal ut i bruk.

Lagrene har vel vært det som har

ligget mest i mitt interesseområde og har også vært det som jeg har hatt best bakgrunn for å drive med. Jeg mener det er behov for en viss oppfølging av felleslagrene også etter at de er utbygd.

For egen del vil vi tilføye at man nok har fått rette man på rette plass til å ta seg av felleslagrene.

Sentrallageret på Årø som er et produkt av Harnes og hans utmerkede stab viser dette med tydelige tegn.



Informasjon om innkjøp

Kjøp av sprengstoffer og tenmidler fra Dyno

Dyno Industrier har gitt signaler om en omlegging av sitt forhandlernet. Det vil bli opprettet større distriktslagere, og antall forhandlere vil bli nedskåret.

Fra 1. januar 1984 vil uttak av sprengstoffer og tenmidler kunne skje på følgende måter.

1. Kjøp fra distriktslagre.

Distriktslagrene utgjør hovedtyngden for distribusjonen av sprengstoffer. Distriktslagrene er lokalisert til viktige kommunikasjonspunkter.

Priser. Alt salg fra distriktslagrene skjer etter Dyno's prislister.

2. Kjøp fra forhandler.

Forhandlerne vil ha en del av de vanlige sprengstoffer og tenmidler på lager.

Priser. Forhandlerne fastsetter selv sine priser og betingelser.

3. Kjøp direkte fra fabrikk.

Ved kjøp til større forbrukersteder kan det etter nærmere inngåtte avtale leveres direkte fra fabrikk.

Priser. Størrelsen på uttaket, transportmåte m.v. avgjør prisen.

Distriktslagre i

Møre og Romsdal:

Molde

Ålesund

Forhandlere i

Møre og Romsdal:

Gurskøy

Sunnalsøra

Kr.sund N

Vindøla

Volda

Åndalsnes

Leikong Handelslag

B. Watten A/S

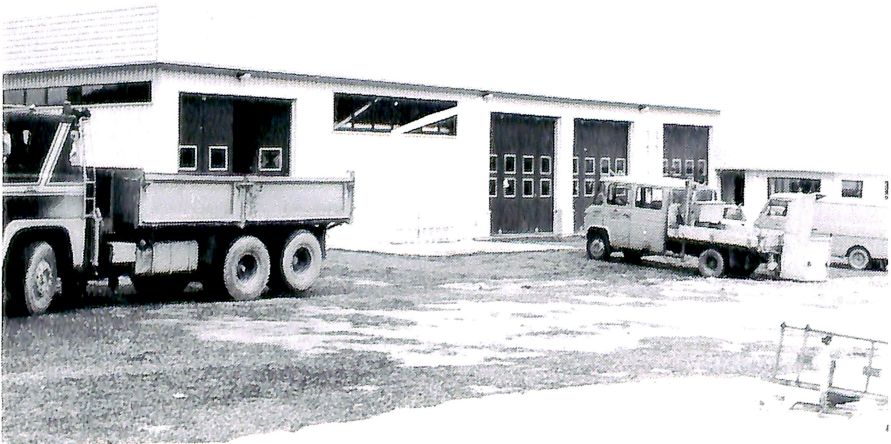
Joh. A. Hveding

Even Fiskes Eftf.

Anders Steinsvik

Nordmøre og Romsdal Felleskjøp

FREI VEGSTASJON



Frei vegstasjon i Sødalen på Frei ble åpnet 14. februar 1984.

Med denne stasjonen har området fått en tidsmessig driftsbygning som skal fungere som hovedlager, verksted og kontor for vegvesenets anleggs- og vedlikeholdsdrift i området som omfatter kommunene Averøy, Frei og Kristiansund.

Bygget er totalt på 566 m² brutto fordelt med 175 m² kaldt lager, 159 m² verksted, 86 m² snekkerlager/

verksted samt 146 m² kontor/sosiale rom. I tillegg kommer ca 25 m³ teknisk rom på messanin over varmtlageret.

Byggekostnaden for selve vegstasjonen er 2,5 mill. kroner. I tillegg kommer arbeider som dekkelegging, gjerde, grøntanlegg samt konsulenthonorar. Totalt vil prosjektkostnaden bli ca. 3,2 mill. kroner eksklusiv selve tomtkjøpet og opparbeidelse av denne.

K.I.B.

OPPLÆRING — KURS OG KONFERANSAR I 1983

Omfanget av opplæringsverksemda i 1983 låg om lag på same nivå som dei siste 2-3 åra. Totalt har det gått med 1.375 dagsverk til deltaking i kurs og konferansar. Dette tilsvarar 1,1% av den samla arbeidstida i etaten. I tillegg kjem ulike studiereiser og hospiteringstiltak.

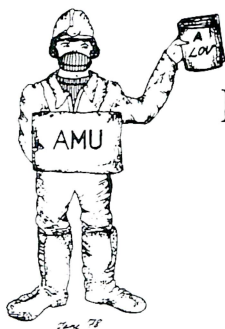
Størsteparten av opplæringsverksemda er lokale kurs. I alt arran-

gerte vi 50 større og mindre tiltak i 1983. Av samla antal kurs- og konferansedagar utgjorde lokale tiltak 82%, sentrale tiltak (dvs. arrangert ved Vegdirektoratet) 13% og eksterne tiltak 5%.

Tabellen nedanfor viser fordelinga av kurs/konferansedagar i 1983 (1 deltakar 1 dag = 1 kurs/konferansedag).

	Vegkontoret	Biltilsynet	Oppsyn	Vegarbeidsdrift	Alle tilsette
Samla antal kurs/konferansedagar	305	354	273	443	1 375
Kurs/konferansedagar pr. tilsett	2,9	6,3	4,0	1,1	2,2

Karstein Fauskanger



Nytt fra arbeidsmiljøutvalget

Eit nytt virkeår og ei ny periode (på 2 år) har begynt for arbeidsmiljøutvalet. Arbeidsmiljøutvalet får denne samansetninga:

Driftsjef Eivind Vollset, ledelsen
Avd.ing. Geirmund Nordal, ledelsen
Førstesekr. Elsa Ulvenes, ledelsen
Hovudtillitsmann

Oddvin Haukeberg, NAF
Maskinførar Arnfinn Eliassen, NAF
Oppsynsmann Ingolf Kleppe, NVF
Verneleiar Egil Bakke
Bedriftslege Guttorm Eldøen
Bedriftssjukepleiar Eli Austnes

Geirmund Nordal vart vald til formann og Eivind Vollset vart vald til nestformann.

Skademelding 3. og 4. kvartal

Bedriftslegekontoret skal for ettertida få tilsendt skademeldingar slik at desse kan leggjast ved den einskilde sin legejournal. Elles var det ikkje nokon merknad.

Drøfting/vedtak av retningslinjer for AKAN-utval

Forslaget til retningslinjer vart vedtekne utan merknader. Arnfinn Eliassen vart utpeika til hovudkontakt for drifta. Asbjørg Lid vart utpeika til

hovudkontakt for administrasjonen (inkludert biltilsynet).

Varme og ventilasjonssystemet på fylkeshuset

Bedriftslegen vil i samarbeid med verneleiaren utgreie saka for å kome fram til dei eventuelle skadeverknader som direkte kan førast attende til klima-tilhøva på vegkontoret/fylkeshuset. Saka skal reisast som eiga sak når denne utgreinga er slutt.

Gassmåling ved vegmerking.

Skriv av 29. november 1983 frå Arbeidstilsynet 9. distrikt m/vedlegg

Verneleiaren vil følgje opp saka og sørgje for at det blir tatt nye gassmålingar når temperaturen er høg og ved sprøyting av gul måling. Bedriftslegen vil følgje opp dei arbeidarane som har slikt arbeid.

Tilhøve mellom vegvesenet som arbeidsgjevar og

innleigde maskinentreprenørar

AMU meiner at punkt 6 i «Anbudsbeskrivelsen» er dekkjande for dette tilhøvet. Punkt 6 lyder:

«6. Verneutstyr/Sikkerhetsutstyr

Etter lov om arbeidervern og arbeidsmiljø paragraf 15 om flere arbeidsgivere på samme arbeidsplass må Statens vegvesen her bli å anse som hovedbedrift. Dette betyr

at innleide maskiner er underlagt vegvesenets vernetjeneste.

Maskinentreprenørene må således regne med at maskinens tilstand, sikkerhet og bruk kan bli kontrollert av vegvesenets vernetjeneste. Evt. krav om endringer/utbedringer fra vegvesenets vernetjeneste hjemlet i gjeldende lover og forskrifter skal bekostes av maskinentreprenøren. Ved inntak vil det bli krevd at maskinen er utstyrt med det sikkerhetsutstyr og tekniske innretninger som Direktoratet for arbeidstilsynet har pålagt. Jfr. lov om arbeidervern og arbeidsmiljø, paragraf 9.

Private maskinførere må bruke personlig verneutstyr på lik linje med vegvesenets tjenestemenn. Maskinentreprenøren må selv sørge for innkjøp av slikt utstyr.»

Bruk av arbeidsmiljølovas vedtekter om arbeid og kvile andsynes sjølvstendige transportørar

Punkt 6. i «Anbudsbeskrivelsen» gjelder også her. AMU viser i tillegg til forskrifter om køyring og kviletid for førar av lastebil, kombinert bil og vogntog med hjemmel i vegtrafikklovas § 13 og 21.

Harald Valved
sekretær



Frå årets første AMU-møte.

Driftssjef Eivind Vollset, avd.ing. Geirmund Nordal, verneleder Egil Bakke, hovudtillitsmann Oddvin Haukeberg, konsulent Harald Valved, maskinførar Arnfinn Eliassen, ingeniør Bjarne Fagerstad og førstesekretær Elsa Ulvenes.





Den nye AMU-formannen, **Geir Nordal**, seier følgjande om AMU framover i 1984:

Eg meiner vi har ei godt utbygd vernetjeneste i vegvesenet i dag med verneleiar, hovedverneombod i deltidsstilling og verneombod på alle arbeidsplassar.

Arbeidet i AMU vil fortsette som før — eg trur ikkje det vil vere behov for særlege endringar. Eg reknar elles med at utvalet på første møte vil diskutere om det er ønskjeleg med særskilt arbeidsprogram for perioden og om det er spesielle oppgåver som bør prioriterast.

Vi tar gjerne imot tips og synspunkt frå alle tilsette i verksemda.

OPPLÆRING AV NYE MASKINFØRARAR

Vi har ein del folk som det kan vere aktuelt og gi opplæring i maskinkjøring. I samband med dette vil vi minne om dei reglane som gjeld for folk som tidlegare ikkje har praksis i maskinkjøring — § 51 i forskriftene om masseforflyttningsmaskiner:

«a) I løpet av første måned skal arbeidstakeren gis 40 timers praktisk opplæring. Opplæringen skal ledes av en som har yrkesbevis for masseforflyttningsmaskiner. Arbeidstakeren skal ikke settes til kjøring av maskin uten tilsyn i løpet av denne måned.

b) I løpet av de første 6 månedene

skal arbeidstakeren ha gjennomgått 40 timers teoretisk opplæring etter pensumplanen som er utarbeidet av Bransjeutvalget for anleggsmaskinopplæring. (Vi vil freiste å arrangere eit slikt kurs no til hausten).

c) Arbeidstakeren skal føre time-tall over opplæringen gitt under punkt a og b i opplæringsbok som attesteres av arbeidsgiveren eller arbeidslederen.»

Vegkontoret vil ordne med utsending av slike opplæringsbøker.

Karstein Fauskanger

Bedriftsidrett

I 1983 registrerte vi 137 betalende medlemmer i laget, 113 menn og 24 kvinner. På årsmøtet 15. desember 1983 møtte det bare opp seks medlemmer, kanskje av frykt for å få til-litsverv. Viljen blant medlemmene til å ta på seg verv var i alle fall laber, noe valgkomitéen kunne konstatere. Særlig til formannsvervet var det alt annet en kødannelse av villige kandidater etter at Terje Lindstad sa fra seg gjenvalg etter lang og tro tjeneste. Det endte da også opp med at én av valgkomitéens medlemmer selv måtte ta på seg vervet.

Det valgte styret består av:

Formann: Leif Magne Lillebakk
 Nestformann: Terje Josefsen
 Kasserer: Jeanette Lorentzen
 Sekretær: Unni Vassgård
 Styremedlem: Terje Lindstad

Oppmennene i

Fotball: Stig Folkestad
 Håndball: Jan Meringdal
 Trim/friidrett: Bjørn Andersen
 Volleyball,
 kvinner: Jeanette Lorentzen
 Volleyball,
 menn: Trygve Vestad
 Ski: Ove Strømme
 Bordtennis: Harald Oterhals
 Skyting: Egil Bakke

Ski

I løpet av skisesongen 1983 ble det

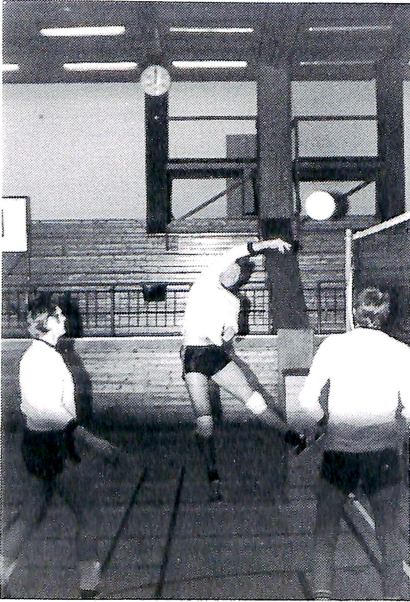
arrangert 8 bedriftslangrenn i Molde. I tillegg kommer KM i stafett og MOI's 40 km med bedriftsklasse. Det ble også arrangert en rekke turrenn rundt om i Romsdal. Av disse var det som vanlig Fannefjellsløpet som samla mest folk fra Vegvesenet.

Vegvesenet arrangerte bedriftsrenn den 22. januar og det var ikke noe problem å få folk fra Vegvesenet til å hjelpe til under rennet.

I Stålproduktstafetten stilte Vegvesenet to lag, ett A-lag og ett B-lag i herreklassen. Vi må flere år tilbake for å finne så dårlig deltakelse fra Vegvesenet. Fem mann fra Vegvesenet har vært med i de vanlige bedriftsrenn i 1983 og vi håper selvfølgelig på rekruttering fra de mange nye som har begynt i etaten i året som har gått.

Skyting

Grappa har i 1983 deltatt i den lokale byturneringa i miniatyrskyting. For sesongen 82/83 var det fire deltagere, mens det ser ut til å bli to eller tre flere i sesongen 83/84. Den gledelige økningen skyldes kanskje kampanjer vi hadde for å få med skyttere i Vegvesenets egen landsomfattende korrespondanseskyting. Fra vårt bedriftslag (Moldeområdet) fullførte 18 mann. Vårt beste 3-mannslag ble forøvrig nr. sju i denne konkurransen.



Fra v. O. Pladsen, A. Talset og B. Andersen.

Volleyball

Her stilte vi med tre lag i serien i 82/83. Ett damelag og to herrelag. Damene var litt i tvil om de i det hele tatt skulle stille lag, med de greide da tilslutt å få nok spillere. I serien 82/83 havnet de på fjerdeplass og siste plass med to serier på seks kamper, men det var bare settforskjellen som avgjorde rekkefølgen mellom andre og fjerdeplass. Dame- ne deltok også i Romsdal Fellesbanks cup på vårparten, her gikk det ikke så godt, ingen seire og null poeng. Serien 83/84 startet opp igjen i oktober, før jul ble det ingen seire, mens resultatene på nyåret er mer positive.

Herrelaget har hatt to lag i 1983. Både i sesongen 82/83 og i 83/84 har

vi hatt ett lag i 1. divisjon og ett i 2. divisjon. 1. laget endte på 6. plass i serien, mens 2. laget endte på 4. plass i 2. divisjon. I Fellesbanksens cup, hvor vi stilte med ett lag, ble vi utslått i kvartfinalen etter tap mot arrangørlaget. Også i Norgescupen stilte vi med ett lag, her greide laget en 3. plass i sin gruppe, slik at noen finaleplass ble det ikke.

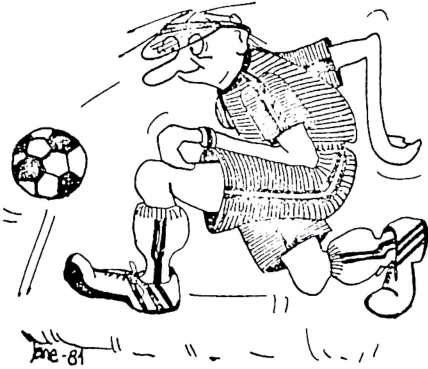
Til sesongen 83/84 fikk herrene flere nye spillere som følge av at mange spreke karer ble ansatt på Vegkontoret i løpet av sommeren 1983. Før nyttår har 1. laget vunnet fire av fem kamper, men 2. laget har vunnet tre av fem. 2. laget har forøvrig spilt tre kamper etter nyttår, og har vunnet alle.

Trim/friidrett

Også i 1983 har vi hatt liggende en noteringsbok i postkassa ved ski-hytta, der trimmere kan notere navn og adresse for å være med i trekningen om lodd i pengelotteriet. Interessen for tiltaket har ikke vært stor, kanskje fordi vi ikke har fått den PR for tiltaket vi kunne ønske.

Videre har vi avholdt terminfestet idrettsmerkeprøve. Her deltok 15 mann.





Håndball/fotball

I 1983 har vi ikke drevet fotball eller håndball, bortsett fra deltagelse i Vegcupen der vi tapte 3-1 i kvalifiseringskamp mot Nord-Trøndelag. For 1984 har vi igjen fått oppmann for fotball, kanskje det kan gjøre at vi igjen kan stille lag i serien?

Bordtennis

Her endte laget vårt på fjerdeplass i serien med 10 poeng på 8 kamper. De individuelle resultatene viser at vår bestemann havnet på fjerdeplass med 19 seire. Et lag i serien består av tre spillere. Det viste seg at i 82/83 sesongen så var det vanskelig å stille fullt lag. 83/84 sesongen ser imidlertid ut til å bli enda bedre resultatmessig. Laget har fått en ny spiller og har ennå ikke tapt.

Leif Magne Lillebakk



ARBEIDS- MARKEDET

I juli-nummeret i fjor hadde vi en oversikt over søkermassen til ledige stillinger i vegvesenet.

At det ikke er blitt lettere å få arbeid, viser interessen for ledige stillinger klart.

I den senere tid har vi hatt utlyst en del stillinger:

Mekaniker/lagermann ved Frei vegstasjon -

59 søkere (1 stilling)

Tilsatt: Svein Solbakk

Spesialarbeidere (bruer og ferjekai-er) -

74 søkere (2 stillinger)

Tilsatt: Kjell Jonny Sandnes og Geir Egil Tangen

Spesialarbeider i vedlikeholds-område T-4 -

29 søkere (1 stilling)

Tilsatt: Jan Bjarne Valde

Kontorassistent i vedlikeholds-område T-8 -

57 søkere (1 stilling)

Tilsatt: Egil Småge

Renholdsassistent på Frei vegstasjon -

15 søkere (1 stilling)

Ikke ferdigbehandlet

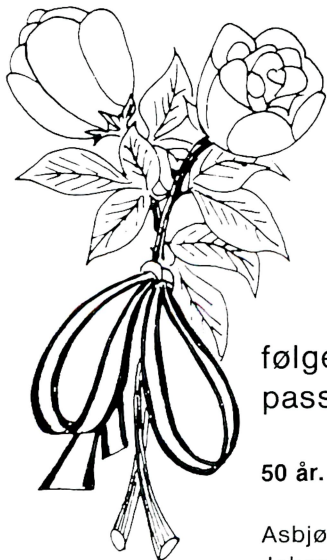
Spesialarbeidere i anleggsdrifta -

243 søkere

+ 72 søkere fra bruer og ferjekai-er

315 søkere (10/11 stillinger)

Ikke ferdigbehandlet



Vi gratulerer

følgende som i 2. kvartal 1984
passerer åremålsdager:

50 år.

Asbjørn Sæter,
Johannes Nordgård,

6300 Åndalsnes
6592 Leira

8. mai.
3. juni.

60 år

Gunnar E. Berge,
Sverre A. Hustad,
Halvard Ulla,
Kasper Sommerhaug,

6215 Eidsdal
6400 Molde
6290 Haramsøy
6490 Eide

18. april.
20. april.
22. april.
30. mai.

Flaate sluttar



Vegsjef Kaare Flaate har sagt opp stillinga si som vegsjef i Møre og Romsdal. Han sluttar 1. juni, og går då attende til stillinga som direktør og leiar av Veglaboratoriet. Flaate har permisjon frå denne stillinga.

Flaate tok til som vegsjef i Møre og Romsdal 1. mai 1982.

Pensjonisttreff i Skodje Vegklubb

vart i år halde på Skodjekroa 20. oktober 1983. Denne gongen ville styret i Vegklubben prøve ein ny «vri», og leigde ein buss som kjørde gjestane til området kring Nørvasund der innfartsvegen til Ålesund kjem. Der møtte oppsynsman Arne Leikanger og var med som guide på turen.

Han orienterte karane om traséen og maskinparken som var i bruk. Riggen og tunneldrifta vart tekne i augesyn. Særleg var den prosjekterte trafikkmaskinen i Nørvasund

gjenstand for stor interesse blant pensjonistane.

Leikanger fortalte om kor varsame dei måtte vere med all skyting for skuld ristingar i terrenget. Likeeis om korleis trafikken var tenkt om- lagt under anleggstida, som ville ta 4 år.

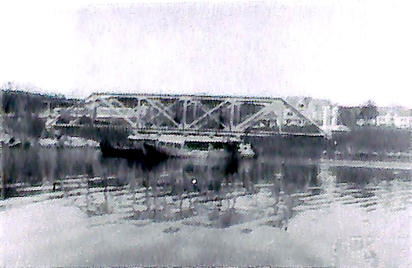
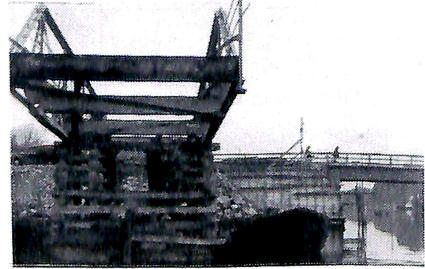
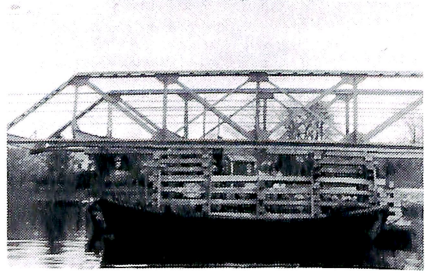
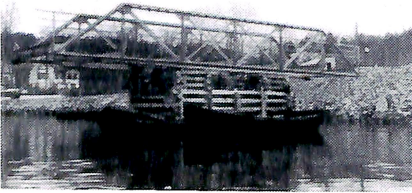
Det var tydeleg at denne turen var populær for desse pensjonerte vegarbeidarane, og det var berre lov- ord å høyre om den greie orienteringa Leikanger gav dei.



Første rekkje frå venstre: Johan Glomset, Karl Korsedal, Johan Saltkjelsvik, Ole Rabben, Karl Skodje og Martin Leite. Andre rekkje f. v.: Lars Sortehaug, Bjarne Hofseth, Martin Vadset, Sverre Strømmen, Mikal Valbø, Ole Tryggestad, Petter P. Engeset, Jakob Valde, Lars Valbø, Elias Åsestrand, Hans Ness, Josef Birkelund, Marius Græsdal, Ingvald Flåte, Gudmund Grande, Torstein Urke. Tredje rekkje f. v.: Tore Storbråten, Martinus Indrevik, Petter Sjøholt, Alf Løvik, Olger Ræstad og Lars Hofseth.

FOR 30 ÅR SIDEN (1951) GAMLE NØRVESUND BRU

PÅ VEG TIL
VAD I STORDAL
PÅ EN
STEINPRAM



Derfrå gjekk turen til vegstasjonen i Dragsund. Asmund Kilsti viste rundt og orienterte. Der var nok mykje nytt i maskiner og utstyr sidan desse karane var yrkesaktive.

Så bar det rett til Skodjekroa der karane fekk seg ein times godprat med kvarandre før Oddvin Haukeberg bad tilbords.

Snautt ferdige med ein utmerket middag, foretok Haukeberg utdelinga av gullnåla. Denne gongen var det Ole Rabben som fekk den. Ole takka så mykje for den æra som vart vist han.

No var tida komen til ein kaffikopp og kaker medan drøset gjekk kring borda. Alle fann seg vel til rette, og mangt eit minne frå farne tider vart dragne fram.

Martinus Bergsli fekk så ordet. Han takka for invitasjonen, og sa seg glad for at han fekk sjå att så mange kjente.

I sin tale minnst han med glede den tida han var anleggsleiar på desse kantar. Mellom anna vart den nye Nørvasundbrua lagt i dei dagar. Den vart ferdig i 1952.

Han fortalte om korleis dei flytta den gamle brua frå Nørvasund til Vad i Stordal. Det var under mykje primitive forhold dette arbeidet gjekk føre seg. Med transporten gjekk godt inn Storfjorden ei fin sommar-natt.

I Stordal stod Lars Valbø med lastebil og hengar for å frakte den vidare til Vad. Det gjekk nokre stakittgjerder og telefonstolpar undervegs, men brua kom på plass!

Bergsli samanlikna tilhøva for 30 år sidan og det som no går føre seg i Nørvasundet. Han kunne slå fast at krava og arbeidsmetodane har endra seg mykje.

Han minnst overgangen frå akkord til fastløssystemet. Det har synt seg at arbeidet har gått betre sidan.

Overå takkar så mykje på vegne av pensjonistane for den gilde stunda dei har hatt.

Haukeberg takka for laget og ynskte vel heim.

Kolbjørn Haaheim

VIDEO

Vegvesenet har to videofilmer til utleie:

1. **Foss bru**
2. **«Knusaren»**

Hver film varer ca. 10 min.
Utlån: Infotjenesten.

Bruinspeksjon

På riks- og fylkesvegnettet har vi her i fylket om lag 1200 brukonstruksjoner — fra de aller minste (grense nedover er spennvidde 2,5 m) og opp til de store, kjente konstruksjonene, der Herøybrua med sine 543 m i dag er størst.

Bruene er viktige element i vegsamband over alt, og det må selvsagt legges vekt på å **ta vare på den store kapitalen** som ligg i brukonstruksjonene og sørge for nødvendig **sikkerhet mot ulykker** som følge av svakheter eller skader.

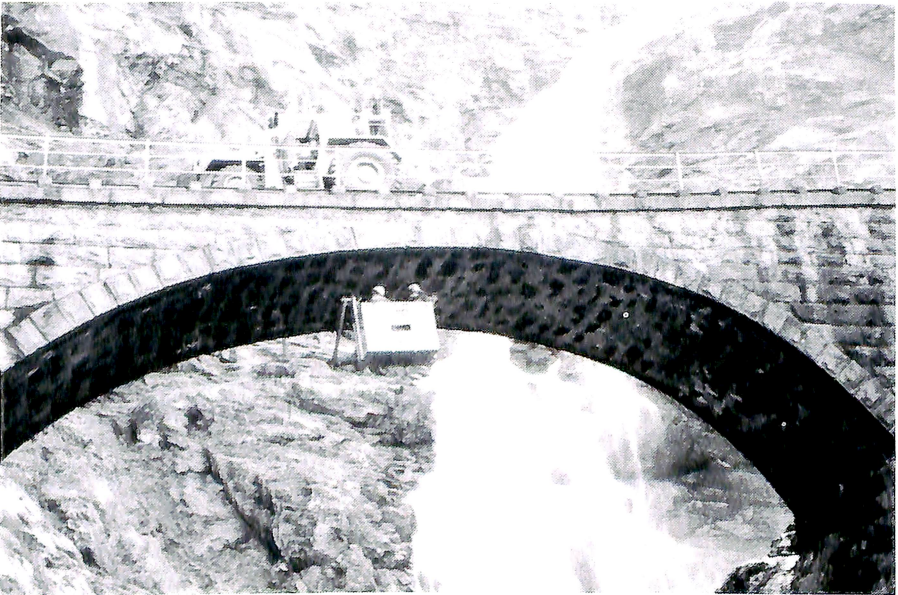
Inspeksjonsplikt

Vegmestrene plikter minst en gang

årlig å inspisere bruene i sitt distrikt og rapportere «mistenkeligheter», skader og feil. Undervannsfundament, bruer over djuv og fjorder er ikke alltid like lett å inspisere grundig. Det må nok medgis at nitidig gransking ikke alltid har funnet sted, og betong har jo også lett for å få betegnelsen vedlikeholdsfritt.

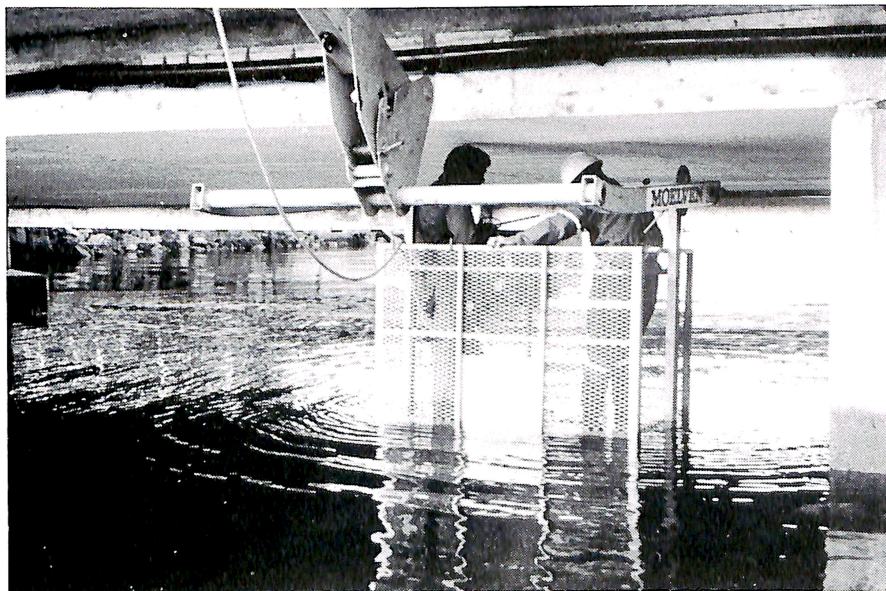
Betong er ikke vedlikeholdsfri

Høsten 1983 ble det i samarbeid med Haukås Kranservice startet med et inspeksjonsprogram nett opp for disse «vanskelige» bruene, og det har allerede vist seg — som fryktet — at betong **ikke** er vedlikeholdsfritt!



Her blir den flotte buen på Stigfossbrua gransket — sikkert for første gang siden stillasrivinga (i 1936?).

«Gamlekara» kom godt fra kontrollen — ikke en uregelmessighet!



Den spesialbygde krana gir utrolig god adkomst på de fleste brukonstruksjoner og skal etter det vi forstår også delta i bruinspeksjon i andre fylker. Arbeidskorga kan styres både fra kranhuset og fra selve korga og det er kontinuerlig radiosamband her.

Fullført i 1985

Med spesialutstyrt Moelvenkran, ekstralys og overvunnet høydeskrekke er bruene lengst sør i fylket inspisert, og det er planen og fullføre denne «hovedinspeksjonsrunden» i løpet av 1985. I tillegg til folk fra vegkontoret har vegmestrene i stor grad deltatt i inspeksjonen, ved siden av oppsynsmann Per Austnes, som spesielt har sett på undervannskonstruksjonene.

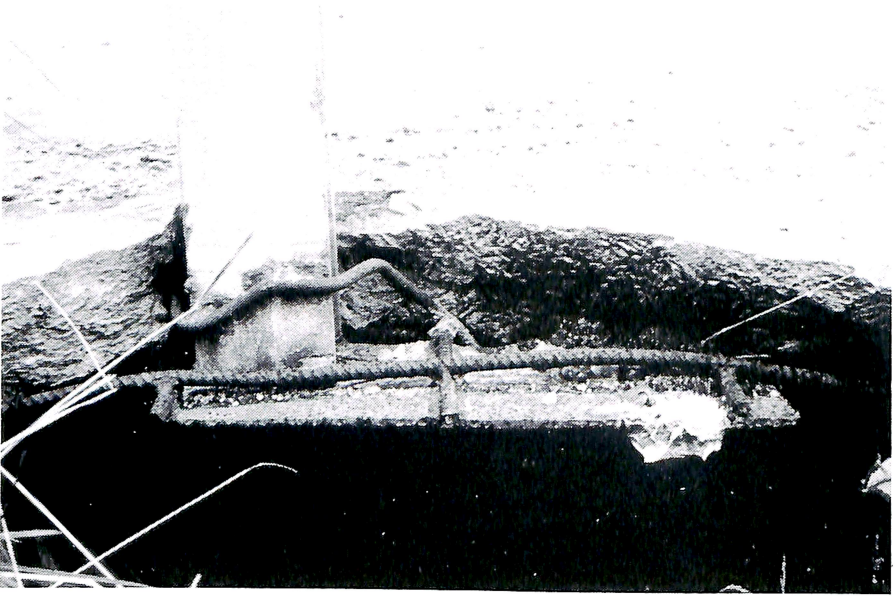
Triste resultat

Riss, avskalling, rustspringing, svekket armering, defekte fuger og lagre er triste resultat fra inspeksjonen hittil. Det kan se ut som de fleste feil kan spores tilbake til «dår-

lig arbeid» ved bygginga, som lite overdekning, åpen betong, konstruksjonsfeil, men ett er iallfall sikkert: Betongkonstruksjoner er **ikke** vedlikeholdsfrie!

Forebygge

Vi må nok ta et krafttak med enkelte av bruene våre, og ikke minst satse på forebyggende tiltak der skader er i emning. Prioritetsliste og arbeidsprogram får komme etter hvert som inspeksjonene — både av **små** og **store** — gir resultat.



Rekkverk og sidekanter var av de mest hyppige skadetilfeller.



NAVNET SKJEMMER INGEN

For noen år siden gikk jeg et par ganger nokså nøye gjennom dagens post for å se på hva brevskriverne kalte oss. Jeg tror jeg fant noe sånt som 30 varianter av vegvesen, vegsjef og vegkontor med og uten Statens og Møre og Romsdal foran og bak. Og det er først og fremst vi sjøl som har skylda for navneforvirringen.

Men nå skal det bli bedre. Vegdirektoratet har hatt et utvalg i arbeid og vegdirektøren har bestemt. Etaten heter STATENS VEGVESEN, vår overordnede i Oslo heter STATENS VEGVESEN VEGDIREKTORATET, og vi her i fylket heter STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL.

Dersom vi ønsker å navngi de enkelte enhetene i STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL, får vi eksempelvis følgende betegnelser:

- 1) STATENS VEGVESEN
MØRE OG ROMSDAL
VEGKONTORET
- 2) STATENS VEGVESEN
MØRE OG ROMSDAL
BILTILSYNET ØRSTA
- 3) STATENS VEGVESEN
MØRE OG ROMSDAL
EIDSVÅG VEGSTASJON
- 4) STATENS VEGVESEN
MØRE OG ROMSDAL
VEGGARASJE BRUHAGEN

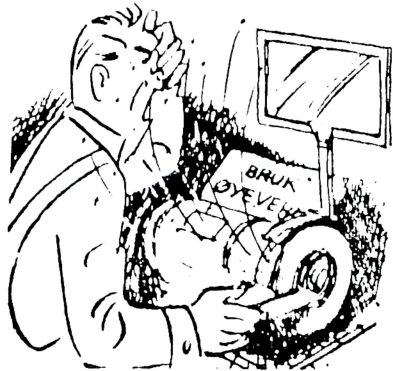
Merk at det ikke skal være noen i mellom STATENS VEGVESEN og MØRE OG ROMSDAL.

Mange av oss hadde vel ønsket seg et annet resultat, blant annet har både Vegvesenet og Vegverket hatt sine tilhengere her på vegkontoret. Men når den endelige navning har skjedd, får vi vel bare ønske hverandre til lykke med navnet og håpe ikke tunga slår krøll på seg når vi skal si STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL.

Caspar Lossius

Slipeskiver

Verneskjerm



Vedlikehold for hundre år sidan

Etter veglova fra 15. september 1851 skulle opparbeidde vegar til vanleg vedlikeholdast ved arbeid «in natura» av brukarane av matrikulert eigedom i formannskapsdistriktet. Vegane som skulle vedlikeholdast vart delt på eigedomane etter matrikkel-skylda utan noko minsteavgrensing. Den som forsømte vedlikeholdsplikta si vart bøtelagt, og han måtte bere kostnaden med å få gjort manglande arbeid.

Etter ei synfaring på vegane i Bud herad skreiv veginspektøren i Romsdal til amtmannen om eit lite vegstykke på bygdevegen i Bud, 8 meter langt, som det ikkje var gjort vedlikehaldsarbeid på. Veginspektøren opplyste at «Eieren siges rømt, hans Familie paa Fattigcas-

sen, og Bruget bestaaende af et Par omtrent verdiløse Holmer neppe i alle Fald under de forhaandenværende Omstendigheder kan dække nogen Udgift».

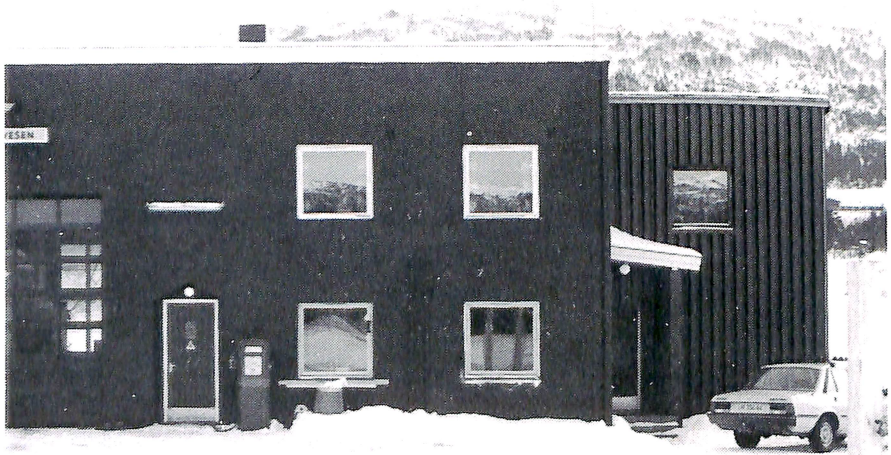
Amtet bad veginspektøren om å ta vedlikehaldssaka opp med heradsstyret. Veginspektøren skreiv til heradsstyret om dette, og den 21. mars 1884 møtte han i møte som Bud heradsstyre heldt på garden Hustad (i huset til Sivert Pedersen). I dette møtet gjorde heradsstyret sålydande vedtak:

«Det veistykke paa Bygdeveien i Bod, som tilhører Jens Olsen Mahle bliver indtil videre at vedligeholde paa Kommunekassens Bekostning.»

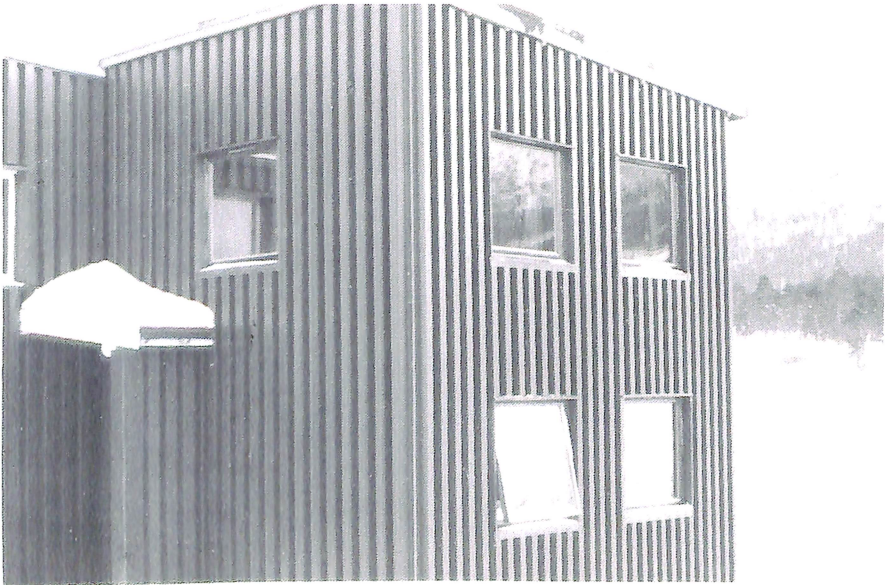
B. R.

Tilbygg på Toven vegstasjon

Arbeidet utført av egne ansatte



Nybygget t.h.



Toven vegstasjon er blitt større. Tilbygget inneholder anleggskontor for oppsynsmennene Arthur

Wahlstrøm og Magne Nauste. Vegmester Olaus Winther's kontor har en egen konferanseavd.



«Jeg er godt fornøyd, smilende og blid,» sier vegmester Winther over telefonen til «Veg og Virke».



Oppsynsmann Magne Nauste.



Kont. ass. E. Lyster i «gamlebygget».

Det har blitt nye toalett- og garderoberoom for oppsynet.

Det tidlegare vegmester- og anleggskontor er oppusset. Her har oppsynsmann Ola Arild Reinset og kontorassistent Eli Marie Lyster sine kontorer.

«Byggmestere»: Lars Sandnes og Oddvar Toven.

«Rørleggere»: Karstein Aasen og Magnar Toven.



FORSKOTT PÅ LØNN TIL BOLIGFORMÅL

Fellesbestemmelsen § 4, pkt. 5.

Det viser seg at det hersker mye usikkerhet og tvil i spørsmål om forskott på lønn til boligformål.

I håp om at det skal klargjøre noe, har vi her tatt inn de bestemmelser og retningslinjer vi går etter når vi behandler søknadene som kommer inn.

Arbeidstakere kan få inntil 2 måneders lønn på forskott til husbygging eller boliginnskott. Likestilt med husbygging og boliginnskott er kjøp av hus eller leilighet.

Forutsetningen for å få utbetalt forskott til bygging er at selve byggingen er begynt. Søknad om forskott

blir innvilget i byggeperioden til innflytting skjer (**innflyttingsattest** er utferdiget).

Ved kjøp av hus eller leilighet vil forskott på lønn bli innvilget når kjøpekontrakt foreligger.

Med søknaden om lønnsforskott må det følge en dokumentasjon for berettigelsen av forskottet, f.eks. byggeøyve, lånepapirer fra bank, kontrakt om leieforhold e.l.

Forskottet blir trukket inn med månedlige avdrag over 2 år. Dersom arbeidstakeren slutter i statstjenesten, må resten av forskottsbeløpet betales tilbake ved fratredelsen.

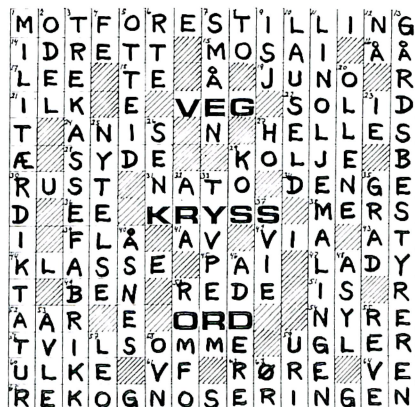


Løsning på «Vegkryss nr. 4 -83»

Det kom inn 22 riktige løsninger.
Vinnere ble:

1. Peder Færøy, Eresfjord
2. Martin Havnes, Tornes
3. Lauritz Rørstad, Molde

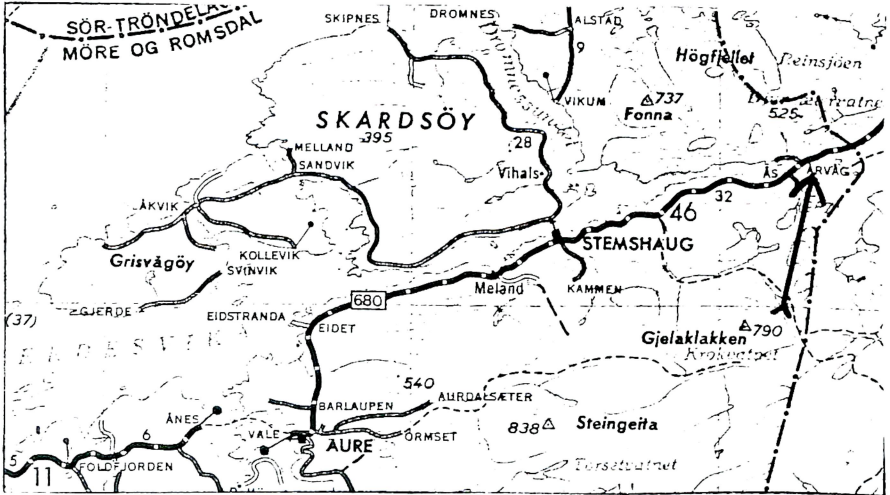
Premiene er tilsendt.



Andre mottatte riktige løsninger ble sendt inn av:

Sverre Hjelvik, Stein A. og Tove S. Hoel, Hildur Melsæther, Erling Mogstad, Asbjørn og Ann Gøril Molaup, Marit Moldenæs, Klara Småge, Turid Thomasgård og Torill Erlandsen Vestad, **alle Molde**, John H. Fylling, og Per Longva, **begge Ålesund**, Andreas Andersen og Lars Heggen, **begge Vestnes**, John Sanden og Liv Slemmen, **begge Åndalsnes**, Åsrunn Sæbjørnsen, **Harøy**, Karin Gundersen, **Kristiansand**, Kristian Myrstad, **Liabygda**, Peder Midtbø, **Midsund**, Edvin Ørstavik, **Oslo**, Gudrun Haraldseide, **Stavanger** og Karl Hansen, **Trofors**.

Helsing frå Årvågsfjorden



Asbjørn Wigum, vegstasjonen Aure — heilt i nordre utkant av fylket vårt — tar her for seg ein verkeleg naturskjønn og særleg vegbit: «Brekka» ned til Årvåg frå Trøndelags-grensa som med sine imponerande slyngar bind saman bygder over fylkesgrensa.

Denne vegparsellen i riksveg 680 vart stukke i 1933/34 av K. H. Oppegard og oppsynsmann Hjelen med hjelp av Johs. Tømmernes og Kr. Strupstad. Byggingen gjekk etappevis og over mange år. Til pinse 1956 var vegen ferdig.

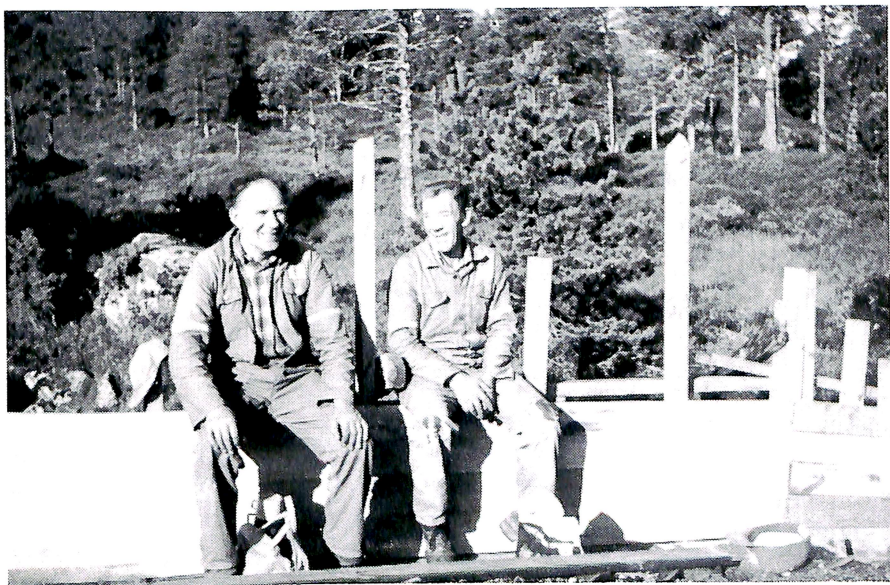
Som på sambindingsvegar elles der det med åra vert fleire og større køyrety, vert det krav om auka aksellast, betre kurver og lengre vogntog. Våren 1983 sette oppsynsmann Helge Settemsdal ut dei første stikkene for «nye» kurver, og opprustningsarbeidet kunne ta til.

«Gamle-karane» hadde gjort imponerande arbeid med vegen — særleg stikkrennemuringa for elva frå Svartvatnet som kryssar vegen flei-



re gonger er eit praktverk. Pensjonert vegarbeidar Ola O. Hjelanes var med på dette arbeidet, og han kan fortelje at steinen vart teken ut og hoggen til mange hundre meter frå vegen. Når snøen kom, vart det trakka

veg og vatna slik at steinen kunne transporterast på «is-veg». Firbeint fjording utan blinklys og oppvarma førarhus sleit no steinane fram til byggeplassen.



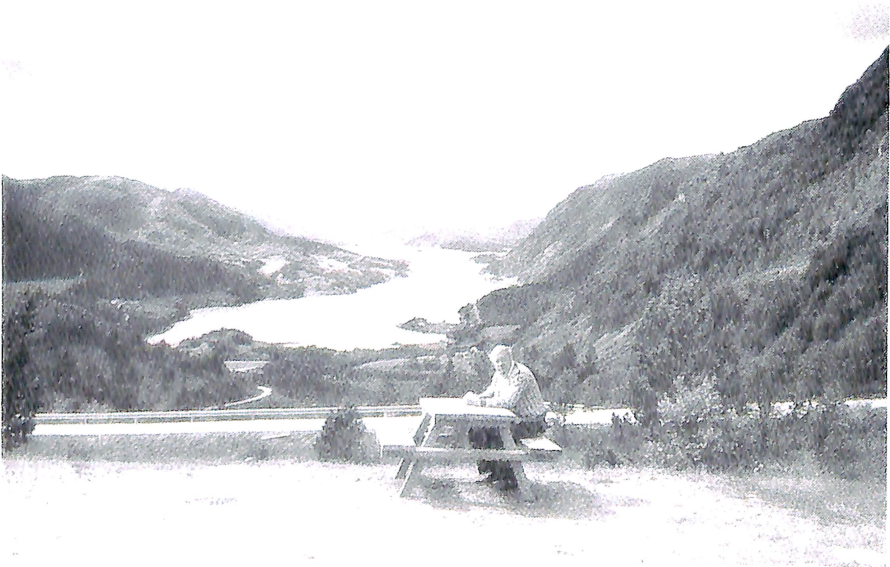
Slikt opplegg høver ikkje i våre dagar. Med breiare veg må stikkrennene forlengast, men no er det forskaling og betong som er løysinga. Kåre Bakken og Andres Nes sto for dette arbeidet — her i sol og mat-pause med termosens klar.

Moderne vegbygging ser «litt større» på masseflytting enn gamlekara gjorde. Ein god slump fjell måtte òg bort for å betre kurvaturen. Anders Nes Sleit med den «gammeldagse» handholdte hammaren og var ikkje nådig overfor «larvfjellet»: «Sa for-dævelege slæppån».

Maskiner til lasting og transport er innleidd frå lokale maskineigarar, og til neste sommar — om det då òg



skulle bli ein 4-5 godversdagar —
skal det vere råd å køyre på ny veg i
«Brekka» og nyte utsikta frå raste-
plassen.





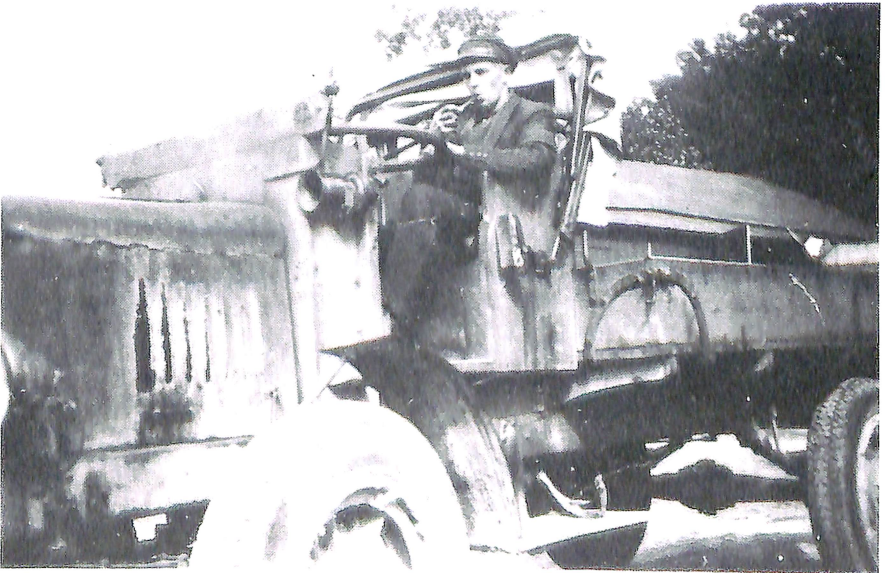
For 50 år siden

To av vegvesenets lastebiler for 50 år siden.

Det øverste bildet viser Walfred Ølander ved førerhuset og Rudolf Ølander over «Møre».

Navnet Møre fylkes veivesen ble brukt i tiden 1/1 1919 — 14/6 1935.

Det andre bildet viser lastebilen, kalt «Moses». Ved rattet sitter Olav Rønning.



VANNRETT

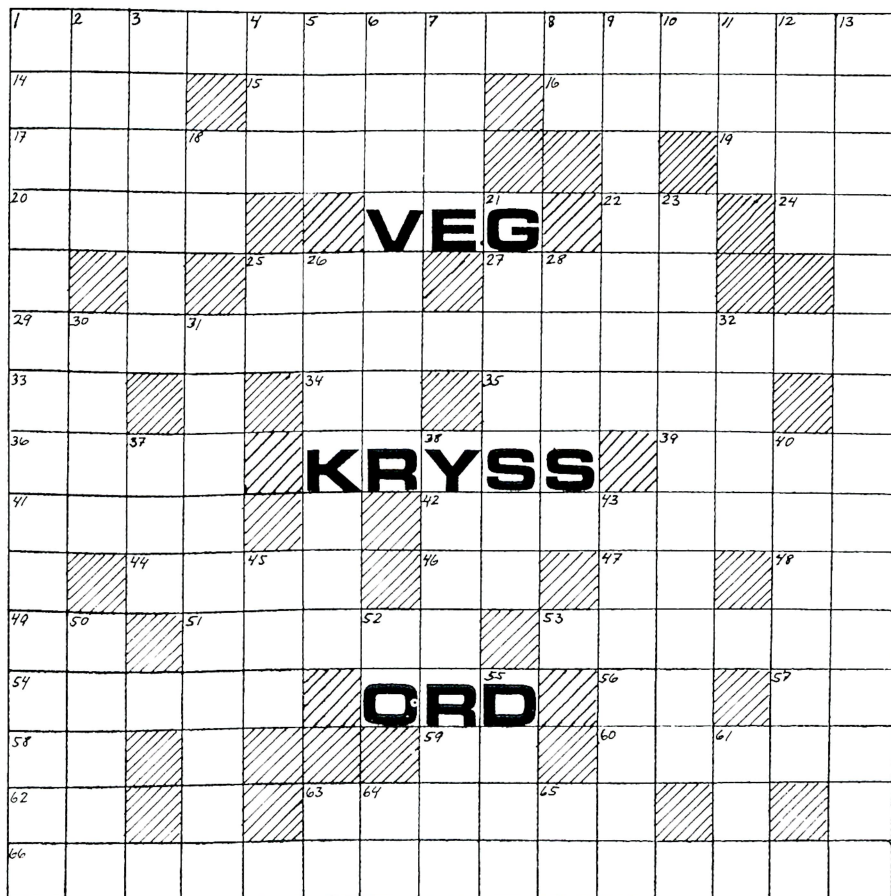
- 1 Prosjektore
- 14 Dikt
- 15 Kraftanlegg
- 16 Skrik
- 17 Iver
- 19 Stoff
- 20 Bry
- 22 Spis
- 24 Husdyr
- 25 Jamre seg
- 27 Fryse
- 29 Begjæret
- 33 Tall
- 34 Retn. (fork.)
- 35 Alle (ital.)
- 36 Blåseinstr.
- 39 Modell
- 41 M.navn
- 42 Angivere
- 44 Folk
- 46 Tafjord Kraft (fork.)
- 47 Anfall
- 48 Eiv
- 49 Svarord
- 51 Forandre
- 53 Etteraping
- 54 Befaling
- 56 Helligdom
- 57 Hulmål (fork.)
- 58 Tall
- 59 --s, gnager
- 60 Liketil
- 62 Pron. (nyn.)
- 63 Linse
- 66 Husdyret

LODDRETT

- 1 Bevisførsel
- 2 Osteby
- 3 Emnet
- 4 Team
- 5 Høgtid
- 6 Utklekkingsanstalt
- 7 Del av Trondheim
- 8 Ukjent
- 9 Parolen
- 10 Bekreftelse
- 11 Avsky
- 12 Spill
- 13 Insektet
- 18 Kolli (fork.)
- 21 Revmatisk
- 23 Campen
- 25 Mål
- 26 Avskum
- 28 Bakdel
- 30 Fugl
- 31 Farge (nyn.)
- 32 Ytrer
- 37 Stykke
- 38 Begrensning
- 40 Vrei
- 43 Hester
- 45 Tall (eng.)
- 50 Midtpungt
- 52 Sporte
- 55 Skjult
- 61 Yr
- 63 Svarord (bakv.)
- 64 Husdyr (dansk)
- 65 Interj.

KRYSSORD

av avd.ing. Kristian Furland



De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 1 -84» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 30. mars 1984.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

BILFØRERNES LYS-FEIL:

Det er 8 farlige feil som stadig går igjen når man studerer nordmenns lys-vaner:

1 Vi kjører for fort i mørket.
Hovedproblemet med mørkekjøring er for lite lys – vi ser mindre enn i dagslys. Derfor må vi kjøre med mindre fart i mørket.

2 Vi blander for tidlig når to biler møtes og vi skifter tilbake til fjernlys for sent ved møtet.

Vi bør ikke skifte til nærlys før bilenes fjernlys møter hverandre og belyser hele strekningen mellom bilene. Avstanden er da ca. 200 meter. Ca. 10 meter før vi møter bilen, skal vi skifte til fjernlys.

3 Vi stirrer inn i lysene på møtende biler.

Prøv å unngå å se rett på lysene, da irriteres øynene så mye mindre. Se heller på den hvite kant-stripen så langt fram som mulig – da oppdager du fotgjengere tidligere.

4 Vi kjører like nær vegkanten som i dagslys.

Mange fotgjengere er blitt drept mens de går langs landevegen. Husk at din sikt ved vegkanten er meget begrenset når det er mørkt. Kjør lenger inn på veggen.

5 Vi skifter for sent til fjernlys ved forbikjøring.

Skift til fjernlys 5–10 meter før du tar igjen bilen du skal kjøre forbi slik at du ser at det er klart. Bilen som blir forbikjørt, beholder fjernlyset på til du er forbi.

6 Vi bruker nærlys som parklys. Og parklys som kjørellys.

Begge deler er farlig og forbudt. Når vi stopper langs vegen, skal vi bruke parklys slik at andre bilførere ser at vi står stille. Og parklys er ikke kjørellys verken om dagen eller i skumringen.

7 Vi bruker for lite fjernlys i boligområder.

Mange har den uvanen å kjøre med nærlys i tettbygd strøk, selv om det er dårlig veglys. Det er en farlig uvane. Med nærlys ser du fotgjengere i mørke klær først 30 meter foran bilen.

8 Vi kjører med feil innstilte lys.

Kjør innom en bensinstasjon, eller la et verksted sjekke lysene. Sjekk også om du trenger nye pusserblader. Høstkveldene er årets farligste tid på vegen, bl.a. fordi bilførerne ofte gjør feil.

Nå vet du hvordan du skal unngå dem.

SE OG BLI SETT

Vegdirektoratet/
Statens informasjonstjeneste