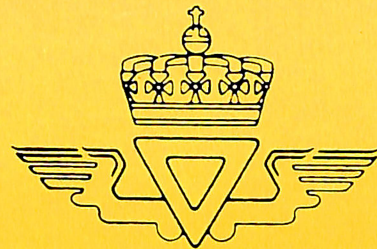


VEG OG VIRKE

i Møre og Romsdal fylke

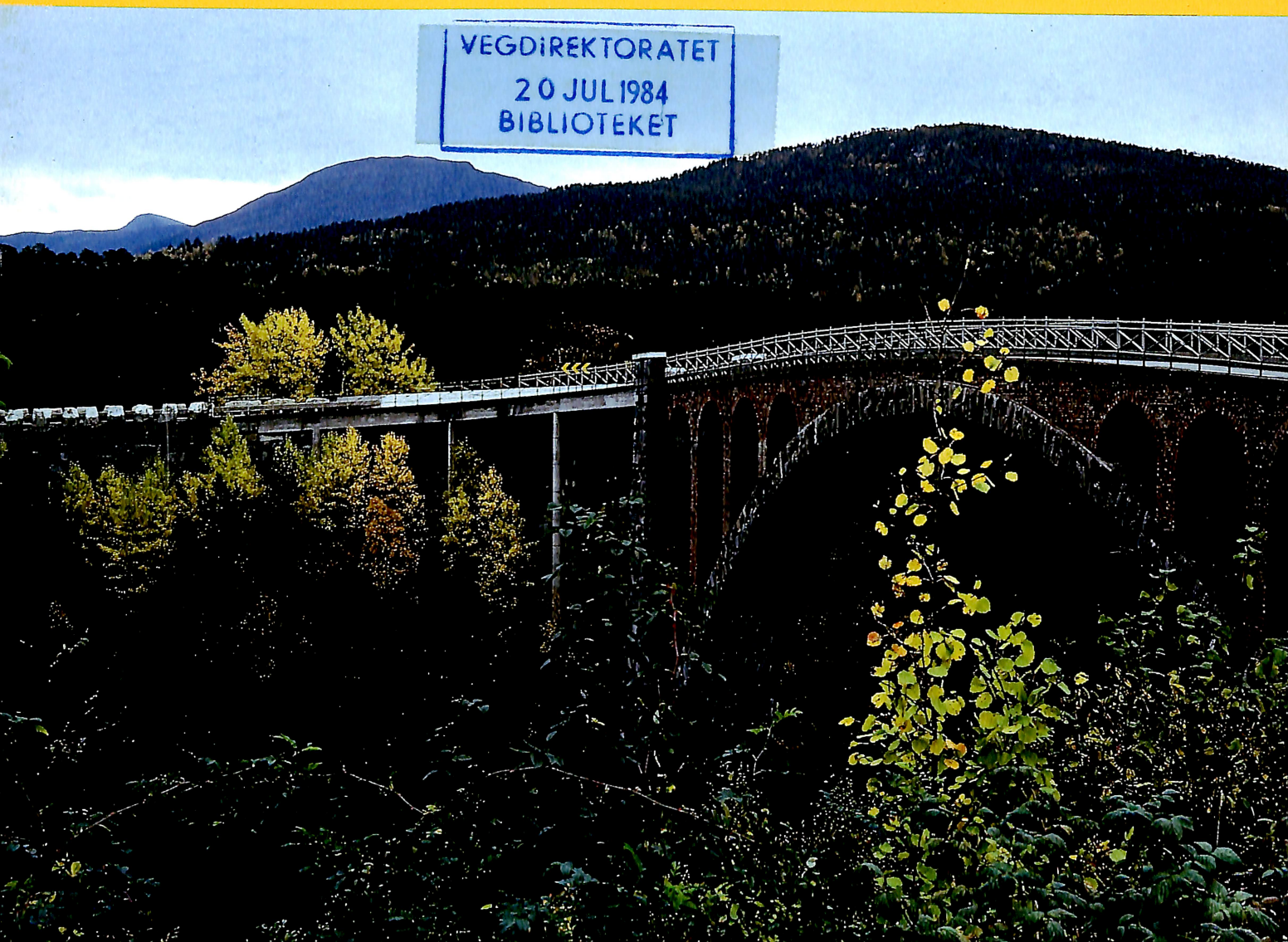


Nr. 2

Juli 1984

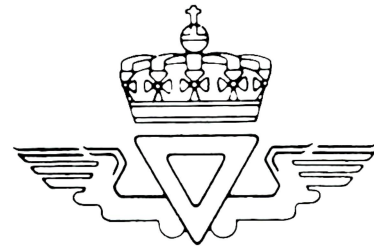
12. årg.

VEGDIREKTORATET
20 JUL 1984
BIBLIOTEKET



VEG OG VIRKE

i Møre og Romsdal fylke



Nr. 2

Juli 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

Opplag: 1850

Innhold:

- 3 Takk for laget.
- 3 Nytt emblem.
- 3 Varslingsordre 1 – Nytt vegkontor.
- 4 Innfartsveg til Ålesund.
- 6 4-dobling i talet på døde i trafikken.
- 6 Vegkontorets ekskursjon 1984.
- 7 Statens vegvesen er ein populær oppdragsgjevar.
- 8 Vassikring riksveg 60.
- 8 Honnør til vegkontoret.
- 9 Temasamling – Lederutvikling.
- 9 Vektkontroll i teleperioden.
- 10 Molde nye ferjekai åpnet.
- 12 EDB i Statens vegvesen Møre og Romsdal.
- 14 Lab-nytt.
- 17 Kryssord.
- 18 Vegvesenets skidag.
- 18 Stønad til videreutdanning ved 2-årig teknisk fagskule.
- 19 Strossing av Strekane tunnel.
- 20 Nytt pele-utstyr.
- 22 Forslagsordningen.
- 22 Den gamle svingbrua over Flatsetsundet.
- 24 Verneleiarens 5. min.
- 25 Fordeling av velferdsmidlar.
- 26 Nytt fra AMU.
- 27 Auksjon ved vegsentralen.
- 28 Hørselundersøkinga.
- 29 Stipend 1984.
- 29 Vi gratulerer.
- 30 Gode råd til bilister som gjerne vil komme helskinnet hjem.
- 30 Hva koster tabbene.
- 31 Løsning på «Vegkryss nr. 1-84».
- 31 Evighetsblomster.

Forside:

Skodje bru. Foto: Tore Bjerkestrand.

Takk for laget



Rett nok er to år kort tid, men det er innhaldet som tel. Møte med dei tilsette i vegvesenet i Møre og Romsdal har gitt meg kunnskap om mange ting eg ikkje kjente til før. Fellesskapet og den hyggelege tonen i laget har gitt meg andre verdiar i tillegg.

Mange store oppgåver er løyste dei siste åra, men like store, om ikkje større, står på programmet. Dette set krav til kvalifiserte medarbeidarar og ein effektiv organisasjon. I all vår verksemd må vi strekkje oss mot eit godt resultat til lågast mulig kostnad.

På vegkontoret heng det eit dikt som kan passe i ei avskjedsstund. Det skal minne oss om at ingen er uunnværlig, og eg vil ta med eit par vers:

«Ta din bøtte og fyll den med vann,
og stikk hånden i – ikke for knapt,
trekk den opp, og det hullet som gjenstår

er et mål på det savn du har skapt.»

«Du kan plaske så mye du orker
med hånden, men alt hva du gjør –
når du slutter det tar kun sekunder
før vannet er rolig som før.»

Slik er det nok; «vatnet er rolig som før». Men på tampen kan eg likevel ikkje la vere å tenkje: Eg må vel ha sett litt farge på vatnet!

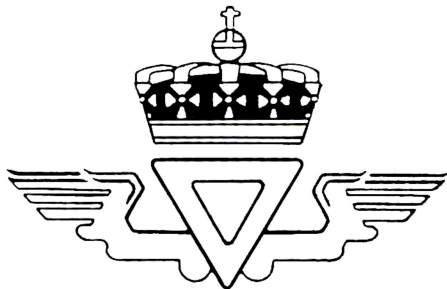
Takk for laget.

Kaare Flaate

NYTT EMBLEM

Vegvesenet skal nå få nytt emblem som skal være felles for hele etaten. Det nye emblemet er en forenklet utgave av det som i dag brukes av biltilsynet. Trekanten og fargen inne i krona skal være rød mens resten av emblemet er i standard gulffarge (vegvesenets gul nr. 1).

Nåværende emblem



Nytt emblem



Varslingsordre 1 – Nytt vegkontor



Laboratoriet og deler av vegkontoret skal flytte til nye lokaler i «nye» fylkeshuset.

Etter flytting vil vi ha besatt hele 3. etg. i Fylkeshuset med unntak av vestfløya. Laboratoriet vil ha besatt deler av 1. etg. og kjeller i vestfløya. Arkivet utvides med 150 m² i tilknytning til nåværende arkiv i kjeller.

Tidligste tidspunkt for flytting – 1. desember 1984. I tidsrommet ca. 1. januar 1985 – 1. juli 1985 vil ombygging av nåværende kontorer foregå. Ombyggingen av den vestlige halvdel vil skje først (ca. 1. januar – 1. april). Dette vil kreve midlertidige plassløsninger for planavdelingen, grunn- regnskaps- og personalseksjonen.

Hvor den enkelte skal ha sin kontorplass må avdelingen ha klart innen den 1. november 1984. Utspill på dette vil komme fra administrasjonsavdelingen.

HAV

Innfartsveg til Ålesund! E 69 parsell Nørvesund–Lerstad

Ovennevnte arbeider tok til 18. mai 1983 med bygging av midlertidig kai for lokalbåten «Trio».

Av de arbeider som hittil er utført og er under utførelse kan nevnes:

1. Forskjæringene til Skuggen tunnel. Utført i entrepriser av entreprenør H. Langvatn A/S. Uttatt ca. 16 000 PFM3 fjell. Total kostnad inklusiv transport kr 825 000,-. Underentreprenør Jonny Longva.
2. Uttak og transport av ca. 34 000 PFM3 fra veglinjen samt sprengning av ca. 3300 PFM3 i sidetak på entrepriser. Total kostnad ca. kr 1 100 000,-. Entreprenør Dombås Maskinstasjon og Myhre Bil & Maskin. Underentreprenør Koren Sprengningsservice.
3. Uttak av ca. 14 000 PFM3 fjell i linjen for kr 330 000,-. Arbeidet utført i entrepriser av Jonny Longva.
4. Skuggen tunnel. Driving og bolting utført i egen regi. Tunnelportalene er satt bort på entrepriser til entreprenørfirmaet Brødr. Aakvik A/S, Ålesund. Anbudssum ca. kr 1 000 000,-. I tunnelen skal det i høst monteres hvelv av isolerte glassfiberelementer. Elementene produseres av Sollistrand industrier, Horten. Samme firma skal også utføre monteringen. Total kostnad ca. kr 1 500 000,-.
5. Av bruarbeider skal følgende utføres i år:
Nordre motorveg (kalkyle ca. 4,0 mill.).
Bru ved Gåseidnes (kalkyle ca. 2,5 mill.).



Kulvert mellom Gåseidnes og Lerstad (kalkyle ca. 0,3 mill. kroner).

Oppstarting av Nordre motorvegbru.

Av disse arbeidene skal utføres og er utført i egen regi.

6. All støyisolering av hus er utsatt på entrepriser for ca. kr 350 000,- og skal utføres av Svein Wolmer i år.

7. Uttak og transport av ca. 40 000 PFM3 er utsatt på entrepriser til entreprenør H. Langvatn A/S og ventes utført i løpet av sommeren.

8. Videre skal «Knusaren» komme til Gåseidvik etter ferien. En regner med å knuse ca. 2000 m³ pukk i år.

9. Stikkrenner, skogrydding, jordavdekning, en del massetranspor-

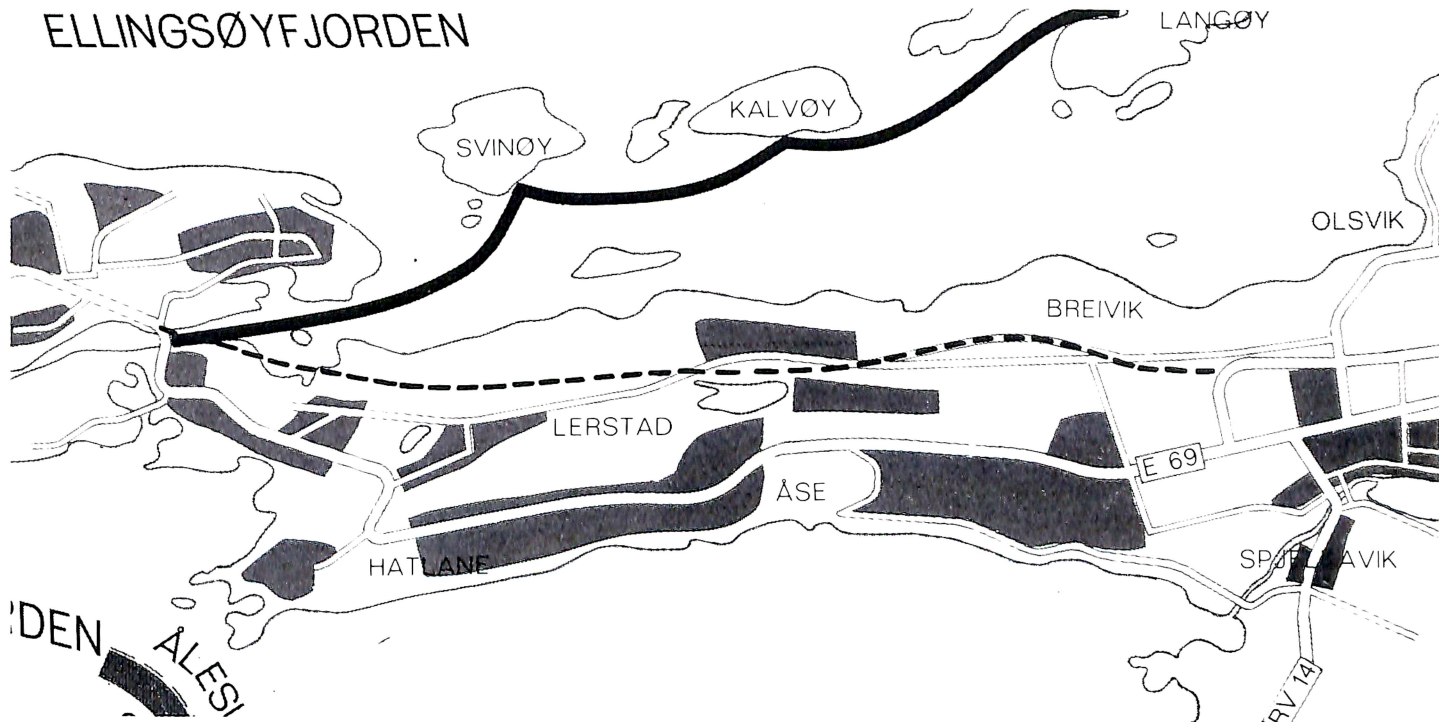
ter, riving av ca. 8 hus er utført i egen regi.

10. I år skal det brukes ca. 22 mill. kroner ved anlegget, og i 1985 ca. 15 mill. kroner.

11. Jeg viser ellers til kart hvor linjen er inntegnet.

Einar Drugli

Den stiplede linjen viser omtrent hvor den nye vegen skal gå mellom Nørvesund og Spjelkavik.



4-dobling i talet på døde i trafikken!

Rekordstor auke i trafikkulykker i 1984?

Det første er rett, det andre er ikkje rett! Som vanleg er det dårleg samanheng mellom talet på dødsulykker og ulykkestalet elles.

Dei 5 første månadene i 1984 er 9 drepne i trafikken i Møre og Romsdal, tilsvarande tal i 1983 var 2 drepne. Det «unormale» her ligg likevel i det låge talet for fjoråret.

9 drepne er eit altfor høgt tal same korleis ein ser det. Talet vert likevel endå meir rystande når ein ser på alderssamansetninga av dei drepne. Alle dei 9 var mellom 16 år og 28 år gamle, altså unge menneske. Eit gjennomgåande særdrag er dessutan at også dei andre som var implisert i desse ulykkene, aktivt eller passivt, stort sett var ungdomar dei også. Dette er eit alvorleg varsko, som bygger godt opp under behovet for den auka overvåkingsinnsatsen som no skal settast i verk nokre månader frå politiet og biltilsynet si side.

Likevel er ikkje ulykkesbiletet i Møre og Romsdal så mørkt i år når vi ser på ulykkestalet samla. Det kan sjå ut som at den nedgangen i ulykker vi har hatt over nokre år no, vil halde fram også i 1984. Det er til 1. juni meldt inn 140 ulykker gjennom politiet, og dette er 40 færre enn same tidspunkt i 1983. Sjølv om talet vil stige noko, så ser biletet lyst ut så langt.

Ulykker med mjuke trafikantar har også gått noko ned i 1984. Her skal vi likevel sette eit utropsteikn ved sykkelulykkene, som dominerar stadig meir. Det er all grunn til å sette søkelyset på denne ulykkestypen, og vi vil vone at

massemedia kan følgje dette opp no i sommar og haust.

Konklusjonen ser trass i dei mange dødsulykkene ut til å vere: Trafikktryggingarbeid på lang sikt ser ut til å nytte. Vi er framleis på rett lei. Alvorlege ulykker innan visse ung-

domsgrupper er likevel eit særferenomen som må takast mykje meir seriøst enn til no. Det er mange fagområder ikkje minst utanfor vegvesenet sine rekkjer, som her bør skjerpe innsatsen sin!

Magne Flemsæter



Vegkontorets ekskursjon 1984

Vegkontorets årlige ekskursjon ble avvirket tirsdag 5. juni 1984. Værgudene viste seg fra sin aller bese side – strålende sommervær og 18° – da vi inn tok våre plasser i bussen som startet fra fylkeshuset presis kl. 0800. I år var vi knapt 30 deltakere som ble ønsket velkommen av vår guide, Trygve Vestad.

Etter et lite stopp på vegsentralen,

Årø, ankom vi Sunndalsøra ca. kl. 0945. Vi svingte inn til den nye vegstasjonen på Tredal, hvor vi ble mottatt av vegmester Torvald Hoel som viste oss rundt.

Turen videre gikk langs Opdølsstranda m/tunneler til Røkkum–Kvanne, derfra direkte til Rindal, hvor vi stoppet ved Landsem Skifabrikk. Der ble vi vist rundt gjennom de forskjellige

avdelinger på fabrikkene. Vi fikk se hvordan Landsemskia ble skapt fra den ble tatt ut av en plankestabel, som besto vesentlig av bjørk. Deretter gikk den gjennom mange nøyaktige prosesser, ble tilsatt kunstfiber av diverse slag, og til slutt etter sliping, lakking, fargelegging og kontroll lå den skikkelig strømlinjeformet ferdig til bruk. Det var interessant å få bivåne dette. Den som ville fikk også anledning å kjøpe seg ski.

Vårt neste stoppested var dagens høydepunkt, lunch på Surnadal Hotell. Det smakte fortreffelig med mye deilig mat.

Etter å ha slikket solstråler foran hotellet, drog vi videre fra Skei til Gjengstø v/Todalsfjorden. Vår guide fortalte om de forskjellige vegparseller fra opplag og veidekke, om jobbing med gjenstridig veggrunn og ditto andre gjenstridigheter. Han flettet det sammen med morsomme historier fra det mere trivielle man kan oppleve på stikningsarbeid rundt om de forskjellige plasser. Skulle noen av oss lure på stedsnavn og forklaringer på disse, var det bare å spørre vår arkivar Bjarne Rekdal, som var med oss på turen i år også, og han hadde svar rede.



Klokka nærmet seg raskt 1500 og vi var snart framme ved høydepunkt nr. 2, Svinviks arboretum, hvor vi ble vist rundt av bestyreren. Det ble en stor opplevelse å gå rundt i arboretet og

nyte alle blomster og vokster som var plantet der. Rhododendroen blomstret overall og duften av alle skjeldne blomsterarter og planter – små og store – var eiendommelig. Man måtte bare bøye seg i ærbødighet over alt arbeide som var nedlagt her av Anne og Halvor Svinvik. Det var virkelig et livsverk av to mennesker vi hadde foran oss. Arboretet og eiendommen ble i 1971 skjenket til Det Kgl. Norske Videnskabers Selskap, Museet, Trondheim.

O. Bruaset i fjernsynet manglet ei hel-



Eldste turdeltaker, Bjarne Rekdal, i en fornøylig samtale med NRK's Oddgeir Bruaset.

ler her og vi ble fokusert fra alle vinkler på hans TV-linse. Hvorvidt vi får æren av å bli med på noen få minutters klipp får vise seg når hans program fra arboretet blir sendt senere på året. Tiden var kommet for å ta fatt på hjemvegen som gikk over Kvanne–Røkkum til Tingvoll og derfra ferge til Angvik. Videre gikk turen over Heggem–Kleive–Molde.

Vi ankom Molde ca. kl. 2000, hvor vi ble loset helt hjem av vår sjåfør. En fin tur i fint vær.

Anna Sandblåst



Fra skifabrikken.

Statens vegvesen er ein populær oppdragsgjevar

Skal ein døma etter det talet på maskiner og lastebilar som årleg tilbyr seg til oppdrag i Statens vegvesen er Statens vegvesen ein populær oppdragsgjevar.

Statens vegvesen Møre og Romsdal har sidan 1978 årleg bede om tilbod på private maskiner (gravemaskiner, dumperar, hjullastarar etc.) for oppdrag i vegvesenet. Innkomne tilbod har kvart år lege mellom 250 og 280 og totalt 750–800 maskiner. Dette er sjølvsagt langt over det behov veg-

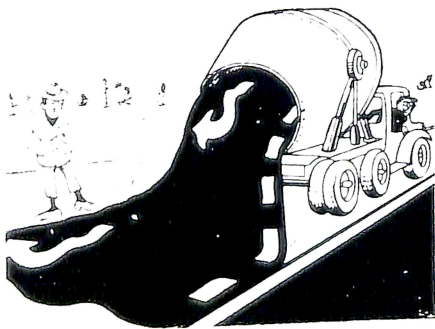
vesenet har til si arbeidskraft. Sett ut frå årsverk har behovet for innleigde maskiner dei seinare år lege på litt i overkant av 200. Langt fleire maskiner er likevel innom vegvesenet i løpet av året då det er få av maskinene som er i jamn drift i anleggs- og vedlikehaldsdrifta året rundt.

Etter at prisforskriftene for lastebiltransport fall bort frå 1. januar 1984 måtte eit liknande opplegg som for maskiner med tilbodsordning for lastebilinntak i år takast i bruk. Ordninga

med lastebilinntak gjennom denne tilbodsordninga tok til å gjelda frå 1. mai. Statens vegvesen fekk i alt tilbode 465 lastebilar fordelt på 239 tilbydarar. Dette er nok og langt over det behov som vegvesenet har for lastebilar. Samanliknar ein tidlegare års registrerte årsverk for privatinnleigde lastebilar med talet på tilbodne lastebilar synast konkurransen mindre for lastebilar enn for maskiner. Ei anna sak er alternative oppdrag for lastebilar. Desse kan vere mindre enn for maskiner og som såleis kan vere med på å skjerpa konkurransen på lastebilsida.

Tilbodsordninga for maskiner ser no ut til å fungere bra. For lastebilar er tilbodsordninga enda i støypeskeia, men truleg vil ein også her etterkvart kunne få eit greitt og oversiktleg opplegg. Tilbodsinnhentinga som Statens vegvesen har gjennomført for lastebilar og maskiner stadfester vel det som mange har meint at Møre og Romsdal er godt forsynt med slikt utstyr og nok i overkant av det som behovet tilseier.

Gunnar Flemmen



AT INGEN HAR TENKT PÅ
DETTE FØR, DA.....

Vassikring riksveg 60

I 1983 sette vi opp 3696 m² plater til vassikring i Ljønbba og Hamregylet tunnelar på riksveg 60 mellom Røyr og Hellesylt. Det vart brukt plater av typen Etafoam, innkjøpt i størrelse 600 x 2750 mm. I hallen ved Heggura på Tafjordvegen vart desse limt saman til 2750 x 6000 mm.

Vi nytta varmforsinka bolter med splitt og kile til å feste platene med, lengde 350 x 500 mm, tjukkelse 16 mm. Vi bora med Atlas BBD 12 TW og BMK 55 S knemater. Bordimensjon 17 x 500 mm.

Før montering grov vi opp grøftene, og etterpå fylte vi igjen slik at ca. 300 mm av platene vart dekt.

Utanpå platene la vi 12 mm kamstål, innkjøpt i 6000 mm lengde. Endane vart isolert med steinull.

3 mann monterte plater frå ein saksebukk. På høgre side av denne, festa vi ein hengsla platt 600 x 2000 mm, for å stå på ved arbeid ute i sida. Ein kompressor på 3 m³ dreiv borhammer og muttertrekker.

Kostnader (inkl. mva.)

Pris pr. bolt, 350 mm kr 17,30, 500 mm bolt kr 19,50, pr. plate 5 x 150 x 150 mm kr 14,-, pr. m arm.jern kr 6,20. Pris pr. m² Etafoam levert ferdig til anlegget.): innkjøp, liming og frakt, kr 100,-. I gjennomsnitt brukte vi 0,45 bolt/m² og 0,95 m jern pr. m². Pris pr. m² ferdig montert, kr 227,-. Ca. 1/3 av totale kostnader er arbeidslønn.

Kristen Leganger

Honnør til vegkontoret!

Styret i Skodje og Ørskog Mållag har i lang tid gledd seg over at vegkontoret i Møre og Romsdal konsekvent nyttar nynorsk i sine annonser, oppslag på arbeidsstadane og publikasjonar av ymist slag.

Det syner seg at alt frå lova om nynorsk målbruk i fylket vart vedteke, har vegkontoret lojalt nytta nynorsk som skrivemål. Og vegkontoret er soleis eit godt føredøme for andre offentlege etater i fylket.

Vi har og lese gjennom fleire årgangar av «Veg og Virke», der det er tydeleg at talet på tilsette ved vegkontoret som nyttar nynorsk i sine innlegg, stadig er aukande.

Alt dette synes vi er gledeleg, og styret i Skodje og Ørskog Mållag vil med dette gjeve dei tilsette på vegkontoret vår beste honnør!

I særleg grad gjeld dette Katrine Bang som med tolsemnd les korrektur på alle annonser, og sender desse frå seg med god og lettlest nynorsk.

Sjøholt, 9. juni 1984

Kolbjørn Gjære
(sign.)

Kolbjørn Haaheim
(sign.)

Ragnar Bakken
(sign.)

Atle Årøen
(sign.)

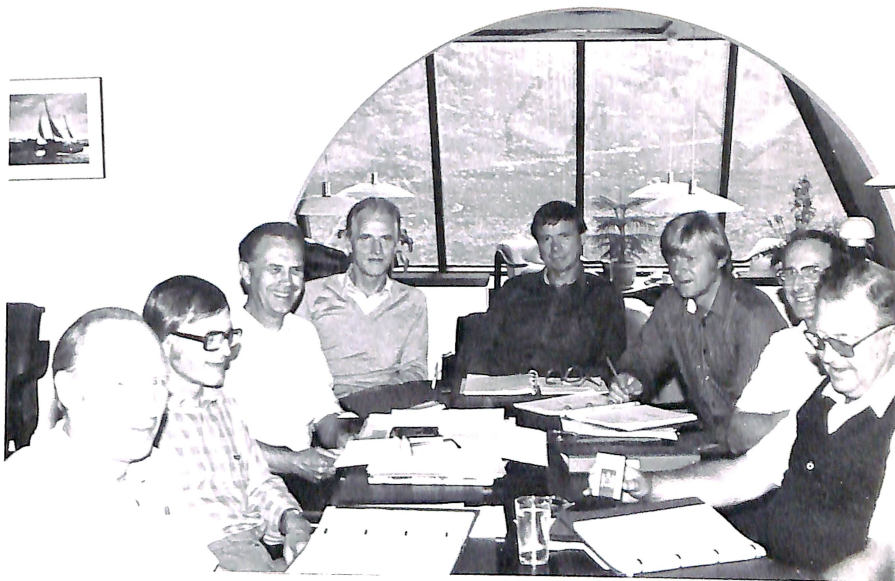
Gyda Græsdal
(sign.)

Temasamling – Lederutvikling

Lederne fra vegkontoret hadde temasamling den 24. og 25. mai. På samlingen ble det lagt spesielt vekt på planlegging/bruk av egen, samt på hvordan man skal følge opp Resultatrettet Ledelse og Samarbeid – RLS – i framtiden.

Lederne med vegsjefen i spissen mente at samlingen hadde vært nyttig og at lignende samlinger også bør gjennomføres i framtiden der en tar opp andre emner i tilknytning til ledelse.

HAV



Fra v.: Oddvar Åfløydal, Kjell Loen, Kaare Flaate, Eivind Vollset, Ulf Myhre, Arne Johnsen, Oddmund Gussiås og Caspar Lossius.

Vektkontroll i teleperioden Knapt 400 000 kroner i statskassa

Teleperioden i år strekte seg over 2 måneder – fra 7. mars til 7. mai. I hele perioden var 2 brukskontrollgrupper i virksomhet, mens vi ellers i året bare har en gruppe ute.

I teleperioden ble det gjennomført vel 2000 vektkontroller. I vårt eget fylke ble det utstedt 96 gebyr som til sammen tilførte statskassa kr 340 420,-. Fra andre fylker har vi for samme perioden mottatt 50 gebyr på til sammen kr 53 440,- som er påført kjøretøy fra Møre og Romsdal. For teleperioden 1984 er således statskassa tilført kr

393 860,- i forbindelse med vektkontroller av kjøretøy fra Møre og Romsdal.

Fra 1. mai 1983 overtok de enkelte vegkontorene arbeidet med innkreving av gebyr fra Vegdirektoratet. For tidsrommet 1. mai 1983 – 30. april 1984 ble det ved vårt vegkontor innkrevet gebyr for kr 697 040,-. Antallet utstedte gebyr var 407. Av disse kom 166 fra kontrollen i eget fylke, mens de øvrige gebyrene altså kom fra andre fylker. Hele 204 gebyr kom fra Oppland.

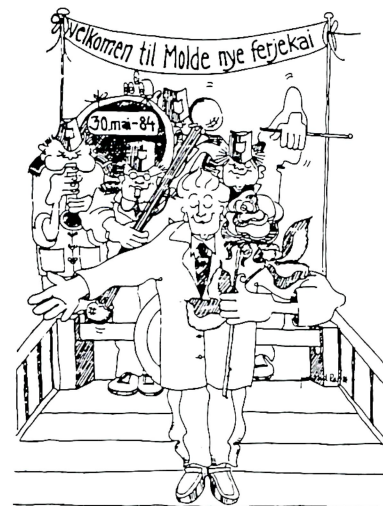
Det kjøres altså med en betydelig mengde overvekt til tross for at sjåførene er klar over at det avholdes tett med kontroller. Dette har sannsynligvis sammenheng med at overkapasiteten i transportnæringen har presset prisene for transport nedover slik at noen transportutøvere baserer seg på å kjøre med overvekt for å få lønnsom transport.

Brukskontrollens oppgave er å sørge for at slik transport ikke blir lønnsom.

Arne Johnsen



Molde nye ferjekai åpnet

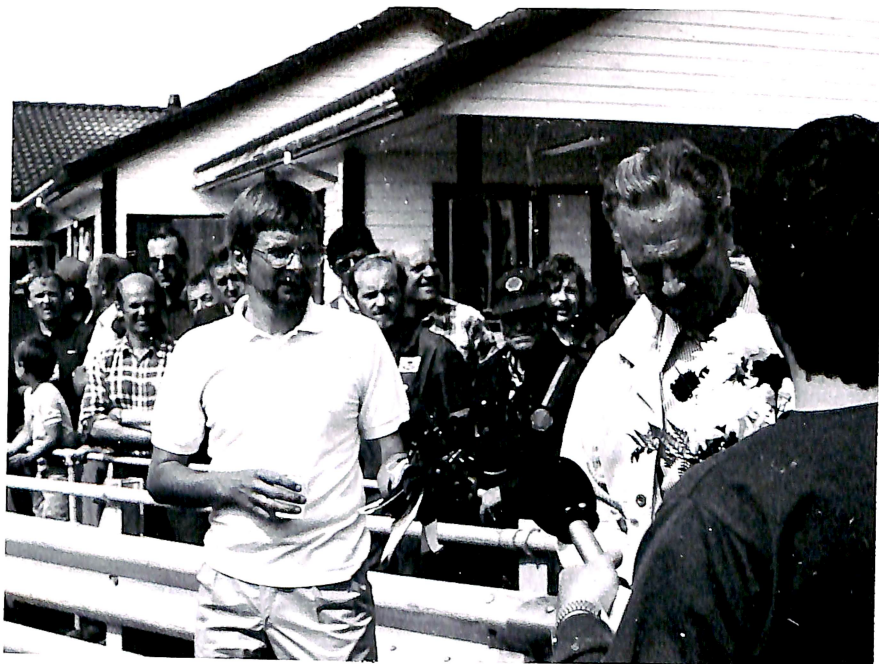


KJÆRE TRAFIKANT

VELKOMEN OVER MOLDE NYE FERJEKAI,
OPNA 30 MAI KL 12 00 BYGGESTART
7 NOVEMBER 1983 KAIA KAN TA I MOT
70/90 BILARS FERJE SAMLA KALENGDE
ER 75 M, LENGDE FERJEBRU 45 M
OG BREIDDE 7 M BYGD FOR
10 TONN AKSELLAST FERJEKAI ER I
ARMERT BETONG FUNDAMENTERT PÅ
23 STÅLØYRPELAR SOM GÅR TIL FJELL
MEDGÅTT 500 KUBIKK BETONG OG
60 TONN ARMERING
KOSTHAD FOR KAIA MED OPPSTILLINGS-
PLASS OM LAG 5 MILL KR.
OPPSTILLINGSPLASSEN HAR FIRE FLER MED
I ALT 125 PERSONBILPLASSAR
SERVILEBYGGET MED KJØKDRIFT,
VENTEROM OG TOAlett ER PRIVAT
KIOSKEIGAREN HAR LEIGE - OG TILYNS-
AVTALE MED MRF OG VEGVESENET

GOD TUR. HELSING FRÅ OSS I
STATENS VEGVESEN





Øvste biletet: Vegsjef Flaate vert intervjuva av NRK's Oddbjørn Skarbøvik.
 Under: Oppsynsmann Dahl deler ut roser og ei helsing frå vegvesenet til dei første bilane som køyrde på land og om bord ved første ferjestopp.
 Over: Avd.ing. Korsbrekke slappar av med kaffe og kake etter opninga.

Fotos: Arnfinn Orvik.

EDB i Statens vegvesen Møre og Romsdal

Vegkontoret i Møre og Romsdal vil installere minimaskin – ND 530 CX – sent i 1985 eller tidlig i 1986.

Leveringsplan

Rammeavtalen mellom Statens vegvesen og Norsk Data A/S om kjøp av 18 stk. ND 530 CX – datamaskiner ble inngått 9. mai 1984.

Etter planen vil Buskerud, Telemark, Oppland, Hordaland, Nord-Trøndelag og Troms få maskin høsten 1984. 6 andre vegkontor vil få maskin i 1985 og de resterende i 1986.

EDB-gruppe

Den 5. september 1983 ble det på vegkontoret etablert en EDB-gruppe. Gruppen består av:

Jan Gunnar Sandblåst

Ove Strømme

Torgeir Døssland

Frank Malme

Sigmund Bringslid

Harald Valved

Sigmund Bringslid har deltatt siden april 1984.

På avdelingsledermøte samme dag ble følgende oppgaver skissert for gruppen:

- Sette seg best mulig inn i utstyret vi skal få.
- Vurdere administrative og organisatoriske konsekvenser for vegkontoret.
- Ivareta vegkontorets kontakt med Vegdirektoratet om EDB-spørsmål.
- Vurdere fordeling og utplassering av terminaler o.l.
- Vurdere opplæringsbehov.

Siden gruppen ble etablert er det innkjøpt 6 micromaskiner (små – enmanns). Disse micromaskinene vil senere kunne benyttes som intelligen-

te dataterminaler mot minimaskinen (ND 530 CX).

Opplæring

Innen utgangen av 1984 vil alle i biltilsynet og på vegkontoret hatt tilbud om EDB-grunnkurs. Det er ikke foreløpig fastlagt noen videre opplæringsplan. I forbindelse med montering av minimaskin vil det bli gitt spesialopplæring til 19 ansatte på vegkontoret. Opplæring/innføringa i bruk av maskinen vil bli gitt til samtlige ved vegkontoret over tid.

Terminaler

I forbindelse med levering av minimaskin vil det følge 12 skjermterminaler/micromaskiner. Det er forutsatt at 4 av disse skal erstatte det nåværende IBM-registreringsutstyr på regnskapsseksjonen.

Kommunikasjon

I forbindelse med byggetrinn II på Fylkeshuset vil det bli lagt opp tilknytningsmuligheter for skjermterminal/micromaskin på alle arbeidsplasser.

Øk.konsulent

*Leif Magne Lillebakk
betjener
mikrodatamaskinen.*

Det er også meningen at utdriften skal kunne kommunisere med minimaskinen enten ved terminal eller micromaskin. Et hvert sted som har telefonlinje vil med enkle hjelpemidler kunne knytte seg til vegkontorets minimaskin. Det er forutsatt at minimaskinen skal kommunisere med maskiner i Vegdirektoratet, Statens Datasentral og Kommunedatasentral.

Anvendelse

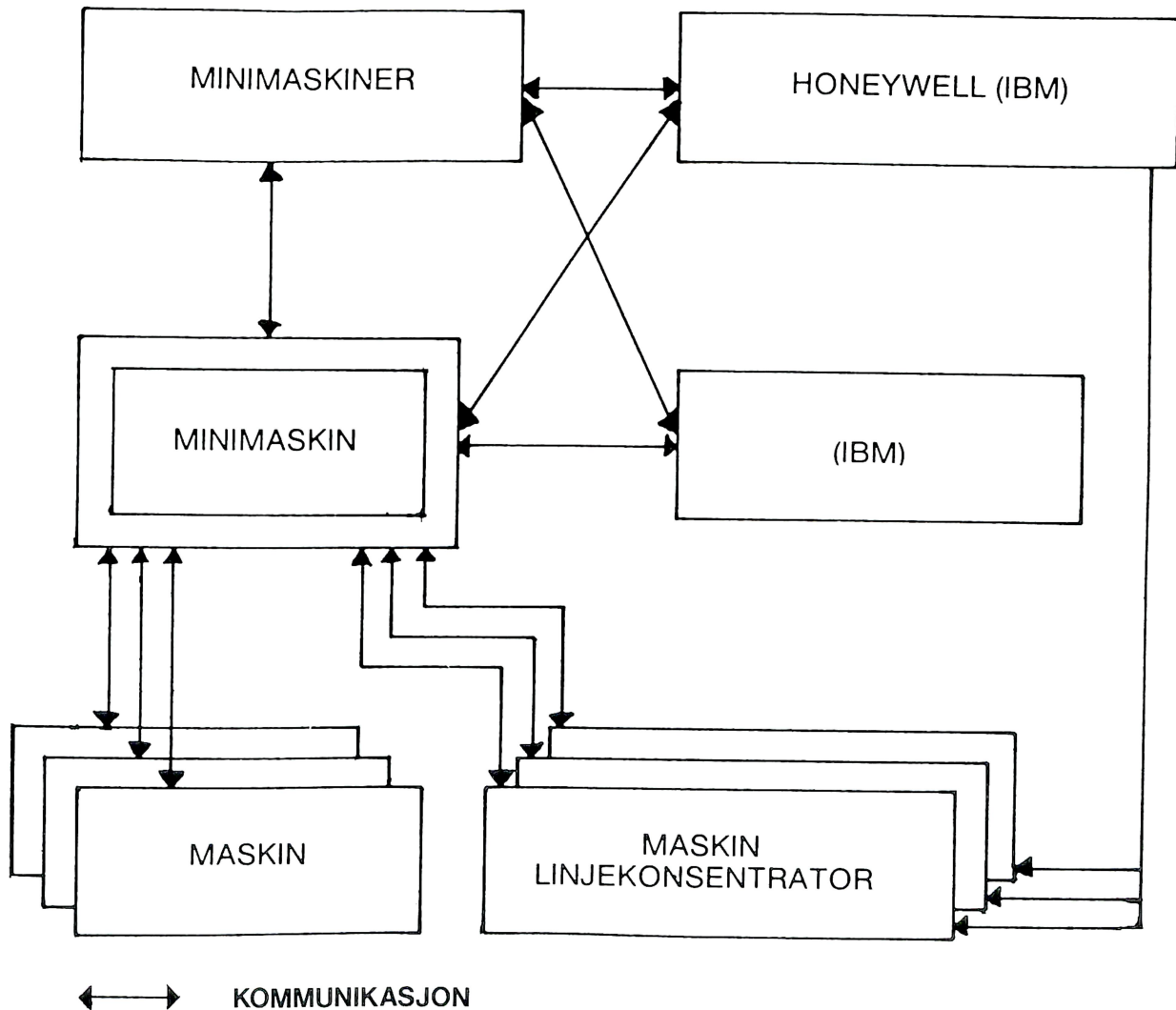
Minimaskinen skal utføre både tekniske og administrative oppgaver. Oppgaver som i første rekke er planlagt kjørt på det nye utstyret er tekniske beregninger som i dag utføres av Vegdirektoratets maskin og tekstbehandling. Utstyret vil også bli nytt for registrering av regnskapsdata og for overføring av regnskapsdata til og fra Kommunedatasentralen.

Jeg tror ikke anvendelsen av minimaskin vil revolusjonere arbeidsrutinene på kontoret eller ute. Den vil sannsynlig bli et godt hjelpemiddel som vi vil sette stor pris på når vi lærer oss å bruke den.

Harald Valved



MULIG EDB-ORGANISERING I STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL





Driva bru – breddeutvidelse Erfaringer fra pelerrammingen

Bakgrunn

Driva bru på Sunndalsøra har lenge vært en «flaskehals» på Rv. 62. Begrenset høyde for trailere/lastebiler og mangel på gang- og sykkelveg var stikkord i denne sammenheng. Sist vinter ble så brua utvidet ved at et ekstra felt ble bygd på den ene siden av eksisterende bru; se prinsippskissen i fig. 1. Dette nye feltet ble fundamentert på store stålørspeler. Selve rammingen ble utført av Vegvesenet i egen regi med et nyinnkjøpt diesellodd.

Grunnforhold

Grunnundersøkelsene viste løsmasser til over 50 meters dyp, med et øvre lag av middels fast hovedsakelig sandig/grusig materiale til ca. 20 meters dybde og derunder fastere, steinholdige masser. En viss lagdeling syntes å være tilstede, men den var ikke spesielt markert med hensyn på varierende fasthet.

Peler

Med en spennvidde på ca. 18 meter ble dimensjonerende last pr. pel om lag 240 tonn. Denne store lasten førte til at betongfylte stålørspeler med diameter vel 80 cm og godstykkelse 10 mm ble benyttet. De spiralsveiste stålørerne var av kvalitet ST 52.3. Rør-

ene ble levert i 12 meters seksjonslengder som ble sveiset sammen til nødvendige totallengder for å oppnå det spesifiserte rammekriterium. Pelene var forøvrig utstyrt med en 90 cm lang stålpiss.

Etter ramming ble stålørerne kappet og fylt med C15 betong opp til nivå bunn armeringskurv. Etter at armeringen var plassert, ble resten av stålørret fylt opp med C35 betong.

Rammeutstyr

Til å ramme stålørerne skulle det benyttes et nyinnkjøpt diesellodd DELMAG D22–23 med følgende data:

Bruttoenergi:	6,7 tonn meter
Slagtakt (minimum):	38 slag pr. min.
Stempelvekt:	2200 kg
Totalvekt:	5200 kg
Smøreintervall	
(effektiv brukstid):	1.0–1.5 time

Selve loddet med loddføring er vist i fig. 2.

Puter, loddføring og peleføring m/arbeidsplattform var laget på Vegsentralen.

Efaringer fra rammingen

Pelingen foregikk i perioden fra 25. januar til 14. februar 1984 (se fig. 2 til 6). Under den første uken var det svært kaldt ($\div 15^{\circ}\text{C}$ og kald vind), noe som forsinket pelingen en del.

For de fire første pelene ble luftlodd DEMAG BB800 benyttet til anslagsramming. Å anvende dette loddet før ramming med dieselloddet var nokså tidkrevende. For de tre siste pelene ble luftloddet sløffet. Man gikk rett på med dieselloddet som startet uten spesielle vansker.

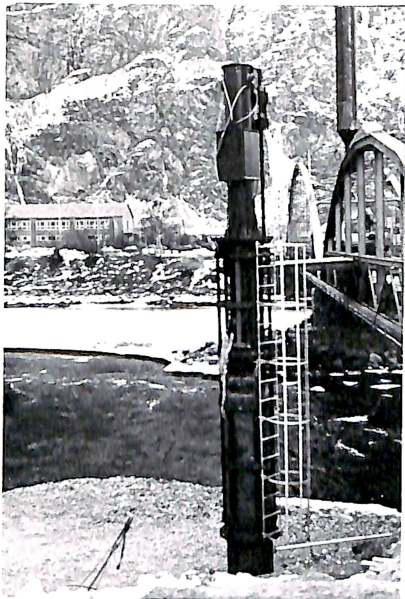
Selve dieselloddet fungerte godt. Det var startvillig og gikk med en laveste slagtakt på 37–38 slag/min., noe som samsvarte bra med spesifikasjonen fra fabrikanten av loddet.

Putene, som var plassert mellom lodd og peletopp, viste seg å volde problem. To forskjellige puter ble benyttet. Pute nr. 1 var sveiset. Den virket bra og syntes å ha relativ høy effektivitet, spesielt i starten. Imidlertid sprakk den opp i sveisene etter hvert og ble svært dødslått. Denne puten ble derfor byttet ut med en skrudd/boltet pute (pute nr. 2).

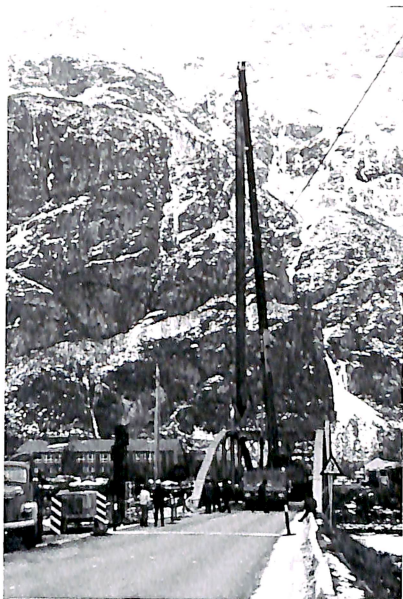
Denne siste puten syntes å være mindre effektiv enn pute nr. 1 med hensyn på overføring av energi til peletopp. Dessuten var skruene/boltene et ømt punkt. Konklusjonen etter rammingen ved Driva bru var således at en mer effektiv og driftssikker pute ville være påkrevd ved senere pelejobber.

Peleføringen fungerte bra. Påkjenningsene på rullene og arbeidsplattfor-

Lab.-nytt



2



3



4



5



6

Fig. 2. Pel 1 – akse 8. Pel 1 er ferdig rammet. Total pelelengde: 30 m (eks. spiss, før kapp). Pelelengde i jord: 26.0 m (eks. spiss).

Fig. 3. Pel 2 – akse 7. Oppstartingslengde for pel 2 var 24 m (eks. spiss). Ansettelse av denne pelen måtte foregå fra brua. To mobilkraner ble benyttet i dette tilfellet. Brua var stengt ca. 1/2 time under denne operasjonen.

Fig. 4. Pel 5 – akse 4. Rammingen er startet opp etter påsveising av 6 meter. Total pelelengde er nå 24 meter (eks. spiss). Legg merke til arbeidsplattformen/peleføringen som er festet til gamlebrua.

Fig 5. Pel 5 – akse 4. H. Haugerud (NOTEBY) monterer PDA-utstyr. Kraftmålerne og akselerometrene festes med bolter knapt 50 cm under loddføringen.

Fig. 6. Pelingen er avsluttet.

men (se fig. 4) ble ikke store under rammingen. Imidlertid var loddføringen m/arbeidsplattform relativt komplisert å flytte. En sideåpning hadde nok vært tidsbesparende.

Rammemotstander – pelelengder

De observerte rammemotstander samsvarte rimelig bra med grunnundersøkelsene. Pelelengdene i jord (inkl. spiss) varierte mellom 21.0 og 26.9 meter (se fig. 1). I gjennomsnitt ble pelene omlag 2 meter lenger enn det som ble anslått på forhånd. Dette avviket må sies å være akseptabelt.

PDA-målinger (PDA = Pile Driving Analyzer)

PDA-målinger ble utført av NOTEBY A.S på pel nr. 4 i akse 5 og pel nr. 5 i akse 4. Med dette utstyret måles kraft og akselerasjon (hastighet) i toppen av pelen under ramming; fig. 5. De målte data kan så benyttes til å bestemme størrelsen av netto rammeenergi som kommer til peletopp, sett i forhold til bruttoenergien angitt av loddprodusenten. I tillegg gir målingene informasjon om pelens bæreevne (i jord).

Begrunnelsen for å utføre PDA-målinger var tosidig. For det første kunne man få en bedre kontroll av pelens bæreevne og rammeutstyrets effektivitet i det aktuelle tilfellet. Men ikke minst kunne man få erfaringer til stor nytte for framtidige pelejobber med samme rammeutstyr og peledimensjon.

Målt netto rammeenergi med PDA

Netto rammeenergi ble målt for hvert enkelt slag. Maksimalverdien ble funnet å ligge i området 2.3 til 2.4 tonn meter for de aktuelle pelelengder og dimensjoner. Sammenlignet med en maksimal bruttoenergi på 6.7 tonn

meter ifølge loddfabrikanten, svarer dette til en virkningsgrad på ca. 35 prosent. Dette er klart lavere enn antatt på forhånd (50 prosent), men likevel i nærheten av tidligere erfaringsverdier.

Pelens bæreevne

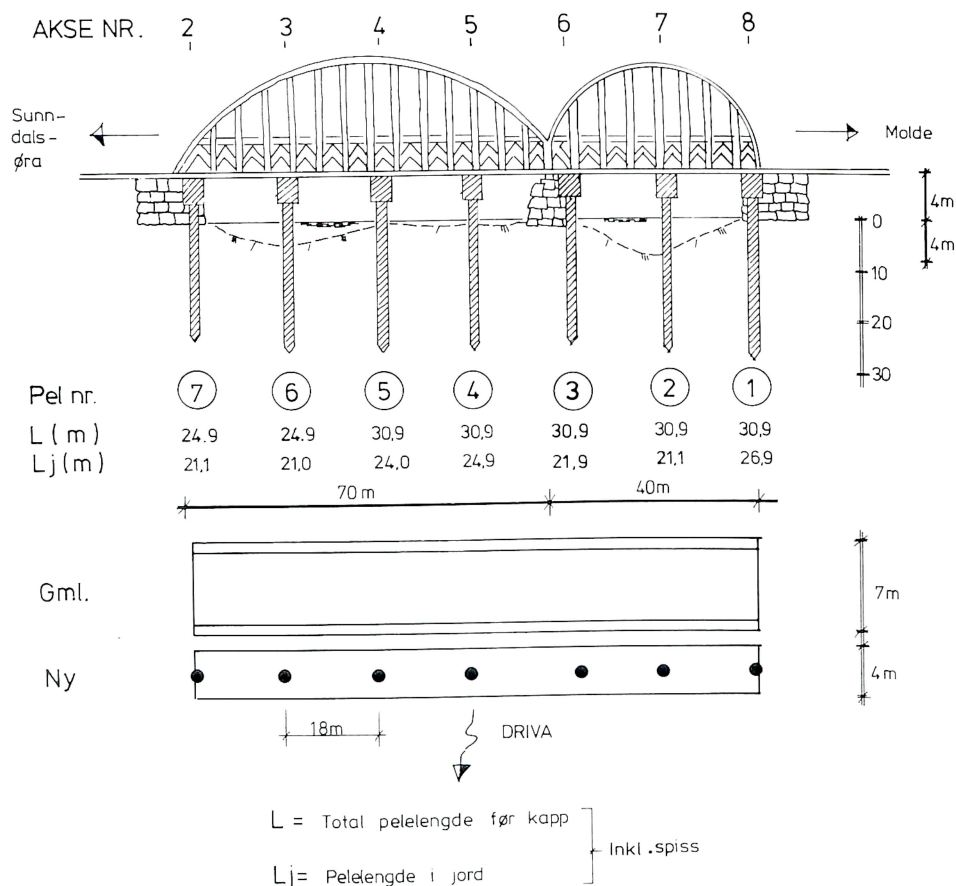
Mens PDA-målinger ble utført for bare to peler, ble varig synk fulgt opp under rammingen for samtlige peler. I tillegg ble det foretatt bevegelsesmålinger for bestemmelse av elastisk sammentrykning av selve stålrøret og tilstøtende jord.

PDA-målingene viste omlag 50 tonn større bæreevne enn rammeformelen under den avsluttende fase av rammingen for pel nr. 4 og 5. Begge disse metodene gav imidlertid mindre bæreevne enn det som ble beregnet statisk på forhånd for tilsvarende pelelengder i jord.

På bakgrunn av alle observasjoner gjort under rammingen kan det konkluderes med at samtlige syv peler har tilstrekkelig bæreevne med hensyn på de opptredende laster.

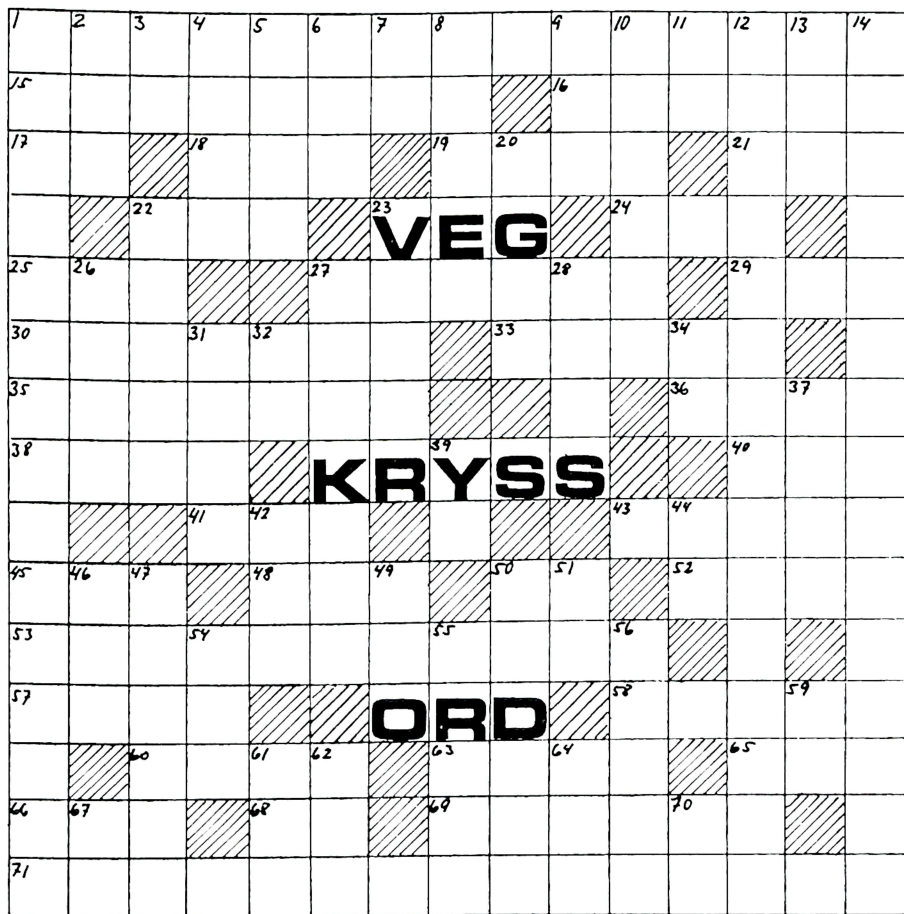
Arne Åsmund Skotheim

Fig. 1 GEOMETRI – PRINSIPPSKISSE



KRYSSORD

av avd.ing. Kristian Furland



Nr. VANNRETT

- | | | | |
|----|----------------------|----|----------------------|
| 1 | Måleinstrument | 40 | Fly |
| 15 | K.navn | 41 | Rotvekst |
| 16 | Gudinner | 43 | Mynt |
| 17 | Drikk | 45 | K.navn |
| 18 | Kjøretøy | 48 | Vend |
| 19 | Pron. | 50 | Slagsted |
| 21 | Over | 52 | Distr. i N.Trøndelag |
| 22 | Glor | 53 | Skredsikring |
| 24 | President | 57 | Blodsuger |
| 25 | M.navn | 58 | Bibringe |
| 27 | By | 60 | Te |
| 29 | Skli | 63 | Elv |
| 30 | For myke trafikanter | 65 | Drikk |
| 33 | Mytol.vokter | 66 | Avd. og konj. |
| 35 | Slyngplantene | 68 | Sporte |
| 36 | Risting | 69 | Båtene |
| 38 | «Avskyelig snømann» | 71 | Nedløpet |

Nr. LODDRETT

- | | | | |
|----|----------------------|----|---------------------|
| 1 | Sprengstoffet | 32 | Helligdom |
| 2 | Nise | 34 | L--, insekt |
| 3 | Vade | 37 | Luft, forst. |
| 4 | Synke | 39 | Kåt |
| 5 | Camp | 42 | Og så videre, fork. |
| 6 | Tre like | 44 | Dikt av Kipling |
| 7 | Bye | 46 | Team |
| 8 | Rekker | 47 | Øy |
| 9 | Elv | 49 | Hjul i urverk |
| 10 | Hygge | 50 | Blåst |
| 11 | Mynt, fork. | 51 | Nyn. pron. |
| 12 | Trafikkreguleringen | 54 | Vokaler |
| 13 | Flokk | 55 | Viadukten |
| 14 | Undersøkelsen | 56 | Endrer farten |
| 20 | Stor----, fiskeplass | 59 | Ofre |
| 22 | Råd | 61 | Tråkk |
| 23 | Avenyer | 62 | Norr gudinne |
| 26 | Vifte | 64 | Forhenværende |
| 27 | Briksene | 67 | Fase |
| 28 | Gud | 70 | --K. bunt |
| 31 | Bone | | |

De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengeletteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 2-84» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 10. aug. 1984.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

Vegvesenets skidag 1984

Skidagen til Vegvesenet ble i år arrangert lørdag den 31. mars. Som for to år siden holdt vi til oppe i Stokkevelta. Været viste seg ikke fra sin beste side denne gang, men vi så da såvidt sola. Da vi ankom om morgenen hadde det falt så mye snø i løpet av natta at de spora som løypegjengen hadde lagt, var fullstendig forsvunnet. Mens lagpa ble tråkket på nytt og forsynt med diverse vegskilt, var andre igang med å skaffe frem varme pølser, brus og appelsiner.

Den første konkurransen som ble holdt, var langrennet for barna. Her startet det 22 stykker, og den raskeste var Per Rekdal, mens andrelassen ble delt mellom Bente Pladsen og Siri Josefsen. Alle ble premiært med hver sin appelsin, før de fikk så mye pølser og brus de bare orket.

Til slutt gikk «skiskytterstafetten» hvor det stilte lag fra etatens forskjellige avdelinger. Stafetten ble lagt opp slik at vi først gikk ei sløyfe inn til standplass hvor vi skulle forsøke å treffe en tre-

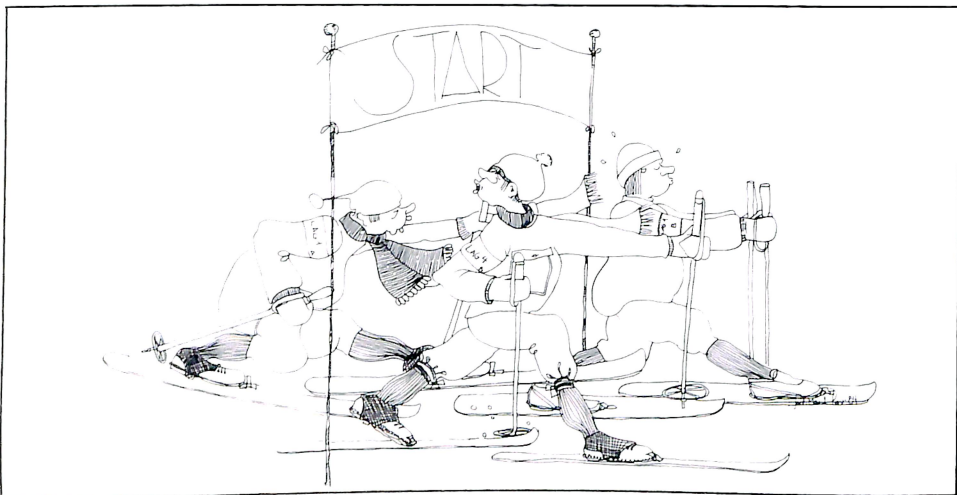
stamme med snøballer. Her vikk vi fem forsøk og vi måtte ha tre treff. Greide vi ikke det, ble det strafferunder før en liten sløyfe inn til mål sto igjen.

Om stafetten er det det å si at den ble utført med stor innsats, noe varierende teknikk og god olympisk ånd. Såvidt undertegnede kunne registrere, der han lå og prøvde å finne igjen pusten i målområdet, ble det ikke mer enn tre fall alt i alt. Det tegner ihvertfall bra for amatørerne at skioppmannen sto for to av dem.

Etter at flere lag hadde snust på teten, avgjorde vegsentralen stafetten til sin fordel etter glimrende snøballkasting på de siste etappene. På de neste plassene fulgte planavdelinga og vedlikeholdsavdelinga.

Etter stafetten kunne også de voksne gå løs på brusen og pølsene før været ble såpass surt at vi fant det for godt å snu nesen hjemover igjen.

Leif Magne Lillebakk



Stønad til vidareutdanning ved 2-årig teknisk fagskule

Frå og med skuleåret 1984/85 kan tilsette i vegarbeidsdrifta som ønskjer å kvalifisere seg for stilling innan oppsynet få stønad til å gå 2-årig teknisk fagskule.

Den tidlegare ordninga med stønad til 1-årig elementærteknisk skule fell samtidig vekk. Dette har samanheng med at det no blir kravd eksamen frå teknisk fagskule for tilsetting som vegmeister, oppsynsmann og oppsynsmannsassistent.

For skuleåret 1984/85 er stønadsbeløpet sett til kr 1 290,- pr. måned for ikkje-forsørgjarar og kr 1 715,- for forsørgjarar. Stønadsbeløpet vert utbetalt i 10 månader kvart skuleår. Der som ein tek 2 år samanhengande studiepermisjon kan stønadsbeløpet bli utbetalt i inntil 22 månader. Ein får ikkje lønn i studietida.

Interesserte kan vende seg til personalseksjonen på vegkontoret for nærare orientering.

Karstein Fauskanger



Strossing av Strekane tunnel, riksveg 60

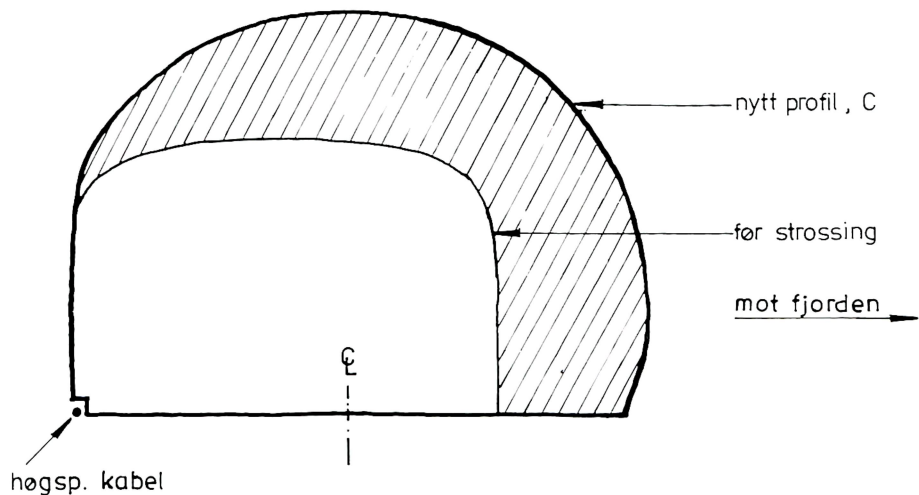
Denne tunnelen vart påbegynt i 1946 og ferdig i 1957. Lengda er 1090 m. Vi begynte å rigge her i mai 1983. Utanfor eit tverrsnitt sprengte vi plass til to sprengstoffcontainerar. Ved sørenden av tunnelen ordna vi riggplass for brakkar m.v. Ein ny Rubbhall på 8x18 m vart oppsett i august. Inne i den sette vi ein delecontainer og ein verkstadcontainer.

1. september 1983 sprengte vi første salva. 5. september begynte vi på to skift. Arbeidstid 0600–24.00. 2 mann på stoff, 3 på bakstuff, 1 rep. og 1 oppsyn på kvart skift. Innkvartering på Sunnylven Fjord Motell.

Trafikken vart regulert ved hjelp av fjernstyrte trafikklys. Desse fungerte godt. Annonisert ventetid var 2 timar. To bussruter vart garantert passering etter påtrykk frå Stranda og Sykkylven Billag.

Frå Atlas Copco leigde vegsentralen ein rigg, Promec TH 474, bygd på Plamek DC 150 H. Ein bom og ladekorg. Bormaskinen av typen COP 1038, bom BUT 15 med forlengar. I dumper, Volvo DR 860, vart leigd til vassskjøring, 9000 l tank. 2 dumperar, Volvo DR 860, vart innleigde utan førar og brukte til utkjøring. 1 hjullastar, Cat. 950 B, innleigd frå vegsentralen til lasting. 1 hjullastar Cat. 950 vart brukt til sikringsarbeid. Rigggen fungerte bra bortsett frå ein periode hausten 1983. Elles virka utstyret godt.

Det vart mykje rensking og bolting, 1127 Ørsta-boltar vart innsett. Siste salva i Strekane 8. februar 1984. Gjennomsnitt strossa pr. veke vart 51 m. 23 borhol pr. salva. 16 fot stenger og 45 mm skjærkroner. Inndrift pr. salva = 4,35 m.



Ein plass vart det hol ut i dagen, og her skal det utstøypast. 35 mm dynamitt til bunnladning, glynit og 17 mm oransje rør. Nonel tennerar og detonerande lunte. Til tenning av salva brukte vi fenghette og svartkrutt-lunte.

2079 m³ vart utfyllt veg Helgesvingen, riksveg 60, Ole Ringstad 17047 m³, Per Røyrhus 12141 m³ og 2684 m³ tip-pa på sjøen. Alle m³ målt på bil. Dette gir i snitt 31,7 lause m³ pr. m strossa tunnel.

To portalar skal sprengast ned og erstattast med nye. Sluttrensk med påfølgjande bolting, vassikring, penetrering, asfaltering, utstøyping, montering av lys og reflex skal gjerast seinare i år, og haldast utanom kostnadsoppfølginga.

Ørsta-bolten vart brukt, lengde 2,40 m, 3,0 m og 4,0 m. Materialkostnader for 1 bolt à 2,40 m er kr 167,-. Pris pr. bolt innsett kr 428,-.

Antall bormeter pr. 12. mars 1984, inkl. bolting er 31 000 m. 442 bormeter pr. krone. Kr 3,58 pr. bormeter i borutstyr. 1,16 bormeter pr. faste m³. Forbruk 1. september 1983 – 15. februar 1984 kr 3 700 000,-. Pris pr. m stross kr 3 460,- (L = 1070 m). Produksjonstimar rigg inkl. bolting er 911 t (bolting er ca. 1/3). Bortid pr. salva 2,5 t. Borsynk 1,1 m/min. Totale arbeidstimar er 9200.

Vi dreiv på to stoffar. Bakstuffen hadde ofte så mykje arbeidssikring at dei vart ikkje ferdige når den andre stoffen stod klar til avfyring av salva. Dette saman med trafikkulemper, venting på bussar, ambulanser og dyrlegar, gjorde at vi ikkje fekk full effekt på riggen. Ein to-boms rigg til dette anlegget ville ikkje ha gitt nokon særleg gevinst.

Prosess		Forbruk	%	Arb.timar	%
24,5	Strossing	1.313.000	36	2 257	25
25,1	Arb.sikr. rensk.	310.000	8	2 005	22
34,3	Lasting, utkj.	669.000	18	1 728	19
72,2	Arb.sikr. bolting	483.000	13	1 076	12



Strosseriggen. N. Aspehjell sitjande og O. Bergseth ståande.



Karane som gjorde godt arbeid med strossing av Strekane tunnel, Rv. 60.
1. rekke f.v.: O. Bergseth, S. Flydal, K. Henden, Ø. Tafjord, B. Hoem, G. Berli.
2. rekke f.v.: P. Vikene, A. Moen, B. Heggset, N. Aspehjell, O.K. Homlong, S. Homlong.

Nytt pele-utstyr

Ved bygging av både bruer og ferjekaiar har det her i fylket i flere ti-år vært nyttet utstyr til nedramming av peler. Særlig kjent er vel «pelebåtene» våre som har bygd og vedlikeholdt de flest av de over 100 ferjekaiene i fylket.

Større ferjer, tyngre vogntog og endring av konstruksjonstyper krever stadig at større laster skal overføres til grunnen på betryggende måte. De «gammeldagse» luftloddene og fallloddene våre er blitt for lette, og mer effektive «diesel-lodd» er tatt i bruk. Fordelen med slike lodd er at de gir stor rammeenergi i forhold til loddets vekt. De kan således ramme større peler med større bæreevne enn andre typer lodd av tilsvarende vekt. Nettopp loddets vekt er avgjørende for hvilket kranutstyr og tilrigging (og dermed kostnad!) som kreves.

Hemmeligheten med diesel-lodd-prinsippet er forsøkt illustrert på skissene: I tillegg til selve støtet fra stemplet som faller mot pelen, komprimerer stemplet en luftdieselblanding som eksploderer og driver pelen ned, mens stemplet går til topps, klart til nytt slag.

Vegvesenet har i dag 2 størrelser diesellodd, der det minste kan handteres med vanlig bygningskran. Det største har vært brukt mellom anna på Driva bru, der stålrørspeler på 80 cm ble drevet nesten 30 m ned i sandgrunnen for å sikre fundamentering for ny bru.

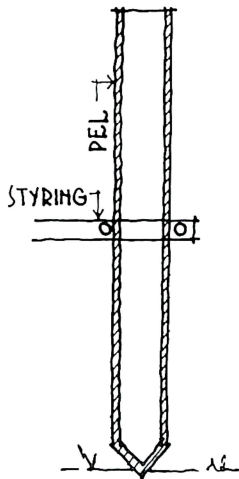
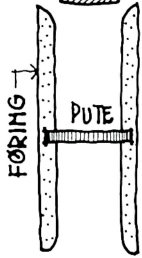
Kristen Leganger

Virkemåte diesellodd

STEMPEL
2.8 tonn

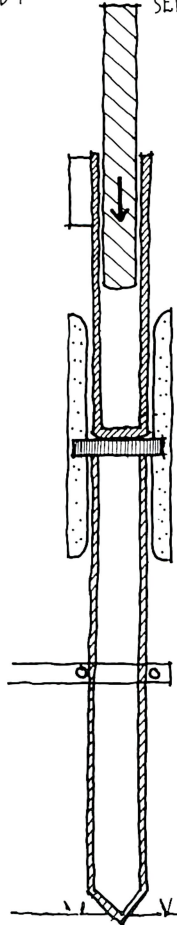
1. PELEN SETTES
I STYRINGA SOM
HOLDER DEN I LODD.
FØRINGA SETTES
PÅ TOPPEN AV
PELEN OG
DIESELLODDET
SETTES MED I
FØRINGA.

DIESEL-
LODD
5.8 tonn



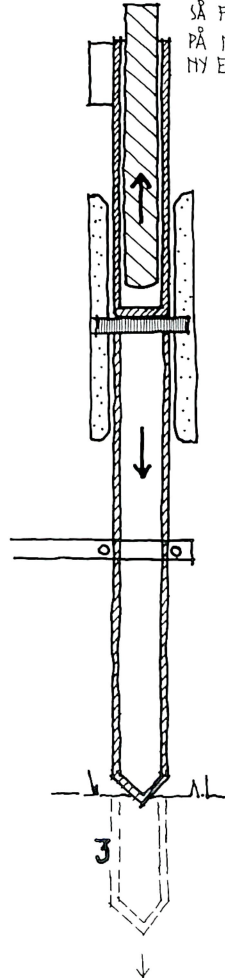
1

2. STEMPELET LØFTES
OPP OG SLIPPES.
DIESEL SPRUTER
INN UNDER STEMPELET.
DIESELEN
SELVANTENNER.



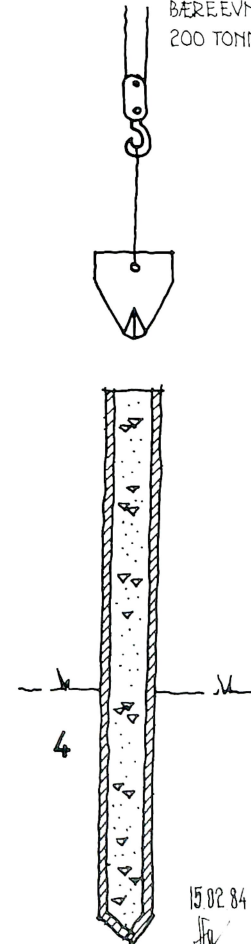
2

3. EKSPLOSJONEN
OG SLAGET
FRA STEMPELET
DRIVER PELEN
MED. EKSPLO-
SJONEN LØFTER
STEMPELET SOM
SÅ FALLER MED
PÅ NYTT.
NY EKSPLOSJON.



3

4. PELEN, ET
HULT STÅLRØR
MED DIAMETER
0,8 METER
ARMERES MED
STÅLSTENGER
OG FYLLES MED
BETONG.
BEREIVNE ca
200 TONN.



4

15.02.84
JW

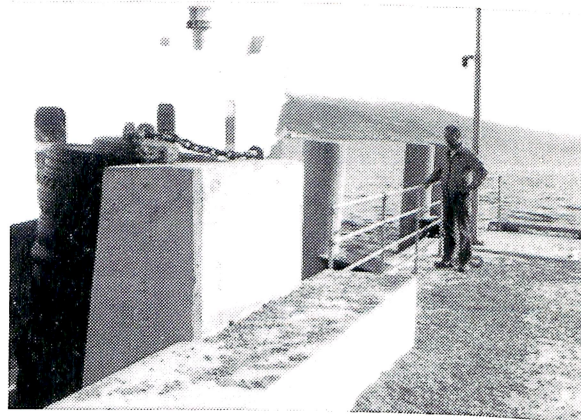
Forslagsordningen

for
Statens vegvesen og Biltilsynet

Utdrag av oversikt over premierte forslag 1983.

L foran sum = premiert lokalt.

Forslag	Forslagsstiller	Premie
Bruer og kaier (8)		
Fenderverk på ferjekaier	Leonhard Dahl	7.000,-
Adm., rutiner (11)		
Datamaskinfremstilte komfordelingskurver	Torgeir Døssland	2.200,-
Utforming av plan- og tegningsarkivet	Leif Fylling	L 1.500,-
Hurtig-analyse for grusprøver	Torgeir Døssland	L 800,-
Maskiner og utstyr (500-)		
Bor til forsening av muttere i trekonstruksj.	Ole Midsund og Erling Mogstad	L 1.500,-
Hydraulisk justering av støvsuger for «NEMEK-KL 21»	Odd Rekdal	L 800,-

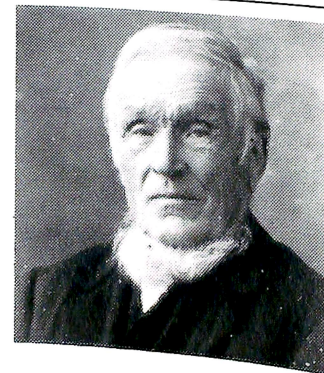


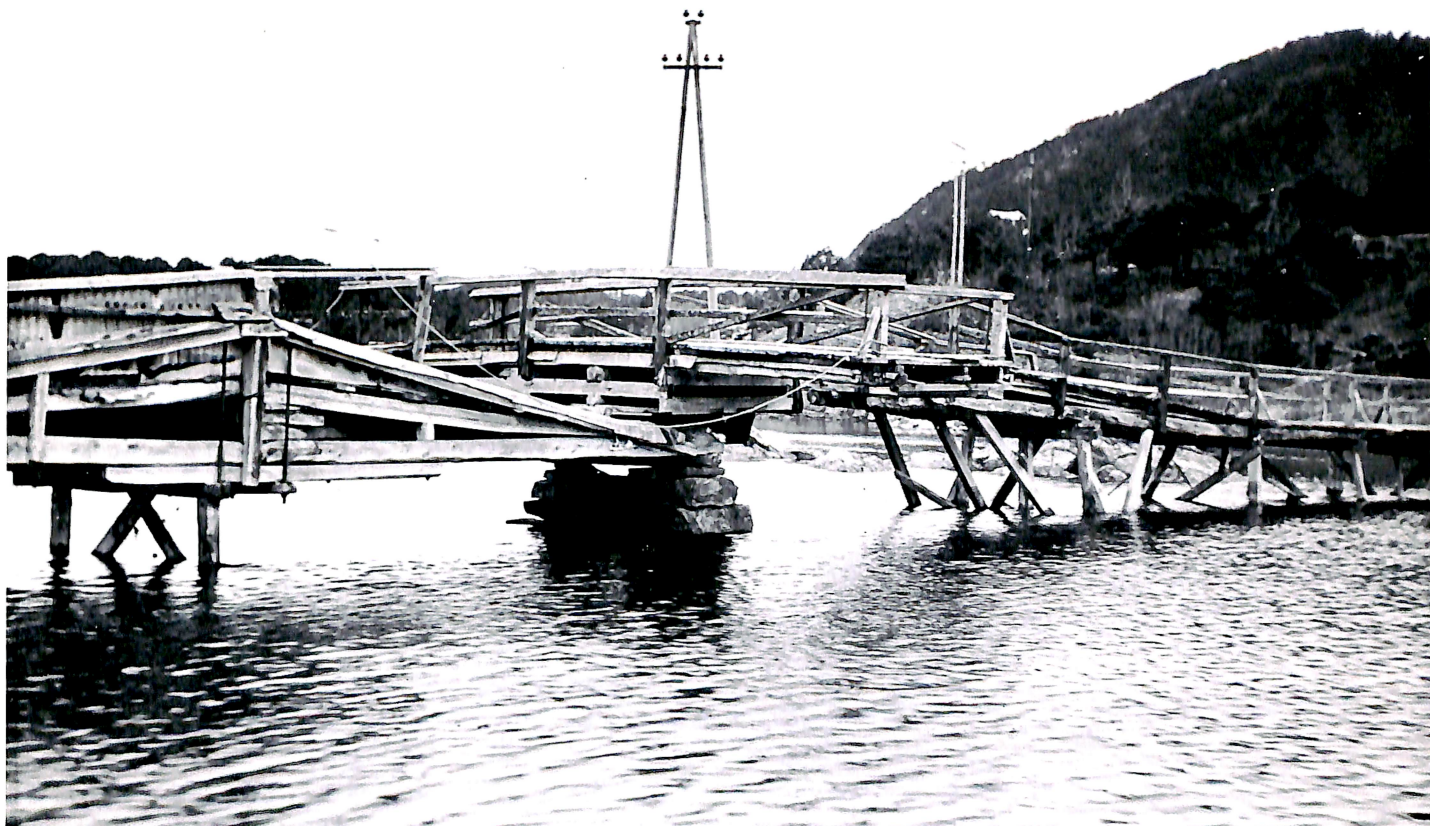
Fenderverk på ferjekaier. Forslaget går ut på å nytte stålrør med påtredd bildekk til fendere ved ferjekaier. Dahl opplyser at vi i dag bruker industrigummi mellom stålrør og kai i stedet for bildekk. Bildet viser Grønnes ferjekai med det gamle (nærmest) og det nye fenderverk.

Den gamle svingbrua over Flatsetsundet

Då det i veksambandet Kristiansund – Kvitnes vart bygd jarnbetongbru over Flatsetsundet i 1949, måtte den gamle trebrua over vike. Den gamle trebrua som var bygd i åra 1893 – 1895, var på fleire måtar særmerkt. Det som gav grunnlag for å komme i gang med bruarbeidet var skulegang og krinsdeling. Flatsetøya hadde høyrte til Frei skulekrins og skuleborna måtte morgon og kveld først

til og frå skulen i båt over Flatsetsundet. Etter skulelova frå 1889 vart Flatsetøya ved ny krinsinndeling i 1890 eigen skulekrins med 13 oppsitarar og 22 born. Spørsmålet om bygging av bru over Flatsetsundet vart då teke opp, slik at ein kunne få ei anna krinsordning og spare skulehusbygging på Flatsetøya og utgifter til 6 veker skule der.





Frei skulestyre skreiv i mai 1892 til Frei heradsstyre om å ta bruspørsmålet opp til førehaving. Frei heradsstyre hadde saka føre i møte 19. september 1892. Heradsstyret gjorde samrøystes vedtak om å yte kr 300,- til brua fordelt på 5 år og på vilkår at dei som budde på Flatsetøy tok på seg vedlikehaldet. Det vart og vedteke å søkje amtet om tilskot til føremålet. Søknaden til amtet kom føre i amtstinget 5. juni 1893. Vegkomiteen nemner i si innstilling til vedtak i amtstinget at brua etter kalkyle frå veginspektøren var kostnadsrekna til 1400 kr. og at det som privat tilskot var garantert 400

kr. I kommunen si søknad var ikkje nemnt tilskotssum frå amtet, men komiteen meinte det var underforstått at storleiken på tilskotet skulle samsvare med tilskotsyting til bygging av skulehus, det ville i dette høvet seie halvparten av kostnaden – 700 kr. Komiteen ville ha tilrådd 700 kr dersom saka låg slik til at tilskotet kunne gå av amtsskulekassa, men ein fann det rettast etter den ekstraordinære stilling saka hadde å setje amtskommunen sitt tilskot til føremålet til 300 kr, som svara til det som ville falle på amtet om saka låg føre i anna form. Innstillinga frå komiteen vart sam-

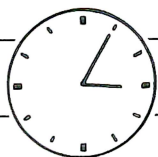
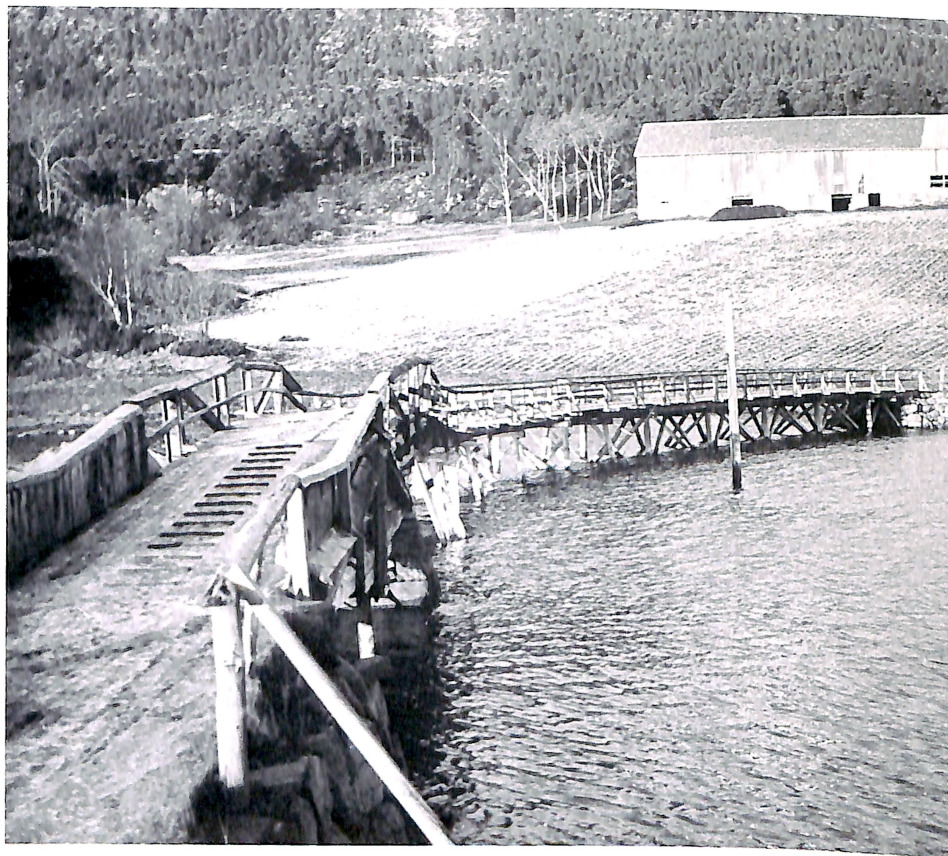
røystes vedteken av amtstinget og lydde slik: «Til oppførelse af bro over Flatsetsundet i Frei bevilges 300 kroner af amtskommunefondets midler på betingelse af at Frei kommune garanterer:

1. At der ikke bliver opført skolehus paa Flatsetøen med bidrag af amtsskoleklassen.
2. At broen i fremtiden vedligeholdes uden udgift for amtskommunen.»

Alle gardbrukarane på Flatsetøy tok på seg ansvaret for at Frei kommune ikkje fekk utgift for nemnde garanti. og dei pantsette eigedomane sine til Frei kommune til trygd for dette.

Med tilsegn om tilskot frå amt og kommune og noko innsamla midlar gjekk dei interesserte igang med løysing av bruplanane. Gardbrukar Ingebrigt J. Fladsetø var brukonstruktør og byggeleiar. Brusambandet vart 120 m langt med eit svingbart midtspenn på 7 m over djupålen i Flatsetsundet. Brua var solid bygd og vart halde i god stand. Som prov på dette kan nemnast at det i 1949 vart transportert ein 3 tonn tung kompressor over brua. Irekna verdet av det arbeidet som vart ytt som pliktarbeid av oppsitjarane på Flatsetøy vart brua kostande 1800 kr. Brubiletta, som er tekne av vegingeniør Hollum, syner det svingbare midtspenn og brua sett mot Flatset. Personbiletet er av konstruktøren og byggeleiaren Ingebrigt Fladsetø, f. 1847.

B.R.



Verneleiarens 5 min.

Kjemiske stoff – helsefarlege stoff

Ein ting har eg til fulle fått sjå på mine turar kring i fylket, vi har alt for mykje av slike stoff. Det er ei stor mengd av ulike sortar som er «lagra» rundt på einskilte arbeidsplassar. Nokre av desse stoffa trur eg aldri vil verte brukt i ettertida. Det kan vere fordi stoffa ikkje er gode nok lenger, men òg fordi vi rett og slett ikkje veit til kva, eller korleis dei skal brukast. I Statens vegvesen er vi no igang med

å byggje opp eit register over dei stoff som vert brukt innan etaten. Registeret vert bygd ut slik at det vert eit sentralt register i Vegdirektoratet der veglaboratoriet har fått ansvaret for dette arbeidet. I kvart fylke vil det bli eit fylkesregister som skal dekkje dei slaga av kjemiske og/eller helsefarlege som er i bruk eller som vil bli brukt i fylket. Verneleiaren er tiltenkt ansvaret for å byggje opp og halde ajour dette

registeret. Samstundes skal dei òg byggje ut eit «lokalregister». Det vil seie at det er tenkt lagt opp eit register, til dømes i kvart vegmeisterdistrikt. Registeret vil truleg vere meir som ein «produktinformasjon» til dei som brukar stoffa i praktisk arbeid. Produktinformasjonen vil kort fortalt vere eit forenkla datablad for produktet. Det fortel om kva slag helsefare det kan vere ved å arbeide med

stoffet, kva slag førstehjelp som kan nyttast om det skulle hende uhell og nokon vert skada, til dømes ved til-søling, innanding av gass eller damp eller ved svelging.

I Møre og Romsdal vart det for om lag to år sidan teke opp ei liste over dei einiskilde stoffa vi har i fylket. Ut frå det som då vart registrert kan eg seie at å halde eit register i slik storleik vil verte vanskeleg, for ikkje å seie umogleg. I det høve har verneleiaren ei bøn. Kan vi ikkje ta ein sers kritisk gjennomgang av dei stoff som vi har registrert. Vi sjaltar ut dei stoff som ikkje lenger vert brukt, samlar det og syter for at det vert sendt inn til godkjende mot-takarstasjonar, i alle fall det vi ikkje kan ta hand om sjøl. Etterpå må vi vur-dere nøye dei stoffa vi har igjen. Vi må sjå om det er noko av dette også som kan skiftast ut med meir miljøvenlege stoff, eller sjå etter om eit stoff kan dekkje fleire områder slik at vi får ein reduksjon både i mengde og tal på ulike stoff.

Til slutt vil eg ta med ei åtvaring når det gjeld slike stoff, la det **alltid** vere i original emballasje. Hvis du likevel må ha stoffet over på anna emballasje **må du** sørge for at dei behaldarane som då vert brukt toler det stoffet dei skal innehalde og at dei vert merkte i høve til dei reglar som gjeld for merking. Det er ikkje nok at du veit kva dei inne-held, alle og einkvar skal kunne lese seg til og forstå kva som er i behalda-rane. Vil berre minne om det som no har kome fram om asbest, det var vel svært få som tenkte over kva kon-sekvensar det kunne få å puste i seg fibrane. Vi må òg tenkje litt på om det kan få noko konsekvensar om vi ikkje tek meir omsyn til åtvaringane om det finns slike, på det vi arbeider med.

Egil Bakke

Fordeling av velferdsmidlar

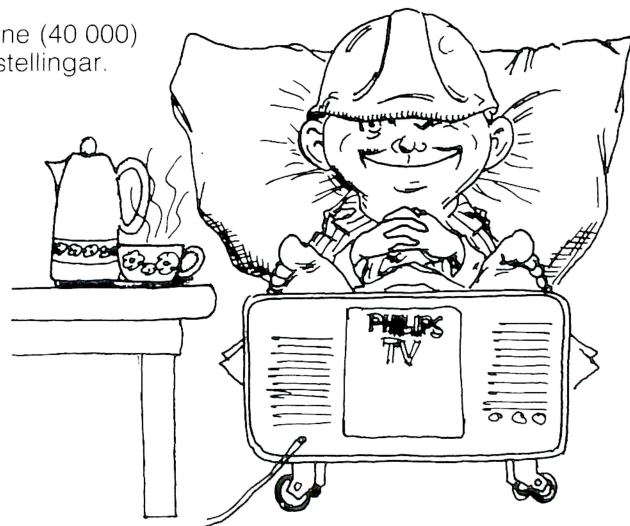
Under eit forhandlings-/drøftingsmøte mellom representantar for dei tilsette sine organisasjonar og administrasjonen fredag den 11. mai 1984, vart det fastsett slik fordeling av velferdsmidlane for 1984:

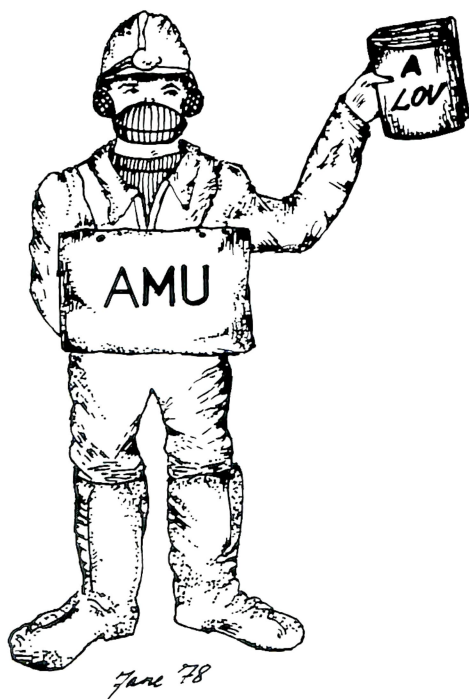
Formål:

	Tildeling:
Miniatyrgevær for tilsette T-7	4 000
Leige av videospelar til brakkeleiren på Sjøholt	1 400
Leige av videospelar til tunnelarbeidarar på Hellesylt	600
Tur til Sogn og Fjordane for tilsette i T-1	2 000
Leige av video til brakkeleiren i Spjelkavik	1 400
Tur til Hitra/Frøya for tilsette i T-13	1 200
Ribbevegg til biltilsynet Ålesund	500
Velferdstur for dei tilsette i biltilsynet Ålesund	1 000
Tur til Tafjord for tilsette i T-2	2 800
Tur til Geiranger for tilsette i T-8	2 600
Tur for tilsette på vegkontoret	7 000
Tilskot til leige av idrettshall for tilsette i biltilsynet Kristiansund	1 000
Tur til Sør-Trøndelag for tilsette på vegsentralen	3 000
Pensjonist- og arbeidartreff på Tømmervåg gjestegiveri (T-12)	2 500
Tur til Kristiansund for tilsette i T-5	2 500
Kunst på arbeidsplassen	5 000
Pensjonistiltak	7 000
Kontaktmøter i vegarbeidsdrifta	4 500
Samla	50 000

Resten av velferdsmidlane (40 000) vil bli disponert til juletilstellingar.

Karstein Fauskanger





Tirsdag 3. april vart det halde AMU-møte på Stranda.

Handlingsprogram 1984/85

Følgjande handlingsprogram vart vedteke:

1. **Bedriftshelseteneste.**
Prøve å få den opp til den standard som lovar og reglar krev. Til å ta seg av dette: Bedriftslege G. Eldøen og hovudverneombod A. Eliassen.
2. **Helsefarlege stoff og løysemiddel.**
Legge til rette for og byggje ut eit register for helsefarlege stoff og løysemiddel etter den modell som det er gjort framlegg om frå veglaboratoriet. Ansvarleg for å ta seg

av dette: Hovudtillitsmann O. Haukeberg, verneleiar E. Bakke.

3. Støy.

Legge tilrette for og fullføre det program som det er gjort framlegg om i brev av 6. mars 1984 frå Vegdirektoratet. Ansvarleg for dette: G. Nordal, O. Haukeberg og E. Bakke.

4. Miljøkartlegging.

Kartleggje vegsentral, vegstasjonar, biltilsynsstasjonar og vegkontor når det gjeld støy, arbeidslys, bygningsmateriale og klima (ventilasjon og temperatur). Ansvarleg: E. Bakke.

Akanutval

Etter det vedtekne retningslinene bør utvalet vere samansett av ein representant frå bedriftshelsetenesta, hovudkontaktane og ein representant frå personalseksjonen. Det vart gjort framlegg om at verneleiaren vert medlem av utvalet.

Vedtak: Akanutval:

Bedriftslege/-sjukepleiar, dr. Eldøen/
Eli Austnes. Hovudkontakt for adm./biltilsyn Asbjørg Lid. Hovudkontakt for drifta Arnfinn Eliassen. Frå personalseksjonen, oppnemnst av administrasjonen. Verneleiaren, Egil Bakke.

Arbeidsulykke i Aure tunnel – skada ved overkjørsel av hjullaster under arbeide

I høve denne ulykka har Arbeidstilsynet 9. distriktkontor i Ålesund i brev av 2. mars 1984, bedt om å få ein uttale frå arbeidsmiljøutvalet. Som sakstilfang låg det òg ved ein rapport

skreven av verneleiaren den 14. februar 1984. I brevet sitt reiser Arbeidstilsynet 4 spørsmål:

- «1. Om ikke trafikken burde vært stanset utenfor tunnelen, inntil det var blitt ryddet opp etter salven. Dette for å skaffe bedre plassforhold og for å unngå eksos i tunnelen fra de ventende bilene og dermed bedre sikten og luftforholdene ellers.
2. Om ikke hjullasteren burde vært utstyrt med bedre og mer vidtspredende lys som ved rygging gir nødvendig oversikt på begge sider av hjullasteren fra operatørens plass.
3. Om arbeidsplassen hvor merkingen av tunellprofilen ble avmerket burde vært bedre opplyst. Hodelyktene alene gir vel neppe tilstrekkelig arbeidslys.
4. Om ikke hjullasteren bør ha et spesielt gjennomtrengende akustisk varslingsignal som varsel ved rygging hvor oversikten vanligvis er dårligst.»

Til spørsmål 1:

Trafikken her er ikkje så stor at den vart vurdert så farleg at det var naudsynt å halde tunnelen stengd anna enn når det vart sprengt salver.

Til spørsmål 2:

Arbeidsmiljøutvalet er einig i at hjullasteren burde ha betre arbeidslys, jfr. den rapport som følgjer svaret til Arbeidstilsynet.

Til spørsmål 3:

Når det gjeld betre arbeidslys i tunnelen, gjer AMU merksam på at det kan ha både føremuner og ulemper.

Det må i dette høve vere eit provisorisk anlegg, med fare for skade på straumførande leidningar og med fare for kortslutning og elektrisk overleiding. Det kan òg vere fare for blanding av andre arbeidstakarar. Ved slikt arbeid som går føre seg her, er dette vurdert til å ha fleire og større ulemper enn føremuner.

Til spørsmål 4:

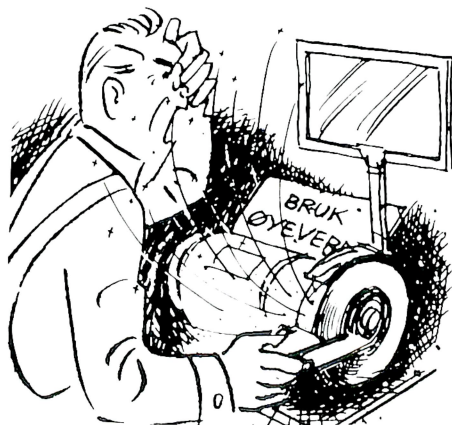
Eit sterkt akustisk signal som varsel ved rygging er nok ein føremun når rygging ikkje hender så ofte. Ved det arbeid som går føre seg i ein tunnel som her så går lastaren fram og tilbake heile tida. AMU er redd for at dei som arbeider i tunnelen, etter kort tid, ikkje ville ha reagert på eit slikt ryggesignal.

AMU vil gjere driftsavdelingane merksam på det som Arbeidstilsynet her har reist spørsmål om, og bed om at dette vert vurdert i seinare høve.

I samband med AMU sitt møte på Stranda var det synfaring på følgjande arbeidsplassar: Brakkeleiren på Sjøholt, Viset tunnel, Stranda vegstasjon og Strekane og Storfossen tunnelar.

Slipeskiver

Verneskjermar



Auksjon ved vegsentralen

Lørdag 2. juni ble den årlige auksjonen over utrangert utstyr holdt på vegsentralen.

Auksjonarius var som tidligere år Lorentz Tjelle. Det var godt fram møte av interesserte kunder, så auksjonen gikk greit unna. Vi solgte i år utstyr for over kr 360 000,-. Høyeste bud fikk en

Magirus lastebil og en Volvo dumper som begge gikk for kr 65 000,-. Nytt i år var utrangerte kontormaskiner, (regnemaskiner, skrivemaskiner og kopieringsmaskiner) til sammen 24 stk. Kontormaskinene var svært populære og oppnådde en gjennomsnittspris på kr 350,-. En kostemaskin og en stimpkjel fikk ikke bud.

Arvid Talset



Hørselundersøkinga

Frå bedriftsoverlegen i Vegdirektoratet har vi fått tilbake ein rapport om hørseltesten som gjekk føre seg i februar og mars 1983.

432 tilsette i drifta vart undersøkte og rapporten syner, at av desse er det om lag 50% som har nedsett hørsel, anten grunna alder, sjukdom eller støypåverknad. Alderen kan redusera hørselen i ei viss mon, så nokon i dei høgre aldersklassane kan ha tapt hørsel av den grunn. Dei fleste av dei som har nedsett hørsel har hatt støyande arbeid i mange år så største skulda ligg nok i arbeidstilhøva. Ei slik undersøking gir oss eit godt grunnlag til å gå inn på dei støypoblema vi har i etaten, få klarlagt kjel-

dene og sette i verk tiltak for å betre tilhøva der det er mogleg. Vi har støykjelder som det er sers vanskeleg å gjere noko med, til dømes fjellboring. I slike høve må vi nok halde fram med å bruke personleg vern som øyreklokker eller liknande.

Kva fortel så denne rapporten om dei undersøkte? Av dei 432 personane var det 168 som hadde hørseltap på høgre øyre og 215 hadde hørseltap på venstre øyre. At det er venstre øyre som er mest utsett har synt seg i mange slike undersøkingar. Ein grunn kan vere at mesteparten av oss er høgrehendt og difor står slik at høgre øyre til dels er vendt vekk frå støyen.

I denne tabellen kan vi lese alderssamansetjing, kor mange undersøkte og kor mange i kvar aldersgruppe som hadde hørseltap. Med unntak av den eine arbeidstakaren under 25 år (som óg hadde hørseltap) er det ein klår trend at skadeprosenten aukar med aukande alder.

Om det er nokon som har serleg interesse for å sjå rapporten kan dei vende seg til vegmeisteren i næraste område eller til verneleiaren. Rapporten er óg lagt ut på alle avdelingane på vegkontoret.

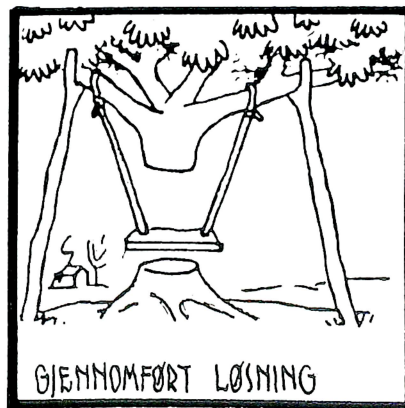
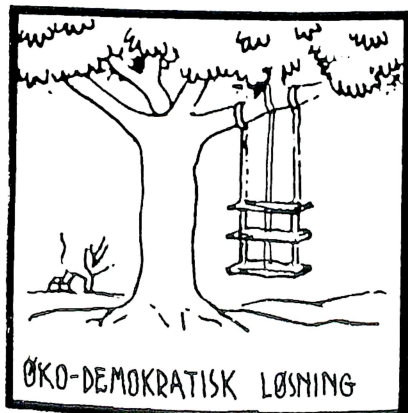
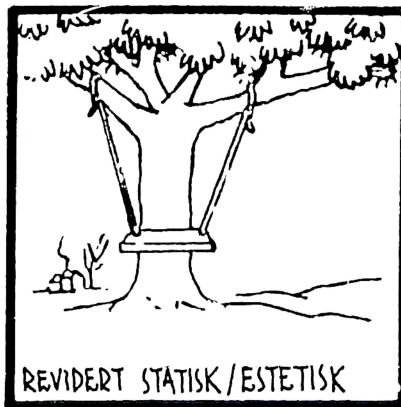
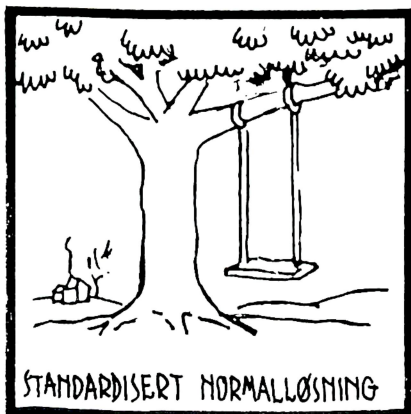
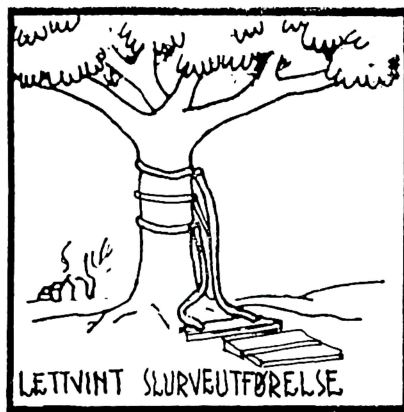
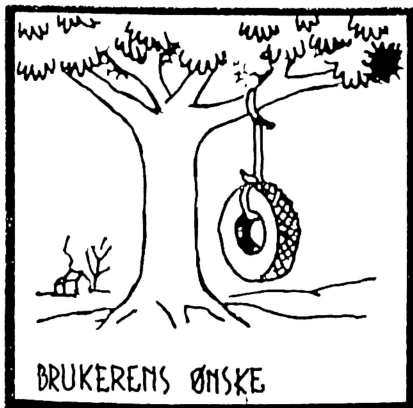
Egil Bakke

Tal og frekvens med ikkje støyindusert (anna) og totalt hørseltap i M og R vegvesen

Alder i år	Undersøkte	Anna hørseltap				Totalt hørseltap			
		Høgre øyre		Venstre øyre		Høgre øyre		Venstre øyre	
			%		%		%		%
Under 25	1	0	0	0	0	1	100	1	100
25-34	51	3	6	2	4	10	20	24	47
34-44	119	12	10	13	11	38	32	52	44
45-54	113	6	5	11	10	63	56	79	70
55-64	132	21	16	26	20	88	67	101	77
65 og meir	16	2	13	4	25	12	75	14	88
Sum	432	44	10	56	13	212	49	271	63



Til ettertanke –



Stipend 1984

Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) tilbyr stipendier for studier av aktuelle spørsmål innen veg- og vegtrafikk. Stipendiene kan også benyttes til studiereiser.

Tilgjengelig beløp er kr 20 000.

Valg av emne er satt opp til den enkelte søker. Stipendiatene forplikter seg til å skrive en rapport om resultatene av studiet til Nordisk Vegteknisk Forbund. Etter NVF's vurdering vil stipendiatene kunne pålegges å gi en presentasjon av resultatene på NVF's årsmøte.

Studiene skal være gjennomført et år etter tildeling av stipend.

Søknad om stipend skal inneholde:

- beskrivelse av emne for studiet
- plan for gjennomføring av studiet
- opplysninger om søkerens stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Søknaden sendes:

Nordisk Vegteknisk Forbund
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 Oslo 6

innen 1. august 1984.

Tildeling av stipend vil finne sted i august/sept. 1984.

Nærmere opplysninger kan fås av Johnny Johansen, tlf. 02-46 69 60.

Vi gratulerer

følgende som i 3. kvartal 1984 passerer åremålsdager:

50 år

Petter K. Vatne, 6150 Ørsta, 23. august.

60 år

Knut Gjersvoll, 6620 Alvundeid, 2. juli

Gode råd til bilister som gjerne vil komme helskinnet hjem!

Bruk sikkerhetsbelte *hver* gang du setter deg bak rattet.

Dersom du skal kjøre en fremmed bil, bør du gjøre deg fortrolig med blinklys, lykter, ratt og bremses. Juster speilene om nødvendig før du våger deg ut i trafikken.

Hold øye med vegkanten og omgivelsene, så du har en sjanse til å finne en «nødutgang» hvis kjørebane foran deg plutselig skulle bli blokkert.

Sett ned farten i usiktbart vær, mørke, tåke, regn og snø.

Hold en rimelig fart så du ikke sinker andre trafikanter, og hvis du blir nødt til å stanse på vegen, så sørt for å få bilen mest mulig vekk fra vegbanen.

Forutse brå oppbremsing når du kjører i kø – vent ikke til du har for kort bremselengde igjen.

Pump opp og ned et par ganger på bremsepedalen når du vil sakne far-

ten, for å varsle trafikanter bak deg ved hjelp av stopplysene.

Sving ikke inn foran en bil du har kjørt forbi, før du kan se dens venstre forskjerm i bakspeilet.

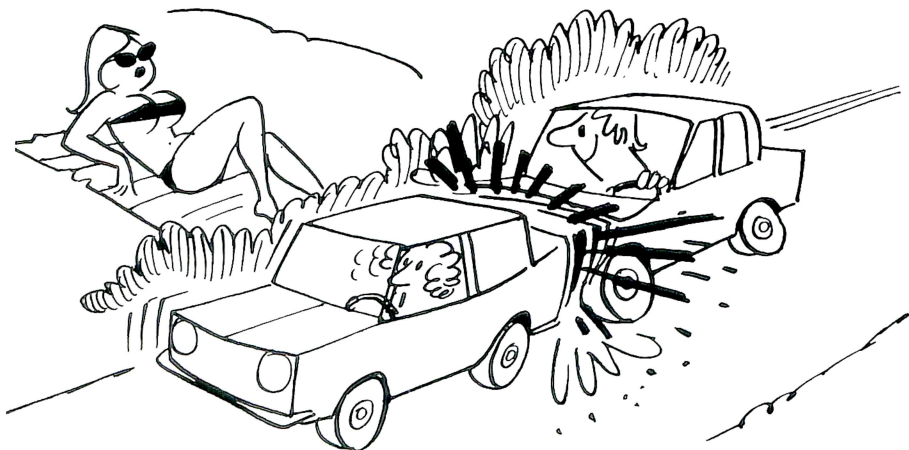
Forbikjøring forutsettes av at forankjørende og motgående trafikk ikke er til fare for forbikjøringen.

Når frontrutene er sølete, er lyktene det også. Tørk av lyktglassene både foran og bak.

Stans og ta en hvil hvis du på langtur føler deg trett eller søvning. Etter fem-seks timer bak rattet begynner det å gå nedover med aktpågivenheten.

Pukk aldri på din forkjørsrett, men unngå for enhver pris farlige situasjoner. Den dyktige og erfarne bilist slipper alltid «idiotene» fram – jo lenger de er unna, desto bedre.

.... og enda finnes dem som påstår at bilkjøring er avslappende....



Vis hensyn — kjør med sikkerhetsmargin!

Hva koster tabbene

Utdrag av UP's «prisliste»

Kjøring mot rødt lys, overtredelser av fartsgrenser, kryssing av heltrukne sperrelinjer, ignorering av «Full stoppskilt»...

Dette er bare noen av de «varer» som har «prislagt» fra Utrykningspolitiet. Under kan du lese hva forskjellige forseelser i trafikken kan koste deg dersom du vedtar et forenklet forelegg på stedet. Vedtar du dette fyller politiet ut en postgiroblankett hvor det er påført hva forseelsen er, hvor og når.

Her er noen priseksemler:

600 kroner for å kjøre mellom 10 og 20 km/t for fort i 60 km-sone eller lavere.

450 kroner for å kjøre mellom 10 og 20 km/t for fort i 70 km-sone eller høyere.

300 kroner for å kjøre 10 km/t for fort i 60 km-sone eller lavere.

300 kroner for ikke å stoppe på «Full stoppskilt»-skilt.

250 kroner for å svinge i strid med svingforbud, ikke følge påbudskilt for kjøreretning eller sving.

150 kroner for å kjøre med piggdekk ulovlig.

150 kroner for ikke å gi påbudt tegn.

150 kroner for ikke å ha foreskrevne lykter tent.

150 kroner for å kjøre 10 km/t for fort i 70 km-sone eller høyere.

100 kroner for ikke å ha varseltrekant med i bilen.

100 kroner for ikke å ha vognkort med i bilen.

50 kroner for å sykle mot innkjøring forbudt-skilt.

Løsning på «Vegkryss nr. 1–84»

Det kom inn 33 riktige løsninger.

Vinnere ble:

1. Bjørg Talberg, Molde
2. Liv Slemmen, Åndalsnes
3. Karl Hansen, Trofors

Premiene er tilsendt.

Andre mottatte riktige løsninger ble sendt inn av:

Nancy Austigard, Ingeborg Christoffersen, Bjørn P. Eidhammer, Palmar Gjerde, Liv-Marit Hauso, Tove Skive Hoel, Oddgeir Hoftun, Arne Lauvrak, Jeanette Lorentzen, Hildur Melsæther, Ann Gøril Molaup, Palma Pladsen, Klara Småge, Agnes Staurseth, Unni Vassgård, alle Molde, Einar G. Eriksen og Petter K. Vatne, begge Ørsta, Lars Heggen og Kari-Anne Grebstad, begge Vestnes, Peder Færøy, Eresfjord, Åsrunn Sæbjørnsen, Harøy, Sverre Ødegård, Innsmøla, Aksel Vold, Måndalen, Erling Scherer, Skjevik, Petter Aarset, Skodje, Gudrun Haraldseide, Stavanger, Martin Havnes, Tornes, Rolf Mathisen, Tønsberg, Torill og Alfred Stavem, Verma, Per Longva, Ålesund.

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

EVIGHETSBLOMSTER



Da sjelen min var syk og sår og hjertet fullt av tvil
du sang om markens blå viol
og lokket frem mitt smil.

Da hunger gjestet hus og hjem og alt var bare nød,
den gaven som i stillhet kom
fikk rosenes dype lød.

Da jeg alene stod igjen foruten mål og vei,
et trykk ifra din kjære hånd
ble en forglemmigei.

Og da du kjentes ved meg, selv om issen grånet var -
i tusenfryd og bekkeblom
gikk mine fotefar.

Jeg stryker kjærlig med min hånd buketten på mitt fang,
skjønt dine øyne ei kan se
hva du meg gav en gang -

for, blomstene du skjenket spiret aldri frem av jord,
men av ditt smil, din kjærlighet
og dine varme ord.

Og varlig tar jeg en for en og fletter dem i krans -
hvert lite minne er en blomst
med evighetens glans.

Gunnvor Gjellan Sund

MASSEKORSBÅND



GOD SOMMER
ønskes våre lesere - Red.