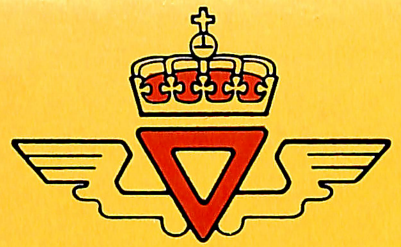


VEG OG VIRKE

i Møre og Romsdal fylke



Nr. 4

Desember 1984

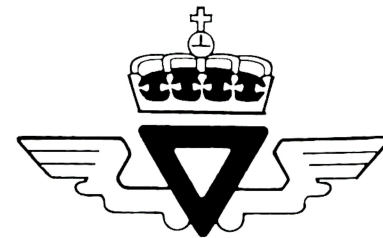
12. årg.



VEGDIREKTORATET
18. DES 1984
BIBLIOTEKET

VEG OG VIRKE

i Møre og Romsdal fylke



Nr. 4

Desember 1984

12. årg.

BEDRIFTSAVIS FOR
VEGVESENET I MØRE OG
ROMSDAL FYLKE

Redaksjonsutval:

Asbjørn Gardsjord
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:

Side:

- 3 Effektivisering i vegarbeidsdrifta.
- 4 Litt om anleggsdrifta på riksvegane i 1985.
- 5 «Ekstra» til vegar også i 1985.
- 6 Trafikkdøden herjar hardt mellom dei unge!
- 7 Dekkesesongen 1984.
- 8 Nytt opplegg for vegtrafikkteilinger.
- 10 Kjenner du bruer i M & R?
- 12 Ny instruks for vegvesenets distriktsadministrasjon.
- 13 Flyttesjau ved vegkontoret.
- 14 Servicetiltak ved ferjekaiene.
- 15 Teknisk kvalitetskontroll.
- 16 Vedlikehold i fremtiden.
- 17 Taushetsplikt i AKAN.
- 20 Trafikkreglene illustrert 1945.
- 21 Kryssord.
- 22 Vegfest 1984.
- 23 Sykefravær i vegarbeidsdriften.
- 24 Retningslinjer for bedriftshelse-tjenesten.
- 27 Laboratoriet – vegvesenets interne konsulentar.
- 32 Elveferjer i Surnadal.
- 34 Hvorfor skal ikke vegvesenet i M & R få kjøpe asfaltblandeverk?
- 35 Personalia.
- 36 Viset tunnel.

- 38 Fagbrev for tilsette i vegarbeidsdrifta.
- 39 Forsøk med ny bæremaskin til kantslåmaskin.

Forsiden:

Fylkesveg ved Soggeberget i Rauma. Foto: A. Lupke.

Vegsjefen har ordet:

Effektiviseringstiltak i vegarbeidsdrifta

Som ein del av arbeidet med Norsk Vegplan 1986–89 var det eit ønskje frå Vegdirektoratet å få forslag til effektiviseringstiltak i eiga arbeidsdrift. For å oppnå best mogleg resultat vart også dei arbeidstakarorganisasjonane som er mest aktuelle trekt med i arbeidet. Aktiv medverknad frå organisasjonane gir ekstra ressursar. Vidare er det lettare å gjennomføre tiltak som det er semje om.

Ei arbeidsgruppe som vart oppnemnd fekk i oppdrag å vurdere og kome med konkrete framlegg om effektiviseringstiltak i eiga arbeidsdrift. Tiltaka kunne vere såvel kortsiktige som langsiktige, men alle burde kunne gjennomførast i løpet av ein vegplanperiode, altså 4 år.

Tiltaka kunne omfatte såvel tekniske forbetringar som system, arbeidsrutiner, organisering og personell. Innstillinga kom hit til vegkontoret tidlegare i haust. Eg reknar med at den seinare vert spreidd til alle interesserte i etaten.

Innan området tekniske forbetringar er arbeidsgruppa inne på ei rad med aktuelle tiltak. Mesteparten av desse er vel kjente, men av nyare ting kan nemnast at gruppa legg stor vekt på at forskning og utvikling må bli meir målvalte brukt i vegarbeidsdrifta. Vegarbeidarar og arbeidsleiing bør dragast meir aktivt inn i dette arbeidet. Eg trur det er heilt rett at skal det skapast breiare grunnlag for nytenkning og nyskaping så må desse arbeidstakarane, som har arbeidet sitt ute på vegen, kome med for fullt. Det mest interessante og kanskje vik-

tigaste del av arbeidsgruppa si innstilling er etter mi meining å finne under avsnittet om organisering. Det blir her reist spørsmål om den funksjonsdelinga vi har i dag bør sjåast nærare på og kanskje mjukast opp. Det er dei siste åra skjedd store endringar i vegvesenet si verksemd og hovudoppgåver.

Investeringssida, eller anleggsverksemda om vi vil, er gradvis blitt redusert til fordel for vedlikeholdet. Biltilsynet er blitt ein integrert del av vegvesenet og trafikksida har fått langt større vekt enn før.

Arbeidsgruppa reiser så spørsmålet om vi ikkje bør organisere oss på ein annan måte når det er skjedd såvidt store endringar i fleire grunnleggande føresetnader.

Som eit konkret effektiviseringstiltak foreslår gruppa på dette grunnlag at vegvesenets organisasjonsform vert nærare analysert slik at ein på fritt grunnlag ser etter alternative former og vurderer om desse kan konkurrere med det mønster vi har i dag.

Eg har ingen vanske å vere med på å sjå på vegvesenet si organisasjonsform. Den bør vi stadig vere merksame på og korrigere når det er naudsynt.

Men vi veit óg at omgripande organisasjonsendringar gjerne tar lang tid og er ikkje alltid like lett å få gjennomført.

Vi bør såleis ikkje vente på eventuell endring i organisasjonsform før vi set i verk tiltak som vi meiner må til for å få betre og meir effektiv drift.

Veggane mellom avdelingane må vere såpass synlege og sterke at det ikkje oppstår tvil om ansvarsområdet.

Men dei må ikkje vere så høge og tette at dei ikkje er til å kome over når det er ønskjeleg.

Som døme kan nemnast at anleggsavdelinga er ansvarleg for bruken av anleggsløyvingane på same måte som vedlikehaldsavdelinga har ansvaret for vedlikehaldsløyvingane.

Når det er sagt finn eg det rett straks å leggje til at det er ikkje noko forbod mot samarbeid. Tvert imot bør det stadig vurderast korleis ei arbeidsoppgåve skal gjennomførast og av kven.

Det er mange tiltak som ligg i grenseområdet mellom desse avdelingane. Som døme kan her nemnast bygging av gang- og sykkelveggar og forsterkningsarbeid for å få større tillatt akseltrykk på eksisterande veggar. Løyvingane til desse arbeida vert gitt over anleggsbudsjettet, men det er ingenting i vegen for at vedlikeholdet i området står for gjennomføringa.

Avgjerande for valet må vere kven det ligg best tilrette for kapasitets- og organisasjonsmessig. Målet må vere å utnytte ressursane optimalt. Vi må alle gjere det vi maktar for å få mest mogleg ut av kvar vegkrone vi disponerer. Om det skal lukkast må vi arbeide saman på alle plan. Til slutt takk for heilhjarta innsats i 1984 til kvar einskild på alle arbeidsplassar ute og inne.

God jul.

E. Vollset

Litt om anleggsdrifta på riksvegane i 1985

Riksveg E69 Oppland grense—Ålesund

Vi reknar med å byggje om parsellen Oterholm—Voll inkludert gang/sykkelveg til kostnad omlag 4,3 mill. kroner for 1300 meter veglengde. Største oppgåva på denne ruta er elles bygging av ny veg mellom Lerstad og Nørvesund som alt er godt i gang. Det vil bli bygd 3 nye bruer i Nørvesund som del av eit toplan-kryss. Planering og oppbygging av vegkroppen går òg sin gang. Samla forbruk i 1985 vil bli omlag 20 mill. kroner.

Riksveg 14 Blindheim—Sogn og Fjordane grense

Det er håp om å starte arbeidet mellom Blindheim og Vegsund mot slutten av året. Dette er noko avhengig av kva beløp grunnerstatningane samla kjem på. I dette prosjektet inngår også ein kort parsell av riksveg 60 på grunn av omlegging av vegkrysset ved Blindheim. Den nye ferjekaia med oppstillingsplass ved Vikeneset i Volda er alt på bygja og vil bli fullført og kunne takast i bruk rundt månadsskiftet juni/juli.

Riksveg 16 Sør-Trøndelag grense—Kristiansund

Det er planlagt å utvide profilet i den omlag 600 meter lange gamle delen av Tretteiga tunnel i 1985 og 1986. Eit problem i samband med dette er to utstøypte parti på 130 m samla lengde der den fri breidda er 6 meter og burde vere 8 meter.

Riksveg 58 Oppland grense—Sjøholt

Drivinga av Viset tunnel skal fullførast. Deretter blir det å satse på sluttrensk, sikring av køyrebane, merking osv., slik at den kan trafikkerast tidlegast råd på hausten. Vi må i tilfelle nytte noko midlar på forskott då fullfinansiering først er pårekna i 1986.

Riksveg 60 Blindheim—Sogn og Fjordane grense

Vi skal halde fram med arbeidet på bompengeprojektet Aure—Tynes til fullføring med dekke og etterarbeid på hausten. Parsellen er 2,8 kilometer lang og det står mellom anna att å byggje 3 kulvertar.

Riksveg 62 Molde—Sunndalsøra

På denne ruta skal det satsast ein god del på forsterkningsarbeid for auka akseltrykk. Arbeidet gjeld parsellen Kleive—Ødegård og ny bru over Usma med veg, i Øksendal.

Riksveg 64 Åndalsnes—Lønset

Parsellen Stein—Hen, lengde 3 kilometer er planlagt ferdig før ferien.

Riksveg 66 Oppdøl—Rensvik

Her er det i 1984 starta eit forsterkningsarbeid for auka akseltrykk på Frei. Dette arbeidet skal halde fram og fullførast i 1985, og gjeld dels masseutskifting, dels breddeutviding og nytt dekke.

Riksveg 67 Årø—Bremsnes

Anleggsarbeidet er her konsentrert om parsellen Visnes—Ørjavik som er 3,5 kilometer lang. Det er rekna med å setje trafikk på nyvegen mellom Visnes og Lyngstad, lengde 2,5 kilometer.

Riksveg 655 Tryggestad—Ørsta

På denne ruta er strekninga Sæbø—Frøland under ombygging i lengde 4,2 kilometer. Arbeidet vil halde fram med planering og overbygning.

Riksveg 661 Digernes—Kjelbotn

Ved Vatne er eit nytt anlegg i emning. Det gjeld den 2,2 kilometer lange parsellen mellom Vatne sentrum og Ulvestadvika. Anleggsstart er rekna å bli etter sommarferien.

I riksveg 661 reknar vi elles med full drift på det nye prosjektet Leirvikbukta—Furneset med ferjekai ved Furneset i Vestnes. Anlegget skal finansierast med bompenger og vil for det meste bli utført som entreprise. Vegvesenet bygger sjøl ferjekaia.

Riksveg 662 Molde—Hollingen

Det er håp om å kome i gang med utbetring av riksvegen og bygging av gang/sykkelveg mellom Reknes og Bjørsetalleen. Ein føresetnad for dette er at det går i orden med grunnnavstaving.

Riksveg 666 Toven—Batnfjordsøra

Vi har arbeidd på den 7 kilometer lange parsellen Torvikbukta—Øre i nokre år med enkelte avbrot og fullfører

denne i år, med unntak av ca. 700 meter ned mot brua på Øre. Dessutan startar vi på vidareføringa frå Øre til Batnfjordsøra der lengda er 4,5 kilometer.

Riksveg 669 Smøla–Edøy

Dette er eit heilt nytt vegsamband som skal oppstartast. Lengda er 8,2 kilometer og det inngår 3 bruer i planen. Arbeidet er elles vegbygging over fleire småøyer og fylling i sunda. Løyvinga i 1985 er på 6,5 mill. kroner og totalkostnaden rekna til rundt 65 mill. kroner innrekna ny ferjekai på Edøya.

Riksveg 680 Kristiansund–Sør-Trøndelag grense

På denne ruta fullfører vi anlegget Byskogen–Seivika med ferjekai ved Seivika. Dermed blir ferjeruta som no går mellom Kristiansund og Tømmervåg på Tustna lagt ned og Seivika–Tømmervåg kjem inn i staden. Dette vil skje før sommarferien.

I tillegg til enkeltanlegga som er omtalt ovafor har vi ein samlepost på 26,5 mill. kroner til omlag 30 prosjekt og gjeld gang/sykkelvegbygging og andre trafikksikrings- og miljøtiltak spreidd over fylket.

Kjell Loen

Innbrot

Laurdag 17. november var det innbrot og tjuveri hos Biltilsynet, Ørsta. Det vart stole:

- 1 radio «Sharp» GF 4949,
- 1 motorsykkelhjelm «Nolan» N-33,
- 1 varmedress.

Samla verdi ca. kr 2.500,-.
Saka er meld til lensmannen.

«Ekstra» til vegar også i 1985

Nå på tampen av året er vi blitt kjent med politikernes pengetildeling til vegene for neste år. Noen strekninger har fått en slant – andre påtrengende behov må fortsatt vente.

For enkelte oppgaver har det lyktes å få finansiert arbeidet **utafør** de ordinære bevilgningene. Vegvesenet har således utført mye viktig vegarbeid for slike «ekstra» midler siste åra. Vi kan eksempelvis nevne Herøybruene, Rundebrua, Aursnes og Lia-bygda ferjekaier med veg (bompenger), veg til Tafjord («kompensasjonsmidler») og en rekke vegprosjekt til øyer der bl.a. DU-midler, kommunal innsats og havnemidler har vært med.

Dette skulle vise at mange grupper mener vegformål burde prioriteres høgre, og at det er vilje til å yte litt ekstra for å få bedret kommunikasjon. Gledeligvis ser det ut til å bli en del slike «ekstra»-prosjekt også i 1985:

– Arbeid med omkjøringsveg i Sykkylven sentrum har pågått et par år nå. Hittil er brukt ca. 8,5 millioner til grovplanering av vegen fra den gamle ferjekaia i Aure til Vik bru, bygging av bruer, betongtunnel etc. I løpet av 1985 er det meninga å gjøre ferdig hele denne vegstrekninga som skal koste ca. kr 20 millioner. Oppsynsmann Karl Overå – som leder arbeidet her får således nok å stå i både med entrepriser og egendrift det kommende år. Hele dette arbeidet finansieres av bompenger oppkrevd av ferjesambandet Aursnes–Magerholm

– Ny veg fra Helland utover til Furneset med ny ferjekai her (for å korte ned ferjestrekninga til Molde) skal påbegynnes nå ved årskiftet. Dette

er første gang vi her i fylket nytter både konsulent til planarbeidet og entreprenør til alt anleggsarbeid (unntatt selve ferjekaia). Det skal bli interessant å se hvordan dette går. Oppsynsmann Inge Bergum blir vegvesenets mann her. Kostnaden blir ca. kr 16,0 millioner og anlegget ventes ferdig tidlig 1986.

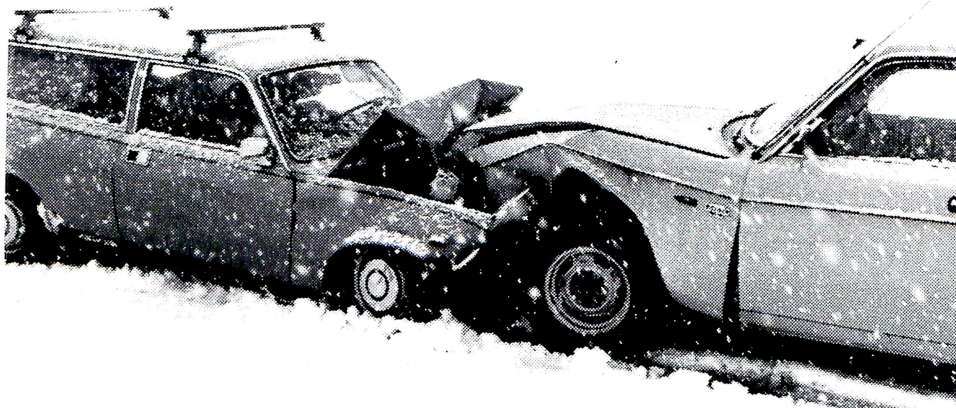
– «Atlantehavsvegen» er forlengst påbegynt i regi av Averøy og Eide kommuner, som har drevet selsettingsarbeid på dette sambandet som skal bli riksveg. Nå har politikerne tatt sambandet med på vegplanen, slik at også ordinære midler skal nyttes i tillegg til bompenger og aksjekapital. Vegkontoret har utarbeidd vegplanen, entreprenør Christie & Opsahl A/S er nå i gang med brua på Vevangsida (kr 3,0 mill.), og planen er fullføring ca. i 1989 for omlag kr 90 millioner.

Andor Wicken

Etter tre kvartal av 1984:

Trafikkdøden herjar hardt mellom dei unge!

16 døde på vegane i Møre og Romsdal mot 5 i fjor.



MØRE OG ROMSDAL
VEGTRAFIKKULYKKER TIL OG MED 3. KV. 1984
SAMANLIKNA MED SAME TIDSPUNKT 1983 OG 1984
VEGKONTORET, MOLDE, 16. OKTOBER 1984

Ark. 853
OMH/IHV

	Kommuneveg		Fylkesveg		Riksveg		Sum alle vegar	
	T.o.m. 3. kv. 1983	T.o.m. 3. kv. 1984	T.o.m. 3. kv. 1983	T.o.m. 3. kv. 1984	T.o.m. 3. kv. 1983	T.o.m. 3. kv. 1984	T.o.m. 3. kv. 1983	T.o.m. 3. kv. 1984
Registrerte trafikulykker	69	68	76	78	214	192	359	338
Andel mjuke trafikantar	31	29	21	23	37	38	89	90
<u>Andel mjuke trafikantar delt på</u>								
Fotgjengarar	19	12	13	15	24	23	56	50
Syklistar	11	17	7	8	13	15	31	40
Kjelke/Spark/Ski o.l.	1	0	1	0	0	0	2	0
<u>Registrerte trafikulykker delt etter skadegrad:</u>								
Dødsulykke	0	2	1	1	4	10	5	13
Antall døde	(0)	(2)	(1)	(1)	(4)	(13)	(5)	(16)
Svart alvorleg skadd	0	2	5	3	6	2	11	7
Alvorleg skadd	10	11	13	14	37	34	60	59
Letare skadd	50	48	46	51	142	123	238	222
berre materielle skade	9	5	11	9	25	23	45	37

Det er triste tal vi sit att med etter at dei tre første kvartal av 1984 no er unnagjort. Sett i høve til 1983 er talet på trafikkdøde i år meir enn 3-dobla. Denne leie utviklinga ser dessutan ut til å halde fram også i siste kvartal av 1984. I oktober er såleis endå 5 komne til, slik at det til no er 21 som er omkomne.

Vi må tilbake til 1979 for å finne like høge dødukykkestal som i år. Utanom talet samla sett, er det likevel talet på alle dei unge døde som er så spesielt i år. Av dei 21 døde var det 2 barn og ein eldre mann. Resten var for ungdomar å rekne, det vil seie 18 av 21 døde! Mange av dei hadde ferske førarkort og lite erfaring i trafikken.

Overmot og stor fart ser ut til å vere eit vel så stort problem som alkohol! Ulykkesbiletet elles er ikkje så heil svart, og speglar slett ikkje att den dramatiske auken i talet på døde. Vi kan faktisk heller registrere ein liten reduksjon på vel 5% til no i år, når det gjeld talet på trafikulykker samla, meldt gjennom politiet.

Til og med september (1.-3. kvartal) er det meldt omlag 340 ulykker, medan talet til same tid i fjor var omlag 360. Reduksjonen finn vi på riksvegnettet. Utanom dette er det små endringar i ulykkesbiletet frå i fjor. Vi viser elles til den tabellen som er utarbeidd.

Magne Flemsæter

Dekkesesongen 1984

Årets dekkesesong er no over. Med oppstart 7. mai og avslutning 9. november har vi lagt 115 travle arbeidsdager bak oss. Nøgd kan vi konstatere at samtlige strekningar på planane våre er utkryssa. Det er også blitt plass til ein del strekningar som ikkje var med på den opprinnelege planen. 1984 blir eit rekordår når det gjeld kvantum utlagt dekkemasse her i fylket. Den forrige rekorden er akkurat 10 år gammal, frå 1974. Vil det gå like lenge til neste gong?

30 mil nytt dekke

I alt har vi i år lagt om lag 300 km nytt dekke. Om lag 225 km på riksvegane og 75 km på fylkesvegane. I det alt vesentlege er dette slitedekke, altså fornying av allereie eksisterande dekke, eller dekke på nybygd veg som avløyser veg med fast dekke. Vi har

også i år fått redusert lengda av grusveg med nokre km. På riksvegane gjeld dette 18 km, og på fylkesvegane 3 km. Her er nokre av desse strekningane som frå i år av har fast dekke:

Rv 58 Ørnefjellsvegen om lag 5 km

Rv 63 Trollstigen–Slettvikane om lag 7 km

Rv 651 Åseskaret–Hjartå bru om lag 3 km

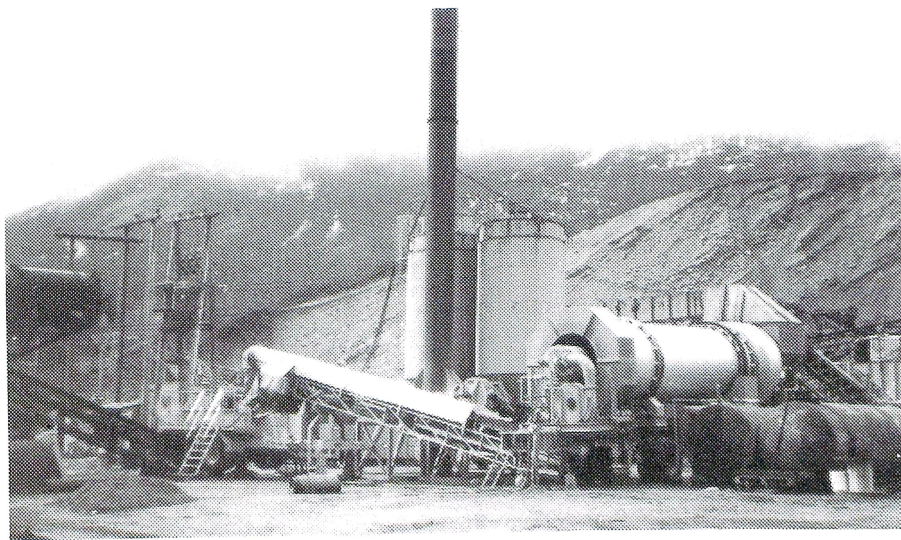
Rv 661 Stokkeland–Leirvikbukta om lag 2 km

Eigenregi/entreprise

Totalt er det produsert og lagt ut om lag 230 000 tonn dekkemasse. Om lag 150 000 tonn er produsert og utlagt i eigenregi medan entreprenørar har stått for dei resterande 80 000 tonn. I alt 5 utleggarlag og 3 produk-



Her gjeld det å følgje kanten.



Oljegrusverket i Vistdal. 85 000 tonn på dette verket.

sjonsverk har vore kontinuerleg sysselsett. I tillegg har 3 andre produktionsverk vore delvis sysselsett. Eigenproduksjonen har i år som tidlegare gått føre seg i Vistdal og på Røkkum. Desse to verka har levert masse til 3 eigne utleggarlag som har jobba over heile fylket.

Tyngda av det som er produsert av entreprenør kjem frå Isfjordskorgen. I tillegg er det produsert ein del masse frå verk på Horgheim, Ålesund og Rausand. To utleggarlag har sørga for denne delen av produksjonen.

Magne Mørkedal

Nytt opplegg for vegtrafikkteLLinger



Vi ser her Roy Tore Sannes, Oddvin Jøsok og Kjell Steinar Sylte i ferd med å sage spor for detektorsløyfer i asfalten.

Foto: Romsdal Folkeblad

Behovet for trafikk tall i vegvesenet er etter hvert blitt større og større, blant annet fordi trafikk tallene er grunnlagsmateriale for de fleste vegtekniske og trafikktekniske vurderinger og beregninger. Etter hvert som det også blir mindre bevilgninger til vegformål, må det dessuten i større grad dokumenteres gjennom egne analyser hva som oppnås for de disponible midlene. Til dette trengs kunnskap om trafikk tall.

Som følge av dette har vegvesenet over en tid planlagt et spesielt trafikk-telleopplegg som skal dekke etatens behov for trafikk tall. Dette nye opplegget bygger på at de forskjellige tellepunktene deles inn i viktighets-

nivåer alt etter hvilken bruk de skal ha.

Nivå 1-punktene blir faste tellepunkt som skal være permanente og i kontinuerlig drift. Av denne typen punkt blir det 4 i Møre og Romsdal. Årsvariasjonsmønsteret i disse punktene skal benyttes som referanse for bearbeiding av korttidstellingene (nivå 2- og nivå 3-punkter).

Nivå 2-punktene er også faste anlagte tellepunkter, men disse skal bare benyttes periodisk. I disse punktene skal det telles 6 enkeltuker spredd jevnt ut over hele året. I vårt fylke blir det ca. 100 slike tellepunkt.

Nivå 3-punktene blir tellepunkter der registreringene skal utføres med flytt-

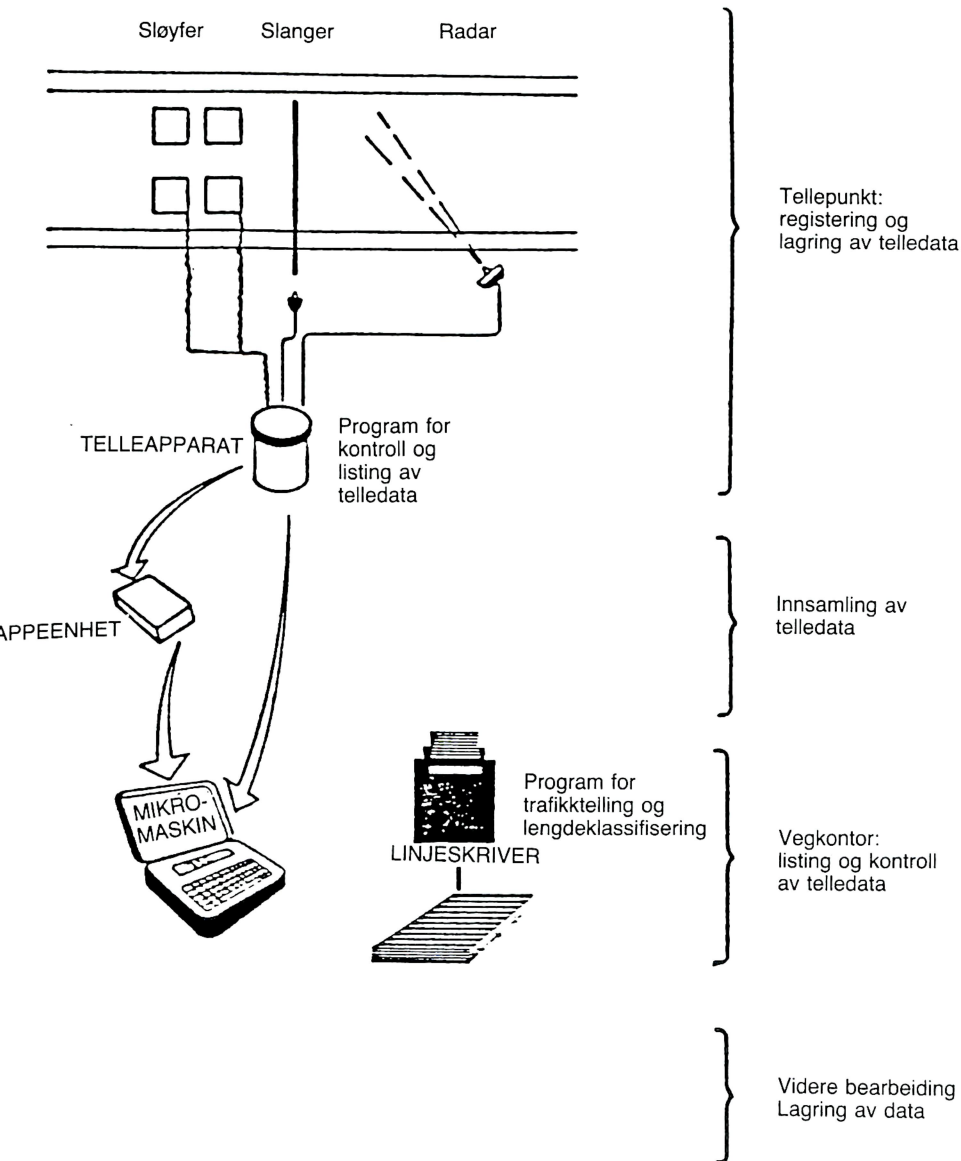
bare tellebokser og med gummislang over vegen. Telling på disse punktene blir enkeltstående korttidstelling, og telleperiodene bør som hovedregel være av minst 1 ukes varighet.

Både i nivå 1- og i nivå 2-punktene blir kjøretøyene registrert ved hjelp av strømledninger/induktive sløyfer som legges ned i spor i asfalten. Disse sløyfene utføres som 4 firkantede ruter og det er 2 ruter i hver kjøreretning. Etter hvert som bilene kjører over disse induktive sløyfene vil de bli registrert og alt data om trafikk-mengdene blir så lagret i telleapparatene. Når telleperioden er over, skal de registrerte trafikkdataene tappes ut av tellerne med en spesiell data-maskin. Deretter skal telleresultatene skrives ut på papir i tabellform.

I løpet av høsten har det vært et arbeidslag i gang med å forberede nivå 1 og nivå 2-punktene. Arbeidet har i grove trekk gått ut på å sage spor i asfalten som det er blitt lagt ledninger ned i. Deretter er sagsporene blitt fylt igjen med gummi-asfalt eller en spesiell sementmørtel. Utenom asfaltdekket er ledningene blitt lagt i en grøft frem til telleskapet som monteres på en vanlig 3" skiltstolpe.



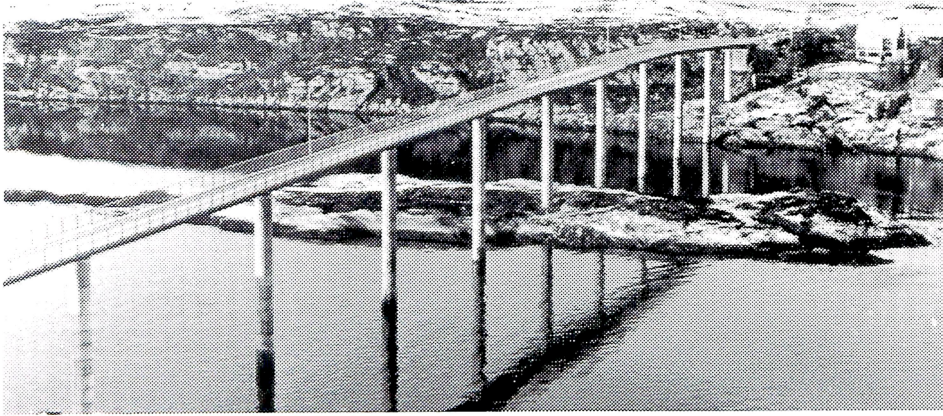
Registreringsutstyr – innsamling og bearbeiding av data.



Inne i disse telleskapene skal så trafikk telleren plasseres sammen med et batteri som skal gi strøm både til sløyfene og til telleren. Når det gjelder den praktiske gjennomføringen av trafikk tellingene er detaljene ennå ikke helt avklart, men planene for driften av tellingene må være klar i løpet av året. Det er trolig mest praktisk å dele inn fylket i telledistrikter som følger vedlikeholdsdistriktene, slik at vegmestrene både skal sørge for tapping av data fra telleapparatene på de faste nivå 1-punktene og sørge for at tellingene blir utført på nivå 2- og nivå 3-punktene etter en fastsatt plan. Både tapping og programmering av telleapparatene må gjøres ved hjelp av en «datakoffert» eller en micromaskin som vedlikeholdsdistriktene må utstyres med. Registreringene fra de forskjellige tellepunktene må deretter sendes til vegkontoret for bearbeiding og for videresending til alle som har behov for trafikk tallene. Vi regner med å ha klar nivå 1-punktene og ca. 30 nivå 2-punkt i løpet av året slik at vi kan begynne å ta dem i bruk fra nyttår. De resterende nivå 2-punktene vil bli opparbeidet i løpet av 1985 og 1986 og hele telleopplegget skal dermed kunne være i drift fra 1987.

Kjetill Kjersem

Kjenner du bruer i M & R?



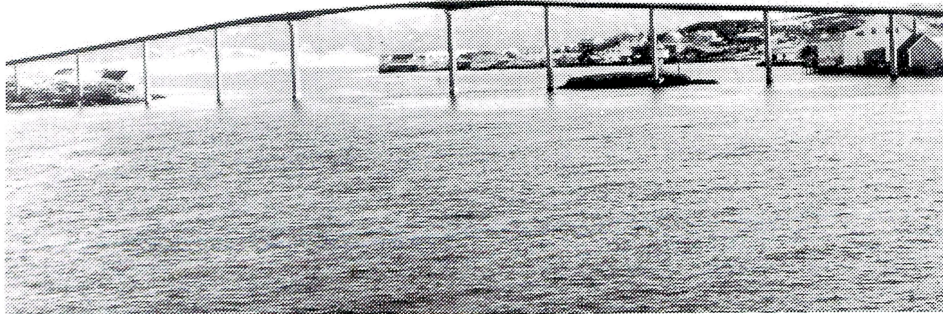
De seks bruene er:

- a) Nerlandsøy bru
- b) Remøybrua
- c) Langøy bru
- d) Runde bru
- e) Herøybrua
- f) Kjønnøy bru

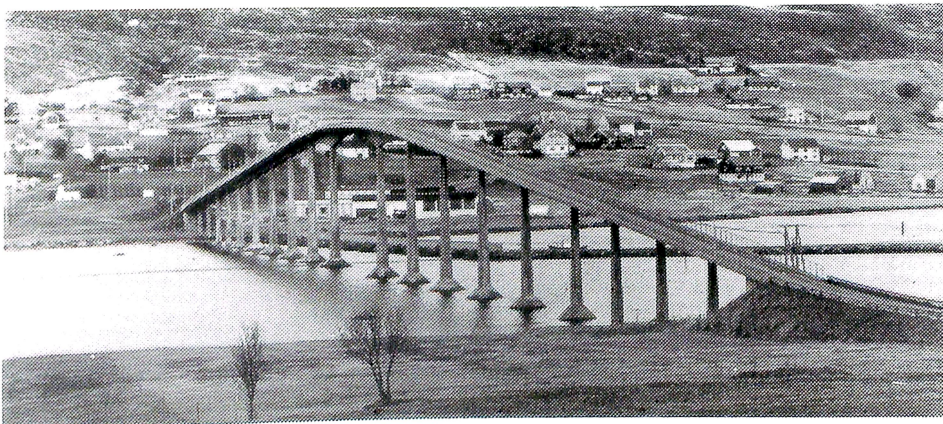
Plasser bokstavene på de riktige numre.

Rett svar finnes på side 26.

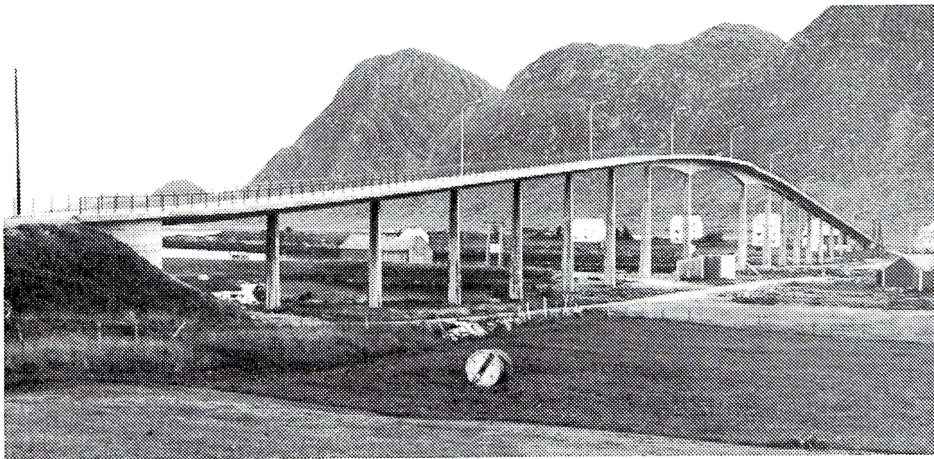
1



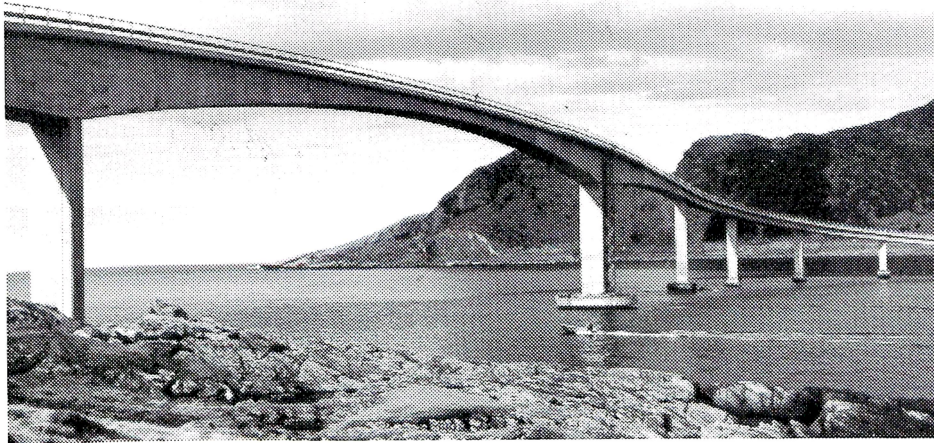
2



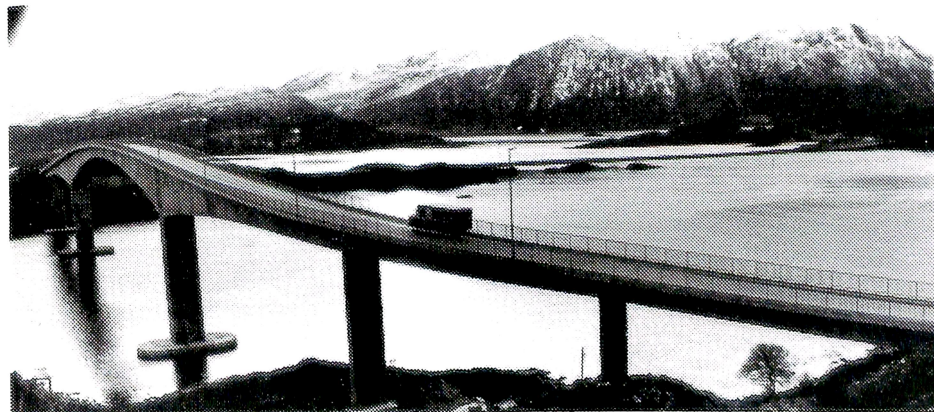
3



4



5



6

Ny instruks for vegvesenets distriktsadministrasjon

Samferdselsdepartementet har vedtatt ny instruks for vegadministrasjonen i fylkene og Vegdirektoratet med virkning fra 1. juni i år. Den gamle instruks fra 22. desember 1972 oppheves med virkning fra samme tidspunkt.

Grunnen til at det nå er utarbeidet nye instruks er at Statens vegvesen nå er blitt en samordnet veg og trafikketat og at det er en ny lederstruktur i direktoratet.

Vi gjengir her den nye instruks for vegvesenets distriktsadministrasjon:

Instruks for vegvesenets distriktsadministrasjon

fastsatt av Samferdselsdepartementet 11. mai 1984 i henhold til lov av 21. juni 1963 (vegloven), § 10, og lov av 18. juni 1965 (vegtrafikkloven), § 40, og med hjemmel i kgl. res. av 15. desember 1972.

§ 1

Vegvesenets distriktsadministrasjon er direkte underlagt Vegdirektoratet i saker som gjelder generelle vegspørsmål og vegtrafikk og i saker som for øvrig gjelder riksveger, og underlagt fylkesutvalget eller særskilt valgt nemnd når det gjelder fylkesveger, jfr. veglovens § 9. Vegdirektoratet gir nærmere bestemmelser om organiseringen av vegvesenets distriktsadministrasjon.

§ 2

Vegkontorets beliggenhet fastsettes av Samferdselsdepartementet etter forslag fra Vegdirektoratet, etter at fylkesutvalget er gitt anledning til å uttale seg.

§ 3

Vegsjefen er øverste faglige og administrative leder av vegvesenets distriktsadministrasjon i fylkene. Vegsjefen i Akershus er også øverste leder for biltilsynet i Oslo. Vegsjefen i Troms er ansvarlig for biltilsynets oppgaver på Svalbard.

§ 4

Vegvesenets distriktsadministrasjon skal bl.a.:

- a) Forestå planlegging, utbygging, vedlikehold og forvaltning av riks- og fylkesvegnettet, herunder ferjesambandene, samt arbeide med den trafikk- og transportmessige bruk av dette vegnettet.
- b) Utarbeide forslag til flerårige planer og budsjetter for riks- og fylkesveger og forberede disse for videre behandling i fylket.
- c) Fremme forslag for Vegdirektoratet i saker som er tillagt direktoratet i egenskap av sentralmyndighet for riksveger.
- d) Fremme forslag for fylkesutvalget eller særskilt nemnd i saker som er tillagt disse fylkeskommunale organer i egenskap av vegmyndighet for fylkesveger eller delegert riksvegmyndighet, og for øvrig bistå fylkeskommunen i saker på samferdselens område.
- e) Samarbeide, yte bistand og gi uttalelser i saker i henhold til lov og forskrifter og eller så langt dette er mulig innenfor rammen av vegvesenets fagkunnskap.
- f) Forestå tilsyn med opplæring og godkjenning av motorvognførere og forestå teknisk kontroll, godkjenning av motorvogn, og

verksteder og føre tilsyn med bruken av kjøretøyer.

- g) Foreslå og gjennomføre tiltak for å fremme trafiksikkerheten og samordne trafiksikkerhetsarbeidet i fylket, herunder utføre sekretariatarbeid for fylkets trafiksikkerhetsutvalg.

§ 5

Ved utøvelsen av den daglige ledelse skal ledere på hvert nivå i samsvar med retningslinjer gitt av vegsjefen:

- a) Sørge for at vegvesenets virksomhet drives i samsvar med gjeldende lover, gitte bevilgninger og andre bestemmelser som regulerer virksomheten.
- b) Søke nyttet arbeidsmetoder og planløsninger som etter forholdene er mest effektive, rasjonelle og økonomiske, bl.a. sett i forhold til foreliggende og påregnelige trafikkbehov.
- c) Arbeide for et godt samarbeid mellom vegvesenets distriktsadministrasjon, fylkeskommune, primærkommune og andre offentlige etater og institusjoner.
- d) Oppmuntre til et best mulig samarbeid mellom ledelsen og de ansatte, mellom de enkelte arbeidstakere innbyrdes og mellom de ulike arbeidsenheter i vegvesenet. De ansattes medbestemmelse skal gjennomføres i samsvar med regelverk og avtaler.
- e) Søke gjennomført en best mulig effektiv og meningsfylt bruk av personalressursene. Den enkelte arbeidstaker skal gis høve til å utvikle sine evner og sin kompetanse. Forholdene skal legges til rette for nødvendig opplæring.

- f) Påse at de som i henhold til lover og bestemmelser er gitt uttalerett i veg- og vegtrafikksaker, blir gitt denne anledning, slik at de kan øve innflytelse i avgjørelsesprosessen.
- g) Utvikle kontakt og samarbeid med de lokale brukerorganisasjoner innenfor vegtrafikken og vegtransportens område.
- h) Påse at vegvesenets oppgaver løses under hensyn til etaten i en beredskaps-/krigssituasjon skal kunne yte maksimal støtte til det militære forsvar og totalforsvaret for øvrig.

§ 6

Vegsjefen er ansvarlig for at instruksene for vegvesenets distriktsadministrasjon blir fulgt.

Han treffer nærmere bestemmelser om arbeidsordning og saksfordeling mellom avdelingene, innen rammen av det organisasjonsmønster som til enhver tid er fastsatt av Vegdirektoratet. Så langt han finner det forsvarlig kan han delegere avgjørelsene til vegkontorets tjenestemenn.

Vegsjefen treffer – innenfor rammen av de regler som gjelder etter medbestemmelsesavtalen – bestemmelser om ved hvilken avdeling og hvor hver enkelt tjenestemann til enhver tid skal tjenestegjøre og foretar omplasseringer etter behov, dersom ikke spesielle ansettelsesregler er til hinder for det.

§ 7

Vegsjefen skal orientere fylkesmannen i viktige saker som kan ha betydning for fylkesmannens arbeid, og ellers bistå fylkesmannen med behandling av veg- og vegtrafikksaker når fylkesmannen finner det ønskelig.

§ 8

Ved beordret beredskap og mobilisering/krig er vegsjefen administrativt og kommandomessig underlagt fylkesmannen, men faglig underlagt vegdirektøren i alle spørsmål som vedrører vegvesenets drift innen fylket.

Denne instruks gjelder fra 1. juni 1984. Fra samme tidspunkt oppheves instruks av 22. desember 1972.



Flyttesjau ved vegkontoret

I forrige nummer ble vegkontorets omflakkende historie presentert. Flakkinga er såvisst ikke over ennå, selv om det ikke er store spranget som skal gjøres denne gang:

Som kjent utvides fylkeshuset vestover, og vegkontoret skal ha arealet i 3. etasje til kontorer. Bl.a. skal laboratoriefolka gis plass her – endelig sammen med andre.

Det er nå satt opp dagene 10., 11. og 12. desember som innflyttingsdager.

Da skal mange fra «landskapet» vestover i nye lokaler, slik at det gis plass til ombygginger og tilpasninger i landskapet. Hele omleggingsprosessen skal være over i august.

Praktiske konsekvenser håper vi vil bli: Bedre kontorforhold, mer effektive arbeidsforhold når alt er i orden. Konsekvenser vi vet det må bli: litt rot i ombyggingsfasen.

Ellers: Nytt sentralbordnummer: 58 000.

Telefon til den enkelte direkte: Ring 072-5 før oppgitt linjenummer.



Serviceiltak ved ferjekaiene

– Hvor mange venterom/toalett finnes i forbindelse med kioskdirift? Vi retter spørsmålet til oppsynsmannsassistent Arne Hoem.

– Vi har i alt 22 venterom m/toalett i forbindelse med kioskdirift. På Sunnmøre 9, i Romsdal 4 og på Nordmøre 9.

– Antall venterom uten kiosk?

– Det er 13 venterom (m/toalett/utedo) uten kiosk (9 m/toalett, 3 m/utedo og 1 uten toalett).

– Er det planer om nye venterom/toalett?

– Vi har planer om nye venterom/toalett ved følgende ferjekaijer: Aukra, Sølsnes (under bygging), Eikesdal, Angvik (kontrakt inngått), Tingvoll (under bygging), Tømmervåg, og nye ferjekaijer i Seivika ved Kristiansund og på Furneset.

– Hvem bygger og vedlikeholder disse byggene?

– Med unntak av 2 venterom m/toalett, er alle bygget/eiet av private. (1 i forb. med kolonialforretning, 1 i forb. med bensinstasjon, 2 i forb. med kafe, 2 i forb. med sommerkiosk og 1 er i en nedlagt kiosk. Resten av byggene er oppført som egne servicebygg med kiosker.)

– Hvem betaler utgiftene til renhold, lys, varme, toalettpapir, håndduker og vaskemiddel?

– Dette betales av Møre og Romsdal Fylkesbåtar, men Vegvesenet kommer til å ta seg av alt dette fra 1. januar 1985. I 1984 var utgiftene ca. kr 380.000.-.

– Hva betaler vi pr. kiosk i året?

– Gjennomsnittlig betaler vi ca. kr 7.000.- pr. år pr. venterom i 1984. Totalavgiftene for 1984 er kr 195.050.-.



– Hva er viktigst: Venterom/toalett eller kiosken?

– Venterom/toalett er det aller viktigste. Kiosken kommer som et ekstra tilbud til de reisende.

– Hvem har kontroll med rommene?

– Den som eier bygget har det daglige tilsynet og ansvaret for at rommene er i orden.

TH

Teknisk kvalitetskontroll

Ekskursjon/hospitering v/laboratoriet, Telemark vegkontor

Deltakere: Personale som driv anleggskontroll, prøvetaking m.v. Spes. arb. P. B. Gjelsten, Feltlab. Spjelkavik, opps.mannsass. O. M. Naas, D.lab. Molde, opps.mannsass. E. R. Vike, D.lab. Molde, opps.mannsass. P. Brandli, Feltlab. Åndalsnes.

Mandag morgen (24/9) ringte vi til lab.sjef Førstøil, og det kom en fra laboratoriet opp på hotellet og hentet oss. På laboratoriet ble vi tatt godt i mot og vist rundt. Mandagen gikk med til samtaler på laboratoriet der vi fikk en orientering om bemanning og organisering. Konklusjonen av dette ble at det egentlig ikke var så stor forskjell fra vårt fylke, bortsett fra at laboratoriet er egen avdeling. Anleggs-kontrollørene, 5 oppsynsmenn, hadde mye reising. 3 av disse hadde mer eller mindre avgrensede geografiske områder som ble justert alt etter anleggsaktiviteten. 2 opererte fra hovedkontoret, de 3 andre var stasjonert ute. Materialkontrollen var opplagt med intensiv prøvetaking før og i oppstartingsfasen, senere stikkprøver.

Telemark bruker mest grus som bærelag. Det var nå begynt å bli problem med å finne leverandører som hadde tilfredsstillende kvalitet til dette formålet, og transporten av denne massen var derfor ofte lang og kostbar. Til komprimeringskontroll vart det benyttet Troxler. Fraksjonen på bærelag hadde vært 0–50, men i senere tid hadde det vært en overgang mot 0–32 mm.

7 mann + 2 oppsynsmenn sto for grunnboring. Disse var delt opp i lag.

De hadde 3 traktorer med boreutstyr. Det var grunnborene som stod for nødvendig prøvetaking for bærevnereregisteret. Også til dette ble traktorene benyttet.

Tirsdag og onsdag ble vi med oppsynsmann Betten og oppsynsmann Hoppestad ut på anleggene i distriktene rundt Skien og innom noen grustak. Vi fikk se anlegg der stikking/fli-sing og utlegging av lag ble utført som foreskrevet, men vi fikk også se stedet der dette ikke var tatt særlig alvorlig. Vi var dessuten med på prøvetaking (stikkprøver), betongkontroll (utstøpninger av tegninger og måling av synk og luftinnhold) og dekkelegging.

Inntrykkene vi sitter igjen med er at ordningen med anleggskontrollører fungerte bra. Samarbeidet mellom kontrollører og oppsyn ute i drifta fikk vi også inntrykk av var bra, stort sett. Ting som anleggskontrolløren kom over ble ofte tatt opp med oppsynet direkte og ordnet på stedet. Der dette ikke var mulig, ble saken rapportert til en leder av kontrollseksjonen som tok dette opp med avdelingen. Det var også lab.avdelingen som tilrådde trekk overfor leverandører av masse når denne ikke tilfredsstilte kravene i henhold til bestilte masser.

I vinterhalvåret drev kontrollørene en del med registrering av telehiv. På strekninger der det erfaringsmessig oppstod telehiv, ble det utsatt en del punkter i vegbanen og avlest høyder før vinteren. Dette ble fulgt opp ut over vinteren og våren, og resultatet ble benyttet når en skulle vurdere eventuelle tiltak som f.eks. masseutskifting. Det var lagt særlig vekt på

å finne overgangen telehiv/ikke telehiv.

Telemark har eksperimentert en del med åpen oljegrav av 100% knust stein. P. Brandli fikk med en prøve av denne, og vi fikk alle utdelt en foreløpig rapport om denne som angir foreløpige grensekurver, bindemiddelinnhold og en del erfaringer så langt. Dekket har fått betegnelsen M.D.A. (Myk – Dren – Asphalt).

Torsdag gikk med til hjemreise, og turen forløp uten komplikasjoner. Det var interessant å se hvordan opplegget var i Telemark og vi takker for turen.

Per Bjørn Gjelsten



Vedlikehold i fremtiden

I 70-årene fikk en i Norden, som ellers i verden, en ny økonomisk situasjon. Etter en lang periode med tildels sterk og jevnt økonomisk vekst, fikk en i 70-årene merke økonomisk stagnasjon, noe som endret forutsetningene på mange sektorer i samfunnet. Disse forhold ga også utslag på vegsektoren. Vegvedlikeholdet, som i mange år hadde fått sin jevne del av veksten i le av diskusjoner om prioritering av veginvesteringer, kom sterkere i fokus. Det ble klart at vegvedlikeholdet i fremtiden må være forberedt på å redegjøre for sitt bevilgningsbehov med grunnlag i en bredere dokumentasjon enn tilfellet er i dag.

På denne bakgrunn avholdt Nordisk Vegteknisk Forbunds utvalg nr. 41 – Drift av veger og gater – et seminar med hovedtema «Vegvedlikehold i fremtiden» i forbindelse med sitt årsmøte på Island 28.–30. juni 1982.

Rapport fra seminaret er nå utkommet som rapport nr. 13/84 fra NVF. Det er fremhevet at en nullvekst innenfor vegsektoren betyr en nedprioritering i forhold til andre samfunnssektorer. Skal man komme over på en mer positiv utvikling, vil en argumentasjon med grunnlag i en samfunnsøkonomisk analyse gi beslutningsfattere et bedre grunnlag for å vurdere vegtransportssystemet i sitt rette lys.

For at vegvesenet skal finne sin plass i samfunnet og få et fruktbart samspill med omgivelsene, er det viktig at informasjonsutvekslingen innenfor etaten og med interessegrupperinger i omgivelsene fungerer tilfredsstillende. Figuren viser en forenklet modell som beskriver informasjons-

strømmene i og rundt en vegorganisasjon.

I rapporten er skissert to utviklingsretninger for en vedlikeholdsorganisasjon, mot en spesialisering og funksjonsdeling eller mot en organisasjon av generalister.

Man har i flere nordiske land arbeidet med utvikling av vedlikeholdsstandarder. I disse prosjektene er det til standardbeskrivelsene knyttet en vegholderkostnad. Det er ennå oppgaver igjen med å utvikle regnskapssystemet og kostnadsmodellene.

Det står svært mye ugjort når det gjelder de eksterne konsekvenser, det vegbrukere og omgivelser får igjen for de penger samfunnet bruker på vegvedlikehold. I det norske prosjektet «Målorientert Vedlikehold» er det foretatt en forenklet relativ konsekvensanalyse for alle standarder og alle aktiviteter mot vegorganisasjonens målsettinger.

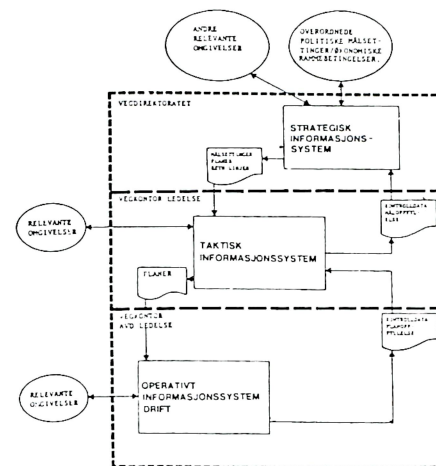
Når det gjelder begrepet målorientering, er det naturlig å ta utgangspunkt i den informasjonsmodell som er vist i figuren.

Målstyringen må ta utgangspunkt i et oppbygd mål-middelhierarki fra det strategiske ned til det operative nivå.

Resultatoppfølgingen må basere seg på et informasjonssystem som formidler målrelevante data fra det operative til det strategiske nivå.

Ekstern informasjon innebærer kommunikasjon med politikere og almenheten for å kunne definere de overordnede målsettinger, og for å kunne beskrive effektene av bevilgningene. Måldiskusjonen med de politiske myndigheter kan betraktes som det første trinn i en målorientert virksomhet.

I rapporten har man fremhevet at en målstyrt, desentralisert organisasjonsform er nødvendig hvis man skal møte kravene om et effektivt vedlikehold.



INFORMASJONSMODELL



Taushetsplikt i Arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani (AKAN)



I svært mange arbeidslag vil det være mennesker som i større eller mindre grad misbruker rusmidler. Dette koster den enkelte, samfunnet og arbeidsgiverne penger i form av fravær og skader. Videre kan misbruket ofte være en belastning for familiesituasjonen og dermed skape økonomiske og sosiale problemer.

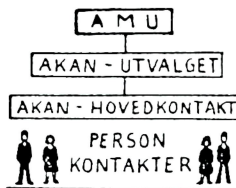
AKAN

ARBEIDSLIVETS KOMITE
MOT ALKOHOLISME OG
NARKOMANI



Arbeidslivets parter – LO og NAF – har tatt konsekvensen av dette og dannet AKAN – arbeidslivets komité

mot alkoholisme og narkomani. AKAN har i dag innpass i de fleste norske bedrifter, og også Statens vegvesen Møre og Romsdal har nå opprettet et AKAN-utvalg.



AKAN-utvalget er et underutvalg av arbeidsmiljøutvalget – (AMU) som illustrasjonen viser.

AKAN-utvalget skal være et opplysende og rådgivende organ i spørsmål om rusmiddelmisbruk. Viktigste oppgave er å legge forholdene til rette for en effektiv omsorg for etatens ansatte som måtte ha behov for dette. Personalet i opplegget.

AKAN-utvalget har følgende medlemmer:

Bedriftshelsetjenesten – 1 representant

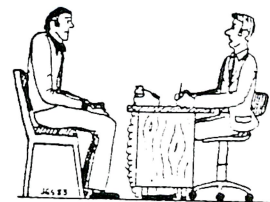
Hovedkontakten – 2 representanter

Personalseksjonen – 1 representant

Verneleder – 1 representant

Du kan få nærmere opplysninger om utvalgets medlemmer ved å henvende deg til bedriftslegekontoret eller til personalkontoret.

Taushetsplikt har alle som har tilknytning til AKAN-arbeidet.



HVORFOR HJELPE?

Det er i alles interesse at arbeidstakerne får beholde sin arbeidsplass. Det gir trygghet å ha arbeid.

AKAN vil hjelpe. Derfor må vi ha tak i dere som trenger hjelp. Vi hjelper ingen ved å dekke over problemene. Ansatte som har problemer med rusmidler, men som ikke er kommet i konflikt om rusmidler i tjenesten, tilbys også hjelp gjennom AKAN-opplegget.

Hovedkontakten og bedriftshelsetjenesten har ansvaret for hjelpetilbudet.

Ifølge retningslinjer for AKAN-arbeidet i Statens vegvesen Møre og Romsdal, skal personer som etter pålegg aksepterer behandlingsopplegget, undertegne en behandlingserklæring. Innholdet i denne er som følger:

Behandlingserklæring

Jeg erklærer herved at jeg er gjort kjent med bestemmelsene i bedriftens opplegg for behandling av personer med alkohol og/eller narkotikaproblemer som har medført overtredelse av arbeidsreglementet.

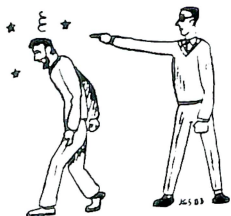
Jeg godtar følgende betingelser for fortsatt ansettelse ved bedriften:

1. Jeg forplikter meg til å gjennomgå den behandling som vi er kommet fram til, og til å møte til regelmessig kontroll ved bedriftshelsetjenesten.
2. Jeg godtar at bedriftshelsetjenesten/hovedkontakten skal påse at behandlingen blir gjennomført.
3. Jeg er klar over at det kan få konsekvenser for min fortsatte ansettelse ved bedriften hvis behandlingsopplegget ikke blir fulgt, eller hvis behandlingen ikke fører til tilfredsstillende bedring av mitt rusmiddelproblem.
4. Jeg er enig i følgende behandlingsopplegg:

.....
.....
.....

den/..... 198

.....
underskrift



Retningslinjer for AKAN-arbeidet i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Når en arbeidstaker opptrer påvirket av rusmiddel i tjenesten skal nærmeste overordnede alltid sørge for at vedkommende blir tatt hånd om og tatt bort fra arbeidet.

Første gangs forseelse:

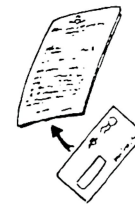
Nærmeste overordnede:

- kopler inn hovedkontakten
- gir muntlig advarsel

Hovedkontakten:

- vurderer behovet for hjelp og behandlingsopplegg i samarbeid med helsetjenesten, jfr. punkt 2.
- orienterer vedkommende om behandlingstilbud. Nærmeste overordnede orienteres om resultatet.
- drøfter behovet for personkontakt med den det gjelder, jfr. punkt 3.3 og underretter hovedkontakten.

Annen gangs forseelse:



Nærmeste overordnede:

- tilkaller personkontakten, eventuelt hovedkontakten dersom personkontakt ikke er oppnevnt.

Avdelingens ansvarlige leder:

- sender skriftlig advarsel til vedkommende med kopi til hovedkontakt, helsetjenesten og tillitsvalgt. (Advarselen betraktes ikke som ordensstraff i tjenestemannslovens forstand.)
- Hovedkontakten og bedriftshelsetjenesten utarbeider et behandlingsopplegg i samarbeid med personkontakten og den det gjelder. Nærmeste overordnede orienteres om opplegget.

Når en person enten frivillig eller etter pålegg aksepterer vegvesenets behandlingsopplegg, skal vedkommende undertegne behandlingserklæring. Hovedkontakten og helsetjenesten skal påse at behandlingsopplegget blir fulgt.



Tredje gangs forseelse:

Nærmeste overordnede:

- tilkaller personkontakt, hovedkontakt dersom personkontakt ikke er oppnevnt.

Avdelingens ansvarlige leder:

- sender nok en skriftlig advarsel med kopi til hovedkontakt, bedriftshelsetjenesten og tillitsvalgt.

Personkontakten, hovedkontakten og helsetjenesten:

- drøfter behandlingsopplegget i samarbeid med den det gjelder.

Hvis behandlingsopplegget ikke blir fulgt, eller hvis det ikke kan registreres tilfredsstillende resultater av behandlingen, legges saken fram for AKAN-utvalget.

AKAN-utvalget:

- avgjør hvorvidt behandlingen skal fortsette. Personkontakten deltar i drøftingen. Den det gjelder kan etter eget ønske få delta i møtet. Der som helsepersonalet ikke er representert i AKAN-utvalget, bør vedkommendes lege, eventuelt annet helsepersonell som kjenner til forholdene delta. Finner AKAN-utvalget at behandlingen er nytteløs, kommer bestemmelsene om disiplinær forføyning til anvendelse, jfr. punkt 1.1.

Omplassering

Dersom administrasjonen ønsker å omplassere arbeidstakere som er inne i AKAN-systemet, skal saken forelegges AKAN-utvalget til uttalelse.



BEHANDLINGSTILBUD:

1. Samtale og motivering – alle personer i AKAN-opplegget.
2. Etablering av personkontakter.
3. Samarbeid mellom personkontakt, hovedkontakt, AKAN-utvalget og bedriftshelsetjenesten.
4. Kontakt med hjemmet.
5. Medisinsk behandling. Denne kan bl.a. omfatte:
 - a) Konsultasjon hos bedriftshelsetjenestens personell.
 - b) Behandling med medisiner.
 - c) Henvvisning til privatlegen, spesialist eller behandlingsinstitusjon (klinikk eller kursted).
 - d) Etablere kontakt utenfor vegerstaten, f. eks. sosialkontor, trygdekontor, edruskapsnemnd, nærmeste AA-forening.

Bedriftslege Guttorm Eldøen

5 gode begrunnelser for å bruke kjørelys

Det er minst fem gode grunner for å bruke kjørelys:

- Du skal ikke kjøre med kjørelys for å se – kjørelys bruker du for å bli sett!
- Fotgjengere vil oppdage biler med kjørelys tidligere og bedre enn uten lys.
- Barna, som ikke har fullt utviklet syn, vil oppdage en bil med tente lys tidligere og bedre enn biler uten kjørelys. Det samme gjelder eldre, svaksynte og hørselhemmede.
- Syklister, som selv synes dårlig i trafikken i dagslys, vil også se biler med kjørelys tidligere og bedre uten lys.
- På fjelloverganger og svingete veger vil møtende biler med kjørelys kunne sees på lang avstand og i flere kurver framover. Bruk av kjørelys vil f.eks. gjøre det lettere å foreta valg av møteplasser dersom vegen er smal.

Ved adresseforandringer

vil vi være takknemlige om du kunne gi beskjed om dette. Vi får stadig noen «Veg og virke» i retur fra postverket fordi adressaten har flyttet. Vil du hjelpe oss med dette?

– red. –

TRAFIKKREGLENE ILLUSTRERT 1945

Utdrag av lov og forskrifter
med forklaringer

Statens bilsakkyndige har gitt følgende rettleiing om førerprøvens praktiske del

Førerprøven kan ikke avlegges på biler hvor ikke en av bremse-
ne er tilgjengelig fra plassen ved siden av føreren, eller på biler,
hvor det ikke er fritt utsyn fra førerens og ledsagerens plass
framover, til sidene og bakover, eller som er trang, ubekvem og
av den grunn vanskelig å ha herredømme over.

Biler som i konstruksjon og utstyr er spesielle og avviker sterkt
fra de vanlige kan heller ikke brukes. Forøvrig må bilen være i
forskriftsmessig stand i enhver henseende.

Den som framstiller seg til førerprøve må kunne kjøre sikkert, kor-
rekt, flytende og framfor alt hensynsfullt, såvel i trafikk som på fri
kjørebane, i kryss, kurver og trange passasjer og herunder man-
nøvrere riktig, og på en tilfredsstillende måte klare alle de situa-
sjoner som måtte oppstå.

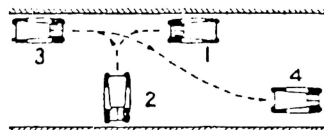
Videre må bilen med alle dens apparater og betjeningsorganer
behandles riktig.

Hastigheten må være normal, tilpasset etter våre hastighets-
bestemmelser og de stedlige forhold forøvrig, og i trafikken så-
vidt mulig følge denne.

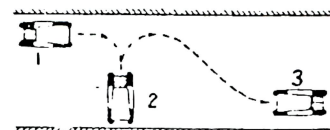
Søkere må bl.a. kunne:

- 1) Starte motoren og foreta de nødvendige innstillinger av ap-
paratene for startingen.
- 2) Rygge med sving til høyre som til venstre, samt på smal vei el-
ler gate, eller parallelt og nesten inntil fortau eller veikant. Rygg-
ingen må også kunne startes i motbakke.
- 3) Kjøre en sving med stigning eller som etterfølges av en stig-
ning slik at det må geares ned i svingen.
- 4) Sette i gang i motbakke uten at bilen glir bakover og uten at
motoren stopper eller ruser unødig og kunne geare opp til det
som passer for stigningen. Videre geare ned i en utforbakke.
- 5) Starte motoren ved hjelp av vognen i medbakke.
- 6) Snu bilen i gate eller vei hvis bredde er ca. $1\frac{1}{2}$ ganger bilens
lengde

Ikke slik

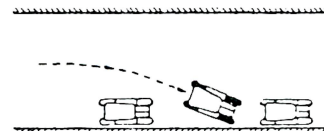


men helst sånn

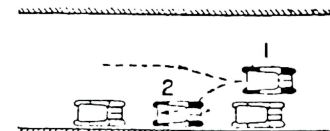


7) Parkere bilen inntil en fortauskant mellom 2 parkerte kjøre-
tøyer, hvis innbyrdes avstand er ca. 2 ganger bilens lengde. Kjøre
bilen ut igjen fra samme situasjon.

Ikke slik



men helst sånn

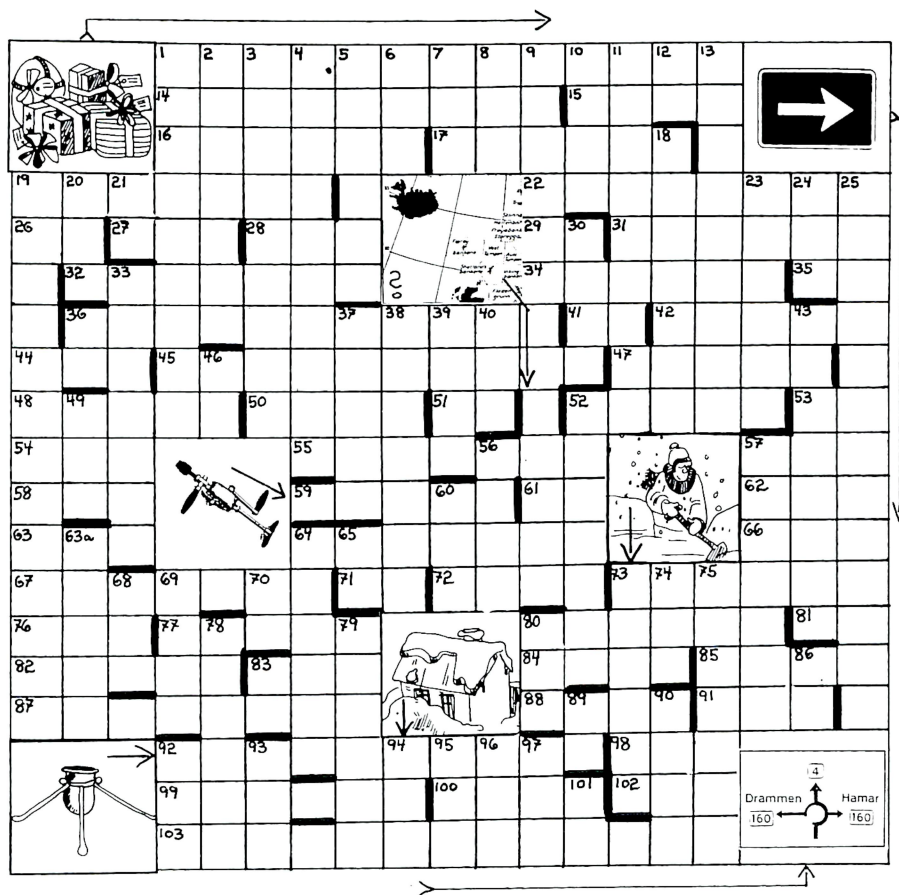


- 8) Bruke de gear som til enhver tid passer for hastighet og stig-
ningsforhold.
- 9) Kjøre i kø eller etter trafikk, som har et hestekjøretøys hastig-
het.
- 10) Kjøre gjennom sterk trafikk uten å bruke signalapparat.

..... eller kanskje forskjellen likevel ikke er så stor?

KRYSSORD

av førstesekretær Terje Haug



VANNRETT

1. Se ill.
14. Verdensaltet
15. Fruktbart sted
16. Bønn
17. Guttenavn
19. Komm.app.
22. Partene
26. Spørte
27. Himmelfenomen
28. Kant (omv.)
29. Mesterskap
31. Unikumet
32. Blokkerer
34. Svulst
35. Romertall
36. Gjøre ensartet
41. Stoff
42. Leverer
44. Fryse
45. Fylle
47. Pikenavn
48. Vinkel
50. Eske (omv.)
51. Vederbuk
52. Nøle
53. Dessert
54. Brygge
55. Kjennelig
57. Tresort
58. Stiv
59. Se ill.
61. Pron.
62. Pron. (omv.)
63. Tresort
64. Planten
66. Mynt (omv.)
67. Bergart
71. Anmode
72. Malm
73. Erindringer
76. Søk
77. Alterbrød
80. Spart
81. Tall
82. Innsjø i Finland
83. Ekskursjon
84. 7994
85. Falitt
87. Bøte
88. Verdensdel
91. Kule
92. Se ill.
98. Retn. (omv.)
99. Ukrydret
100. Adelstittel
102. Pron. (omv.)
103. Se ill.

LODDRETT

1. Fritid
2. Tjenestedrakt
3. Mangfoldiggjøring
4. Budskap
5. Kontanter
6. Belegg (omv.)
7. Heve
8. Fisk
9. Se ill.
10. Pron.
11. Klær
12. Einsteinium
13. Forskrift
18. Sangeren
19. Normer
20. Gudinne
21. Lutetium
23. Anse
24. Svar
25. Se ill.
30. Fabel
33. Lære
36. Parti
37. Hissig
38. Rene
39. Guttenavn
40. Ankerplass
43. Tsaren
46. Del av bibelen
49. Tre like
52. Knekke
56. Vedvarer
57. Forretning
60. Bevege
- 63a. Pikenavn
64. Drive
65. Elv
68. Skurepulver
69. Pikenavn
70. Thallium
73. Se ill.
74. Pikenavn
75. Havnymfe
78. Gå til hodet
79. Tall
80. Hellig
83. Drikk
86. Sjarm
89. Hellig
90. Føle
92. Dyp kløft
93. Bunnfall
94. Skred
95. Tre like
96. Opphav
97. Mynt
101. Tillate

De tre først uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 4-84» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 10. januar 1985.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

Vegfest 1984



Fredag 5. oktober 1984 ble en gammel tradisjon ved vegkontoret gjenopptatt, nemlig årets «Vegfest». Glade og opprømte troppet vi opp, gamle og unge, forloveder og ektefeller, på Folkets Hus i Molde. Alt var lagt koselig tilrette med dekkede bord og levende lys.

Først ble det servert deilig middag. Mens vi lot maten synke, foretok formannen i bedriftsidrettslaget, Leif Magne Lillebakk, utdeling av diverse premier.

To av våre spreke i langrennsportet fikk premie i Skicupen: 2. premie til Jan Meringdal i kl. A og 2. premie til Arve Remmen i kl. B. Deretter sto våre skarpskyttere i årets korrespondanseskyting for tur. Fra Møre og Romsdal fikk disse premie:

Kl. 1 Damer (30 deltakere):

3. Jeanette Lorentzsen	152 p.
8. Torill Wirum Eide	142 p.
10. Kjersti Kjöll	139 p.
11. Unni Vassgård	138 p.

Lagskyting Damer:

Møre og Romsdal fikk en hederlig 2. plass. 7 lag deltok.

Klasse 1 Herrer (115 deltakere):

4. Georg Bolme	258 p.
8. Geir Nordahl Svenden	252 p.
9. Arne Glomstad	251 p.
14. Finn Heggset	248 p.
19. Petter Lyster	243 p.
21. Bjarne Hope	242 p.
28. Gudmund Stavik	238 p.
29. Geir Holten	237 p.
31. Erling Rørhus	236 p.
34. Arvid Talset	235 p.
35. Odd Eikås	235 p.
37. Jens Monsholm	234 p.

Klasse 2 Herrer (55 deltakere):

1. Jon Ingar Eik	268 p.
2. Lars L. Øye	266 p.
7. Kristian Henden	260 p.
8. Egil Alvik	258 p.
14. Bjørn Andersen	257 p.
18. Kjell Ramstad	257 p.

Klasse 3 Herrer (28 deltakere):

7. Daniel Bjørkedal	263 p.
---------------------------	--------

Klasse 5 Herrer (12 deltakere):

3. Alf Hjelvik	276 p.
----------------------	--------

I «Brunvollstatuetten 1983/84» var det Harald Valved som gjorde det best av våre, 3. plass med 1358 poeng.

Andre hadde også gjort en innsats som fortjente premie. Jane Marit Røv hadde laget morsomme «medaljer» i trolldelig. Disse ble i tur og orden hengt rundt halsen til:

Magne Flemsæter som «Årets løypelegger». Det var for iherdig innsats foran årets skidag. (Det ble også påstått at han gikk seg bort, noe han for øvrig sterkt dementerte selv.)

Irene Bolsø som «Årets raskeste festdeltaker», det vil si at hun ikke nølte et

øyeblikk med å melde seg på lista til festen.

Nølte i det lengste gjorde derimot en herre ved navn Asbjørn Skjevik som ble kåret til «Årets skilpadde».

Ruth Rød ble «Årets uheldigste». Det skyldes nok at hun er helfrelst volleyballspiller på bedriftsidrettslaget.

Så var det kaffekokerne våre som også fortjener en takk. De som fikk utdelt «Takk for innsatsen-medalje» var Anna Sandblåst, Olga Hesthol, Anne Margrete Heimen og Solveig Eik på vegkontoret og Unni Vassgård på veggentralen.

Etter denne flotte premieutdelingen var det tid for kaffe og dessert, og selvfølgelig ble det rikelig anledning til å ta seg en svingom.

Til slutt vil vi benytte anledningen til å takke festkomiteén som besto av Oddbjørn Pladsen, Jane Marit Røv og Stig Seljeseth for godt utført arbeid og vel tilrettelagt «Vegfest 1984».

Jeanette Lorentzen



Sykefravær i vegarbeidsdriften

Håndbok 083 – Personalstatistikk utgis hvert år av Statens vegvesen.

Denne statistikken omhandler:

- sysselsetting
- lønninger
- yrkesskader
- fravær

i Statens vegvesen.

I avsnittet for fravær blir sykefravær behandlet spesielt. Det er kun for arbeidstakere i driften at det foreligger statistisk bearbejdet tallmateriale for sykefravær.

I 1983 utgjorde egne arbeidstakere i driften 437 årsverk (beregnet antall helårsarbeidstakere).

Av disse utgjorde	
Faste arbeidstakere	398 årsverk
Korttidsansatte	32 årsverk
Ekstraordinære	
sysselsetting	7 årsverk
	<hr/>
	437 årsverk

Totalt sett hadde disse arbeidstakerne et sykefravær på 47 332 timer eller i snitt 108 sykefraværstimer pr. årsverk. Dette utgjør en fraværssrate på 5,84%. Den tilsvarende fraværssrate for 1982 var 6,29%.

Til sammenligning hadde driften på landsbasis en sykefraværssrate på 7,2% i 1983. På landsbasis vil dette si at sykefraværet tilsvarte 509 årsverk.

Det kan være relevant å sammenligne oss med andre arbeidsgrupper.

I sammenligning med NAF (mannlige industriarbeidere) kommer vegvesenet bra ut, særlig når en tar i betraktning den vesentlig lavere gjennomsnittsalder i NAF's gruppe.

Dersom vi sammenligner oss med Statens vegvesen i andre fylker så har Møre og Romsdal en av de laveste sykefraværssratene. Spennet er fra 8,92% til 5,26%.

Ut fra tallene bør vi kanskje si oss tilfreds. Dette bør dog ikke forhindre at vi anstrenger oss for å redusere skadelige elementer i vårt arbeidsmiljø av både sosial og fysisk karakter. Greier vi det vil nok sykefraværssraten synke ytterligere.

Harald Valved

Sykefraværssrater i %:

År	Vegvesenet	NSB	Televerket	NAF, industri	Entreprenør
1978	6,9	7,0	6,0	8,4	6,9
1979	7,3	6,5	5,8	9,0	8,1
1980	7,5	6,4	5,7	8,9	7,6
1981	7,0	7,1	5,8	9,0	7,9
1982	7,6	6,8	5,6	8,9	7,8
1983	7,2	6,9	5,5	8,8	7,4



Retningslinjer for bedriftshelsetjenesten Statens vegvesen Møre og Romsdal

Disse retningslinjene bygger på «Retningslinjer» for bedriftshelsetjenesten i Statens vegvesen» gitt av Vegdirektoratet i skriv av 23. februar 1983.

På grunn av manglende bevilgning og stillingshjemmel for 1983 og 1984 vil disse retningslinjene dekke en midlertidig ordning fram til 1985. Med bakgrunn i knapphet på ressurser må det legges opp til et nært samarbeid mellom helsepersonell og vernepersonell.

Bedriftshelsetjenestens oppgaver

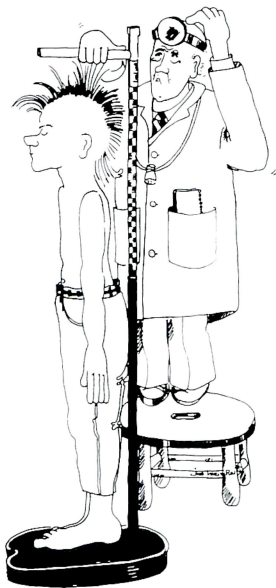
Bedriftshelsetjenestens hovedoppgave er å drive helseoppbyggende arbeid. Det bør legges vekt på følgende aktiviteter:

- helseundersøkelser og åpne konsultasjoner.
- arbeidsplassbesøk og kartlegging av arbeidsmiljø.
- rådgivning i helse- og miljøspørsmål.
- medvirke til å forebygge yrkesskader og ulykker.
- attføringsarbeid og omplassering av arbeidstakere med svak helse.

Helseundersøkelse og konsultasjoner

Følgende retningslinjer skal gjelde for helseundersøkelser og konsultasjoner:

- helseundersøkelse ved tiltredelse og ett år etter tiltredelse.
- årlig undersøkelse inntil fylte 18 år.
- undersøkelse hver 3. år inntil fylte 45 år.



- undersøkelse hvert 2. år inntil fylte 60 år.
- undersøkelse hvert år etter fylte 60 år.
- selektive helseundersøkelser av grupper arbeidstakere eller enkeltpersoner.

Bedriftshelsetjenesten skal avsette tid til konsultasjoner i forbindelse med sykdom eller miljø i tilknytning til arbeidsplassen.

Kartlegging av arbeidsmiljø og forslag til forbedring

I samband mellom vernepersonellet og helsepersonell skal arbeidsmiljøforholda på ulike arbeidsplasser kartlegges.

Bedriftshelsepersonellet er ansvarlig for arkivering og oppbevaring av

egenmelding om sykdom fra de tilsatte i vegvesenet.

Bedriftshelsetjenesten skal arbeide for å forebygge yrkesskader, sykdommer og andre uheldige psykiske og fysiske påkjenninger.

I samarbeid med vernepersonellet bør bedriftshelsetjenesten:

- granske arbeidsmiljø med henblikk på helseskadelige forhold.
- arbeide for å bedre arbeidsmiljøet og redusere miljøfaktorer som øker sykdomsfaren.

Attføring og omplassering

Ved undersøkelser må legen vurdere om den tilsatte er skikket for sitt arbeid og eventuelt anbefale omplassering.

Rådgivning og helseopplysning

Bedriftshelsetjenesten skal:

- gi råd til de tilsatte om hvordan de skal ta vare på helse si.
- gi etaten råd ved nybygging og ominnredning og ved kjøp av nytt utstyr.
- delta i møter i arbeidsmiljøutvalget og forhandlingsdrøftingsmøter når relevante saker behandles.

Generelt

Bedriftshelsetjenesten ved vegkontoret skal opprette og holde kontakt med de legene som gjennomfører helsekontroll av tilsette i drifta ute i fylket.

Nærmere detaljer vedrørende gjennomføringen av bedriftshelsetjenesten er gitt i retningslinjene (se neste side).

Retningslinjer for bedriftshelsetjenesten i Statens vegvesen

Bedriftshelsetjenesten er et viktig arbeidsmiljøtiltak. Dens hovedoppgave er å drive helseforebyggende arbeid. Arbeidet organiseres slik at helsetjenesten legger vekt på bl.a. følgende aktiviteter:

- helseundersøkelser og åpne konsultasjoner
- arbeidsplassbesøk og kartlegging av arbeidsmiljøet
- rådgivning i helse- og arbeidsmiljøspørsmål
- medvirkning for å forebygge yrkesskader og ulykker
- attføringsarbeid og omplassering av arbeidstakere med sveket helse

Kommentar

Rekkefølgen av de oppførte aktiviteter angir ikke prioriteringen av arbeidsoppgavene, men som nevnt skal arbeidsmiljøarbeidet tillegges større vekt. Prioriteringen av de forskjellige arbeidsoppgavene må derfor løpende vurderes.

Helseundersøkelser og konsultasjoner

Bedriftshelsetjenesten legger opp følgende rutiner for helseundersøkelser:

- undersøking straks etter tilsetting
 - undersøking årlig inntil fylte 18 år
 - selektiv helseundersøkelse rettet mot risikoforhold i arbeidsmiljøet (f. eks. hørselundersøkelser hos støyeksponeerte arbeidstakere og støvlungeundersøkelser hos støveksponeerte arbeidstakere osv.)
 - undersøking for å gi medisinsk bistand ved hyppige eller langvarige fravær
 - undersøking i visse tilfeller etter medisinsk vurdering
- Bedriftshelsetjenesten bør avsette tid til veiledning slik at tilsatte kan forelegge sine helseproblemer uten at de er spesielt innkalt. Denne veiledningstjeneste innebærer ikke at bedriftslegene skal fungere som primærleger. Meningen er å gi de tilsatte muligheten til å oppsøke helsepersonalet dersom de føler behov for å ta opp sine helseproblemer i arbeidsmiljøforholdet. Muligheten for slike konsultasjoner må avpasses i forhold til helsetjenestens kapasitet.

Kommentar

Ordningen med helseundersøkelse praktiseres slik at arbeidstakere mellom 18 og 45 år innkalles til generelle helseundersøkelser hver 4. eller 5. år. Personer over 45 år innkalles annethvert år. Hvis legen finner grunn til det, kan innkalling skje med kortere mellomrom. Utenom dette kan tilsatte be om å få møte på bedriftshelsekontoret dersom en føler behov for å ta opp helseproblemer som en

antar har sin årsak i arbeidsmiljøet. Det må på forhånd bestilles time slik at en kan få opplyst når en skal møte.

Ved akutt sykdom eller arbeidsulykke kan også bedriftshelsetjenesten tilkalles, dersom dette er hensiktsmessig og bedriftshelsetjenesten kan komme til stede før den ordinære helsetjenesten kan rekke fram.

Kartlegging av arbeidsmiljø og forslag til forbedringer

Arbeidsoppgavene for bedriftshelsetjenesten må organiseres slik at helsepersonalet ved arbeidsplassbesøk og annen informasjon kan holde seg orientert om arbeidsmiljøforhold i vegvesenet på de forskjellige arbeidsplasser.

Bedriftshelsetjenesten skal arbeide for å forebygge yrkesskader og -sykdommer og andre uheldige fysiske og psykiske påkjenninger, og arbeide for å fremme helse og trivselen.

Bedriftshelsetjenesten må derfor:

- granske miljøet med henblikk på mulige helseskadelige forhold
- arbeide for å bedre arbeidsmiljøet og redusere sykdomsfremkallende miljøfaktorer
- arbeide for å forebygge skader og ulykker

Kommentar

Som nevnt innledningsvis har helsepersonalet en viktig oppgave i den forebyggende virksomhet.

Helsepersonalet vil derfor søke å holde seg orientert om forholdene på arbeidsplassen ved besøk og befaringer.

Det vil derfor være særlig positivt hvis de respektive avdelinger/kontorer o.l. tar initiativ til slike besøk uten å vente på at bedriftshelsetjenesten eller vernetjenesten «dukker opp». Slik kontakt skal formidles gjennom verneleder.

Slike arbeidsplassbesøk vil dessuten være gunstig for et best mulig samarbeid mellom helsetjenesten og de respektive arbeidsplasser.

Rådgivning og helseopplysning

Bedriftshelsetjenesten skal

- gi råd til de tilsatte om hvordan de skal ta vare på helsen sin
- gi etaten råd ved nybygging og ominnredning og ved kjøp av nytt utstyr
- delta i møtene i arbeidsmiljøutvalget og i forhandlingsdrøftingsmøter med de tillitsvalgte når relevante saker behandles.

Kommentar

Skal helsetjenesten kunne drive sitt forebyggende arbeid er det en forutsetning at råd og vink i helsespørsmål kan gis på enkle-

te og beste måte. Blant annet er det viktig at det blir gitt instruksjon om riktig arbeidsstilling, og at helsetjenesten blir rådspurt ved anskaffelse av utstyr som influerer på arbeidsmiljøet. Etter at retningslinjene for bedriftshelsetjenesten er utarbeidet er det gitt ut egne retningslinjer for AKAN-arbeidet i Statens vegvesen i Møre og Romsdal.

AKAN står for Arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani.

Retningslinjene fastslår at en skal arbeide for å

- forebygge misbruk av rusmidler
- hjelpe tjenestemenn som misbruker slike midler
- sette personalet – særlig ledere og tillitsmenn – bedre i stand til å ta seg av de problemer misbruk av alkohol og narkotika fører med seg på arbeidsplassen.

Både helsetjenesten og vernetjenesten vil kunne gi nærmere opplysninger om hvordan en går fram i slike spørsmål.

Attføring og omplassering

Ved undersøkelser må helsepersonalet vurdere om den tilsatte er skikket for sitt arbeid og eventuelt hjelpe den tilsatte med å bli omplassert til annet høvelig arbeid. I tillegg skal bedriftshelsetjenesten medvirke til at arbeidstakere som har fått svekket helse som følge av ulykke, sykdom eller slitasje, får beholde et høvelig arbeid i etaten.

Kommentar

Noen arbeidstakere må av hensyn til sykdom eller nedsatt førlighet skifte arbeid.

Etaten vil så vidt mulig være behjelpelig med omplassering til annet høvelig arbeid. Helsetjenesten vil enten på eget initiativ eller etter ønske fra arbeidstakeren – under alle omstendigheter i samråd med denne – gi råd og opplysninger med hensyn til annet arbeid som kan passe.

Generelt

Det er viktig at bedriftshelsetjenesten har god kontakt med ledelsen og andre i etaten som arbeider med arbeidsmiljøspørsmål. Det må videre utvikles et godt samarbeid med vernetjenesten slik at en ikke gjør unødvendig dobbeltarbeid, men gjensidig utfyller hverandre.

Bedriftshelsetjenesten må ellers innrette seg etter bestemmelser i Arbeidsmiljøloven og loven om bedriftshelsetjenesten og forskriftene til denne, i spørsmål som retter seg mot bedriftshelsetjenestens arbeidsoppgaver og arbeidsforhold.

For øvrig viser en til Arbeidstilsynets publikasjoner om «Bedriftshelsetjenesten etter Arbeidsmiljøloven» (best. nr. 401).

Retningslinjene gjelder fra 1. februar 1983

HØRT til førerprøven .



Under muntlig eksaminasjon til førerprøven ville sensor Fritz Bohlin (nylig pensjonert) høre om kandidaten kunne betydningen av skilt..

Han presenterte dette skiltet og spurte: «Kan du nå si meg hva dette skiltet betyr?»

Kandidaten tenkte seg om lenge og vel, før han svarte: «Ferga har gått!»

Løsning «Kjenner du bruer i M & R»

fra side 10.

- 1 – C
- 2 – F
- 3 – A
- 4 – B
- 5 – D
- 6 – E

Laboratoriet – vegvesenets interne konsulentar

Kvifor presentasjon

Laboratorieverksemda er eit relativt nytt element i vegvesenet sin organisasjon i Møre og Romsdal. Mange av dei tilsette i étaten synest å ha eit noko uklart bilete av den funksjon laboratoriet har og dei arbeidsoppgåvene det skal dekkje. Ein nærare presentasjon av arbeidsfeltet vårt er derfor nødvendig.

Organisering

I Møre og Romsdal vart laboratoriet eiga avdeling i 1974. Verksemda er lagt under driftssjefen. Totalt er 20 personar tilsette på laboratoriet. I tillegg kjem 2–3 hjelpearbeidarar i sommarhalvåret. Sidan starten i 1974 har overingeniør Bjørn Wivestad vore leiar av laboratoriet. Han har imidlertid hatt permisjon sidan juni 1983, og for tida vika-

rierer Arne Åsmund Skotheim som overingeniør og leiar av verksemda. Internt er vi organisert i tre grupper:

- Grunn- og materialundersøkingar under leiing av overingeniør Torgeir Døssland.
- Teknisk kvalitetsoppfølging under leiing av avdelingsingeniør Geirmund Nordal.
- Laboratorium under leiing av oppsynsmannsassistent Arne Eidskrem.

Lokale

Laboratoriet held til i den gamle «Vaskeribygningen» på Reknes. Rundt årsskiftet 1984/1985 skal sjølve laboratorieverksemda flyttast over i byggetrinn II ved Fylkeshusa, men saksbehandlarane blir verande i «Vaskeribygningen» fram til juli–august 1985.

I tillegg til verksemda ved vegkontoret i Molde har vi to feltlaboratorium. Desse vart etablert i Spjelkavik og på Åndalsnes i 1983. Elles har vi lager og utstyr for grunnborarane inne ved Molde vegstasjon på Årø.

Arbeidsoppgåver

Laboratoriet skal i hovudsak fungere som ei serviceavdeling for dei andre avdelingane ved vegkontoret. Oppgåvene våre kan delast inn i desse arbeidsfeltene:

- Grunn- og materialundersøkingar for materialtak, veg-, bru- og ferjekajprosjekt.
- Bereevneundersøkingar og dimensjonering av forsterkingstiltak.
- Dimensjonering av overbygning ved nyanlegg.
- Teknisk kvalitetsoppfølging av material og utført arbeid.

Dei siste 2–3 åra har det vore ein klar tendens til aukande oppdragsmengde, spesielt innanfor emnet forsterking og utbetring av eksisterande vegnett. Denne tendensen vil venteleg forsterke seg i tida som kjem. Likevel er det framleis grunn- og materialundersøkingar som dominerer.

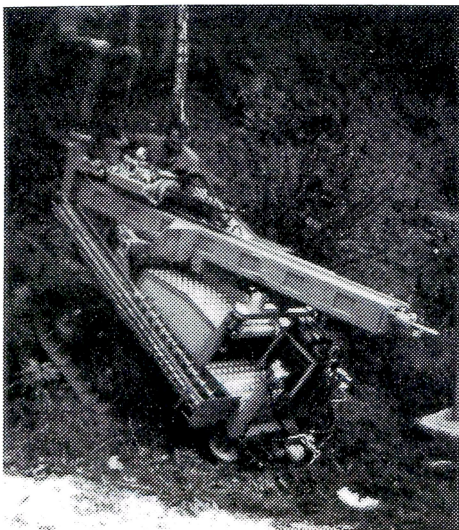
Laboratoriet har også teke på seg oppdrag frå fylkeskommunen og frå kommunar, samt frå private oppdragsgjevarar. Desse oppdraga har utgjort ein relativt liten del av den totale verksemda vår.

A. Grunn- og materialundersøking

På planstadiet

Arbeidet innan dette fagområdet går på ulike måtar inn som ein del av planleggingsarbeidet ved vegkontor-





Beltegåande boretraktor i ulendt terreng.

et. Mesteparten av oppdraga dreier seg om linjeundersøkingar i samband med hovud-, detalj- og byggeplanar.

På hovudplanstadiet har undersøkingane som mål å gi eit oversyn over grunnforholda langs linja. På dette stadiet kan resultatata av undersøkingane føre til at linja blir justert til dømes for å unngå område med særskilt dårleg grunn, eller for å «få med seg meir» av eventuelle gode skjeringsmassar i område som grensar til trasé-en.

På detalj- og byggeplanstadiet er linja oftast meir fastlåst i horisontalplanet. Her har undersøkinga som mål å gi best mogleg grunnlag for ei sikker masseberekning der tjukna på matjord og utskiftingsmasse er registrert og djupne til fjell er kartlagt best mogleg i skjerिंगane.

Vidare skal det klarleggjast om det er nødvendig med særskilde tiltak på grunn av stabilitetsproblem eller setningsfare, og kvaliteten av skjeringsmassane skal påvisast mest mogleg

detaljert slik at byggeplanane kan innehalde skikkeleg massedisponeringsplan og endeleg dimensjonering av overbygninga.

Ved prosjektering av bruar og ferjekaiar spelar fundamenteringsforholda ei avgjerande rolle. Desse kan klarleggjast ved grunnundersøking. Dei geotekniske kunnskapane til saksbehandlarane er nødvendige for val av fundamenttype og dimensjonering av fundamenta.

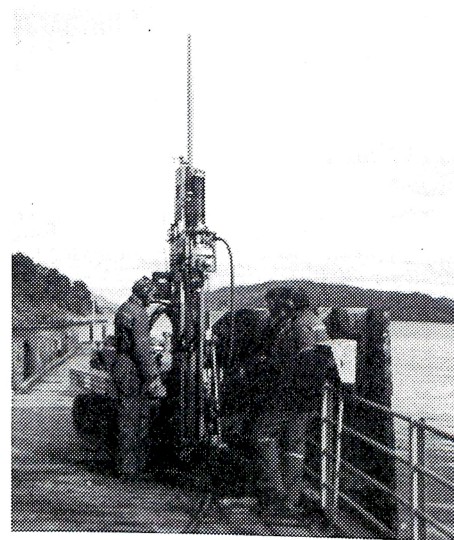
Undersøking av vegbyggingsmateriale

Med **materialundersøking** forstår vi kartlegging av volum og undersøking av kvalitet på lokalitetar der det kan vere mogleg å ta ut vegbyggingsmateriale – oftast er det snakk om overbygningmassar. Det kan her dreie seg om små, lokale forekomstar av typen sidetak til eit veganlegg eller om større ressursar der det kan vere tale om å drive med langvarig produksjon av berelags- eller dekkemateriale.

Markundersøkingar – mannskap og utstyr

Ei undersøking omfattar for det første feltarbeid i form av sonderboringar, prøvetaking og oppmåling. Dette arbeidet blir utført av to borelag, vanlegvis med to mann og ein beltegåande boretraktor på kvart lag. Dessutan har vi diverse spesialriggar og handhalde utstyr. Arbeidet blir utført av spesialarbeidarane Asbjørn Ødegård, Thorbjørn Kvendbø og Willy Hansen med borformann Jan Torvik i spissen. Oppsynsmann Isak Witsøe tek seg av arbeidsleiing og tilrettelegging.

I dei siste åra har vi fått supplert utstyret med meir moderne utrusting slik at vi no er i stand til å utføre skikkelege undersøkingar overalt der vi kan komme til med boreriggane, same kor



Grunnundersøking for ferjekai.

harde og steinhaldige massar det måtte vere.

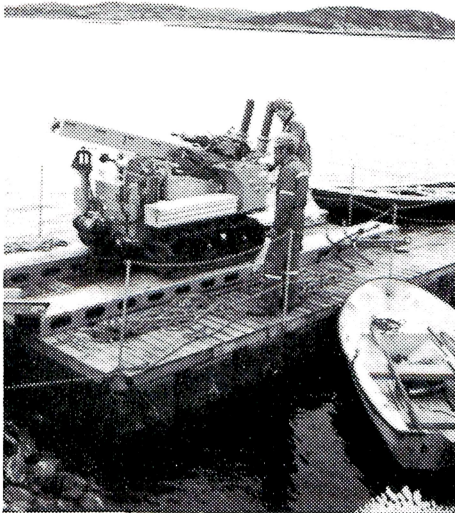
Laboratorieundersøkingar

Dei prøvane som blir tekne under feltarbeidet, skal klassifiserast og undersøkast med tanke på tekniske eigenskapar av ulike slag. Dette arbeidet blir gjort ved laboratoriet i Molde der oppsynsmannsassistent Arne Eidskrem står for dagleg drift og arbeidsleiing. Laborantane er Ola Amundsgård (formann), Stig Folkestad, Tore Stavik og dessutan ein praktikant som i år er Frank Rødal.

Dei fast tilsette laborantane har alle tre bakgrunn som grunnborar, og dei er så fleksible at dei trør støttande til med feltarbeid når det er behov for meir enn 2 mann på kvart lag, eller ved sjukdomsforfall.

Presentasjon og saksbehandling

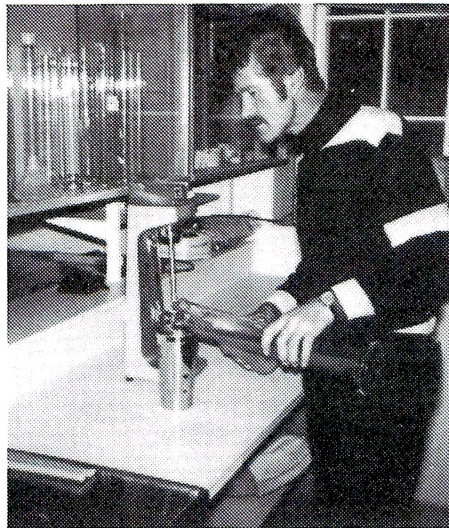
Resultata av felt- og laboratoriearbeidet skal presenterast slik at dei



Grunnboringstraktoren i arbeide på Atlanterhavsvegen.

kjem til nytte både for saksbehandlaren ved laboratoriet og for «kundane» på plan- og driftsavdelingane. Dette fører med seg eit omfattande teiknearbeid. Vidare skal alle undersøkingresultat arkiverast på ein forsvareleg måte slik at dei kan finnast att også i framtida, og at det skal haldast orden på oppdragsregisteret vårt. Ansvaret for dette arbeidet ligg på spesialarbeidar John Foss, som også har lang røynsle som grunnborar.

Saksbehandlinga ved grunnundersøking omfattar ei førehandsvurdering av problemstillingane med oppsetting av program for felt- og laboratoriearbeid, og deretter ei vurdering av resultat med rapportering til oppdragsgivaren. Dette arbeidet er noko lunde likt fordelt mellom laboratoriesjefen, overingeniør Arne Åsmund Skotheim, og medarbeidarane, avdelingsingeniør Gunnar Flemmen og overingeniør Torgeir Døssland.



Tore Stavik foretek slemmeanalyse.

Størstedelen av oppdraga våre dreier seg om geotekniske og anleggstekniske problemstillingar. Desse handterer vi stort sett sjølve med ei viss hjelp frå konsulentfirma til å ta «toppane». Dersom det er behov for geologisk ekspertise eller seismiske undersøkingar, må vi som oftast søke hjelp frå Veglaboratoriet i Vegdirektoratet.

B. Bereevnemålingar

Laboratoriet har ansvaret for bereevneregisteret og målingar av bereevne. Utstyret vi nyttar, er av typen Dynaflect. Målingane blir utført av oppsynsmann Isak Witsøe, som har stor røynsle på dette feltet. Utstyret registrerer nedbøying i millimeter frå ei bestemt belastning på vegen. Dette blir så brukt til å rekne ut bereevne i tonn, anten for eit målepunkt, eller for ei viss strekning. Denne metoden blir nytta til å bestemme



John Foss ved teiknebordet.

sommarbereevna. Skal vi finne bereevna i teleløyisinga, må vi grave prøvehol og vurdere materialkvalitet og lagtjukkleik.

For å vurdere behovet for innføring av aksellastrestriksjonar er det viktig å vite noko om tele i og tining av vegane. Dette kan delvis gjerast visuelt. I tillegg har vi sett ned 24 telegrensemålingar i fylket. Vegmeistrane har ansvaret for avlesing og rapportering til vedlikehaldsavdelinga.

C. Teknisk kvalitetsoppfølging

Kvifor?

Teknisk kvalitetsoppfølging omfattar alle målingar, analysar og vurderingar av material til vegformål, samt kontroll av det utførte arbeidet. Som grunnlag for dette har vi vegnormalar, standardar og retningslinjer med beskrivelse av utførelse og kvalitetskrav

Kven?

I utgangspunktet er det den som bygger, dvs. anlegg/vedlikehald, som er ansvarleg for kvaliteten. Dette gjeld også krav til material og utførelse. Ønskeleg kontrollomfang blir vurdert av anlegg/vedlikehald. Laboratoriet skal så utføre målingar og analysar på rådgjevande basis. Til saman skal dette sikre ei god driftsstyring og ein akseptabel kvalitet på produkta. Når det gjeld laboratoriets innsats på dette feltet, er hovudbasen ved vegkontoret i Molde. Dei to feltlaboratoria i Åndalsnes og Spjelkavik har imidlertid ein særskild viktig funksjon. Desse utfører oppdrag i sitt næraste geografiske område og analyserer ein stor del av prøvene med omsyn på materialkvalitet. I Molde er det oppsynsmannsassistentane Erling R. Vike og Ole M. Naas som har dette som hovudoppgåve. På Åndalsnes har vi oppsynsmannsassistent Per Brandli, medan spesialarbeidar Per B. Gjelsten og praktikant Jens H. Moe har Spjelkavik som utgangspunkt.

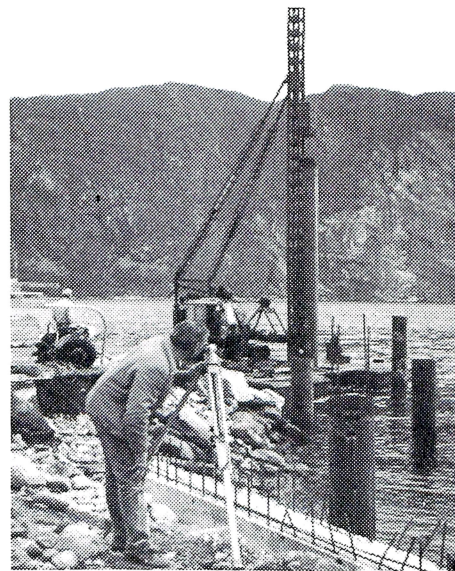
Saman med vedlikehaldet har vi dessutan to asfaltkontrollørar, Erling Vike og Asbjørn Skjevik, som kontrollerer entreprisearbeid på dekkefronten.

Viktige kontrollområde

Teknisk kvalitetsoppfølging og kontroll omfattar ei rad ulike tiltak og aktivitetar. Berre dei mest sentrale felta vil bli tekne opp her.

Med hynsyn på vegbygging er undersøking av material for vurdering av kvalitet og bruksområde særskild viktig. For å finne ut om materiala fyller dei aktuelle krav og spesifikasjonar, går det føre seg ei **produksjonsoppfølging** av både leverandørar og eigenproduksjon. Dersom vi skal vite nok om kvaliteten av det som er bygd, må det dessutan takast prøver av utlagt masse.

For vegdekke blir det tatt prøver av produksjonen og av ferdig lagt dekke. Prøvemengde og prøveopplegg er avhengig av dekketypen. Dekke som skal tole høg trafikk, har strenge krav til material og utførelse. For dek-



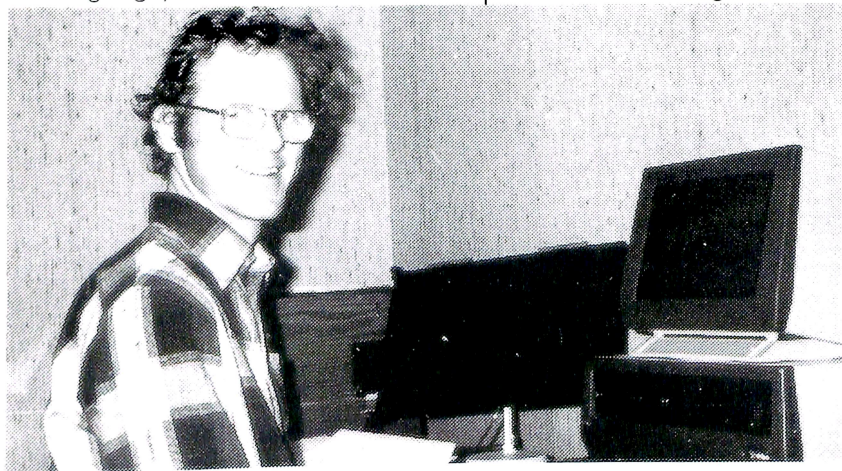
Arne Eidskrem følger opp peleramminga ved Stranda ferjekai.

ke med lågt trafikkgrunnlag er ikkje krava så strenge, noko som reduserer talet på prøver.

Vegkonstruksjonen skal tole den trafikkmengde som er venta i ein viss tidsperiode utan å ta skade. For å oppnå dette må alle materiallag i vegkroppen pakkast så tett som råd. Krav til slik **komprimering** er sett opp i vegnormalane med omsyn på tyngde av aktuelt utstyr, tilrådde lagtjukkleikar og antall overfarer med utstyret.

Komprimeringsgraden kan kontrollerast ved ulike målemetodar, til dømes isotopmåling, platebelastning, sandvolumeter, vannvolumeter eller nivellement. Dessutan finst automatisk utstyr for registrering av komprimeringsgraden hos nokre valseleverandørar.

Laboratoriet ser det som svært viktig å fokusere på komprimeringa med spesiell vekt på å motivere til bruk av



Laboratoriet har teke til å bruke EDB til tekstbehandling, administrative rutiner og saksbehandling. Torgeir Døsland er her i arbeid ved vår Victor maskin.



Jens H. Mo og Per B. Gjelsten i feltlaboratoriet i Spjelkavik.

tungt nok utstyr og høvelege lagtjukk-leikar.

Til slutt vil vi nemne eit arbeidsområde, der auka innsats må til i åra som kjem. Det gjeld drenering. Drenssystema er ein sær s viktig del av vegkonstruksjonen med omsyn på faktisk bereevne. Ei god oppfølging på dette feltet er såleis viktig både for å auke levetida av sjølve drenssystemet og for å halde opp bereevna. Reduserte vedlikehalds- og totalkostnader kan her oppnåast med relativt enkle tiltak.

Spesielle undersøkingar

Innanfor feltet teknisk kvalitetskontroll driv laboratoriet med ein god del aktivitetar som ikkje er knytte til spesifikke anlegg, men som er retta mot å betre kontrollmetodar eller konstruksjonsmåtar på generell basis. Her kan til dømes nemnast

- prøving av injiseringsstoff/epoxy i samband med forankringsboltar,
- forsøk med og proporsjonering av ulike typar bærelag (cementbunden pukk, cementstabilisert grus),
- utprøving av metodar for å vurdere kvaliteten av ulike steinmateriale,
- teoretiske og praktiske analysar av rammeutstyr og pelekapasitetar.

Ein mindre del av aktiviteten på dette feltet må vel karakteriserast som forskning og utvikling, men størstedelen har klar relevans med omsyn på praktisk nytte ved framtidige anlegg her i fylket.

LAB

Nekt å sitte på med en som har drukket

Hvem sitter du på med hjem fra fest? Vi spør – ikke fordi det angår oss, men fordi det angår deg. Du bør velge dine sjåførere med omhu. Å unnlate det kan bli skjebnesvangert. Hvis du har den minste mistanke om at sjåføren har drukket, så anbefal heller å ta en taxi hjem. Det er noe dyrere, men det er mye sikrere.

Nå går myndighetene til felts mot helgeulykker. Det vil i første rekke si økt kontrollinnsats på veiene fra politiets og biltilsynets side. Det er nok en grunn til å la bilen stå. Prøv å overtale fyllekjørerene til å la bilen stå etter festen. Hvis han ikke vil det, så vær voksen nok til å nekte å sitte på. Hvis han blir stående helt alene, er det ikke slik stas å kjøre lenger. Og da er det tross alt bare sjåføren det går ut over ved en trafikkulykke. Pluss eventuelt andre han treffer på sin ferd. I slike tilfeller – når alle overtalelsesforsøk har slått feil – må det være tillatt å ringe nærmeste politi eller lensmann for å få vedkommende stoppet så raskt som mulig.



Elveferjer i Surnadal



I Surnadal var det frå gammal tid to ferjestader – Øye og Røv – for ferjing over Surna.

Etter høgste resolusjon av 6. oktober 1818 var ferjetakstane for desse stadenene:

1 person: 2 skilling (seinare omskr. til 7 øre), 1 laus hest: 3 skilling (seinare omskr. til 10 øre), 1 kjerre eller karjol med hest: 6 skilling (seinare omskr. til 20 øre), 1 firehjula vogn med 2 hestar: 12 skilling (seinare omskr. til 40 øre), 1 storfe: 2 skilling (seinare omskr. til 7 øre). Fleire storfe om gongen pr. stk.: 1 skilling (seinare omskr. til 3 øre), 1 småfe: 2 skilling (seinare omskr. til 7 øre), Fleire småfe om gongen pr. stk.: ¼ skilling (seinare omskr. til 1 øre). Takstane vart skrivne på tavle som vart hengt opp på ferjestaden. På kvar ferjestad var det 2 ferjer – 1 småferje som ferjemannen heldt og 1 storferje som vart kosta ved utlikning på allmugen.

I 1836 var storferja ved Øya ferjestad forfalla og kassabel, og den 12. november 1836 heldt veginspektør Brun med 2 takstmenn (Ole Olsen og John Olsen Schei) skjønsteneste over kostnad med ny ferje. Skjønet kom til at ei ny ferje i fullt ferdig stand med 2 par årar, men utan jærnlænke og lås som ferjestaden hadde, ville koste omlag 16 spd. Det vart sett opp sålydande forskrift for bygging av ferja:

1. «Længden, maalt midt efter Bunden fra Stavn til Stavn bliver 10 Alen; Bredden maalt tversover udvendig midt på Færgen 3½ Alen, og Høiden paa Siderne 20 Tommer.
2. foruden at Færgens Sammensætning maae i enhver Henseende være forsvarlig med fornødne Jærnsøm og iøvrigt udfordrende Beslag – foruden Lænke og Laas – construeres den aldeles paa samme Maade som Stor-

færgen ved Røv Færgested og forsynes, ligesom denne, med 2 Roerrum.

3. saavel Side- som Bund-bordene gives hver for sig samme Tykkelse som bemeldte Færgen ved Røv, og foruden at den baade under og over Bunden belægges paa denne, skal den forsynes med saa mange Træbord over Bunden indvendig, at Vognhjulene altid kommer paa disse hvad enten den er belastet med een eller flere Vogne.
4. Under Bygningen maae det altid i agttages, at tilstrækkelig Tjære komme i mellem i alle Sammenføyninger – og som mellom Bunden og de bestemte Træbord. – Endelig blev paa Stedet forfattet følgende Forslag til Licitations-Conditioner for Andskaffelsen af en Storferge ved Øye Færgested, nemlig:
 1. Færgen bygges nøyagtig efter ovenstaaende Forskrift og af ahlent varigt Træværk;
 2. den leveres ved Færgestedet i fuldfærdig – ogsaa forsvarlig tjæret og igjen tørret – Stand indtil Færgefarten begynder næste Aar 1837.
 3. Omkostningerne ved Licitationsforretningen, samt de Omkostninger, som muligens kunne flyde af den i sin Tid afholdende Besigtigelse udredes af Entreprenøren efter af Amtet approberede Regninger.
 4. for Arbeidets Udførelse efter Conditionerne til den bestemte Tid tilveiebringer Entreprenøren antagelig Caution.
 5. dersom Arbeidet ei udføres til den bestemte Tid, besørger det af Vei-

bestyrelsen udført paa Entreprenørens og Cautionistens Bekostning saaledes, at hvad Omkostningen derved maatte overstige Licitationssummen udredes af ham eller dem;

6. Licitationsbudet er Amtets Approbation undergivet.»

Etter lisitasjon av sorenskrivaren vart arbeidet med ny storferje ved Øye ferjestad bortsett til Christen Toresen Hommelstad.

2. mai 1837 var det synfaring på den nye storferja av veginspektør Brun og mennene fanejunker Øye og Lars I. Mogstad. Ein fann at ferja var forsvarleg bygd etter kondisjonane. Mennene tilrådde at entreprenøren fekk overta gamleferja vederlagsfritt då lisitasjonssummen for den nye ferja visseleg var for låg. Dei meinte at ved auksjon ville ikkje gamleferja verta betalt med meir enn eit par spd., som repartiert på allmugen i dei 2 soknene ville gje eit lite og umerkeleg utbyte. I høve av at det i forskrifta for bygging av ferja er inntekte at ferjestaden frå før hadde «Lenke og Laas», kan eg nemne at ferjemennene etter føresegn i kgl. resolusjon hadde plikt til å halde ferjebåtane låst til landet ved jarnlenke når det var mørkt, til trygd for at rømlingsmenn ikkje skulle snike seg over om natta. Dei skulle og ha nøye tilsyn med at ikkje «omstrippende betlere eller mistenkelige ubekjente personer uten pass» vart sett over elva.

I 1891 vart Øye ferjestad nedlagt då det ved privat innsamling og lån var bygd bru. Denne brua vart øydelagt av isgang i januar 1907. I same månad søkte Surnadal heradsstyre om at det på statsvegbudsjettet 1908–09 vart gjeve løyving til gjenoppbygging av Øye bru i samband med ein vegparsell frå brua til hovudvegen ved

«Det gjør vondt både her og der»



Kommunal- og arbeidsdepartementet, Sosialdepartementet, Statens informasjonstjeneste sammen med LO

Skei. Løyving vart gjeve, og den 15. august 1910 vart hovudveganlegget Skei – Øye bru avlevert til vedlikehald av distriktet. I mellomtida hadde kommunen ordna med mellombels ferjemann for ferjing over elva.

I desember 1899 kom 25 av interessentane i Røv meieri saman til møte for å samtale om bru over Surnaelva på ein slik stad at ferjinga ved Røv ferjestad kunne sløyfast. Trafikken hadde auka frå år til år, og ferjefart var ikkje lenger tilfredsstillande, meinte møtet. Dei møtande vart samde om å gjere noko til førebuing av bygging av bru og valde ei arbeidsnemnd med G.O. Fiske som formann. Røv bru – ei hengebru ferdig i 1913 – var ei privat bru, men brua var open for allmen ferdsle. Røv ferjestad kunne då leggjast ned.

Bjarne Rekdal

og NAF startet 11. september d.å. en opplysningskampanje som de kaller «Holdningskampanje for kroppen din».

Det er i forbindelse med kampanjen utarbeidet en del publikasjoner, samt at Arbeidstilsynet også har en del publikasjoner om dette.

Vegdirektoratet anbefaler i brev av 6. september -84 at vegkontorene aktiviserer seg i denne kampanjen, og sier at arbeidsmiljøutvalget bør være med i dette arbeidet. I møte den 14. november vedtok arbeidsmiljøutvalget at personalkonsulent Harald Valved og verneleder Egil Bakke skal se nærmere på dette og legge fram forslag til aksjonsmåte til neste møte. At det er nødvendig med en slik kampanje viser annonser og brosjyrer som forteller at ryggstøyla vår koster landet vårt over 10 milliarder kroner pr. år.

La oss derfor ta til motto det som arbeidstilsynet sier i noen av sine publikasjoner:

- Tenk på helsa når du: Løfter og bærer
- Tenk på helsa når du: Står og jobber
- Tenk på helsa når du: Sitter og jobber

Egil Bakke



**Holdningskampanjen
for kroppen din**

Hvorfor skal ikke vegvesenet i Møre og Romsdal få kjøpe asfaltblandeverk?

I uttalelser fra politikere på fylkesplan og riksplan og fra våre overordnede blir det snakket om at vi må drive effektivt, rasjonelt og økonomisk i vegvesenet.

Vi vet at bevilgningene til fylkesveger er skrumpet inn til nesten ingenting. Alt skal spares.

I lengre tid har vegvesenet nå bygd opp kompetanse for å legge svarte vegdekker og har i dag etter vårt syn en brukbar stab.

De to oljegrusverkene våre er nå gamle og nedslitte. Vegvesenet har så vidt vi vet bedt om å få kjøpe nytt asfaltverk som produserer varmasfalt og er mer mobilt nettopp for å drive mer økonomisk.

Dette har så vidt vi har hørt ikke lykkes selv etter flere års forsøk. Mynighetene sier nei til tross for at det er lagt fram klare tall for at dette ville bli langt billigere enn om asfaltentreprenørene legger dekkene.

Fra våre kollegaer i S. Trøndelag og Nordland vegvesen som har kjøpt egne asfaltblandeverk, sies det at verkene er tjent nesten inn igjen på en sesong!

Er dette sant? Er dette økonomi? Hva med jobbene våre? Hva skal de nye valsene og asfaltutleggerne da brukes til?

Vi spørger kun. Vårt kall er ei at svare.

Fra oss i vegvesenet i Møre og Romsdal som legger oljegrus/asfalt

Driftssjefen svarer:

Det er rett at ett av våre to oljegrusverk er gammelt og nedslitt, det andre regner vi med vil holde ennå i noen år. I et par år har vi ønsket å kjøpe trommelblandeverk, men sentrale myndigheter har hittil ikke gått med på dette.

Det har vært vanlig nesten over hele landet at entreprenørene har stått for produksjon og utlegging av høyverdige asfaltdekker mens vegvesenet i egenregi har lagt de rimelige «kalde» dekktypene (oljegrus, asfaltløsningsgrus). Det har i de senere år vært en målsetting fra sentrale myndigheter at vegvesenet i egenregi også skal gis mulighet til å kunne legge

varme asfalttyper og at entreprenørene likeså skal kunne operere på oljegrusmarkedet.

Oljegrusverk er bare egnet til å produsere de «kalde» massetyperne. Med de nye trommelblandeverkene er det mulig å produsere både «kalde» masser og høyverdige asfalttyper. Trommelblandeverk er også mer mobile enn oljegrusverkene med tørketrommel og filleranlegg og faktisk ikke vesentlig dyrere i anskaffelse.

På grunn av at eksisterende eget produksjonsutstyr ikke har gjort det mulig å produsere både kalde og varme masser på samme sted, så har vi også her i fylket vært nødt til å frakte oljegrus fra et geografisk område til et annet mens vi likeså har måttet frakte

asfalt motsatt veg. Trommelblandeverk gir oss mulighet til å dekke behovet for alle massetyper innenfor ett og samme område. Vi har regnet ut at vi derved sparer store summer årlig i reduserte transportkostnader.

I prinsippet er vel de fleste enige i at den som kan gjøre jobben rimeligst og best også skal utføre den. Dette burde på de fleste felt være et rimelig og greit prinsipp som også vil kunne virke inspirerende for både vegvesenets egne folk og for entreprenørene til å arbeide mest mulig rasjonelt og godt.

Nå er det mange og kanskje særlig fra entreprenørnæringen som hevder at offentlig og privat virksomhet ikke konkurrerer helt på like vilkår. Dette er imidlertid kompliserte spørsmål som det ikke er helt lett å finne entydige svar på og som det kanskje er ennå vanskeligere å løse i praksis. Et mål bør det være å fjerne ulikhetene mest mulig.

Vi har i de senere år lagt omlag 2/3 i egenregi og den resterende 1/3 i entrepris her i fylket, målt i antall tonn masse. Erfaringsdata viser at vi legger vegdekker i størrelsesorden 15–30% rimeligere i egenregi enn i entrepris. Vi mener derfor at vi ut fra ideelle målsettinger om økonomisk drift bør opprettholde egenregiandelen noenlunde på nåværende nivå på vegdekkeområdet.

Vi har lagt opp til 3 hovedverksoppstillinger her i fylket, ett i hvert av fogderiene Sunnmøre, Romsdal og Nordmøre. Dekkearbeidene innenfor de 3 geografiske områdene blir nå lyst ut på anbud. Samtidig skal vegvesenet selv regne på hva disse «kontraktene» vil koste i egenregi. Planen er at vegvesenet selv skal stille opp egne verk og ta dekkeleggingen.

gen der hvor dette blir rimeligst totalt sett.

Hvis vegvesenet ligger godt an pris-messig må vi gå ut fra at de sentrale myndigheter også vil akseptere at vi får kjøpe eget trommelblanderverk.

Paul Bølset

Begynt i vegvesenet

Vegkontoret

Leif K. Giskegjerde, førstesekretær
Reidun Øverland, tegneassistent (vikar)

Arild Tjelde, ingeniør (vikar)

Kjell Haukeberg, oppsynsmanns-assistent (vikar)

Siv-Karine Egset, kontorassistent

Ove L. Hanken, kontorassistent (vikar)

Biltilsynet

Arne Sæther, konsulent

Frank Bordal, inspektør

Eli Holm Sandnes, renholdsassistent

Vegarbeidsdriften

Egil Småge, kontorassistent

Lodve Dalsbø, spesialarbeider

Roger Dalsegg, spesialarbeider

Kristen Leikarnes, spesialarbeider

Oskar Einarsson, spesialarbeider

John Emil Ødegård, spesialarbeider

Hans Petter Erstad, spesialarbeider

Øyvind Gjøvik, spesialarbeider

Lars Kr. Kvernberg, spesialarbeider

Arnfinn Karlsen, spesialarbeider

Runar Ingvald Amdam, spesialarbeider

Jon Dahl, spesialarbeider

Kjell Steinar Sylte, spesialarbeider

Jan Olav Kallmyr, spesialarbeider

Magnar Sylte, spesialarbeider

Oddbjørn Tomren, spesialarbeider

Terje Anundsen, spesialarbeider

Geir-Egil Tangen, spesialarbeider

Kjell Johnny Sandnes, spesialarbeider

Steinar Ræstadholm, spesialarbeider

Svein Solbakk, lagerbetjent/mekaniker

Oddbjørn Slyngstad, lagerbetjent/mekaniker

Johannes L. Holten, maskinfører

Per Magne Moen, maskinfører

Jens Hamre Moe, praktikant

Frank Rødal, praktikant

Sylvi Sæter, kontorassistent

Grethe Ertresvåg, renholdsassistent

Laila Ulfsnes, renholdsassistent

Slutta i vegvesenet

Vegkontoret

Anne-Karin Aure

Bjørn Petter Eidhammer

Biltilsynet

Oddbjørn Silseth

Vegarbeidsdriften

Sven Vollset

Rune Åkernes

Sivert Holten

Einstein Bæverfjord

Pensjonister

Odd Bakken, Kleive

John Andreassen, Nesjestranda

Johan Solli, Kleive

Olav L. Klokk, Sykkylven

Arne Ødegård, Bruhagen

Fredrik Talset, Hovdenakken

Jonas Berg, Molde

Jon Rindalsholt, Rindal

Gabriel Roksvåg, Nordvika

Anton Røbekk, Molde

Ola Fivelstad, Hellesylt

Halvor Bråten, Grøa

Ragnar Aune, Folkestadbygd

Harald Engdal, Engdal

Andreas Myrvang, Aukra

Kåre Engeseth, Norddal

Hjalmar Nilsen, Tjørvåg

Alf Langmo, Åndalsnes

Knut O. Kornstad, Steinsgrenda

Edvin Kjørsvik, Tornes

Karl Kvamme, Kvamsøy

Ivar E. Hjelen, Kyrksæterøra

Gunnar Svee, Molde



Vi gratulerer

50 år:

Svein Oddmund Balstad,
6622 Ålvundfjord, 1. januar.

Håkon Gåsø,
6400 Molde, 27. februar.

Eivind Barstad,
6174 Barstadvik, 6. mars.

Per Natvik,
6265 Vatne, 8. mars.

60 år:

Henry K. Vatne,
6150 Ørsta, 15. januar

Viset tunnel



Frå oppstartinga. Foran frå venstre: Jakob Engeseth, Olav Nyhagen, Bjørn Hoem, Kjell Loen, Kristen Leganger, Bjørn Heggset, Kristian Henden, Ola Dalebø, Martin Myrvang, Norleif Aspehjell og Erling Pilskog. Bak frå venstre: Jon Magne Frisvoll, Karl Arne Ekroll, Dagfinn Helland, Jan Folland, Steinar Flydal, Øystein Tafjord og Terje Pedersen. Dagfinn Grønningsæter og Sigmund Meek var ikkje til stades då biletet vart teke. Foto: Bygdebladet.

«Veg og virke» har vitja oppsynsmannsassistent Kristen Leganger ved Viset tunnel og spurt han korleis det går med drifta.

– Når starta arbeidet?

– Vi starta på skift 27. mars 1984. Då sprengde vi første salva i påhogg ved Viset mot vest.

– Kor langt inn i fjellet er de komne?

– Inndrifta t.o.m. 30. november er 780 m.

– Kor lang vil tunnelen bli?

– Tunnellengda er 1089 m.

– Kva dimensjonar har tunnelen?

– Teoretisk profil er 42 m², C-profil. Fri høgde vert 4,60 m på 6,0 m breidde.

– Er det noko problem med fjellet?

– Berggrunnen er samansett av to typar gabbro, ein mørk dei første 300 m, og vidare innerter ein lysare granatholdig gabbro. Det er hardt å bore og tungsprengt. 100 hol pr. salve. 16

fot stenger. Vi har heile tida hatt langsgåande slesper, og når vi ofte får eit tversgåande sprekkesystem i tillegg, vert det mykje sikringsarbeid. Svelleleire er påvist. Innsett 3,9 bolter i gjennomsnitt pr. 1m tunnel.

– Kva blir massane nytta til?

– Tunnelmassen sidelagrast for framtidig bruk. Ca. 10 000 m³ vert brukt på 2 fylkesveganlegg. T-5 brukte óg noko til masseutskifting på riksveg 58.

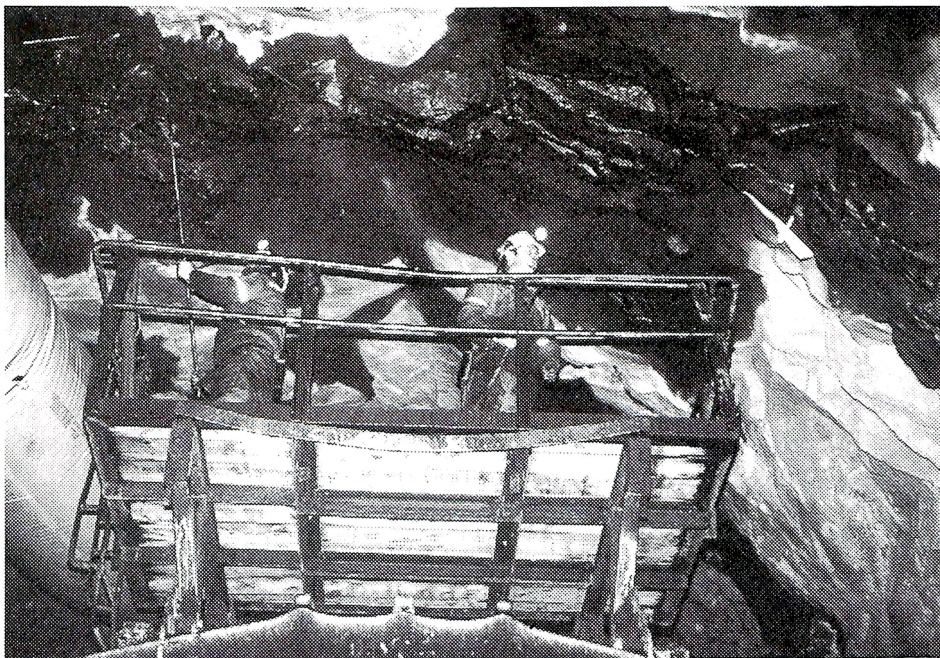
– Når er det planlagt gjennomslag, og vil dette halde?

– Med 7 salver pr. veke,); 28 m vert det gjennomslag ca. 1. mars 1985. Med nokolunde fjell og utan for mykje trøbbel med riggen, skulle dette halde godt.

– Kor stor er arbeidsstyrken?



Ø. Tafjord er drivar i bormaskina.



Etterrensking.

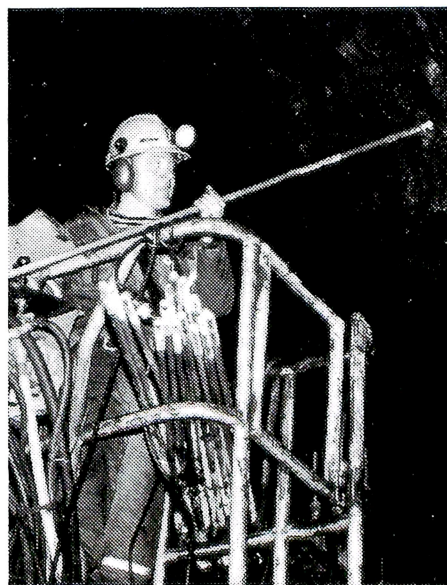
– Arbeidsstyrken på kvart av dei 2 skifta: 1 bas, 2 borarar, 1 stuffrep., 3 på bakstuff og 1 oppsyn. I tillegg til desse 1 rep. og 1 hjelpemann på dagtid. Dette vert 18 mann. 2 kokkar og 1 vaskehjelp må også takast med.

– *Kva er inndrifta pr. veke?*

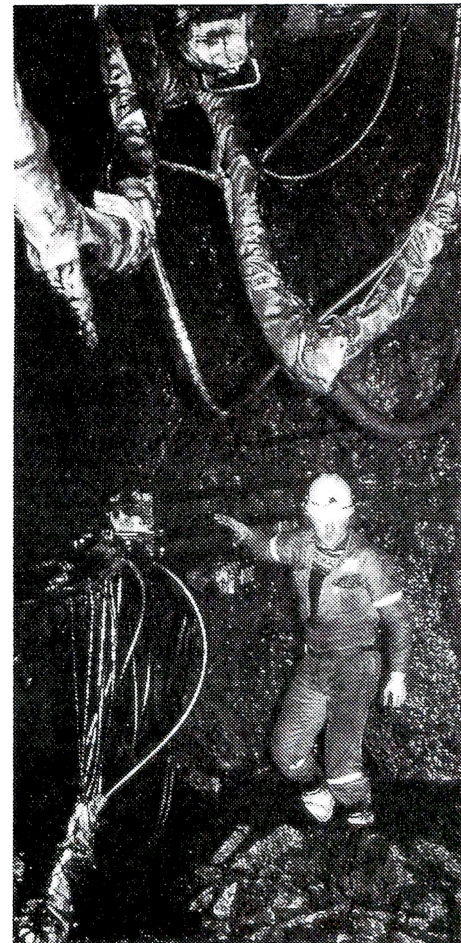
– Inndrift gjennomsnitt pr. veke frå start til no = 23,4 m. Etter sommarferien = 25,5 m og dei siste 6 vekene = 28,1 m. Inndrift pr. salve er ca. 4,0 m.

– *Kva for borrhigg nyttar de?*

– Riggeren er av finsk fabrikat, Tamrock 1978 mod. Ein slik borrhigg i tunnelarbeid vil utsetje det menneskelege øret for støy på 112 dB(A). Langvarig opphald i slikt bråk utan hørselsvern vil føre til store hørselskadar. Inne i hytta er støynivået 82 dB(A) og den fyller krava til dagens støy- og forureining. All styring av



N. Aspehjell set inn fjellbolt.



Boring er i gang.

boroperasjonane går føre seg frå førarhytta. Den har vel sett sine beste dagar når denne tunnelen er ferdig.

– *Utkjørsla i eigen regi?*

– Vi har 2 dumparar frå vegsentrallen, 1 frå vegvesenet i Sør-Trøndelag og 1 privat innleigd. Bakstuffen og 1 borar kjører desse.

Opplasting skjer med ein ny Brøyt X41, og det er andre bollar enn dei to gamle hjullastarane vi starta med.

Fagbrev for tilsette i vegarbeidsdrifta

I nokre år har vi hatt ei ordning med yrkesbevis/fagbrev for forskaling, armering og betongarbeid. Frå 1. juni 1984 er desse faga blitt fordjupningsretningar under eit nytt fag som heiter bygg- og anleggsgag. Andre fordjupningsretningar under det same faget er tunneldriving og grunnarbeid/anleggsteknikk.

Tunneldriving og grunnarbeid/anleggsteknikk er aktuelle fagretningar for mange i vegarbeidsdrifta. I samband med innføringa av desse fagretningane vil vi få overgangsordningar som går ut på at:

- Arbeidstakarar som nådde ein viss alder i løpet av 1984 (truleg 46 år, men ikkje avklart pr. november 1984), og som har minst 3 år og 9 månader praksis frå den aktuelle fagretninga, vil automatisk få løn som fagarbeidar, det vil seie 15A/13B.
- Arbeidstakarar som er under den fastsette aldersgrensa og som ønskjer å oppnå status som fagarbeidar, må gå opp til fagprøve. Fram til 1. januar 1986 kan ein gå opp til slik prøve utan å ha gjennomgått kontraktfesta læretid. Også her gjeld krava om minst 3 år og 9 månader praksis.

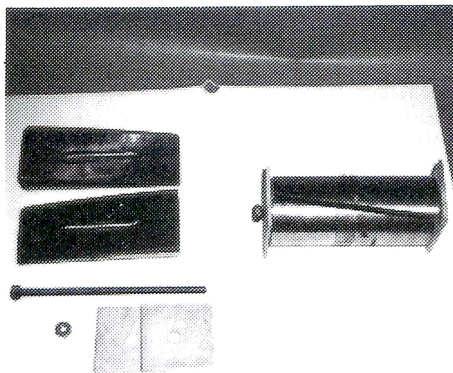
Fagprøva inneheld både ein praktisk og ein teoretisk del, og her er vi framme ved eit problem: Den teoretiske delen av fagprøva omfattar eit relativt krevande kurs på ca. 200 timar. Kurset blir oftast arrangert på kveldstid over ca. 1/2 år. Slike kurs blir i dag arrangert berre i Ålesund og Molde. Derfor vil det by på store praktiske vans-

kar å skaffe seg fagbrev for folk som bur eit stykke frå desse byane. Vegvesenet vil likevel ta kontakt med aktuelle kursarrangørar for å freiste å få til kurstilbod andre stadar i fylket i løpet av 1985.

Karstein Fauskanger

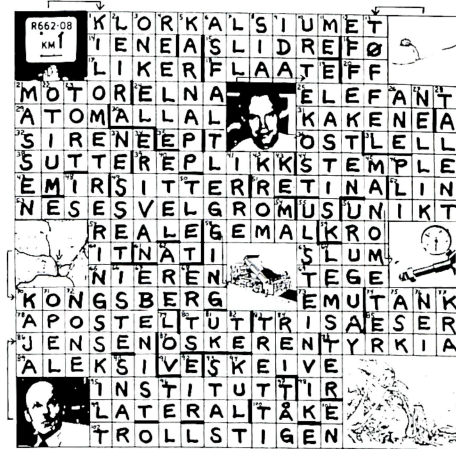
Premiert forslag

Arne Lønsethagen, vegsentralen, har mottatt en premie på kr 4.000,- for et forslag til ny sylindربولt til ferjebuenes løftesylander.



Til venstre er boltens deler lagt utover og til høyre er bolten satt sammen.

Løsning på «Vegkryss nr. 3–84»



Det kom inn 26 riktige løsninger. Vinnere ble:

1. Nancy Austigard, Molde
2. Ann Gørill Molaup, Molde
3. Erling Mogstad, Molde

Premiene er tilsendt. Andre mottatte riktige løsninger ble sendt inn av:

Edil Bakke, Bergliot Gjelsten, Jeanette Lorentzsen, Bente Malme, Oddgeir Hoftun, Marit Moldenæs, Anna Sandblåst, Klara Småge, Unni Vassgård, Else Aasen, alle Molde, Per Longva, Ålesund, Kristian Myrstad, Liabygda, John Sanden, Åndalsnes, Sverre H. Stokke, Oslo, Åsrunn Sæbjørnsen, Harøy.

Forsøk med ny bæremaskin til kantslåmaskin



Helt på tampen av året 1984 har maskinavdelinga gjort forsøk med ny type bæremaskin for slåmaskin. Hensikten med forsøket er å vinne nødvendig erfaring for framtidige innkjøp, og om mulig finne utstyr som kan være enda enklere å betjene fra førerplassen.

Det er også vårt håp at effekten kan økes noe med den nye kombinasjonen kantslåmaskin/hjullaster m/hydrostatisk framdrift.

Til forsøket er brukt en Epoke H53 kantslåmaskin direkte drevet av hydraulikken fra en Schaff 850 hjullaster som har hydrostatisk framdrift.

Ved at slåmaskinen drives fra bære-

maskinens hydr. system spares ca. halve innkjøpsprisen. Dessuten vil det være langt mindre komponenter som må vedlikeholdes, og det bør derfor forventes mindre stopptid p.g.a. reparasjoner. Det siste har vi vel noe erfaring med fra de 2 maskinene som er innkjøpt i 1983.

Den innleide Schaff hjullasteren har trinnløs framdrift fra 0–9 km på arbeidsgear og kan leveres med transporthastighet fra 0–27 km/t.

Den kan også utstyres med bakmontert gravemaskin på sideforskyvningsramme. Hele graveaggregatet kan demonteres på mindre enn ett kvarter.

Maskinen veier ca. 7 500 kg, og leveres med 4 eller 5 sylindere Deutz motor.

Vi synes forsøket med kantslåmaskin hittil har vært vellykket og hjullasteren burde også være meget godt egnet til drift av mindre snøfresere, feiekoster, kantrenseutstyr og som bæremaskin for bergboretstyr og reparasjonsutstyr for rekkverk.

Rudolf Ølander

LYS

Er lykteinnstillingen i orden?



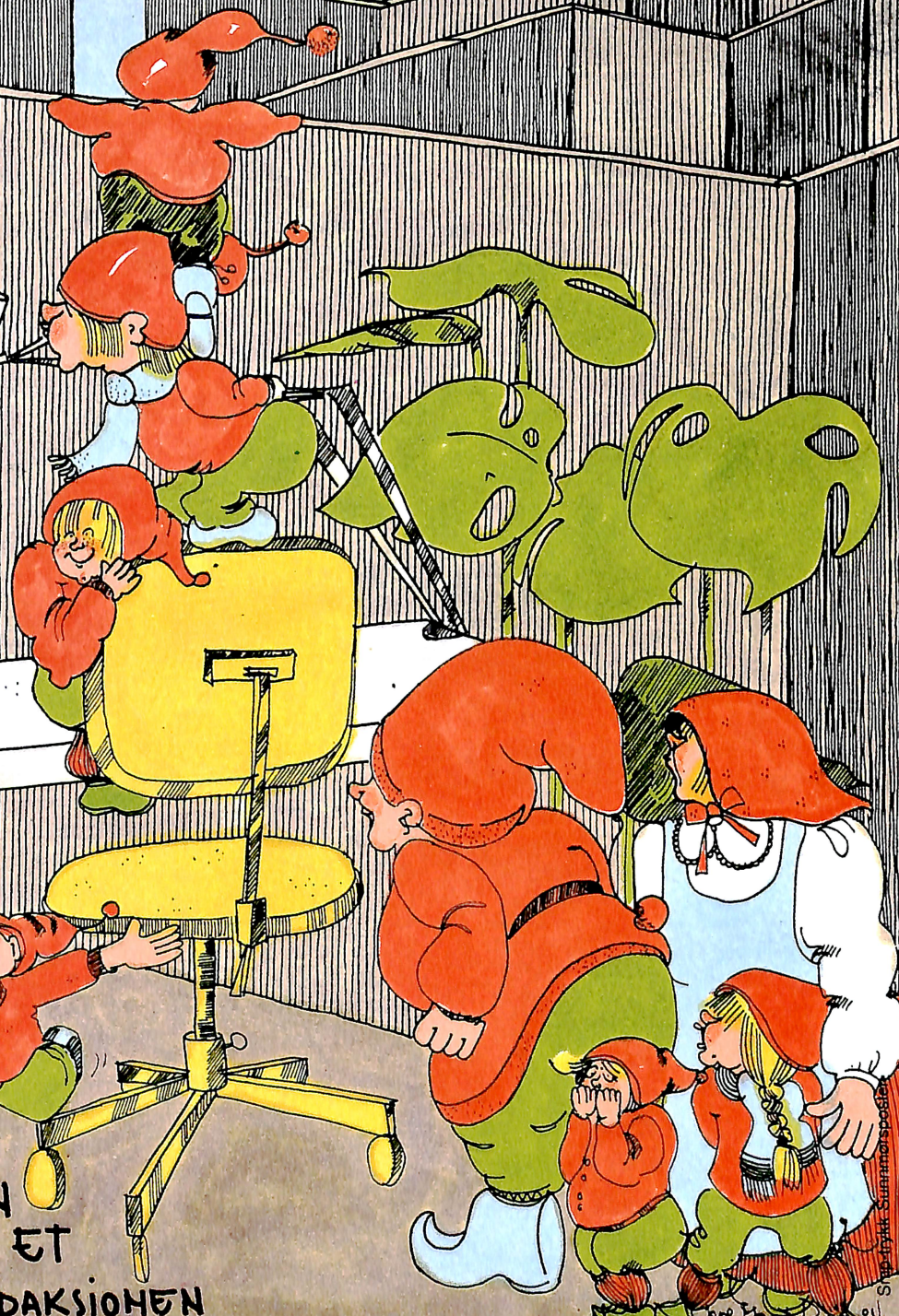
SJEKK LYSENE med jevne mellomrom!

MASSEKORSBÅND

C



JANUAR 1984						
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						



VI ØNSKER ALLE EN
RIKTIG GOD JUL OG ET
GODT NYTTÅR REDAKSJONEN

Stått og skik. Illustrasjon: Espen

pre. F. 1984