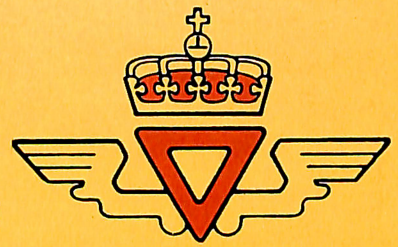


VEG OG VIRKE

i Møre og Romsdal fylke



NR. 1/2

Juli 1985

13. årg.



VEGDIREKTORATET
10 JUL 1985
BIBLIOTEKET

VEG OG VIRKE

i Møre og Romsdal fylke



Nr. 1/2

Juli 1985

13. årg.

BEDRIFTSAVIS FOR
VEGVESENET I MØRE OG
ROMSDAL FYLKE

Redaksjonsutval:

Andor Wicken
Arne Johnsen
Terje Haug

Redaksjonsråd:

Ulf Myhre
Tore Hoëm
Ottar Brudeseth
Per Dalsbø
Olaus Winther
Oddmund Gussiås

Redaksjonssekretær:

Terje Haug
Utgitt av Statens Vegvesen,
Vegkontoret Møre og Romsdal.

Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset,
Julsundvegen 1 B, 6400 Molde

Opplag: 1900

Innhold:

Side:

- 3 Norsk vegplan 1986-89.
- 4 Storprosjektet Ålesund-
Ellingsøy-Valderøy/Vigra-Giske.
- 6 Veganlegget Leirvikbukta-
Furneset.
- 7 Nye maskiner og nytt utstyr.
- 8 Avlønning som fagarbeider – ei
uretferdig ordning?
- 9 Auksjon på vegsentralen.
- 10 Asfaltverket i Geitvika.
- 12 Helegulykker i Møre og Romsdal
1984.
- 14 Seivika ferjekai.
- 16 Har forslagsordninga rett til å
leva?
- 17 Forslagsordninga – premierte
forslag.
- 18 AMU – Sidan sist.
- 19 Boring med lodd.
- 20 Bråten Bru.
- 22 Er næringslivet fornøyd med oss.
- 23 5 min. med verneleiaren.
- 24 LAB-NYTT
- 26 Gang- og sykkelvegar i Giske
kommune.
- 27 Kryssord.
- 28 Planavdelinga.
- 36 Grus- og pukkproduksjon i
eigenregi.
- 39 Offentlege ferjestader ved Riva.
- 41 Nye håndbøker.
- 42 Bedriftshelsetenesta.
- 43 Ingen grunn til ikke å bruke
bilbelte.
- 44 Aksjon bedre bilist -85
- 45 En veg veteran går av.
- 46 Vegkontorets ekskursjon 1985.
- 48 Pensjonsalder – pensjonsytelser.
- 50 Ei lite attersyn.

Forsidebildet:

*Geitvik grustak. Knuseverket (t.v.)
og asfaltverket (t.h.)*

Foto: A. Gautun

Vegsjefen har ordet:

Norsk vegplan 1986-89

I mars i år la Samferdselsdepartementet fram Stortingsmelding nr. 58 (1984-85) Om Norsk vegplan 1986-89. I mai leverte samferdselskomiteen innstillinga si i saka og behandlinga i Stortinget skjedde i første del av juni.

Meldinga inneheld såvel positive som negative moment. Nedgangen i riksvegsløyvinga, som på landsbasis utgjorde om lag 30% i åra 1978-85 er stoppa opp. Vi har igjen fått ein liten auke, 52 mill. kroner, svarande til 0,5% på landsbasis. Denne auken er kome 10 fylke til gode medan dei andre 9 fylka er komne dårlegare ut enn i perioden 1982-85. Mellom desse siste fylka er Møre og Romsdal som er tiltenkt 636 mill. kroner medan vi har fått 689 mill. kroner (1985-verdi) i perioden 1982-85. Denne reduksjonen på 53 mill. kroner svarar til om lag 7,7%. Trass i denne nedgangen samelikna med inneverande vegplanperiode er det sjølvsagt gledeleg at vi i alle fall fekk større løyving enn den ramme vi arbeidde ut frå under arbeidet med 1986-89-planen. Det gjorde at vi fekk med Atlanterhavsvegen utan å måtte ta ut andre anlegg slik som det ei stund såg ut til under den vanskelege fylkespolitiske behandlinga av planen.

Eit anna positivt trekk ved Stortingsmeldinga er at den inneheld framlegg om statstilskott til fylkesvegane som spesielt i dei seinare år er komne ut i ein vanskeleg situasjon p.g.a. den tronge fylkeskommunale økonomien. Fylket vårt er tiltenkt 14,5 mill. kroner til forsterkning av viktige fylkesvegar

og 9,0 mill. kroner til trygging av rasfarlege strekningar. Ein føresetnad for desse statsløyvingane er at fylket løyver minst tilsvarande beløp. Ved hjelp av desse midlane reknar vi med å kunne forsterke om lag 80 km av dei sterkast trafikkerte vegane. Dette er ei hjelp sjølv om det ikkje monnar så mykje for det store og svake fylkesvegnettet vårt.

Parallelt med behandlinga av vegplanen er det denne vårsesjonen fremja og vedtatt Stortingsproposisjonar for 3 bompengeprojekt i Møre og Romsdal. Sjølv om vi frå før har bompengeanlegg i fylket må det seiast å vere eit særsyn å få 3 stk. samtidig. Ikkje berre talet er imponerande, men ennå meir storleiken. Anlegget som skal gi fastlandssamband for Kristiansund og Frei er det største prosjekt som nokon gang er vedtatt her i landet. Kostnaden blir på bortimot 1 milliard kroner (85-verdi). Av denne summen skal trafikantane dekkja over 60% ved hjelp av bompengar i en periode på 25-30 år.

Også prosjektet Ålesund-Ellingsøy-Valderøy-Giske er eit storprosjekt til ein kostnad på omlag 400 mill. kroner. Det spesielle ved dette anlegget er at det skal finansierast fullt ut ved hjelp av bompengar når vi ser bort frå eit eingongstilskott på 20 mill. kroner frå fylkeskommunen. Anleggsarbeidet er her rekna å kunne kome i gang i slutten av 1985. Det tredje bompengeprojektet er Atlanterhavsvegen som skal gi fast samband mellom Averøy og Eide. Dette anlegget er sett i gang som kommunalt anlegg ved hjelp av

sysselsettingsmidlar, men blir nå tatt opp som riksveganlegg. Anleggs-kostnaden er rekna å kome på 107 mill. kroner. Av denne summen skal om lag tredjeparten, 35 mill. kroner, skaffast av bompengar.

Desse 3 bompengeprojekta krev store uttellingar i form av bompengar frå trafikantane i fylket.

Vidare gir dette svært omfattande og krevjande oppgåver for vegvesenet. Vi må sjå dette som ei stor utfordring som i mange år fremover vil kreve topp innsats på alle plan.

E. Vollset

Storprosjektet Ålesund-Ellingsøy-Valderøy/ Vigra-Giske

Medan Ålesund og Giske Bruselskap A/S i mange år arbeidde med dette prosjektet mot raudt lys, kom det gule lyset på våren 1984 då kostnads-overslaget kom ned mot 400 mill. kr. for tunnelalternativet. Det tidlegare alternativet med hengebruer/skråstaggbruer var rekna til ca. 600 mill. kr. – noko som var i meste laget for fullfinansiering med bompengar. Den 5. juni i år slo Stortinget på det grøne lyset i og med vedtaket om løyve for Bruselskapet til å kreve inn bompengar på det ferdige anlegget. Dermed er ein ny og utradisjonell finansieringsmåte i dette landet faktum.

Heile prosjektet – frå start til mål – skal finansierast 100% med etterskotsbompengar. Eit banksyndikat vil syte for alle låneopptak og sjølv stå som garantistar. Fylket yter eit eingongstilskot på 20 mill. kr. når fylkesferjestrekninga Ålesund-Ellingsøy blir nedlagt. Staten påtar seg vedlikehald og drift av den nye riksveg 658 fra åpningsdagen – 1989!

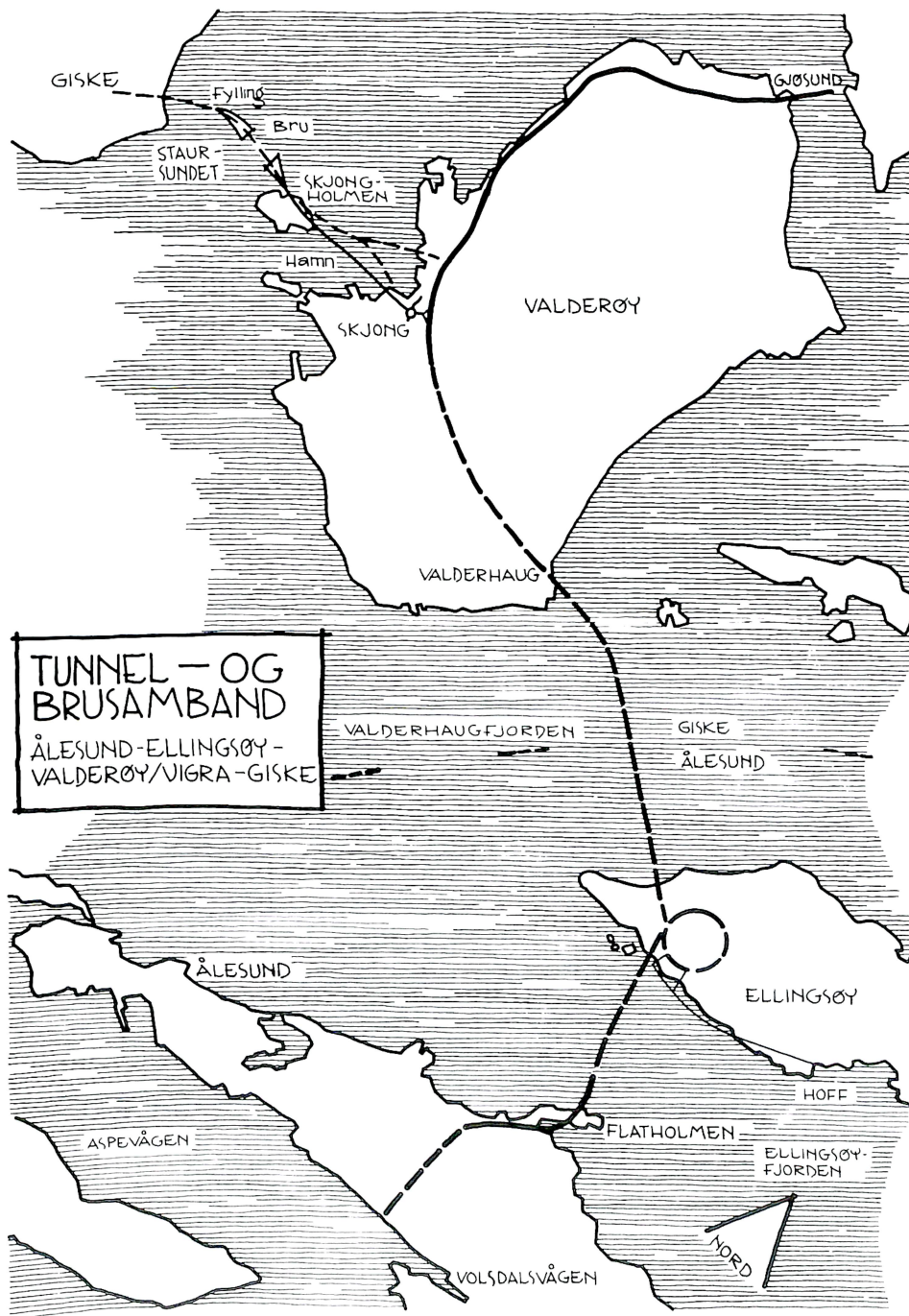
Prosjektet er delt opp i desse arbeidsavsnitta:

1. Toplankryss med E69 ved Sjukehusgata i Ålesund. 94 m lang bru i 6 spenn skal føre E69-trafikken over trafikken inn og ut av tunnelen til Ellingsøy.
2. Tunnel Ålesund-Ellingsøy, lengde 3.517 m, største djupne kote ÷ 140 og stigning 85%. Med venta trafikk 3.100 ÅDT i 1990 blir det bygd forbikjøringsfelt i heile tunnelen. Tverrsnitt tunnelprofil

11 m med rette vegger, 3 felt á 3,0 m og 4,60 m høgde 1 m frå veggen.

3. Bomstasjon og tilslutningsveger på Ellingsøy. Ålesund kommune har her laga reguleringsplan som tilgodeser både kravet til oversiktig vegnett og kommunens ønsker om eit nytt sentrumsområde. Ein vesentleg del av dei 430.000 m³ tunnelmasse som kjem ut på Ellingsøya skal nyttast til vegbygging austover til eksisterande fylkesveg ved Hoff ferjekai. Bomstasjonen blir ordna slik at bilar i alle trafikkretningar må innom og betale. Og det blir same takst enten ein skal frå Ålesund til Vigra, frå Ellingsøya til Ålesund eller frå Giske til Ellingsøy. Styringssentralen for pumpeanlegget, ventilasjonssystemet, lys og sikringsutstyr blir bygd i nær tilknytning til bomstasjonen.
4. Tunnel Ellingsøy-Valderøy Tunnellengd 4.190 m lågaste punkt kote ÷ 150. Fjelloverdekning 40 m. Fjellet er godt, men med fleire svake soner. Eit flatt parti på 500 m under Valderhaugfjorden blir bygd som tofeltstunnel, 8 m totalbeidde og 2 felt á 3 m med rette vegger. Tverrsnitt 47 m². Resten av tunnelen som ligg i stigning 80% blir bygd som 3-feltsveg med tverrsnitt 74 m². Langslufting mot Ellingsøy (gjeld for begge tunnelane).

5. Veg i dagen på vestsida av Valderøya Hovedplanvedtaket for den 3,6 km lange riksvegen mellom tunnelåpninga på Ytterland/Skjong og Gjøundet låg føre 29. april 1985 etter at Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet hadde blitt samde seg imellom. På ca. 1 km av strekninga – til kvar side for Skjonghellaren – kjem Historisk Museum til å foreslå områdevern. Kostnadane ved registrering og utgraving i traséen skal dekkast av Bruselskapet.
6. Fylling og bru til Giske Frå land på Valderøy til land på Giske er det ca. 2 km. 200 m går over land på Skjongholmen, resten, ca. 1.800 m, blir bygd som fylling eller bru. Fyllingane må plastrast med stein/blokk på 1-2m³. Førebels er brulengda sett til 240 m med 17 m seilingshøgde, men det kan bli aktuelt med 2 ekstra sidespenn for å spare masse. Sjølv på 20 m djupne kan fylling med lekter konkurrere i pris med bru. Mellom Skjongholmen og Valderøy er linevalet framleis usikkert. Fiskeriinteressene pressar på for å få størst mogleg hamn, medan vegvesenet meiner kortaste veg forutan å tene trafikantane best også legg tilrette for ei tilstrekkelig stor hamn. Sambandet Valderøy-Giske blir fylkesveg.



Det 7. arbeidsavsnitt blir 500 m veg på øya Giske.

Arbeidsavsnitt nr. 8 omfattar oppfylling austover frå enden av Vigra flyplass. Bruselskapet vil inngå avtale med Luftfartsverket om forskottering av flyplassutvidinga.

Byggherre for tunnel- og brusambandet Ålesund-Ellingsøy-Valderøy/Vigra-Giske er Statens vegvesen Møre og Romsdal, men tilrettelegginga skjer i nært samarbeid med Ålesund og Giske Bruselskap A/S og Vegdirektoratet. Bruselskapet har etablert kontor i Løvenvoldbygninga i Ålesund med Jon Rabben som adm. dir.

Byggeleiar og kontrollgruppe blir vegvesenet sine folk, men formelt sett hos firma Sam Lorgen.

Prosjekteringsarbeidet for detaljplan, byggeplan og anbudsmateriale har pågått sidan årsskiftet med Berdal, Norconsult og Aas-Jakobsen som hovedkonsulentar.

Vegkontoret og Vegdirektoratet har hatt ansvar for dei formelle sidene og styrt prosjekteringsarbeidet som vil koste mellom 4 og 4,5 mill. kr.

Alt i alt, med utgifter til hovedplan, til grunnundersøkingar, administrasjon og reiser vil Bruselskapet ha pådratt seg utgifter på nærare 7 mill. kr. før anleggstart.

Anbud

Tirsdag 2. juli blir ein ny merkedag for prosjektet. Den dagen blir det anbudsbefering og det er venta stor interesse både frå innanlandske og utanlandske firma. Nettopp av omsyn til konkurransen og fordi mindre lokale firma skal kunne ha von om å

få somme oppdrag er prosjektet oppdelt i byggeavsnitt. Vegvesenet sjøl vil også kunne rekne.

Det endelege anbuds materialet vil vera klart for brua i toplankryss Ålesund til den 2. juli. Den skal vera ferdig innan 1. mars 1986. Dei andre delane blir presentert med hoveddata slik at entreprenørane kan kome i gang med sin hovedstrategi. I august/september skal dei få dei endelege budspapira.

Kor mange får arbeid?

Sam Lorgen A/S har laga ei sysselsettingsoversikt og kome fram til at over ei periode på 4, 5 år vil anlegget kreve 500 årsverk. I tillegg blir det ei indirekte sysselsetting på ca. 150 årsverk i tilknytning til dei varene og tenestene som skal kjøpast inn til anlegget. På det meste vil ca. 170 personar vera tilsett. Når anlegget er ferdig vil 3-5 personar bli tilsett ved bomstasjonen og like mange i overvaking og vedlikehald. Det er enno ikkje avgjort korleis organiseringa blir i driftsfasen, men arbeidet kan bli sett bort til eit privat firma.

Frå sjø og land

Tunnel- og brusamband til øyane og vest for Ålesund medfører nedlegging av to ferjesamband, fv Ålesund-Ellingsøy- og rv Ålesund-Valderøy. Det blir ikkje høve til å drive sjøvegs transport i konkurranse med bompengervegen. Bompengeperioden blir ca. 20 år og alle utgifter skal dekkast ved etterskotsinnkreving. Taksten blir ferjetakst pluss eit tillegg på inntil 40% og med same rabattordning som på ferjene. Reisetida blir mer enn halvert – og

sambandet blir naturlegvis ope til alle tider. Sykkel- og gangtrafikk blir ikkje tillatt. Ferjekaiene blir haldne vedlike av beredskapsomsyn.

Stor interesse

Prosjektet har alt vekt stor interesse over heile landet og delegasjonar frå Hammerfest i nord til Drøbak i sør har vitja Ålesund. Spesielt blir finansieringsmåten nøye studert. Her i fylket har det i kjølevannet av Ålesund-Ellingsøy-Valderøyprosjektet dukka opp fleire selskap som skal realisere sine prosjekt på same måten. Diverre er trafikkgrunnlaget for dei fleste for spinkelt. Men vi får sjå – det utrullege har skjedd før. I alle fall ser det ut for at fastlandssambandet for Kristiansund og Frei kan bli framskunda til 1989.

ASM

Veganlegget Leirvikbukta-Furneset med ferjekai ved Furneset

Framdrifta på dette anlegget går som planlagt.

Den 2.500 meter lange parsellen fra Leirvikbukta til Furneset bygges av Hemming Samseth A/S som entreprise. I entreprisen inngår også utsprenkning og planering av et 7.000 m² stort parkeringsareal ved nye Vestnes ferjekai i enden av parsellen.

Masseflytting og planering startet i begynnelsen av januar etter at skogen for det meste var felt senhøsten 1984. Mye snø og vanskelige grunnforhold med bløt leire har til tider sinket framdriften på

anlegget. En fin tørr vår har gjort sitt til at arbeidene likevel er i rute. Veglinjen er nå grovplanert og kjørbær med lastebil fram til ferjekaiområdet. Vegvesenet bygger ferjekai i egen regi. Arbeidet startet opp 4. juni, vel ei veke før tidsplanen.

Entreprenøren skal etter kontrakten overlevere veganlegget ferdig med midlertidig dekke (penetrasjonsdekke) og uten rekkverk den 1. november 1985. Går alt som forutsatt i vår mest optimistiske framdriftsplan kan veggen og ferjekai være klar for trafikk i god tid før 1. februar 1986. Dette er dato vi foreløpig har satt som ferdigdato. Det vil da være utgravd eller masseflyttet 39.000 m³ myr, jord og leire og utsprenget vel 40.000 m³ fast fjell.

Anlegget er finansiert som bompengeprojekt. Etter de siste overslag vil den totale kostnad bli i underkant av 15,0 mill. kroner. Med kortere ferjestrekning Vestnes-Molde er det et håp om at ventetiden for å få plass på ferja også vil bli redusert.

Oddbjørn Pladsen



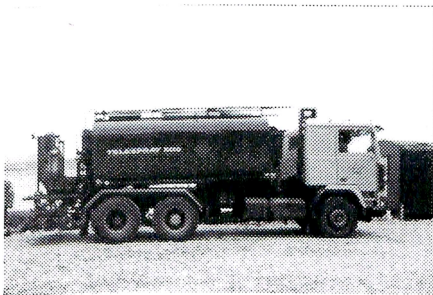
Her bygges ferjekai. Fra venstre oppsynsmann Inge Bergum, anl.leder Oddbjørn Pladsen, oppsynsmann Leonard Dahl og ar.form. Gunnleiv Tangen.

Nye maskiner og nytt utstyr

Ny asfalttank med moderne spreiarutstyr

Våren 1985 har vi fått skifta over asfalttanken fra den gamle tankbilen til ein nyare bil og fått ombygd og modernisert spreiarutstyret som høyrer til. På den gamle tanken måtte ein mann stå bak og regulere spreinga for hand.

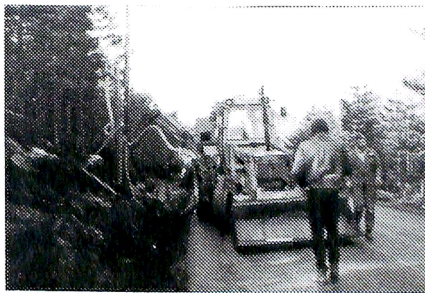
Det var ikkje triveleg å stå i oljedamp og lukt av varm asfalt bak på tanken. Den nye tanken er heilt fjernstyrt frå førarhuset, slik at ein mann (sjåføren) ordnar med spreinga samtidig som han køyrer bilen. Spreiarutstyret er og meir avansert og gjer arbeidet betre enn det gamle utstyret.



Liten borerigg for traktorgravemaskinar

Det har i den seinare tid vore gjort mange forsøk på å finne fram til eit lett boreutstyr som kan erstatte handboring. Dette er eit arbeid som er skuld i mange plager og sjukemeldingar. Målet er å kome bort ifrå all handboring. Vi har no kjøpt ein liten borerigg som ser svært lovande ut. For tida er den i arbeid på Frei-Averøya.

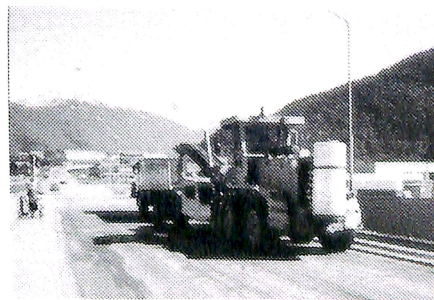
Ein mann styrar traktor og borerigg. Han sit inne i huset og styrer med hydraulikk, kvar og korleis holet skal stå. Dette kan skje opp til 3-4 meter over vegplanet, og elles så langt borte som gravemaskinbommen rekk. Maskina borar med borserie nr. 11 og kan bore opp til 3,20 m djupe hol. Aggregatet er forsynt med støvsamlar og ei lita luftkompresse til å blåse opp borstøvet. Elles er boremaskina driva heilt hydraulisk. Dersom ein vil ta av riggen og bruke skuffa for graving, tek dette berre ca. 10-15 min.



Ny asfaltfres

Vi har i fleire år hatt ein asfaltfres til å frese opp oljegrus- og ALG dekker før nytt dekke blir lagt. Denne fresen har ikkje vore sers populær her i fylket. Den er tidkrevande og arbeidet blir difor nokså kostbart med stadig ein veghøvel i drift attåt. No har fabrikkjen laga ein meir avansert fres som freser alle slag dekker. Den freser betre og er ikkje så avhengig av høg temperatur. Med denne fresen følgjer det med transportbelte som kan ta opp den oppfreste massen og laste i bil. Vi har no den nye fresen på 2 månaders prøve. Dersom prøvetida blir vellukka vil vi kjøpa inn denne fresen og bytte inn den gamle.

Oddvar Åfløydal



Avlønning som fagarbeider – ei urettferdig ordning?

Blant arbeidstakere i drifta har det i lang tid vært uttrykt en del misnøye med at bare de som driver med armering, forskaling og betongarbeid har kunnet oppnå lønn og status som fagarbeider. Videre har det vært en del misnøye med at det innen disse fagene ble satt en bestemt "aldersgrense" for å få status som fagarbeider.

At dagens situasjon oppfattes som urettferdig, kan jeg godt forstå. Kanskje særlig det at folk som driver med vanlig vegarbeid, har vært helt avskåret fra mulighetene for å oppnå fagarbeiderstatus. Jeg skal her forsøke å forklare bakgrunnen for at disse skjevhetene har oppstått – skjevheter som forhåpentligvis snart vil bli rettet opp.

Allerede 1. august 1977 ble fagene grunnarbeid, forskaling, armering og betongarbeid lagt inn under lov om fagopplæring i arbeidslivet. Dette innebar at forholdene ble lagt til rette for at man fra da av kunne ta fagprøve og dermed oppnå lønn og status som fagarbeider innen disse fagene. Til hvert av fagene var det utarbeidet detaljerte opplæringsforskrifter med nærmere krav til fagarbeidernes kunnskaper og ferdigheter. Forskriftene for grunnarbeidsfaget var den gang dessverre ikke tilpasset vegvesenet, og faget kunne derfor ikke uten videre innføres hos oss. Imidlertid var det en forutsetning at dette snarlig skulle rettes opp.

To veger fram til fagbrev.

Etter lov om fagopplæring i arbeidsliv-

et er det skissert to veger fram til fagbrev. Den første og mest vanlige er at man begynner som lærling, skriver lærekontrakt, og i løpet av en læretid på 3 år gjennomgår et nærmere bestemt program med teoretisk og praktisk opplæring. Læretiden kan kortes noe ned dersom man fra før har relevant utdanning (f.eks. bygg- anleggsgfag fra videregående skole). Den andre vegen er at man kan avlegge fagprøvens teoretiske og praktiske del uten å ha vært lærling. Kravet er da at man skal ha 25% lengre praksistid. 25% tillegg til 3 år gir 3 år og 9 måneder.

Overgangsbestemmelser.

Den nye situasjonen som oppsto, med mulighet til å ta fagbrev innen bygg- og anleggsgfagene, medførte et krav om overdragsordninger for de mer erfarne arbeidstakerne. Av mange ble det hevdet at det ville være urimelig å kreve at erfarne folk, fagarbeidere så gode som noen, skulle underkaste seg en fagprøve for å oppnå status som fagarbeider.

Gunstig avtale innen privat sektor.

Innen privat bygg- og anleggsvirksomhet ble det, etter forhandlinger med organisasjonene, inngått en avtale om at alle som innen 1. august 1977 hadde oppnådd 3 år og 9 måneders praksis innen ett av de nevnte fagene, automatisk skulle få yrkesbevis og lønnsmessig status som fagarbeider.

Dette var en svært gunstig avtale,

sett fra arbeidstakernes synsvinkel. Lov om fagopplæring i arbeidslivet legger som nevnt opp til at man med 3 år og 9 måneders praksis har adgang til å avlegge fagprøvens praktiske og teoretiske del. Her oppnådde man altså en avtale som innebar at denne praksistiden alene var nok til å få fagarbeiderlønn (selvsagt ikke fagbrev, men hva betyr nå det – rent lønnsmessig kommer det jo på ett ut!)

Langvarige forhandlinger for statstilsatte.

For statlig virksomhet, og da først og fremst vegvesenet, ble det også ført forhandlinger om overdragsbestemmelser mellom Statstjenestemannskartellet og Forbruker- og administrasjonsdepartementet.

Kartellet reiste krav om de samme overgangsbestemmelsene som for privat sektor. Dette kravet ble imidlertid ikke imøtekommet fra statens side. Forhandlingene ble harde og langvarige, og først 20. januar 1980 ble partene enige. Avtalen gikk ut på at bare de som innen 1. januar 1982 var fylt 53 år eller mer, og som hadde oppnådd en praksistid innen ett av fagene på 3 år og 9 måneder, kunne få lønnsmessig status som fagarbeider.

Kartellet var langt fra fornøyd med denne avtalen, og snart ble det reist krav om nye forhandlinger. Staten sto fortsatt på sitt, og saken ble derfor lagt fram for ei særskilt voldgiftsnemnd. Som nøytralt medlem av denne voldgiftsnemnda bestemte

riksmeklingsmannen 22. mars 1983, at "aldersgrensen" skulle settes ned til 46 år, gjeldende fra 1. januar 1982. Ordningen gjaldt fortsatt bare for fagene armering, forskaling og betongarbeid. Opplæringsforskriftene for grunnarbeidsfaget var ennå ikke tilpasset vegvesenet.

Det nye bygg- anleggsgaget.

Situasjonen sto uendret fram til 1. juni 1984. Da ble imidlertid alle de nevnte fagene slått sammen til ett fag: bygg- anleggsgag. De "gamle" fagene finner vi nå igjen som fordypningsretninger under dette nye faget. I tillegg har vi fått en

fordypningsretning som heter tunneldriving/fjellarbeid. Videre er den fordypningsretningen som nå heter grunnarbeid/anleggsteknikk, endelig tilpasset vegvesenet. Det tok altså 7 år.

Dette åpner for, som forutsetningene hele tiden har vært, at det kan tas fagbrev innen vanlig, "godt gammel-dags" vegarbeid. Så blir det igjen spørsmål om overgangsbestemmelser.

Vi skulle tro at det ville være nærliggende å benytte den samme ordningen som for fagene forskaling, armering og betongarbeid – m.a.o. at 3 år og 9 måneders praksis og fylte

46 år ved en bestemt dato, automatisk gir fagarbeidsstatus. Imidlertid har Statstjenestemannskartellet på nytt reist kravet om at det ikke skal være noen bestemt aldersgrense, men at den fastsatte praksistiden skal være nok. Hva da med de som på grunn av alder ikke har oppnådd fagarbeiderstatus innen de øvrige retningene? I skrivende stund (mai -85) forhandles det, og i mellomtiden er toplønna for de som driver med vanlig vegarbeid fortsatt lønnstrinn 14A/13B

Karsten Fauskanger

Auksjon på vegsentralen

Laurdag den 8. juni vart den årlege auksjonen av utrangert materiell halden på Årø vegsentral.

Presis kl. 10.00 ropte auksjonarius Lorentz Tjelle ut med fynd og klem at no startar auksjonen. Han ynskte alle velkomne og satte igong.

Eit stort arbeid var lagt ned med å setje auksjonsvarene på ein grei og oversiktleg måte, tydeleg nummererte så dei interesserte kunne sjå kva som skulle under hammaren. Nummererte lister var sett opp og delt ut så alle kunne følgje med kva som til ei kvar tid vart auksjonert. Auksjonen gjekk greit unna. Det var gjort slik at dei som ynskte det fekk sine ting lasta opp etter kvart. Det meste vart selt.

I alt vart det selt for bortimot 290.000 kroner. Vi meiner difor at dette er ei grei ordning å selge ut utrangert materiell på.



Oddvar Åfløydal

Asfaltverket i Geitvika

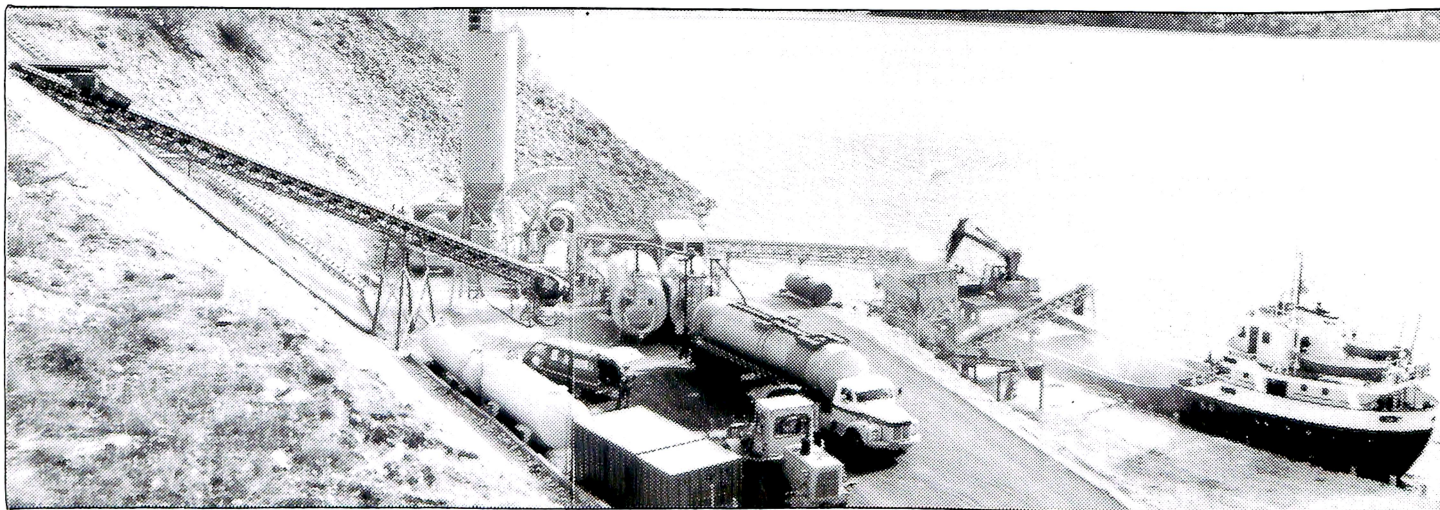
Asfaltverket i Geitvika er på plass. Etter mykje om og men gjennom fleire år kunne vegvesenet starte produksjonen på sitt eige asfaltverk 6. mai 1985. Etter at det blei endeleg bestemt av Vegdirektoratet at vi skulle få overta (leige) asfaltverket til Hedmark fylke, har det heile gått svært fort. Rett over påske blei verket grave fram or snøen ved Tynset, og frakta av i alt 9 trailarar til Austefjorden. Mandag 15. april starta monteringa med hjelp frå både fjern og nær.

Det heile blei leia av oppsynsmann Hagen frå Hedmark. Saman med maskinførar Trond og elektrikar Arve, også frå Hedmark utgjorde desse tre den såkalla ekspertgruppa. For å vere heilt sikre på at alt virka som det

skulle blei det henta ytterligare forsterkingar frå Oslo og England. Etter ei hektisk monteringsstid på 14 dagar, kunne produksjonen starte. Det var med stor tilfredshet at vi kunne konstatere at alt såg ut til å fungere frå første stund. Laboratoriet fann at prøvene følgde oppskrifta. Etter at vi no har produsert ein måned, må vi seie oss svært godt fornøgd med resultatata. Dette har vi ikkje minst å takke dei to maskinførarane som har ansvaret for verket, Stig Grevsnes og Jarle Ervik for. Vi har lagt ned tildels store investeringar for å få ein så rasjonell og sikker produksjon som råd. Grusen blir knust og lagra ovanfor riksvegen. Her skjer også innmatinga til asfaltverket. Den ferdig samansette

grusen går så på transportband gjennom vegén og ned til asfaltverket som er plassert nede ved sjøen. Den ferdige massa kan så leverast direkte om bord i båt eller opplasta på bil. Etter slik vi kjenner grusforekomsten i dag, meiner vi å kunne produsere oljegrus og asfalt i Geitvika i om lag 10 år framover. Etter planane skal vi i år produsere om lag 65.000 tonn asfalt og oljegrus på dette verket. Dette er masse som skal leggjast på riks- og fylkesvegar rundt om på heile Sunnmøre.

Magne Mørkedal





Han "Jan Petter Bas" og karane hans syter for utlegging av asfalten og oljegrusen frå Geitvika. Frå venstre Ottar Ringstad, Arild Hovde, Jan Petter Bjørdal, Kjell Moen og Jan Rogne.



Her er det karane som har ansvaret for den daglege produksjonen. Frå venstre Jarle Ervik, Stig Grevsnes og Helge Brautaset.

Stipend 1985

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

Tilgjengelig beløp er omlag kr. 50.000.

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

Studiene skal være gjennomført et år etter tildeling av stipend.

Søknad om stipend skal inneholde:

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

Søknaden sendes:

Nordisk Vegteknisk Forbund
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 Oslo 6

innen 15. august 1985.

Tildeling av stipend vil finne sted i september 1985.

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

Helgeulykker i Møre og Romsdal i 1984 eit stort problem

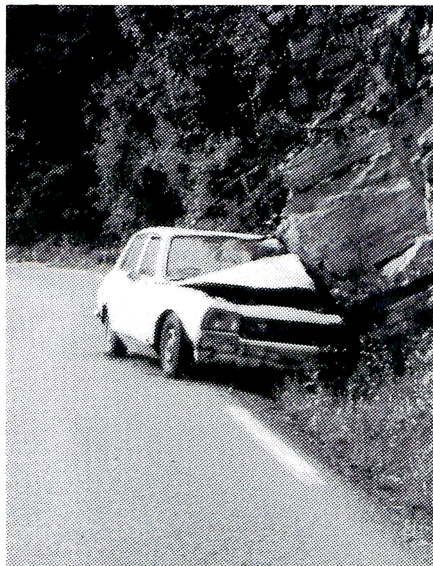
Mange og stygge trafikkulykker i helgene ser no ut til å vere den alvorlegaste sida ved ulykkesbiletet i Møre og Romsdal. Vi har lite kunnskap omkring desse spesielle ulykkene i fylket vårt. Etter at vi no kan behandle data frå ulykker direkte på vegkontoret sitt EDB-utstyr, har det vore råd å sette i verk serskilt undersøking nettopp på problemet helgeulykker.

Nokre data frå undersøkinga kan allereie no nemnast:

Det vart i 1984 rapportert inn 270 ulykker med personskade på riksvegane i fylket. Av dei skjedde 150 på vekedagane fredag, laurdag og søndag. Desse utgjør heile 55% av ulykkene, medan trafikkmengda dei tre dagane gjerne utgjør rundt 40% av totaltrafikken. Det er såleis reelt også for Møre og Romsdal at det er ei opphoping av ulykker mot slutten av veka, og at det då er vesentleg farlegare i trafikken enn elles i veka.

54 av ulykkene skjedde om kvelden og natta før laurdag og søndag. Dette utgjør 20% av samla ulykkestal og 36% av alle ulykkene laurdag og søndag. Dette ser ut til å vere høgare tal enn det tilsvarande undersøkingar viser for landet samla. Det er rekna ut at på landsbasis er det 5 gongar høgare risiko på vegane natt til laurdag og natt til søndag enn for andre netter.

Vi kan også merke oss at heile 78% av desse kvelds- og nattulykkene var eineulykker/utforkjøringsulykker,



dvs. at det berre var eitt kjøretøy innblanda i ulykka. Dette kan forklarast med at det er liten trafikk på vegane på denne tida av døgn, og at ein stort sett berre har seg sjølv å skulde på. Tilsvarande tendens er funne for resten av landet også, men ikkje så tydeleg som hos oss. Dei tala som her er nemnd, er foreløpige og vil bli kompletterte. Det ser likevel ut til at dei konklusjonar og sammenhengar som er slått fast om helgeulykker på landsbasis, gjeld også for Møre og Romsdal, – berre at tendensen er endå klårare hos oss. Karakteristiske særdrag ved typiske "helgeulykker" er at eit eller fleire av følgjande tilhøve er til stade:

- Unge eller uerfarne førarar
- Høg fart

- Alkoholpåvirkning
- Utforkjøring eller kraftig møteulykke
- Mange ungdommar i bilen
- Kjøring som fornøylesaktivitet, til/frå fest
- Kjøring på kvelds- nattetid

Dette er slett ikkje sjølvsgatt og enkelt korleis ein skal demme opp mot desse mest typiske og alvorlegaste helgeulykkene. Djupare undersøkingar har avslørt ein del særeigne psykologiske faktorar ved denne sorten bilførarar og næraste miljøet rundt. Desse faktorane er nært knytta til ein eigen livsstil i dei spesielle ungdomsmiljøa, med manglande erkjenning av reelle risikoforhold, overdreven oppfatning av egne evner, manglande utnytting av erfaring og opplæring. Det synes vanskeleg å nå fram utanfrå direkte til dei mest utsette førarane. Det synest no nødvendig at dei som står nært, familie, grannelag, arbeidsplass, organisasjonsliv, nærmiljøet i det heile, må engasjere seg mykje sterkare. Ingen må akseptere slik framferd som fører til desse tragiske ulykkene.

Magne Flemsæter

Trafikkulykker: Dobling av talet på døde i trafikken i Møre og Romsdal i 1984 - Litt stigning i det samla ulykkestalet - Stor auke på Sunnmøre

Det mest karakteristiske for ulykkesbiletet i 1984 var den store auken i talet på dødsulykker, og at dette i så urimeleg stor grad gjaldt heilt unge menneske. Heile 20 av de 24 dødsfalla skjedde på riksvegnetet, 18 av de 24 var under 25 år, 17

var menn og 7 var kvinner, halvparten skjedde der det var fartsgrense og den andre halvparten i 80-sone, det var med få unntak gode sikt-, føre-, dekke- og lystilhøve. Berre i nokre få tilfelle var alkohol framtrudande ulykkesårsak. Bilbelte var i bruk i liten omfang.

I motsetnad til dødsulykkene viste samla tal for ulykker med personskade berre ein mindre auke. Likevel skjuler dette store geografiske skilnader. I Sunnmøre politidistrikt var det ei markert stigning i ulykkestalet, medan det var ein tilsvarande stor reduksjon i Romsdal. På Sunnmøre auka til dømes talet på ulykker med

skadegradane "alvorleg skadde, svært alvorleg skadde og dødsulykker" med 65%, frå 40 slike ulykker i 1983 til 66 i 1984. Talet på ulykker med "mjuke trafikantar", og særleg syklistar, auka mykje på Sunnmøre i 1984.

Vi viser elles til den oppsette tabellen med fylkesoversikt for 1983 og 1984.

Magne Flemsæter

MØRE OG ROMSDAL Vegtrafikkulykker 1984

SAMENLIKNA MED 1983
VEGKONTORET, MOLDE,
MARS 1985

FYLKESOVERSIKT

	Kommuneveg		Fylkesveg		Riksveg		Sum alle vegar	
	1983	1984	1983	1984	1983	1984	1983	1984
Registrerte trafikkulykker	96	101	106	115	309	308	511	524
Andel mjuke trafikantar	45	42	27	30	56	62	128	134
Andel mjuke trafikantar delt på:								
Fotgjengarar	28	16	16	20	37	41	81	77
Syklistar	12	26	10	10	17	21	39	57
Kjelke/Spark/Ski o.l.	5	0	1	0	2	0	8	0
Reg. trafikkul. delt etter skadegr.:								
Dødsulykke	0	3	3	1	9	16	12	20
(Antall døde)	(0)	(3)	(3)	(1)	(9)	(20)	(12)	(24)
Svært alvorleg skadd	0	3	5	3	6	6	11	12
Alvorleg skadd	11	16	20	22	48	52	79	90
Lettere skadd	71	68	61	78	208	197	340	343
Berre materiell skade	14	11	17	11	38	37	69	59



KJÆRE TRAFIKANT

- OPNING FERJEKAI - INNKORTING FERJE-SAMBAND

VELKOMEN OVER SEVIKA FERJEKAI OG DEN NYE VEGPARSELLEN BYSKOGEN - SEVIKA OPNA 3. JUNI KL. 09.15. DENNE PARSELLEN BLIR EIN DEL AV RIKSVEG 680 SOM GÅR OVER TUSTNA, AURE OG TIL SØR-TRONDELAG GRENSE. FERJETUREN KRISTIANSUND - TØMMERVÅG BLIR REDUSERT FRÅ 12,3 KM TIL 6,9 KM. DETTE NYOPNA SAMBANDET ER LEDD I EI STØRRE OMLEGGING AV FERJE-TRAFIKKEN KRISTIANSUND-TUSTNA-SMØLA.

BYGGING AV VEGEN (2600M) FRÅ BYSKOGEN TIL SEVIKA STARTA DESEMBER 1982. BYGGESTART FERJEKAI OKTOBER 1984.

VEGBREIDDA ER 6,5 M. GRUNNEN HAR VORE FJELL MED MUR-LAG AV VARIERANDE TJUKKLEIK OVER SPRENGT UT OG TRANSPORTERT OMLAG 44000 M³ FJELL VEL HALVPARTEN MED VEGVESENET SIN BØRERIGG. RESTEN AV PRIVATE ENTREPRENØRAR TIL STORPARTEN AV ANNA MASKINARBEID HAR VI NYTTA INNLEIGDE PRIVATE MASKINER.

SAMLAR KOSTNAD FOR VEGEN OG FERJEKAI 14,6 MILL. 85-KR I 1981 VAR PROSJEKTET KOSTNADSRÆKNA TIL 16,7 MILL. 85-KR. KAIJA MED OPPSTILLINGS-PLASS KOSTAR OMLAG 3 MILL. KR. KAIJA KAN TA I MOT 70 BILARS FERJE. SAMLAR KAILENGDE ER 66M, LENGDE FERJEKAIERU 15M OG BREIDDE 4,50M. BYGD FOR 10 TONNS AKSELTRYKK.

FERJEKAIJA ER I ARMERT BETONG FUNDAMENTERT MED 11 SØYLER SOM GÅR TIL FJELL.

OPPSTILLINGSPLASSEN HAR EI OPPSTILLINGSFIL MED Plass TIL 47 BILAR + EIGA FIL FOR RUTE-GÅANDE TRANSPORT. SERVIKEBYGG MED VENTEROM TOILETT OG KIOSKDRIFT ER UNDER OPPFØRING. KIOSKEIGAREN HAR LEIGE- OG TILSYNSAVTALE MED VEGVESENET.

GOD TUR.....

HELSENG FRÅ OSS I STATENS VEGVESEN

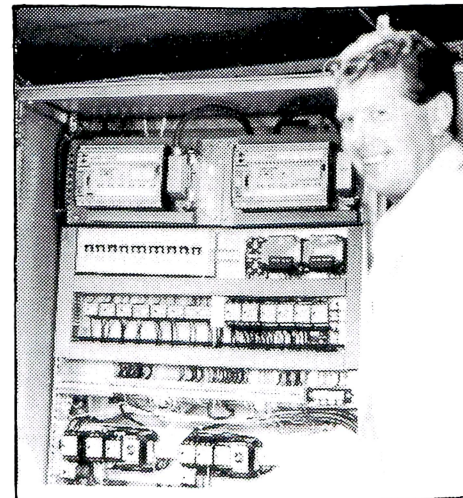


VELKOMEN
OVER
SEVIKA FERJEKAI

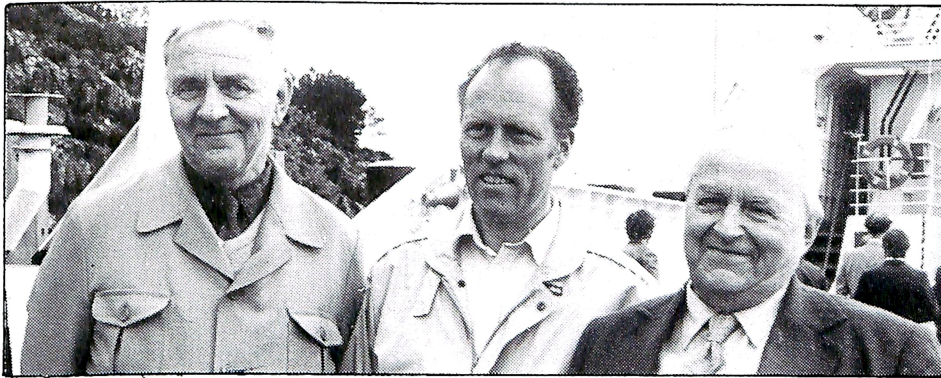
STATENS VEGVESEN
- i arbeid for bedre transport



Oppsynsmann Dahl deler ut roser og ei helsing frå vegvesenet til dei første bilane som køyrde på land og om bord ved første ferjestopp.



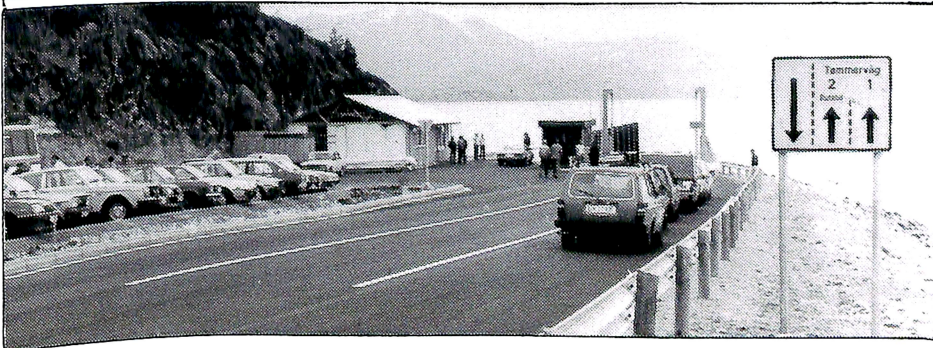
Oppsynsmann Dahl deler ut roser og ei helsing frå vegvesenet til dei første bilane som køyrde på land og om bord ved første ferjestopp.



Fornøgte kommunale representantar. F.v. ordførar Lars Berg, Aure, varaordførar Kjell Øie, Kristiansund og ordførar Nils Hamnes, Tustna.



Formann i Samferdselsnemnda, Martinus Jørgenvåg, skar av snora og erklærte ferjekaia open.



Har forslagsordninga rett til å leva?

Eg håper at ikkje nytenkinga og vilje og evne til å rasjonalisering er i samsvar med talet på forslag i forslagsordninga.

I dei to åra eg har vore sakshandsamar på dette feltet har det kome inn i alt 4 forslag. Dette vert om lag eitt forslag for kvar 290-ande tilsette pr. år.

Til saman er desse forslaga premiert med kr. 6.300,- eller kr. 1.575,- pr. forslag.

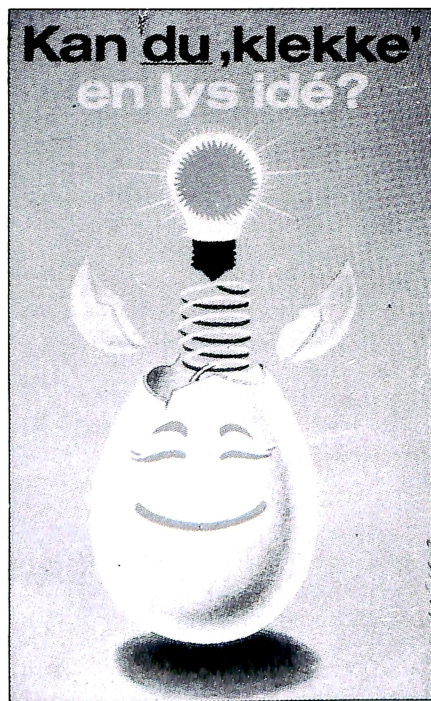
Formålet til ordninga er:

- stimulere interessa for effektivitet
- større trivsel og tryggleik gjennom idear og kunnskap til forbetringar
- skape betre forståing for den verdi rasjonelt arbeid har for etaten

Eg er heilt viss på at alle dei forslaga (4) som har vore handsama i mi tid har vore med på å oppfylle alle desse formåla – og fleire til.

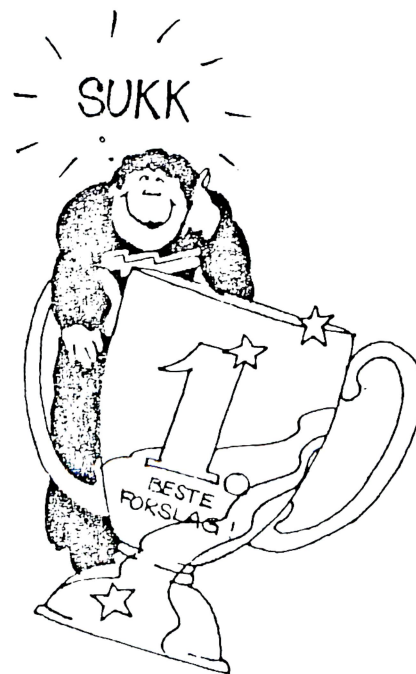
Ein av grunnane til at så få sender inn forslag kan vere redselen for å bli fokusert som foreslagsstillar. Som oftast kan forslaga ha vorte utvikla over tid og av fleire personar. Det er ikkje nokon som vil ta på seg å formalisere utbetringa/tiltaket som

eit forslag i forslagsordninga. I slike høve kan forslaget fremjast i fellesskap (frå laget, avdelinga, seksjoner).



Forutsetninga for at forslagsordninga skal verke som bodberar av gode idear er at forslaga kjem inn.

Vent ikkje til i morgon med å sende forslaga du fant på i går – send dei i dag.



Forslagsordninga – premierte forslag

Følgjande forslag er premiert:

Tilleggsutstyr for hydraulisk grabb

Forslagsstiller er Otto Jøsok og forslagene er premiert lokalt med kr. 800,-.

Omforming av vegvesenets sitt plan- og tegningsarkiv

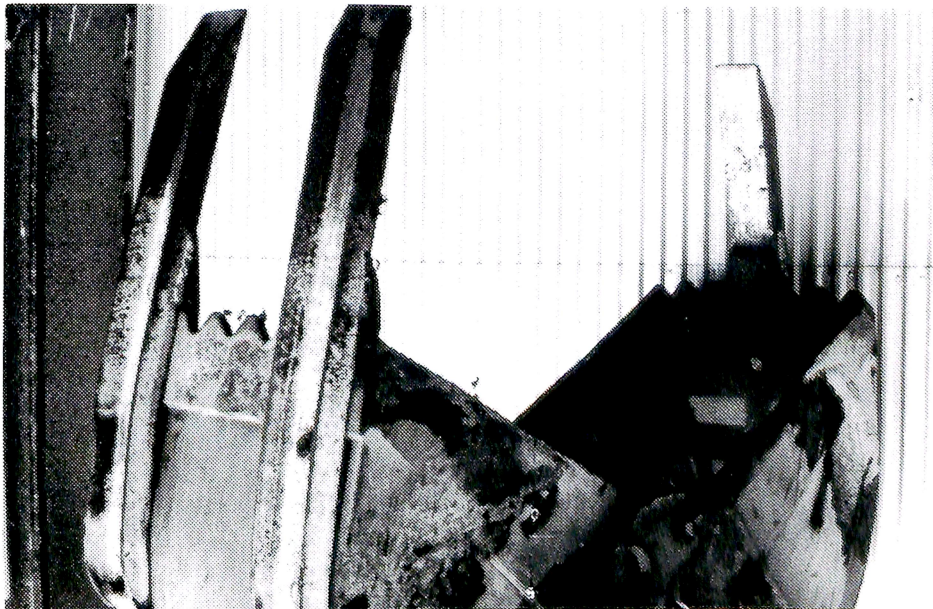
Forslagsstiller er Leif Fylling. Forslaget er tidlegare premiert lokalt med kr. 1.500,-, og vart i tillegg premiert sentralt med kr. 2.500,-.

Ny sylinderbolt på løftesynderen til ferjekaibruene

Forslagsstiller er Arne Lønsethagen og han vart premiert sentralt med kr. 4.000,-.

Dersom det er nokon som ønskjer meir informasjon om det einsskilde forslag, kan dei vende seg til forslagsstillaren eller underteikna.

Harald Valved



AMU – Sidan sist

Følgjande er vald til nye verneombod:

Verneområde 8

Jan Lysfjord, Biltilsynet Ålesund.
Runar Amdam, 6240 Sjøholt.

Verneområde 18

Bodil Frostad, vegkontoret.

Verneområde 26

Jon Emil Ødegård, 6530 Bruhagen.

Verneområde 27

Magne Ommedal, Biltilsynet
Kristiansund.

Verneområde 32

Per Ellevsøy, 6570 Innsmøla.

Oljegrusleggere sør

Jan Rogne, Kirkegt. 41, 6000
Ålesund.

Veg- og brusamband Valsøya

Knut Toven, 6637 Flemma.

Vi viser elles til oversikta i 7-ande
sansen.

Det har vore avvikla 40-timars kurs
for verneombod i Steinkjer.

Vi hadde der med:

Jan Lysfjord
Runar Amdam
Gunnar Øvstedal
Per Ellevsøy

Arbeidsmiljøutvalget hadde møte på
vegkontoret 21. februar 1985.

Hørselmålingane

Bedriftsoverlegen frå Vegdirektoratet
var særskilt invitert for å orientere om
hørselmålingane. Hovudpunkta i
overlegen si utgreiing:

- 46% av arbeidstakarane i Statens
vegvesen har nedsatt hørsel.
- 442 arbeidstakarar vart kontrollert

i Statens vegvesen Møre og
Romsdal. 60% av dei testa var
over 45 år.

- 38% av dei undersøkte i Møre og
Romsdal hadde larmskade på
høgre øyre.
- 49% av dei undersøkte i Møre og
Romsdal hadde larmskade på
venstre øyre.

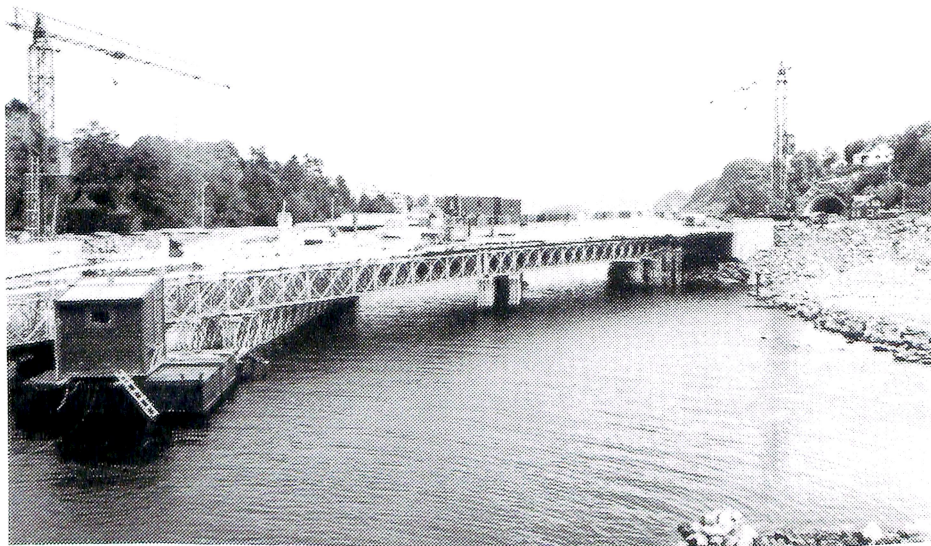
Den nedsatte hørselen auka klart
med alderen. "VARSKO HER!!!"
Nye hørselmålingar for dei med
skade vart gjennomført våren 1985.
Resultata frå denne ligg ikkje føre
enno.

Bedriftshelsetenesta

Handlingsplan for bedriftshelsetene-
sta vart drøfta. Handlingsplana som
vart vedteken er framstilt ein annan
stad i bladet.

Skademeldingar

I 4. kvartal 1984 var det 8 skadar med
176 fråvers dagar. Det er verdt å
merke seg at ein skade skjedde
under prøvekjøring av bil der
sikringsselar ikkje vart nytta.



Nørvasund bru

Val

Geirmund Nordal gjekk av som formann. Oddvin Haukeberg vart vald til ny med Arnfinn Eliassen som nestformann.

AMU hadde den 4. juni 1985 møte i Spjelkavik. For møtet var det befaringspåk:

Hatleåsen tunnel
Nørvasund-bruene
Brakkeleir Breivika
Veggarasje Breivika.

Skademeldingar

I 1. kvartal 1985 har det vore 4 skadar med 29 fråverds dagar. 2 skadar var gli-skadar og 2 skadar var flis/støv i auge. Ikkje nokon av skadane hadde skuld i manglande verneutstyr.

Køring av totemaskiner

Vegdirektoratet kom med forslag til dispensasjon frå Arbeidstilsynet sine forskrifter for masseforflytningsmaskiner i skriv av 12. april 1985.

Forslaget gjekk i hovudsak ut på:

"Betjening av vegvesenets totemaskiner (traktorer m/lasteapparat eller hjullaster) inn på vegvesenets lukkede områder (vegsentraler, vegstasjoner o.l.) med formål å laste sand og salt på lastebiler i strøtjenesten skal kunne utføres av lastebilsjåfør eller person på stedet med gyldig førerkort i.h.t. førerkortforskriftene, men uten at vedkommende innehar yrkesbevis eller tilfredsstillende kravene til

opplæring i.h.t. forskriftene for masseforflytningsmaskiner".

AMU med unntak av representantane frå NAF gjekk inn for dispensasjonen. Representantane frå NAF hadde følgjande protokolltilføyning:

"Arbeidstakerne organisert i NAF ser med stor uro på at det regelverk som gjennom mange år har vært grundig gjennomarbeidet blir undergravet på den måten resten av AMU går inn for.

En vil ellers stille spørsmålstegn ved at Statens vegvesen søker om dispensasjon for private kontraktører".

Harald Valved

Boring med lodd

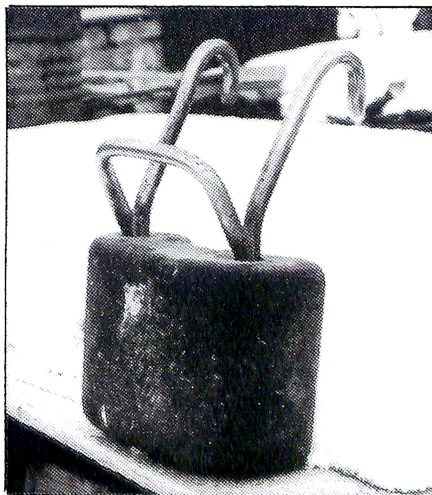
Slik kan det gjerast. Gamle vektlodd for håndholdte maskiner kan bedre situasjonen for de som borer ved å montere et håndtak.

Riktignok er bruken av håndholdte boremaskiner gått radikalt ned, men fortsatt må en vel regne med at den sporadisk kan bli brukt. Da er et slikt hjelpemiddel godt å ha.

Det er enkelt å bygge. Man trenger kun et gammelt håndtak av en utrangert boremaskin og en bøyle til å feste på belastningsloddet.

Er det noen som har inretning av dette, kan de henvende seg til Egil Bakke, vegsentralen.

Kristian Myrvang og Svein Sandblåst bruker lodd, mens Leif Lillevik og Per Ræstad er uten lodd.



Bråten Bru

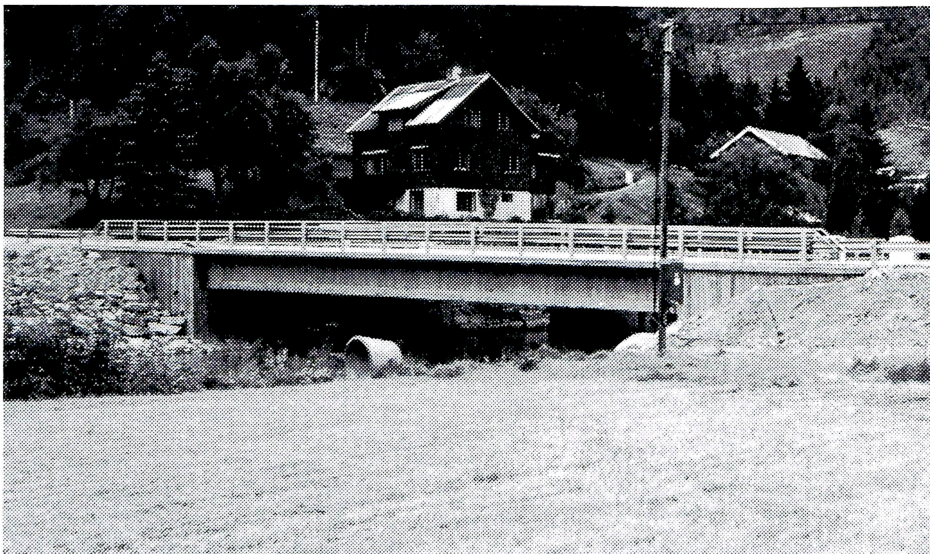
Sist sommar gjekk det føre seg forsterkningsarbeid på riksveg 16 mellom Mo og Ålvundfoss. Målet med dette arbeidet var å gjere vegen så sterk at han kunne skrivast opp til 10 tonns aksellast fram til krysset med riksveg 670 på Ålvundfoss. Fra før har riksveg 16 10 tonns aksellast frå Opdal til Sundalsøra.

Som ein lekk i dette arbeidet vart det bygd ny Bråten bru. Den gamle brua sto i 8 tonn og var i tillegg for smal. Arbeidet vart lyst ut på anbod og A/S Harry Mathisen som hadde det lågaste anbudet fekk kontrakten. Dei starta opp midt i mai og var ferdig midt i august. Sein vårflom seinka arbeidet ein del, men ellers gjekk det greit. Samla kostnad vart 602.000,- og det gir ein m²-pris på kr. 3.187,- som vi må seie oss nøgde med.

Den nye brua har berre eitt spenn på 22 meter og det er nytta spennbetongbjelkar.

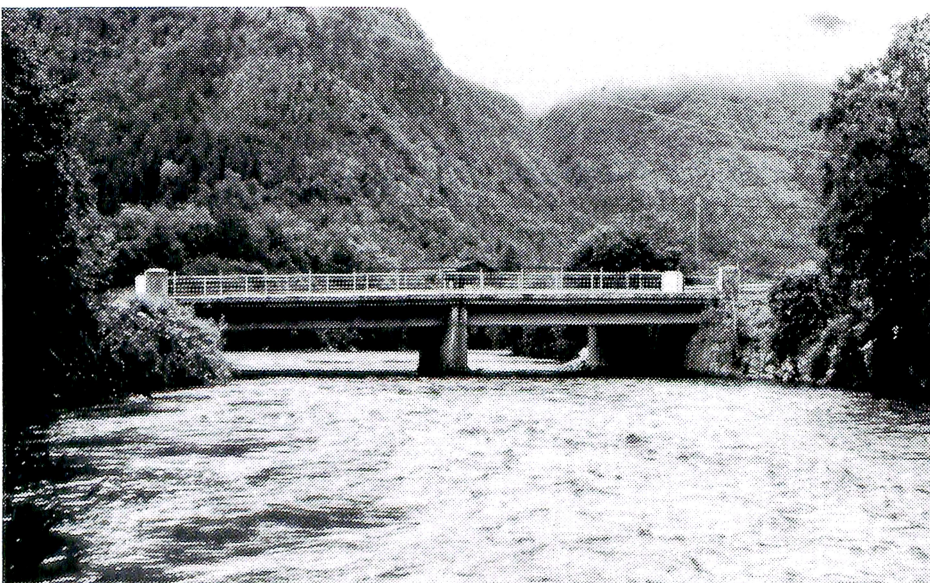
Den gamle brua – som ligg oppstrøms den nye – skal no tjene som gang- og sykkelbru. Den har to spenn og er bygd med plass-støpte betongbjelkar. Byggeåret var 1941, men det vart ikkje halde overleveringsforretning før i 1947.

Når det gjeld navnet Bråten bru så blir ikkje det nytta av alle. Brua frå 1941 vart av mange i bygda berre kalla "Nybrua", men i skriftlege kjelder er Bråten bru nytta både i 1941 og tidlegare.



Bråten bru slik ho er i dag.

Brua frå 1941.



I arkivet på vegkontoret finn vi ein god del stoff om bygginga i 1941 og vi ser at dei då hadde problem som vi slepp unna i dag. Det var krigstid og stor mangel på både det eine og det andre. Mellom anna forlanger det jernstøyperiet som skal levere namneplatene til brua at dei får tilsvarende mengde med skrapjern i retur, elles blir det ikkje namneplate å få.

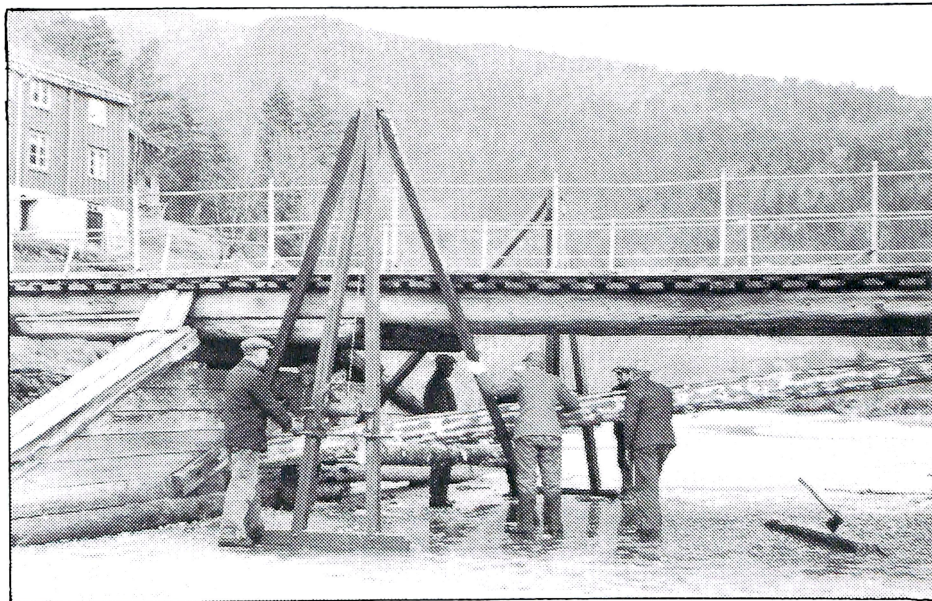
På Elverhøy bru i Sunndalen som er under bygging samstundes, har dei så lite tremateriale til stillas og liknande at arbeidet vil stoppe opp dersom dei ikkje får ta over den gamle trebrua på Bråten. Etter ein del om og men gir Ortskommandantur Sunndalsøra 11. november løyve til at trebrua kan bli revet og sendt til Elverhøy.

Men vi ser óg at ikkje alt har endra seg den tida. Overslaget held ikkje og dei må søkje om ekstraløyvingar og grunnar dette i vårflom, prisstigning og ustabile arbeidsforhold. Vidare er det ein grunneigar som i brev form klagar over at vatnet frys. Vegomlegginga har gjort at vassleidning har fått

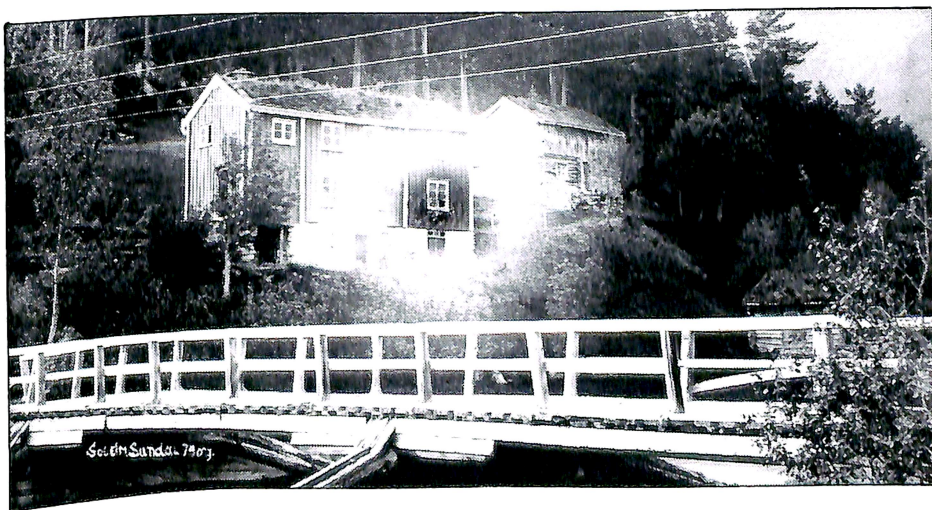
dårlegare overdekning og "det har vorte sagt" at vegvesenet skulle leggje nye rør.

Er det nokon som kjenner seg att? Brua som vart bygd i 1841 erstatta ei eldre trebru som låg enda nokre meter lenger oppover i elva. Denne

brua hadde tre spenn og var ei såkalla masterbru. Gunhild Skarset som bor like attmed Brustaden meiner at denne brua vart bygd i 1912. Vi har ikkje funne noko papir om dette i arkivet, men trur ikkje det er grunn til å tvile på at dette er rett.



Reparasjonsarbeid i 1938.



På bildet ser vi at dei driv med reparasjonsarbeid og nyttar isen som arbeidsplattform. Bildet er tatt om lag i 1938. Som nr. tre frå venstre står Gunnar Bråten, og heilt til høgre Ola Bråten (som har gitt oss bildet). Det er truleg at den brua som blei bygd i 1912 var ein kopi av den tidlegare brua.

Bråten bru anno 1907.

Når vi samanliknar brua på bildet frå 1938 med brua på bildet frå 1907, ser vi stor likskap, men óg ein del ulikheiter. Bildet frå 1907 har Gunhild Skarset vore så venleg å lånt oss. Brua som var før 1912 veit vi byggeåret på. Det var i 1883 eller 1884. I februar 1883 vart det nemleg halde ein synfaring, eller som det står "ein besiktigelse over Bråte bro i

Øksendals Hovedvei". Med på synfaringa var mellom anna ordførar P. Holte, Anders Aaram, E. Walsset og Gunder Lillebråten. Den brua som da var der hadde berre to spenn og brukaret "var bygget for det væsentligste af smaa og usikkede stene og var derfor undergravet og stod paa udras". Videre var det eit ankepunkt at karet

hadde ein slik form og storleik at det i flomperioder demde opp vatnet slik at det gjekk innover land. Det vart difor bestemt at det skulle byggjast ei ny bru med to brukar av peleåk. Desse skulle ha isbrytarar slik som vi kan sjå på bildet. Vi veit ikkje kor gamal ho var den brua som fekk avløyning i 1883/84.

Leif Husby

Er næringslivet fornøyd med oss.

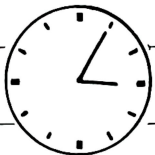
Med de bevilgningene vi har fått for 1985 vil vi her i fylket ved utgangen av dette året ha totalt 39% av riksvegnettet tillatt for 10 tonns akseltrykk. Landsgjennomsnittet er at 60% kan nyttas av slike tunge kjøretøy, og det er bare 3 fylker som er "dårligere" stilt enn oss her i Møre og Romsdal.

Med de planer vi har for de kommende år vil situasjonen for vårt fylke være ennå dårligere. I 1990 vil bare 49% av vårt riksvegnett tåle 10 tonn, mens landsgjennomsnittet er 74%. Vi vil da være jumbo i landet. Vi vet at å auke tillatt aksellast betyr enorme beløp for industrien – særleg her på våre kanter der lastebiltransporten er helt dominerende. Dessverre er det ikke slik at bestemte punkt som svake bruer e.l. er "flaskehalsene", – ofte må lange vegstrekninger opprustes før det er forsvarlig å auke aksellasten, og det kreves store summer.

Det samme problemet antar vi finnes i de andre fylkene. Hva er det da som gjør at det er vi her i Møre og Romsdal

som er minst flinke til å gi tungtransporten lov til å kjøre "fulle lass"? Prioriterer vi feil? Er det for mange miljøløstiltak, settes for mye inn på å korte inn ferjesamband, gi vegutløsning for de vegløse, bedre sikkerheten ved overbygg og tunneller? Kanskje er vi for lite kvalitetsbevisste og effektive, slik at vi skulle fått mer og sterkere veg for pengene. Eller kanskje er vi rett og slett for lite flinke til å fortelle våre politikere (med pengesekken) om rikets tilstand? Ett er i alle fall sikkert: Vi kan ikke vente at den vegbrukergruppen som er avhengig av tungtrafikken er fornøydde med oss. Vi må skjerpe oss på flere felt – kanskje endre både vår målsetting og arbeidsmåte for de kommende åra hvis denne kjedelige statistikken skal bli gjort til skamme:

Fylke	Andel tillatt for 10 tonns akseltrykk utenom teleløsningen	
	1986	1990
Østfold	69	98
Akershus	61	75
Oslo	96	96
Hedmark	67	75
Oppland	81	85
Buskerud	85	88
Vestfold	66	74
Telemark	85	96
Aust-Agder	48	51
Vest-Agder	53	67
Rogaland	67	86
Hordaland	63	85
Sogn og Fjordane	70	85
Møre og Romsdal	39	49
Sør-Trøndelag	45	57
Nord-Trøndelag	27	65
Nordland	37	55
Troms	37	59
Finnmark	94	94
Landet	60	74



5 minutter med vernelederen

Arbeidslivets Komite mot Alkoholisme og Nar- kotikamisbruk.

(Akan).

Denne gongen tillet eg meg å attgje ei sak frå amuprotokoll nr. 1/85 – Finnmark fylke, som dei har hatt til handsaming.

Sitat:

"AKAN-utvalget har diskutert ansvarsforholdet med hensyn til innrapportering av ansatte som nyter rusmidler i tjenesten.

Utvalget ser det som svært viktig at "Retningslinjene for rusmiddelomsorg ved Statens vegvesen" blir fulgt. En vil særlig peke på pkt. 2 i retningslinjene som klart gjør oppmerksom på hvilket ansvar de overordnede er pålagt når det gjelder rapportering av misbruk av rusmidler. Utvalget ber AMU innskjerpe dette overfor oppsynsmenn/avdelingsledere og distriktsbestyrere. Utvalget vil videre tilføye følgende:

Et hvert tilfelle av misbruk av rusmidler på arbeidsplassen er med på å skape et dårlig arbeidsmiljø, lav effektivitet, og presenterer dessuten Statens vegvesen utad på en negativ måte".

AMU minner om at AKAN representerer et tilbud til arbeidstakerne med rusmiddelproblemer.

For at dette tilbudet skal kunne fungere er det av avgjørende betydning at innrapporteringsrutinene følges. AMU vil derfor understreke det AKAN uttaler om ansvar for rapportering av misbruk. AMU vil dessuten

påpeke det ansvar verneombudene etter sin instruks kan ha."

Eg attgjev dette av di det er ei viktig sak for dei det gjeld. Vi kan ikkje la nokon halde fram med misbruk.

Som etat har Statens vegvesen sett alvoret i dette, og fylkesvis er det Arbeidsmiljøutvala som gjennom underutval har teke opp arbeidet. Dersom dei skal kunne makte å gjere noko, må dei få kjennskap til dei misbrukarane som er på våre arbeidsplassar. For dei er der, det veit vi alle med oss sjølv.

Det vi vil med Akanarbeidet er å hjelpe dei som av ein eller annan grunn har fått slike problem. Vi hjelper dei ikkje ved å la vere å gjere noko, tvert imot.

Ein annan ting er at det slett ikkje er naudsynt at det er ein arbeidskamerat eller oppsynsmann som må rapportere misbruk, du kan sjølv ta kontakt med bedriftslegen (når den ordninga kjem igang) eller med hovedkontaktene for Akanarbeidet. For administrasjonen og biltilsynet er det Asbjørg Lid, vegkontoret og for drifta Arnfinn Eliassen (hovedverneombudet). Det er oftast slik at dei som har problem med rusmiddel er dei siste som vil vedgå eller innsjå det som problem. Dei kan etter eige utsegn slutte eller halde opp kva tid det skal vere, det er berre at den tida kjem ikkje før det som oftast er for seint.

Eg vil nemne at det er humanitære organisasjonar som driv tilsvarande arbeid, mellom andre har vi AA (Anonyme Alkoholikere), Blå Kors etc. AA består, som namnet seier av anonyme alkoholikere, folk som sjølv kjenner på kroppen kva det vil seie å

ha problem med misbruk av rusmiddel. Dei har teke konsekvensen av det, og som gjennom sin eigen røynsle vil prøve å hjelpe andre der dei kan.

Utifrå det som er skrive her, kan ein seie: Veit du nokon som misbrukar rusmiddel, eller du sjølv er ein av dei, la det ikkje gå lengre før du gjer noko med det.

Egil Bakke

LAB-NYTT

Odex-metoden – Utstyr til boring gjennom fastare massar

Sommaren 1984 fekk laboratoriet tak i ny grunnboringstraktor av typen Geotech 504. Denne boretraktoren har i hovudsak vore nytta til fjellkontrollboring, dvs. til boringar for å få oversyn over tjukkaleik på lausmassar over fjell.

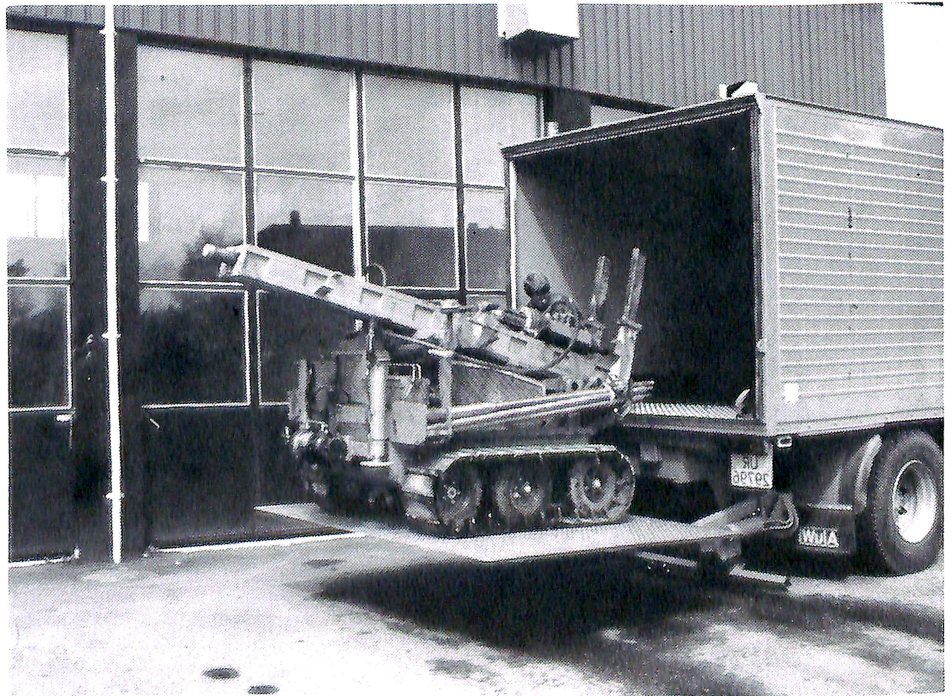
For fylket vårt omfattar ein stor del av grunnundersøkingane nettopp slike boringar, og det må vere grunn til å slå fast at boretraktoren i vesentleg grad har heva kvaliteten på grunnundersøkingane på dette feltet. Det er elles ei kjent sak at det er god økonomi i å ha sikre opplysningar om mengden av fjell i veglinja før anleggsarbeidet startar.

Grunnboringstraktoren har og vore nytta i samband med grunnundersøkingar for bruer og ferjekaiar, og har i så måte avløyst tidlegare nytta tyngre boreriggar f.eks. Atlas Rock 601. Røynslene hittil med grunnboringstraktor Geotech 504 har vore over dei forventningar ein stilte på førehand. Eit av argumenta ein hadde for å anskaffe grunnboringstraktoren, var at den skulle utstyrt med utrustning for boring gjennom fastare lausmassar og blokk, samt til å ta opp prøver i og under lausmassar. Laboratoriet har nettopp fått tak i slikt boreutstyr til Geotech 504.

Boremetoden, som har fått namnet Odex, er ikkje ny i vegvesenet. Fleire fylke har slik boreutrustning påmontert tyngre boreriggar, og vi har ved eit par høve leid slikt utstyr frå andre fylke til undersøkingar av grustak.

Odex-utrustning på grunnboringstraktor Geotech 504 var av oss først og fremst tenkt nytta til prøvetaking i og under fastare lausmassar, samt der det var mykje stein i massane slik at anna tilgjengeleg prøvetakingsutstyr ikkje kunne brukast. For større kartleggingar av grusforekomstar meinte vi at grunnboringstraktoren på grunn av lett konstruksjon var mindre aktuell, og at tyngre boreriggar da var betre egna. Imidlertid har vi nå prøvd Geotech 504 med Odex-utrustning ved ei grustakundersøking. Desse forsøka vart svært lovande.

Odex-metoden går i prinsippet ut på at eit foringsrør blir ført med i boreholet utan at det roterer, samstundes som holet blir bora. Ved boring svingar Odex-borkrona ut til ein diameter større enn ytterdiametere på foringsrøret. Når ønskjeleg djupne er nådd, roterer boremaskina tilbake, og Odex-borekrona svinger inn til sin minste diameter. Dermed kan borekrona takast opp gjennom holet i det gjenstånde foringsrøret. Ein prøvetakar kan deretter først ned i foringsrøret for å ta opp materialprøver i enden av foringsrøret. Til Geotech 504 nyttar ein 1200

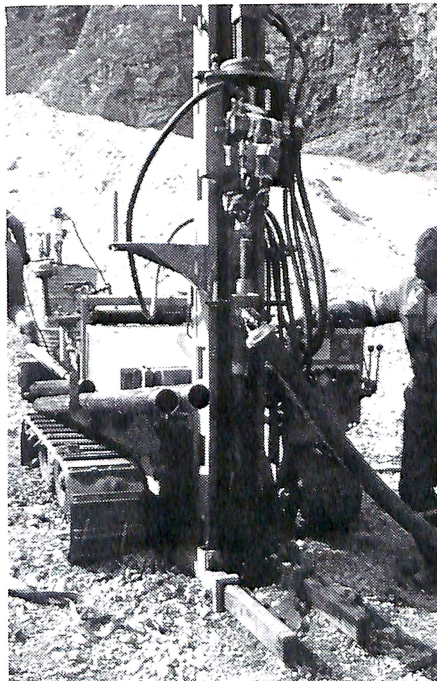


Grunnboringstraktor Geotech 504 heises opp på transportkjøretøyet (Volvo F720 lastebil).

mm lange foringsrør som kan skøytest saman. Dette vil seie at prøve vil takast opp for kvart nedført foringsrør (på 1200 mm), om dette er ønskjeleg. Ved Stormælen grustak, der to hol vart bora til ca. 20 m djupne, vart dette gjort.

Foreløpig er dette utstyret på prøvestadiet hos oss, og vi meiner det er for tideleg å komme med sikre kostnadstall for kva ei Odex-boring med Geotech 504 vil koste. Ved Stormælen grustak brukte vi ca. 2 dagar på kvart hol. Dette tyder på at vi skulle kunne klare eit snitt på ca. 10 m boring pr. dag under normale tilhøve. Med dette som utgangspunkt vil meterprisane på Odex-boring med Geotech 504 ligge ein god del under dei prisane vi kjenner til for tilsvarende boringar med tyngre riggar.

Gunnar Flemmen



Odex-boring med Geotech 504 i Stormælen grustak.

Anskaffelse av ny lastebil for transport av grunnboringstraktor Geotech 504

Til transport av grunnboringstraktor Geotech 504 har laboratoriet i samarbeid med maskinavdelinga fått bygd om ein tidlegare anleggsbil (Volvo F720). Eit skap er bygd på bilen, som dessutan er utstyrt med verkstadbenk.

Ein løftelem er påmontert bakerst på bilen. Denne lemman blir brukt til å ta grunnboringstraktoren opp og ned på lastebilen ved forflytting. Dette har forenkla sjølvte prosedyren ved at lemman har erstatta dei gamle køyrelemmane, som både tok mykje plass i bilen og som dessutan var meir risikofylt ved bruk.

Denne bilen har saman med Scania 82 lastebil gjort grunnboringslaga meir sjølvhjelpne med omsyn til transport av utstyr. Dessutan har talet på bilar blitt redusert frå 3 til 2. Generelt representerer begge bilane ei miljømessig betring for grunnboringslaga.

Gunnar Flemmen

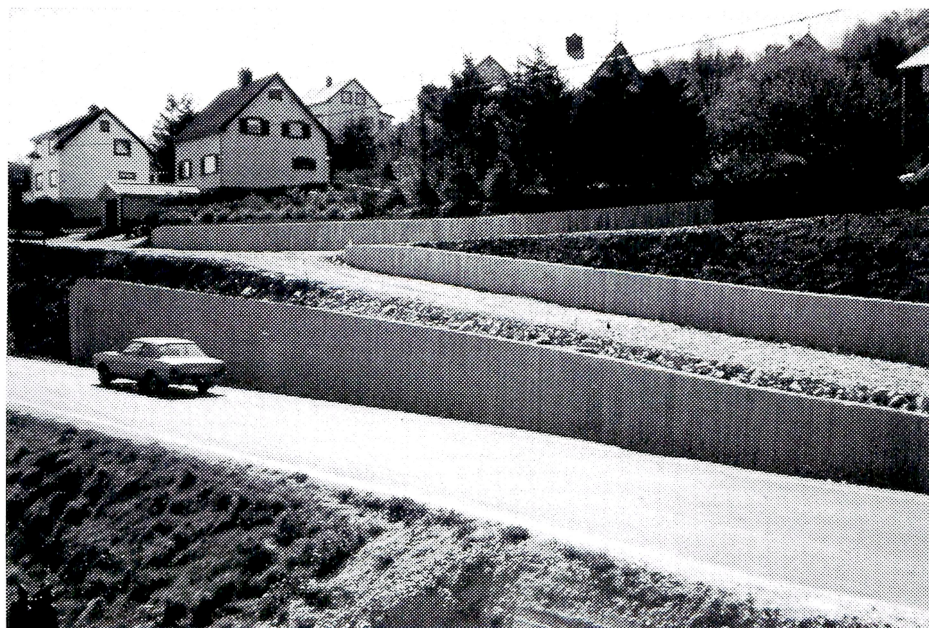
Gang- og sykkelveger i Giske kommune

Som i de fleste andre kommuner i fylket er det også vegarbeide i gang i Giske kommune. Arbeidet består i bygging av gang- og sykkelveger langs riksveg 658 på Valderøya. Ved dette anlegget har det vært full drift i hele år, men det vil nå bli et opphold fra ca. 1. juni. Det regnes med at arbeidet vil ta til igjen i løpet av høsten.

Det er pr. i dag bygd ca. 1700 m gangveg som skal dekkelegges i år. I ferjekaiområdet er kommunen i gang med legging av spillvannledninger og avløpsledninger for overvann. Det siste foregår for øvrig delvis i samarbeide med vegvesenet som også har behov for bortledning av vann fra både riksvegen og fremtidig gangveg i området. Kloakkledningen følger til dels fremtidig gangveg-trasé, og så snart ledningen er lagt, vil vegvesenet besørge gangvegen bygd oppå ledningen. Dette vil skje i løpet av høsten 1985.

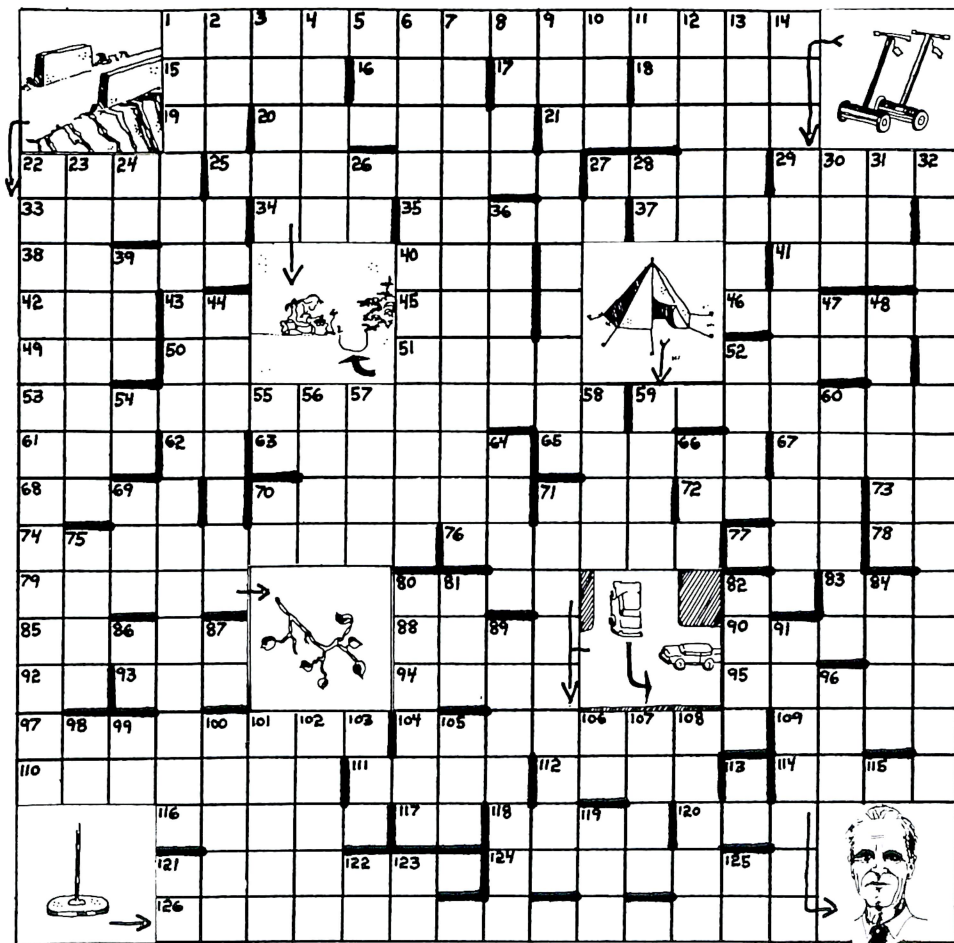
Gangvegbyggingen i området har blitt kostbart med bygging av flere til dels store murer for å redusere inngrepene på hager etc., og uvanlige store massefyllinger i forhold til det mere vanlige når det gjelder gangvegbygging. Arbeidsstokken har variert fra 1-5 mann av egne folk medregnet forskalingsnekkere. I tillegg kommer innleie av private maskiner og lastebiler.

Einar Drugli



KRYSSORD

av førstesekretær Terje Haug



De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket "Vegkryss nr. 1-85" og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 20. august 1985.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

VANNRETT

1. Brukes på faste vegdekker.
15. Klar.
16. Øyner.
17. Like.
18. Unikum.
19. Naboer.
20. Båtreddskap.
21. Omgj.
22. Matrett.
25. Feilfri.
27. 5103 (omv.)
29. Frisk.
33. Marken.
34. Tall.
35. Fisk.
37. Spise grådig.
38. Brukes av pelebåtene (omv.)
40. Større.
41. Skeiv.
42. Krypdyr.
43. Skip.
45. Gresk bokstav.
46. Være glad i.
49. Åpning.
50. Hellig.
51. Langsomt.
52. By i V-Tyskland.
53. Brukes på veganlegg.
59. Tredobbelt.
61. Toys.
62. Like.
63. Tall.
65. Virkelig.
67. Jente.
68. Toneart.
70. Avsperr.
71. Ønsker.
72. Unntagen.
73. Mynt.
74. Reise.
76. Dro.
77. Naboer.
78. Utvidet spilletid.
79. Se ill.
80. Pryl.
82. Dumrian.
83. Skuespiller.
85. Sorg.
88. Pikenavn.
90. Peisen.
92. Erbium.
93. Struts.
94. Rask.
95. Utviklingshjelp.
97. Eventyrfigur.
104. Stillingen.
109. Narre.
110. Framstiller.
111. Guttenavn.
112. Land i Asia.
114. Allikevel.
116. Livssynet.
117. Månefase.
118. Avtale (omv.)
120. Dansk øy.
121. Sportsgren.
124. Kontrollere.
126. Se ill

LODDRETT

1. Tiltak.
2. Guttenavn.
3. Se ill.
4. Gudinner.
5. Øke.
6. Tavle.
7. Fiskeredsaker.
8. Elv i Romsdal.
9. Instrument.
10. Mine.
11. Bibelsk navn.
12. For.
13. 5920.
14. Se ill.
22. Se ill.
23. Farge.
24. Naboer.
26. Det er .
27. Tittel.
28. Dessert.
30. Tid.
31. Svar.
32. Brukes til høydemåling.
36. Fotballag.
39. Fylke.
44. Ujevn.
47. Kikke.
48. Ruge.
52. Skjørt.
54. Flatemål.
55. Behøver.
56. Pikenavn (omv.)
57. Diger.
58. Dra.
59. Se ill.
60. Hoytiden.
64. Europeeren.
66. Brann.
69. Kanton i Sveits.
70. Dikt av Kipling.
71. Se ill.
75. Intensitet.
80. 5000.
81. I stil med.
82. Bre.
84. Utveksling.
86. Nyn.Pronomen.
87. Pron.
89. Idretten.
91. Se ill.
96. Ujevne.
98. Fortumlet.
99. Pron.
100. Floke på tråd (omv.)
101. Lære.
102. Slave.
103. Område.
105. Ha.
106. Tre.
107. Gio.
108. Innsjø i Finland.
113. Fisk.
115. 50
119. Skurepulver.
121. Cæsium.
122. Sparm.
123. Org (omv.)
125. Tinn.

PLANAVDDELINGA

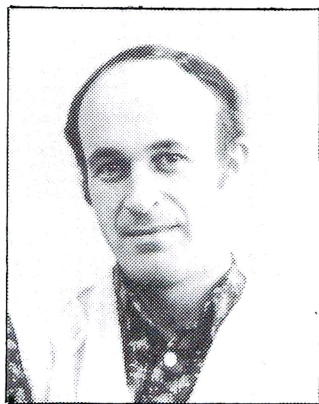
–Trafikkplanseksjonen



PLANSJEF
ULF MYHRE



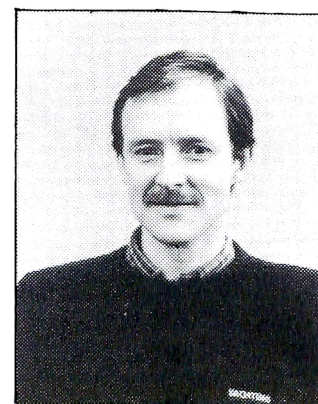
MAGNE FLEMSÆTER



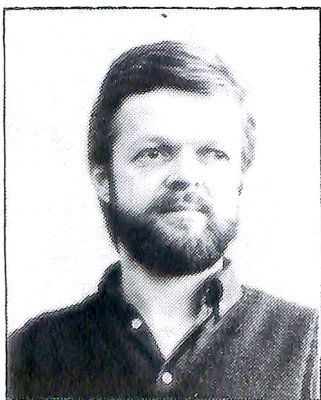
SVEIN K. SOLBJØRG



KJETILL KJERSEM



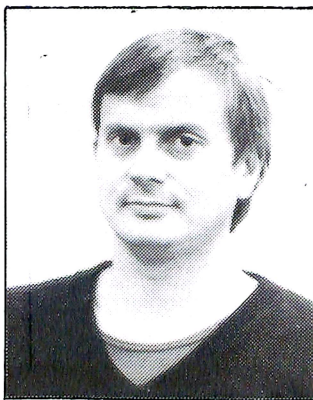
BJØRN ANDERSEN



ODD ARNE RØD



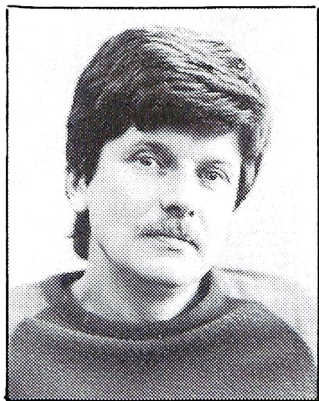
HERMUND VEBENSTAD



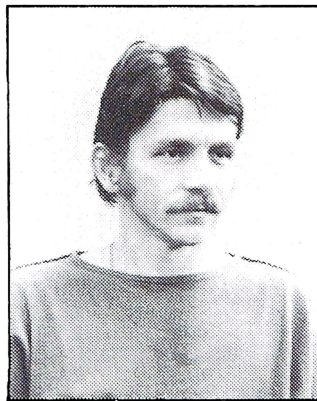
PER WOLDSTAD



ODD M. HAUGE



TERJE JOSEFSEN



JAN MERINGDAL



IVAR HOL



MARIT MOLDENÆS



LEIF FYLLING

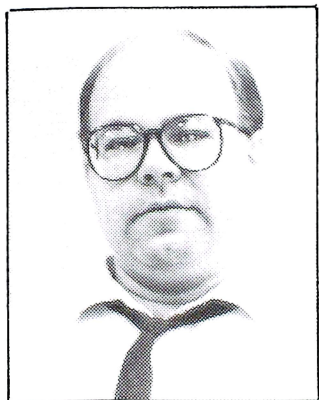


ANNA SANDBLÅST

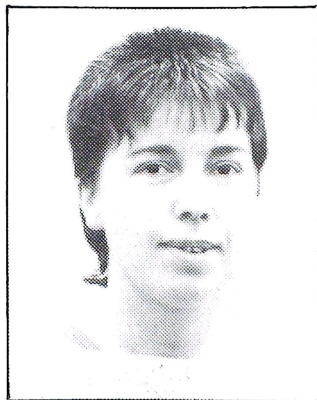
Avkjørsler

Kartarkiv

Teiknegruppa



JOSTEIN FUGLSET



BERIT INGEBRIGTSEN



JANE MARIT RØV



REIDUN ØVERLAND

Vegplanseksjonen

— 3 plandistrikt

Stor- prosjekt



ANDERS MOEN

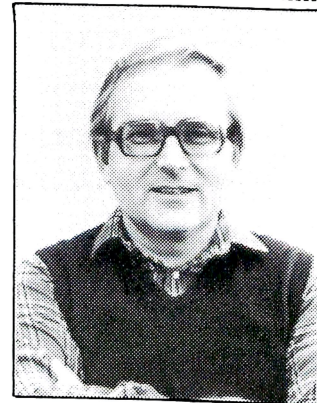
Gr. I SUNNMØRE



TERJE LINDSTAD
Leiar gr. I



ARVE REMMEN



PER ARNE GJERDE

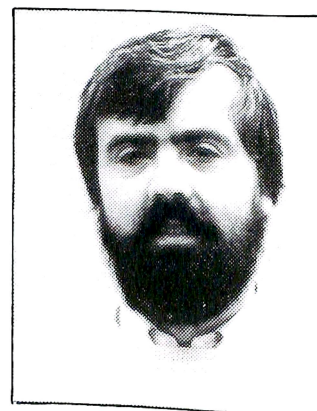
Gr. II ROMSDAL



TRYGVE VESTAD
Leiar gr. II



ANDRÉ MOLTUBAKK

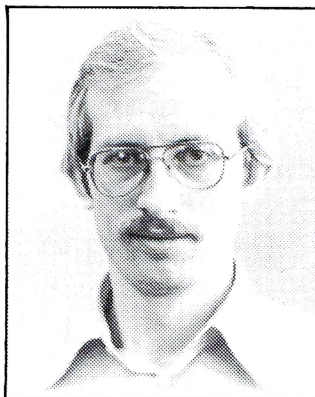


SYLVFEST BELL

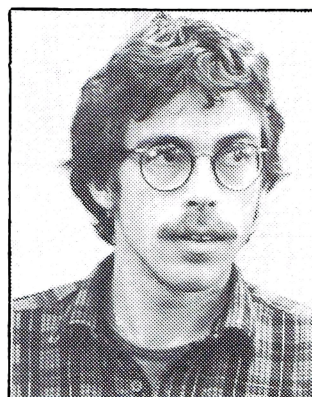
Gr. III NORDMØRE



KJELL SKOTHEIM
Leiar gr. III



JAN GUNNAR SANDBLÅST



TERJE FUGELSNES

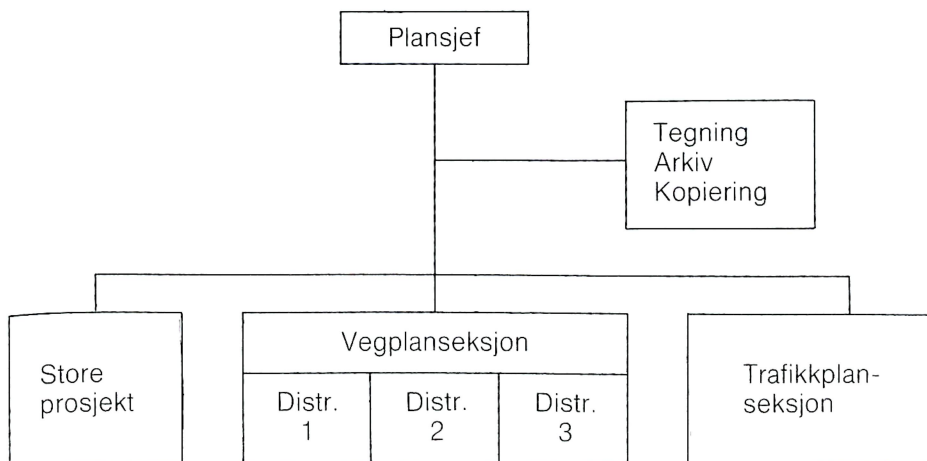


JOAR TAUTRA

Planavdelinga

Planavdelinga ble sist presentert i Veg og Virke i juli 1972. Siden da har både organisasjon, oppgaver og personell undergått store endringer.

Det kan derfor nå være på sin plass med ny presentasjon av avdelinga. Organisasjonen kan enkelt beskrives som vist i organisasjons-diagram.



Avdelinga er her delt i tre seksjoner, i tillegg kommer tegnere m.m. som også betjener resten av vegkontoret. I alt arbeider 32 personer ved avdelinga, herav to på redusert arbeidstid. 2 1/2 stilling er formelt knyttet til administrasjonsavdelinga. De enkelte seksjoner i diagrammet har følgende arbeidsoppgaver og bemanning:

Store prosjekt

Seksjonen er en nyskaping foranlediget av storprosjektene Ålesund-Ellingsøy-Valderøy (Giske) og Fastlandssamband til Kristiansund og Frei som begge er under oppseiling. Disse prosjektene vil kreve et betydelig arbeid med administrasjon, planlegging, drift og kontroll fram til 1995-96.

Vegkontoret må ha en egen seksjon som har dette arbeidet som en av sine hovedoppgaver. I tillegg kommer vegkontorets befatning med andre store og kanskje framtidige prosjekt, og i mangel av eget stabsorgan kan det bli aktuelt å tillegge seksjonen spesielle oppgaver som ikke hører naturlig hjemme i de andre seksjonene. Seksjonen er foreløpig tynt bemannet (en overingeniør), men vil etter hvert bli styrket, forhåpentlig ved noe tilførsel utenfra.

Vegplanseksjonen

(tidligere seksjon for hoved- og detaljplaner)

Denne seksjonen utfører det arbeidet som folk flest forbinder med vegplanlegging, det vil si utarbeiding av planer for utbedring og omlegging av eksisterende vegger og for helt nye vegprosjekt.

Etter de nå gjeldende planforskrifter skal de fleste vegprosjekt behandles som hovedplan som godkjennes av Vegdirektoratet. Deretter utarbeides detaljplan i samsvar med godkjent hovedplan. Detaljplanen, som godkjennes av vegsjefen, legges til grunn for eiendomsinngrep og anlegg, det siste eventuelt etter ytterligere bearbeiding som byggeplan.

Til sammen fører dette til en både tids- og arbeidskrevende prosess fra planarbeidet starter til byggeklar plan foreligger. 3-5 år må en regne som ganske normalt.

For enklere og mindre prosjekt bortfaller kravet om hovedplan. Saksbehandlere på vegstasjonen utarbeider og administrerer sine respektive planprosjekter. De skal herunder sørge for at planene får de

nødvendige og riktige behandling og presentasjon til rett tid slik at de enkelte anlegg kan gjennomføres i samsvar med investeringsprogram (Norsk Vegplan) og de årlige budsjettforslag. Dessuten bør det foreligge et visst overordnet plangrunnlag for de 4-årige revisjoner av Norsk Vegplan. Overordnede mål fra sentralt hold er for tiden

- godkjent detaljplan for alle anlegg som føres opp i neste års budsjettforslag
- godkjent hovedplan innen utgangen av 1987 for prosjekt som anses aktuelle for neste vegplanperiode 1990-93.

Planarbeidet fører med seg utstrakt kontaktvirksomhet, både ut over etatens grenser innad. Vegplaner skal fremlegges for en rekke høringsorgan og for publikum i sin alminnelighet. I tillegg kommer de uformelle kontakter som kanskje er like viktige for planenes framdrift. Innad i etaten samarbeides det med andre fagavdelinger og seksjoner som yter sine bidrag etter hvert som planarbeidet skrider fram. Vegplanseksjonen er delt i tre geografiske distrikter, se skisse. I hvert distrikt er det 4 saksbehandlere, hvorav den ene fungerer som distriktsleder. Pr. 1. mai 1985 var det noe underbemanning som ventes oppfylt i løpet av sommeren.

Trafikkplanseksjonen

(Tidligere trafikkteknisk seksjon)

Ved vårt kontor har denne seksjonen i praksis bestått siden midten av 1960-tallet. Arbeidsoppgavene er delvis av eldre dato, med de har vokst sterkt i senere tid i kjølvannet av

økende trafikk og store endringer i arealbruk, dessuten har det også tilkommet nye oppgaver som følge av dette.

Stikkord for seksjonens arbeidsoppgaver og saksområder er

- Fylkets trafikkikkerhetsutvalg
- Avkjørsel og dispensasjoner
- Arealplaner
- Sikkerhetstiltak
- Trafikkplanlegging
- Skilting og oppmerking
- Signalregulering
- Trafikkregistreringer
- Ulykkesregistreringer
- Div. spesialoppdrag

Innen for hvert av disse saksområder er det en rekke ulike oppgaver.

Seksjonen er oppbygd slik at hvert saksområde har en hovedansvarlig, men vedkommende skal også kunne utføre arbeid innenfor andre saksområder. Vi tilstreber således "allround"-egenskaper i stedet for sterk spesialisering.

Seksjonens virke kan også tredeles som følger:

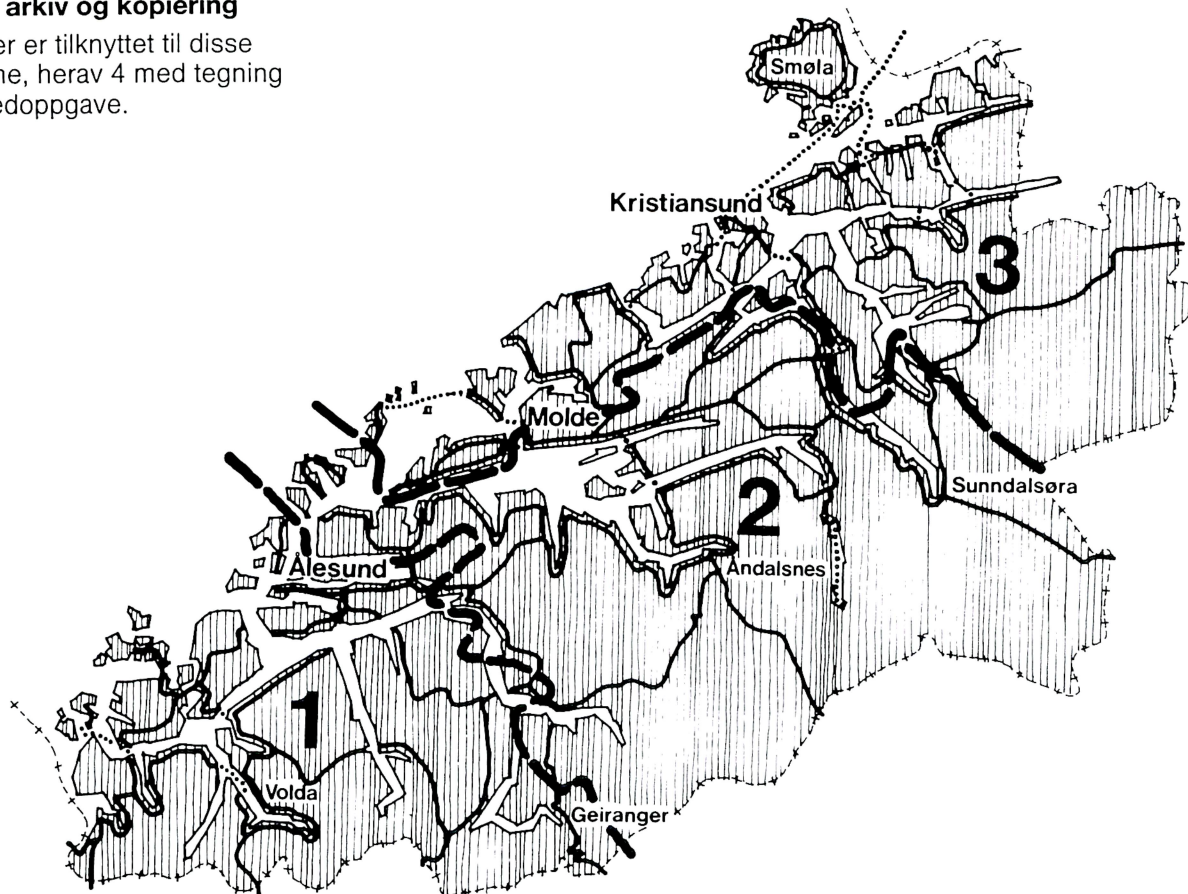
1. Planlegging og arbeid for vegvesenets egen virksomhet.
2. Forvaltningsmessige oppgaver, spesielt må her nevnes uttalelser til kommunal arealplanlegging.
3. Serviceorgan i trafikktekniske spørsmål for kommuner og andre.

Av bemanningsmessige årsaker må særlig servicefunksjonen nedprioriteres.

Det arbeider i alt 12 personer ved seksjonen, herav en ingeniør i 3/5 stilling og kontorfullmektig i halv stilling.

Tegning, arkiv og kopiering

6 personer er tilknyttet til disse aktivitetene, herav 4 med tegning som hovedoppgave.



Seksjon	Navn	
Store prosjekt	Ulf Myhre	Plansjef.
	Anders S. Moen	Overingeniør.
Vegplanseksjonen: Distrikt 1	Terje Lindestad Arve Remmen Per Arne Gjerde	Overingeniør, distriktsleder. Avdelingsingeniør. Avdelingsingeniør.
Distrikt 2	Trygve Vestad Sylvfeset Bell André Moltubakk	Avdelingsingeniør, distriktsleder. Avdelingsingeniør. Ingeniør.
Distrikt 3	Kjell Skotheim Joar Tautra Jan Gunnar Sandblåst Terje Fugelsnes	Overingeniør, distriktsleder. Avdelingsingeniør. Ingeniør. Ingeniør.
Trafikkplanseksjonen:	Magne Flemsæter Svein Solbjørg	Overingeniør, seksjonsleder. Overingeniør, arealplaner, trafikkplanlegging i byer, skilting, belysning + diverse.
	Hermund Veбенstad	Avdelingsingeniør. Fylkets trafikk sikkerhetsutvalg, arealplaner, sikkerhetstiltak, ulykkesregistrering.
	Kjetill Kjersem	Avdelingsingeniør. Signalregulering, trafikkregistreringer, arealplaner + diverse.
	Bjørn Andersen	Avdelingsingeniør. Skilting og oppmerking, fartsgrenser.
	Odd Arne Rød Terje Josefsen	Avdelingsingeniør. Avdelingsingeniør.
	Ivar Hol	Avkjørsler og dispensasjoner. Avdelingsingeniør.
	Jan Meringdal Per Wolstad	Avkjørsler og dispensasjoner. Ingeniør.
	Odd Magne Hauge Marit Moldenæs	Fylkets trafikk sikkerhetsutvalg, sikkerhetstiltak, skilting, trafikkplanlegging. Tekniker, ulykkesregistrering, sikkerhetstiltak. Kontorfullmektig, avkjørsler og dispensasjoner.
Tegning, arkiv, kopiering:	Leif Fylling Anna Sandblåst Jostein Fuglset Jane Marit Røv Berit Ingebrigtsen Reidun Øverland	Administrasjonssekretær, tegnings- og kartarkiv. Kontorassistent. Arkiv og kopiering. Tegneleder. Tegner. Tegner. Tegneassistent.

Derfor får politiet så mange "napp" i sine trafikkontroller . . .

Noen timer søvn, så er man klar igjen. Det tror mange som har vært på fest. Men det er man altså ikke. Derfor mister et hundretall førerkortet hvert år. Å kvitte seg med alkoholen tar mye lengre tid enn man tror. Og leveren holder sitt langsomme tempo samme hva du finner på.

Springmarsjer, badstu, sterk kaffe – ingenting hjelper. Det eneste riktige er å la bilen stå hele dagen derpå. Da er du på den sikre siden. Se på figurene nedenfor, så skjønner du hvordan det ligger an. Promillen er lumsk. La deg ikke lure.

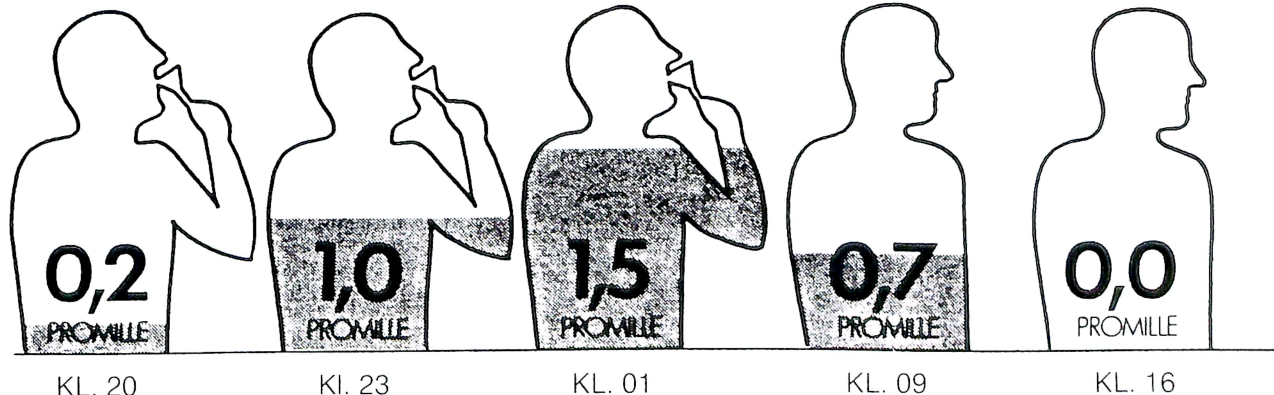
Velkomstdrinken gir ca. 0,2 promille.

Et par akevitter, pils, vin og likør.

En dram eller to på toppen.

Neste morgen. Mye alkohol i kroppen fremdeles.

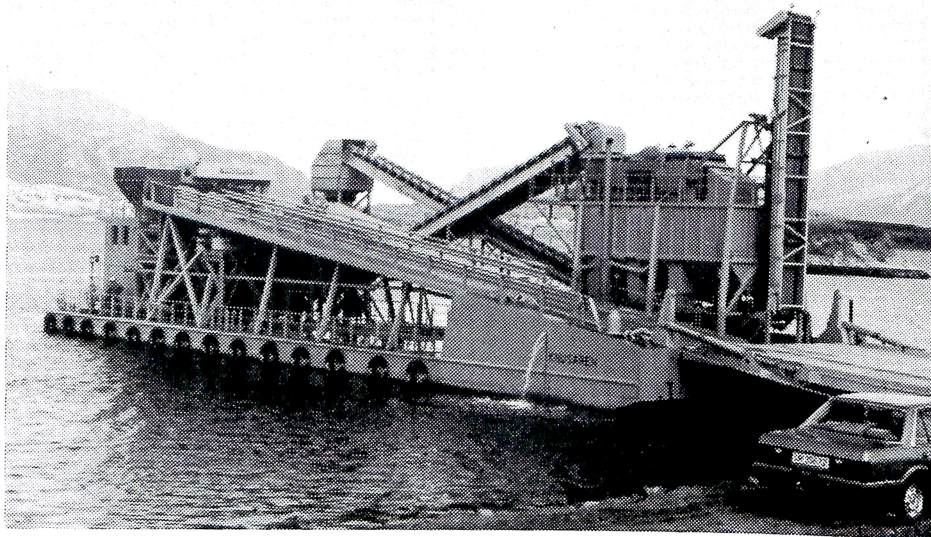
Endelig på null igjen. Men du kjører fortsatt dårligere enn normalt.



OBS! Promilletallene i figurene er omtrentlige. De er beregnet etter mannsperson på ca. 75 kilo. Alkoholforbrenningen begynner klokken 20 og pågår hele tiden frem til klokken 16 neste dag.

Grus- og pukkproduksjon i egenregi

I 1984 var egen produksjon av grus og pukk om lag 299.000 m³. 54% av vegvesenet sitt totale forbruk. Om lag 135.000 m³ vert brukt som tilslag i asfalt- og oljegrusproduksjonen. Det vert brukt mobile to-trinns knuseverk plassert i grustaka Isfjorden-Skorgen, Hanset i Visdal og Røkkum. Det resterende av eigenproduksjonen 164.000 m³ gjekk til forsterkningslag, bærelag og vedlikehaldsgrus. Til dette nytta vi først og fremst "Knusaren" det flytande knuseverket, som aleine knuste om lag 140.000 m³. Av dette var 97.000 m³ produsert av fjell.



Masse kjøpt frå private

Kjøpt frå private leverandørar i 1984 til vedlikehald om lag 95.000 m³ grus og 30.000 m³ pukk. Til anlegg om lag

52.000 m³ grus og 77.000 m³ pukk.
Det vert om lag 545.000 m³ i

årsforbruk av grus og pukk og
160.000 m³ samsmasse.

Varestatistikk 1984

Varesortar kjøpt frå private til anlegg og vedlikehald.

Varenr.	Anlegg	Vedlikehald	Sum	Gj.sn. pris
1110 strøsand	7 m ³	3.705 m ³	3.712 m ³	49.54
1120 knust grus	52.090 m ³	94.529 m ³	146.619 m ³	45.18
1130 samsmasse	100.863 m ³	59.922 m ³	160.785 m ³	9.31
1240 pukk	76.854 m ³	29.037 m ³	105.891 m ³	49.38
1250 kult	5.026 m ³	2.301 m ³	7.327 m ³	49.38
1260 sp. stein	8.968 m ³	4.630 m ³	13.598 m ³	36.85
				Beløp ca. 14,5 mill.
926300 oljegr.alg.	30.989 ton	105.459 ton	136.448 ton	36.10
926301 grus	54.921 m ³	73.389 m ³	128.310 m ³	46.18

Beløp ca. 10,8 mill.

Forbruk av grusmasse og pukk

År	Kunst grus	Samsmasse	Pukk	Sum m ³ pr. år
1972	495.856			
1973	400.110			
1974	489.579			
1975	417.932	278.000		695.932
1976	368.160	320.026		706.185
1977	380.170	327.170		707.438
1978	480.696	402.118		882.814
1979	453.700	353.639		807.339
1980	382.127	282.260		664.387
1981	399.355	197.189		596.544
1982	383.848	266.241		650.089
1983	274.227	204.068	137.363	615.658
1984	348.410	160.785	202.110	711.305

Fordeling av egen produksjon 1984:

Varenr. 1120 grus og 1240 pukk.

Total produksjon av grus	202.011 m ³	
Total produksjon av pukk	<u>96.864 m³</u>	298.875 m ³

LEVERT TIL:

Vedlikehold	41.430 m ³	
Anlegg	116.861 m ³	
Kommunar/private	4.164 m ³	
Asfalt produksjon	38.814 m ³	
Oljegrus/ALG/MA	<u>96.486 m³</u>	<u>297.655 m³</u>
Lager auka med		<u>1.220 m³</u>

Forbruk av grus og pukk:

Vedlikehold

Frå eigen produksjon av grus		41.430 m ³
Kjøpt frå private grus	94.309 m ³	
Kjøpt frå private pukk	<u>28.392 m³</u>	122.701 m ³

Anlegg

Frå eigen produksjon av grus	19.997 m ³	
Frå eigen produksjon av pukk	<u>96.864 m³</u>	116.861 m ³
Kjøpt frå private grus	52.090 m ³	
Kjøpt frå private pukk	<u>76.854 m³</u>	128.944 m ³
Asfalt produksjon		38.814 m ³
Oljegrus/ALG/MA		<u>96.486 m³</u>
Totalt forbruk		<u>545.236 m³</u>

Fordeling i prosent.

Eigen produksjon av grus . . .	57,9%
Eigen produksjon av pukk . . .	47,9%
Totalt eigenproduksjon	53,8%

Grus og pukk produksjon 1984

Kostnadsted/ Produksjonssted	Prod. totalt v l m ³	Total kostnad 1000 kr.	Pris pr. m ³ totalt	Produk- sjons pris pr. m ³	Dagar til rådv. l.	Gj.snitt prod.pr. skift	Utnyt. i %	Merknad
489910300 Isfj.-Skorgen	58 154	1884,6	32,40*	27,04	111	524	92,5	* Lagerkjøring/ Avdekking kr. 3,83
489910400 Vistdal	54 387	1763,0	32,42*	28,41	92	591	91,0	* Avdekking kr. 1,21
489910600 Røkkum	45 739	1490,0	32,57	29,17	80	571	97,0	
489911400 Kvendset, Todalen	27 466	1107,0	40,32*	32,08	32	858	97,0	* Lagerkjøring kr. 7,20
200649100 Isfjorden	14 267	838,0	58,78*	29,69	24	594	85,7	* Spregning/ Oppl. kr. 27,25
216619100 Vestnes-Skorgen	16 265	506,0	31,11	30,09	25	650	78,1	
200679110 Lyngstad	45 107	2385,0	52,87*	26,23	61	739	88,0	* Lagerkjøring kr. 6,57 Spr. kr. 16,75
200699110 Nørvesund	28 593	1396,0	48,85*	25,38	36	794	91,0	* Lagerkjøring kr. 5,50 Spr. kr. 16,67
601079110 Ellingsøy	8 897	229,0	25,74	23,56	15	593	96,7	

Offentlege ferjestader ved Driva i Sunndal.

I november 1831 skreiv lensmannen i Sunndal til veginspektøren i Nordmøre og spurte om vegarbeidarar som måtte passere ferjestader for å kome til pålagt arbeid på tildelte vegstykke, var pliktig til å betale for oversetjing. Lensmannen spurde og korleis det skulle vere med godtgjerdsle når nødvendig vintervegarbeid vart auka ved at vintervegen måtte leggjast annanstad enn der sommarvegen låg slik at vegstrekninga vart lenger. Veginspektøren sende skrevet frå lensmannen til amtmannen, som i skrev 7. desember 1831 til veginspektøren gjorde merknad til at lensmannen og vedkommande allmuge ikkje hadde gjort merksam på tilhøva ved rotedelinga.

Amtmannen opplyste i skrevet at kgl. resolusjon av 30. desember 1823 om ferjefarta ved Ottem og Musgjerd i Romfo sokn hadde den allmenne føresegn at ferjemannen fritt skulle overføre alle som godtgjorde å reise i statsærend og fekk skyss godtgjort av det offentlege, men vegarbeidarane kunne ikkje vise til denne resolusjonen for å bli fritekne for ferjemannspengar. Amtmannen fann det rimelegt at vegarbeidarane vart fritekne for å betale ferjepengar eller fekk utlegget godtgjort, men han såg ingen utveg til dette. På den andre sida ville det heller ikkje vere rimeleg at ferjemennene, som ved dei nemnde ferjestadane hadde det mykje brysam, skulle påleggjast ekstraordinær byrde ved å føre over vegarbeidarane fritt. Amtmannen nemnde som utveg at det kanskje burde gjerast ein høveleg avtale

mellom dei gardbrukarane som måtte passere ferjestadane for å kome til sine vegstykke, og ferjemennene om nedsett betaling. Dersom amtmannen fekk høve til det, skulle han på tinget gjere freistnad for å få til ein slik avtale.

Med omsyn til lengjing av vintervegen i 13de rote frå Gjøra forbi Stor-Klingen, var amtmannen samd med veginspektøren i at kostnaden med den strekninga av vintervegen som var lenger enn sommarvegen, burde utreiast av heile rotelaget. Det var lite tvil om at dette vedtaket var rimeleg, då 13de rote ved rotelegginga hadde fått godtkjort 3000 alner fordi vegen var vanskeleg, skreiv amtmannen. Allmugen i Sunndal hadde i si tid vedteke at kvar gardbrukar skulle syte for snøplogkøyring og anna turvande vintervegarbeid på det vegstykket kvar ved rotedelinga var tildelt. Vegen frå Sunndalsøra til Opdal grense var offentleg bygdeveg til vegen ved kgl. resolusjon av 30. desember 1857 vart klassifisert som hovudveg.

Ved kgl. resolusjon av 30. desember 1823 var fastsett dette betalingsregulativet for ferjing over elva i Sunndal:

- | | |
|--|--------------|
| a. For kvar person | 2 skilling |
| b. For ein laus hest | 3 skilling |
| c. For ei kjerre eller karjol med hest | 6 skilling |
| d. For ei firehjula vogn med 2 hestar | 12 skilling |
| e. For eit storfe | 2 skilling |
| f. For fleire storfe i gongen pr. stk. | 1 skilling |
| g. For 1 til 4 småfe | 1 skilling |
| h. For fleire småfe i gongen pr. stk. | 1/4 skilling |

15. august 1849 vart det av veginspektør Schnitler med lagrettemennene Thore Ørsund og Fredrik Musgjerd halde synfaringsteste på Ørsund bru, som vart kosta av Sunndal kommune. Entreprenørane Olsen og Schmedling, lensmannen og kommunestyrerepresentanter var til stades. Arbeidet vart godteke som gjort i samsvar med lisitasjonsføresegnene.

I 1864 hadde ferjetilhøva ved Ottem ferjestad vanskar ved at ingen ville ta på seg ferjemannsarbeidet utan auke i ferjepengane eller at det vart ytt ein årleg pengesum eller ved ei samordning av begge midlar.

Amtmannen la saka fram for amtstinget i 1864 og heldt fram som si meining at det vart amtskommunen som i tilfelle hadde å betale den faste pengesummen sidan vegen no var klassifisert som hovudveg. Han bad om mynde til å avtale ordning som ikkje skulle påføre amtskommunen større utgifter enn 25 spd. om året. Amtstinget gjorde vedtak i samsvar med dette. For amtstinget i 1865 la amtmannen fram kontrakt med Endre P. Ottem om overtaking av ferjefarten ved Ottem i 5 år frå 14. juni 1864 mot 20 spd. årleg av amtskommunen utanom dei fastsette ferjepengar frå reisande.

Same året (1865) gjorde amtstinget vedtak i særskilt sak om å løyve av fylkeskommunen 1/3 av kostnadene med omlegging av hovudvegen gjennom Sunndal, og heri bygging av bru ved ferjestaden Ottem, og dessutan overta vederlag for grunn og gjerdehald. Ottem bru vart ferdig og motteken av distriktet 30. august

1870. Etter dette var det slutt med ferjefart over Driva i hovudvegssamband.

I 1889 vart det i samband med ny rotedeling på dei offentlege vegane i Sunndal vedteke at vegstrekninga frå Ottem bru om Bjørbekk til Hjelmo bru skulle nedleggjast som offentlig veg. Istaden skulle det opparbeidast ein veg frå hovudvegen i Gjøramoen til vegskillet ovafor Hjelme bru og skipast ferjestad ved øvre Nisja. Endre Nisja sytte for transporten over elva mot ei lita godtgjerdsløse av dei reisande.

I 1894 søkte Endre Nisja om årleg godtgjerdsløse av heradskassa for å vere ferjemann. Då mange meinte at det i lengda ville verta for kostbart for kommunen å yte årleg godtgjerdsløse av heradskassa, vart det reist spørsmål om anten å byggje bru over Driva ved øvre Nisja eller å ta oppatt den nedlagte vegen over Hjelme som offentlig bygdeveg.

Frå 1. januar 1895 var det skipa amtsingeniørstilling i Romsdals amt, og våren 1895 skreiv ordføraren i Sunndal til amtsingeniør Hovdenak at heradsstyret gjerne ville samråde med vegstyret i høve brusaka. Endre Nisja m.fl. hadde søkt om tilskot av heradskassa til bru over Driva ved øvre Nisja. Av interesserte var teikna frivillige tilskot på til saman omlag kr. 2.100.

Amtsingeniør Nils Hovdenak var på Nisja 5. august 1895 til samråding med formannskapet om sambandet over elva. Sunndal heradsstyre hadde i møte 3. august 1895 bede om kostnadsoverslag både for ferjeskipnad og sprengverkbru.

I skriv frå Sunndal formannskap til amtsingeniøren 16. januar 1896 vart det halde fram at ordninga med

ferjestad på øvre Nisja var kostbar både for kommunen og dei reisande, og at det også var tungvint for ferjemannen. Kunne ein få istand ein lettvindare skipnad for persontrafikken og lettare gods, var mykje vunne, var det sagt i skrivet.

I februar 1896 sende amtsingeniøren skriv til ordføraren i Sunndal med teikning og overslag for bru ved ferjestaden på Nisja både for jarnbru og sprengverkbru. Amtsingeniøren fann at bru ville bli såpass kostbart anlegg at det var noko tvilsamt om det var heilt rettkome å byggje bru. Han hadde difor laga framlegg til ein ferjeskipnad der det var uturvande med ferjemann. Ståltrådtog, pelar og forankringar, som det var rekna med, var sterkare enn turvande til ferje. Dette var gjort av omsyn til at ein kunne nytte det same til persontrafikk i lufta ved hjelp av ein solid kum (plattung) med rekkverk. Overslaget for eit slikt ferjeanlegg lydde på kr. 650,— forutan ferje.

Skrivet frå amtsingeniøren resulterte ikkje til vedtak av heradsstyret korkje om bru eller fast ferjeskipnad.

1. oktober 1908 vart bruspørsmålet teke oppatt i skriv frå ordføraren til amtsingeniøren. Amtsingeniøren svara i skriv 20. februar 1909 at dei 13 år gamle overslaga no var for låge og at ein no kunne rekne med desse kostnadader:

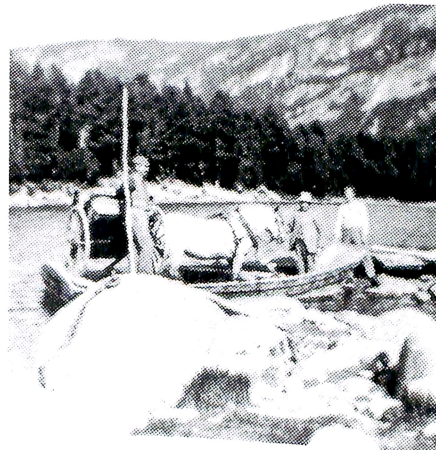
- | | | |
|--------------------------------|--------------|--|
| I. Sprengverkbru | | |
| i 3 spenn a 19 m | kr. 19.500,— | |
| II. Jarnfagverkbru | | |
| a 2 spenn a 29 m | kr. 24.000,— | |
| III. Hengebru med jarnportalar | kr. 23.500,— | |
| IV. Hengebru med steinportalar | kr. 26.500,— | |

For alle alternativ 2,5 m køyrebredde. I heradsstyremøte 30. mars 1912 vart

det gjort vedtak om at Sunndal herrad tok på seg distriktstilskotet til fagverkbru etter alternativ II under føresetnad at staten tok halvparten og amtet femteparten av kostnadsoverslaget (kr. 24.000). Søknad om stats- og amtstilskot vart framlagt for amtstinget i 1912. Amtstinget vedtok å yte ein femtepart av overslagssummen kr. 24.000 under føresetnad at staten ytte halvparten. Nisja bru kom med på statsvegbudsjettet for 1916–1917, og arbeidet kom igang hausten 1916.

15. august 1918 vart det halde avleveringsteneste for Nisja bru, som vart overteken til vedlikehald av distriktet.

Ferjesambandet, som kommunen hadde halde igang ved avtale med ferjemannen, stundom frå år til år, fall no bort. Etter avtalen med ferjemannen for 1909 var godtgjeringa frå kommunen kr. 100,— for året og ferjetakstane 5 øre pr. person, 15 øre for vogn og 15 øre for hest.



Bilete er frå ferjestaden ved øvre Nisja – like ved der brua står idag. Til ferjing over elva vart nytta 2

båtstorleikar – litleeikja og storeikja. På biletet er det storeikja som er i bruk. Båten er lasta slik at han må stakast over elva. Det er Gunnar Nisja som er ferjemann og står med stakestonga.

Bjarne Rekdal

Snørydding og vinterstengde vegar.

Om snørydding skreiv overingeniøren for vegvesenet i Møre og Romsdal til Vegdirektøren dette den 13. august 1924:

"Arbeidet med snøryddingen foregår i korthet slik, at man i slutningen av april – begynnelsen av mai – "mylder" veien med best mulig pulverisert jord, oplagt høsten i forveien. Denne operation må tildels

gjentas. En fjorten dage á tre uker før det tilsiktede tidspunkt for åpningen begynde selve ryddingen som foregår med almindelige sneskufler".

I skriv frå Vegdirektøren 21. november 1927 er sagt om same emne:

"Vegdirektøren vil dog benytte anledning til sterkt å fremholde at en systematisk og med en

påpasselighet gjennomført åtning som bekjent viser seg å være et meget effektivt middel til påskyndelse av veiens farborgjøreelse. Et godt resultat i så henseende er selvsagt avhengig av at der i god tid om sommeren sørges for innsamling av fullt tilstrekkelig mængder åtningsmaterialer".

Bjarne Rekdal

Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

121-DETALJPLANER

Normaler 40 sider

Håndboken gir regler og råd om hva en detaljplan bør inneholde, og hvordan den bør presenteres. Den er utarbeidet på grunnlag av høringsutgave datert april 1984, og senere kommentarer.

122-KABLER TIL HENGEBRUER

Retningslinjer 48 sider

Disse retningslinjene er en revidert utgave av "Tekniske leveringsbetingelser for kabler til hengebruer" av juni 1979. De bygger i stor grad på tyske normer (DIN), men er tilpasset de spesielle forhold som gjelder for kabelleveranser til bruer for Statens vegvesen. Boken har også tekst på engelsk.

123-EDB-program COBE

Veiledning 72 sider

Hensikten med programmet er å beregne kontinuerlige bjelke-/kassebruer i betong. Programmet er bygget på bjelketeori, og ellementmetoden benyttes som løsningsmetode. Programmet er tilgjengelig på ND 500 og Prime datamaskiner.

Bedriftshelsetenesta

Vi er inne i ein organiseringsfase der drifta og biltilsynet vert tilslutta fellesordningar rundt om i fylket. Plana er at innan utgangen av 1985 vil størsteparten av drifta vere tilslutta slike ordningar.

Framdrift

På møte i AMU den 21. februar 1985 var det semje om at det skal arbeidast etter fylgjande plan:

1. Statens vegvesen Møre og Romsdal opprettheld inntil vidare den ordning vi har i Molde i dag. Utlysning av legestilling på 16 timar for veka skal utlysast straks.
2. Utedrifta sluttar seg til fellesordningar etter kvart som desse vert etablert.
3. Etter at lege er tilsett i 16 timar for veka skal det utgreiast alternative løysingar (A – C).

Etter møtet si mening kan slike alternative løysingar vere:

- A. Vi sluttar oss til fellesordningar i heile fylket med koordinerande lege sentralt i Molde med lav styrande profil.
- B. Vi sluttar oss til fellesordningar i periferre delar av fylket. Vi etablerer eiga ordning for delar av dei tilsette med utgangspunkt i Molde og med sterk profil for heile fylket.
- C. Vi tek del i ei fellesordning som dekkjer alle tilsette i heile fylket.

Leiinga ved vegkontoret og arbeidsmiljøutvalet meiner det er uklart kva for alternativ (A, B eller C) som er den beste løysinga.

Etter § 30 i arbeidsmiljølova er drifta i Statens vegvesen pålagt å vere tilslutta bedriftshelseteneste. Det er eit krav at dei ordningane vi sluttar oss til skal vere godkjent av Arbeidstilsynet.

10 ulike ordningar

I samarbeid med dei tillitsvalde er fylket delt inn i 10 ulike bedriftshelseteneste-områder.

- Område
- 1: T - 1
 - 2: T - 2
 - 3: T - 3 + kommunane Stordal og Norddal
 - 4: T - 4
 - 5: T - 6 og T - 5 - kommunane Stordal og Norddal
 - 6: T - 7 og T - 8
 - 7: T - 9 - Tingvoll kommune
 - 8: T - 10 og T - 13 + kommunane Tingvoll og Tustna
 - 9: T - 11 og T - 12 Tustna kommune
 - 10: Administrasjon og Biltilsynet Molde

Inndelinga i områda 7, 8 og 9 er noko uklar. Dette av di det er tynt med etablerte (eller under etablering) ordningar i denne delen av fylket.

Hovudregelen for å plassere den einskilde tilsette i ei ordning er:

- tilsette i vedlikehaldet vert tilslutta den ordninga som dekkjer området der vegstasjonen ligg.
- tilsette i anlegg, maskin, laboratoriet og biltilsynet vert tilslutta den ordninga som dekkjer heimstadkommunen.

- tilsette i administrasjonen på fylkeshuset og biltilsynet i Molde er framleis tilslutta eigen ordning på fylkeshuset.

Hovudoppgåve til bedriftshelsetenesta

Hovudoppgåva til bedriftshelsetenesta er forebyggjande helse og miljøarbeid. Jo fleire einingar vi splittar bedriftshelsetenesta opp i dess vanskelegare vert det å koordinere dette arbeidet, og vi får ei dårlegare bedriftshelseteneste totalt sett.

Dei Fellesordningane vi no sluttar oss til vil ferdig utbygd ha mellom 40 og 60 medlemmar (bedrifter). Alle desse bedriftene har ulikt miljø. I kvar av desse bedriftene vil det vere fleire ulike arbeidsplassar som er spesielle for bedrifta.

Det vil vere vanskelegare for bedriftshelsetenesta å få oversikt i eit slikt konglomerat av ulike arbeidstilhøve enn i eit meir einsarta miljø (færre bedrifter).

Legestilling

Stillinga som bedriftslege i Molde (16 timar for veka) er lyst ut to gongar utan at vi har fått nokon søkar. Bedriftssjukepleiaren som er tilsett i 1/2 stilling ved administrasjonen i Molde er permittert fram til 1. september.

Fram til vi får tilsett lege vil bedriftssjukepleiaren i samarbeid med verneleiaren og hovudverneombodet stå for koordineringa av det forebyggjande helse-, verne- og miljøarbeid i fylket.

Kva vil Statens vegvesen i Møre og Romsdal?

Vi har vakla mykje fram og attende i Statens vegvesen Møre og Romsdal når det gjeld bedriftshelsetenesta.

På AMU-møte i juni 1983 var det semje om at det skulle arbeidast for eigen bedriftslegeordning for alle arbeidstakarane i heile fylket.

Det kan synes noko merkeleg at ein 1 1/2 år seinare når ein hadde "tilbod" frå Vegdirektoratet om stillingsheimel til lege (frå 1986) vil vekk frå denne linja å arbeide etter. Nordland, Hordaland og Sogn og Fjordane har i dag lege som dekkjer heile fylket.

Det er eit langt framskritt at vi no får utedrifta inn i utbygde og godkjende ordningar.

Ein får vone at ein snarast råd kan få teke standpunkt til kva for linje vi endeleg skal leggja oss på.

Harald Valved



UP's Leif N. Olsen:

– Ingen grunn til ikke å bruke bilbelte

Folk som verger seg mot å bruke bilbelter gjør dette helt uten grunn.

Det er sjefen for utrykningspolitiet Leif N. Olsen som sier dette.

I forbindelse med at Trygg Trafikk og Vegdirektoratet setter igang en informasjonskampanje for å øke bilbeltebruken, særlig i tettsteder satser utrykningspolitiet på skjerpede kontroller.

Men utrykningspolitiet gjennomfører kontroller også resten av året: – Ikke-brukere av bilbelte slipper på ingen måte unna, lover Leif N. Olsen.

– I 99 prosent av ulykkestilfellene, har det vist seg at det å sitte fastspent har vært en fordel, understreker han.

Bakgrunnen for kampanjen er at det fra 1. mars ble innført nye bestemmelser for bruksplikt i baksetet. I personbiler som er registrert for første gang etter 1983, vil også passasjerer i baksetet ha plikt til å bruke bilbelte, unntatt er barn under 15 år. Passasjerer som ikke benytter bilbelte, vil bli ilagt et gebyr på 200 kroner.

– Vi får ikke ned ulykkestallene ved dette nye påbudet. Men det er viktig å understreke at bilbeltebruk er med på å gjøre skadens omfang og konsekvenser adskillig mindre, fremhever Leif N. Olsen.

– Jeg tror derfor at det nye påbudet kan få folk til å ta bilbeltebruk enda mer alvorlig, sier Olsen, som mener at kampanjen skjer på et riktig tidspunkt.

– Vi vet at det først og fremst er yngre bilførere som ikke bruker bilbelte.

Her kunne kanskje kjøreskolene ha informert sine elever mer. Nye bilførere trenger motivasjon som forteller dem hvilken forebyggende effekt bruk av bilbelter har.

Utryknings sjefen sier at påbud om bilbeltebruk også i baksetet, har flere positive virkninger ved ulykker.

– Det har vist seg at de som sitter bak, ved ulykker ofte har skadet dem som sitter foran, nettopp fordi de førstnevnte ikke har brukt bilbelte, sier Leif N. Olsen.

vi bruker bilbelte



–også i baksetet

Aksjon bedre billist -85

I likhet med 1984 vil Samferdselsdepartementet/Vegdirektoratet også i 1985 ta initiativet til gjennomføring av en bred anlagt trafikkaksjon som i stor grad skal rette seg mot de såkalte helgeulykkene. Aksjonen er planlagt å vare året ut.

De alvorlige, i noen tilfeller dødsbringende, trafikkulykkene de siste helgene skulle med all tydelighet vise at en ny aksjon på dette feltet er nødvendig også denne sommeren. I motsatt til fjorårets aksjon vil **"Aksjon bedre billist -85"** bli noe bredere anlagt.

Ved årets aksjon ønsker man å oppnå en styrking av kontakten mellom trafikkmyndighetene og bilførerne. Det vil bli satt iverk tiltak for å

- styrke kontakten mellom trafikkmyndighetene og bilførerne
- formidle informasjon om de viktigste årsakene til de mest vanlige trafikkulykkene
- forebygge typiske "helgeulykker", dvs. ulykker som skjer natt til lørdag eller søndag, og som særlig rammer unge bilførere og deres passasjerer
- styrke politiets og biltilsynets kontrollvirksomhet
- bedre billistenes kjøreferdigheter og blant annet når det gjelder og rette seg etter vikepliktsreglene, holde riktig avstand til bilen foran og rett plass i kjørebanelen

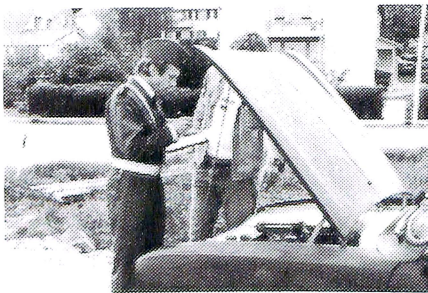
Ved siden av regulære utekontroller, delvis i samarbeid med politiet, vil det bli lagt opp til gjennomføring av såkalte "Åpne dager" ved biltilsynsstasjonene i fylket.



Kjell Ramstad sjekker om førerkortet er i orden.



Biltilsynet og politiet samarbeider om kontrollen. F.v. Kjell Ramstad og Frank Bordal fra biltilsynet og Reidar Johnsen fra politiet.



En mangellapp må utfylles.

Disse arrangementene vil blant annet kunne bli lagt opp i form av tilbud om sikkerhetskontroll u/mangellapp, veiledning til publikum om bilens tilstand samt svar på kjøretøytekniske spørsmål de måtte ha.

I tilknytning til disse arrangementene vil det også kunne bli aktuelt med utstillinger – utdeling av brosjyrer om kjøretøytekniske forhold.

"Åpen – dag"-arrangementene vil også kunne bli lagt opp omkring avgrenset emne/tema. I denne sammenheng vil det kunne bli aktuelt å samarbeide med bilorganisasjonene, kjøreskolene, utstyrsleverandører o.l.

Relevante temaer vil kunne være

- sikring av personer og last i bil
- kontroll av lys sammen med mørkekjøringsdemonstrasjon
- hjul, dekke og glattkjøring
- motorsykkel

I Møre og Romsdal vil gjennomføring av intensivert utekontrollvirksomhet i helgene bli et sentralt ledd i aksjonen. Spesielt vil dette gjelde sommermånedene.

Til gjennomføring av **"Aksjon bedre billist -85"** har biltilsynet i fylket fått en ekstrebevilgning på kr. 125.000,-.

Arne Sæther

En vegveteran går av.

Overingeniør Martinus Bergsli gikk 30. januar 1985 over i pensjonistenes rekker etter 51 år i vegvesenet. Det er således en av etatsens virkelige veteraner som tar farvel med vegkontoret og med anleggsavdelinga nå.

Bergsli begynte som flisegutt ved veg- og bruanleggene i Kristiansund 1. januar 1934. Lønna var den gang 50 øre pr. time. Etter et par år ble han anleggsarbeider, og da steg godtgjørelsen til 80 øre–120 øre. Tross denne lukrative beskjeftigelsen ble det teknisk skole i 1941/42 og følgelig jobb på vegkontoret som tekniker fra 1. januar 1943. Første året var lønna for slik stilling kr. 3.000,—.

Bergsli har hele tiden vært tilknyttet anleggsvirksomheten og har hatt mange store oppgaver som bl.a. arbeid med kompensasjonsplanen, veg- og tunnellanleggene på E69, samt vegutbyggingen på Romsdals-halvøya de siste årene.

Bergsli har et bredt interessefelt og har – ved siden av sine hobbyer – sittet i kommunestyret i 24 år, derav 12 i formannskapet. Med sitt allsidige virkefelt har han således det siste halve hundreåret til fulle vært med på de tekniske fremskritt, sosiale omveltninger og endringer i arbeids- og levevaner som vi yngre knapt kjenner til.

Halvparten av Bergslis tjenestetid (før 1960) var det således ikke noen tillatelse til bruk av egen bil i tjenesten. Innkvartering, arbeidsforhold, sikkerhet osv. er heldigvis også revolusjonert idag.

Bergsli er likevel mest opptatt av dagens etat og hvordan en kan møte nåværende og framtidige utfordringer:

"Vegvesenet ble i 1984 utnevnt til "Årets serviceetat". Denne "utnevnelse" kom som et resultat av årelang god representasjon og god servicetjeneste overfor vårt publikum, våre samarbeidspartnere, blant annet grunneiere, enkeltpersoner, men også andre etater, som kommuner osv. Den enkelte borger har følelsen av at hans sak blir behandlet alvorlig og seriøst.

En slik "utnevnelse" er en sterkere anerkjennelse av vår etats arbeid.

I denne ligger også en sterk anerkjennelse av den enkelte tjenestemanns arbeid og for hans opptreden overfor publikum såvel på vegkontoret som ute i "marken".

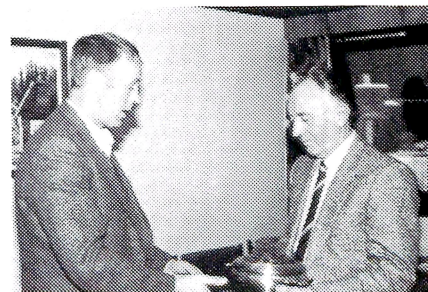
Slik innsats og tjenestevilje borger for en god etatsånd og en sterk yrkes stolthet hos den enkelte tjenestemann.

I "utnevnelsen" ligger som sagt en anerkjennelse, men der ligger også en forpliktelse for framtiden.

Ett av mine ønsker for framtiden for vegvesenet er at den gode etatsånd og denne yrkes stolthet og denne tjenesteiver som har gitt grunnlag for "prisen", må fortsatt tas vare på, forsterkes

og utvikles i alle ledd og på alle plan.

For min egen del blir det iallefall ingen pensjonistproblemer. Meningsfylte oppgaver er det nok av, og sjøfisket vil bli høgt prioritert i åra framover".



Paul Hjellnes var en av de mange som takket Bergsli for godt samarbeid. Han overrakte en tinnballe fra arbeiderne.



Fra avskjedssammenkomsten på Årø.

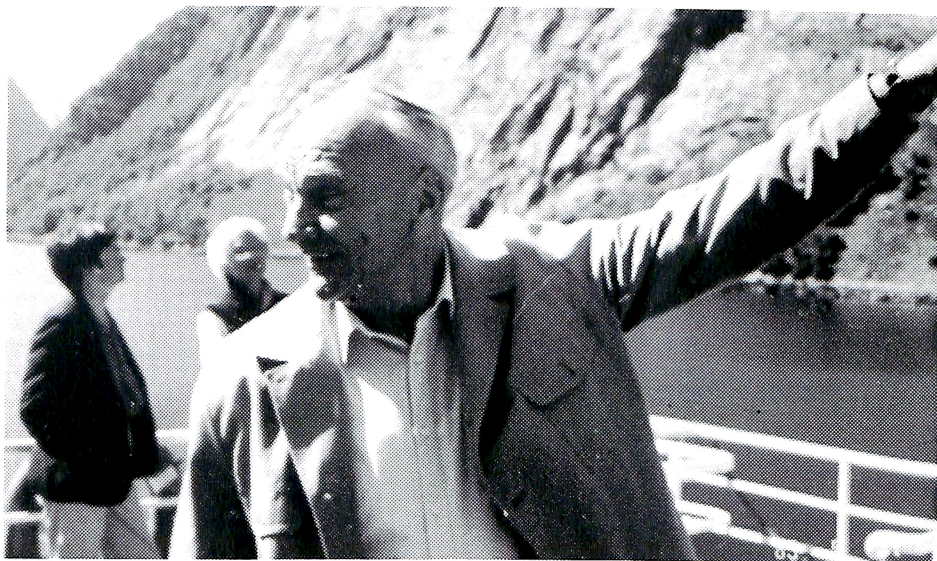
Fra venstre: Mart. E. Bergsli, Kjell Loen, John Tarberg, Oddbjørn Pladsen, Johs. Steinsvoll og Arthur Wahlstrøm.

Vegkontorets ekskursjon 1985

Det begynner å bli en vane det at vegkontorets ekskursjon = blide værguder. Solen skinner som kjent over fattig og rik, samt over sine venner. Det skal underskrives at det var en "likandes" gjeng som la ut på den årlige ekskursjon fredag 31. mai 1985.

Vi var i år 33 medarbeidere som var møtt opp i god tid før ferjeavgang kl. 07.40 ved Molde ferjekai. Etter en fin morgentur over fjorden, ble vi på Vestnes ønsket velkommen ombord i en buss fra Sunnmøre og Romsdal billag, og vi var klar for "take off". Målet for turen var Geiranger, Union Hotell, hvor vi hadde bestilt overnatting.

Fin tur over Ørskogfjellet - Spjelkavik - Solevåg fk - Festøy fk - Ørsta - Volda, hvor vi hadde bestilt lunsj på "Porse". Etter en rask befarings på Volda nye ferjekai, drog vi i retning Ørsta igjen, for så å komme inn på rv 655 gjennom Bondalen mot Sæbø. Vår guide John Samdal koordinerte ferden vår etter opplagt rute, og vi fikk som første "farande" lov til å kjøre nyparsellen Sæbø - Frøland med oppsynsmann Einar G. Eriksen i spissen, som loste oss fram til Sæbø. Videre gikk turen fra Sæbø fk. - Leknes fk. - langs Norangsfjorden - gjennom uforglemmelig naturskjønn Norangsdal til Hellesylt, og derifra ferje innover en blikkstilte Geirangerfjord. Guide John kjente hvert hus og grend her i sitt sunnmørske rike, og mon tro det er verd å vite det han ikke vet om de forskjellige vegparseller med bruer - tunneler - osv.



Guide John Samdal peker på "De 7 søstre".



Glade turdeltakere ved fossen i Hellesylt.

Vi kom fram til Geiranger i 4-tida, og vi skimtet vårt hotell som lå og badet seg i ettermiddagssolen.

Her ble vi vel mottatt, og etter å ha fått ordnet med rom og bagasje dro de av oss som ville og torde, på en tur til det kjente utsiktspunkt Dalsnibba. Her var vi også de første "farande", da veggen skulle åpnes dagen etter.

Enkelte steder langs veggen var det enda 4 m høge brøytekanter på hver side, men en dyktig sjåfør tok seg fram likevel. Da vi nådde toppen møtte vi et vakkert syn: Sunnmørsalpene i evig snø, med vårgrønne bratte lier og bjerkeløv. Vi fikk lyst til å forandre litt på dikterens strofe med: "Her er guda skjønt att vara!" Vel nede ved hotellet igjen ventet snart koldtbord og kaffe. Vår hoteldirektør holdt tale for John Samdal og han fikk stor "åtgaum" og ros for sitt mangeårige virke der i distriktet. Vi hygget oss utover kvelden i sosialt samvær, med måneskinn og "sumarnatt" som ikkje burde sovast bort! Det ble imidlertid omsider delvis gjort, og etter å ha spist frokost var vi raskt på pletten i bussen.

Ruten videre var Ørnefjellsvegen og derfra videre langs rv 58 til Eidsdal. *Og John med sine replikker oss fenger.*

*du her får no'n strofer,
de skulle vært lenger:*

*Ja, du var vår eminente guide og vitsebas,
skal jamen ha ekstra spalteplass!
Alpekonge i "Sundmør" kanton,
storegut mellom Dyrkorn og Lom
Sprenge jotnen i berget på Møll,
såg folk snurten av deg, lød: "No
kjæm hain sjøll!"*

*"Spør nokken kæm me snakka om?"
"Det er no hain gut sjøl det, det e'
no'n John!"*

Det skulle vel være unødvendig å tilføye at John Samdal har vært anleggsleder over stort distrikt på Sunnmøre i 40 år.

Vel framme i Eidsdal tok vi ferje over til Linge. Derfra via Liabygda til Stordal - Viset, hvor vi av guide John ble informert om den nye Visettunnelen. Videre gikk turen langs rv 58 til

Vaktskifte

Avd.ing. Gunnar Svee har tatt avskjed med vegvesenet etter 12 år i tjenesten og gått over i pensjonistenes rekke. Ingeniør Jan Meringdal har overtatt som saksbehandler for avkjørselssaker for den sørligste del av fylket.

Meringdal som kommer fra planavd. mener at 1. halvår går med til å gjøre seg kjent langs vegnettet. Avkjørselsavd. som består av 3 saksbehandlere og 1 kontorfullmektig mottar årlig ca 1.700 brev om avkjørsler.



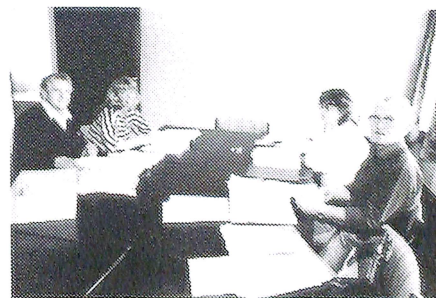
krysset E69 ved Sjøholt. Resten av turen gikk raskt og da vi kom til Vestnes kom vi akkurat tidsnok til å nå ferja. Vi takket vår sjåfør for turen – da hans buss forlot oss her. På vegne av oss alle medarbeidere som var med, vil jeg få lov å takke for en fin og hyggelig tur.

Anna Sandblåst

Utarbeidelse av håndbok for registreringer av kjøretøyer.

Det høres så enkelt ut å registrere kjøretøy, men det er det ikke. En skal være litt dreven i arbeidet for ikke å gjøre feil. Biltilsynet i Møre og Romsdal begynte høsten 1984 å arbeide med å gi ut et oppslagsverk som vil gi svar på spørsmål når det gjelder registrering på samme måten som håndboken for førerkort. Det skal finnes svar på papirbehandling, kodingen, alle avgifter og løyver. Det vil bli en mere lik saksbehandling for registreringsarbeidet på samtlige stasjoner.

Håndboka vil ligge ferdig til neste samling i september.



Frå venstre Inge M. Aasen, Tove Strandman, Marianne Varhol og Arne Harnes.

Pensjonsalder – pensjonsytelser.

Aldersgrenser.

Det er fastsatt aldersgrenser for alle stillinger som er innlemmet i Statens Pensjonskasse. Den alminnelige aldersgrense er 70 år. Det er imidlertid fastsatt lavere aldersgrenser for stillinger der det stilles særlige fysiske eller psykiske krav. For de forskjellige stillingsgrupper i vegvesenet gjelder slike aldersgrenser:

1. Aldersgrense 65 år.

Tjenestemenn i vegarbeidsdrifta har aldersgrense 65 år. Inntil videre kan de uten å søke fortsette til de fyller 68 år.

2. Aldersgrense 68 år.

På vegkontoret og i biltilsynet: Overingeniører, avdelingsingeniører, ingeniører, stasjonssjefer, inspektører, vegmestere og oppsynsmenn har aldersgrense 68 år.

3. Aldersgrense 70 år.

Vegsjef, distriktssjef, teknikere, oppsynsmannsassistenter og alt kontorpersonale har aldersgrense 70 år.

Alderspensjon/førtidspensjon.

De som står i arbeid til den fastsatte aldersgrense, får alderspensjon som er 66% av pensjonsgrunnlaget (pensjonsgivende inntekt når en er slutter i tjenesten).

Full pensjon utbetales når tjenestetida er minst 30 år. Hvis tjenestetida er mindre enn 30 år, avkortes pensjonen forholdsmessig. Med for eksempel ei tjenestetid på 20 år, vil pensjonen bli 20/30 av full pensjon.



Tid ut over 30 år blir ikke regnet med. Når vi beregner samlet pensjonsgivende tjenestetid, blir del av år på 6 måneder eller mer regnet som helt år, mens del av år mindre enn 6 måneder blir strøket.

For en tjenestemann med mindre enn 30 års tjenestetid, og som har f.eks. 4 måneder over hele året i tjenestetid, vil det lønne seg å fortsette i arbeid et par måneder til. På det vil han tjene ett år, og den årlige pensjonen f.eks. for en spesialarbeider, lønnstrinn 14A + 13B, vil bli kr. 2.715 høyere. Når summen av alder og pensjonstid er minst 85 år, kan en slutte i arbeid og få pensjon 3 år før den fastsatte aldersgrense (førtidspensjon). En tjenestemann i vegarbeidsdrifta kan altså slutte når han fyller 62 år og har 23 års tjenestetid. Han vil da få 23/30 av full pensjon.

MEN: Selv om en begynte i Statens tjeneste så tidlig at en f.eks. i 50

årsalderen har oppnådd den magiske summen på 85 år, er ikke det ensbetydende med at en da kan pakke sammen og slutte med pensjon. Enten må en fortsette i arbeid til 3 år før fastsatt aldersgrense eller også vente med å få pensjon (oppsatt pensjon), som tidligst blir utbetalt fra fylte 65 år, selv om aldersgrensen for stillingen skulle være lavere.

Pensjonen blir altså tidligst utbetalt 3 år før fastsatt aldersgrense.

Hvor stor blir pensjonen?

Pensjonens størrelse er avhengig av

1. pensjonsgrunnlaget
2. pensjonsprosenten
3. pensjonsgivende tjenestetid.

Pensjonsgrunnlaget

er den faste arbeidsinntekta. Det omfatter lønn og alle faste pensjonsgivende tillegg.

Pensjonsprosenten.

Full alderspensjon utgjør 66% av pensjonsgrunnlaget. For hvert barn under 18 år som pensjonisten forsørger, ytes et tillegg på 10% av alderspensjonen. Alderspensjonen med barnetillegg skal ikke overstige 90% av pensjonsgrunnlaget.

Pensjonsgivende tjenestetid.

Som pensjonsgivende tjenestetid regnes den tid vedkommende har vært medlem av Pensjonskassen. Full pensjon blir utbetalt når tjenestetida er 30 år. Er tjenestetida mindre, blir pensjonen avkortet forholdsmessig.

All statstjeneste blir regnet med i tjenestetida, slik som tjeneste i Vassdragsvesenet, Televerket, Statsbanene osv.

Hvor stor blir pensjonen?

En spesialarbeider i vegarbeidsdrifta på lønnsplan 13407/1082 som har 30 års tjenestetid og har lønn etter lønnstrinn 14 i regulativ A og trinn 13 i regulativ B vil, når han slutter ved nådd aldersgrense, få i årlig pensjon:

$$\frac{\text{kr. } 123.443 \times 66}{100} = \text{kr. } 81.472$$

Med opptjeningstid på f.eks. 20 år vil den årlige pensjonen bli:

$$\frac{\text{kr. } 123.443 \times 66 \times 20}{100 \times 30} = \text{kr. } 54.314$$

Samordning av pensjonsytelser.

Ved fylte 67 år vil pensjonen bli samordnet med pensjon fra folketrygda etter fastsatte regler. Pensjonen blir da noe større enn den som blir utbetalt fra Statens Pensjonskasse.

Uansett alder har uførepensjonister rett til pensjon fra folketrygda i tillegg til pensjonen fra Pensjonskassen.

Søknad/orientering om pensjon.

Har du bestemt deg for å søke om pensjon, ber vi om at du tar saken opp i god tid. Behandlingen i Pensjonskassen må vi regne med kan ta minst 3 måneders tid. Trenger du søknadsblanketter og/eller nærmere orientering om

pensjonsspørsmål, kan du henvende deg til vegmester/oppsynsmann eller direkte til personalseksjonen på vegkontoret – skriftlig eller over telefon 072-58 367. Eller du kan ta turen til vegkontoret. Det kan vel være interessant å se hvordan vi har det og ikke minst kan det være hyggelig å hilse på hverandre. I tilfelle – velkommen til vegkontoret.

Katrine Bang

Ta vare på kroppen din:

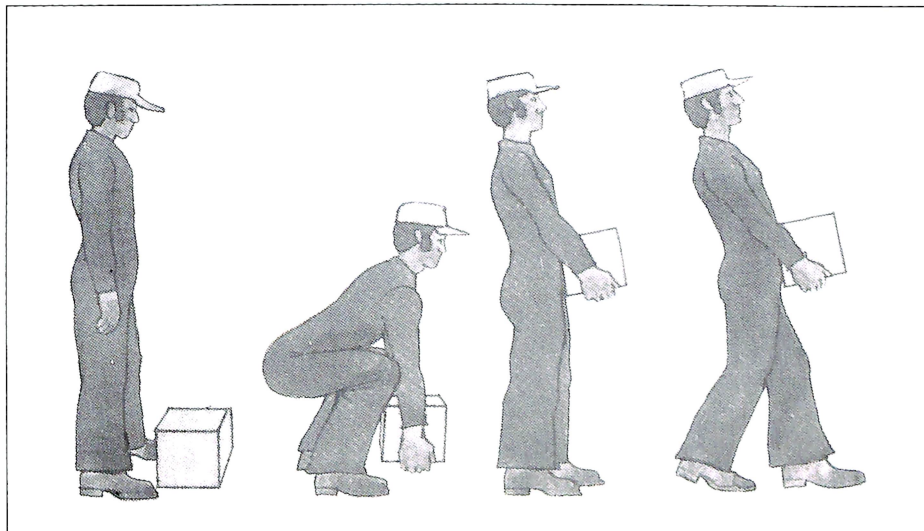
Løft riktig

De aller fleste vet hvordan vi skal løfte, men hvorfor løfter vi likevel galt? Tren inn riktig løfteteknikk og løft slik:

- Still deg tett opptil gjenstanden som skal løftes.
- Stå bredbent eller med den ene foten litt framfor den andre.
- Bøy knærne og hoftene og hold ryggen rett.
- Løft med bena. Strekk nakken. Hold imot med magemusklene.
- Løft aldri i vridd stilling.
- Løfter to stykker isammen, er prinsippene de samme.
- Vekten skal om mulig fordeles på begge armene.

– Bær med svakt svai rygg. Øker man imidlertid svaien for mye, blir

belastningen for kraftig på lendevirvlene.



Eit lite attersyn

Det har vore eit stort arbeid i gang med utbetring og nybygging av vegar i Vestnes dei siste åra og arbeidet held fram for fullt. Det vert reine autostraden mot det ein er vant med frå før, men so er det no aldri snakk om anna enn millionar no når ein vegstubb skal byggjast. Det kan kanskje ikkje vere so av vegen med eit lite attersyn og samanlikne grunnprisar, arbeidskostnader og vegstandard no og med den "sokalla" gode gamle tida. Ved å lese referat frå nokre saker som i si tid har vore handsama i kommunestyret, kan ein gjere seg opp ei meining om både det ene og andre.

Først litt om prisar på grunn:

I møte 8. juli 1901 Sak 8 kan ein lese: Vedtoges opprettet kontrakter og grundafstaaelser til Veianlegget Brastad-Kjøbstad:

- A) Knut N. Brastad i det hele kr. 5,00.
- B) Just N. Brastad for dyrket kr. 95,00 og for udyrket kr. 30,00 pr maal.
- C) Hans C. Domaas kr. 40,00 pr maal.

I møte 20. september sak 8. anv. utb. Ole E. Rekdal kr. 2,00 for vei til grustak. Møte 23. nov. 1912 Sak 9. Anv. utbetalt av Vestnes Herredskasse for veigrund for den nye hovedvei over Vestnes prestegaard, kr. 398,05 samt 4% renter fra 1. april d.a. av nevnte beløp.

Møte 21. oktober 1921 godkjentes følgende overenskomster om grunnnavstaaelser til den nye vei over Fiksdalstrand og Fiksdal inngått på kommunens vegne av Hans N. Fiksdal: Til Rasmus A. Nakken kr.

170,00. Til Ole M. Fiksdalstrand kr. 50,00. Til Joakim P. Fiksdal kr. 25,00. Møte 27. juli 1923. Sak II. Anvistes Beret N. Fiksdal kr. 15,00 for grundavståelse ved veianlegget og kr. 50,00 for grustak under forutsetning av at erstatning hermed er avgjort for hendes vedkommende. So eit døme på kostnad med opparbeiding av veg: Møte 11. okt. 1910. Sak 8. Saken ang. Omlægning av Bygdeveien gjennom Fiksdalstranden og i Fuglebakken ved Frostad. Profiler og overslag med Beskrivelse forelagdes, hvorav fremgaar, at den samlede længde av de prosjekterte Omlægginger andrar til 2190 m med en overslagsum av kr. 9.400,00. Sjølv om timeløna den tida var lita og vegen smal, so trur eg likevel at det måtte arbeidast hardt for at overslaget skulde halde. Eg kom til å tenkje på kva ein mann fortalde meg for omlag 60 år sidan. Det var ein småbrukar som ved sida av at han dreiv småbruket, ogso gjekk på allslags dagarbeid. So var det før første verdenskrigen at mannen fekk seg arbeid på eit veganlegg. Vegen vart pukka den tida og mannen som då var i femtiårsalderen og kjend som ein flink arbeidsmann vart sett til grovpukking. Då mannen kom på arbeidet første dagen vart arbeidsformannen med ham og rettleidde han om arbeidet, og med det same han gikk sa han: Ryggjinn ska vare krokete jamt.

Eg skal og ta med eit døme på betaling for kommunale oppdrag. Frå møte 20. juni 1905 Sak 13, Anv. L. Misfjord og O. Olsen kr. 4,00 tils. for oppmåling av Grundafstaaelsen til

Veianlegget Viken-Brastad. L. Misfjord hadde 8-9 kilometer veg til staden der taksten skulde haldast, men skyssgodtgjerdsløse til vanlege folk som vart pålagd kommunale oppdrag var enno ikkje oppfunne. Dessutan hadde Misfjord både hest og kjerre sjølv.

Ein kan vel også gjere seg opp ei meining om vegstandarden når ein frå møte 20. sept. 1910 sak 16 les: Enst. besluttet at indgaa til vei bestyrelsen med Andragende om, samtidig med Omlægning av Hellandsbakkerne, at medtage Remmembrauta og Bakkerne ved Rasmus P. Stenødegaards gaards-tun, da disse er næsten likesaa ufremkommelige som Hellandsbakkerne.

Til slutt skal eg ta med eit lite døme på kommunestyrets syn på bilar og bilkøyring so langt attende som 1909. Møte 12. oktober. Ref. henstilling fra det Kongelige Departement for de offentlige Arbeider om Herredstyrets uttalelse om de erfaringer man har høstet med kjørsel av Automobil. Motorkjørsel har i sommerværet drevet hovedsakelig mellem Vestnes og Ørskog Herreder og vil Herredstyret have uttalt, at i den korte tid Automobilkørsel har vært drevet er man kommen til den erfaring at ved forsiktig Kjørsel vil der ingen Fare være for anden trafik, ligesom Veiens Vedligehold ikke vil forværres i nogen væsentlig grad.

Alv Anderson



Minneord.

Oppsynsmann Arne Almestad døde 24. mai 1985, vél 64 år gammel. Som så mange andre byrja Almestad sitt virke i vegvesenet som vegarbeidar. Etter om lag 7 år i slik stilling var tida komen for å nå noko vidare. Han gjekk difor elementærteknisk skule der han tok eksamen i 1958. Deretter kom han inn i oppsynsmannstenesta som han seinare heldt fast ved. Som oppsynsmann var Arne Almestad knytt til anleggsarbeid der han kom bort i mange prosjekt på Sunnmøre. Dei siste åra var det stor byggeaktivitet med nye veg- og bruprojekt i kommunane rundt heimstaden hans, som han fekk ta del i. Vi som gjennom mange år hadde Almestad som medarbeidar skulle gjerne sett at han fekk oppleve pensjonsalderen slik at han då mellom anna kunne dyrke fritidsinteressa for gardsbruket.

KL.

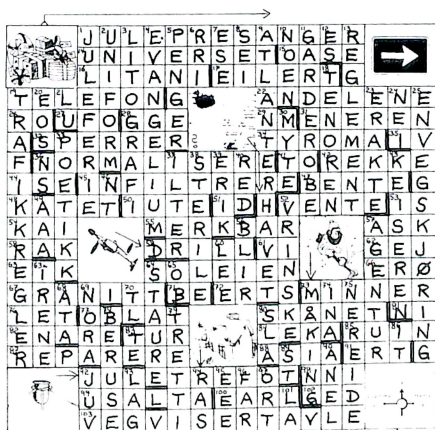
Løsning på «Vegkryss nr. 4-84»

Det kom inn 24 riktige løsninger.
Vinnere ble:

1. Kristian Myrstad, Liabygda
2. Lauritz Rørstad, Molde
3. Marianne Varhol, Molde

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

Ole Bjerke, Terje N. Gjendem, Ove Lennart Hanken, Solveig Hustad, Marit Moldenæs, Palma Pladsen, Klara Småge, alle Molde, Inger Langø, Astrid Elin Skotheim og Kjell Skotheim, Elnesvågen, Peder Færøy, Eresfjord, Eva Angell-Wiese, Fredrikstad, Inger-Johanne Aslaksen, Fyllingsdalen, Sverre Ødegård, Innsmøla, Leif Harberg, Kristiansund, Sverre H. Stokke, Oslo, Martin Havnæs, Tornes, Alf. O. Hjelvik, Vågstranda, Lars Heggen, Vestnes, Petter K. Vatne, Ørsta, Per Longva, Ålesund.



Vi gratulerer

følgende som i 3. kvartal 1985 passerer åremålsdager.

50 år

Bjarne Hole, 6220 Straumgjerde, 1. juli.

Oddbjørn Midtlid, 6260 Skodje, 7. juli.

Thomas Hole, 6000 Ålesund, 21. juli.

Edgar Kåre Vågsæter, 6200 Stranda, 23. juli.

Toralf Moltubakk, 6070 Tjørvåg, 24. juli.

Karen-Marie Sørseth, 6500 Kristiansund, 8. august.

Hans K. Lyster, 6464 Rød, 11. august.

Bjarne Kaldhussæther, 6210 Valldal, 13. september.

Einar Nygård, 6142 Eidså, 16. september.

Anton Hoset, 6532 Bådalen, 17. september.

60 år

Tore Hoëm, 6500 Kristiansund, 19. juli.

Nanna Aakvik, 6570 Innsmøla, 25. august.

Magnar Beinset, 6410 Midsund, 30. september.



MASSEKORSBÅND

