

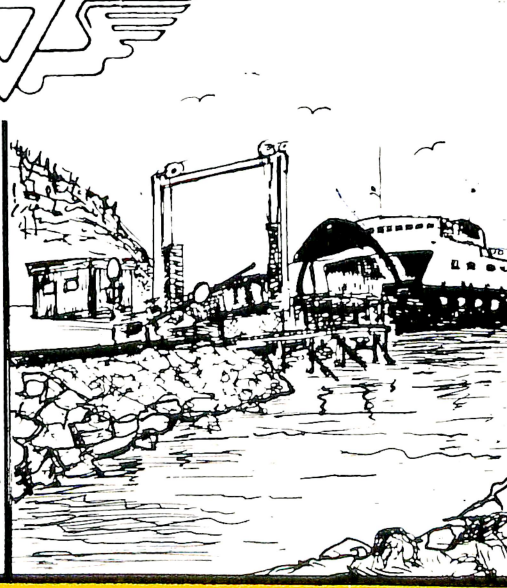
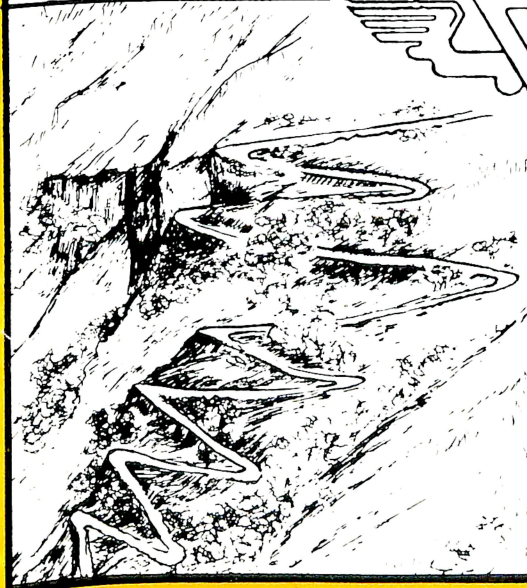
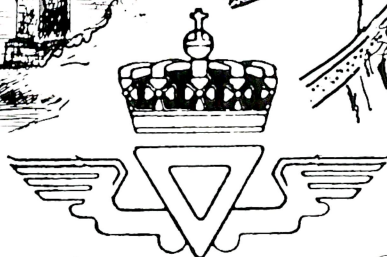
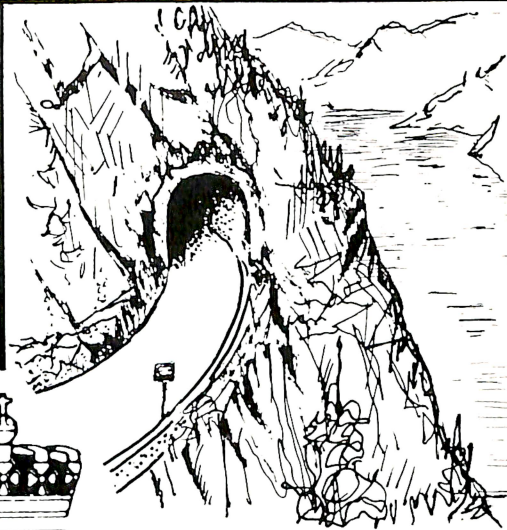
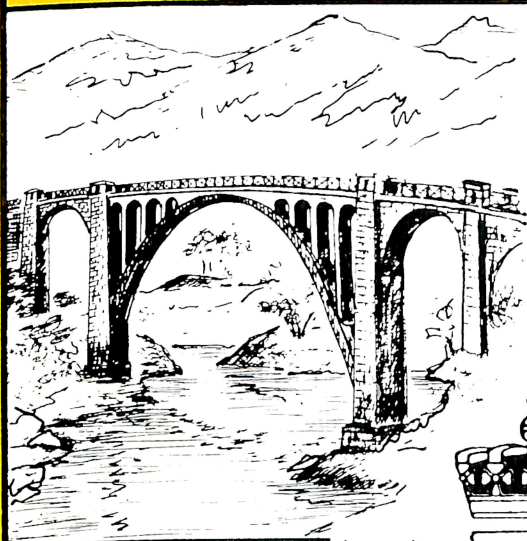
# VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

August 76

5. årg.



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

August 76

5. årg.

### BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Redaktør: Andor Wicken  
Redaksjonssekretær: Kåre Munkvik

#### Innhold

Redaksjonens adresse:  
Fylkeshuset,  
Julsundvegen 7, 6400 Molde

Sats: Harry Paulsen, Molde  
Trykk: Jan Betten, Tingvoll  
Opplag: 1200

#### Bidragstyttere:

Egil Bakke  
Per Berge  
Paul Bølset  
Sverre Digernes  
Kristian Furland  
Leif Husby  
Marianne  
Magnar Myrene  
Bjarne Rekdal  
Leif Urke  
Bjørn Wivestad

#### Side

3. Vegvesenets feriesteder
4. Arbeidsanalyse
6. Brøyting i en snøvinter
8. Helårsbeskjeftigelse for brøytekontraktører
9. Premiært forslag
10. Småplukk
12. 1976 — Stort brubyggingsår
16. LTP
- ÷(. Trivsel langs vegen
19. Vernepraten
20. Kryssord
22. Frå krut til dynamitt
23. Bruk Anol
25. Helsing frå Norddal kommune
26. Den nye pelebåten
27. Vatn
28. Vinteren 1975-76 Tilbakeblikk
30. Desibel — hva er det?
32. Bedriftsidrett
34. Rapport fra V og M utvalget
35. Kvalitetsoppfølging på veganlegg
37. Takk. Avskjed fra vegvesenet
38. Orienteringssamling
39. Vi gratulerer

# VEGVESENETS FERIESTEDER

Nedenstående oppgave over vegvesnets brakker og hytter som kan nyttes til ferieopphold for de ansatte, burde vært inntatt forrige nummer av «Veg og Virke», men på grunn av «tekniske vanskeligheter» måtte dette utsettes.

I henhold til vedtak i Samarbeidsutvalget, og i forståelse med vegadministrasjonen kan følgende

Naturligvis skulle vi ha vært tidligere ute også med denne «reklamen» slik at sommerferien kunne

## Hytta på Øvstestøl i Valldal,

ved riksveg 63 midtvegs mellom Åndalsnes og Sylte ble bygget som «ingeniorbrakke» i 1920 årene og ble benyttet som kontor for ingeniøren og oppsynsmannen i forbindelse med anlegget Øvstestøl — Trollstigvegen.

Hytta inneholder peisestue, soverom, kjøkken og hems, og er i de senere år pusset opp slik at den er godt egnet til feriested for vegvesenets ansatte. Den har 6 sengeplasser og er tilfredsstillende utstyrt. Der er ikke innlagt elektrisitet men propanapparat avhjelper denne mangel.

Omgivelsene er praktfulle og gir anledning til flotte turer i fjellterreng. For de som er glad i fiske er det muligheter å bde i elv og fjellvatn. Øvstestøl er utgangspunkt for flere oppmerkede turistruter, bl.a. til Verma og Romsdalen, Vakkerstøylen, Berild i Innfjorden m.fl.

Den strie elva som går like ved hytta gjør at små barn helst bør «tjores», og trafikken på vegen må også begrense mindre barns bevegelsesfrihet.

brakker/hytter nyttes av alle ansatte med familier.

Vegstasjon på Takset i Syvde Øvstestøl i Valldal

Gjora i Sunndal

Bruvokterbolig i Dragsund, Gurskoy  
Omtale av feriestedene finner du annet sted i avisen.

Alle henvendelser om lån skjer til Kåre Munkvik, Vegkontoret.

planlegges med sikte på å bruke hyttene. Vi beklager, men gjør oppmerksom på at de står til disposisjon hele året!

## Velkommen til Sunndal

Vegvesenet har et hus, som de fleste i etaten nå sikkert er kjent med, oppe på Gjora i Sunndal.

Huset ligger like ved riksveg 16, tett ved Driva.

Dette huset ble bygd — 1957 i forbindelse med utbyggingen av den nye Sunndalvegen. Det skulle brukes til kontor og overnattingssted for oppsynsmann og ingeniører. En må si at dette er et permanent hus når det gjelder isolasjon og standard ellers. Det består av et ganske stor møblert oppholdsrom (stue). Videre er det 2 soverom med koyesenger, slik at det er 2 sengeplasser på hvert rom, pluss en barneseng på et av rommene. Det er sengeklær, nok til alle sengene, men laken, dynetrekk og putevar må en ta med seg. Ellers er det et lite kjøkken med komfyr, skap, arbeidsbenk, innlagt vann med varmtvannstank, utslagsvask og kjøleskap. Det finnes forskjellig kjøkkenutstyr, kokeutstyr, bestikk og serviser for 6 personer. Så er det et lite toilett med klosett og servant, og tilslutt en liten entre.

Huset har elektrisk oppvarming på alle rom.

Det er god plass for 5-6 personer, da det også er en divan på stua som kan benyttes som sengeplass.

Huset ligger ca. 35 km. fra Sunndalsøra, og omtrent like langt er det til Oppdal sentrum.

Det er fint å ta turer til fjelldalene i nærheten. Slik som Grødalen med bilveg til Vangshaugen turisthytte, og Gruvudalen innenfor Hafså. det er heller ikke langt til Storlidalen og Gjevilvassdalen i Oppdal. Dette er meget naturskjønne steder som er verd et besøk. Det er også fiske-muligheter på disse stedene. Ellers har vi Driva som er en av landets beste fiskeelver og hvor det også er anledning til å kjøpe fiskekort.

En liten ulempe er det kanskje at huset ligger så nær riksvegen, så trafikken kan være litt sjenerende. Ellers er det ingen nær bebyggelse. Til nærmeste butikk er det 1 km. For den som er interessert i fiske og fjellturer, skulle dette være en ideell plass til week-end og ferie.

Lykke til!

## Hytte ved Krokeneset i Vanylven.

I forbindelse med omlegging av riksveg 61 mellom Fiskå og Åheim, kjøpte vegvesenet en hytte på Krokeneset ca. 10 km fra Fiskå.

Fra 1976 kan denne hytta benyttes av vegvesenets ansatte i likhet med de andre feriestedene vegvesenet disponerer i fylket.

Hytta er tømra og kommer opprinnelig fra Gudbrandsdalen.

Den inneholder kjøkken, spisestue, peisestue, 3 soverom og 2 hemser med til sammen 6 sengeplasser. Om nødvendig kan flere overnatte. Elektrisitet er innlagt. Til hytta hører også et naust med adkomstrett, ny plastbåt med årer.

Det er gode fiskemuligheter i Syltefjorden.

Stedet ligger usjenert og egner seg både for voksne og barn.

Henviselse om leie kan rettes til forsteseekretær Kåre Munkvik, Vegkontoret.

# ARBEIDSANALYSE

Motstående side viser Mariannes beskrivelse av vegkontoret, den største arbeidsplassen i vegvesenet.

Vi kjenner alle eventyret om keiserens nye klær. Alle gir uttrykk for at de nye klærne — det nye — er flotte saker inntil ærlige og utilslørte barneoye beskriver forholdet.

Er kontorlandskapets effektivitet også keiserens nye klær?

Kan vegvesenet generelt — som stadig mer spesialisert organisasjon — i overført betydning også passe inn i Mariannes beskrivelse?

Med sine 7 1/2 år har Marianne neppe bakgrunn for noen dypere analyse av vår arbeidsinnsats. Likevel —

Uansett hvordan vi tolker Mariannes betraktninger — hun bør få oss til å tenke oss om.

Hva er det vi gjør til daglig? Løses våre oppgaver på den mest hensiktsmessige måten? Satser vi på å utføre de rette oppgaver først? Er vår organisasjon den mest hensiktsmessige?

Det vises forøvrig til artikkel om LTP annet sted i bladet når det gjelder disse og andre kjetterske spørsmål.

Din mening?

PÅ KONTORET



PÅ KONTORET ER DE  
MYE RART DER ER  
PAPIR OG DER ER  
BLYANT DER ER  
MENNEN SOM GÅR  
FREM OG TIL BAKE

MARIANNE 7 ½ ÅR

## Brøyting i en snøvinter

Etter noen vintre med relativt små snømengder, har en i 1975/76 igjen fått en mer «normal» vinter. Spesielt i desember og januar ble en velsignet med store nedbørmengder, skiftende temperatur og mye vind. I denne perioden hadde vegvesenet sine brøytere og vedlikeholdsfolk en stri tørt for å holde vegene i farbar stand.

For å høre nærmere om dette har en snakket med en av brøytesjåførene, Helge Romestrand, som brøyter på den sterkt rasutsatte strekningen mellom Festøy og Standal.

— Hvor mange år har du brøytet på denne strekningen, Helge Romestrand?

— Jeg har hatt brøytingen mellom Standal og Festøy siden vegen ble satt under trafikk. Så vidt jeg husker var det i 1965.

Dette er ei av strekningene her i fylket som er mest utsatt for snøras. Har du hatt uhell som følge av ras i dette tidsrommet?

— Nei, aldri, men det har hendt flere ganger at jeg har blitt stengt inne av ras. Det har også hendt i år. Men i år har jeg som kjent fått låne en mobiltelefon av vegvesenet, og den har vært til stor nytte. Med den har jeg kunnet sende melding til vegstasjonen i Ørsta, når det har gått ras, og det er en stor betryggelse for familien å vite at jeg kan gi beskjed hjem hvis jeg blir hindret ekstra lenge på en brøytetur. Jeg håper derfor at en liknende ordning lar seg gjennomføre også i framtiden.

Vinteren 1968 er husket som en av de verste snøvintre på disse kanter. Hvordan vil du sammenligne forholdene denne siste vinteren med de som var den gang?



— Det var en mye lenger periode med snøvær, og mye større snømengder det året.

I desember og januar i år skiftet temperaturen mye rundt 0 gr. C, og det har av den grunn vært mange snorier. Men snømengden har ikke vært stor hver gang.

— Hvordan har det vært med ras i år?

— I den verste perioden var rasfaren og rashyppigheten så stor at det ikke ble ryddet mellom hver gang rasene gik. Så i den perioden har jeg ikke oversikt over hva som foregikk.

Utenom denne perioden har det vært stort sett normale forhold m.h.t. ras..

— Hvordan er snøforholdene oppe i fjellet nå? En må vel rekne med ras ennå i lang tid framover?

— Ja, det er mye snø igjen i fjellet, noe vil ganske sikkert også rase ned .

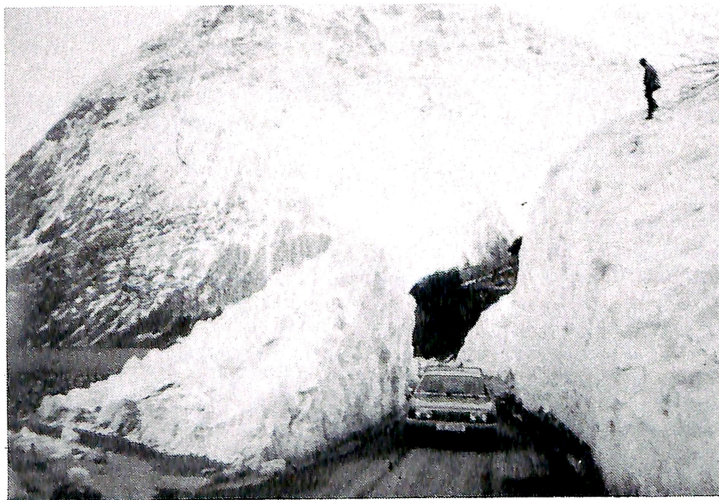
I tillegg til det har det vært en ugunstig vindretning for denne strekningen i år slik at det har bygd seg opp en del skavler. Så i år kan en ikke rekne med å være trygg for snoras her for etter jonsok.

En har vært mer tilbakeholdne med å åpne veger etter snoras i år enn tidligere når det fortsatt er rasfare på stedet. Har du kommentarer til det?

— Jeg synest at det er fornuftig slik som det har vært praktisert i år. Tidligere kunne det hende at det gikk ras på det stedet en var i gang med å rydde og det er ikke så bra.

Jeg synes også å merke en større forståelse fra lokalbefolkningen om å vente med å åpne vegen igjen etter ras enn tidligere.

Dette synest jeg er en god utvikling, slutter Helge Romestrand.



Vi beklager at denne praten med Helge Romestrand, som er fra tidlig på våren, først kommer i avisa nå,

som snorasene forlengt er slutt for i år.

# «Helårsbeskjeftigelse for brøytekontraktører

et rettmessig krav», mener Magnar Myrene, sjåfør ved vegvesenets stasjon på Gurskøy.

Et vanlig problem for vegvesenet er hvert år å få tilfredsstillende avtaler med private lastebileiere rundt om på de mange vegstrekninger om brøyting i vintersesongen.

Det vanligste kravet disse lastebileierne stiller for å ville ta på seg brøyteansvaret, er en forrett til forefallende arbeid for vegvesenet ut over selve brøytingen.

Slik forrett er i prinsippet gitt brøytekontraktører og i noen grad fungerer vel også ordningen tilfredsstillende.

Det er likevel en del faktorer som skaper vansker for en tilfredsstillende ordning for lastebileierne. I anleggssektoren går utviklingen stadig mot mer utstrakt bruk av dumpers og «spesial»biler som er mindre egnede til brøyteoppgaver.

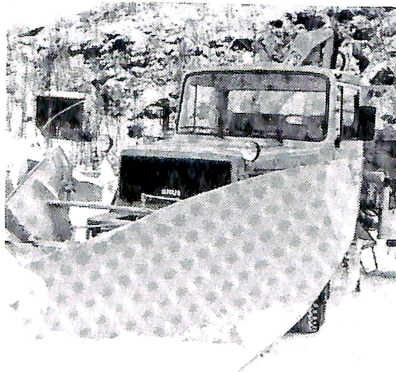
Vedlikeholdets drift omfatter systemer for vegvesenets egne biler, og fullbeskjeftigelse av egne biler blir selvsagt prioritert foran brøytekontraktørene. Det er således vanskelig, (ja, umulig), å finne oppdrag til alle brøytekontraktører.

«Vi har for mange brøytekontraktører idag» — sier Myrene. «Både vi i vegvesenet og den vanlige trafikant må venne seg til å tåle en noe lavere standard på vegene våre i de verste snoperiodene vinterstid. En kan dermed redusere antall brøytekontraktører og tilsvarende forlenge de enkeltes brøyteroder».

«En forutsetning for at dette skal fungere tilfredsstillende er at alle brøytesjåfører anskaffer seg tilfredsstillende utstyr.»

«Her har vi ofte en ond sirkel ved den nåværende situasjon. Uten løfte om «fast» kjøring er det ofte vanskelig å ta sjansen på nyinnkjøp av tidsmessige lastebiler o.l. Men — på den annen side er det med de mange brøytekontraktører og de gjeldende regler for vegvesenet nær sagt umulig å love slik fast kjøring. Likedan er det selvsagt lite lokkende for vegvesenet å ta inn eldre, lite duglige lastebiler i anleggs- og vedlikeholdsdrift, selv om de eies av brøytekontraktører, når mer effektivt materiell til den bestemte arbeidsoppgave kan skaffes for konkurrerende pris.»

Vegen å gå for å komme ut av dette uføret, mener Myrene, er å forlenge brøyterodene, redusere antallet brøytekontraktører og dermed gi hver enkelt kontraktør en reell sjanse til tilstrekkelig kjøring utenom selve brøytinga til at han kan holde tidsmessig materiell og ha tilfredsstillende utkomme. Først da kan ordninga finnes tilfredsstillende for begge parter.





«Dette haster», sier Myrene — «det er en stor del av brøytemateriellet som allerede er passé og burde vært utskiftet. Men eierne tør ikke satse — slik forholdene nå er med hensyn til fastere kjøring for vegvesenet.

«Etter min mening er det først og fremst vegvesenet — og dermed trafikantene — som må være interessert i å få en mer tilfredsstillende ordening overfor brøyterne. Ellers kan en komme opp i en situasjon der brøyteopplegget bryter sammen fullstendig. Kanskje kan det synes rart at jeg, som sjåfor i vegvesenet — og dermed kanskje kan betraktes som en «rival» til de private brøyterne — skal gi uttrykk for at brøytekontraktorenes kår skal bedres.

Det er likevel klart at en praktisk og tilfredsstillende brøyteberedskap bare kan opprettholdes ved et samarbeid av vegvesenets eget materiell og av privat bilmateriell. Skal ordningen bli god, er det nødvendig at begge parter er tilfreds med samarbeidet. En viktig faktor her er trygghet.»

«Og denne trygghet kan man forsterke med å sette feste for diagonalplogen på veghovlane, og la dem gå inn i aktiv brøyting i dårleg ver», slutter Myrene

«Antall brøytekontraktører bør reduseres og den enkelte bør knyttes fastere til vegvesenet på helårsbasis».

## PREMIERT FORSLAG

Tegner Leif Fylling ved vegkontoret er en mann med mange ideer og han har gjennom årene sendt inn flere forslag som er blitt belønnet og har fått rosende omtale. Han har bl.a. mottatt påskjønnelser i form av pengepremier, fotoapparat og nå sist er han tildelt et flott armbåndsur for en ide om endring av de vanlige profilark som nyttes i vegvesenet. En enkel forandring av skjemaer som letter det daglige arkivarbeid.

Det lønner seg altså å sende inn ideer som kan være til hjelp for den enkelte og som også kommer etaten til gode.

Etter de siste bestemmelser er nå endel av forslagsordningen — og bedømmelsen av forslag — overført til de lokale samarbeidsutvalg, som nå kan foreta premiering med inntil kr. 1000,-. Forslag som synes å ha større verdi vil fortsatt bli behandlet av det sentrale bedømmelsesutvalg i Vegdirektoratet som kan premiere forslag inntil kr. 3.400,- mens høyere premiebeløp må avgjøres av Hovedsamarbeidsutvalget.

Den nye ordningen medfører bl.a. den fordel at innsendte forslag nå får en hurtigere behandling slik at forslagsstilleren slipper å vente så lenge på en avgjørelse.

Har du et forslag som kan være av interesse, så ikke brenn inne med ideen men send den til samarbeidsutvalget som lover en samvittighetsfull behandling. Dersom forslaget blir premiert kan du velge om du vil ha premien i penger (som er gjensidig for skattetrekk) eller gjensidigstandspremie.

# SMÅPLUKK

Selv om det er lenge siden det var vinter (og vi snart går en ny i møte) vil vi bringe et bilde fra et av våre

rasoverbygg som i vinter fikk gjøre nytte for seg. Rasene var mange, og mangelen på rassikring ble tydelig demonstrert.



Også på våre hovedveier som rv. nr. 14 og E-69 var det sperringer. Blant annet ble overbygget ved Stolsvadet totalt ødelagt av ras.

Det er politisk enighet om at sikring av våre veger må prioriteres høgt. Til nå er det gitt klarsignal for oppføring av rasoverbygg på riksveg 14 ved Store- og Litlesvora, ved Stav-

neselva på riksveg 58 mellom Dyrkorn og Stordal og nytt overbygg ved Stolsvadet på ø-69.

Planer er utarbeidd ved vegkontoret, og arbeidene er så smått oppstartet av entreprenørfirmaet A. Haaseth, Ålesund og M. Kristiseter, Åndalsnes. Forutsetningen er at alle overbyggene skal stå ferdig til jul, altså innen neste vinters rasfarer.

At E-69 — fylkets viktigste kontakt med omverdena — ender i en steinhaug som dette, er heldigvis ikke ofte.

Situasjonen er fra utlasteringen etter

den vellykte sprengningen av Storvikneset tunnel. Som kjent ble det vår med assistanse fra entreprenørfirmaet O. T. Meisingset, Molde og J. Eikebø, Aukra, foretatt boring og



sprenging av hele den «knausen» som tunnelen gikk gjennom. Den smale og trange tunnelen er nå en saga blott, etter en intensiv utlasting i ca. 2 døgn. Forbindelsen ble i den tiden opprettholdt med ferje frå Vikebukt til Åfarnes.

I sommer har E-69 også vært sperret fordi naturen har sendt steinrøys på vegbanen. Det var sist i juli da en ny bit av Gridsetskolten løsnet. Vi kan bare konstatere at det er langt fram til vegene våre er trygge. Begrepet «vanlig vestlandsrisiko» eksisterer fortsatt.

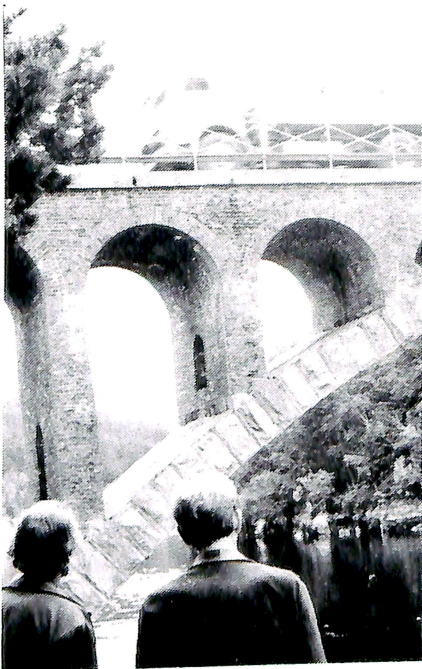
Utvidelse og forsterkning av vegene med legging av fast dekke fører ofte til at betong-rekkverk blir tatt i bruk som støttemurer. Mange steder kan sees slike lameller eller plasstøpt kant som henger betenkelig utover på grunn av trykk fra trafikk og vegmasse. Pass på før det plutselig svikter totalt!



# 1976 — Stort brubyggingsår

Mye tyder på at 1976 vil bli det største året for brubygging i Møre og Romsdal til nå. Det tenkes da på antall kvadratmeter ferdig bruflate og på at mange store og viktige bruer blir tatt i bruk eller blir satt i arbeid dette året.

Som for veger generelt, bygges også bruer for å bedre samferdselen, knytte distrikter sammen, lette kommunikasjon og korte ned reisetida. De store bruene blir likevel noe mer. I en helt annen grad enn veien ellers kan de bli «monumenter» — byggverk som i flere generasjoner blir stående som merker for tidens byggekunst. Fra vårt fylke kan nevnes bruene over Skodjestraumen som eksempler på dette.



Det er nesten med andakt en må betrakte de «gamle» bruene. Med relativt primitiv redskap og enkle hjelpemidler er det i stor grad lyktes å gjøre byggverka pene og harmoniske. Vår tids byggekunst er ikke slik. Det regnes i antall kv. m. forskaling og kg jern — det skal spares der det spares kan og «krimskrams» for syns skyld er bannlyst.

De gamle bruene var «skreddersydde» — utforming og konstruksjon ble til etter terrengets beskaffenhet. I de senere år har serieproduksjonen mer tatt overhånd. Kostbart, effektivt utstyr skal utnyttes, arbeidstiden er kostbar og det gjelder å bygge bruene raskt og effektivt.

Betong er etter hvert blitt enerådende som byggemateriale. Både når det gjelder byggekostnad og senere vedlikehold synes betongbruer å være stålbruer overlegne ved vanlige spennvidder.

Det er tre «nye» byggemetoder for bruer som nå totalt dominerer. Det tenkes da på

- 1) prefabrikerte bjelke/dekke-elementer.
- 2) Framskyvbar forskalingsvogn.
- 3) Fritt-frambygg-metoden.

Her i fylket er nyttet alle metoder flere ganger. Riktignok er det blitt vane at det er entreprenører som bygger alle større bruer for oss, mens vegvesenets egen brubyggestyrke holder seg til mer beskjedne byggverk. For så vidt er det ingen grunn til dette, for blant vegvesenets egne

folk er det mange med betydelig erfaring fra alle disse «moderne» metodene.

I 1975/76 har det gjennomsnittlig vært beskjeftiget 80 — 85 mann ved de større brubyggingsoppgavene her i fylket, fordelt på 3 entreprenørfirmaer. De bruer en tenker på er:

— **Torsetsund bru**, rv. 680 i Aure kommune, 354 m lang og bygd med framskyvbar forskalingsvogn.

— **Herøybrua**, rv. 654 i Herøy kommune, 543 m lang bygd etter frittframbyggesystemet (med hovedspenn 170 m).

— **Stoksundbrua**, rv. 654 i Herøy kommune, 230 m lang og bygd med framskyvingsvogn.

— **Vegsundbrua**, rv. 14 i Ålesund/Sula kommuner, m lang og bygd etter frittframbyggprinsippet ved 75 m hovedspenn.

Videre er det i 1976 startet opp arbeid med brua over **Verjeskiftet** i rv. 669 fra Hopen til Veidholmen i Smøla kommune. Dette er ei bru på 225 m som bygges med framskyvingsvogn.

Endeleg er også arbeidet så smått startet med brua over **Solheimsundet**, rv. 680, Tustna kommune der de 352 m skal utføres etter frittframbyggprinsippet.

Videre kan det, for å supplere bildet, nevnes ny Øra bru over Surna i Surnadal kommune på 140 m og ei bru på ca. 90 m i fylkesvegsambandet Sandsøy — Voksa i Sande kommune som også ventes oppstartet snart.

Om de enkelte byggemetoder kan kort sies:

Bruer bygd med **prefabrikerte** (bjelke-) **elementer** utføres gjerne med like spenn. Landkar og søyler utføres på vanlig måte med plasstøpt betong. De ferdiglagede bjelkene kommer med bil eller lekter til brustedet og heises på plass med enorme kraner. Bjelkevekt på ca. 20 t. har vært nyttet også her i fylket. Brubaner lages så på vanlig måte oppå de monterte bjelkene som danner hovedbæresystemet.

Hos oss har ikke dette systemet slått an like godt som f. eks. på Østlandet, der bedre vegnett og kortere transport forenkler arbeidet og reduserer kostnaden.

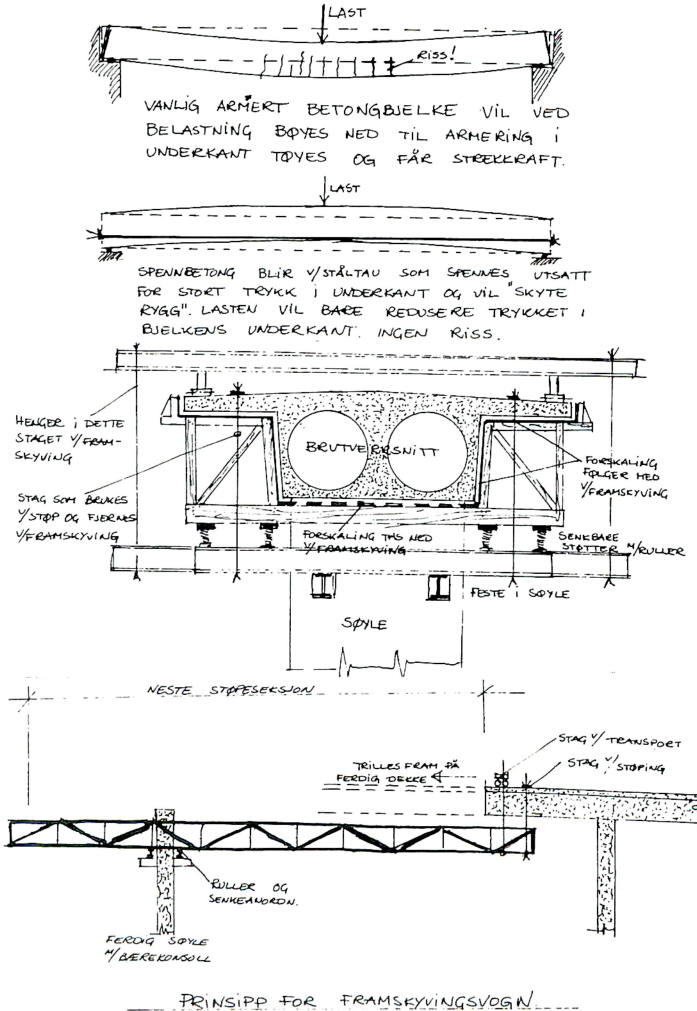
Mer populær de siste år har utvilsomt bruer bygd med **framskyvbart forskalingsstillas** vært. Også ved denne metoden er det en fordel at spennene i brua er noenlunde lik. Landkar og søyler gjøres ferdig først på tradisjonelt vis. Det bygges så en solid forskaling etter bruas tverrsnitt på et stålstillas som er sterkt nok til å spenne fra søyle til søyle. Denne forskalinga anordnes slik at den etter endt støp første gang lettvent kan senkes, skyves fram, heves i posisjon og nyttes i de etterfølgende felt. Etter støp av siste spenn demonteres den.

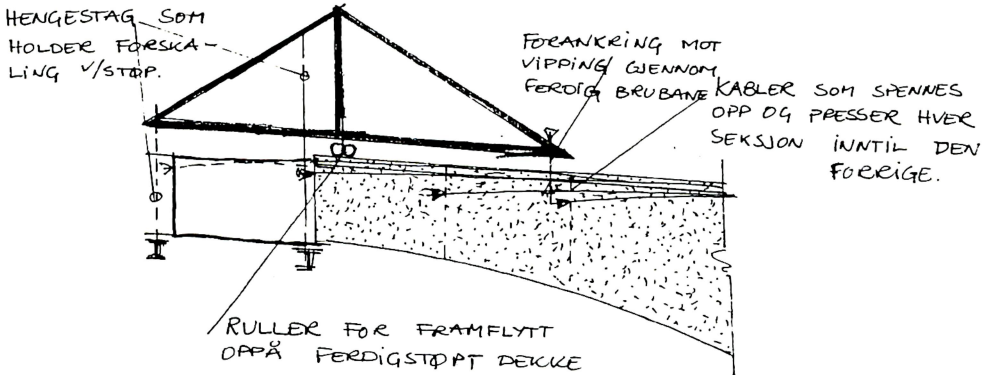
For en rasjonell arbeidsmetode er en avhengig av at søylene og forskalingsvogna lettvent kan passere søylene. Vanlig er at vogna er bygd i 2 halvdelar som passerer utenfor den relativt smale søyla i midten. Vogna henges enten opp i allerede ferdigstøpt brubane, eller den hviler på understøttelse ved søylene.

Framskyvingsvognene utstyres ofte med et tak som følger med framover

heile brua. Det kan ved dette oppnås bedre trivsel og effektivitet, spesielt i vinterhalvåret. En ting en må passe på da, er selvsagt at forskalinga holder for de betydelige vindkreftene som kan oppstå. Systemet nyttes både for slakkarmerede konstruksjoner og for bruoverbygninger med spennarmering.

Som kjent er spennbetongkonstruksjoner betong der det i stedet for vanlig armering legges inn «foringsrør» med spennkabler inni. Etter at betongen er utstøpt og fått en viss styrke, settes det på jekker som spenner spennkablene. Det blir dermed dannet tilsvarende trykk i betongen, og metoden tillater slankere konstruksjoner enn vanlig «slakkarmeret» betong.





### PRINSIPP FOR FRITT-FRAMBYGG-VOGN

Den mest særpregede «nye» bygge-metoden er likevel den såkalte «fritt-frambygg-metoden». Navnet er for såvidt beskrivende nok. Hovedsøyler utføres på vanlig måte. På toppen av søyla anordnes en «vogn» med forskaling til hver side av søyla.

«Vogna» er bygd slik at den forankres i søyla/dekket og holder oppe en forskaling for brudekke i ca. 3 — 4 m. lengde. Det støpes nå vekselvis seksjoner til hver side, slik at balanse opprettholdes. Hver ferdigstøpt seksjon «spennes» fast til den foregående ved at innlagte kabler spennes opp. Vogna ruller stadig fram oppå ferdig støpt dekke, festes, justeres på plass og gir anledning til å støpe ny seksjon.

Metoden er elegant og uovertruffen til spenn over noen størrelse — ca. 60 m og oppover. Også her følger oftest tak med på vogna for å bedre arbeidsforholdene.

Det begynner å lukte av «kunst» når en ser spenn f. eks. som på Herøy-

brua, 170 m, nærmer seg lukning ved at frambyggene fra to hovedsøyler nærmer seg hverandre. Vil høgdene stemme? Stemmer retningen overens? Med kragarmer på 80 — 90 m lengde blir en klar over at betong er ganske elastisk. Storm kan svinge konstruksjonen desimetervis. Likedan — kan det — ved moderate krefter — gå an å justere halvdelene overens før sammenkopling, dersom avvik skulle opptre.

Felles for de tre metodene er at dersom besparelser skal oppnås og rasjonell bygging tilstrebtes, må planene tilpasses disponibelt utstyr. Ved samarbeid planlegger/bygger kan tverrsnitt o.l. skreddersys etter utstyret. Til en viss grad er vel dette oppnådd, men det er ikke tvil om at ennå mer kan gjøres i den retning.

For et fylke som vårt, der det også etter 1976 vil være utallige bru-byggingsoppgaver som venter på realisering, er det viktig at det legges opp til et slikt samarbeid med bedre og billigere bruer som resultat.

Redaktør: avd.ing. Andor Wicken

Redaksjons-  
sekretær: førstesekr. Kåre Munkvik

## LTP

er en intetsigende forkortelse som er i ferd med å få innpass i språket vårt — også i vegvesenet. Innvidde vet at forkortelsen står for LANGTIDS-PLANLEGGING.

Forkortelser er generelt en uting. Bare av den grunn kan en ha motforestillinger om begrepet. I tillegg er forkortelsen og betydningen iden sammenheng det brukes i vegvesenet noe misvisende.

Som oftest mener en snarere en TOTALPLANLEGGING: — et slags system der en langt videre enn med de «vanlige» øyne kan se sammenhengen mellom mål, virkemiddel og resultat i de daglige gjøremål, når LTP-uttrykket brukes.

LTP — eller som vi velger å forstå uttrykket — totalplanlegging — har den siste tida blitt stor oppmerksomhet til del. Hele «toppledelsen» ved vegkontoret var således i vinter på konferanse om emnet sammen med tilsvarende stab fra Oppland og Sogn og Fjordane fylker.

Nå var det heller ikke meningen at noe «ferdigtygget» resultat skulle komme ut etter konferansen. Snarere skulle det være startskuddet til en langvarig prosess.

Også for vegvesenet har effektivitet vært nøkkelordet i mange år. Hver

enkelt er opplært til å tenke effektivt og innrette sin arbeidsinnsats på topp produksjon. I hvert fall vurderer vi naboens verd oftest etter hans effektivitet eller mangel på sådan.

Daglig hører vi om hvordan vårt arbeid kan gjøres mer effektivt og hvordan vi bedre kan løse våre oppgaver.

Som f.eks. i det militære er det sjelden vi blir oppfordret til å tenke — tenke grundig gjennom hvordan vår oppgave faller inn i den store sammenhengen. Det er nemlig ikke lurt ut fra et effektivitetssynspunkt. Det kan hende vi kan komme i tvil om vår innsats skjer på rett måte.

La oss ta et eksempel. Skytebasen på et arbeidslag henger over boremaskina i ei større fjellskjæring. Han er blitt «filosofisk» og har begynt å stille spørsmål.

— Hvorfor brukes ikke borvogn på slike høye fjellskjæringer som dette?

— Hvorfor er vegen stukket her, når det ved å flytte den 5 m nedover kunne ha vært spart en måneds intenst arbeid?

— Hvorfor skal det i det hele tatt bygges veg her, når den gamle vegen lenger nede er tilstrekkelig for oppsitternes bruk?

Det er klart at dersom han har rett i å stille spørsmålstegn ved f. eks. den siste eller nest siste av sine strøtanker, blir det vanskelig å finne mening i slitet med boremaskinen. Det må være en forutsetning at vegvesenet som helhet fungerer dersom



den enkelte skal finne tilfredshet i meningsfylt arbeid. Skytebasen må således kunne stole på at det fra anleggsledelsen er gjort et fornuftig valg når fjellet tas ut for hånd, planleggerne må ha funnet den riktige linje totalt sett, og de politiske myndigheter må ha hatt tilstrekkelig oversikt i sin planlegging.

Selv i disse demokratiseringstider må det være lov å stikke fingeren i jorda såpass at en blir klar over at alle ikke kan legge nesa si bort i alt. En må godta at vurderinger og avgjørelser blir tatt av andre og akseptere den ordre en får om arbeidsutførelsen.

Vegvesenets virksomhet i store trekk er politisk bestemt. Vi må godta politikernes prioritering og økonomiske rammer. Videre må vi godta våre ledes og medarbeideres avgjørelser og opplegg for detaljløsning av våre oppgaver.

Planlegging og oversikt har alltid vært et lederansvar. Det må også være den eneste praktiske løsning at det forblir slik. Det er derfor naturlig at LTP — eller totalplanleggingen — starter på toppplanet. Kanskje er det også bare der den hører hjemme.

Ikke vet vi om disse strøtanker om LTP-begrepet gir det noe kjøtt på skjelettet. Det vi regner med må ligge i begrepet er at det stilles spørsmål om bl.a..

— Hva er vegvesenets målsetting? Har vi fått nye oppgaver, stilles det nye krav?

— Har vi tilstrekkelig midler, utstyr og mannskap til å nå denne målsetting? Fører vi fornuftig rekrutterings- og innkjøpspolitikk, er våre rutiner gode nok?

— Har vi godt nok samarbeid med andre etater, publikum og veifarende? Er vår organisasjon og saksbehandling, avgjørelsesrutine og lovverk godt nok?

Det som gjør godt å vite er at det fra toppen i vegvesenet legges vekt på å gjennomdrøfte disse spørsmål. De daglige gjøremål skal skyves i bakgrunnen og det skal gis anledning til å kunne betrakte maskineriet utenfra — uten de daglige gjøremåls stadige forstyrrelser.

Blir svaret da at alt er såre vel?

## Kryssord

Vinnere av kryssord i Veg og Virke nr. 2/75 ble:

W. Vesterli, Vegkontoret Bodø.  
Henning Svarrud, Vegkontoret Bodø.  
Solveig Eliassen, Molde.

Premiene er like flotte som vanlig. Vi gratulerer de flinke og heldige!

# TRIVSEL LANGS VEGEN

kan være så mangt. Vårt trafikant-  
øye kan finne behag i en idyllisk,  
kronglete veg av eldre dato med  
grasgrodde grøftekantar og idyllisk  
bjørkelauv inn mot vegbanen.

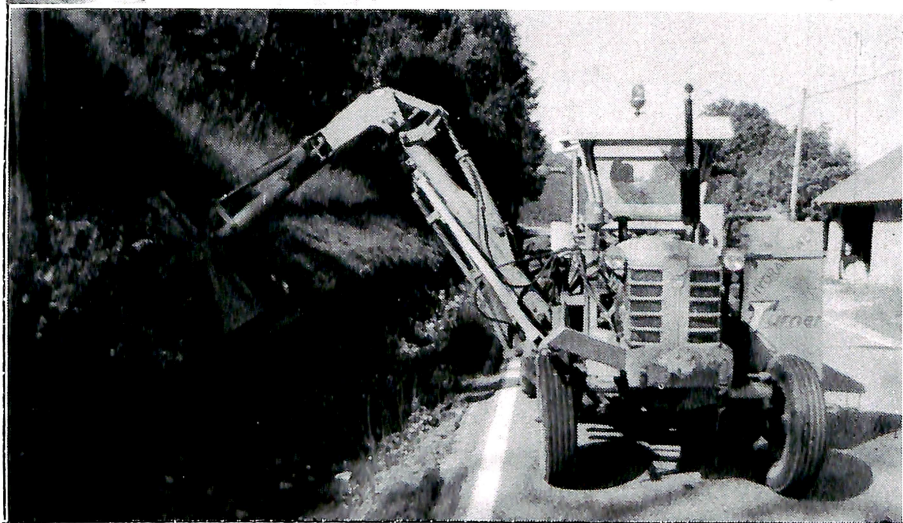


Vårt mer ansvarlige «vegvesenblikk»  
bør ikke se det riktig på samme  
måte. Trafikksikkerhet, — god sikt,  
rekkverk, faste dekker osv. er dårlig  
forenlig med den idylliske landevei.

Rydding av siktsoner, skråningsstell  
og lauvrydding har de siste år fore-  
gått i stadig større omfang. Spør-  
yting med «krattverk» osv. er nå ikke  
i bruk, og rydding skjer i stor grad  
manuelt.

For sommeren skal det  
ekstraordinært tas inn ca. 15 ung-  
dommer som til dels skal ha slike  
ryddingsoppgaver.

Et meget effektivt redskap til stell  
langs vegene er de moderne kant-  
slåmaskinene som med sine hydraul-



# VERNEPRATEN

«Grøfter kan være farlige» sto det å lese i forrige nr. av avisa vår, videre sto det at det nå arbeides med forskrifter for hvordan grøftesidene skal utformes, avstivinger, og så videre. Det som var skrevet om forskrifter er vel en sanhet med noen modifikasjoner. Det har eksistert et rundskriv. Rettleiing for avstiving ved graving av grøfter m.v. (bestillings nr. 151), helt fra mai 1942, revidert i 1963 og i 1970.

I tillegg til dette er det, også fra arbeidstilsynet, utgitt en publikasjon om samme sak (1969).

I 1969 ble det innen vår etat her i fylket, samlet et utvalg av arbeidstilsynets rundskriv til utdeling til verneombudene, rundskriv som var aktuelle for vegvesenets virksomheter den gang, og hvor nr. 151 er medtatt. I dag er det arbeide igang

med en lignende samling (komplertert med nye rundskriv og verne-regler) for utdeling til de fleste avdelingsingeniører på vegkontoret. Denne samleperm er ikke så god som ønskelig, så det er grunnen til at den ikke blir distribuert til flere foreløbig.

For å få en noenlunde ensartet ordning for hele landet, så har vi bedt om at håndbokkomiteen for Statens Vegvesen ser på dette, og eventuelt at de kunne utarbeide en — for vegvesenet — aktuell håndbok med verneregler og rundskriv utgitt av arbeidstilsynet. En slik håndbok bør vel helst være etter et slags løbladsystem for å ha mulighet til å komplettere med nye eller nyreviderte skriv og verneregler etter hvert som disse kommer ut.

---

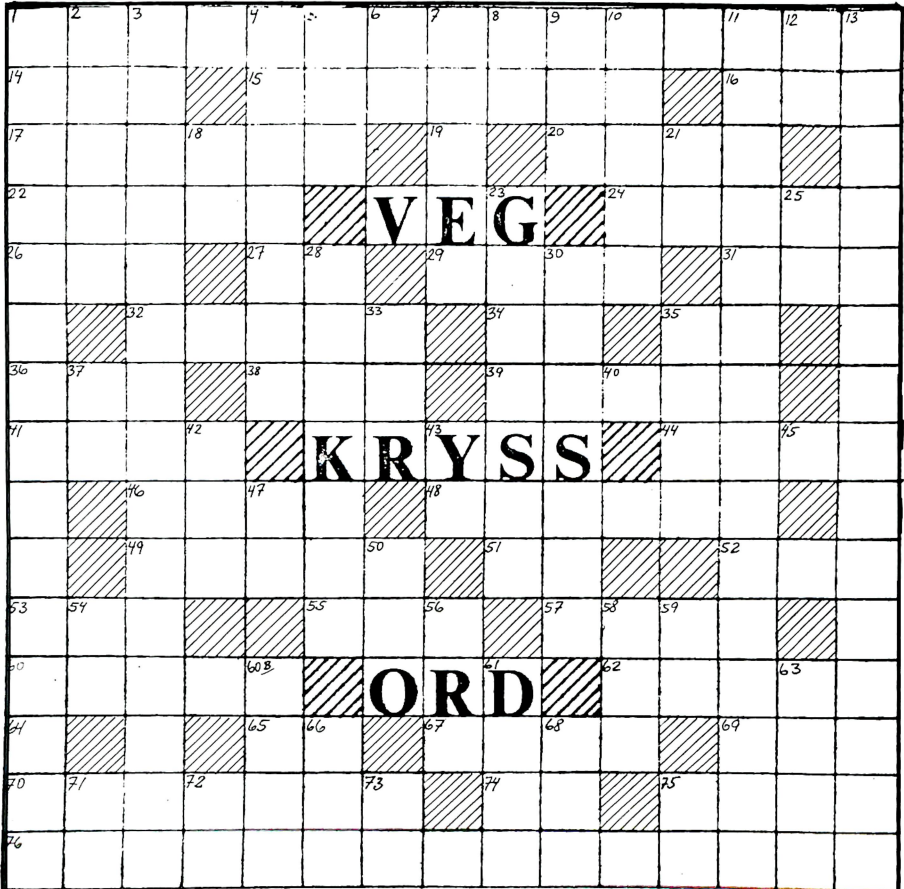
## Vernelederen

manøvrerte armer kommer godt til både indre og ytre grøfteskråninger, når over rekkverk og forbi stolper. De arbeider etter forhøster prinsippet, der gras og kvist knuses opp og spres, slik at skråningen ligger slett og innbydende etter behandling.

De aller fleste hovedvegtruter har i løpet av sesongen allerede hatt besøk av disse maskinene — til nå 3 i tallet, og det er ingen overdrivelse å si at det i løpet av denne tiden er blitt vesentlig penere langs vegkantene.

# KRYSSORD

av avdelingsingeniør Kristian  
Furland



De tre først uttrukne løsninger premieres med 1 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 1-76» og sendes Vegkontoret, Folkeshuset, 6400 Molde, innen 20. september 1976.

Innsender: .....

Adresse: .....

Postnr.: ..... Poststed: .....

## VANNRETT

1. Komplott
14. Arab. navn og tittel
15. Til hesten
16. Plante
17. Mr.
19. God karakter
20. Hovedstad
22. Katastrofal
24. Småløpe under trening
26. Bruke (Eng.)
27. Ørvar Alfsen
29. Fille
31. Legekunstens gudinne
32. Urd
4. Nasjonalitetsmerke
5. Alfa, beta
36. Adv.
38. Vokse
39. Omviser
40. Prep. og adv.
41. Somle
44. Fri for
45. Nr. 5
46. Rovdyr
48. Velge
49. Pulverisert sukker
51. Bakevje
52. Nektelse
53. ---et, avdeling
55. Avfall
57. Fugl
60. Kort
62. Gap
64. 500
65. Public relations
67. Smuss
59. Lytte
70. Eremit
74. Arkitekt
75. Gass
76. Meningsmålingene

## LODDRETT

1. Anarkister
  2. Også kalt
  3. Skepsisen
  4. Brett
  5. Adv.
  6. Salgslag
  7. Snemus
  8. Artikkel
  9. Stedsnavn
  10. Sole
  11. Sykdom
  12. Naboer
  13. Ettervirkninger
  18. Stjel
  21. Einar Olsen
  23. Ferdsselsåre
  25. Ofre
  28. Alarm
  30. Omstreifere
  33. Vokaler
  35. Toneart
  37. Tvillinger
  42. Fortære
  43. Yngve Ulstad
  47. Byge
  50. Innvoller
  54. Tall
  58. Tre
  59. Vice versa
  60. Dikt
  61. Fugler
  63. By i Frankrike
  66. Tan
  68. Betennelse
  71. Trau
  72. Nr. 2 og nr. 4.
  73. Rydde
  75. Konjunksjon
-

# Frå krut til dynamitt

Hausten 1866 vart det sett igang mineringsarbeid på planlagd bygdeveg på Otrøy. Det vanlege sprengto var krut. Men veginspektøren ville freista med nitroglyserin (sprengolje) og tinga 25 pund nitroglyserin, 1 øskje knallhetter og 2 ringar bandlunte frå det norske Nitroglycerin-Compagni. Sprengoljen med tilhøyrande vart i Christiania levert ombord på fraktesfartyet jakta «Forsøget», skipper Fugleberg, av Ålesund den 18. desember 1866.

Skipet skulle losse sprengstoffet i Molde, men vart sporlaust borte på turen. Nitroglycerincompagniet vart varsla om dette, men gjorde krav på oppgjør for varene som kosta 20 spd. 28 sk., då det ikkje var høve til å få assurance på nitroglyserin og sendinga var gjort på motakaren sin risiko.

Den 27. april 1868 skreiv veginspektøren til ordføraren i Aukra om bruk av eit nytt sprengstoff — dynamitt. Det uheldige utfall av freistnaden på å skaffe nitroglyserin, og det tap som vart påført kommunen, som måtte betale sendinga som gjekk tapt, gjorde at veginspektøren ikkje ville tinga det nye sprengstoffet på eiga hand.

Men dersom ordføraren og andre kommunestyremedlemer, som ordføraren tala med om saka, var samd, ville veginspektøren tinga dynamitt, lunte og knallhetter for 10 spd.

Dei sprengjingar som med dette kvantum vart gjort på Otrøy, ville då tale for eller mot vidare større kjøp. Ordføraren svara 4. juni 1868 at han og dei kommunestyremedlemer han hadde tala med ikkje kjende til det nye sprengtoet dynamitt eller korleis dette skulle brukast, men dei var samde i framlegget dersom veginspektøren hadde ein kunnig mann for handa som skjøna seg på å bruke dette middel til stein- og fjellsprengjing, og veginspektøren hadde visse for at dynamitt andre stader hadde vore nytta med held og sparsemd.

Veginspektøren skreiv i sin brevjournal at ordføraren «remitterer forslag herfra til anskaffelse af dynamitt og billiger den kun betingelsesviis».

Det går ikkje fram av journal eller anna arkivtilfang om det vart prøve-sprengjing med dynamitt på Otrøy.

Bjarne Rekdal

# BRUK ANOL!

Sprengningsmetoden skildret i Bjarne Rekdals artikkel er heldigvis et passert stadium. Våre dagers sprengstoff er både effektive og sikre. Likevel er det en forutsetning for forbedringer og framsteg at det eksperimenteres.

I flere år nå har det vært drevet forsøk med et «nytt» sprengstoff i Vegdirektoratets regi. Dette stoffet har fått betegnelsen ANOL eller Anolitt, der AN stor for ammonium-nitrat (gjødsel) og OL stor for olje (diesel). Gjødselen består som en vet av små, runde korn av haglstørrelse, og fuktet med diesel i rett blanding blir dette i høyeste grad eksplosivt. Riktignok må det en gammeldags dynamittgubbe til rundt tenneren for å sikre at ladingen går av. for Anolitt er tungt initierbart og går ikke av av seg selv, endog ved harde slag som f.eks. påbæring av gammel ladning.

Anol kan blandes på stedet, eller den kan kjøpes ferdig i sekker. Sprengningseffekten pr. vektenhet er noe mindre enn for vanlig dynamitt, men til gjengjeld fyller den holet bedre ved at den fylles nedi i «løsvekt». Det blir således nok så liten forskjell i det borholsvolum en trenger for anol sammenliknet med vanlige sprengstofftyper.

Vegdirektoratet hevder nå med **tyngde** ut fra sine undersøkelser at store penger kan spares i fjell-sprengning ved å bruke anol.

Som eksempel nevnes uttak av 25000 kbm fast fjell. Tidligere spregning viser at det trengs ca. 0,5 kg vanlig dynamitt pr. kbm. fjell. Noe mer trengs da av anol.

For borvogn med 2 1/2" bore antas kr 20,— pr. holmeter i borekostnad. Dette vil si ca. kr 6,— pr. liter ladevolum, og det trengs altså litt tettere boring for anol-sprengstoffet.

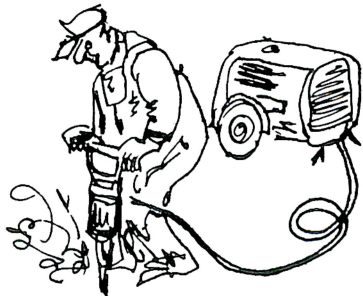
Til gjengjeld viser forsøkene at fragmenteringa av fjellet blir bedre ved anol, og dermed blir opplastinga lettere og billigere.

Totalt ser regnestykket slik ut: (kg-pris for dynamitt kr 8,22, for anol kr 2,28)

	Dynamitt	Anol
Borekostnad	kr 3,00	kr 3,60
Sprengstoff	kr 4,10	kr 1,65
Lastekostnad	kr 8,00	kr 7,00
	<hr/>	<hr/>
	kr 15,10	kr 12,25

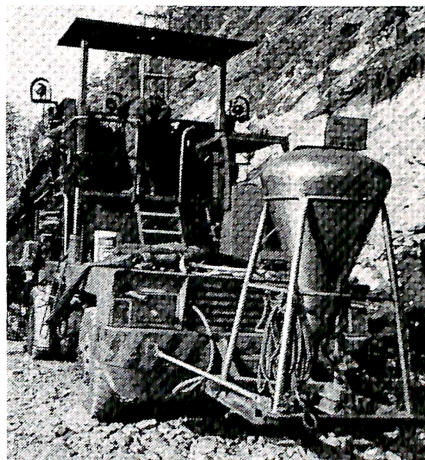
Altså en differanse i kostnad på nesten kr 3,—

Det som er holdt utafør her er kostnader med selve ladinga, tennmidler, etterrensk osv. For vanlige forhold antas disse kostnadene å være uavhengige av sprengstoff-typen.



For de som måtte ha betenkligheter med ladninga kan nevnes at det finnes forskjellige typer ladeapparater for anol. Til tunneldrift er f.eks. nytt et pneumatisk ladeapparat koplet til selve boreriggen. Anolprillerne føres med luft via slange inn i borholet og slangen dras ut etter hvert som holet fylles. Ladningen er således lettere enn ved tradisjonelt sprengstoff.

På liknende måte lades også vanlig pall-salver. Små bærbare ladeapparater som kan fylles fra sekker er det vanligste, og mange slike er i bruk rundt om i fylket. Eksempelvis ble de demonstrert i samband med oppsynsmannsmøtet i Molde i vår.



Av Vegdirektoratet er også vårt fylke nå pålagt å stimulere til auket bruk av anol ut fra den klare økonomiske besparelse som kan påvises. I følge statistikken er vårt fylke blant de som allerede bruker anol ganske mye, både totalt og regnet i pst. av dynamittforbruk. Det er likevel langt fram til at

mulighetene her er utnyttet. Interesserte skytebasar, oppsynsmenn og andre bør straks ta kontakt med anleggsavdelingen om mulighetene på sin arbeidsplass. Det er lovet informasjon og nærmere assistanse fra Vegdirektoratet, kontor for Teknisk rasjonalisering, så bare sett i gang!



HELSING FRA

# NORDDAL KOMMUNE

Norddal Kommune er delt i fem bygdelag, Valldal, Fjørå, Tafjord, Norddal og Eidsdal. Her bur no 2084 menneske, dei fleste knytt til jordbruk, men og ein del til industri og andre næringar.

Kommuna har eit flateareal på 948 kvadratkilometer, av dette 13 kvadratkilometer jordbruksareal, 34 kvadratkilometer skog. Resten er fjell og vidder med vekslande herleg natur.

Her er ei mengd oppvarda ruter gjennom fjellheimen med overgangar til Romsdalen, Lesja, Skjåk og Geiranger. Mange fjelltoppar er over 1900 m.o.h. Dei høge fjella og trange dalane stenger havlufta ute og medverkar til eit eige lunt og varmt klima her inne. Medelsnedbøren er kring 1000 m.m., med sommartemperatur opptil + 30 grader.

Vanleg jordbruk vert dreve opptil 500 m.o.h. Av særkultur er jordbær dyrking av dimensjonar med årsavling 150-200 tonn. Fruktdyrking på strandgardane. På grunn av den vekslande og særmerkte natur vi har her inne blandt fjella, er det ikkje lette oppgåver for dei som skal planlegge og bygge vegar. Begge deler har Statens Vegvesen utført på ein framifrå måte.

Vi kan først sjå tilbake på Trollstigvegen, som er eit bevis i seg sjølv på god ingeniørkunst. Trollstigvegen var den første veg i Norddal Kommune fekk over kommunegrensar, deretter kom Ørnevegen. Desse vegforbindelsane vart det første bevis på at vi ikkje var blandt dei utestengde lenger.

Etterkvart har dei og tilført kommuna ein stor turiststraum som har gjeve folket ei god attåtning. I juni, juli og august er det no snart like mange turistar og tilreisende som her er fastbuande. Tilsaman er her no over 1000 senger til utleige, fordelt på hytter, pensjonat og herbyrger, og i tillegg er her ei mengd campingplassar.

Dei to siste vegsambanda, tunellane millom Fjørå-Valldal og Linge-Overå som no snart er fullførte, kan karakteriserast som den største milepel for Norddal Kommune hittil. To av bygdelaga vil no få heilårs vegsamband til resten av landet, og vi veit dette vil føre til vekst og trivsel for dei fastbuande og til glede for dei tilreisende, som no i enno større grad kan nyte godt av dei store naturrikdomane vi har å by på.

Framleis står vi framfor store oppgåver i vegsektoren her i kommuna, såvel i opprusting som nybygging, for vi kan få så like forhold til alle som vi håper og trur på. Men på grunn av det gode samarbeid vi hittil har hatt med Statens Vegvesen og den framsynte plan det hittil har nytta, ser vi fortsatt mot framtida i god von.

Norddal Kommune vil takke Statens Vegvesen for det som alt er utført av nybygging og forbedring av vegane, som er dei største livsådrene for at alle i samfunnet kan få gode og like levevilkår.

Per Berge

## DEN NYE PELEBÅTEN

har nå både fått navn og forlengt kommet i arbeid.

I siste nummer hadde vi, selv om det nå er lenge siden, navnekonkurranse for den nye båten. Det var stor oppslutning om denne, og juryen, som vil være anonym, hadde et vanskelig valg.

De fleste forslag holdt seg i «rederiets» tidligere stil med «-aren» som avslutning. Utmerkede tips her var f.eks. «Rallaren» og «Byggaren», mens persondyrkelsen kom fram i forslag som «AIT» og «Leo». Begge de to siste forslag ble forkastet mot en stemme (begge var med i juryen). «Pelar-Guri» var av juryen ansett for å være et meget godt navn, og det var en avgjørelse under meget sterk tvil som ble tatt da navnet ble fastsatt til «Basen». Med kledelig beskjedenhet bemerkes det fra redaktørens side (som forslagsstiller) at det måtte en del manipulasjon til ved avstemningen før navnet var endelig bestemt.

Nok om det. For en gangs skyld fulgte vegvesenet som rederi opp andre rederiers tradisjoner med en tilstelning ved overleveringen. Det var båtbygger Hans Aas, Vestnes, som var vert ved den stilige sammenkomsten. For båten høstet han bare ros, både fra mannskapet som tok sin nye arbeidsplass i øyesyn, fra MRF som «sakkyndige» og fra vegadministrasjonen som vurderte vare i forhold til pris.



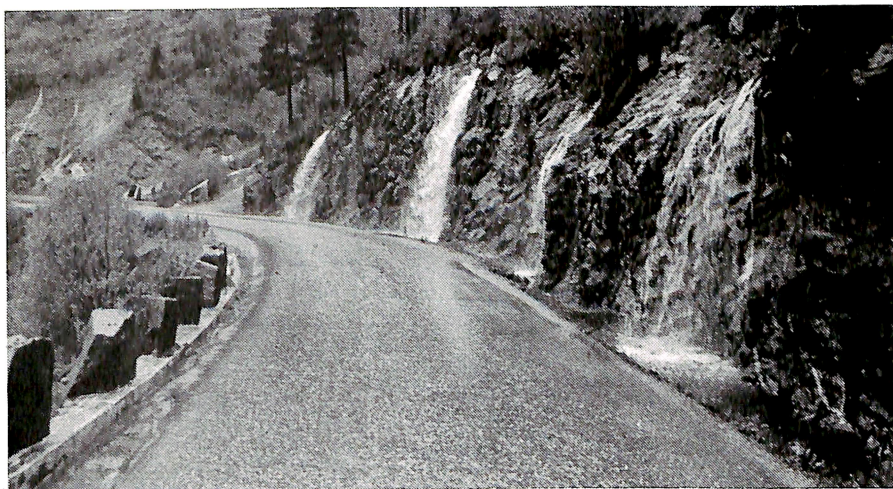
Tidligere bilferje «Årvik» har fått en helt ny drakt idag med topp moderne kran, verksted og utstyr for nybygg og reparasjoner av ferjekajer.

Skipper Gjelsten og besetningen **Sverre Lindset**, **Levor Leikarnes**, **Willy Hansen** og **Odd Sandblåst** skulle således ha det beste grunnlag for en effektiv innsats og en trivelig arbeidsplass framover.

# VATN

har vi heldigvis (?) nok av på våre kanter. Mens Europa i store trekk bærer seg for tørkeplager, er det rikelig med vatn hos oss.

Når himmelens sluser åpner seg, gjerne kombinert med snøsmelting, settes vegenes vassavledningssystem på alvorlig prøve. Er kummer og



renner tette, blir vegbanen stående under vatn, eller endå verre: Vatnet finner seg nytt løp og river med seg masse fra vegkropp og dekke. Vatnets makt kjenner vi alle, men glemmer i blant å vise nok respekt.

Dette gjelder såvel anleggsfolkernes arbeid med kummer, nedføringer og rør, som vedlikeholdsgjengenes forebyggende arbeid med rensk og ettersyn.

Bedre føre var!

# Vinteren 1975 / 76 – et tilbakeblikk

Redaksjonen har «sittet på» denne artikkelen i nesten et halvt år nå og har vel således redusert aktualiteten vesentlig.

Vi kan bare beklage sendrektingheten, men mener likevel det er av

En stund i januar så det kritisk ut mange steder i fylket. Snømengdene var da så store og brøytekanterne så høye at det etter hvert ble problematisk å få brøytet snøen ut av vegbanen. På mange vegstrekninger var det bare snøfres som kunne makte denne oppgaven. Brøytemannskapene hadde en usedvanlig krevende og stri jobb i ukesvis og det røynte nok mer enn en gang både på krefter og tålmod. God innsatsvilje og sportsånd gjorde det mulig å holde de fleste veger farbare.

De store snømengdene forårsaket svært mange snoras denne vinteren med derav følgende stengte veger av kortere eller lengre varighet. Her i fylket har vi mange rasfarlige riks- og fylkesveger, og det er da også på disse vegene vi har hatt de fleste sperringer. Likevel har vi også hatt vegsperringer på steder der det normalt ikke går ras. Dette skyldes nok først og fremst de ekstraordinære store snømengder i fjellet.

Data fra meteorologisk institutt viser at snøakkumuleringen i fjellet ved utgangen av januar i store områder varierte mellom det dobbelte og tredobbelte av normalt, avhengig av sted og høyde over havet. En sannsynlig følge av dette er at høgfjellsvegene våre, Geiran-

betydning — også på denne tiden av året — å bli minnet om at den totale økonomiske ramme for våre gjøremål er begrenset og at naturkreftene i stor grad bestemmer gjøremålene.

gervegen og Trollstigvegen, blir åpnet et par uker senere i år enn det som har vært vanlig i de senere år. Når snøen har smeltet ser vi lite igjen av den store innsatsen fra hektiske vinterdager. Slik er nå gjerne resultatet av vedlikeholdsarbeidet, men betydningen av innsatsen for å holde trafikken og samfunnsmaskineret i gang blir ikke mindre av den grunn.

En følge av den store virksomheten for å holde vegene kjørbare er det store pengeforbruket. Forbruket i vedlikeholdsområdene i budsjettårets to første månedere var nær dobbelt så stort som det en hadde planlagt. Bare i disse to månedene gikk det med til snørydding, sandstrøing og rydding etter ras og flom 5,2 mill. kr. på riksvegene i fylket og 3,5 mill. kr. på fylkesvegene. Tar en hensyn til kostnadene med utbedring av flomskadene som en først nå får oversikt over til våren, blir nok forbruket en god del høyere. Da vil det sikkert vise seg at det i budsjettårets to første måneder er gått med mer penger til vintervedlikeholdet enn det som er avsatt for hele året.

Når det brukes penger til vintervedlikehold blir det tilsvarende mindre å bruke til andre tiltak.



Etter at vinteren er over og en har fått den totale oversikt over utgiftene, blir en nødt til å revidere driftsplanene for resten av året. Også i 1976 hadde en da driftsplanene ble utarbeidd ved juletider, ærgjerrige planer om å nytte ved-

likeholdsmidler til å redusere grusveglengdene mest mulig ved å legge oljegrus på en del grusveger. Det vil nok dessverre vise seg at en nå må skjære ned på det beløp som er blitt avsatt til nye oljegrusdekke.

Paul Bølset.

# DESIBEL — HVA ER DET?

Alle har hørt betegnelsen desibel og vet at dette er et mål for støynivå. Men ut over dette har vi vanskelig for å forbinde noe bestemt med et slikt tall. Hva betyr f.eks. at støyen fra en kompressor er 70 dB?

Det er i dette fagspråket, som i de fleste andre, et sant virvar i betegnelser og definisjoner, og det er således flere forskjellige «desibel-er».

Lyd (og ulyd) er en form for energi som sprer seg i luft, væske og i fast stoff. Energi sprer seg som svinginger der både **frekvensen** (antall svinginger i sekundet) og **styrken** (svingingsutslaget) kan variere. Det er styrken som måles i desibel — dB, og den angir den energi i watt som treffer en flate på 1 kvm. ( $10 \text{ dB} = 1 \times 10^{-11} \text{ watt/kvm}$ ).

Men øret vårt oppfatter ikke alle lyder like sterke, selv om de pr. definisjon har samme dB-nivå. Øret er mest følsomt for svinginger i området 1000-4000 HZ. ( $1000 \text{ HZ} = 1000 \text{ svinginger/sek.}$ )

Vi må derfor korrigere desibelverdien slik at den gir uttrykk for den lyd et friskt øre oppfatter, uavhengig av lydens frekvens. Denne korrigerede verdi kalles dB (A).

Videre har de forskjellige maskiner ofte en svært variabel lydproduksjon. Virkningen på et øre er det ikke riktig å måle verken i maksimal — eller minimaløyeblikket. Gjennomsnittstallet blir heller ikke riktig, men man regner ut en ekvivalentverdi der totalt avgitt lydenergi over en viss periode fordeles jamnt over perioden.

Når lydnivået (støynivået) fra en maskin således oppgis til f.eks. 60 dB (A), vet vi at dette er en verdi som gir uttrykk for det et friskt øre oppfatter som støyen fra maskina. Det er da innført bestemte kriterier for den avstand og plassering som dette friske øret skal ha.

Gis støyverdien opp til 70 dB (A), må vi være klar over at det her opereres med en såkalt logaritmisk skala, der et tillegg på 10 i dB (A)-verdi angir en **fordobling** av støystyrken, og **ikke** ca 15-16% som det kanskje er lett å tro. Dette er det viktig å være klar over nå når arbeidsmiljølov og stadig strengere søkelys generelt rettes mot bla. støyulemper rundt om.

Den illustrerte skala nedenfor skulle angi noe om den vanlige dB-skalaen:



Det er drevet forsøk i stor stil som tyder på at støynivå over 85 dB (A) over lengre tid skader hørselen. Indirekte skader, f.eks. øket stress, tidlig tretthet, søvnforstyrrelser osv. kan påvises ved langt lavere støy. Således anbefales at i et arbeidslokale bør det ikke være mer støy enn tilsvarende 40 dB (A).

Vi må være oppmerksomme på følgene av støy og være våkne for mulighetene til å minske den, både for vår egen og naboenes skyld!



Jetfly som passerer  
i 1200 m høyde



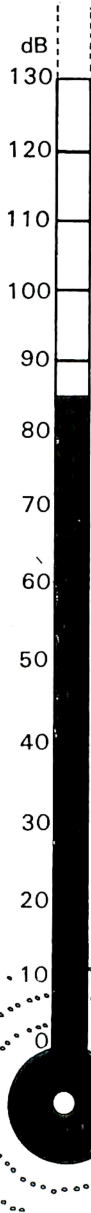
Støy fra motorvei  
7 m avstand



Alm. tale 1 m avstand



Vekkerklokke som tikker  
i et stille værelse



Smertegrense



Fortissimo fra symfoni-  
orkester i konsertsal



Telefon som ringer  
2 m avstand

Støy i et stormagasin



Blader som rasler  
i stille vær

# BEDRIFTSIDRETT

Aktiviteten innen bedriftsidrettslaget i Moldeområdet må kunne karakteriseres som god. Vel 50 personer deltok siste år i en eller flere idrettsaktiviteter.

Mest vind i seilene har langrenn hatt. En anseelig gjeng har deltatt i de ukentlige renn oppe på Skaret. Av gode plasseringer skal her bare nevnes at et av våre 3-mannslag vant kl. B. i Stålprodukterstafetten. Vegvesenet har nå 2 aksjer i en oppsatt pokal (i kl. B.). En aksje til må til for å vinne denne til odel og eie. Noe å gå inn for i neste sesong!

I Volleyball har interessen derimot ikke vært så god. Mens vi i forrige sesong stilte med hele tre lag, har i siste sesong bare ett lag forsvart vegvesenet's ære. Dette laget plasserte seg midt på tabellen i 1. divisjon.

I skyting har det vært jevnt bra deltagelse. Det har vært avholdt en rekke konkurranser og våre skyttere har hevdet seg bra. Desidert best prestasjon har O. E. Lønsethagen stått for. Han ble sesongens «sammenlagtmeister» innen Molde stedsutvalg.

I KM gikk der derimot dårlig for våre farger.

Fotballaget rykket forrige sesong ned i 2. divisjon. Laget plasserte seg der som nr. 6 av 9 lag. Laget har hatt (og har) problemer med å samle nok spillere til kampene. Reisevirksomhet i vegvesenet får ta mye av skylden for det.

I år har laget startet riktig godt med seier i åpningskampen.

Interessen for håndball har vært heller dårlig siste sesong. Flere «stjernespillere» har forlatt vegvesenet og rekrutteringen har ikke vært god nok.

Laget plasserte seg på nedre halvdel av tabellen i 2. divisjon.

Leif Husby.

# ÅRSMØTE

Årsmøte for Vegvesenets bedriftsidrettslag ble avholdt på vegkontoret torsdag, 12. februar 1976.

Møtet ble åpnet kl. 18.20 og ble ledet av formannen, Odd Harnes. Ti møtesekretær ble valgt Terje Haug. 1. Div. **rapporter** fra underutvalgene ble referert og vedlagt protokollen. 2. Kasserers **regnskap** ble referert og godkjent uten merknader.

## 3. Valg.

Formannen og kassereren, som har fungert i 9 år i sine stillinger sa bestemt fra seg gjenvalg.

Valgene ga følgende resultat:

Formann: Leif Husby (ny) enstemmig.

Kasserer: Anne Karin Eidem (ny) mot 1 stemme.

Sekretær: Terje Haug (ny) enstemmig.



De øvrige i styret består av for-  
kvinne/menn i underutvalgene:

Fotball: Harald Oterhals

Håndball: Terje Josefsen

Trim/Orient.: Anders Moen

Volleyball: Odd Harnes

Ski: Sverre Digernes

Bordtennis, Harald Oterhals

Billøpæ: Terje Haug

Skyting: Leif Husby

Håndball/Volleyball-kvinner:

Ruth Jorunn Holen.

Revisor: Sverre Hjelvik

Valgkomite: Olga Hesthol (forkvin-  
ne), Magne Blomsnes og Terje  
Haug.

## TØMMERDRIFT

er for mange distrikt, kanskje særlig  
på Nordmøre, en viktig næring, og  
riks- og fylkesvegene er tildels sterkt  
preget av dette. Det er ikke uvanlig å  
se tommer lastret helt i vegkanten og

4. Forslag fra Leif Husby om **nytt  
tidspunkt for årsmøtet.**

Møtet fattet følgende vedtak:

Årsmøtet avholdes i november må-  
ned og regnskapet avsluttes pr.  
31.10.

5. Innkalling til **årsmøte i Molde  
Idrettsråd** tirsdag 17. februar kl.  
18.30.

Formannen ble valgt som utsending  
til møtet, hvis forfall sørge for en  
stedfortreder.

6. SKimerket som var lovet utdelt på  
vegvesenets langrenn i fjor mangler,  
men bør ordnes av skiutvalget.  
Møtet ble avsluttet kl., 20.00.

store biler som laster langt ute i  
vegbanen.

Trafikksikkerheten settes ofte på  
store prøver i slike situasjoner, og  
det bør vel her satses på samarbeid  
med skogeierne om tilfredsstillende  
opplastingslommer.



## RAPPORT OM VERKSEMDA I VERNE- OG MILJØUTVALET FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL I 1975

Verne- og Miljøutvalet har i 1975 vore samansett slik:

Verneleiar:

Avdelingsingeniør Arnfinn Gautun  
(til 31. mai 1975)

Oppsynsmann Egil Bakke  
(frå 1. juni 1975)

Norsk Arbeidsmandsforbund  
sin representant:

Hovudverneombud Olmar Lien  
med varamann:

Maskininstruktør Ottar Brudeseth  
Oppsynsmennene sin  
representant:

Oppsynsmann Rudolf Ølander  
(til 31. juli 1975)

Frå 1. august

Oppsynsmann Andreas Lislien  
med varamann:

Oppsynsmann Asbjørn Sæter  
Sekretær for  
utvalet:

Førstesekretær Kåre Munkvik

## VERNEOMBUD

I 1975 har det vore 64 verneombud. Hovudverneombudet har til einkvar tid sett etter at det ved flytting har vore verneombud på alle arbeids-plassar.

Det er og vald verneombud på vegkontoret og ved bilsakkunnigkontora i fylket.

## KURSER

Det har i 1975 vore halde kurser for samtlege verneombud. Kurser vart halde på 4 sentrale stader i fylket og 55 personar var til stades. Forutan vanlege vernesaker vart det og undervist i førstehjelp.

Verneleiar har teke del i verneleiarsskolen sin 1. termin.

## MØTER

Det er i 1975 vore halde 5 møter forutan at ein også har teke del i ein synfaring saman med Hovudutvalet for verne- og miljøutval som vitja Møre og Romsdal i dagane 26. og 27. august.

Verneleiar har vore til stades i samarbeidsutvalet sine møte, forutan at han og har teke del i 3 kontaktmøte med vegvesenet sine tilsette i fylket.

## SYNFARINGAR

Som nemnd under punkt møte vitja Hovudutvalet fylket og under den synfaring som vart skipa vitja ein følgjande arbeidsstader:

Bilsakkunnige i Ålesund.

Vegsund bru.

Årset tunnel i Austefjorden.

Brakkeleir i Gjetvik.

Vegvesenet sitt flytande knuseverk «Knusaren».

Hanset grustak i Vistdal.

Distriktslaboratoriet i Molde.

Pelebåten «Pelaren».

Vegsentralen på Årø.

Forutan denne synfaring har verneleiar og hovudverneombud stendig kontakt med dei einskilde arbeids-plassar, og dei manglar på verne-utstyr og dei tilfelle der uheldige arbeidsmetodar vert påvist, vert kontrollert med jamne mellomrom. Det kan elles slåast fast at verne-arbeidet er i positiv framgang og at alle tilsette syner stor interesse for dei ymse vernetiltak.

## SKADAR

Det er i 1975 registrert 17 skadar som har ført med seg 684 fråværs-dagar. Ein av desse skadane har resultert i uførepensjon. To andre har ført med seg fingeramputasjonar mens dei resterande ikkje har vore av alvorleg art. Det kan også i 1975 påvisas at bruk av verneutstyr har avverget alvorlege følgjer.

Egil Bakke  
Verneleiar

# Kvalitetsoppfølging på veganlegg

Det er vel forholdsvis vanlig akseptert at det er bra at kvalitet på materialer og utført arbeid blir sjekket. Dette gjelder også veganlegg. Om det er bred enighet om at slik kontroll bør forekomme, kan det være tvil om hvem som skal foreta kontrollen. Erfaringene til nå etterlater egentlig ingen tvil: Anleggsadministrasjonen har nok med selve

driften. Kontroll begrenser seg således ofte til det åpenbart nødvendige: at vegen får sin tilskattede form og beliggenhet. (Ofte kan også dette bli bare tilnærmet).

Uten å gå i detalj er det også flere mulige årsaker til at anleggsavdelingen ikke bør, kan, eller skal, drive kontroll og at den således bør utføres av «utenforstående».

Den første spede begynnelse på dette feltet er nå et faktum her i fylket. Anlegget er «Arm til Mordalsvågen, rv. nr. 664.» Dette anlegget er valgt fordi: 1) Anleggsledelsen stilte seg positiv, 2) Anlegget ligger nær Molde. Opplegget for kvalitetsoppfølgingen er utarbeidd i samråd med anleggsledelsen:

## GEOMETRISK

1. Setning av fyllinger
  - a. profil 200 — 330 (høg steinfylling — massefortrenging.
  - b. profil 360 — 470 og 600 — 710 (konsolidering).
2. Jevnhet: overflate vegbane  
overflate forsterkningslag (0 — 300)  
overflate bærelag (pukk 30 — 60).  
overflate traugbunn

## MASSER

1. Finstoffinnhold forsterkningslag i fjellskjæring.
2. Finstoffinnhold forsterkningslag fra lager.
3. Steinkvalitet/gradering pukk. Prøvene analyseres på distriktslaboratoriet, Molde.

## KOMPRIMERING

1. Forsterkningslag
  2. Bærelag
- Sjekk antall overfarter, evt. nivellment.

— — —

Det blir gitt detaljert opplegg for de ulike typer oppfølging, etter avtale anlegg/laboratoriet.

Omfanget av kvalitetsoppfølgingen antas å bli relativt beskjedent, og det er en forutsetning at kontrolløren stilles til disposisjon som assistent for anleggsledelsen når han ikke har oppfølgingsoppdrag. Dette fortrinnsvis på oppdrag som har tilknytning til kvalitetsoppfølgingen, (som: utsetting, deltakelse under utlegging av masser, oppmåling av masser, sjekk rensk av fjellskjæringer, leveranser, etc.).

Verken som kontrollør eller som assistent for oppsynsmannen har han myndighet til å gripe inn i arbeidsutførelsen, uten ettertrykkelig pålegg fra anleggsledelsen. Han skal **daglig**, i kortfattet form, føre journal over sine arbeidsoppdrag.

Han skal presentere resultatet av utførte målinger i hensiktsmessig form, etter opplegg fra distriktslaboratoriet.

Alle måleresultater skal omgående presenteres for anleggsledelsen. Resultatet antegnes også i journalen, sammen med eventuelle korrigerende tiltak.

Kontrolløren skal i detalj følge avtalt oppfølgingsopplegg, og for øvrig rette seg etter anleggsledelsens anvisning.

## SETNINGSOBSERVASJONER

### Plassering

1. Profil 200 — 330  
Målepunkt ved profil 230, 260 og 290 — 5 m H og 5 m V.
2. Profil 360 — 460  
Målepunkt ved profil 420 og 450, 5 m H og m V.
3. Profil 600 — 700  
Målepunkt ved profvil 620, 650 680, — 5 m H og 5 m V.

## UTFØRELSE

Målepunktene lages av kvadratiske 5 mm stålplater med sidekant 30 cm, påveist i senter en ca. 15 cm lang Ø 16 — 20 mm. Platene graves ned og legges på avrettet underlag slik at toppen av rundtjernet kommer i plan med fyllingens overflate.

## FASTMERKE

utføres fortrinnsvis som fastskilt eller innstøpt fjellbolt.

## MÅLEOPPLEGG

Målingene føres på vedlagte skjema. Målehyppighet: 1 måling ukentlig.

## JEVNHETSMÅLING

(Avvik fra teoretisk profil — Jevnhetsmåling).

Målingene utføres på:

Traubunn

Forsterkningslag

Bærelag

Målingene utføres ved å stramstykke tynn, elastisk, sterk snor (nylon) mellom oppsatte sidelekter fra ok planumfliser, med avlesning av vertikal avatand (mm) mellom snor og terreng i punkter som vist i eget skjema.

Måleresultatene skrives direkte på skjemaet, og overføres så til samleskjema.

Som det går fram av ovenstående skal kontrolløren i stor grad stå til tjeneste for anlegget, fortrinnsvis som assistent for oppsynsmannen. Dette av flere grunner: omfanget av kontrollarbeidet er begrenset, kontrolløren er «fersk» og trenger anleggserfaring og veiledning: på denne måten kan han gjøre nytte for seg på anlegget, det tilstrebes **samarbeid**.

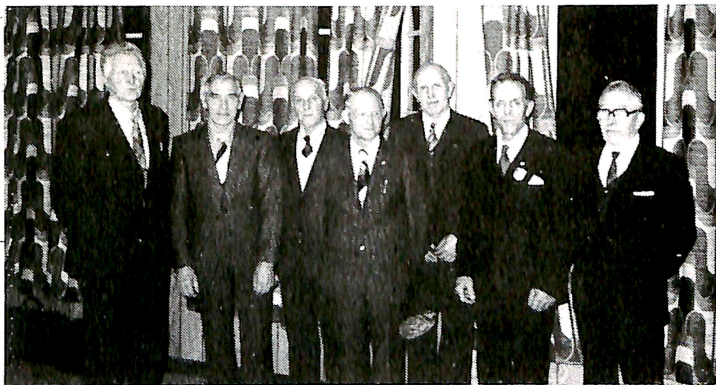
Det forutsettes av Vegnormalenes krav gjelder for materialer og toleransegrenser. Videre: prosedyrer når krav ikke oppfylles er utelatt. Generelt må alle slike forhold klarlegges på forhånd. Det er ikke gjort her, fordi vi er på forsøksstadiet, og vi regner med å diskutere oss fram til rimelige løsninger. I andre fylker er anleggskontroll snart en tradisjon, er forholdet drift/kontroll forankret i en vedtatt praksis.

Opplegget ute på Mordalsvågen har vært i gang i vel 2 måneder. Målingene er kommet i godt gjenge, og endel resultater foreligger fra setningsobservasjoner og jevnhetsmålinger. Å innføre et nytt element i en tradisjonell organisasjon som et veganlegg gir selvfølgelig muligheter for knirk. Så også her, men de små misforståelser som har oppstått er oppklart etterhvert, og kontrolløren er i ferd med å aksepteres.

Erfaringen fra Mordalsvågen så langt tyder på at teknisk kvalitetsoppfølging kan være et nyttig hjelpemiddel for anlegget.

forts. neste side

## AVSKJED FRA VEGVESENET



I den senere tid er det en rekke av våre medarbeidere som trekker seg tilbake fra aktiv tjeneste og som velger å gå over i pensjonistenes rekker.

Like før jul 1975 ble en slik avskjed markert, da vegtjenestemennene

Torstein Urke  
Lars Sortehaug  
Johan Glomset

Lars M. Ytreberg  
Cato Eikrem  
Josef Birkeland  
Alf Lovik

sluttet i vegvesenet etter mange års virksomhet.

Vi takker dem og alle andre som nå forlater tjensten, for god innsats og ønsker dem en lang og rik pensjonisttilværelse.

## TAKK

fortsatt fra forrige side

Det kan settes opp en lang liste over ting som lar seg kontrollere på et anlegg. Mest attraktivt er kontroll av jevnhet av lagene i overbygningen, der det er besparelser å hente for anlegget. Viktigst for vegens fremtid er **skikkelig drenering** og at overbygningen består av **tilstredsstilende masser i tilstrekkelig tykkelse** og i **tilfredsstillende tilstand**.

Til vegadministrasjonen i Møre og Romsdal vil eg gjerne sende ei helsing og takk for oppmerksomheita som er vist meg for mi teneste i Vegvesenet, med tildeling av diplom og gåve, som eg mottok av vegmeister Olaus Winther ved ei tilstelling på STranda den 20. februar, der arbeidskollegar i distrikt T-3 var til stades.

Samtidig takkar eg vegmeister og alle arbeidskollegar i vedlikeholdsdistrikt T-3 for hyggjeleg kame-ratskap, og den praktiske og fine gáva som eg fekk av dykk ved same anledning.

Norangdal 1.3.76  
Med helsing  
Leif Urke

B. Wivestad

# Orienteringssamling i T-3

Torsdag den 29.10 møttest vedlikehaldsarbeidarane i distrikt T-3 på Vegstasjonen på Stranda. Vegmeister O. Winther orienterte om plana for vedlikehaldsdistriktet — bemanning m.m. Me fekk ein oversikt over dei utførte arbeida i området etter sommarferien, og ein kort diskusjon om dei ymse opplegg av arbeidet vidare i haust.

Planen med denne samlinga var å køyre rundt i distrikt T-3, der alle tilsette i vedlikehaldet, unnateke sjåførar, maskinførarar og Bolstad (som var sjuk), deltok.

Turen gjekk frå vegstasjonen over H Hevdsdalen til Aursnes gjennom den vakre Sykkylven. Frå ferjekaja på Aursnes gjekk turen via Ullavik fram gjennom Grebstaddalen på smal og kronglet grusveg til Løset, og attende til Aure over Haugset.

Fylkesvegane her har gjennom året fått mykje av budsjetterte midlar til grøfter og stikkrenner. Likeins var ein del trafikkfarlege punkt utbetra.

Avdekte fjellknausar i Klokkestranda synte at her alt har vore tenkt på sysselsetting av arbeidskrafta i T-3 til komande vinter.

Frå Sykkylven gjekk turen til Stranda. Her var det middagspause før me køyrde vidare opp Strandadalen, gjennom tunnelane til Hellsylt, der me fekk ei punktering ved bilverkstaden, før me tok oppover bygda til Vallseter — på nylagt asfaltveg. Her køyrer ein gjennom Sunnmøres vakreste jordbruksbygd, med so velstelte gardar ein har lov å ynskje.

Frå Hellsylt bar det gjennom Nebbedalen og Norangdalen, der snørasar krysser einannan frå dei bratte fjellsidene på bae sider av dalen. Langs Norangsfjorden er det dei 6 fonnoverhenga ein legg merke til, og som gjer vinterferdsla og arbeidet med brøytinga mellom Øye og Leknes tryggare. Ein merka seg at det serleg i Nebbedalen har vore gjort mykje med grøfterensk og tornyng stikkrenner. Ein sving til fylkesgrensa Song og Fjordane var avslutning afor dagen.

Neste dag, 30.11, starta me frå Strande med ferje til Eidsdal. Derfrå gjekk turen til Norddal på fylkesvegen, som i haust har fått sin store andel av grøfterensk. Men her synte seg og spor etter ekstraordinære arbeid. (Der hadde gått fleire stein- og jordras, som hadde øydelag og sperra vegen på fleire stader.)

Opp Eidsdalen til Geiranger var det serleg tunnell-arbeidet ved Oppskredfonna, som skal trygge ferdsla Geiranger — Eidsdal, som vakte stor interesse.

So køyrer me ned den bratte Møllsbygda på låggear og rundar eit utal av svingar, som alle har fått sitt sermerkte namn. Me kjem til ei still og fredeleg bygd — Geiranger — med dei mange hotella, som no står tomme etter ein hektisk sesong. Vi stogga litt på Oplenskedal, der E. Gausdal fortalde om snøbrøytinga her, når austavinden viser seg på rett og brøytebilen må køyre utan stans, og ikkje sjeldan må gje seg når brøytekantane vert opp til 4 — 5 meter høge.=

## DIN MENING OM AVISA

har vi sikkert ikke fått selv om det kom en rekke reaksjoner på rundspørringa i forrige nummer om hvordan bedriftsorganet for vegvesenet burde være.

Vi er smigret over at de aller fleste uttalelser er positive. Likevel er vi ikke blinde for at når de fleste forholder seg rolig uten å si sin mening, kan dette tyde på passivitet og likegyldighet til hele avisa. Altså en negativ holdning.

Forsettene for de kommende nummer var gode. Diverse omstendigheter har gjort at avisa — istedenfor å bli bedre — er i ferd med å dø helt. Nytt blod trengs skal det bli fart! Men nok om det! Leserreaksjonene

er temmelig entydige:

1. Det etterlyses **personlig** stoff med bilde, intervju meninger og opplevelser fra en eller flere på en arbeidsplass («Månedens navn» e.l.).

2. Blanding av faglig stoff og nyhetsstoff. Uansett framtidig redaksjons sammensetning er det derfor klart at disse punkt må prioriteres. Særlig punkt 1 er nevnt av mange, og en går ut fra at alle vil vise samarbeidsvilje når det er stoff fra DIN arbeidsplass som skal i «trykken»!

Vi takker for interessen og lover — selv om det ikke er oppfylt i dette nummer — at avisa skal bli mer i tråd med ønskene!

Red.