

Bilb.

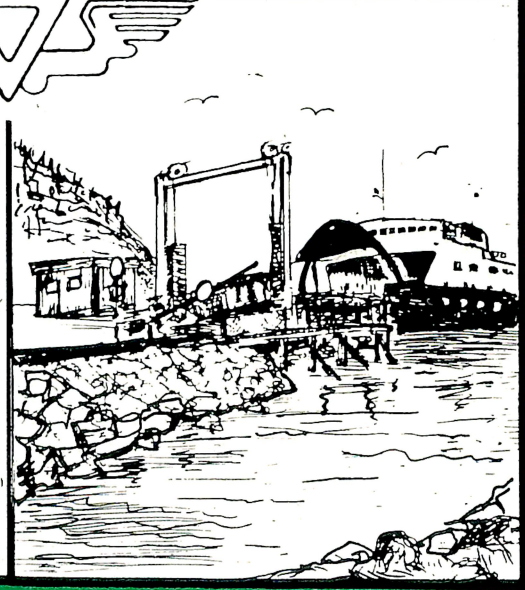
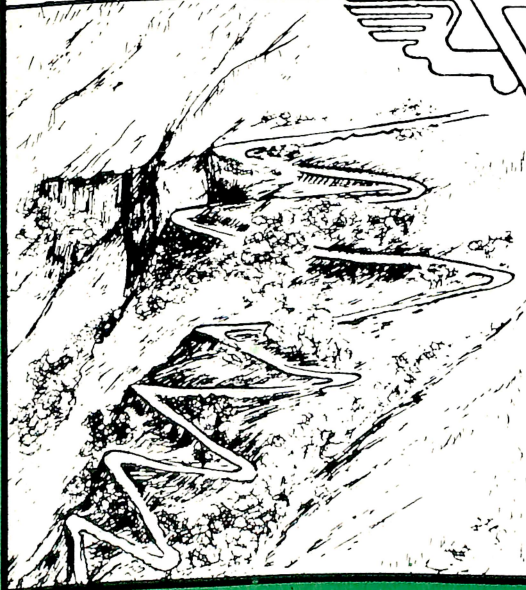
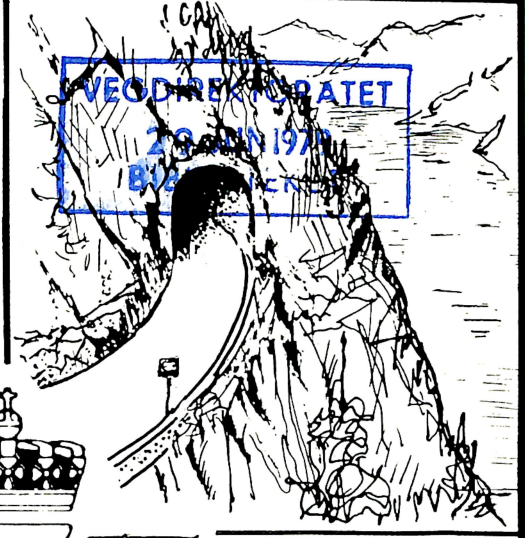
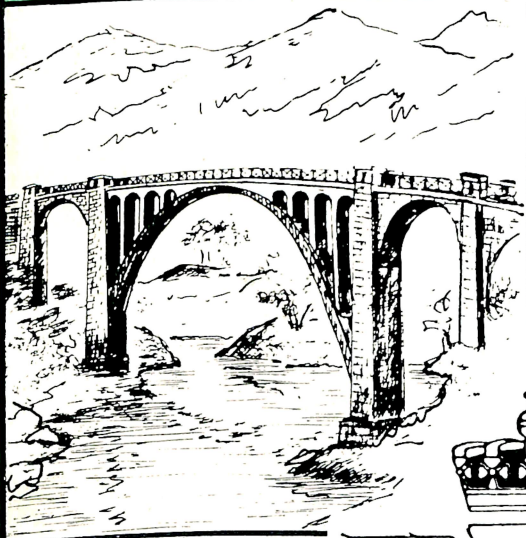
VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

Januar 1978

6. årg.



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

Januar 1978

6. årg.

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Interrimsredaksjon:

Anders P. Grotle
Kåre Hansen
Arne Johnsen
Svein K. Solbjørg
Andor Wicken

Redaksjonssekretær:

Terje Haug

Utgitt av samarbeidsutvalget

Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset,
Julsundvegen 7, 6400 Molde

Sats og trykk:

Jan Betten & Sønns Trykkeri,
Tingvoll

Opplag: 1200

Bidragstyttere:

Egil Bakke
Gunnar Flemmen
Magne Flømsæter
Kristian Furland
Anders Grotle
Leif Husby
Arne Johnsen
Trygve Kirkeslett
Terje Lindstad
Kåre Lislien
Geirmund Nordal
Bjarne Rekdal
David Strømme
Stein Tessem
Arne Inge Torvik
Andor Wicken

Innhold:

Side

3. Nyttårshelsing
4. Hilsen fra eks-redaksjonen
5. Veg og virke i nye former
6. Reorganisering av biltilsynet
8. Ytre Nordre Nordmøre - kommunikasjoner i framtida
10. Kurs i generell spregnings-teknikk
11. Meningsytring
12. Arbeidsmiljøloven
14. Opplæring i verne- og miljøarbeid
17. Vegarbeid i gamle dagar
18. Gjennomføring av stortingsmelding nr. 79
19. Premiært forslag til løfteanordning på fergelemmer
20. Oppretting av bæreevne-register
23. Ekskursjon til Strynefjellet
24. Kryssord
26. Fra sjø til veg også for Veidholmen
28. Småplukk
32. Bedriftidrettslagenes virksomhet 1977
34. Nytt fra samarbeidsutvalget
37. Vernelederens 5 minutter
38. Juletefest
40. Til kamp mot trafikkulykkene
42. Runde tall
43. Ole Wenge - 80 år
44. Minneord
45. Våre medarbeidere
46. Snøen som falt i fjor
47. Drivkraft frå Stridestraumen bru

Nyttårshelsing:

Du skal få eit år - som reint og ubrukt står.

Med ein liten vri på kjente diktarord ønskjer vi kvarandre lukke til med eit reint og ubrukt år.

Året er som eit utlevert ubrukt papirark. Avgrensinga er gitt på førehand. Innhaldet skal komme litt etter kvart.

Det står mykje til oss sjølve å lage mønster og bruke fargar i dette ubrukte arket. Det lever i oss ei von om at vi må makte å gi innhald og trivsel i det vi lagar - både for andre og for oss sjølve. Storting og fylkesting har i desember gitt vegvesenet økonomiske midlar og fullmakter til gjennomføring av eit stort program for 1978. Eit stort ansvar er lagt på oss alle i etaten. Kvar på vår plass skal vi syte for ei samvitsfull og rasjonell forvaltning av det vi er tiltrudd av oppgåver.

Statens vegvesen byr sine tilsette mange interessante arbeidsoppgåver. Ein kan i vårt yrke sjå synlege og varande resultat av ein arbeidsinnsats i sams tak.

Store utfordringar melder seg i det nye året. Gjennom godt fagleg arbeid, konstruktivt samarbeid og korrekt framferd innerter og ut-

etter skal vi makte oppgåvene også i 1978, slik at det kan verte til nytte og trivsel for det samfunnet vi alle er sett til å tene.



Med takk for all god innsats i året som er gått, ønskjer eg alle medarbeidarar i og utanfor etaten

GODT NYTT ÅR.

Arne Inge Torvik

Hilsen fra eks-redaksjonen

I første nummer av avisa vår i april 1972 stilte vegsjefen spørsmålet: Vil «Veg og Virke» bli en ettårig plante, eller har den evnen i seg til å overvintre, spire på ny og bli en livskraftig, flerårig vekst?

Hvert år siden den gang har den spiret, og selv om den ikke har vokst seg verken stor eller vakker, har den iallfall vist å ha livets rett. I 1977 har det derimot ikke vært tegn til noen spiring. Er «planta» vår død, eller finnes det ennå livsgnist i rota bare forholdene for spiring blir lagt til rette?

Som redaktør i denne tida må jeg ta hovedansvaret for den manglende gartnervirksomhet. Ikke bare har jeg sett på den manglende spiring uten å gripe til gjødselsekken, men andre potensielle gartnere har heller ikke fått slippe til.

Samarbeidsutvalget, som «Veg og Virke» hører under, har nå startet en førstehjelpsaksjon for å se om det ikke likevel er mulig å få vekket den slumrende rotstokken til liv igjen.

Det tror jeg sikkert vil lykkes med det opplegget som nå er skissert.

Det er nå utpekt redaksjonsutvalg og kontaktpersoner for å få bredest mulig kontaktflate i fylket, men muligheten for oss «skriveglade» vil etter det jeg forstår fortsatt stå åpen til å komme med uoppfordrede innlegg.

Bedriftsavisa vår har uten tvil livets rett dersom den kan finne sin rette form - altså falle i smak hos de fleste i etaten. Den må være den rette blanding av faglig informasjon, nyheter innen etaten, småglimt fra virksomheten rundt om i fylket, meningsutveksling og underholdning.

Vi må sammen - alle i vegvesenet - sørge for at den har en viss friskhet og ikke sykner hen som et rent meldingsblad.

På vegne av den avtroppende redaksjonen, førstesekretær Kåre Munkvik og meg selv, vil jeg takke for den tida vi fikk lov til å delta i utforminga av etatsbladet vårt, og for framtida vil vi ønske at det kan fremme samhörighet og etatsstolthet og framfor alt være et kommunikasjonsorgan for alle innen vegvesenet.

Bruk avisa!

Andor Wicken

VEG OG VIRKE I NYE FORMER

Bedriftsavisen vår er våknet til liv igjen!

Den friske, grønne farga på avisa du nå holder i handa er symbolet på ny livskraft. Dvaleperioden er over, og Samarbeidsutvalget har igjen fått sitt bedriftsorgan. Redningsaksjonen som er foretatt med nedsetting av en «interrims-redaksjon» ser ut til å ha lyktes, og vi i det framtidige redaksjonsrådet vil gjerne benytte dette mellomnummeret til å presentere oss: Redaksjonsrådet vil se slik ut:

Ottar Brudeset, vegsentralen
 Kåre Hansen, vegsentralen
 Arne Johnsen, biltilsynet
 Thoralf Neraas, anl./vedlikeh.
 Nordmøre
 Andor Wicken, vegkontoret
 Olaus Winther, anl. Sunnmøre
 Terje Haug, redaksjonssekretær

Arbeidet med neste nummer er alt startet opp, og ambisjonene er store. «Veg og Virke» skal være ei avis for **alle** i etaten. Dette betyr ikke bare at alle skal få avisa. Like viktig er det at **alle** gis anledning til å komme til i avisspaltene med sitt syn og sin mening.

Skal dette lykkes, må det knyttes kontrakter og skapes blest om avisa. Vårt håp er at redaksjonsrådet med sin «store spredning og kontaktflate» kan bidra til dette, slik at alle vil se på «Veg og Virke» som **sin** bedriftsavis.

Vår «programerklæring» kan oppsummeres slik:

Avisa må komme regelmessig.
 Bedre med mange nummer enn få store.
 Innholdet er viktigere enn utseendet.
 Det må gis anledning til meningsutveksling og være høgt under taket.
 Vi vil heller ikke glemme lesernes tidligere uttrykte ønske om «arbeidsplassintervju», «månedens navn» og liknende serier. Nyheter, faglig stoff, bilder og illustrasjoner liker vi også godt.

Vi mener med denne bekjentgjørelse å melde oss som kontaktmenn for avisa og håper på ditt samarbeid!

Stoff og idéer til avisa hører vi gjerne fra deg om, enten når vi treffes, eller ved at du tar kontakt. Til neste nummer må stoff være oss i hende innen 15. april 1978.

Godt samarbeid!

Hilsen
 Redaksjonsutvalget

REORGANISERING AV BILTILSYNET

I februar 1971 nedsatte Vegdirektøren «Utvalg for utredning av bilsakkyndighetens virksomhet». Vegdirektøren ble selv utvalgets formann og forøvrig besto utvalget av representanter for fagavdelingene i Vegdirektoratet, fra Statens bilsakkyndiges forening og fra Rasjonaliseringsdirektoratet.

Bakgrunnen for nedsettelsen av utvalget var kort fortalt:

- analysere virksomheten hos Statens bilsakkyndige
- Avklare hvilke arbeidsoppgaver etaten burde ha i fremtiden
- vurdere hvilke retningslinjer arbeidsoppgavene burde løses etter

- vurdere organiseringen av etaten

I november 1972 la utvalget frem en enstemmig innstilling. Etter remissbehandling ble utvalgets arbeid lagt frem for Samferdselsdepartementet på slutten av 1973. Samferdselsdepartementets tilråding kom 11. april 1975 og den ble godkjent ved kongelig resolusjon samme dag. I juni 1975 ble så Stortingsmelding nr. 79 «Om bilsakkyndighetens virksomhet m.m.» behandlet i Stortinget. Uten særlig dramatik ble det meste av tilrådingen vedtatt.

HVA VAR DET SOM BLE
VEDTATT?

Slutt på fornyelsesprøvene

Selv om det som nevnt ikke kom til noen dramatiske episoder under disse forhandlingene husker

sikkert de fleste førerkortinnehaverne at ordningen med de meget omdiskuterte fornyelsesprøvene opphørte. Dette ble ikke særlig godt mottatt i vår etat og det var mange bilsakkyndige som med undring måtte se på at førerkortinnehavere som hadde strøket på grunn av manglende kunnskaper nå kunne få fornyet sine førerkort uten prøve.

Førerkort i 2 faser

Som en erstatning for fornyelsesprøvene ble det vedtatt, når tiden lå til rette for det, å innføre førerkort i fase 1 og fase 2. Kort fortalt gikk forslaget ut på at nye førerkortinnehavere innen en 2-års periode måtte gjennomgå glattkjørings- og mørkekjøringskurs. Forutsetningen for å få avviklet slike kurs var imidlertid at det ble bygd baner rundt omkring i landet.

Teknisk kontroll hvert andre år

Det ble videre vedtatt å gjennomføre teknisk kontroll av kjøretøyene første gang etter 4 år - deretter hvert andre år. For at dette skulle kunne gjennomføres var det imidlertid behov for flere stillinger og nye kontrollanlegg.

EDB på kontorsiden

For at kontorene skulle gis mulighet til å imøtekomme det økede arbeidspress uten at bemanningen ble øket vesentlig, ble det vedtatt å innføre EDB-produserte filmkort - såkalt mikrofiche - ved i alt 46 registreringskontorer over hele landet. Samme EDB-teknikk ble

vedtatt innført i forbindelse med utstedelsen av førerkort. Utstedelsen av førerkort hadde hittil vært utført av politiet, men det ble nå vedtatt at også dette arbeidet skulle legges til biltilsynet. Forøvrig ble kort fortalt følgende avklart i Stortinget i juni 1975:

Funksjonsdeling

Arbeidet i etaten deles på følgende tre seksjoner:

- Kjøretøyseksjonen
- Kontorseksjonen
- Trafikkseksjonen

Biltilsynsdistrikter

Det ble vedtatt å dele landet inn i 19 biltilsynsdistrikter etter fylkesgrensene (det overveies nå å slå Oslo og Akershus sammen). Hvert distrikt skulle ledes av en biltilsynssjef.

Stillingsbetegnelser

biltilsynssjef
overingeniør
avdelingsingeniør
inspektør
bilførerkontrollør
kontorsjef
konsulent
sekretær
fullmektig
assistent

Navn

Statens biltilsyn

Organisasjon

På nåværende tidspunkt er ikke dette spørsmålet avklart, men det er mye som tyder på at biltilsynet tilknyttes vegsjefene både faglig og administrativt.

Arne Johnsen

Brev til Vegen og Vi-leserne

Vegen og Vi vil på nyåret sende brev til 1950 av sine lesere, fordelt på de forskjellige yrkesgrupper innen Statens vegvesen. I brevet vil det ligge et spørreskjema som man ønsker at de utvalgte representantene skal svare på. Bakgrunnen for at Vegen og Vi på denne måten ber sine lesere ta pennen fatt, er ønsket om å få et bredere overblikk over hvordan bladet oppfattes innenfor de forskjellige yrkesgrupper.

Hvert svar vil være viktig for verdien av den vurdering som det innsamlende materialet må igjennom. Derfor ønsker redaksjonen at den enkelte setter seg ned med spørreskjemaet og en blyant når vedkommende har fått brevet fra Vegen og Vi i postkassen. Det undersøkelser skal gi redaksjonen tips om, er hvordan bladet betraktes, synspunkter på stoff-fordelingen (alt for mye stoff fra administrasjonen?), er bladets redaksjonelle linje tilfredsstillende, hvordan er lesevanene hos mottakerne etc.

Jo flere svar, jo bedre undersøkelse, og dermed bredere utgangspunkt for å gjøre Vegen og Vi bedre, mener redaksjonen. Den som får tilsendt spørreskjemaet bør derfor yte sitt til dette!

Ytre nordre Nordmøre- kommunikasjoner i framtida

Aure, Tustna og Smøla kommuner er relativt gridsgrendt og har til det siste lidd under dels gammel-dagse og tidkrevende sambindinger med omverdenen.

For Aure kommune sin del er dette radikalt bedret de siste år ved kraftig opprusting av riksveg 71 til Sør-Trøndelag grense og omfattende utbedringer på fylkesvegen Aure-Ervik-Todal. Rosinene i pølsa er vel likevel Torsetsundbrua til Skarsøya og veggen på nordsida av Årvågsfjorden til Vikan. Kommunene er likevel ennå delt, slik at den store Ertvågøya ikke er fast knyttet til kommunen ellers.

Tustna kommune er også fremdeles oppdelt, men her vil 1978 bringe stor forandring med fullføring av Soleimsundbrua som vil binde Tustna og Stabben sammen. Samtidig foregår bygging av ny veg og ferjekai på Stabben og kraftig opprustning av fylkesvegen på sørsida av Tustna.

Smøla kommune har også opplevd sin merkbare utvikling i det siste: Omtrent halve riksvegstrekinga rundt øya har nå fått fast dekke, og som vi alle vet er Veidholmen nå fast tilknyttet Smøla ved bruer og vegfyllinger. Ennå gjenstår store oppgaver som f.eks. bedring av sambandet til Edøya.

Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal nedsatte i 1976 et såkalt

«Kommunikasjonsutvalg for ytre nordre Nordmøre» som skulle vurdere og prioritere tiltak for bedring av kommunikasjonene innen og mellom kommunene i området.

Utvalget kom før jul med sin innstilling. Denne skal nå til uttalelse hos trafikkseksjonen og de kommunene som berøres. I innstillinga anser utvalget at Tustna kommune vil få tilfredsstillende internt samband når Soleimsundbrua er ferdig, Smøla må få bedre samband til Edøya, mens Aure først og fremst må få fast samband over Aursundet.

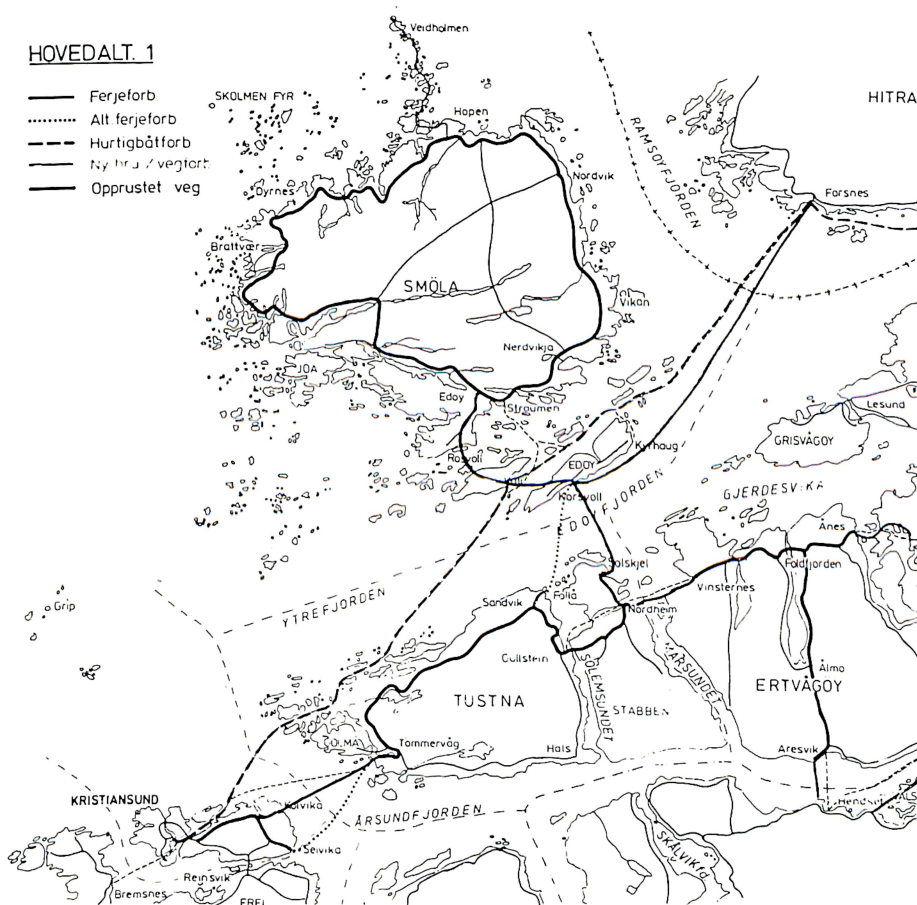
For de eksterne samband vurderes Smølas behov for å være størst. Eneste samband med «brukbart» tilbud er ferjeturen til Kristiansund. Denne er lang og til tider strabasjøs. Det bør satses på innkorting og alternative tilbud.

For Aures vedkommende vil sambandet til Kristiansund bedres vesentlig ved ferjefritt samband fram til Tømmervåg, mens selve ferjeturen bør forkortes. Det samme gjelder for Tustna kommune.

Kort sagt er utvalgets prioritering av tiltakene for å bedre kommunikasjonene for disse tre kommuner slik:

1. Veg fra Kristiansund til Kolvika (eller Seivika med ny ferjekai her).

HOVEDALT. 1



2. Opprusting av riksveg 669 på Smøla og riksveg 680 over Tustna og Ertvågøy.
3. Veg og bru(er) til Kuløy, helst 1982-85.
4. Bru over Aursundet med nødvendige veger.
5. Innkorting av ferjesambandet Kuløy-Tustna med ny ferjekai på utsida av Tustna.
6. Bru, fyllinger og veger over Marsundet (Stabben-Ertvågøy).

7. Bru Kuløy-Edøy.
8. Innkorting av ferjestrekningen Kristiansund-Tustna ved bygging av ny ferjekai lenger ut mot sørvestspissen av Tustna.

Det blir nå opp til politikerne hvordan disse, eller andre tiltak for bedring av kommunikasjonene på ytre norde Nordmøre skal gjennomføres.

(Fritt etter komiteens innstilling)

Kurs i generell sprengningsteknikk

I og med overgang til ny lov om eksplosiver og nye forskrifter for lagring, transport, bruk og behandling av sprengstoffer vil det heretter bli stilt krav til opplæring av skytebasener og sprengningsledere.

Vegdirektoratet, Statens teknologiske institutt og Institutt for fjellsprengningsteknikk har i fellesskap bygget opp et kurs til bruk i denne forbindelse. Kurser er nå gjennomført i vegvesenets regi i en rekke fylker. Sist høst ble det også gjennomført et kurs her i fylket.

Kurset ble avholdt på Hotell Nobel, Molde, i tiden 10.-14. oktober med deltakere fra den nordlige og midtre del av fylket. Deltakerantallet var 20 stk. fordelt på 16 arbeidere, 2 oppsynsmannsassistenter og 2 ingeniører. Av arbeiderne som deltok på kurset fordelte disse seg fra personer med tildelt lang erfaring som skytebasener i vegvesenet til forholdsvis nylig ansatte.

For noen av deltakerne hadde fraværet fra skolebenken vært 30 - 40 år og for disse var det nok en stor omstilling å bli satt på skolebenken igjen en hel uke med til dels også lange dager. Deltakelsen på dette første kurset var imidlertid basert på frivillig basis.

I og med at kurset var det første i sitt slag her i fylket var en nok spent på reaksjonen fra deltakerne, hvilket utbytte den enkelte ville få av kurset samt hvordan hele kursopplegget ville fungere.

Både ut fra det en kunne registrere på kurset og av de kommentarer deltakerne har gitt etter endt kurs har reaksjonene vært positive, og en mener kurset bør gis karakteristikk vellykket, selv om det enkelte steder er behov for visse justeringer. For planlegging av senere kurs ba en ved kursets avslutning om en kommentar fra deltakerne til kurset gjennom en del spørsmål som den enkelte anonymt kunne sende inn svar på til vegkontoret. Spørsmålene var blant annet om de mente å hatt noe utbytte av kurset, hva som var mest interessant og hva som var minst interessant, samt forslag til endringer av kursopplegget.

For å ta det siste først var det meninger om et spesielt kurs for tunnelarbeidere og heller redusere stoffet om tunneldrift på de generelle kursene. Det som deltakerne syntes var minst interessant, og som de hadde mest vanskeligheter med å forstå, var naturlig nok beregningsoppgavene, selv om de fleste mente det kunne være greit å vite hvordan man kan beregne seg fram til sprengstofforbruket i en salve. Det som gikk igjen av andre kommentarer var at deltakerne heretter ville bli mere forsiktede med bruk og behandling av sprengstoff og tennere, samt at de hadde fått en bedre forståelse av sikkerhetsforskriftene, hvilket vel må sies å være den viktigste hensikt med kurset.

Kurset ble avsluttet med en prøve. Resultatet av denne må en kunne si seg fornøyd med. Honnør bør videre gis til kursdeltakerne for stor interesse og våkenhet ved kurset selv etter at klokken hadde passert 1600 om ettermiddagen.

Det er i 1978 planlagt et lignende kurs for deltakere fra den sørlige del av fylket.

Gunnar Flemmen



Meningsytring om opplæringen

Vegvesenet har i løpet av året arrangert flere kurser for sine ansatte. Dette er meget positivt. Det er inspirerende og lærerikt for de som arbeider ute i marken. Vegvesenet har kanskje forsømt sine yrkesutøvere ute i marken med teoretiske kunnskaper som et tillegg til den praktiske erfaring disse har. Teori og praksis hører nøye sammen. Bare et av disse felt er ikke tilstrekkelig, og derfor ser jeg den kursvirksomhet som er satt igang som svært viktig.

Personlig har jeg deltatt i to kurser i høst: Sprengningsteknikk og generell vegbygging. Dette var begge svært interessante kurs-er, og her manglet det ikke på kvalifiserte forelesere. Kursene var godt opplagt med grundig gjennomgåelse fra forelesernes side. Anledning til å stille spørsmål aktiviserte alle deltakerne. Det at her var stor interesse, viste et presist fremmøte og en iver ved

oppgavene. Her var tiden godt utnyttet, men personlig hadde jeg ønsket et romsligere tidsskjema. Men når en har gjennomgått et slikt kurs, sitter en igjen med en følelse av at det er en viss avstand mellom liv og lære. Det er ikke alltid det er så lett å utføre alt i praksis, men grunnen er vel den at det er en mangel på teori. Også innen vegsektoren har det vært en rivende utvikling, og derfor er det av stor betydning at de folk som arbeider ute i marken har kjennskap til sitt arbeid. Dette både når det gjelder stell av maskiner, behandling og kjennskap til sprengstoff, stikking og flising, verneutstyr m.m. Når vegvesenet nå har lagt opp til en kursvirksomhet, vil sikkert en gallup vise at de har kjørt inn i rett fil.

Lykke til videre!

Trygve Kirkeslett

ARBEIDSMILJØLOVEN

Som kjent er arbeidervernloven nå avløst av den nye arbeidsmiljøloven. Den nye loven trådte i kraft 1. juli 1977, og har allerede utløst en god del diskusjon. Jeg skal ikke her ta opp den siden, bare nevne litt om lovens intensjoner og rammeavtalen om opplæring i verne og miljøarbeide i Staten.

Vi må med en gang slå fast at vi i Norge er privilegert - vi har arbeide, god fortjeneste - og muligheter for å diskutere miljøproblemer.

Den nye loven legger større vekt på arbeidet for å bedre miljøet enn tidligere lover gjorde.

Det som idag kalles for arbeidsmiljø har, naturlig nok, langt flere faktorer enn før. Eksempelvis kan nevnes at langt over 10 000 kjemiske stoffer anvendes i større mengder i dag. Erfaringen har vist at stoffer som har vært ansett for å være ufarlige, likevel har hatt skadevirkninger på menneskekroppen. Dette er bare en faktor av arbeidsmiljøet. Lovens siktemål er å gi arbeidstakerne **vern** både mot yrkessykdommer, ulykker, slitasje, stress og mistrivsel. Arbeidsmiljøet skal være slik at arbeideren **kan fungere optimalt, med minst mulig miljøproblemer**, - eller sagt på en annen måte: arbeideren skal kunne arbeide sikkert og effektivt og likevel ha helsa i behold når pensjonstida kommer. For at lovens intensjoner skal kunne oppfylles trengs det en om-

fattende opplæring. På denne bakgrunn ble det høsten 1976 inngått en rammeavtale mellom Staten ved Forbruker og administrasjonsdepartementet og hovedsammenslutningene om opplæring i verne og miljøarbeide i staten.

Opplæringen skal i følge avtalen omfatte en innføring i generelle arbeidsmiljøspørsmål, arbeidsmetoder i miljøarbeide og lov om arbeidervern og arbeidsmiljø.

Hensikten med opplæringen er å få bedre og mer kunnskap som kan føre til praktiske forbedringer på arbeidsplassen.

De som skal være med i opplæringen er verneombud, arbeidsledere, medlemmer av arbeidsmiljø- og samarbeidsutvalg, teknisk personale m.m.

Opplæringen skal gjennomføres i arbeidstiden og være på minst 40 timer. Opplæringsmateriellet er på 9 studiehefter samlet i en ringperm.

De 9 hefter er:

1. Veiledning for studiearbeidet.
2. Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø.
3. Ergonomi.
4. Fysiske miljøfaktorer.
5. Kjemiske miljøfaktorer.
6. Ulykker.
7. Psykososialt arbeidsmiljø.
8. Arbeidsmiljøtiltak for spesielle grupper.
9. Praktisk verne og miljøarbeid.

Det som er skjedd hittil i dette prosjektet er at en styringsgruppe i Forbruker og administrasjonsdepartementet har vedtatt å benytte en 3 trinns modell til gjennomføring av opplæringen.

Første trinn var utdanning av «lærere». Vegvesenet fikk 9 stykker inn på kurs av disse. Det ble således 2 fylker på hver «lærer» å ha ansvar for.

Undertegnede har Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. De såkalla «lærere» fikk som første oppdrag å sette i gang trinn 2, utdanning av studieledere.

Møre og Romsdal fikk tildelt 8 studieledere, og følgende ble uttatt:

Spesialarbeider Kolbjørn Håheim, Sjøholt

Oppsynsmann Johan Nybø,

Ulsteinvik

Kjoretøykontrollør Arne Brevik,

Ålesund

Verkstedarbeider Oddvin Haukeberg, Skodje

Førstesekretær Anders Grotle,

Molde

Verkstedarbeider Kåre Hansen,

Molde

Maskinfører Martin Rimstad,

Meisingset

Oppsynsmann Thoralf Nerås, Aure Disse gjennomgikk studielederkurs på Dombås i tida 31. okt. - 4. nov. 1977, sammen med like mange studieledere fra hver fra Sør-Trøndelag, Oppland og Hedmark fylker.

Trinn 3 blir da gjennomgåelse av opplæringsmateriellet i studiegrupper. Det vil sannsynligvis bli 227 deltakere på trinn 3 i Møre og Romsdal fordelt på 35-40 grupper

(i Sør-Trøndelag sannsynligvis 335 deltakere). To og to av studielederne vil være sammen om å lede opplæringen i studiegruppene.

En regner med 4 grupper i gangen som da tar en hel uke på et internat. Det kan også tenkes at, - der det kan ligge tilrette for det, - tas 5 dager på «hjemmebane» for eks. i et vedlikeholdsområde.

Detaljplanleggingen for trinn 3 med fullstendig deltakerliste vil bli utarbeidet før nyttår, men en kommer neppe igang før ut i februar med trinn 3.

En hadde håp om å gjøre unna det meste av prosjektet høsten og vinteren 1977. Det har imidlertid vært så store forsinkelser i utarbeidelsen og leveringingen av studiemateriellet at en må nok regne med i alle fall å bruke hele 1978. Driftsmessig ville det vel passe best å benytte den mørkeste tida til opplæring, for vedlikehold okt. /nov. og anlegg des./jan. Som en skjønner er dette opplæringsprosjektet et kostbart foretagende og alle som deltar må derfor prøve å få mest mulig ut av det.

At opplæringen har fått form av studiegrupper kan ha mye for seg. Gruppene vil bli sammensatt av både arbeidsledere og arbeidere, slik at forskjellige syn og erfaringer kan komme til nytte. Kanskje også at løsninger på miljøproblemer i framtida vil bli utarbeidet i slike grupper?

En ting synes i alle fall klart: Samarbeide er nøkkelordet i gjennomføringen av opplæringen, såvel som videre i de praktiske gjøremål.

Kåre Lislien

OPPLÆRING I VERNE- OG MILJØARBEID

Kursopplegget tar sikte på 5 kurs nå i vår. Vegvesenets ansatte er inndelt i kategorier:

1. Verneombud
2. Oppsynsmenn, assistenter, formenn.
3. Ledere som f.eks. driftssjef, anleggssjef, biltilsynssjef osv.
5. Medlemmer av Samarbeids- og Verne- og Miljøutvalg.
6. Biltilsynets personale
7. Tillitsmenn og personalmedarbeidere, og gruppene er inndelt slik at deltakerne stort sett har sammenfallende arbeidssituasjon.

Kursene er på minst 40 timer hver og vil bli arrangert slik:

- Müllerhotell, Sunndal, 1.-8. febr.
Surnadal Hotell, Surnadal,
26. febr. - 3. mars
Müllerhotell, Sunndal
12.-17. mars
Hotell Noreg, Ålesund,
29.31. mars og 3.-5. april
Storfjord Hotell, Stranda,
19.-26. april

Ytterligere fire kurs arrangeres til høsten - to på Sunnmøre og to i Romsdal

SUNNDAL, 1.-8. FEBRUAR

Gruppe 1

Martinus Bergsli, vegkontoret
Robert Bergum, Tresfjord
Per Dalsbø, Midsund
David Strømme, Torvik i R.
Asbjørn Sæther, Vågstranda
Arne Inge Torvik, vegkontoret

Gruppe 2

Jacob Engeseth, vegkontoret
Per Gjerde, vegkontoret
Gunnvall Hafstad, Tingvoll
Sverre Jenstad, Gjøra
Andreas Lislien, Verma
Arne Stubø, Eidsvåg

Gruppe 3

Oddmund Gussiås, vegkontoret
Kornelius Gustad, Molde
Torvald Hoel, Sunndalsøra
John J. Hoås, Grøa
Jan Jørgensen, Øydegard
Magnar Toven, Eidsvåg

Gruppe 4

Petter Garte, Bøverfjord
Magne Mørkedal, vegkontoret
Hilmar Stein, Skodje
Per Vatne, Volda
Isak Witsøe, Eidsvåg
Karl Wulvik, Molde

SUNNDAL, 26. FEBR. - 3. MARS

Gruppe 1

Einar Drugli, vegkontoret
 Ola H. Hjelanes, Aure
 Anders S. Moen, vegkontoret
 Lars Mæhle, Aure
 Helge Settemsdal, Aure
 Erling Vold, Engjan
 Arne Åkvik, Innsmøla

Gruppe 2

Hjalmar Brudeset, vegkontoret
 Lars Holten, Surnadal
 Gunnar Strand, Surna
 Amund Sylte, Surna
 Eivind Vollset, vegkontoret
 Arthur Wahlstrøm, Eidsvåg

Gruppe 3

Knut Inge Braute, vegkontoret
 Harald Dragset, Kristiansund
 Bjarne Hauge, Aure
 Anton Hoset, Bådalen
 Olmar Lien, Åfarnes
 Jakob Torvik, Bøverfjord

Gruppe 4

Magnar Hagen, Engdal
 Johs. Lervik, Innsmøla
 John Lillegård, Surna
 Tormod Meisingset, Aure
 Arne Mæhle, Aure
 Ingvald Tyrhaug, Innsmøla

SUNNDAL, 12.-17. MARS

Gruppe 1

Lars Bugge, Ålvundeid
 Leif Husby, vegkontoret
 Knut Kornstad, Steinsgrenda
 Kjell Loen, vegkontoret
 Ulf Myhre, vegkontoret
 Olav Ness, Lesund
 Johs. Steinsvoll, Nauste

Gruppe 2

Katrine Bang, vegkontoret
 Caspar Lossius, vegkontoret
 Arnfinn Orvik, vegkontoret
 Kjell Skotheim, vegkontoret
 Olav Smørdal, vegkontoret
 Svein Solbjørg, vegkontoret

Gruppe 3

John Amundsgård, vegsentralen
 Anders Bergem, Molde
 Arnfinn Gautun, vegkontoret
 Gudmund Hoel, vegsentralen
 Ole Røbekk, Molde
 Karstein Åsen, Eidsvåg

Gruppe 4

Jonas Berg, vegsentralen
 Nils Bersås, Eidsvåg
 Kolbjørn Engen, vegkontoret
 Ingar Husvik, Eidsvåg
 Almar Rød, Rød i R.
 Aksel Voll, Måndalen
 Jon Wulvik, Eidsvåg

ÅLESUND, 29. MARS - 5. APRIL

Gruppe 1

Steinar Flisnes, Ålesund
 Kåre Halvorsen, Molde
 Arne Johnsen, Molde
 Bjørn Welle, Ålesund
 Oddvar Åm, Ålesund
 Inge Mathias Aasen, Ålesund

Gruppe 2

Kjell Dahle, Molde
 Arne Harnes, Molde
 Palmar Hurlen, Ålesund
 Kjell Ramstad, Molde
 Elsa Ulvenes, Ålesund
 Solveig Watn, Molde

Gruppe 3

Paul Bølset, vegkontoret
 David Grøvdal, Isfjorden
 Oddbjørn Husøy, Gurskøy
 Otto Jøsok, Skodje
 Einar Nygård, Eidså
 Magnar Skrede, Emblem
 Asbjørn Straume, Åndalsnes

Gruppe 4

Kåre Beinset, Midsund
 Harald Klokk, Skodje
 Alfred Leikanger, Gurskøy
 Arne Lønsethagen, vegsentralen
 Erling Vike, Vikebuktt
 Andor Wicken, vegkontoret

STRANDA, 19.-26. APRIL

Gruppe 1

Jan Berget, Åndalsnes
 Lars Brautehaug, Sjøholt
 Kristen O. Leganger, Stranda
 Jon Samdal, Vegkontoret
 Lars Smoge, Valldal
 Olaus Winther, Valldal

Gruppe 2

Helge Bjermeland, Tresfjord
 Nils Helge Bjørdal, Ørsta
 Sverre Digernes, vegkontoret
 Per M. Løvik, Tresfjord
 Peder Myrvang, Stranda
 Ivar Ringdal, Hellesylt
 Ståle Solheim, Stranda

Gruppe 3

Tore Grande, Geiranger
 Karl Hildre, Sjøholt
 Ivar Maråk, Eidsdal
 Karl Overå, Sykkylven
 Dagfinn Rotevatn, Gurskebotn
 Lars Sorte, Skodje

Gruppe 4

Magnar Beinset, Midsund
 Magne Bø, Bøfjorden
 Leonhard Dahl, vegkontoret
 Per Korsbrekke, vegkontoret
 Levor Legernes, Vikebuktt
 Oddbjørn Midtliid, Skodje

VEGARBEID I GAMLE DAGAR

Me som arbeider med å laga nye vegar i dag - i EDB alderen - med alle slags maskiner og utstyr, grunna på dei siste nyskapingar i hydraulikk og elektronikk, kan vel berre so måteleg setta oss inn i dei vilkår farne tiders vegarbeidarar hadde.

Og meg treng ikkje gå so sværan- de langt attende i tid før me finn,

at muskelkrafta, - «mannemakta», - var det avgjerande, saman med einfelde reidskapar, som kravde sin mann - med innsikt, dugnad og trott!

Men, dei gjorde godt arbeid, - dei kunde sitt fag «gamlekarane»!

Biletet eg her syner, er teke i 1912, ved Lerheim i Eidsbygda.



Mannen til venstre, som står med spett i hendene, er min avdøydd granne, Anton O. Strømme, - dei andre karane veit eg diverre ikkje stort om. Mannen med sluskebåra er basen i laget. Han i tverrstripa skjorte, og med hatt, med postfeisal- salen i kvilestilling på aksla, heitte Gustav. Han var norsk, og kom gåande hit og fekk arbeid i laget. Det skulde vera ein dugande arbeidskar, er det sagt. Om denne Gustav vart det fortalt, at han ein gong dei «brende gryte» i ein «ligger» gjorde litt av ei bragd. Då basen hadde tendt lunta, fekk dei sjå, at han hadde gløymt att dynamittpakka ved bórholet.

Gustav sparka av seg treskorne og tok ein spurt bort til sprengstoffet, og kom seg velberga undan før det small. Dei hadde ikkje gratis sprengstoff heller, i dei dagane.

I dag kviler nok desse karane som her er vist på arbeidsplassen sin, i sine graver.

Men, dei gjorde «verk som varer,» - i alle høve til me no i maskinalderen kjem etter og utvidar og riv ned gamalt. Men, slik er det no ein gong her i verda, gamalt lyt vika for nytt!

David Strømme

GJENNOMFØRING AV STORTINGSMELDING NR. 79

Det er uten videre klart at da meldingen ble tilrådd medførte det automatisk en meget omfattende arbeidsoppgave for Vegdirektoratet. Det var fra Stortingets side forutsatt at alle tiltak og endringer skulle være gjennomført innen utgangen av 1981.

For å koordinere dette arbeidet og fatte vedtak i de forskjellige saker ble det nedsatt en **styringsgruppe** og 3 **rådgivende** grupper for de forskjellige seksjonene. I løpet av arbeidets gang har det dessuten vært nedsatt tilsammen 22 **arbeidsgrupper**.

Et slikt opplegg med så mange grupper kan ved første øyekast virke både byråkratisk og tidkrevende. Det er fristende å tenke på ordtaket om at «når man ikke vil at noe skal skje, nedsettes en komité». Ser en imidlertid på det meget omfattende utredningsarbeid som har vært utført av de forskjellige gruppene, synes det som om alle har hatt sin berettigelse.

Det meste av det en kan kalle utredningsfaser nærmer seg sin avslutning. De fleste av gruppene har levert sine innstillinger og gjennomføringsfasen er tildels godt i gang.

Hvor langt er man kommet

Som det har fremkommet av forannevnte er det så mange endringer og tiltak som er blitt satt i gang at det ikke er mulig å få med

alle. Her vil derfor bare kort nevnes:

- nye innkallingsrutiner, publikum får selv bestemme når de vil fremstille kjøretøyene til kontroll innen en 2 måneders periode.
- «grensene» mellom de enkelte distrikt er for publikum visket ut. Publikum får selv bestemme hvilken stasjon det passer best å få utført sitt oppdrag.
- etterkontroll vil i større grad bli overlatt til autoriserte bilverksteder,
- nye kontrollveiledninger skal gjøre kontrollen mer effektiv,
- nye førerkort blir innført i tråd med Wienkonvensjonen om kort tid,
- nye opplæringsplaner for kjøreskolene utvikles,
- glattkjøringsbaner bygges,
- førerkortutstedelsen vil om kort tid bli overtatt av biltilsynet,
- EDB-produserte filmkort skaffer hurtig frem nødvendige opplysninger,
- nye stillingskategorier gir mulig spesialisert arbeidskraft,
- nye stillingskategorier gir de ansatte større avansementsmuligheter,
- nye kontrollanlegg bygges,
- 16 biltilsynssjefer er hittil ansatt.

Avslutning

Reorganiseringen av biltilsynet har som kjent ikke gått smertefritt for seg. Spesielt har disku-

sjonen vært til dels hard vedrørende navnet og den organisasjonsmessige tilknyttingen. Men tiden «leger alle sår» og selv om ikke stridighetene vil være like fort glemt for alle, vil sikkert likevel alle gå inn i den nye etaten med samme lojalitet som tidligere.

Fra sentralt hold har det vært et klart siktemål å gjøre etaten mer effektiv og serviceminded.

Positive leserinnlegg i dagsavisene synes ihvertfall som om folk nå er mer fornøyd med vår etat enn tidligere hva angår service.

Om etaten er blitt mer effektiv - ja, det får tiden vise.

Arne Johnsen

Forslag til løfteanordning på ferjelemmer premiert med 8000 kroner

Forslaget er utarbeidet av oppsynsmann Leonhard Dahl i Møre og Romsdal og ble premiært av Hovedsamarbeidsutvalget i juni i år.

Dette er en av de høyeste premieutbetalinger i vegvesenet hittil.

Løfteanordningen består av to strekksylindere. Disse er opphengt i bukker, og monteres en på hver side av ferjelemmen som bildet viser.

Løsningen krever ingen bevegelige deler eller oljeslanger m.v. plassert i sjøen og har vist seg meget driftssikker. Samtidig oppnår man en betydelig bedring i trafikkregulariteten ved f.eks. utskifting av ferjelemmer på grunn av vesentlig kortere stengtetid av ferjeleiet m.v.

Systemet er velegnet for ombygging av eldre ferjekaier og vil også bli anbefalt brukt av Ferjekaiutvalget.

Vi gratulerer premievinneren.



Oppretting av bæreevnerregister

I samband med Norsk Vegplan 1965 vart det utført ei omfattande geoteknisk registrering av riksvegnettet.

Dette gav ei god oversikt over bereevne i vegnettet, og har i noko mon også blitt brukt som grunnlag for å fastsette akseltrykk, investeringar, prioriteringar m.v.

Desse målingane skulle ajourhaldast ved nye målingar etter kvart vegnettet vart utbygd og forsterka, slik at ein til kvar tid kunne ha oversikt over tilstand og bereevne i vegnettet.

Av forskjellige grunnar har ikkje dette ajourhaldet skjedd. Målingane som vart utført i 1965 er difor, på dei aller fleste vegruter, ikkje lenger aktuelle.

Vegdirektoratet har difor bestemt at det skal opprettast eit nytt bereevnerregister der heile riksvegnettet skal inngå. Ved denne registreringa vil ein først og fremst skaffe seg oversikt over vegnettets bereevne, men ei slik oversikt kan elles dekke fleire behov, m.a:

1. Administrativt behov for å fastsette tillatt akseltrykk, telestriksjonar, investeringar, prioriteringar m.v.
2. Teknisk behov for vurdering av nødvendig forsterkning, ombygging utbedring m.v.

Det må også leggjast til at alt dette gjeld registrering på oversiktsnivå, og at ein ved seinare målingar får registeret utbygd til detaljnivå.

Registreringsarbeidet er utført i 1976/77, med unntak av nokre parsellar som er under anlegg, og som kan registrerast først når vegarbeidet er ferdig.

Nedbøyningsmålingar.

For registrering av bereevna er nytta nedbøyningsmålingar med Benkelmannsbejelke. Dette utstyret blir brukt saman med ein lastebil som har eit nøyaktig akseltrykk på 8 tonn, og eit måleur på denne bejelken registrerar kor stor nedbøyningar vi får i vegen, frå lastebilen. For asfaltdekke skal denne nedbøyninga ikkje vere over 1,25 mm for akseltrykk på 8 tonn. Svak veg gir stor nedbøyning og sterk veg gir liten nedbøyning.

Avstand mellom kvart målepunkt er 50 m. For kvart målepunkt er det også registrert dekkebredde, skulderbredde h. og v. side, dekketilstand, grunnforhold og drenering. Målelaget består av lastebil, pick-up, og 3 mann som utfører målingane.

I tillegg har vi og nytta eit anna utstyr - Dynaflect - for nedbøyningsmålingane. Dette er montert på ein tilhengar og kan trekkast av ein større personbil. Her blir vegen utsett for ein pulserande last og vibrerar då i takt med lastpåkjenninga. Desse rørlene i vegen blir så målt av ei registrerings-eining i personbilen. I tillegg er her 2 mann som skal registrere dekkebredde m.v.

Måling med Benkelmannsbjelke har ein kapasitet på 10-12 km/dag, og Dynaflect ca. 15 km/dag.

Prøvetaking.

Nedbøyningsmålingane åleine gir ikkje noko fullgodt bilete av ein veg sin bereevne. Om sommaren klarer ein ikke å avsløre eventuelle telefarlige lag, som kan føre til nedsett bereevne i teleløysingsperioder. Det må difor gravast prøvehol i vegen, der ein tar prøver av dei einskilde lag og materialtyper som er brukt i overbygninga. Prøvene blir tatt med inn til laboratoriet for analysering og klassifisering. Det blir gravd 2 prøvehol pr. km.

Graving av prøvehol er utført av traktorgravarar, og av ein ny beltegåande traktor påmontert ein borrhigg. Denne borrhiggen borar eit 9" hol gjennom overbygninga og med spesialreidskap tar ein ut prøver frå sidene i holet. Til kvar av desse to einingane trengs 1-2 mann for uttak av prøver etc.

Både nedbøyningsmålingane og graving av prøvehol er knytt til nykilometereininga, og det er difor viktig at kilometerstolpane står der dei skal og at dei er i orden.

Ajourhald

Årleg vil deler av vegnettet bli ombygd og endra. Det er difor naudsynt med supplerande målingar og prøvetaking for at registeret skal vere korrekt. Det vil då framleis bli høve til å arga seg over desse som reiser rundt og grev i nybygde vegparsellar og lagar hol i nylagde vegdekker.

Arbeidsomfang - Kostnad

Bereevneregisteret skal naturlegvis EDB - behandlast. Det er snakk om slike mengder data at det er umogleg å tenkje seg dette gjennomført utan EDB. Tilsaman er det notert ca. 340 forskjellige data pr. km målt veg. For heile riksvegnettet i fylket vårt vil det bli ca. 585.000. Frå først av var det tanken å få utskrifter av dette til årsskiftet 1976/77. Seinare har tidspunktet blitt endra fleire gonger. Venteleg må dei første datautskriftene snart kome no.

Vi har tatt ut ca. 8700 prøver frå vegoverbygninga. Prøvene er så klassifiserte i laboratoriet. Av desse er eit representativt utval på ca. 2200 analysert.

I den mest hektiske tida har ca. 17 - 18 personar vore dagleg opptatt med ymse gjeremål for dette registeret. Det er utfyllt og innsendt til Vegdirektoratet ca. 5000 stk. skjemaer.

Kva er så kostnaden med dette? For 1976 og -77 har det gått med i alt kr 1.110.000,- eller kr. 666,- pr. km.

Tilslutt bør nemnast at arbeidet er avvikla utan trafikkuhell. I dette ligg det mykje god omtanke og ansvarskjensle frå mannskapet, som dagleg, i fleire månader, har arbeidd på trafikkert riksveg.

Geirmund Nordal



Gullkorn fra skademeldinger

Hvilke tanker kan man vel ikke gjøre seg om sjåførens forgjeves anstrengelse for å mestre krevende fotarbeid, når man ser følgende innledning i en skaderapport: «Som kjent starter alle biler med et hopp....»

Her følger en samling gullkorn fra norske skademeldinger hentet fra virksomheten. Man må utvilsomt også ha sine muntre stunder i forsikringsbransjen.

1. Bilen måtte ta en større sving på grunn av en usynlig lastebil.
2. Årsaken til kollisjonen var at den andre nesten kom klar av meg.
3. Jeg kolliderte med et tre som stod stille.
4. Jeg kjørte på en stillestående buss som kjørte i motsatt retning.
5. Jeg mener at ingen av partene hadde skyld i uhellet, men hvis det ikke er tilfellet, er det motparten.
6. Jeg kjørte mannen ned. Han innrømmet at det var hans feil, fordi han var kjørt ned før.
7. Jeg kjørte i en annen vogn for å unngå sammenstøt.
8. En fotgjenger rammet meg, og fortsatte innover i vognen.
9. Jeg tutet i hornet, men det hjalp ikke, idet det var stjålet.

10. Da jeg kom hjem kjørte jeg inn i det gale huset og kolliderte med et tre som jeg ikke har.

11. Jeg mente sidevinduet var rullet ned, men det var det ikke, hvilket jeg først konstaterte da jeg stakk hodet ut gjennom det.

12. Tre damer stod og snakket sammen, og da to trådte fram og to trådte tilbake og en fram, var det ikke noe å gjøre.

13. Kua slentret inn i min bil. Mannen fortalte meg etterpå at kua var åndssvak.

14. Jeg forlot min Ford Cupe utenfor og da jeg kom tilbake fant jeg til min store overraskelse en Ford Cabriolet.

15. Et hjul kjørte i grøften, foten hoppet fra bremsen til gassen, for over veien og havnet i et tre.

16. Ulykken skjedde for at veien svingte.

17. For å unngå kollisjon kjørte jeg på den andre bilen.

18. Jeg kan ikke betale reparasjon da jeg underholdes av min svigermor, etter at min kone døde for tre år siden.

19. Jeg hørte et tut bak meg og fikk et støt i ryggen, en bilfører forsøkte tydeligvis å kjøre forbi.

20. En lyktestolpe for imot bilen og skadet den på to steder.



EKSKURSJON TIL STRYNEFJELLET

Utveksling av erfaringer og synspunkter over fylkesgrensene er ikke vanlig kost i vegvesenet. Sambandet over Strynefjellet har de fleste hørt om, enten det nå gjelder tunneldrift i stor stil, eller de spesielle forhold som følger med anlegg i øde høyfjell.

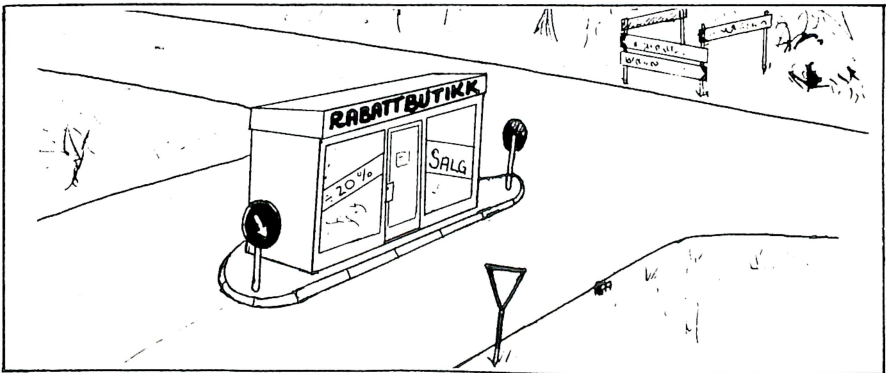
Vegtjenestemenn fra området sør for Rovdefjorden fikk i vår etter søknad bevilget kr 2.000,- av Sam-

arbeidsutvalget til en tur til dette anlegget.

26 mann fra anlegg og vedlikehold reiste den 9. juni med buss fra Syvde over Stryn opp til anlegget. Anleggsleder Gjeglheim og oppsynsmann Jevnlid ga i brakkeleiren en grei orientering om anleggsdrifta, og siden var det befaring på anlegget. Besøket ble avsluttet med middag på Vide seter.



Samtlige deltakere vil rette en takk til Samarbeidsutvalget.



Vannrett

1. Tyranni
12. Insekter
13. Forfedre
14. Interjeksjon
15. Forsvare
20. Vektenhet
21. Godt sted i ørkenen
22. Adelstitel
26. Fattig
28. Snu
29. 50
30. Snille
33. Hit og ---
34. Pikenavn
36. Stoff
38. ---l, trang fjellkløft
41. Før middag
42. Velsignelse
48. Saltsjø i Russland
49. Bråk
50. Mulm
53. Vene
54. X
55. Steamship
58. To like
59. Nynorsk pron.
60. Na
64. Solgud
66. Tel
68. Havgud
69. Mesterskap
70. Nordisk gud
72. Fredssymbol
74. Hjelper syke og gamle

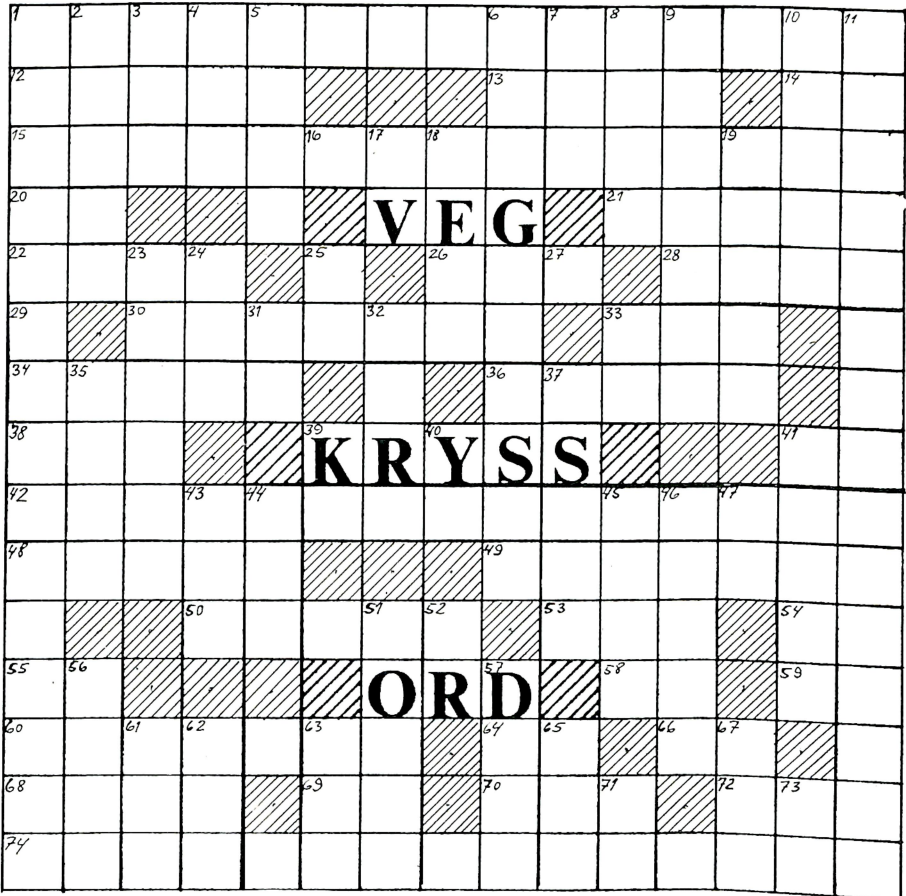
Loddrett

1. Realistisk
2. Godt ur
3. Doven
4. Dag Gustav Thorsen

5. Bløt
6. Brukes til gressplener
7. Snever
8. Foraktfull betegnelse på sydlender.
9. Ferjested på Nordmøre.
10. Norsk forfatter.
11. Kuriositet
16. Tonetrinn
17. Randi Voll
18. ---weight, bæreevne
19. Sl----, råflotte
23. Hersker
24. Norsk forfatter
25. Konjunksjon
27. 1000
31. Eksisterer
32. ---de, region
33. Måleenhet
35. Mannsnavn
37. Farve
39. Kilopond
40. Hagl
41. Ståkete
43. Kjennelse
44. Nedbør
45. Søle
46. Tysk rikspresident
47. Pund
51. Skilletegn
52. Lever
56. Historie
57. Frukt
61. Klokkeslett
62. Ka---, krydder
63. Gryende
65. Mannsnavn
67. Spiss
71. Organisasjon, fork.
73. Bilkjennetegn

KRYSSORD

av avd.ing Kristian Furland



De tre først uttrukne løsninger premieres med 1 lodd i Pengeletteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 1-78» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 20. mars 1978.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

Fra sjø til veg også for Veidholmen

Forandringen fra rutebåt til fast vegforbindelse er et stort sprang. Som oftest er det ferjeforbindelser som idag avløses av bruer og veger, men for Veidholmen ble årets «julepresang» nedlegging av lokalbåten «Bjørnvåg» og kjørbær veg over til «Fast-Smøla».

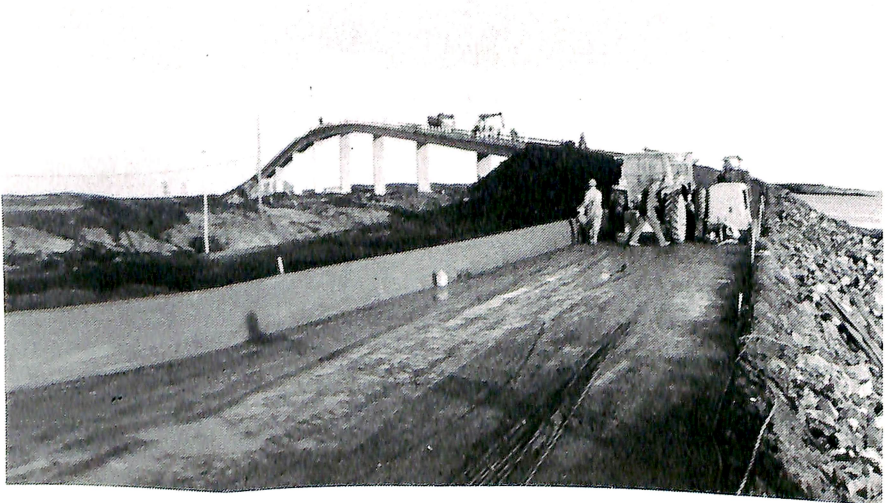
For vegvesenet betyr dette at omtrent 7 års planleggings- og anleggsvirksomhet går mot slutten, og at vedlikeholdets folk forhåpentlig får moderate problem å hanskas med for å holde vegen farbar i kommende år - sommer som vinter.

Av vegsamband bygd her i fylket til nå, er vel dette sambandet det som ligger nærmest det moderne «off-shore»-begrepet, selv om den krokete veglinja på beste måte holder seg over naturlige øyer, holmer, skjær og grunner. Når

nordavindsstormene kaster seg mot kysten er det ikke vanskelig å spå at det her vil røyne på både for vegfylling og eventuelle trafikanter.

De mest utsatte strekninger er forsynt med brystvern, og fyllinger og veg ellers er sikret med støpt rekkverk. Til nå er halve strekninga forsynt med fast dekke, mens resten kommer til våren, sammen med en del andre kompletteringsarbeider.

Det er vegvesenets egne mannskaper som har bygd det meste av den 6600 m lange vegstrekninga. Unntakene er den største steinfyllinga og vegens mest iøyenfallende del - brua over Verjeskiftet. Disse er bygd henholdsvis av firmaene Mekvik Maskin A/S og Christie & Opsahl A/S, mens A/S Stål og Betong har stått for kantstøpen.



I oppstartingsfasen, da jobben var rent pionérarbeid over isolerte holmer og skjær med båt som adkomstmiddel, var det oppsynsmann Dragset som «staket ut leia» sammen med Arne Åkvik, Gabriel

Roksvåg og Albert Holm. Nå i avslutningsarbeidet er det Helge Settemsdal som har stått for oppsynet, holdt styr på utålmodige veidværingar og fått fyllingene kjørbare.



På vårt besøk på Veidholmen kom det fram at den «yngre garde», representert med Frank Skram, Arnt Rokstad, Monica Olsen, Bjørnar Iversen og Bjørn Johansen er litt betenkt på vegsamband med omverdenen. Ukjente folk, stor trafikk og mange biler var slett ikke ønsket.

Likevel - fordelene med vegsamband framfor rutebåt er store og åpenbare på de aller fleste felt.

Med fin blomst og hjertelig hilsen fra folket på Veidholmen til hele vegvesenets stab ble dette bekreftet da sambandet ble satt under trafikk.

KRYSSORD-
vinnere fra forrige nummers oppgave ble:

Ingeborg Christoffersen,
6400 Molde
Åsrunn Sæbjørnsen,
6296 Harøy
Solveig Ellassen,
6400 Molde

Vi gratulerer den kvinnelige garde, som for lengst har fått tilsendt sine lodder i velfortjent premie. Samtidig ønskes lykke til med dette nummers oppgave!

SMÅPLUKK

Flexitid ved vegkontoret

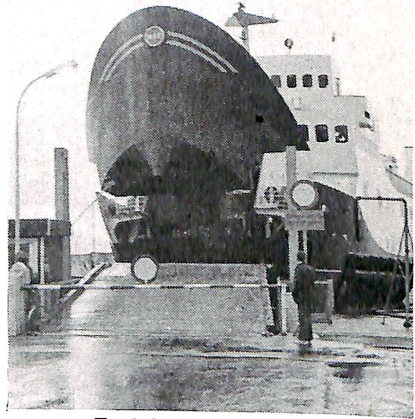
Fra 2. januar skal funksjonærene ved vegkontoret ha anledning til flexibel kontortid. Ordningen gjelder i første omgang som prøve i ett år. Det er innført stempeling for alle i kontorlandskapet, mens de ansatte ved laboratoriet fører protokoll.



I «kjernetida» - kl 0900 - 1430 - skal en være tilstede, mens resterende del av arbeidstida kan legges når som helst mellom kl 0700 og 1700. Av forventede fordeler kan nevnes mulighet for å tilpasse arbeidsreisen utenom store rush (og eventuelt sammen med ektefelle eller naboer), samtidig som en i «roligere» perioder på kontoret bedre kan få utført arbeid som krever konsentrasjon. Ordningen vil bli tatt opp til revisjon ved neste årsskifte.

Ferjekaibygging som aldri før?

For tiden er arbeid i gang på 4 ferjekaier i betong: Ny kai på Voksa i Sande kommune, ombygging av Sølsnes ferjekai, ombygging på Eiksund, samt ny kai ved Aukan på Stabben i Tustna kom-

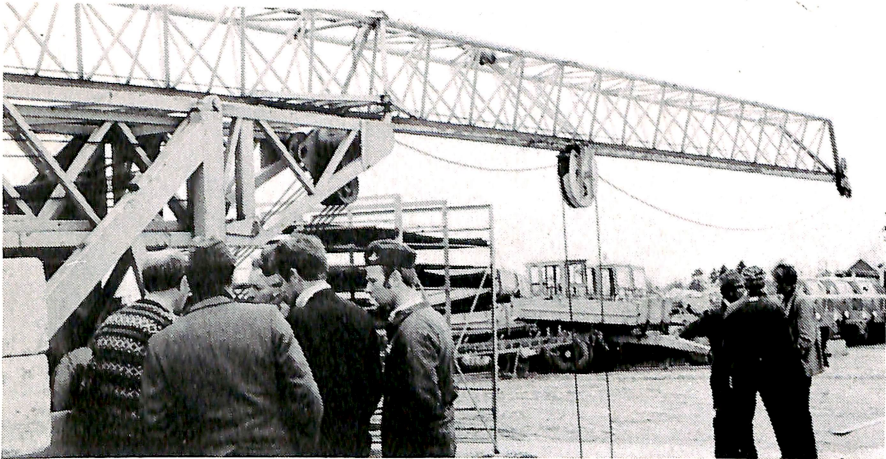
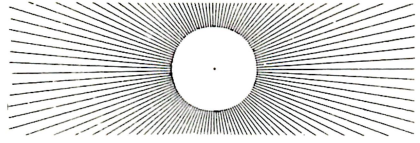


mune. Ferjekaia ved Straumen på Smøla - fylkets lengste? - er nettopp ferdig, og neste objekt er forsterkning av Molde ferjekai. Prosjektene videre står også i kø. Mest «interessante» kaiprojekt nå er kanskje ferjekaia ved Aukan, som skal stå ferdig til sommeren. Denne kaia var opprinnelig utlyst på entrepriser, men anbudene lå etter vegvesenet sitt syn for høyt, slik at det ble bestemt å bygge kaia i egen regi.

Det er Magnar P. Raknes, Elias Ræstad, Per Siira, Harald Hjelanes og Per Strand med Magnor Beinset i spissen som nå skal vise at vegvesenet kan konkurrere med de private entreprenører.

Kurs for kranførere

Verneregel nr. 16 for løfteinnretninger og løfteredskap har blant annet krav til førere av tårnkraner (byggningskraner).



Etter reglene kreves kranførerbevis utstedt av arbeidstilsynet for å føre byggningskran. Hos oss er det idag 8 mann innen bru/kaisektoren som har slikt bevis, men det viser seg ofte ønskelig at flere kan ha lov til å manøvrere kranene. Mange har da også tidligere i perioder prøvd seg litt, slik at kan sies å ha en del erfaring.

Det er nå meningen at alle som skal få sertifikat må gjennomgå et 4 ukers kurs ved Bleiken videregående skole. Som en overgangsordning vil det imidlertid i vinter bli holdt 24 timers teorikurs for **erfarne** kranførere som ikke har gått kurs til nå. Innen vegvesenet er det mange som kommer i denne kategorien, og det er nå arbeid igang for at flest mulig skal få ta sitt sertifikat i vinter/vår.

Afrikaepidemi?

Verneleder Egil Bakke, som for et par år siden var i Tanzania i NORAD-oppdrag, er påny bitt av Afrikabasillen, og reiser i vinter til Botswana på nytt oppdrag i 2 år. Som verneleder vil oppsynsmann Andreas Lislien ta over.

Oddvar Åfløydal, leder av vegsentralen, har også fått utferdstrang og står likedan «på spranget» til NORAD-jobb i Botswana, foreløpig for ett år.

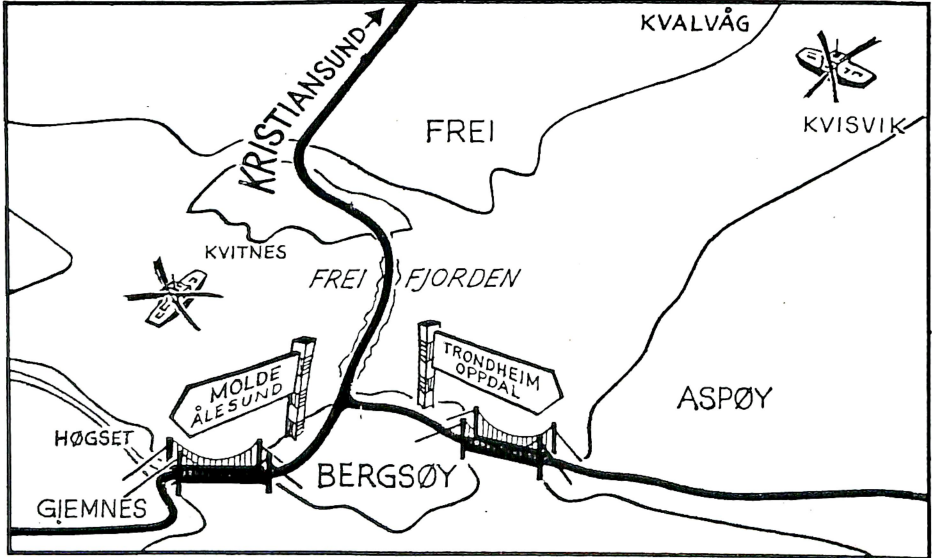
Til sist kan meldes at også avdelingsingeniør Olav Bye har samme planer: I vinter bærer det til Gaborone i Botswana for NORAD i 2 år!

For vegvesenets skyld får vi håpe dette ikke er opptakt til noen mer omfattende epidemi!

«KRIFAST»

Fastlandssamband for Kristiansund - den suverent største planleggings- og byggeoppgaven som noen gang er overlatt vegkontoret er nå kommet i gang. Det er over-

ingeniør Anders S. Moen og avdelingsingeniør Terje Lindstad som ved kontoret skal koordinere konsulenters og eksperters innsats i planleggingen framover.



Det tas sikte på i 1978 å få delutredninger omkring geologi/geotekniske forhold, hydrologi og marinbiologi, analyse av transport og samfunnsmessige virkninger, samt kostnads- og planutredninger om bruer, fyllinger, tunneler, veger og flytebruer som er framme i diskusjonen.

Det er ennå tidlig å si noe om kostnadsramme og ferdigstillelsesår for sambandet, men en tar neppe for hardt i når det antydes 3/4 milliard kroner etter dagens pris før en kan komme seg tørrskodd over Freifjorden.

BRU TIL RUNDE

En annen mer nærliggende planleggingsoppgave som er i full gang er veg- og brusamband til Runde. Planen er nå til behandling i kommunen, men grunnerverv o.l. ventes å ta såpass tid at det neppe blir større innsats i felten i 1978. Etter planen blir det tunneldrift i 1979 og bru- og fyllingsbygging vil foregå i 1980-81, med åpning av sambandet sent på året.

NYBYGG PÅ ÅRØ



Ny riksveg 67 ved Årødalen øst for Molde er under fullt arbeid og forventes åpnet i 1979. Her er vegvesenet kommet i den situasjon at de må «ekspropriere» grunn av seg selv til ny veg. Skadelidende blir vegsentralens øvre del der opprettings/lakkeringsverksted og «T-14 lageret» må bort.

I høst har vegvesenets egne folk bygd nye lokaler. Grunnarbeid og betongvegger ble utført i sammenheng med bruene i Årødalen, og senere har vegsentralens folk sveist sammen og montert den bærende stålkonstruksjonen. Nå foregår montering av plater på vegger og tak av spesialfirma. Innflytting forventes til våren.

JUBILEUM



12. desember 1977 hadde Samarbeidsutvalget sin 30-års «bursdag». Begivenheten ble markert med kaffe og bløtkake for medlemmene.

Ekstra høytidelighet var det da nåværende formann i utvalget tok høytidelig avskjed med utvalgets mangeårige sekretær og krumtapp, førstesekretær Kåre Munkvik (bilde).

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

BEDRIFTIDRETTSLAGENES VIRKSOMHET I 1977

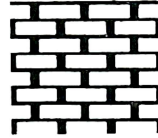
★
★
★

Bedriftsidretten innen vegvesenet begynner å bli godt organisert også andre steder i fylket enn bare i Molde.

Surnadal

Vegvesenets bedriftsidrettslag i Surna ble dannet for noen år tilbake og er nå kommet godt i gang. Aktivitetene er miniatyrskyting og ski (langrenn). Miniatyrskyting drives av 10-15 mann på lagets egen bane på Øye vegstasjon.

Lagets formann er for tiden Lars Øye.



Åndalsnes

Vegvesenets bedriftsidrettslag på Åndalsnes skal fra nyttår av starte opp med luftgeværskyting. Laget har nettopp fått geværer og interessen ser ut til å bli stor.

Andre aktiviteter er langrenn og fotball. Sammen med andre bedriftsidrettslag har en stilt med et sammensatt fotballag i den lokale Åndalsnesserien.

Molde

Vegvesenets bedriftsidrettslag i Molde har også i det siste året hatt bra oppslutning og kan vise til flere gode resultater.



Fotball

Fotballaget vant 2. divisjon med 17 poeng på 10 kamper. Hele 24 mann spilte en eller flere av disse kampene, og med så stor interesse er det grunn til å være optimistiske foran neste års deltagelse i 1. divisjon.

Fotballaget deltok også i årets vegcup. Det er en turnering der ansatte i alle landets fylker mø-

tes. Vi fikk knepne 1-2 tap for Oppland og Hedmark og uavgjort 0-0 mot Sogn og Fjordane. Dermed greidde vi ikke å kvalifisere oss til sluttspillet denne gangen heller, men innsatsen var betydelig bedre enn tidligere år.



Håndball

I håndball er oppslutningen mye dårligere enn i fotball og laget har problemer med å samle fullt lag til kampene. Resultatene er da heller ikke på topp.

Sesongen 1976/77 ble vi nummer 6 av 9 lag i 2. divisjon, og foreløpig er det blitt null poeng i

høst. Interesserte bør derfor være klar over at hvem som helst kan begynne på laget uten å være redd for å dumme seg ut.

Skyting

I miniatyrskyting er oppslutningen liten, men kvaliteten god. O.E. Lønsethagen har tatt flere 1. plasser og i sammenlagtserien kom han på 2. plass, mens L. Husby og A. Lønsethagen ble nr. 5 og 7.

Volleyball

Førstelaget i volleyball plasserer seg, - som vanlig, bra på 1. divisjonstabellen. I vår ble det 4. plass og i årets serie ligger vi på 3. plass tett bak lederlagene.



Annetlaget imponerer fortsatt mest på treninga, og greier ikke å komme seg på den rette sida av midten på 2. divisjonstabellen.

Ski

Skigruppa var begunstiget med gode snøforhold sist vinter og dermed også god oppslutning, blant annet 4 tremannslag i «Stålprodukt»-stafetten. Flere løpere har plassert seg helt i teten i

B-klassen og i forhold til tidligere år er det stor framgang også hos de som plasserer seg lenger ned på resultatlistene. Skigruppa var sist vinter med som arrangør av turrennet «Skaret tur og trim».

Trim/orientering



Denne gruppas største innsats det siste året er arrangementene av skitrim og barmarkstrim 1977. Det har vært lagt ut ei bok på skihytta der trimmere i og utenfor vegvesenet har notert seg inn. Tilsammen ble det registrert 1789 trimmere i skisesongen og 1300 i sommersesongen. Trimgruppa har også vært med på å arrangere skibingo på Skaret, og en kveld med idrettsmerkeprøver i Katthola.

I de gruppene som ikke er omtalt her har det ikke vært noen aktivitet det siste året. Spesielt beklagelig er det at det ikke har lyktes å få jentene våre til å bli med på noen trimaktiviteter. Det virker også som om oppslutningen fra de nyansatte blant gutta er liten, og at det vesentlig er «gamle veteraner» som holder aktiviteten oppe.

På årsmøte den 29. november ble følgende styre valgt for 1978:

Formann: Terje Lindstad

(gjenvolgt)

Kasserer: Nancy Austigard (ny)

Sekretær: Olav Smørdaal (ny)

T.L./L.H.

NYTT FRA SAMARBEIDSUTVALGET

Mens noen deler av vegvesenets virksomheter får en rolig periode om høsten og vinteren, er det nettopp i disse årstidene at samarbeidsutvalget får sin største aktivitet. Slik også i år. I høst har samarbeidsutvalget avviklet fire møter. Det ene møtet var et felles arrangement med samarbeidsutvalgene ved Statens vegvesen i Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. Ellers har en i høst hatt to kontakt møter. Det ene ble avviklet i Valldal, mens det andre ble avviklet på Smøla.

Kontaktmøte er svært viktige for å kunne skape to-veis-kommunikasjon mellom samarbeidsutvalget og etatens ansatte. Derfor er det også viktig at folk engasjerer seg på slike møter - selv om det ofte kan være vanskelig å ta ordet i store forsamlinger. Erfaringene er blandede når det gjelder den aktivitet og spørrelyst folk legger for dagen på kontaktmøtene. På noen møter kan diskusjonene gå ganske heftig mens på andre oppleves den store, triste taushet. Fra samarbeidsutvalgets side kan ventes «drastiske» tiltak for å øke engasjementet på kontaktmøtene.

Flere saker har vært på utvalgets sakliste i høst. Vi skal kort nevne noen av dem.

En sak som var til behandling var fordeling av velferdsmidler. I september fikk vegvesenet i Møre og Romsdal en ekstra bevilgning på kr 25.000,- til velferdsformål.

Samarbeidsutvalget hadde da kr 44.800,- til disposisjon. Utvalget fordelte disse pengene slik: kr 11.180,- til diverse velferdsutstyr, kr 11.320,- til opprusting av hytter, og kr 22.300,- til juletilstelninger. Samarbeidsutvalget har behandlet fordeling av velferdsmidler i 1978 og budsjettet for 1979, og det er klart at den høye tildelingen av midler til juletilstelninger i år var en engangsforeteelse.

En annen sak var mulig opprettelse av opplæringsutvalg. Hollerutvalget foreslår at ett av de saksområder hvor SU skal tillegges besluttende myndighet er opplæring. Hollerutvalgets innstilling ligger i Stortinget, men samarbeidsutvalget valgte å ta Hollerutvalget på forskudd. I stedet for å velge et eget opplæringsutvalg - som en har gjort i de fleste andre fylker - valgte SU selv å fungere som opplæringsutvalg.

En tredje sak som er behandlet er den omfattende opplæringen i verne- og miljøarbeid som skal foretas i -78. SU fastla retningslinjene for opplæringens deltakelse og form. Den mer detaljerte beskrivelse av denne opplæringen kan du lese om et annet sted i avisa.

Bedriftslegetjenesten var oppe som sak for SU, og det ble vedtatt å anmode administrasjonen om å arbeide for å få egen bedriftslege.

En annen sak var bedriftsavisa. Det resulterte i at avisa kom i drift igjen, og at en har fått nedsatt nytt redaksjonsråd og ny redaksjonssekretær.

En viktig sak som skulle opp, men som ble forskjøvet til 1978 var vegvesenets personalpolitiske retningslinjer. SU's siste møte var i hovedsak et arbeidsmøte hvor en forsøkte å komme fram til et arbeidsprogram for 1978 og budsjett for 1979. Blant annet kan nevnes at SU skal ha fem kontaktmøter i 1978, og de skal være på følgende steder: Molde (for Ytre-Romsdals-halvøya), Molde (Vegsentralen), Ørsta/Volda, Vestnes/Ørskog og Averøy.

Fra sentrale myndigheters side er det lagt opp til at samarbeidsutvalgene skal være viktige organer i alle større statlige virksomheter. I denne forbindelse ble det omtalte Holler-utvalget nedsatt. Det har avgitt sin innstilling, og i følge innstillingen kan samarbeidsutvalgenes saksområder deles i tre.

A. Saksområder hvor SU bør ha avgjørende myndighet. Slike områder er

- 1) endringer i interne organisasjonsforhold og arbeidsformer som medfører om-disponering av arbeidsstyrke og utstyr,
- 2) planlegging, organisering og gjennomføring av tiltak som berører den enkeltes mulighet for reell med-innflytelse på egen arbeidssituasjon,

- 3) retningslinjer for virksomhetens personalpolitikk. Opp-læring og videreutdanning, herunder rettleiing av ny-ansatte, og ansatte, og
- 4) verne-, miljø og helse-spørsmål.

B. Saksområder hvor SU bør ha rådgivende myndighet. Slike saksområder er

- 1) budsjettforslag,
- 2) planlegging av virksomheten på lengre sikt, og
- 3) byggeprosjekter, anskaffelse av betydelige kapital-varer.

C. Saksområder hvor SU bør gis informasjon. Slike saksområder er

- 1) virksomhetens regnskaper og forhold av betydning for virksomhetens økonomiske situasjon, herunder de bevilgninger som står til rådighet og deres anvendelse. Slik informasjon gis minst 2 ganger årlig,
- 2) prosjekter ledelsen akter å ta opp og målsettingen og arbeidsplanen for prosjektet,
- 3) pågående (løpende) planleggingsarbeid og
- 4) vedtak i virksomhetens styringsorganer samt administrative beslutninger som vil være av betydning for samarbeidsutvalget.

Skal en kunne følge opp de store intensjoner som finnes for samarbeidsutvalgets virksomhet, kreves stor aktivitet av såvel utvalgets medlemmer som av andre ansatte. I det hele tatt er samarbeidsutvalget avhengig av at alle ansatte viser interesse for utvalgets virksomhet. En måte å vise denne oppmerksomheten på er å foreslå saker som utvalget bør behandle.

Så derfor

GJØR DIN PLIKT, SEND FORSLAG PÅ SAKER TIL SAMARBEIDSUTVALGET!



Samarbeidsutvalgets sekretær



Samarbeidsutvalget 1977/78. Fra venstre Arne Johnsen, Arne Inge Torvik, Bjørn Welle, Leif Husby, Terje Haug, Olmar Lien, Erling Rødven, Paul Bølset, Kåre Hansen, og John Lyster. Kjell Loen var ikke tilstede da bildet ble tatt.

VERNELEDERENS 5 MINUTTER

På samarbeidsutvalgets kontaktmøte i Valldal 26.10.77 reise overing. K. Loen spørsmålet om en ordning med en form for telefonliste til bruk i anleggsbrakker og anleggskontorer. En slik liste har vi tilgjengelig hos vernelederen. Denne liste er også antydnet som bilag 2 i den gule heftede boka ved navn Retningslinjer for ulykkesberedskap på vegvesenets arbeidsplasser.

Vernelederen vil benytte denne anledning til å anbefale denne boka til lesing.

Verneombud, vegmestere, oppsynsmenn og arbeidsledere bør i kraft av sitt verv eller stilling kjenne denne boka fra perm til perm. kan anbefales lest også av alle andre ansatte.

Telefonlistene vil på bestilling bli sendt omgående, men en ber om at en er spesielt oppmerksom på at når en brakke med en slik liste skal flyttes til et annet distrikt må denne liste tas ned.

Vernelederen vil også benytte denne anledning til å minne om skademeldingene om et uhell skulle være ute. Dere har alle, som har behov for det, fått tilsendt rettleiding for utfylling av meldingen. Alle må lese denne, fylle ut alle rubrikker og huske dato og klokkeslett for uhell/skade. De skal fylles ut i 2 eksemplarer til verneleder (om ønskelig kan en gjerne ta en tredje kopi for eget behov) og sendes umiddel-



Egil Bakke

bart (innen 24 timer etter ulykken har skjedd).

Minner samtidig om tilsvarende melding til trygdeverket.

Ved alvorlige ulykker skal også myndigheter varsles, politi/lensmann og arbeidstilsyn. Om mulig gi også beskjed til vernelederen.



**Med bøyde knær
og ryggen rak
vil løfting bli
en enkel sak!**

VERN OG HELSER



**Slagordet alle
støtter:
Vernesko på
alle føtter!**

VERN OG HELSER



**Vernearbeid
gir resultater!**

VERN OG HELSER

JULETREFEST

ET POSITIVT TILTAK FRA SAMARBEIDSNEMNDA

4. juledag arrangerte vegkontorets samarbeidsgruppe juletreffest for første gang i manns minne. Festen ble avholdt i fylkeshusets kantine, og med smått og stort møtte 112 personer, altså et relativt bra fram-møte.

Fest ble det. Johanne Lervold ønsket på vegne av samarbeids-gruppa alle velkommen, og kaker, kaffe og brus kunne serveres. Julestemninga var på topp og ble ekstra understreket av orgelmusikk fremført av Jens Malmedal.

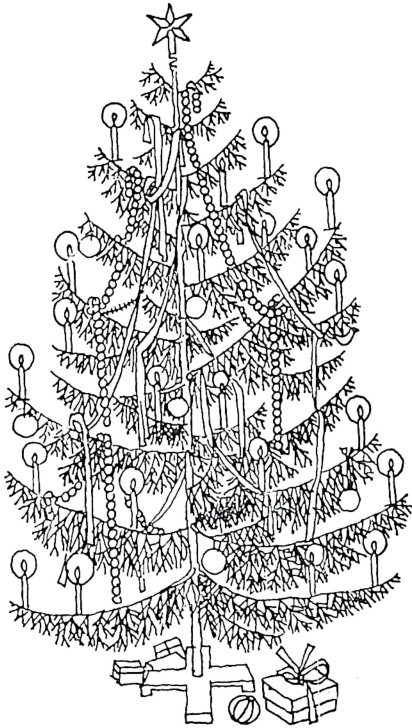
Barna ble etter hvert lei av å sitte i ro og fant mere moro i å springe rundt med hopp og sprett. Nervøse foreldre trippet etter for å påse at ingenting galt ble gjort. Ja, det var som juletreffester skal være.



Juletrengangen gikk fint, men det viste seg å være en del manglende kunnskaper blandt de voksne når det gjaldt julesanger. Det var stort sett bare sporadiske «pip» å høre fra disse, mens barna som gikk i den innerste ringen, sang av hele sitt hjerte. Det var særlig tekstene de voksne hadde problemer med, så en gjenoppfrisking av barne-lærdommen er nok på sin plass.

For å sikre sangen på eventuelle framtidige juletreffester, kunne det kanskje være en idè å få inntatt de mest sentrale julesanger i veg-vesenets berømte gule 7. sans. Forslaget er herved framlagt.

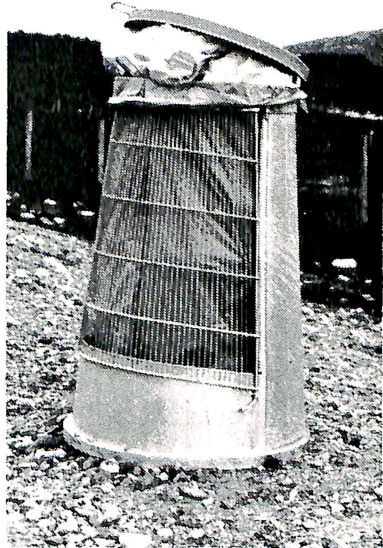
Julenissen meldte sin ankomst med bjelleklang. Ellevill jubel. I de senere år har det ved flere anled-ninger vært klaget over at jule-nissens virksomhet har skapt visse trafikkproblemer. Denne gang var det imidlertid klart at julenissen hadde vært på kurs i Vegdirektor-attet for å lære om trafikksikkerhet. Utstyrt med skilt og kraftige sig-nalbjeller fikk nissene stå i ro og mak for å dele ut poser med jule-godt til barna. Som vanlig var barnas mottakelse av nissene noe blandet, men posen sa ingen nei takk til.



Festen var et vellykket tiltak, og det bør spore til gjentakelse. På en slik fest treffes ikke bare vi som arbeider ved vegkontoret, men også de øvrige medlemmer av våre familier kan ved slike anledninger bli kjent med hverandre.

På neste juletefest håper vi at flere enslige og ektefeller uten barn eller med voksne barn, får lyst til å gå. Juletefester er også for disse.

Til slutt et lite hurra for de som tok initiativet til og sto for gjennomføringen av et så positivt arrangement.



Også søppeldunker blir stjålet – men helst de tomme.

TIL KAMP MOT TRAFIKKULYKKENE!

- «Møre og Romsdal på ulykkes-toppen, sammen med Oslo og Vestfold!»
- Fotgjengerne er klart mest utsatt i Møre og Romsdal!»
- «Verst og mest i nordvest!»

I det siste har presse og radio levert stadig mer uhyggelige tall og meldinger om ulykkesituasjonen på vegene i Møre og Romsdal. - Men er det nå så ille som dette da? Svaret er dessverre et klart JA!

Hvor ille er det?

Statistikken over trafikkulykker (Oslo er ikke medregnet) taler sitt tydelige språk:

- Bare tre fylker har høyere antal ulykker totalt på riksvegene.
- Vårt fylke har klart **høyest** ulykkestall av alle fylker når det gjelder fotgjengere.

Tar vi med i bildet lengden av riksvegnettet (bare tre fylker har flere km riksveg) og den lave trafikkbelastningen på dette vegnettet (bare fire fylker har lavere gjennomsnittstrafikk), kan vi beregne den såkalte **ulykkesfrekvensen** for fylket og for den enkelte hovedparsell. Dessverre blir bildet da bare enda mer avslørende og beklagelig for vårt fylke:

- For samlet antall ulykker er ulykkesfrekvensen (ulykker pr. mill. vognkm) for landet totalt 0,389,



for Møre og Romsdal 0,661, det vil si 1,7 ganger større.

- For fotgjengerulykker er ulykkesfrekvensen for landet totalt 0,058, for Møre og Romsdal 0,144, det vil si 2,5 ganger større.

Vi kan gjerne si at ulykkesfrekvensen gir et bilde av hvor stor sjansen er for å komme ut for en ulykke, som fotgjenger eller som bilist. Hva disse tallene da betyr, bør hver enkelt av oss reflektere grundig over, - og ta med oss i vårt daglige arbeid med veg og trafikk.

Tallene som er nevnt representerer gjennomsnitt for 4-årsperioden 1973-1976, og bekreftes også av tallene for 1977. Ingen må derfor tro at dette er tilfeldige og kortvarige utslag som fort kan snu seg!

Hva med 1978?

Denne situasjonen kan vi selvfølgelig ikke slå oss til ro med! Det er mange som bør føle ansvar innenfor trafikksikkerhetsarbeide, og Statens vegvesen sitter med en stor del av dette ansvaret. Gjenspeiles dette i bevilgningene og i de tiltak som settes i verk? Til en viss grad kan det vel svares et ja, for det år vi er inne i.

Budsjettposten «Spesielle trafikk-sikkerhets- og miljøtiltak» er for 1978 på hele 17,4 mill. kr. og Møre og Romsdal er dermed det fylket som har størst bevilgning til dette formål.

Innenfor denne rammen er rekkverkbygging prioritert høyt. Ca. 7 mill. kr skal brukes til oppsetting av 90 km rekkverk i år. Utforkjøringsulykker utgjør 31,5% av alle ulykker på riksvegene i vårt fylke, så det skulle være nok av farlige strekninger å sikre.

Ca. 10 mill. kr går til andre trafiksikringstiltak som bygging av gang- og sykkelveger, over- eller underganger, utbedring av spesielt trafikkarfarlige punkt og strekninger, og bygging av bussslommer. Størstedelen, ca. 7 mill. kr, går til bygging av vel 15 km gang- og sykkelveger. Dette er et høyt tall. Slike prosjekt er nemlig tidkrevende å klargjøre, og ikke minst arbeidskrevende for kommunene som har ansvaret for å skaffe grunn til prosjektene.





En forsert innsats på dette området er utvilsomt et effektivt tiltak i kampen mot trafikkulykkene, - men er det nok? Svaret er nei! I den situasjonen vi nå befinner oss i, er det absolutt påkrevet å rette et skarpt søkelys mot hele vegvesenets innsats og arbeid, mot kommunenes prioriteringer og

motivering, mot skoleverket, mot politiets prioritering av sine arbeidsoppgaver, mot pressens holdninger til trafikkspørsmål, mot publikums vilje og mot.

- Dette er i sannhet en utfordring for det nyetablerte politiske organ «Trafikksikkerhetsutvalget i Møre og Romsdal».

RUNDE TALL

50 år

Bakke, Egil	01.01.78
Ølander, Rudolf	19.01.78
Lønsethagen, Arne O.	20.01.78
Wulvik, John	25.01.78
Solheim, Ståle	30.03.78
Vollset, Eivind	19.04.78

60 år

Buhaug, Gunnar	11.01.78
Rød, Almar	15.01.78
Leikanger, Ingvald	07.02.78
Holm, Albert	21.02.78
Kvamme, Karl A.	23.02.78
Kongsvoll, Arne	14.03.78
Åmelfot, Knut S.	22.03.78
Berg, Olav	11.04.78
Fiske, Torstein	19.04.78
Rindalsholt, John	26.05.78
Smevold, Ola	20.06.78
Muribø, Rikard	28.06.78



Ole Wenge

- ein av medarbeidarane våre gjennom mange år - fyllte 80 år den 7. januar 1978.

Wenge presenterte seg som «rallar» då kong Olav helsa på han i 1971.

Wenge opplevde - og levde intens med i - «rallartida» under anleggsarbeidet på Rauma-bana, der han sjølv tok til som sekstanåring i 1914 og stod i med fjell-, jord- og muringsarbeid til bana vårt opna hausten 1924.

I vegvesenet arbeidde han på Trollstigvegen i åra 1929-36, og var der med og mura den fine kvelvbrua over Stigfossen - på ein våt og luftig arbeidsplass.

Frå hausten 1936 til hausten 1940 var Wenge arbeidsformann på veganlegget Innfjorden - Veblungsnes. Der vart han oppsynsmannsassistent i 1941 og oppsynsmann i 1942, med fast bustad på Inn-



Foto: Romsdal Folkeblad

holmen i fleire år. Han slutta tenesta i vegvesenet i 1964 som leiande vedlikehaldsoppsynsmann i Åndalsnes vedlikehaldsdistrikt.

Sjølv om Wenge i si arbeidsteneste har vore med og skapt synberre merke i sine heimegrender i Romsdalen, er det vel likevel helst andre givnader som har gjort denne mangslungne karen med så mange rike årer kjent vidan om.

I yngre år tok han raskt til pennen. Det vart av det både rim og revy, petittkåseri og politisk polemik. Kvast var det!

I den seinare tid har han samla både historie og historier. I «Vegen og Vi», nr. 2 for 1965, finn vi såleis utgreiinga hans «Fra tjodveg til Europaveg. Litt om Romsdalvegens historie.» Han har tatt vare på mykje særmerkt tradisjon frå ferdamannstida og anleggstida i

Romsdalen. I Romsdal Sogelag sitt årsskrift for 1977 har han såleis mange fargerike «kveldsetestubba» med skildring av folk og tilhøve i realistiske bilete fra ei faren og elles gløymd hard tid.

Ole Wenge er og ein framifrå forteljar som m.a. i radioen i seinare tid har nådd eit stort publikum. Han var i lokalradioen på 80-årsdagen og.

Men mest kjend er han vel blitt som utøvande muskar fra han var 16 år og heilt opp til sine 80 - ikkje berre lokalt, men og på turnè vidt om i landet. «Trekkspillets Myllar-

gutt» har han vore kalla. Han har tatt vare på og bore vidare for ettertida gamle slåttar, og han har sjølv komponert. På 80- årsdagen presenterte Norsk Rikskringkasting i beste sendetida laurdagskvelden fleire av melodiane hans i programmet «For vener av gamaldans».

«Veg og Virke» vil helse denne særmerkte vegmannen no ved passering av pel 80.

Arne Inge Torvik

MINNEORD



KNUT RYKKE,

tidligere overingeniør ved vegkontoret, døde på reise i Danmark 23. september 1977.

Han var fødd i Voss 1893, ble bygningsingeniør fra Norges Tekniske Høgskole i 1919, og var overingeniør ved Møre og Romsdal vegkontor fra 1950 til 1961, der han også fortsatte etter oppnådd pensjonsalder på engasjementsbasis helt til i 1973.

Rykke hadde arbeidsoppgaver over hele fylket vårt, men vil kanskje best bli husket som ledende ingeniør for Sunndalsvegens ombygging. Mange vil minnes ham som en lun og jovial medarbeider, en våken iakttaker og en konstruktiv ingeniør med framsyn og store krav til solidaritet.

Arne Inge Torvik

«BEGYNT»

PÅ VEGKONTORET

Tegner Hans-Petter Eide
 Førstesekretær Anders Grotle
 Øk. saksbehandler Stein Tessem
 Ingeniør Odd Arne Rød
 Jordskiftetekniker Ole Bjerke
 Oppsynsmannsass. Arne Hoem
 Kontorassistent Jeanette Lorentzen
 Kontorassistent Liv Andresen

BILTILSYNET

Alesund	Kontorassistent Vera Nålsund Inspektør Jan Lysfjord
Molde	Bilførerkontrollør Torfinn Reitan Kontorassistent Eva Åse Sylte
Kristiansund	Inspektør Magne Ommedal

I VEGARBEIDSDRIFTA

Steinar Espeset, vedlikeholdsavd.
 Bjarne Hole, vedlikeholdsavd.
 Torbjørn Furesund, maskinavd.
 Arne I. Ødegård, vedlikeholdsavd.
 Hilmar Stein, maskinavd.
 Asmund Kilsti, maskinavd.
 Gunnar Bele, maskinavd.
 Ulf Møller, distriktslaboratoriet
 Terje Nordli, maskinavd.
 Jostein Nerland, vedlikeholdsavd.
 Sverre Sæther, maskinavd.
 Oddvar Toven, maskinavd.
 Edmund Nerland, maskinavd.
 Ove Hatledal, anleggsavd.
 Knut M. Heggdal, anleggsavd.
 Håkon Karlsnes, anleggsavd.
 Per Strand, anleggsavd.

«SLUTTET»

PÅ VEGKONTORET

Jur. konsulent Erling Hagerup
 Konsulent Olav Øverås
 Konsulent Arne Chr. Schille
 Konsulent Ingeborg Christoffersen
 Kontorassistent Lisbeth Næss
 Kontorassistent Jarle Viset
 Kontorassistent Palma Pladsen
 Kontorassistent Magnhild Jensen
 Kontorassistent Ann Sissel Sjøholm

Kontorassistent Ellen Lillebø
 Avd.ing. Arne Hagen
 Ingeniør Johan T. Hals
 Tegner Bodil Gjendem

BILTILSYNET

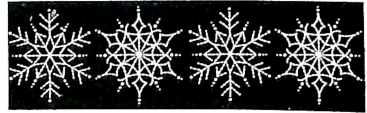
Inspektør Kjell Atle Fugelsnes

Tjenestemenn som er gått av med pensjon i 1977

Anders A. Holten
 Johan Aamås
 Magnar Åkvik
 Torstein Hatlelid
 Bjørnar Oppigard
 Ole Hansgård
 Olav Vold

Ivar Kleiven
 Gunder Sæther
 Martin Bakken
 Ingvar Rusten
 Erling Engelstad
 Magnar Solli
 Einar Stormyr

Snøen som falt i fjor



- er borte, men problemene med snøhauger i vegkryss er de samme. Som bildene viser, vil selv en beskjedne snøhaug kunne bety et

alvorlig siktproblem. Slike uheldig plasserte snøhauger kan medføre trafikkulykker på grunn av dårlig sikt etter at snøen ellers er borte.



Snøhaug i vegkryss, sett fra førerplass.



Samme snøhaugen, sett fra riksvegen.

Med litt ekstra omtanke under snøryddingen bør slike situasjoner kunne unngås. La 1978 bli det

året da vegvesenet sluttet å legge sikthindrende snøhauger i vegkryssene!

Tenk trafiksikkerhet.

Drivkraft frå Stridestraumen i Herøy

I den tid saka om vippebru over Stridestraumen i Herøy stod framfor avgjerd i 1898 fekk amtsingeniøren skriv frå grunneigaren med spurnad om kor mange hestekrefter som kunne utvinnast ved Stridestraumen. Grunneigaren tenkte på å setje opp ei mølne attmed straumen, skreiv han, og han ville og høyre om den påtenkte brua kunne kome til å hindre kraftutvinning.

Amtsingeniøren svara at han ikkje heldt straumen for å ha verdi som drivkraft for industriell verksemd. Amtseniøren trudde difor at grunneigaren gjorde klokast i å godta eit bod grunneigaren hadde fått frå Kristiania, sjølv om dette ikkje var særleg høgt.

Bjarne Rekdal

En front-kollisjon i bare 35 km/t, uten bilbelte:

COLIN BAKER

Passasjeren kastes fremover og knuser frontruten med hodet. Glasset forårsaker alvorlige skader, spesielt i ansiktet. Sammenstøtet resulterer dessuten i alvorlig hjernerytelse.

Med bilbelte holdes kroppen tilbake, ansiktet og hodet forblir oftest uskadet.

Når hodet går igjennom og knuser frontruten, er halspulsåren også meget utsatt. Mange blir drept ved at glasset skjærer den over.

Bilbeltet sikrer oss mot slike skader.



Nesen treffer ovre del av rattet, og nesebenet brykkes. Munnen slår i instrument-panelet. Fortennene slås inn. Ansiktet er mest utsatt ved slike kollisjoner. Det er meget vanskelig å fjerne sporene etter skadene – hvis man overlever ulykken.

Brystet får også et voldsomt støt av rattet. Ribbensbruddene resulterer ofte i lungeskader. Dersom en også får leverskader, er situasjonen kritisk. Bilbeltet hindrer sammenstøtet som utløser skadene.

Knærne slår opp i dashbordets underkant. Skadene er alvorlige, og resulterer ofte i operasjon og 3–6 mndrs. sykeleie. Støtet i knærne forplantes til hofteleddene som gjerne får meget kompliserte skader.

Om lag halvparten av trafikku-lykkene med personskade skjer i tettbygd strøk i lave hastigheter, altså på våre vanlige turer til jobben eller butikken. Men da er det bare 3 av 10 nordmenn som bruker bilbelte!

Derfor opplever vi for mange alvorlige skader og dødsulykker i

bytrafikken blant bilførere og passasjerer som ikke brukte bilbelte. I de fleste av disse ulykkene ville bilbeltet ha reddet livet, eller redusert alvorlige skader til skrammer og blå merker.

Mange av oss bruker bilbelte på landevegen, men ikke på korte turer. Men risikoen for å komme

opp i en bilkollisjon er 20 ganger større i bytrafikk enn på landevegen!

Det er bilbeltet som avgjør hvor godt vi skal klare oss i 3/4 av alle ulykkene. Tenk deg om, så bruker du bilbeltet uansett hvor kort kjøreturen er. Dessuten er det påbudt.

Bruk bilbelte
- også på korte turer

Statens informasjonstjeneste. 55k/76.

Påbudt fra 1. september 1975. Vegdirektoratet.