

# VEG OG VIRKE

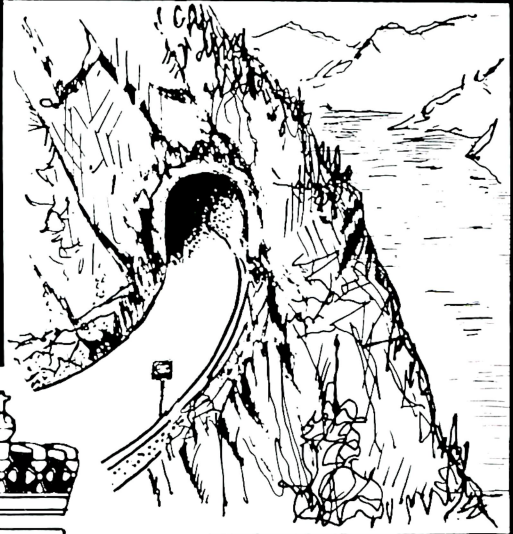
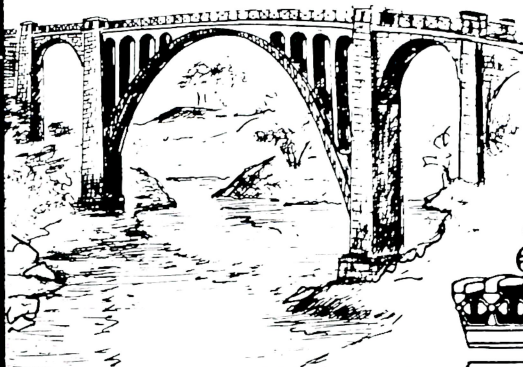
I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

FEBRUAR 1981

9. årg.

BIBLIOTEKET  
VEGDIREKTORATET



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

FEBRUAR 1981

9. årg.

### BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

#### Redaksjonsutvalg:

Andor Wicken  
Arne Johnsen  
Terje Haug

#### Redaksjonsråd:

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

#### Redaksjonssekretær:

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

#### Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset,  
Julsundvegen 1 B, 6400 Molde

#### Sats og trykk:

Jan Betten & Sønns Trykkeri, Tingvoll

#### Opplag: 1750

#### Medarbeidarar:

Hjalmar Brudeseth  
Paul Bølset  
Torgeir Døssland  
Magne Flømsæter  
Kristian Furland  
Arnfinn Gautun  
Kåre Halvorsen  
Terje Haug  
Oddgeir Hoftun  
Eskild Jensen  
Terje Lindstad  
Kjell Loen  
Ulf Myhre  
Alf Myrstad  
Bjarne Rekdal  
Svein K. Solbjørg

Johan Svindseth  
Arne Inge Torvik  
Hermund Vebestad  
Andor Wicken  
Olaus Winther  
Bjørn Wivestad  
Oddvar Åfløydal

#### Innhold:

- 4 Ved årsskiftet
- 6 Trafikkulykker 1980
- 10 Vegplanlegging 1981
- 13 Møte om trafikktrygging
- 16 1 av 10 kjører minst 10 km/t over tillatt fart
- 17 Knusaren
- 19 Nye fartsgrenser
- 20 Vegvesenets plikter og rettigheter i forhold til eiere av grunn langs vegen
- 24 Rv E69 Sogge bru — Rauma bru
- 25 Minneord
- 26 Rv 64 Hen — Markanaset
- 28 Kryssord
- 30 Glimt frå sjøsiden
- 31 Etterlysning
- 32 Nytt VHF-radiosamband
- 33 Energisparing
- 34 Trafikkpedagogen
- 37 Ny vegmester i T-7
- 38 Lab-nytt
- 40 Rekvirering av lab.analyser
- 41 Fartsgrenser
- 42 Samlinger og kurs
- 43 Veginspektøren måtte sjølv betale for skrivemateriell
- 44 Verksted- og eiendomsdrift
- 47 Stri tøn
- 48 Pelebåtene våre
- 49 Nye pensjonister
- 49 Vegtilsyn og fogderigrøse
- 50 Avkjørselssaker
- 52 Spring gjennom redusert veivedlikehold
- 54 Bedriftsidrett



STATENS VEGVESEN  
VEGDIREKTORATET

Til vegsjefene

Saksbehandler

Jens G. Andersen

Deres ref.

Vår ref.

Ark nr.

Dato

/81 Vk  
✓JGA/TBe

721

15. januar 1981

VINTERVEDLIKEHOLD I JULE- OG NYTTÅRSHELGEN 1980

I store deler av landet har vi hatt en jule- og nyttårs-  
helg med særlig vanskelig vær- og føreforhold. Det har  
vært storm, skred eller stor skredfare og til dels stor  
nedbør.

I denne situasjonen har vegvesenets mannskaper og de pri-  
vate brøytekontraktørene gjort en stor innsats for å  
holde vegene åpne og gi sikkerhet for de vegfarende. Veg-  
direktoratet vil uttrykke takk og anerkjennelse til disse  
mannskapene for den innsats som er gjort. En vil be om  
at vegsjefen bringer dette videre til alle i driften, opp-  
synet og på vegkontoret som har vært med på dette.

  
Eskild Jensen

## VED ÅRSSKIFTET

Storm, stor nedbørsmengd skiftande som snø og regn, vegar stengt av folk, skred og skredfare. — Slik gjekk gamleåret ut, og slik har det halde fram i nyåret — heile januar til endes.

For dei i vegvesenet som har ansvaret for og arbeidet med å halde vegane opne, har dette vore veker med stor otte og mykje slit og mas.

Eg takkar både vegvesenet sitt eige mannskap og brøytekontraktørene i heile vårt vidfemnande og oppdelte fylke for innsatsen. Eg veit at dei kjenner sitt ansvar og er viljug til å ta sin tørn og gjere sitt arbeid så godt og forsvarleg som mogleg, og at dei fortener meir takk enn det som jamnast kjem fram.

Gildt er det difor at dette nummeret av «Veg og virke» kan innleie med ei helsing frå vegdirektøren med takk og ros til dei som har gjort innsats for å halde vegane opne under svært vanskelege tilhøve i jule- og nyttårshelga.

Folk flest er vant med å måtte ferdist i otte vinterstid her i fylket, og må ofte syne stor tolsemnd når dei i vinteruvêr møter stengde vegar. — Situasjonen i jule- og nyttårshelga vart møtt med ei skjønsemnd som vi i vegvesenet er takksame for. Største avisa i fylket, «Sunnmørsposten», hadde såleis 5. januar ein leiarartik-

kel «Stri tørn», som vi gir att på annan stad.

I tida 20. november 1980 — 24. januar 1981 var det på 13 riksvegtruter i dette fylket i alt 70 vegstengingar på grunn av snøras og rasfare. På fleire av desse vegrutene var riksvegen stengd på mange stader samstundes. Riksveg 60 hadde til saman stenging 123 timar mellom Stranda og Hellesylt, riksveg 14 var stengd 88 timar mellom Straumshamn og Sogn og Fjordane grense, riksveg E69 59 timar mellom Oppland grense og Åndalsnes. Dette gjeld 3 av dei viktigaste vegrutene i fylket. — I fylkesvegnettet har vegstengingane i mange høve blitt mykje lengre, der det har vore stor fare for nye ras.

Vegkontoret har i vinterhalvåret beredskapsvakt heile døgnet, for å halde oversyn over vegsituasjonen og for snøgt å kunne legge til rette for dei omdirigeringar som ekstra situasjonar kan føre til.

Under dei tilhøva vi hadde i desember og januar syner det seg at det er sers viktig å komme ut med informasjonar. I uverstid og krisesituasjonar er NRK vår beste medhjelpar med meldingar og orientering. — Det høgt kvalifiserte redaksjons- og journalisttemaet i distriktradioen i Møre og Romsdal har i morgon-, middags- og ettermiddagssendinga-

ne sytt for at folket i fylket på ein vel balansert måte har fått ferske opplysningar frå vel orienterte og pålitande kjelder. Dette er nyttig for folk flest. Det har i vinter vore nokså vanleg at distriktsradioen i Møre og Romsdal først i sendinga kl. 07.15 har orientert trafikantane om vegstengingar og anna som gjeld dagens vegtilhøve og vegferdsel. Vi i vegvesenet er mykje takksam for at lokalradioen har sett det rett og viktig å setje av så mykje sendetid for å orientere lydarane i bygd og by om dette — og så tidleg på dagen.

Når viktigare vegar blir stengd av ras, flaum eller fokk, verkar dette på trafikkavviklinga langt utanom den stengde vegen. Det blir omdirigering av trafikk til alternative vegruter. Dette stiller straks krav til Møre og Romsdal Fylkesbåtar (MRF) for oppsetjing av kriseruter med ferjer. Eg vil gjerne her få gi honnør til administrasjonen i MRF for at dei alltid på ein rask og effektiv måte greier å etablere transportordningar i slike krisesituasjonar.

Vegvesenet i Møre og Romsdal har ansvaret for vel 3.600 km veg. Det seier seg sjølv at vi til kvar tid ikkje kan vake over alt som kan skje på kvar kilometer veg. Ofte skjer det brå endringar. Difor er det av omsyn til trygg ferdsel viktig at fastbuande langs vegen og trafikantar på si ferd så snart som mogleg melder frå til næraste vegstasjon, vegmeister eller oppsynsmann om ras som er gått, stein og is som har falle på vegbana, flaum som trugar med skade på vegbane og vegkropp osv. — Rutebilsjåførane som jamnt trafik-

kerar vegane og kjenner dei lokale tilhøva godt, ser vi gjerne som faste rapportørar til vegmeisterkontora. Ein god medverknad til eit godt meldesystem om vegtilstand er ein viktig lekk i freistnaden på å skape ei tryggare og snøggare ferdsle.

I byrjinga av 1981 har det vore mange hindringar. Vi vonar at det må bli betre seinare ut over året, slik at vi meir visst og trygt kan ønskje alle som ferdast «Vel møtt» i vegnettet vårt. Til alle medarbeidarar ute i arbeidsdrifta og til alle dei i bygd og by som hjelper vegvesenet, ønskjer eg eit godt nytt år.

*Arne Inge Torvik*



## Trafikkulykker 1980 - Årsoversikt

Et år er gått, — et nytt er igang. Poli-tiets rapporter om vegtrafikkuhell strømmer fortsatt jevnlig inn til vegkontoret, men de dreier seg nå stadig mer om det nye årets synder og tabber. Med andre ord vi kan gjøre opp status for 1980, og felle dommen over Mørebilistenes ferdighe-ter og viderverdigheter dette året. Mange vil mene at etter omtalen si-ste år i diverse massemedia å døm-me, skulle det passe bra med karak-teristikken «notorisk råkjører og lov-bryter» for Mørebilisten, med tilhø-rende økning av trafikkulykkene til følge. Er det dette vi kan lese av års-oversikten for 1980?

Nei, det er neppe riktig. Verken tal-

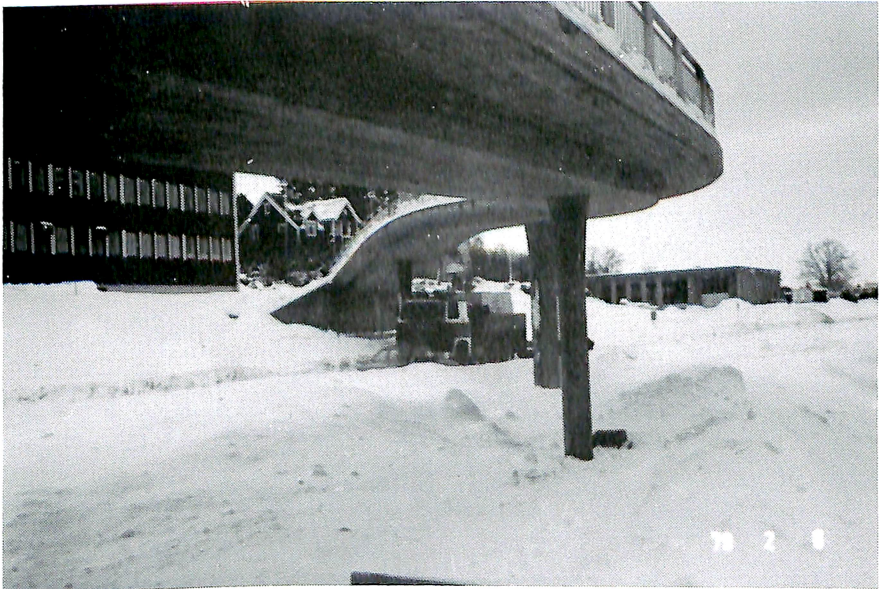
lene fra vegvesenets egne fartsmå-linger eller fra ulykkesoversikten berettiger noen slik konklusjon. Karakteren får heller være «Noen-lunde tilfredstillende», — med gode muligheter til å forbedre seg neste år. Vi klarte det første målet, — å holde de gode tallene fra 1979 stan-gen. Det andre målet klarte vi ikke i særlig grad, — nemlig å redusere disse tallene ytterligere i 1980.

Følgende punkt gir et visst inntrykk av utviklingen i 1980, når det gjelder politimeldte vegtrafikkulykker på kommuneveger, fylkesveger og riks-veger i Møre og Romsdal. (Tall for 1979 står i parentes. Se ellers egen tabell side 9):



*Utforkjøringsulykker dominerer stadig mer.*

- a. En beskjeden reduksjon på knapt 2% kan noteres for registrerte trafikkulykker for *hele* fylket; 569 (581) ulykker. Antall myke trafikanter har imidlertid økt litt; 147 (140).
- b. Likevel er det en forholdsvis markert forbedring av *skadegraden* på disse ulykkene. Antall ulykker hvor en eller flere ble alvorlig skadd (eller døde), ble redusert med 28 ulykker, dvs. 20%. Politimeldte ulykker med bare materielle skader økte noenlunde tilsvarende for det samlede vegnett.
- c. *Dødsulykker* i trafikken ble vesentlig redusert; 17 (29) ulykker med 19 (31) døde. På riksveg ble tallet på dødsulykker halvert; 9 (18) i forhold til året før.
- d. *Riksvegene* i fylket som står for nærmere 60% av ulykkene, hadde 32 færre ulykker i 1980 enn året før, 337 (369). Dette utgjorde ca. 8% reduksjon for riksvegnetts vedkommende.
- e. Urovekkende er det likevel at ulykker med myke trafikanter nå viser en viss økning på riksveger; 71 (64).
- f. Særlig urovekkende er det at ulykkestallene på *fylkesveg* fortsatt øker; 118 (104). Antall myke trafikanter har her økt til 32, mot 25 året før.



Bygging av gang- og sykkelveger med planskilte kryssinger er et godt middel i kampen mot trafikkulykkene.

g. En viss økning i ulykkestallet er det også på *kommuneveger* i fylket, 114 (108), men her er det likevel en forbedring med hensyn til ulykker med myke trafikanter, 44 (51).

De enkelte politidistrikt kan vise til ganske ulik utvikling siste året. På *Nordmøre* inntraff i 1980 4 dødsulykker, mens det i 1979 var hele 11. Ulykker med personskader generelt ble også redusert forholdsvis mye her.

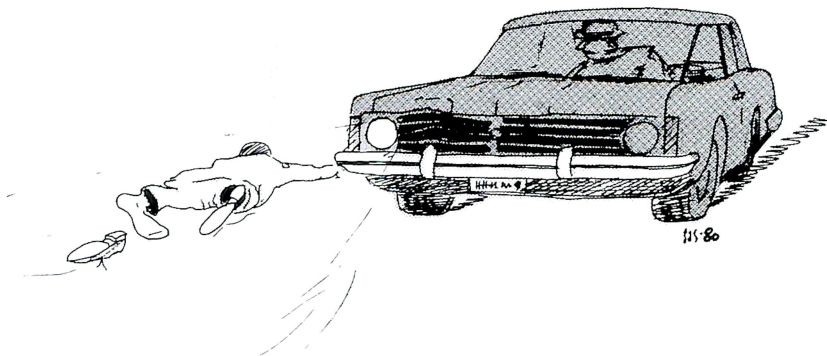
I *Romsdal* var tallet på dødsulykker lite endret, 5 (6). Antall personskadeulykker gikk likevel betydelig ned, med 22 ulykker. Når reduksjonen totalt for Romsdals politidistrikt er forholdsvis liten, skyldes dette at politimeldte trafikkulykker med bare materiell skade siste år ble mer enn fordoblet, 32 (14).

Samme forhold gjaldt ikke for *Sunnmøre* politidistrikts vedkommende. Her ble antall dødsulykker redusert fra 12 til 8. Mest oppsiktsvekkende her er likevel at ulykkestallet på Sunnmøres fylkesveger har økt med hele 20 ulykker, fra 49 i 1979 til 69 i 1980. Av dette utgjorde ulykker med

myke trafikanter en økning på 13, fra 10 ulykker i 1979 til 23 i 1980. Ulykker med myke trafikanter på kommuneveger viser en heldigere utvikling for Sunnmøres vedkommende, med 21 (31) ulykker.

Ser vi næyere på *dødsulykkene*, viser det seg at hele 13 av 19 døde befant seg i aldersgruppen 17 år -26 år. Vanlige egenskaper for trafikanter i denne gruppen er stor fart og mangelfulle kjøreferdigheter. Bare 3 av dødsulykkene i 1980 gjaldt myke trafikanter. To av disse skjedde på fylkesveg, begge var yngre menn som ble påkjørt nattetider. Den eneste typiske barneulykke skjedde på riksveg, mellom personbil og en 6 års gammel gutt på akebrett. Ellers kan det være verd å merke seg at i 1980 var nesten like mange dødsulykker på fylkesveg som på riksveg, henholdsvis 7 og 9. Dette er langt fra noe normalt forhold, trafikkmengde og ulykkestall ellers tatt i betraktning. I 1977 var det således 26 døde på riksveg og 3 på fylkesveg.

*Magne Flemseter.*





MØRE OG ROMSDAL  
 VEGTRAFIKKULYKKER 1980  
 SAMANLIKNA MED 1979  
 VEGKONTORET, MOLDE 27. JANUAR 1981

Ark. 853  
 OMH/IHA

	Kommuneveg		Fylkesveg		Riksveg		Sum alle vegar	
	1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980
Registrerte trafikkulykker	108	114	104	118	369	337	581	569
Andel mjuke trafikantar	51	44	25	32	64	71	140	147
Andel mjuke trafikantar delt på								
Fotgjengarar	28	23	16	22	40	46	84	91
Syklistar	21	18	8	8	20	23	49	49
Kjelke/Spark/Ski o.l.	2	3	1	2	4	2	7	7
Registrerte trafikkulykker delt etter skadegrad:								
Dødsulykke	3	1	8	7	18	9	29	17
(Antall døde)	(3)	(1)	(9)	(7)	(19)	(11)	(31)	(19)
Svært alvorleg skadd	6	1	6	2	12	10	24	13
Alvorleg skadd	14	9	16	12	56	60	86	81
Lettare skadd	63	72	62	74	204	176	329	322
Berre materiell skade	22	31	12	23	79	82	113	136

# VEGPLANLEGGING 1981

Fra årsskiftet 1980-81 ble nye forskrifter til veglovens § 12 (planforskrifter) gjort gjeldende. Et vesentlig poeng i de nye forskriftene er at hovedplan har fått formell status. Fra nå av skal hovedplan godkjennes av anordnet myndighet, Vegdirektoratet for riksveg og fylkesutvalget, ev. samferdselsutvalget for fylkesveg. På sikt og etter hvert som nye prosjekt tas opp til planlegging vil de nye planforskriftene få større betydning med blandt annet større vekt på hovedplansundersøkelser. En annen sak er at investeringsprogrammet for Møre og Romsdal for perioden 1982-85 inneholder en serie tiltak av såvidt begrenset størrelsesorden at de vil være aktuelle for unntak fra krav om hovedplan. Uavhengig av forskrifter regner vi imidlertid med undersøkelser i 1981 som følger:

## E 69

Sjøholt-Abelset, detaljplan for utbedring av nåværende veg med gang/sykkelveg skal nå opp til behandling i Ørskog kommune. Om det blir noen løsning gjenstår å se. Ellers arbeides det med plan for å kombinere forsterkning med bygging av gang/sykkelveg Valle-Svorta. Ålesunds innfartsveg vil fortsatt være gjenstand for omfattende detaljeringsarbeid.

Av planlegging for mere langsiktig utbygging nevnes E 69 gjennom Romsdalen. Spesielt parsell Horgheimseide-Sogge bru har konflikt-punkter som bør avklares før en går videre med planene.

## Riksveg 14

Framholdende planlegging Moa-Sjølkevik-Blindheim-Vegsund inkl. kryss med riksveg 60 på Blindheim. Vi håper også å komme videre med planen for parsell Vegsund-Solevågeid, men spørsmålet om eventuell tunnel gjennom Leirvåg-fjellet har sinket framdriften. Ellers i ruta regner vi med framholdende planlegging/saksbehandling Skorgebrua-Morkabrua og kanskje også innledende undersøkelser for framtidig riksveg 14 gjennom Ørsta. Når det gjelder Volda ferjekai har Vegdirektoratet sluttet seg til flertallet i Volda kommunestyre med nytt ferjeleie vest for Vikaneset. Det arbeides nå med reguleringsplan.

## Riksveg 16

Etter at detaljplan for Omsund bru m/tilstøtende veg er godkjent er det ingen store hasteoppgaver i riksveg 16. I 1981 vil det bli arbeidet med planer for diverse miljøtiltak på Sunndalsøra, i Tingvoll og på Frei.

**Riksveg 58**

Mest aktuelle oppgave er fullføring av plan for Viset tunnel.

**Riksveg 60**

Byggeplan i henhold til stadfestet reguleringsplan på Emblem.

Det er nå ganske nylig også stadfestet reguleringsplan for bompengeprojektet Aure-Tynes. Også her vil det bli utarbeidet detaljplan/byggeplan, eventuelt ved konsulent.

Ellers kan det bli aktuelt å ta opp igjen planlegging for Ringstad-Sløgstadmarka-Drege.

**Riksveg 61**

Ingen store hasteprojekt. Aktuelle oppgaver er detaljplan Strand-Saunes m/ utbedring av Strandkryset samt trafikkundersøkelse Eidså-Fiskå for å vurdere nytten av eventuell omlegging.

**Riksveg 62**

Sentrumsplanlegging i Molde (ferjeleie, havnegate) er i gang ved prosjektgruppe kommunen/vegvesenet. Arbeidet vil fortsette.

Ellers:

Planlegging for miljøtiltak Årø-Røbekk-Strande, på Kleive og i Eidsvåg.

**Riksveg 64**

Viktigste oppgave er hovedplan for linjevalg over Hensørene i Isfjorden.

**Riksveg 65 og 66**

Ingen store prosjekt, miljøtiltak på Øye i riksveg 65 og på Frei i riksveg 66.

**Riksveg 67**

Detaljplan Eide-Visnes er nå godkjent. Høyest prioriterte oppgave er hovedplan for videreføring Visnes-Ørjavik.

Ellers framholdende planlegging Bruhagen S. — Bruhagen N.

**Riksveg 71**

Framholdende arbeid med detaljplan Engan-Kjelberg.

**Riksveg 651**

Nødvendige undersøkelser for avklaring linjevalg Åseskaret-Hjartåelva, deretter detaljplan for valgt løsning.

**Riksveg 652**

Nødvendige uttalelser og planmateriale for godkjenning parsell Stigen-Lauvstad foreligger.

**Riksveg 654**

Framholdende arbeid med detaljplan for omlegging på Koppen med gang/sykkelveg.

**Riksveg 655**

Detaljplan for parsell gjennom Rekedal ventes sluttbehandlet og god-

kjent, dessuten vil vi ta opp igjen planleggingen for omlegging/utbedring Sæbø-Frøland.

#### **Riksveg 657**

Detaljplanarbeidet parsell Bjørkavåg-Furnes-Mauseidvåg vil bli satt i gang så snart Veglaboratoriet har gitt uttale om eventuell tunnel ved Mauseidvåg. Ellers framholdende arbeid med detaljplan Vedde-Langevåg.

#### **Riksveg 658**

Innledende detaljplanarbeid for miljøtiltak Valderøy ferjekai-Gjøvsund.

#### **Riksveg 659**

Det strides fortsatt i Instevangen til tross for stadfestet reguleringsplan, ellers vil det bli arbeidet med planen for linjevalg på Hildrestranda.

#### **Riksveg 661**

Igangsatt hovedplanundersøkelse for nye Straumsbruer med nødvendig vegbygging vil fortsette.

Detaljplan parsell Vatne sentrum-Ulvestadvika ventes godkjent. Planen bør suppleres med plan for gang/sykkelveg Vatne bru-Vatne sentrum.

Detaljplanarbeidet Fiksdal-Innvika-Tomra vil bli innledet.

Detaljplan parsell Stokkelandsløken-Leirvikbukta vil bli framlagt for aktuelle høringsorgan og forhåpentlig også godkjent i løpet av året.

Detaljplan parsell Leirvikbukta (x661)-Furneset og parsell Leirvikbukta-Helland bru ventes godkjent.

#### **Riksveg 662**

I tillegg til den del av riksveg 662 som inngår i arbeidet med sentrumsregulering i Molde (sammen med riksveg 62), vil det bli arbeidet med detaljplan Reknes-Bjørset for innarbeiding i reguleringsplan.

#### **Riksveg 663**

Framholdende detaljplanlegging Farstad-Vevang. Kanskje også hovedplansundersøkelse for omlegging i Elnesvågen og av Eidemsbakken.

#### **Riksveg 665**

Innledende undersøkelse for omlegging Fagerli- og Aspås-bakkene.

#### **Riksveg 666**

Framholdende detaljplanarbeid Torvikbukta-Flemma.

#### **Riksveg 669**

Hovedplan Sætran-Reiråbakken ventes framlagt, ellers framholdende arbeid med detaljplan Hellesfjord-Straumen. Undersøkelse for veg- og bruprojektet Straumen-Kuli-Edøy vil dessuten fortsette.

#### **Riksveg 680**

Undersøkelse av parsell Hisåsmyr-Giset, 1. byggetrinn i veg- og bruprojekt over Aursundet vil fortsette. Detaljplan for parsell Omsund (x16)-Seivika m/ Seivika ferjekai ventes godkjent.

## Samrådsmøte om trafikktrygging

Fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU) i Møre og Romsdal heldt sitt årlege samrådsmøte i Rådhusalen i Molde onsdag 5. november. Møtet samla deltakarar frå 26 av kommunane i fylket, frå lensmann og politi, kommunale trafikktryggingsutval, frivillige trafikkorganisasjonar og organisasjonar for ulike interessegrupper, samt representantar frå utrykningspolitiet og ulike delar av fylkesadministrasjonen, tilsammen ca. 100 deltakarar. Vidare var også representantar for presse og kringkasting til stades.

Øystein Østensen Goksøyr, formann i FTU i Møre og Romsdal, opna møtet. Han kom i sitt innlegg inn på fleire tema, så som løyvingar til trafikktryggingstiltak, «Aksjon Skoleveg», fart og fartsgrenser, føraropplæring og ulykkessituasjonen på vegane i fylket og den konkrete målsettinga ein har sett seg for å redusere ulykkestalet. Han gav også eit kort oversyn over det arbeid for auka tryggleik i trafikken som FTU har hatt føre seg det siste året. Tema for byråsjef Jon Arild Jensen, Samferdselsdepartementet, sitt innlegg var «*Stortingsmelding nr. 14, om trafikkssikkerhetsarbeidet m.m.*» Jenssen ga først ei orientering om bakgrunnen for st.meld. nr. 14 og om det arbeidet som har vore lagt ned frå sentralt hald innafor trafikktryggingssektoren dei siste 20 åra, m.a. med eit oversyn over dei

stortingsmeldingar som er laga om trafikktryggingarbeidet i denne perioden. Han gav vidare eit oversyn over dei einskilde avsnitt i st.meld. nr. 14 og kom til slutt inn på praktiske tiltak innafor dei einskilde sektorar (veg, vegmiljø, trafikant, kjørety). Mellom anna i samband med spørsmål frå salen kom byråsjef Jensen i fleire seinare innlegg inn på ei rekke andre aktuelle tema.

Fylkesordførar Kjell Furnes hadde sett *Praktiske samarbeidsformer, stat, fylke, kommune og frivillige organisasjonar* som tema for sitt innlegg. Han la her fram synspunkt på lovfesting av trafikktryggingarbeidet i kommunane, vidare på organiseringa av trafikktryggingarbeidet i kommunane, KTU sin plass i den kommunale nemndstruktur, og kontaktlinjer mellom kommunane og etatar på fylkeskommunalt og statleg plan. Furnes poengterte ellers at det er viktig å få *grasrota* med i trafikktryggingarbeidet, og la vekt på at dei som vert sette til å ta seg av dette arbeidet er personar med personleg initiativ og interesse for trafikktryggingarbeid.

«*Aksjon Skoleveg 1979-80*» -- inn i 80-åra, var tema for neste sekvens. her orienterte først overingeniør Magne Flemseter frå FTU sitt sekretariat på vegkontoret om ulykkesituasjonen på vegnettet i fylket og om korleis status for ulykkestalet



*Fire av innleiarane på samrådsmøtet. Frå venstre overing. M. Flemsæter, byråsjef J.A. Jenssen, formann i FTU Øystein Østensen Goksøy og fylkesordførar Kjell Furnes.*

*Foto Sunnmørsposten*

ser ut i høve til den konkrete målsettinga i fylket for reduksjon av ulykkesketalet.

Avdelingsingeniør Hermund Vebestad, også han frå FTU sitt sekretariat på vegkontoret, summerte kort opp det materialet kommunane har sendt inn til FTU i samband med «Aksjon Skoleveg», før overingeniør Flemsæter tok føre seg vidareføringa av aksjonen i kommunane og på fylkesplanet. Flemsæter la særleg vekt på finansieringa av tiltak innfor aksjonen og peika på fleire ulike finansieringsmåtar for dei ulike typar av tiltak.

Overingeniør Svein Solbjørg frå vegkontoret orienterte om *fart og fartsgrenser*. Han kom inn på retningslinjene for fastsetting av særskilte fartsgrenser, datainnsamling og praktisk gjennomføring av den nød-

vendige skilting på riks- og fylkesvegar (gjennomsnittleg 34% av riksvegnettet vert skilta med særskilte fartsgrenser). Solbjørg la også fram resultat frå dei målingar som er gjort med vegvesnet sin nye automatiske radar. Dei tala ein til no har, tyder på at respekten for fartsgrensene har vorte mindre etter at det vart teke i bruk nye retningslinjer for fastsetjing av fartsgrenser.

For fartsgrense 30 km/t er det no gjeve anledning til å ta i bruk eit spesielt fartsgrensesoneskilt. I den samanheng orienterte Solbjørg om retningslinjene for bruk av dette skiltet og om dei erfaringar ein allerede har med bruk av fartsgrense 30 km/t i bustadområder.

«Førarkort fase 2» var siste emne på møtet, der biltilsynssjef Arne John-

sen orienterte. Han ga eit oversyn over kva fase 2 er, over gjennomføringa av føreropplæringa slik ho no går føre seg etter innføring av fase 2 og gjekk nærare inn på dei einskilde punkt i opplæringa. Han kom vidare inn på bakgrunnen for innføringa av fase 2 og sette opp følgjande punkt for kva ein ønsker å oppnå med denne opplæringa:

1. Påverke førarane i deira mest ulykkesutsette periode.
2. Supplere førstegongsopplæringa på område med særleg stort verd for tryggleiken.
3. Korrigere ulykkeskapande adferd.
4. Kombinere eigenerfaring med ny opplæring.
5. Trene kjøreteknikk.

Under eventuelt fekk vegsjef Arne Inge Torvik ordet til ei «meningsyttring basert på inntrykk frå møtet» der han oppsummerte og gav synspunkt på dei emne som var oppe på møtet.

Avslutninga av møtet sto formannen i FTU Øystein Østensen Goksøyr for. Han summerte opp innlegg og synspunkt, og minte dessutan om fleire andre viktige emne innafør trafikktryggingsarbeidet som ikke var trekt fram tidlegare på møtet, m.a. alkohol og bilkjøring og trafikkopplæring i skolen.

Under posten «Eventuelt» og i samband med kvart enkelt av programpostane nemnt ovanfor, kom det

fram spørsmål og synspunkt også frå møtedeltakarane i salen.

Møre og Romsdal trafikktryggingsutval

*Hermund Vebenstad*  
referent



# 1 av 10 kjører minst 10 km/t over tillatt fart.

Gjennom radio og aviser fekk vi i 1980 fleire meldingar om svært høg fart på vegane her i fylket. Desse opplysningar kom både frå utrykningspolitiet og vegkontoret. Vegvesenet har i 1980 utført farts-

målingar med automatisk radar på 13 av våre faste målepunkt på riksvegane i fylket (2 i 50 km/t-sone, 7 i 60 km/t-sone og 4 i 80 km/t-sone). Målingane som vart utført frå juni til i midten av desember, viser:

Fartsgrense km/t	Talet på registrete kjøretøy	% kjøretøy over tillatt fart i gjennomsnitt	% kjøretøy meir enn 10 km/t over tillatt fart i gjennomsnitt
50	33 380	51,9	13,5
60	150 289	42,1	10,4
80	93 086	35,7	9,4

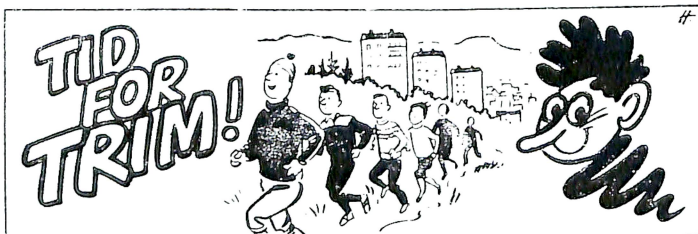
Etter dette kjører ca. 1 av 7 trafikantar meir enn 10 km/t over tillatt fart i 50 km/t-sonen. I 60 og 80 km/t soner er det tilsvarande talet ca. 1 av 10 trafikantar

Sjølv under svært ugunstige føreforhold (glatt vegbane) er det fleire kjøretøy som har passert målepunkta i

over 120 km/t. Slik uforsvarleg kjøring set også andre trafikantar på vegen i stor fare.

Men det store fleirtalet av bilistar og motorsyklistar ser likevel ut til å respektere fartsgrensene relativt godt.

SKS





# KNUSAREN



Ideen om å plassere et knuseverk ombord i en båt hadde lenge lekt i fantasien til de som hadde ansvaret for grusframstillingen her i fylket. Det ble sett på flere typer båter for å finne noe som egnet seg til dette formål.

Det første skrittet til realisering av tanken kom da man fikk overta den gamle bilferjen «Gaute» fra MRF i 1968. Alt nødvendig knuseverktøy ble montert ombord. Da var båten så nedlastet at nede i lugaren hadde man følelsen av å være i et akvarium. Sei og torsk tippet nyskjerig inn gjennom «køyene». Driften med denne ferjen pågikk til 1969 da vegvesenet fikk tilbud om å overta en landgangsbåt som var utrangert

av marinen.

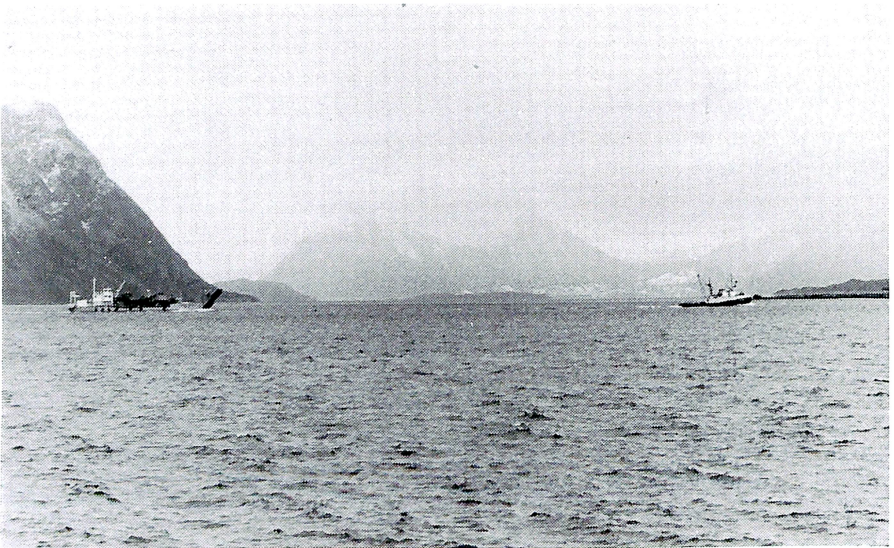
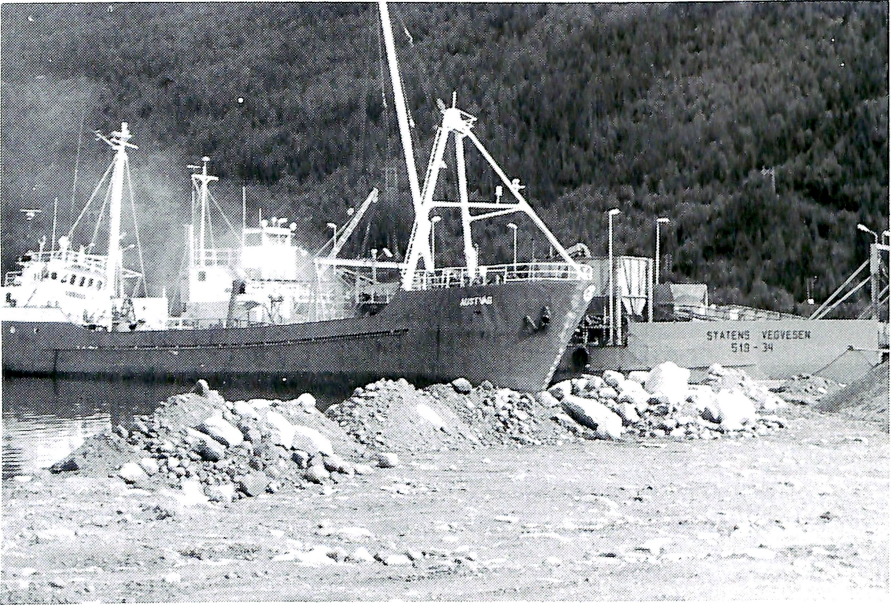
Alt utstyret ble så overflyttet og bygd opp på den nye båten. I 1970 ble knuseverket startet opp ombord i «Vargsund» som da ble omdøpt til «Knusaren».

Gjennom disse ti år har «Knusaren» vandret fra Grydalen grustak i Sydve til Valsøybotn på Nordmøre. Den har passert «Hustadvika» mange ganger. Den var også på en kort visitt til Florø og knuste fjell for Sogn og Fjordane vegkontor en vinter.

Med visse mellomrom har båten vært oppe for rengjøring og bunnsmøring.

Gjennom disse ti årene har den produsert nesten 800 000 m<sup>3</sup> grus.

Den største fordelene med dette knu-



severket er at det er mobilt. Flyttetiden tar med dette knuseverket bare ca. 1,5 dag fra produksjonen stopper på et sted til den kan begynne et annet sted.

Til sammenligning tar det ca. 3 uker å demontere, flytte og montere opp igjen et knuseverk som skal flyttes på land av samme størrelse. Det sier selv at dette er en stor fordel i

en 6-7 mnd. kort sommersesong. Ved den siste inspeksjonen av båten viste det seg at spant og plater er så tæret av rust og elde at dens dager er talte. Sesongen 1981 vil bli den siste sesongen, og så er det slutt.

Det er allerede på tale om å få tak i en annen utrangert båt fra marinen

til å bygge opp igjen et lignende verk på, men da med mulighet også til å knuse fjell til pukk m.v.

Om dette blir realisert er det enda i skrivende stund ikke tatt bestemmelse om.

*Oddvar Åfløydal*

## ***NYE FARTSGRENSER***

Ved Kongelig resolusjon den 26. september 1980, ble endel hastighetsgrenser endret. Jeg regner med at de nye grensene er aktuelle for de fleste bilførere.

Den største endringen er kanskje at nå kan alle biler kjøres i 80 km/t utenom tettbebygd strøk uansett totalvekt. På vegstrekning med høyere fartsgrense enn 80 km/t, for eksempel på visse motorveger, kan likevel motorvogn med tillatt totalvekt 3500 kg eller mer eller motorvogn med tilhenger, kun kjøres i 80 km/t.

Den andre store endringen er at biler som trekker tilhenger som har bremses kan kjøres i 80 km/t utenfor tettbygd støk. Det samme gjelder for motorvogn som trekker tilhenger uten brems dersom tilhengerens tillatte totalvekt er lavere enn 300 kg. Dersom tillatt totalvekt (det vil si egenvekt pluss tillatt nyttelast) er 300 kg eller mer, er maksimalt hastighet utenfor tettbygd strøk 60 km/t.

I tillegg gjelder naturligvis hovedreglene for kjørefarten. Kjører skal avpasse farten etter sted, føre, vær- og trafikkforholdene slik at det ikke oppstår fare eller voldes ulempe for andre. Kjører skal alltid ha fullt herredømme over kjøretøyet og skal alltid kunne stanse på tredjedelen av den frie vegstrekning som kjørerens har full oversikt over.

Et aktuelt spørsmål er hvordan tillatt totalvekt bestemmes for en tilhenger. Det er tilhengerens fabrikant som beregner denne på grunnlag av hva ramme, aksel, hjul tåler. Den tillatte totalvekt fastsettes av biltilsynet til den maksimale vekt som tilhengeren kan veie med last. En allerede registrert tilhenger kan vanskelig registreres med lavere totalvekt enn den som den allerede er registrert for.

*Kåre Halvorsen*

## Vegvesenets plikter og rettigheter i forhold til eiere av grunn langs vegen

*Det er selvsagt ikke mulig ved en artikkel i «Veg og virke» en gang for alle å løse de problemer og uoverensstemmelser som kan tenkes å ville oppstå i naboforholdet mellom vegvesenet og eiere eller rettighetshavere til grunn langs vegene. Det må vel således bli generell omtale av de mest aktuelle forhold for vegvesenets folk i daglig virke som her tas opp.*

### Vegens eiendomsområde

Grunn og rettigheter for bygging av ny veg eller utvidelse av eksisterende veg må erverves enten ved avtale med grunneiere og andre rettighetshavere til grunnen, eller ved å gjennomføre tvangsavståelse (ekspropriasjon). Både någjeldende og tidligere veglover inneholder bestemmelser som gir det offentlige adgang til å foreta ekspropriasjon.

I tidligere tider skjedde det relativt ofte at veggrunnen ble ervervet i henhold til frigrunnserklæring, d.v.s. at grunneierne gikk med på å avstå grunn uten at det skulle betales for det. Slike frigrunnerklæringer innebærer at vegvesenet har ervervet de samme rettigheter som om overføringen hadde skjedd mot betaling eller ved ekspropriasjon. Det er ikke riktig, som det fra tid til annen påstås fra grunneierhold, at



vegvesenet står svakere i slike tilfeller.

Tidligere og någjeldende veglover forutsatte at det offentlige skulle erverve full eiendomsrett ikke bare over grunnen som gikk med til selve vegbanen, men også den grunnen som veggrofter, fyllinger og skjæringer m.m. la beslag på. Det har hittil ikke vært nødvendig å foreta noen formell utskillelse og tinglysning når det gjelder grunnerverv til offentlig veg. Delingslova av 1978 medfører en endring i dette for grunnerverv som foretas i tiden framover. Særlig for eldre veger er det ofte uklart hvor grensen mellom privat og offentlig eiendom befinner seg, og det hender at det oppstår uenighet mellom grunneiere og vegvesenet om dette. Slike tvister må avgjøres ut fra det materialet man har om

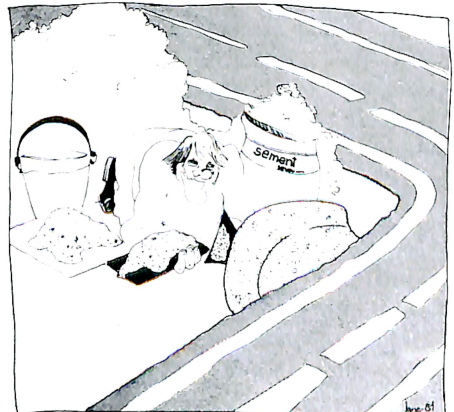
eiendomsrådets utstrekning for den aktuelle vegstrekningen, f.eks. gamle profiler, opplysninger i de vedtak som i sin tid ble fattet om bygging og bevilgning til vegen, samt det som måtte finnes i marka som kan gi antydning om opprinnelig vegbredde. I mangel av andre holdepunkter er det berettiget å legge til grunn at vegen ble bygget i den bredden, med grøfter etc. slik det var fastsatt i de generelle reglene som gjaldt den gangen. Ifølge en dom av Frostating lagmannsrett 21. juli 1975 vil det forøvrig kunne komme grunneierne til skade dersom han ikke i tide henvender seg til vegvesenet når han mener at en slik gammel veg gradvis utvider seg inn over grensen for hans eiendom som følge av trafikken på vegen og vedlikeholdet av den etc. Uenighet om eiendomsgrenser eller påstand om uoppgjorte forhold gir ikke grunneieren rett til å foreta avsperring etc. i vegbanen, slik man fra tid til annen har opplevd.

### Stikkrenner og avløp for vann

Det er nødvendig å kunne la vann fra vegområdet og ovenforliggende områder få avløp over eiendom på ned-siden av vegen, både det vannet som samles ved hjelp av grøfter og stikkrenner og det vannet som renner direkte av vegbanen. De tidligere veglovene hadde spesielle bestemmelser som ga rett til avløp for vann fra vegområdet (mot erstatning for eventuell ulempe/skade), henholdvis § 19 i veglova av 1851 og

§ 38 i veglova av 1912. Den generelle ekspropriasjonsbestemmelsen i nå-gjeldende veglov § 50 gir nå hjemmel for om nødvendig å ekspropriere slike rettigheter. Vegvesenet har ikke adgang til å legge stikkrenner på nye steder med avløp over fremmed eiendom uten først å innhente samtykke fra de berørte grunneierne eller i henhold til skjønn. Tilsvarende kan ikke vegvesenet øke vannføringen gjennom eksisterende stikkrenner til skade for nedenforliggende eiendom ved å lede vann fra større arealer gjennom renna. Grunneierne har på sin side ikke adgang til å foreta seg noe på sin eiendom som hindrer lovlige stikkrenner i å fungere som de skal, og dermed sette til side de rettigheter som vegvesenet har ervervet til å la renna få avløp over eiendommen. Grunneiere ovenfor vegen har heller ikke uten vegvesenets samtykke rett til å føre drens- eller avløpsledninger inn på vegens grøfter eller stikkrenner (veglova § 57 nr. 3).

Det finnes tilfeller der vegvesenet har påtatt seg vedlikehold av av-



løpsledninger eller grøfter for den delen som befinner seg på privat eiendom. Vanligvis må imidlertid grunneieren for egen regning sørge for vedlikeholdet av grøfter og ledninger på egen eiendom, idet ulempe ved dette er oppgjort den gang retten til avløp over eiendommen ble ervervet, enten det da skjedde mot erstatning, det ble gitt fri grunn til vegen, eller ulempene ved avløpet ble betraktet som så små at det ikke var grunnlag for erstatning. Det kan ikke gjøres krav om erstatning om det viser seg at lovlige stikkrenner vil bli til større ulempe enn før fordi eiendommen nå skal tas til bruk til andre formål enn tidligere, f.eks. dyrkes opp eller bebygges. Eventuell flytting av grøfter over eiendommen, også om det gjelder grøfter som vegvesenet er eier av, må bekostes av grunneieren, jfr. vassdragslova § 34.

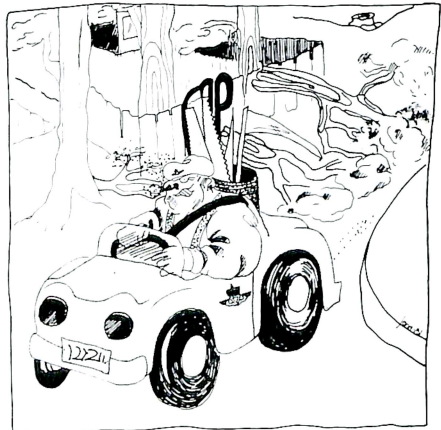
Vann fra stikkrennene inneholder ofte grus fra vegområdet. Grunneieren må vanligvis finne seg i ulempene ved at vannet fører med seg noe grus, og må ta hensyn til dette hvis han vil lukke avløpsgrøftene over eiendommen. Han kan som regel ikke forlange at vegvesenet fjerner grusen som kommer inn i grøftene. Vanngjennomløp under avkjørsler er det i henhold til veglova § 43 vegvesenets sak å holde åpne, forutsatt at avgjørelsen er bygd og vedlikeholdt av grunneieren på lovlig måte. Vegvesenets forpliktelse innebærer ikke mer enn opprensning av røret eller gjennomløpet. Uansett hvem som har bygget avkjørselen er det grunneieren eller brukeren som selv må sørge for det øvrige vedlikeholdet

det av gjennomløpet, f.eks. nødvendig utskiftning av skadet rør. jfr. pkt. 9 i regler av 16. juli 1964 om bygging og vedlikehold av avkjørsler, fastsatt av Vegdirektoratet i medhold av veglova § 43, 1. ledd.

Renner, grøfter og ledninger som krysser vegområdet har som hovedregel eieren selve ansvaret for å vedlikeholde også om ledningen lå på samme stedet før vegen ble bygd eller ble omlagt av vegvesenet som følge av bygging eller utvidelse av vegen.

### **Fjerning eller beskjæring av trær og busker utenfor vegområdet**

Det vil ofte av hensyn til vegen og trafikksikkerheten være ønskelig å få fjernet eller beskåret trær og busker som står på privat eiendom langs vegen eller i vegkryss. Granelova av 1961 § 12 gir en nabo rett til å fjerne og tilegne seg trær og greiner som til ulempe stikker inn over grenselinja, forutsatt at eieren av treet ikke selv sørger for å fjerne



det etter rimelig varsel. Treet kuttet der det krysser grenselinja. Disse rettighetene gjelder også for vegvesenet som nabo til eiendommene langs vegen.

Etter veglova § 31 kan vegvesenet dessuten kreve fjernet trær som i sin helhet befinner seg utenfor vegens eiendomsområdet, dersom trærne eller buskene står innenfor byggegrensa for vegen og det etter vegvesenets oppfatning er nødvendig å fjerne eller beskjære dem av hensyn til vegtrafikken eller vegvedlikeholdet. Vedtak om slike påbud skal gjøres av vegsjefen og kan påklages til overordnet myndighet etter de vanlige regler. Grunneieren vil her vanligvis kunne kreve vederlag for økonomisk tap og utgifter ved påbudet. Vederlaget blir å fastsette ved rettslig skjønn (eventuelt lensmannskjønn) dersom det ikke oppnås enighet.

Trær eller greiner som henger inn over vegområdet på en slik måte at de er til direkte fare for trafikken, må fjernes uten videre.

### **Skader og ulemper som følge av brøyting, støv, sølesprut etc.**

Det kan ikke kreves at vegvesenet skal rydde avkjørsler og gårdsveger som fylles med snø under brøyting av riksvegen. Uten rask og effektiv brøyting av det offentlige vegnettet ville for øvrig avkjørsler og gårdsveger være av minimal verdi for de fleste grunneiere.

Under brøyting av grusveger er det ikke til å unngå at noe sand og grus



kan bli ført ut på arealene langs vegen. Slike ulemper, samt ulemper ved støv og sølesprut fra vegen, kan det i alminnelighet ikke kreves at vegvesenet skal betale erstatning for, eller at vegvesenet skal foreta opprydding.

Gjerder som grunneieren setter opp langs vegen skal være slik utført at de kan tåle påkjeningene ved vanlig snøbrøyting, jfr. regler om gjerder ved offentlig veg av 9. oktober 1969, gitt av Vegdirektoratet i medhold av veglova § 45. Erstatningsansvar for brøyteskader vil bare kunne komme på tale dersom gjerdet er forsvarlig oppsatt og skadene skyldes at vegvesenet har gått fram på uforsvarlig måte ved brøytingen. Skyldes skaden at selve snøplogen eller bilen har vært borti gjerdet, vil det kunne bli tale om erstatningsansvar etter bilansvarslovas regler. Dersom det gjelder en brøytekontraktør vil det i så fall være det forsikringsselskapet hvor han har ansvarsforsikret bilen som er rette adressat for erstatningskravet.

## Riksveg E69 Sogge bru — Rauma bru

Tirsdag den 2. desember 1980 ble det satt trafikk på en ny parsell av riksveg E69 fra Grøttør bru til Rauma bru. Lengda på parsellen er 1200 m. Det første stykket fra Grøttør bru går vegen i fylling ut i Rauma elv, videre over Øran øst og ender i et nytt kryss ca. 100 m nord for Rauma bru. Arbeidet ble starta opp i november 1979 og har i det vesentlige bestått i boring og sprenging av 31 000 tfm<sup>3</sup> fjell i linja fra Grøttør bru og ca. 400 m østover. Av disse massene har det gått med ca. 23 000 tfm<sup>3</sup> til fylling i linjen, og resten til produksjon av pukk. Boringen har foregått for

det meste med borvogn, men det er også nytta håndholdte maskiner. Prisen er på ca. kr 34,-/pr tfm<sup>3</sup>. Ved denne vegomleggingen har en oppnådd å få gjennomgangstrafikken utenom bolig- og forretningsområdet Neshagen, noe som vi antar merkes godt av beboerne i området. En har også eliminert Nes jernbaneundergang som har en fri høyde på bare 3,6 m. Noen praktisk konsekvens for høyde på kjøretøy som kan trafikkere nedre del av Romsdalen får imidlertid ikke dette før også Hølgenes jernbaneundergang er eliminert. Den ligger på strekningen



*Bildet viser det nye krysset mellom Rv. E 69 og Rv. 64 ved Rauma bru. Den nye vegen går over Øran øst og videre langs Rauma elv til Grøttør bru.*



Sogge bru-Grøttør bru der arbeidet også er igang. Omleggingen betyr også en innkorting av hovedparsell 03 Horgheim-Veblungsnes på 630 m. Etter planen skal arbeidet med ombygging av strekningen Sogge bru-Grøttør pågå i sammenheng til ve-

gen er fullført i 1983. På denne 3000 m lange parsellen skal det flyttes ca. 140 000 tfm<sup>3</sup> masse som for en stor del består av silt og leire. Arbeidet med masseflyttingen pågår nå for fullt.

*Hjalmar Brudeseth*



OPPSYNSMANN

## RAGNVALD SEBERG



døydde brått 15. januar 1981, vel 63 år gammel.

Seberg byrja som anleggsarbeidar i vegvesenet i 1946 og han heldt fram med dette til 1958. I 1958/59 gjekk

han Elementærteknisk skole. Deretter var han i ein toårs periode oppsynsmannsassistent i vegvesenet og frå 1961 oppsynsmann.

I sitt arbeid som oppsynsmann hadde Seberg leiinga av anlegg over eit stort geografisk område. Her kan nemnast RV 64 Åndalsnes — Grønnes, Alnes — Valkve på Godøya, Sundsbø — Rakvåg i Midsund, Valderhaugstrand — Ytterland på Valderøy, RV 67 Eide — Sylte og vegane i Averøy og Frei.

Dei 3 siste åra kom han attende til RV 64, på parsellane Frøyset — Åfarnes og Tokle — Markanaset. Seberg hadde god innsikt i arbeidet og om han av og til kunne ha tid til overs i oppsynsmannsgjeringa, tok han gjerne eit tak i lag med arbeidarane. Han var og open for nye arbeidsmetodar i drifta.

Vi som arbeide saman med oppsynsmann Seberg lærte å setje pris på den gode og opne omgangsmetoden han viste i samarbeidet.

*Kjell Loen*

## *R. V. 64 Hen — Markaneset*

Arbeidet på parsellen Hen — Markaneset på riksveg blei starta opp sist haust. Parsellen er 4,7 km lang og vil få ei breidde på 7 meter. Den nye veglina går i si heilheit nedafor eksisterande riksveg og randbusettinga langs den og følgjer stort sett strandkanten. Eksisterande riksveg vil i framtida bli ein lokalveg som vil bli knytt inn på nyvegen på fire plassar. Utanom desse fire tilknytningsvegane, vil det omtrent ikkje bli bustadavkørsler til nyvegen. Det må byggjast nye bruer over Indre og Ytre Breivikelv.

Fram til november sist haust var det forholdsvis stor innsats av maski-

ner og køyretøy på anlegget. Det vart då grave ut 19.000 m<sup>3</sup> matjord og 22.000 m<sup>3</sup> leire og anna lausmasse. Men enno står det att 46.000 m<sup>3</sup> matjord og lausmasse. Videre vart det omlagt 770 meter kloakk- og vassleidningar. I vinter vil ein stort sett drive med fjellsprengning med handhalde bormaskiner. Det er i alt 6 mann som no driv med det.

Lausmassane på denne parsellen skapar ein del problem for drifta. Særleg på indre del av parsellen er det mykje blaut leire som gjer at det omtrent ikkje er framkommande for maskiner eller kjøretøy på traubotn. Det er elles truleg at ein må bruke



*Bilete er teke på Vollstad. Ein får eit inntrykk av den blaute traubotn.*

lette fyllmassar (leca eller bark) over eit særleg blautt parti.

Den daglege leiinga på anlegget er

det for tida oppsynsmann Inge Bergum som står for. Anleggsbestyrar er Leif Husby.

*Leif Husby.*

---

## *Sikring av fjellskjæring på Tafjordvegen*



Sikring og rensk av høge fjellskjæringar kan ofte være både komplisert og kostbart arbeid.

På bildene kan en se Olav Kjell Homlong, Lars Småge og Svein Homlong i aksjon i en høgde av 35-40 m over vegbanen.

Disse 3 karene rensket fjellskjæringen og satte inn 80 bolter på 3 arbeidsdager. Arbeidet ble elegant ut-

ført fra en trygg arbeidsplass (en korg godkjent av arbeidstilsynet) hengende i bommen til en 30 tonns mobilkran. En skulle kanskje vurdere behovet i vegvesenet for en slik kran. Jeg tenker da på slike og en rekke andre oppdrag som en slik kran kan nyttas til.

*Olaus Winther*

## VANNRETT

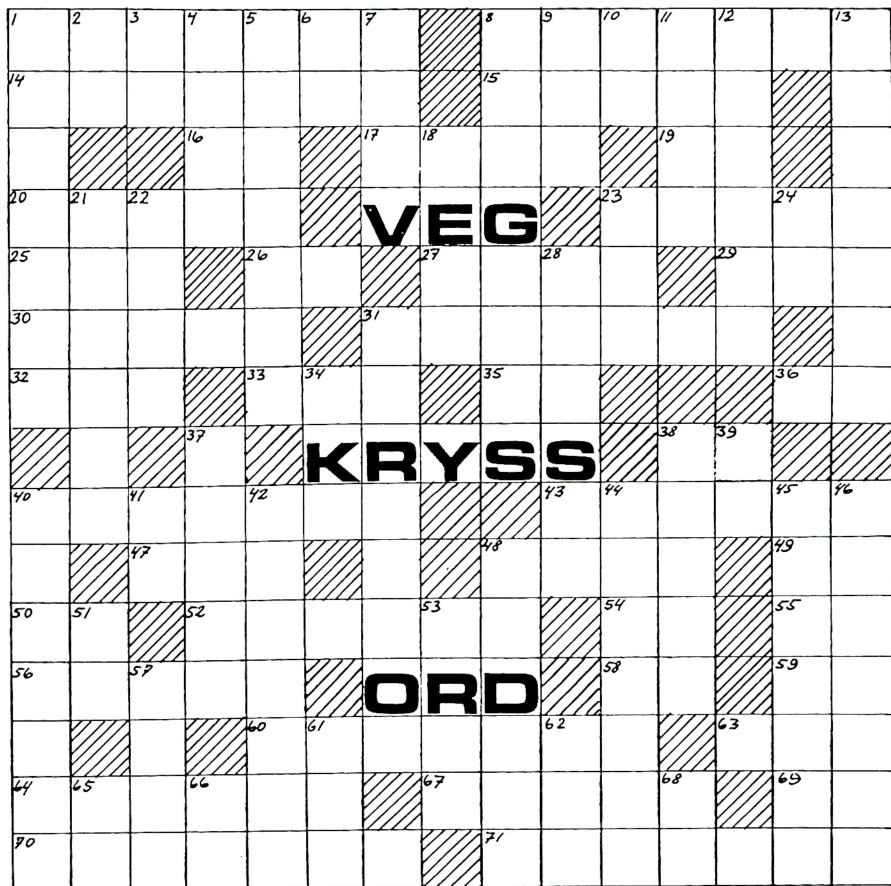
1. Konversere
8. Utbuet
14. Ytterliggående
15. 29/7
16. Skipsbetegnelse
17. Kvinnenavn
19. Naboer
20. Vektenhet
23. Fallitt
25. Tidsavsnittet
26. Fred
27. Altså
29. Hanebein
30. Stjele
31. Tjæreolje
32. Fisk
33. Kineser
35. Skipsbetegnelse
36. Ubest. pron.
38. Purke
40. Berømt
43. Vørnad
47. Hjelpespråk
48. Førstemann
49. Konj.
50. 100 m<sup>2</sup>
52. Plantervernmiddel
54. Fase
55. Sporte
56. Gåte
58. Fjernsyn
59. Alt i orden
60. Justere vekt
63. Tidsrom
64. 6543
67. Biltype
69. Kåre Thorsen
70. Ytterliggående
71. Kontakt

## LODDRETT

1. Fullmakt
2. Organisasjon
3. Nr. 18 og 4
4. Hovedstad
5. Overdreven
6. Fartøy
7. Disippel
8. Sammenkomst
9. Nordmann
10. Tidl. pol parti
11. Morene
12. Nøyaktig
13. Samtidig
18. Beveger
21. Tre
22. Hurtig
23. Kurs
24. Husdyr
28. Øy i Romsdal
31. Gang
34. Renne
37. Rom
38. Slit
39. Interj.
40. Befrakte
41. Ås
42. Underlag
44. Midtpunkt
45. Land
46. Merkelapp
48. Forandret
51. Tone
53. Krigsgud
57. Eske
61. Gudinne
62. . . . . m, by
65. I orden
66. Hellig
68. Fase

# KRYSSORD

av avd. ing. Kristian Furland



De tre først uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i en konvolutt merket «Vegkryss nr. 1-81» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 16. mars 1981.

Innsender: .....

Adresse: .....

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

## GLIMT FRÅ SJØSIDEN

Då den nye vegdirektøren var på besøk ombord i P/B «Vølaren», var det ein i følget som sa «jammen er vegvesenet allsidig, vi har jo eit sjøvesen».

Og det er ofte at vi høyrer uttrykt undring, særleg av turister og reisende over at vegvesenet har båtar.

Det er riktig at vi har våre pelebåtar, som stadig er på farten over heile fylket, travelt opptekne med vedlikehald og nybygg av ferjekaier.

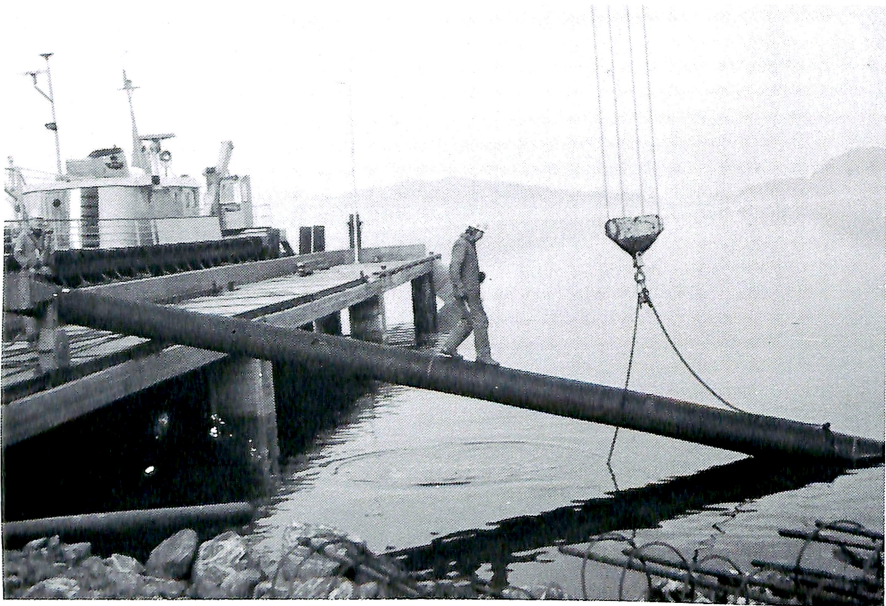
I tillegg til kaiarbeidet er båtene ofte ute i spesialoppdrag, som grabbing

for brukar i havgapet ved Runde, til førstehjelp ved reparasjoner av fjordspenn når stormen legg bygdene i mørke.

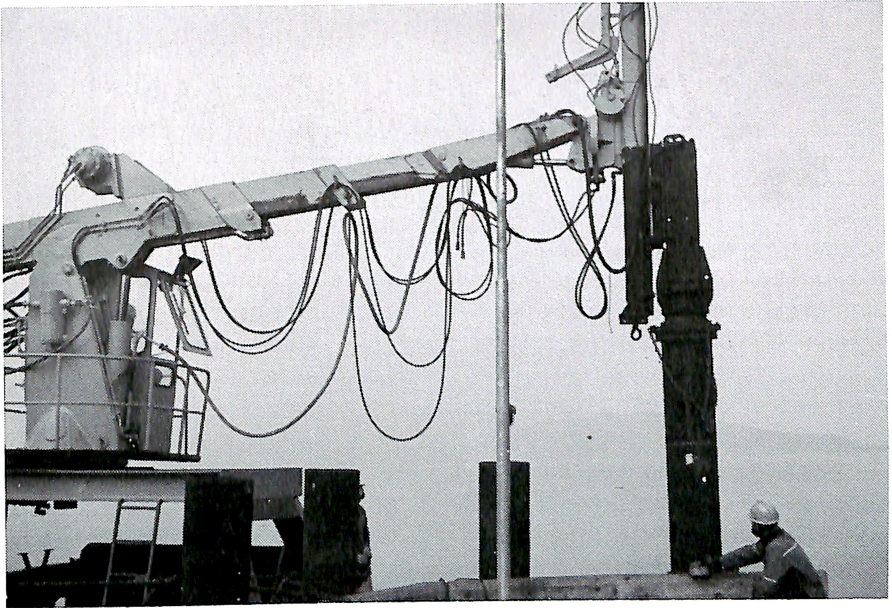
Spesialfeltet til båtene er likevel å lage solide fenderverk til kaiene, og nytt av året er prøvene til ferjekaiavdelinga med armerte jernsøyler fylt med betong.

Ein må vel seia at vegvesenets «sjøvesen» er ein viktig lekk i kjeda for å halde trafikken i gang i eit av dei største ferjefylka her i landet.

*Alf Myrstad*



*Det er dimensjoner over jernsøylene. Ingar Ræstad gjør klart for hiv.*



«Slå vekk,» roper basen Erling Vike.

---

## ETTERLYSNING

Årvis sammenkomst for diskusjon av faglige og organisasjonsmessige emner, kalt «OPPSYNSMANNSMØTE» har nå vært savnet i flere år. Spesielt fordi den savnede de siste åra hadde svulmet svært opp når assistenter, oppsynsmenn og vegmestre alle var samlet, er utblivelsen lett å merke.

Ikke desto mindre ble den savnede ansett som velegnet til å ta opp informasjon om og diskusjon om tekniske emner, nye systemer, rutiner og driftsmåter samt få utvekslet synspunkter også om de mer dagligdagse gjøremål.

Om det helhjertet ønskes å skaffe den savnede tilbake - kanskje i en mindre voluminøs form enn slik vi husker de siste åra - må det vel antas at vi fortsatt i en årrekke kan ha utbytte av oppsynsmannsmøtet. Eller er den savnede ansett som en ødsler av tid og penger slik at hans etterfølger søkes?

*Dusør fra «ytre etat».*

---

# VHF - radiosamband

## Nytt system

---

I disse dager tar vegvesenet i Møre og Romsdal i bruk et nytt radiosamband som erstatning for det gamle som vi har hatt i bruk siden 1968.

Det nye sambandet har fått navnet «Nytt System», og ikke uten grunn. En må vel si at dette systemet har en langt mere avansert bruksverdi enn det gamle. Det bygger på at vi har både lokalkanaler (bil til bil samband), område-kanaler (over basisstasjon) og i tillegg de gamle kanalene.

Det er tatt i bruk individuelle anropsnummer slik at vi nå kan anrope et bestemt kjøretøy og føre samtale med det. Ved å bruke et lukket system kan to personer føre en samtale seg imellom uten at andre hører samtalen. Hvis en tredje person vil avlytte samtalen, må han koble seg

inn på den kanalen som samtalen går og foreta avlytting.

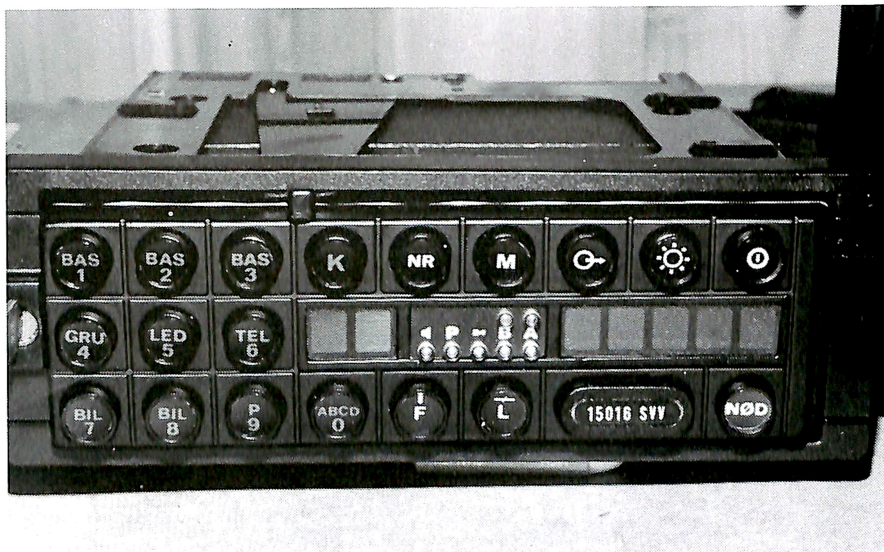
Når vi nå har så mange kanaler i bruk, regner vi med at de fleste samtaler går lukket mellom to personer.

Som bildene viser er denne nye VHF-stasjonen både avansert og tilsynelatende problematisk å bruke. Her er mikroprosessorteknikken tatt i bruk, og mange funksjoner utføres automatisk. Blant annet kan vi programmere inn mange forskjellige opplysninger i apparatet som vi senere kan hente fram igjen.

Bruken er ikke så vanskelig som en skulle tro. Apparatene kan brukes på en enkel måte og i mange tilfelle ved bare å trykke på en knapp. Systemet gir så uendelig mange muligheter, og med kurs og øvelse skal







nok alle brukerne få lære seg å utnytte sambandet. Noe helt nytt i forhold til det gamle systemet, er at vi nå med disse apparatene også kan komme inn på telefonnettet.

På slutten av 1980 har vi fått montert en ny basisstasjon og 30 mobile apparater i det nye system. I 1981

skal vi montere nok en basisstasjon og 45 mobilstasjoner og fram til 1984-1985 skal hele fylket være dekket med nye apparater.

Vi regner med å ha i drift 5 basisstasjoner og ca. 200 mobilstasjoner som vil dekke hele fylket.

*Arnfinn Gautun*



## ***ENERGISPARING***

Etter både energikrise og mere sans for energisparing, har vi nå ved Årø vegsentralt lagt bak oss to år med energisparende tiltak. I grove trekk går disse tiltakene ut på at oljefyringsanlegget er koblet over tidsur hvor varmeaggregatet stoppes størstedelen av tiden utenom vanlig arbeidstid. Dette har gitt en utrolig stor besparelse av fyringsolje. I 1978, før tidsuret var montert bruk-

te vi 45 000 l fyringsolje mot 27 000 l i 1980. Dette gir en besparelse på 40%. Tidsur er nå montert på alle vegvesenets fyringsanlegg hvor dette er mulig og hvor det kan spares olje.

Dette viser at det er mye å hente ved en fornuftig bruk av energikrevende maskiner og innretninger.

*Arnfinn Gautun*

# TRAFIKKPEDAGOGEN

*Møre og Romsdal er et av de fylkene som i 1980 fikk tilsatt Trafikkpedagog. Trafikkpedagogen, Rita Knutsen, er knyttet til biltilsynsavdelingen på vegkontoret.*



*Rita Knutsen, hvilken utdanning har du som gjør deg kvalifisert til denne stillingen?*

Jeg har 2 årig vanlig lærerskole og 1 år på Statens Trafikklærerskole, dessuten har jeg 2 års praksis som kjørelærer.

*Hva vil ditt arbeid gå ut på?*

Det var et vanskelig spørsmål fordi det er så få som vet det. Jeg skal være bindeledd mellom biltilsynet og kjøreskolene, mellom biltilsynet og skoleverket forøvrig. Jeg skal prøve å være behjelpelig overfor skoleverket med materiell og når det gjelder undervisninga i trafikkopplæring. Det er en del skoler som driver med valgfag i trafikkunnskap

og jeg skal da prøve å finne ut på hvilken måte biltilsynet kan være med å hjelpe dem i den undervisninga.

En viss kontroll av kjøreskoler kommer også til å falle inn under dette arbeidet for å prøve å få kjøreskolene til å drive likt. Hvis det skulle dukke opp problem av noe slag mellom kjøreskolene og biltilsynet så skal jeg prøve å være et bindeledd mellom de to.

*Hvorfor bør vegvesenet engasjere seg i trafikkundervisningen i skoleverket?*

Det er veldig mange lærere som står ganske oppradd når det gjelder kunnskap og tolking av trafikkregler med bestemmelser. De trenger også hjelp til å finne frem stoff som de kan støtte seg til i undervisninga. I skolen inngår endel valgfag som omhandler trafikk, bl.a. øvelseskjøring og vedlikehold av traktor. Skolene har bedt om råd og vink når det gjelder øvelseskjøring og hvordan elevene skal forholde seg når de skal opp til førerkort for traktor. Bl.a. slike ting kan jeg være behjelpelig med.

*Hvilke andre arbeidsoppgaver har du?*

Jeg skal kontrollere drifta på øvingsbanene, påse at kjøreskolene

bruker øvingsbanene og at de gjennomfører opplegget sitt der slik det er forutsatt det bør gjøres. Det er meningen at man skal delta på øvingsbanen en gang iblandt for å se at programmet følges.

En særlig stor aktivitet på øvingsbanene blir det når fase 2 kommer i drift for fullt. Det har allerede kommet igang. Fase 2 betyr at elevene skal igjennom en videre opplæring. Etter førsteopplæringa får de et sertifikat som varer i to år og i løpet av siste halvdel av toårsperioden skal de gjennom videre kurs. Et kort teoretisk kurs, mørkekjøring hvis de ikke har hatt det før og glattkjøring må de ha opp igjen. Det som er nytt på glattkjøringskurset er at de får et program som er litt vanskeligere enn det de hadde første gang, i tillegg til at de da fortrinnsvis skal bruke egen bil hvis de har muligheter til det.

Jeg har vært med på både den teoretiske og praktiske delen for førerprøven for å sette meg inn i hvordan det virker. Jeg har også kjørt endel kjøreprøver sjøl. Det kan være greit ved eventuell sykdom på biltilsynsstasjonene i fylket så jeg kan steppe inn å hjelpe til bl.a. Det er viktig at jeg har litt greie på den delen og så når jeg skal være bindeleddet mellom biltilsynet og kjøreskolene. I tillegg kan jeg si at jeg har drevet som sensor for kjøreinstruktører og kjørelærerprøver, at jeg har vært med på en del av de i løpet av høsten og kommer til å fortsette med det. Til slutt vil jeg nevne at en stor del av min arbeidstid går med til saksbehandlararbeid ved biltilsynsavdelingen ved vegkontoret.

TH



## STOFF TIL AVISA

frå dei ymse arbeidsplassane rundt om i fylket er naudsynt dersom ein skal få den informasjon som er ynksjeleg. Ver vaken for det som hender og send stoff i tekst og/eller bilete til redaksjonen så snart som mogleg!

# DU SER BILEN — BILISTEN SER IKKE DEG

Jeg går på venstre side av veien i mørket. Jeg ser bilene som kommer imot. Da må jo de se meg også. Er dette en riktig konklusjon? Vi spør kontorsjef Helljesen i TRYGG TRAFIKK.

- På ingen måte, sier Helljesen. Det er en gal og fullstendig livsfarlig oppfatning. Fotgjengeren ser bilen, men bilisten oppdager ikke de som går langs veien - om ikke fotgjengeren bruker spesielle hjelpemidler.  
- Hva slags hjelpemidler?  
- Hjelpemiddelet er kjent. Her nytter det ikke bare med lyse ytterklær. Refleks må til - og her er utvalget rikt. Vi har «sy-på-refleks» og brik-



ker. Refleksbrikken er lett å feste, men den er også lett å glemme. Det ligger millioner av refleksbrikker rundt om i skuffer og skap i hele landet. «Sy-på-refleksen» er problemfri på den måten. Er den først sydd på, sitter den der.

- Hvor får en kjøpt «sy-på-refleks»?  
- Generelt kan det sies at «sy-på-refleks» omsettes gjennom landets sytilbehør-forretninger og alle samvirkelag som ikke er utelukkende dagligvareforretninger. Det bør understrekes at denne form for refleks anses som særlig riktig å bruke på barnas yttertøy. Den glemmes ikke, mistes ikke og ødelegges ikke av «naboens barn», ved voldsom lek osv.

- Er nytt yttertøy påsydd refleks fra fabrikkene?

- Ved kjøp av nytt yttertøy til barn bør en nå være oppmerksom på den innsats som er gjort ved at fabrikkene i stor utstrekning har satt på refleksbånd som «matcher» plaggene. Dette gjelder forøvrig ikke bare barnetøy, men også ytterplagg til høst- og vinterbruk for voksne. Den «sy-på-refleks» som nå markedsføres er dessuten av en ny type med særlig gode egenskaper når det gjelder refleksstyrke. Og vaskemaskinens ødeleggende virkning er i stor grad eliminert.

- Men brikkene, er ikke de aktuell lenger?

- Jo, i høy grad. Refleksbrikkene er i dag av meget høy kvalitet. En statlig godkjenningsordning borger for dette. Brikkene er en billig livsfor-sikring. En stykkpris på mellom 3 og 4 kroner er nokså vanlig.

Det er imidlertid litt skuffende, sier Helljesen, å kunne konstatere at en del større butikk-kjeder stiller seg avviseende til å markedsføre brikkene, bl.a. under henvisning til lav om-løpshastighet. TRYGG TRAFIKK har imidlertid fått opplyst at godkjente

brikker oftest finnes hos bokhandle-re, fargehandlere, jernvareforretnin-ger, en del sportsforretninger og apotek. Selvsagt finnes de også hos enkelte dagligvareforretninger osv. Glemmes må i denne sammenheng heller ikke den store innsats som år om annet ytes av foretningsselska-per og banker når det gjelder distri-busjon av refleksbrikker.

Bruk refleks! DET ER IKKE NOK Å SE - DU MÅ BLI SETT!

## Ny vegmester i T-7



I vedlikeholdsområde T-7 (Eidsvåg-området) er Olaus Winther ansatt som vegmester etter vegmester John Lyster som døde sist høst.

Etter å ha vært maskinfører og arbeidsformann i private firma i ca. 5 år begynte Winther som oppsynsmannsassistent i vegvesenet i 1965. I 1968 ble han ansatt som oppsynsmann. Det meste av tiden har han vært i anleggsdriften, men han har også tidligere vært vegmester i T-3 (Strandaområdet) i ca. 3 år.

Winther har eksamener fra Wangs handelsskole, Oslo elementærtek-niske skole samt det 1-årige til-leggskurs for oppsynsmenn i Sta-tens vegvesen.

*Paul Bølset*

# LAB- NYTT



## SLAGKNUSER — *Ny knusertype i vegvesenet?*

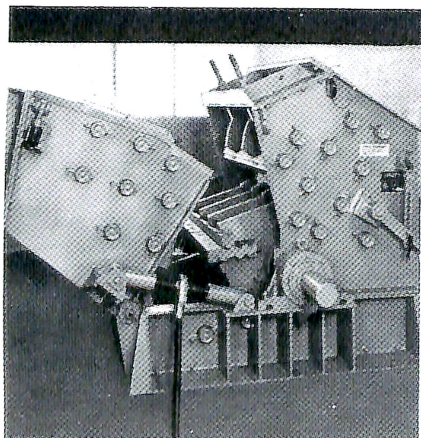
Det er kanskje ikke så lenge til ressurssituasjonen, eller ressurspolitikk, legger bånd på vårt uttak av grusmasser. Med minkende ressurser har vi jo også en samfunnsøkonomisk plikt til å se oss om etter alternative materialer.

Vi har alternative materialer i betydelige kvanta i form av sprengstein. Særlig er tunnelmasser et velegnet

halvfabrikat som kan foredles til høyverdige overbygningsmasser. Erfaringene med det utstyret vi hittil har brukt er imidlertid ikke gode når vi ser på kvaliteten. Det viser seg at steinmaterialet uten unntak blir for flisig. Dette gjelder både for våre vanlige, ikke særlig sterke gneisbergarter og for bergarter av bedre kvalitet. Resultatet er at grusfraksjonen (0-20) ikke holder mål. Det er ikke så strenge kvalitetskrav til steinmaterialet til pukk, men det er klart at kornformen har stor betydning for kvaliteten også her.

I 1979 ble det tatt i bruk en ny knusertype, såkalte slagknusere ved et kraftutbyggingsprosjekt på Nerskogen i Sør-Trøndelag. Vi fikk anledning til å kjøre et par forsøk på dette verket med parallellforsøk på vårt eget verk med grovknuser/konknuser på Røkkum.

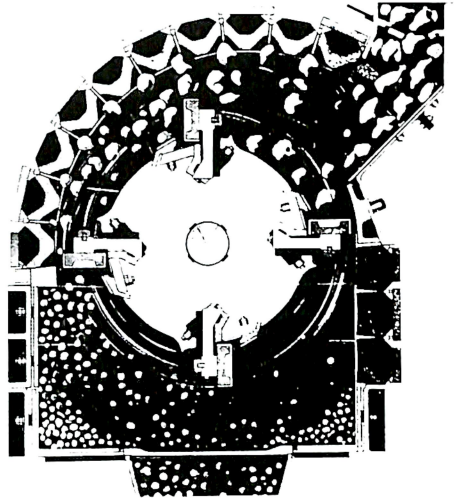
Høsten 1980 fikk vegkontoret låne en av knuserne på Nerskogen, og vi



har gjennomført forsøk med den på sprengstein fra Åndalsnes. Maskinen skal nå settes i produksjon av pukk i Kristiansundsområdet.

Erfaringene med slagknuseren så langt er meget positive. Uten å trekke for vidtgående konklusjoner kan vi si at det er en meget klar tendens til bedre kvalitet, dvs. kornform, på masser fra slagknuseren. Etter det vi har sett til nå er kvaliteten tilfredstillende til bærelagsgrus med vår vanlige gneis som utgangsmateriale.

Når det gjelder knusekostnader, vet vi foreløpig lite. Det er imidlertid klart at slitaskostnadene er betydelig større ved slagknuser, der produsenten angir opptil ca. kr. 1,80 pr. produsert m<sup>3</sup> grus, mot våre egne erfaringstall kr. 0,20 pr. m<sup>3</sup> for konkuser. Prisen på bærelagsgrus, levert på veg, ligger på 80-90 kr/m<sup>3</sup>. En diffe- ranse i knusekostnader på 2 kr/m<sup>3</sup> blir da nokså ubetydelig, særlig sett i sammenheng med bedringen av kvaliteten.



Skal vi følge Vegnormalenes kvalitetskriterier blir spørsmålet: Har vi råd til å forkaste 1/3 av knusemasse- ne som ubrukbare til vegoverbygning når de med relativt små ekstra- kostnader blir av tilfredstillende kvalitet?

*Bjørn Wivestad*



## Løsning på «Vegkryss nr. 4-80»

Vinnere ble:

1. Asbjørn Molaup, Vegsentralen, 6400 Molde
2. Turid Thomasgård, Øverlandsv. 30, 6400 Molde
3. Sylvi Nordhaug, Aukrav. 19, 6400 Molde

## Rekvirering av laboratorieanalyser

Frå tid til anna finn vi meir eller mindre ufullstendig merka prøver som ukjende oppdragsgivarar har slengt ifrå seg utafor laboratoriebygget. Dersom vi då ikkje eingong får nokon muntleg melding om kven som er oppdragsgivar og kva som skal gjerast med prøvene, står vi temmelig opprårde:



Vi treng opplysningar om prøvelokalitet, kven som har teke ut prøvene og kva for materialeigenskapar som skal undersøkast (kva materialet er tenkt brukt til).

Det hender også at folk ringer og etterlyser resultatata eit par dagar etter

at prøvene er innsende, utan at vi har fått nokon melding om at det hastar med å få resultatata.

Til generell informasjon om tidsforbruk ved analysene kan vi opplyse følgjande: Ved normal rutinehandsaming av prøver kan dei bli liggjande «i kø» både ei og fleire veker, avhengig av kor stor pågangen er. Når ei prøve er påbyrja, tek det minimum 1-2 dagar før resultatet er ferdig dersom det gjeld tørrsikting (berre gradering, ikkje telefarlegheit) og minimum 4-5 dagar dersom telefarlegheita skal undersøkast.

*Dersom det hastar med å få resultatet, slik at prøva må takast utanfor tur, må vi få uttrykkeleg beskjed om dette.*

Som vedlegg til Rundskriv nr 5/81 følgde eit døme på utfylt skjema med dei opplysningane vi treng frå oppdragsgivaren, og ein original til vedkommande skjema. Dersom dei einskilde prøvene frå eit massetak eller ei vegstrekning er nummererte, er det nok med eitt skjema for ein heil serie med prøver.

*Torgeir Døssland*





# Fartsgrenser

I mai 1979 sendte Vegdirektoratet ut nye retningslinjer for fastsetting av særskilte fartsgrenser. Umiddelbart deretter startet vi arbeidet med å revidere de særskilte fartsgrenser på riksvegene i fylket. Vi anser oss nå stort sett ferdig med fartssoninga, men det gjenstår ennå noe arbeid med oppsetting av nødvendige skilt. Derimot har vi ennå ikke rukket å foreta en systematisk gjennomgang av fylkesvegene med tanke på nye særskilte fartsgrenser, men dette arbeidet håper vi å utføre i 1981. Det kan derfor regnes med en vesentlig økning i antall km med særskilt fartsgrense på fylkesvegene i 1981 og 1982.

Ved utgangen av 1980 var det innført slike særskilte fartsgrenser på riks- og fylkesvegene i Møre og Romsdal.



Veg	30 km/t		40 km/t		50 km/t		60 km/t		70 km/t	
	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
Riksveg	4,5 ★	0,26	1,22	0,07	129,01	7,54	269,15	15,73	18,29	1,07
Fylkesveg	0,75	0,04	0	0	107,54	5,62	54,33	2,84	1,77	0,09

★ Gjelder høge kjøretøy i tunneler.

Dermed er det pr. 31. des. 1980 innført særskilt fartsgrense på 24,4 % av riksvegene (eksklusiv nevnte skil-

ting i tunneler) og på 8,6 % av fylkesvegene.

SKS

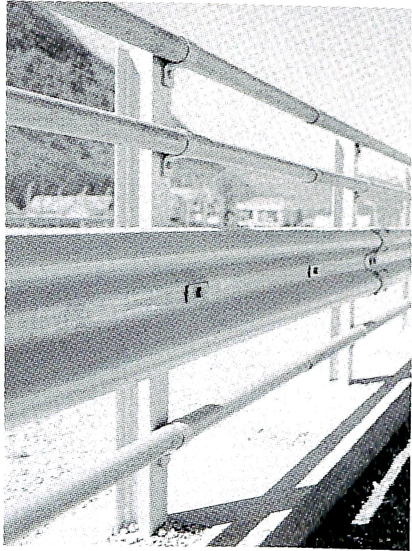


## Samlinger og kurs

25. november 1980 var vegmestere, oppsynsmenn og andre innen vedlikeholdet samlet på Folkets Hus i Molde om emnet «Inspeksjon og vedlikehold av bruer».

Med et antall på over 1150 brukonstruksjoner på riks- og fylkesvegene til samlet verdi på flere hundre millioner her i fylket, er det klart at det er en stor og viktig oppgave å ta vare på brukonstruksjonene våre.

Kurset la hovedvekten på den *systematiske inspeksjon* og rapportering det fra sentralt hold er lagt opp til og understreket viktigheten av å utbedre skader *før* de får utvikle seg. Spesielt ble nevnt *undervannsskader* (erosjon m.v.) som ofte blir oppdaget for seint. Hos oss er det vel de ca. 100 ferjekaiene som er mest utsatt her, grunnet ferjenes kraftige



Anbefalt rekkverkstype



Utsnitt av forsamlingen.

propellstrøm. Et annet hovedemne var valg av rekkverkstype, bedre sikring mot utforkjørsel, utbedring av eldre rekkverk og tilpasning til rekkverket på tilstøtende veg.

Med utgangspunkt i denne samlingen er det ventet at vegmestrene gjennom sine inspeksjoner og rapporter kan gi grunnlag for organisering av systematisk utbedring og opprusting av bruene våre, slik at både sikkerhet og styrke kan beholdes.

12. desember 1980 var det samling for alle som har arbeid med bruer og

ferjekaier i fylket - også dette på Folkets Hus i Molde.

Ved siden av orientering om arbeidsoppgavene for 1981, ble av tekniske emner tatt opp sveising-/brenning, støttemurkonstruksjoner av forskjellig slag, mens det på «sikkerhets»-sida ble orientert om verneverneregler, nød/øndighet av arbeidskiltning, samt rekkverk og avskjerming. Til emnene ellers var knyttet film og lysbilder, og den tradisjonelle «julekaffen» ble samtidig avviklet.

*A. Wicken*

## Veginspektøren måtte sjølv betale for skrivemateriell

Etter § 4 i veglova av 28. juli 1824 var det amtmannen som skulle styre vegvesenet i amtet. Til hjelp kunne han tilsette veginspektører.

I tida 1826-52 var det 4 veginspektør-distrikt i amtet: Søre Sunnmøre, Nordre Sunnmøre, Romsdal og Nordmøre. For arbeidet som veginspektør hadde veginspektørane i den første tida ikkje anna godtgjering enn skyss- og kostgodtgjersle etter regulativ for sine reiser.

Den 26. januar 1828 sende veginspektøren i Nordmøre premierløytnant Brun rekning for medgått skrivemateriell i tida 1. juli 1826 - 1827 pålydande 6 spd. 48 skilling (kr. 25,60). Amtmannen la rekninga fram for justisdepartementet, og gav deretter den 19. februar 1828 sålydande svar til premierløytnant Brun:

«Da Justits- og Politi-Departementet i Svarskrivelse af 8de sidstl. har meldt, at det, fornemmelig for Følgernes Skyld, findes betænkeligt at samtykke i at Veiinspecteurene i Romsdals Amt tilstaaes Godtgjørelse for Skrivematerialier, saa kan jeg ei foranstalte Hr. Lieutnanten Deres under 26de f.M. indsendte Regning for Skrivematerialier udbetalt hvilket tjenestelig saaledes tilkiendegives.»

B.R.



# Verksted- og eiendomsdrift av vegsentral og vegstasjoner

## VERKSTEDDRIFT I MØRE OG ROMSDAL 1980

i 1 000 kroner

Verksted	Lønn	Oppsyn	Verktøy Avs. + renter	Eiendom kostnad	Andre utgifter	Totale utgifter	Inntekt	Drifts- resultat	Verksted- timer
Årø vegsentral	3 769,2	429,8	114,0	362,0	1 410,9	6 111,9	6 269,7	157,8	54 519
Skodje vegstasjon	771,9	214,9	12,0	171,3	178,7	1 348,8	1 306,6	± 42,2	11 361
Gurskøy vegstasjon	290,1	53,7	7,0	11,5	66,0	428,3	469,6	41,3	4 083
Ørsta vegstasjon	120,8	53,7	12,4	57,0	57,6	301,5	192,8	± 108,7	1 676
Stranda vegstasjon	124,0	53,7	7,8	52,4	75,0	312,9	177,1	± 135,8	1 540
Åndalsnes vegstasjon	110,7	53,7	5,4	48,7	20,8	239,3	174,4	± 64,9	1 516
Eidsvåg vegstasjon	106,0	53,7	2,5	36,1	13,7	212,0	171,5	± 40,5	1 491
Surnadal vegstasjon	276,7	53,7	12,5	49,4	33,4	425,7	407,3	± 18,4	3 541
Eidså vegstasjon	67,6	-	4,0	5,0	23,5	100,1	111,1	11,0	966
Aure vegstasjon	116,2	-	3,4	19,4	40,8	179,8	180,8	1,0	1 572
Småla vegstasjon	45,1	-	7,1	34,5	70,0	156,7	65,7	± 91,0	571
div. utgifter						37,1			
Sum	5 798,8	967,1	188,1	847,3	1 990,4	9 854,7	9 526,9	± 327,8	82 836

± = underskudd

Benyttet verkstedtimesats kr. 115.  
Virkelig verkstedtimesats kr. 118,97

## EIENDOMSKOSTNAD I MØRE OG ROMSDAL 1980

i 1 000 kroner

Stasjon	Avskriv- ning	Renter	Egne repara- sjon	Prem.- verks- repara- sjon	Fyrings- olje	El.kraft	Vaktmester arbeid	Andre utgifter	Sum kostnad	Innbeta husleie
Årø vegsentral	71,3	266,6	97,0	59,9	74,7	66,7	153,6	228,0	1 017,8	8,0
Skodje vegstasjon	-	-	124,9	8,0	2,6	45,6	64,3	111,0	356,4	13,3
Gurskøy vegstasjon	-	-	-	3,3	3,9	13,5	-	8,3	29,0	-
Ørsta vegstasjon	27,2	108,3	6,5	3,0	4,6	26,8	7,6	7,5	191,5	74,0
Stranda vegstasjon	11,7	43,0	2,2	2,5	17,4	7,9	16,3	34,5	135,5	28,1
Åndalsnes vegstasjon	9,2	28,1	-	1,7	22,4	9,1	8,1	63,2	141,8	51,9
Eidsvåg vegstasjon	8,0	24,3	1,0	22,0	4,0	14,0	25,8	2,6	101,7	28,5
Surnadal vegstasjon	19,2	72,6	-	17,3	9,5	14,4	28,4	3,6	165,0	67,6
Eidså vegstasjon	-	-	-	-	4,8	2,4	-	1,0	8,2	-
Aure vegstasjon	-	-	6,2	0,2	-	14,8	8,1	8,3	37,6	-
Småla vegstasjon	6,3	26,9	3,2	1,1	-	11,0	2,6	23,0	74,1	-
Div. andre bygninger	5,7	29,4	38,8	5,2	-	4,5	3,3	18,8	105,7	21,5
	158,6	599,2	279,8	124,2	143,9	230,7	318,1	509,8	2 364,3	292,9

Totale driftskostnader på bygg.  
Av dette er belastet maskin- og verksteddrift

kr 2 364 300.  
kr 2 071 400.

Av tabellene fremgår det at de totale driftskostnader på bygg (d.v.s. vegstasjoner og vegsentral) var 2.364.300,- kr. i 1980. Av dette ble maskin- og verksteddriften belastet med 2.011.400,- kr. Med andre ord, det er bare 293.000,- kr. eller 12,5% som dekkes av innbetalt husleie for lager og kontorhold. Det er således verksteddriften og maskindriften som bærer hovedtyngden av driftskostnadene ved vegsentral og vegstasjoner. Her må en komme fram til en ordning med riktig prosentvis fordeling av kostnadene etter det arealet som hver avdeling disponerer. Dette gjelder både inne- og uteareal. En er kjent med at i enkelte fylker har de gått over til en slik fordeling av driftskostnadene. Regnskapet for hver stasjon bør som i dag gå over eget kostnadssted (501 -....) slik at en har god kontroll

over de forskjellige kostnader og utgifter.

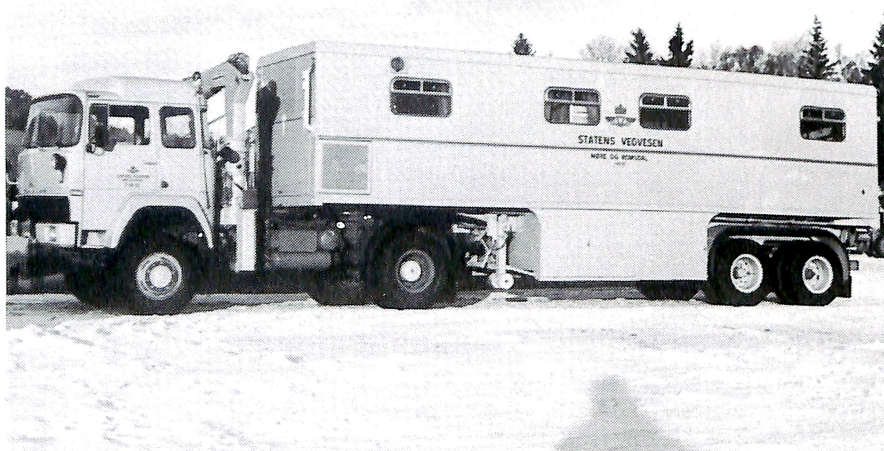
Ved flere (kanskje alle) vegstasjonene, burde det satses på permanent brakkeleir slik at en for ettertiden slipper å sette opp enkle brakker etter behov. Dette vil spare vegvesenet for unødvendig transport, opp- og nedrigging av enkeltbrakker, og disse små brakkeleirene kan dekke mange overnattingsbehov også f.eks. oljegruslag, reparatører osv.

Videre går det fram av tabellen som viser resultatet av verksteddriften, at ved de stasjoner der det foregår mest verksteddrift er også driftsresultatet best.

Ved vegsentralen på Årø hvor det er flest tilsatte, viser driftsresultatet et overskudd på 157.800,- kr.



*Smøla vegstasjon*



*Vår største verkstedvogn. Den blir hovedsakelig benyttet til bygging og vedlikehold av ferjekaier.*

Det er størst underskudd i driften ved de nye store vegstasjonene med store eiendomskostnader. Dette kommer av at de store utgiftene, spesielt rente, avskrivning og vedlikeholdskostnadene på hus og eiendom, naturlig nok ikke kan oppveies av inntekten fra som regel 1 verkstedmann og en beskjeden husleie.

Resultatet av driften ved Skodje vegstasjon ville ha blitt langt bedre om en ikke hadde hatt de omfattende ombyggings- og vedlikeholdskostnadene i 1980.

Driftsresultatet ved Øye vegstasjon, Surnadal, hvor det er plassert 2 verkstedfolk, er som det fremgår av tabellene bedre enn ved andre stasjoner med bare 1 verkstedmann. Det går også fram at de mindre utbygge

vegstasjonene gir et godt driftsresultat.

Med det som her er sagt mener en **ikke** at løsningen verken er tilsetning av flere verkstedfolk eller å la være å bygge ut vegstasjonene. Mottoet bør være å bygge vegstasjonene etter behovet i distriktene.

## Verksted

Ved framtidig planlegging av vegstasjoner bør behovet for verksted og garasje plass vurderes nøye. Her må beliggenheten tas i betraktning. Sett fra dette synspunkt er verkstedbehovet for eksempel ved vegstasjonen i Aure, ikke det samme som ved vegstasjonen i Vestnes. Vestnes har bare ferje til Molde og 6 km. veg til vegsentralen på Årø, eller

relativ kort veg både til Skodje og Åndalsnes vegstasjon. Aure har derimot lang veg med flere ferjer til Årø og andre vegstasjoner. Spørsmålet er også hvor mange private verksteder som med fordel kan brukes. Utrykking til og vedlikehold av ferjekaier er også noe som må vurderes. Spørsmålet kan da f.eks. også stilles slik: Skal man redusere verkstedbehovet til utelukkende service ved en vegstasjon og overføre reparasjoner til en nærliggende vegstasjon dersom geografien tilsier det?

## Garasje

Garasjebehovet er et viktig spørsmål. Dette er avhengig av hvor mange vegvesenbiler og størrelsen på de

man vil bruke i vedlikeholdsdistriktet i fremtiden. Ubrukte garasjer er en kostnadsbelastning i form av rente, avskrivning og vedlikehold. Et annet spørsmål er: Hvordan skal garasjene bygges? Slik nye lastevogner og anleggsmaskiner er utstyrt i dag, har det vært diskutert om ikke leskur med tak og enkle leegger kan erstatte noe av garasjebehovet. Motorvarmere bør i så fall installeres. Dette er likevel en langt billigere løsning.

Standardløsninger ved bygging av vegstasjoner kan være billig i oppførelse, men tar man driften av dem i betraktning, er det slett ikke sikkert at de er billigst.

*Oddvar Åfløydal     Arnfinn Gautun*

---

Leder i «Sunnmørsposten» 5. januar 1981

# Stri tørt

Vi har lagt bak oss ei jule- og nyttårshelg som i høg grad har vore prega også av storm og ruskever, i tillegg til det som høyrer høgtida til. Stengde vegar, isolerte bygder, rastuga hus, forseinka kommunikasjonar på alle måtar, og julegjestar som ikkje har nådd fram slik som planen var.

Kvar gong når uveret raser, anten det er helg, høgtid eller yrke, fell det eit særleg press på dei som skal halde kommunikasjonane i gang, dei som skal syte for at folk kjem fram dit dei skal. I juletrafikken blir dette presset ekstra stort, fordi det

er mange som reiser, og fordi det er nokså avgjerande å nå fram i tide. Det er grunn til å takke dei mange som har hatt sin tørt i jule- og nyttårshøgtida for å halde kommunikasjonane i gang. Det har vore ein imponerende innsats mange stader, under særst vanskelege vertilhøve. Vi tenkjer her på brøytemannskap, vegvaktar, buss-sjåførar, ferjemannskap og personellet som har avvikla flytrafikken. Dei har vel ikke berre høyrte godord i denne perioden når veret har stått på som verst, og alt har stansa opp. Men dei fortener godord, fordi dei har gjort det dei har kunna i kampen mot naturkreftene. Meir kan ingen forlange.

---

# PELEBÅTENE VÅRE

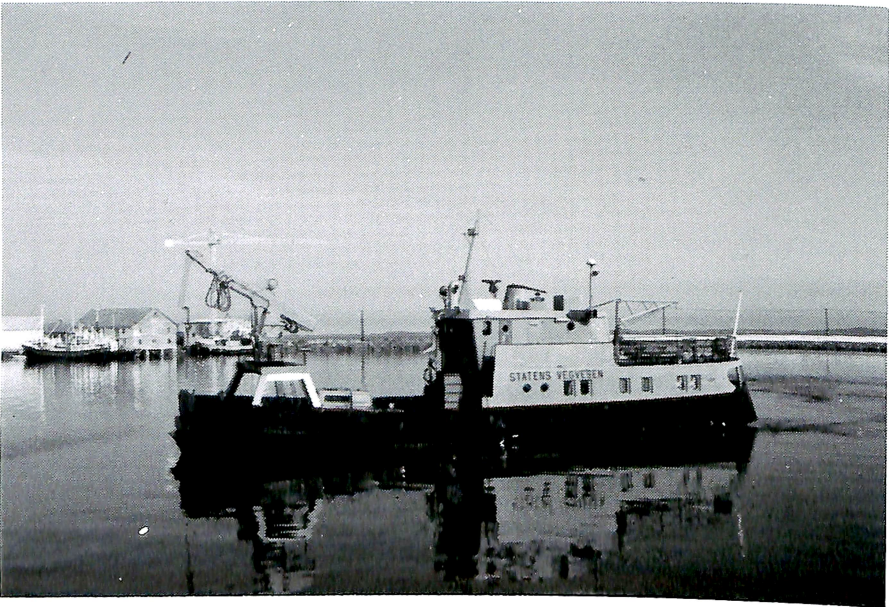
som i de siste åra har stått for reparasjon og nybygg av treferjekaiene i fylket ser nå ut til å ha gjort så god jobb at virksomheten kan innskrenkes! Flere betongkaier og endrede, mindre arbeidskrevende konstruksjoner er nok også del av årsaken, men stillingen nå ved årsskiftet synes å være at oppgavene kan løses av 2 pelebåter istedet for de 3 vi nå har.

Fra påsketider er det således planen at «Vølaren» skal leies ut til vegvesenet i Rogaland, der vedlikehold

av kaier til nå i stor grad har vært utført av entreprenører. Erfaringene fra dette leieforholdet vil senere avgjøre om salg blir aktuelt.

I forbindelse med omleggingen blir det nødvendig med endring av arbeidsområde til kaiarbeid «på land» for noen, slik at også arbeidslagene som står for bygging av kaier og bruer i betong blir noe omorganisert samtidig. Det er å håpe at en ved dette kan oppnå mer fast sammensatte lag og mer rasjonelle reiser enn før.

*A. Wicken*



*P/b «Vølaren». Bildet er tatt ved Fjærtøft.*

---



## Nye pensjonister



Vegtjenestemenn fra Moldehalvøya og Vestnesområdet hadde fredag 19/12 en juletilstelning i kantina på vegsentralen. Tre av de fremmøtte går nå over i pensjonistenes rekker. Det er fra venstre Robert Bergum, Tresfjord (26 år), Kristian Øvstedal,

Trefjord (30 år) og Anders O. Hagen, Farstad (7 år).

Anleggssjef Kjell Loen overrakte en avskjedsgave til hver av de tre og takket dem for lang og tro tjeneste i statens arbeidsdrift.

TH.

## VEGTILSYN OG FOGDERIGRENSE

I skriv 4. desember 1857 frå amtmann Arveschoug vart veginspektøren i Østre Søndmøre tillagt tilsynet med vinterarbeidet på vegen frå Vestnes til stiftsgrensa på Ørskogfjellet.

Veginspektøren i Østre Søndmøre, kaptein Laurits Klüver, budde på Nybø i Ørskog.

I 1860 vart kaptein R. Siewers, Molde, veginspektør i Romsdal veginspektørdistrikt. Han likte nok ikkje at tilsynet på vegen i Vestnes var lagt til ein inspektør i eit anna distrikt, og

sende difor den 29. oktober 1866 sålydande skriv til Romsdals amt: «Da jeg har bragt i Erfaring, at en ny Ordning af Veiinspectionen i det tilstødende District af Søndmøre skal in træde fra 1.Januar næste Aar, benytter jeg Anledningen til at Anmode det ærede Amt om, at den Bestemmelse, hvorefter Veiinspectionen dersteds controllerer Snebrydningen over Ørskogfjellet ind i dette District lige til Vestnes, maa blive ophævet idet jeg forsikkrer, at Controlrollen skal blive udført fra min side

lige forsvarligt.» På dette svara amt-  
mannen den 3.november 1866:«Re-  
mitteres Hr Veiinspecteuren med  
Tilkjendegivende at de fra 1ste Ja-

nuar førstkommende vil have at føre  
Tilsyn med Vinterarbeidet paa Ho-  
vedveien i Vestnes lige til Fogderi-  
grensen.»

B.R.

## AVKJØRSELSSAKER

er ikkje til vanleg av dei sakene der  
avgjerda frå vegkontoret blir best  
forstått og akseptert av dei saka

gjeld. Nokre unntak finst, og med  
samtykkje frå sendaren gjev vi att  
eit brev som kom hit før jul.

Straumgjerde, 11/12 1980

Til vegkontoret i Møre og Romsdal.

ANG. FLYTTING AV AVKØYRSLE TIL G.NR. 23, BR.NR. 57 I SYKKYLVEN.

Syner til brevet dykkar av 4/6 og innvilga løyve den 27/8 1980. Eg har kom-  
met godt igang med flytting av avkjørsla, og det er ingen vansker med å  
bygge den etter dei krav som gjeld i dag.

Eg måtte til med sprenging av fjell, så det vert ikkje noen billig flytting,  
men *eg ser meir på sikkerheita i trafikken enn på den økonomiske side  
ved flyttingen.*

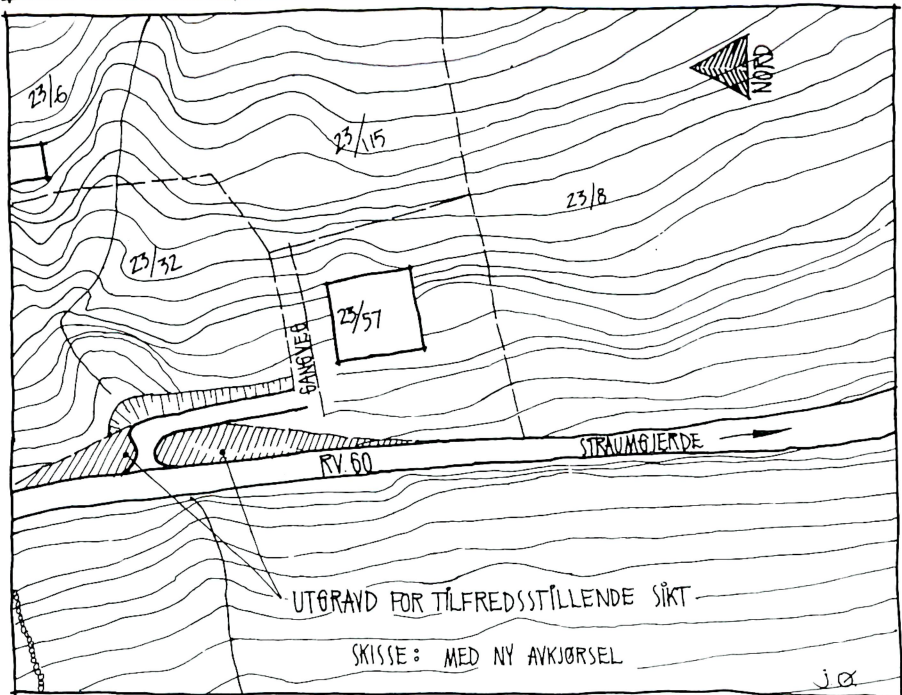
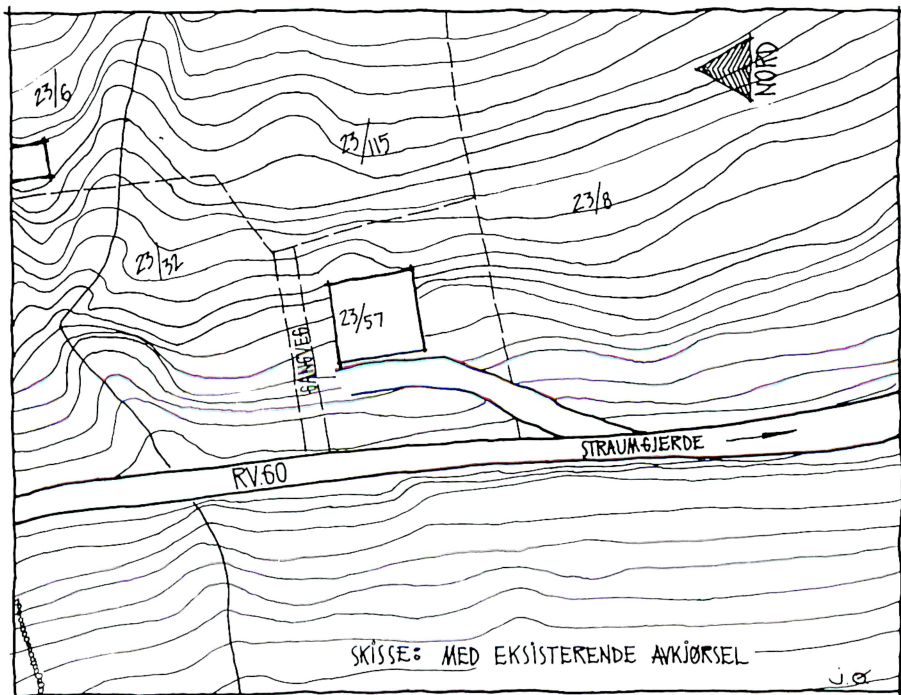
Vinterstid var det også vansker på grunn av den gamle avkjørsla var for  
bratt.

Eg vil i denne anledning få takke Gunnar Svee, K. Kringstad og Svein  
Solbjørg for den gode behandling i denne sak.

Ellers har vegmester Solheim vore hjelpelig med gode råd i denne for-  
bindelse.

God jul og godt nyttår!

Hilsen  
Johan Svindseth  
6220 Straumgjerde



## *Sparing gjennom redusert veivedlikehold kan bli kostbart for samfunnet*

*sier direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk som frykter konsekvenser for trafikksikkerheten*

Dårlig veivedlikehold er dårlig samfunnsøkonomi. Og det fører til redusert trafikksikkerhet. Dette ble anskueliggjort på en konferanse nylig der representanter fra fagmyndighetene og brukere la fram de konsekvensene de mente ville være følge av et redusert vedlikehold på landets veinett.

Direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk berørte de trafikksikkerhetsmessige følger av at myndighetene nå brukte sparekniven på veibudsjettet, virkningene som man allerede i dag ville få øye på ved å se seg om på veier og gater. Kronene spart på redusert vedlikehold ville bli dyre!

Ellevset hevdet at redusert vedlikehold ville få alvorlige følger både for trafikksikkerheten og miljøet i videste forstand.

- Jeg vil også hevde, sa Ellevset, - at ut fra en samlet vurdering, vil redusert vedlikehold på veiene ramme mest den gruppen som er hardest rammet fra før - gående og syklende - og i særdeleshet barn og eldre. Kjøretøyparken vil også bli hurtigere nedslitt, og vi får følgerig redusert standard på kjøretøyene med økt risiko for teknisk svikt. Dårlig vedlikeholdte veier vil også kreve mer av bilførerene. I en nylig avslut-

tet amerikansk undersøkelse, som har pågått over 10 år, ble det vist at bilførerene selv utelukkende har skyld i 57% av veitrafikkulykkene. 26% av ulykkene skyldes i følge samme undersøkelse kombinasjonen fører og trafikkmiljø. Dette er tall til ettertanke når redusert veivedlikehold skal vurderes.

### **Redusert veivedlikehold en samfunnssak**

- Det er viktig at problemstillingene i forbindelse med redusert veivedlikehold blir skikkelig og grundig faglig presentert for politikere lokalt og på topp-plan. Informasjon er viktig stikkord for at man skal nå fram med behovet for økte vedlikeholdsbevilgninger. Dette problemet er ikke en etatssak for vegvesenet, men en samfunnssak der det er naturlig at man i likhet med andre samfunnssaker tar brukerne med på råd - slik som vegetaten gjorde i forbindelse med Norsk Vegplan 2, for byer og tettsteder. Hvorfor ikke etablere en bredt sammensatt rådgivningsgruppe med politikere og brukergrupper representert?

Ellevset slo fast at det langt fra var noe kaos i veivedlikeholdet i dag, men mulighetene til å få slike til-

stander ville være tilstede dersom dette arbeidet ikke opprioritert. Han viste til en rekke eksempler på dårlig vedlikehold som viste at vei- og gatenettet av den grunn ikke funksjonerte etter de trafikksikkerhetskriterier som opprinnelig var innebygget. Gjennomgående var tilstanden bedre på moterveier og de viktigste deler av riks- og fylkesveinettet. Regelmessig var det syklende og gående som kom dårligst ut ved redusert vedlikehold. Syklende valgte bilveien selv der de burde velge fortau eller sykkelsti, på grunn av høye fortauskanter ved kryss, dårlig vedlikeholdte og anlagte sykkelstier. Glass-skår hoper seg opp på sykkelstiende, stiene er anlagt med stigingsforhold som veimyndighetene ikke ville godkjenne dersom dette hadde vært på en avkjørsel til garasje. Høyt plasserte kumlokk og langsgående vannrister var også et problem. De hadde forårsaket mange velt og bråe unnamanøvrer. Med en bil like ved siden av syklisten kan ulykken skje.

Blinde og svaksynte blir særlig hemmet av all fortausreklamen som

blir stilt ut i bygatene i stadig større omfang.

Nedslitt oppmerking, skiltjungel, og dårlig oppmerking i forbindelse med veiarbeider skapte uklare forhold i trafikken og økte faren for feilhandling.

### **Snørydding av fortau og gangveier**

I vintersesongen var det stadig påfallende at fortau og sykkel- og gangveier kom sist i snøryddingsarbeidet, slik at syklende og gående ble tvunget ut i veibanen, til selskap med biler, busser, lastebiler og vogntog. En trafikksikkerhetsvurdering tilsier at dette må unngås, sa Ellevset som også pekte på problemene med spordannelser i veibanen, men reduserte muligheter for styring og oppbremsing. Tilgrising av veiskilt var også et typisk vinterfenomen som reduserte nytten av skiltene i denne årstiden, sa Ellevset som understreket at redusert veivedlikehold var en farlig måte å spare penger på, og de innsparte kronene kunne bli kostbare.



# BEDRIFTSIDRETT

Nå ved årsskiftet kan det være på sin plass med en oppsummering av bedriftsidrettslagets virksomhet i 1980. Heller ikke dette året har det vært noen stor nyrekruttering blant gutta, men de fleste gamlekara henger fortsatt med. Det er derfor mer gledelig å registrere at jentene våre endelig har begynt å røre på seg og har hevdet seg bra både på ski og i volleyball. I de fleste grenene er oppslutningen ikke større enn at selv de mest utrente amatører vil kunne komme med på lagene.

1980- sesongens høydepunkter:

## Ski

I langrenn virker det som nivået i bedriftsidrettsklassen nå er blitt så



høgt at de som driver skiløping bare om vinteren føler seg mest i vegeu hvis de skulle forville seg ut i konkurranseløypa om lørdagene. I hvertfall var oppslutningen fra våre løpere ikke fullt så god som året før men de beste hevder seg fortsatt bra.

I koffertløpernes massemonstring, Stålprodukterstafetten, var vi imidlertid godt representert. Vårt beste B-lag greide riktignok ikke å forsvare seierene fra 1978 og 1979, men våre 5 herrelag og ene damelag(!) plasserte seg godt både på øvre og nedre del av resultatlista.

## Skyting

Liksom året før har oppslutningen om miniatyrskytingen i 1980 vært heller laber. Det arrangeres en rekke konkurranser i denne grenen så det er synd at ikke flere benytter seg av tilbudet.

## Håndball

Etter store problemer med å stille lag i forrige sesong har håndballgruppa nå tatt en pause. Hvis noen nye spillere melder seg frivillig håper vi å kunne stille opp igjen til høsten.

## Volleyball

Vårt 1. lag forsvarte 2. plassen fra året før i 1. divisjon, men har ikke greid å følge helt opp i den serien



som pågår nå. 2. laget vårt har også greid seg bra i 1. divisjon både i fjordårets serie og i innledningen av årets serie. I Norgescupen for bedr.idr.lag i Nordmøre og Romsdal spilte vi oss fram til semifinalen, men der ble det 1-2 tap.

Som nevnt stiller vi nå også dame-lag i volleyball - riktignok sammen med fylkeskontorene og politiet. Desverre er det ikke mange lag med i damenes serie så det er å håpe at de tre bedriftidrettslagene i Fylkeshuset senere stiller hvert sitt lag og dermed få flere kamper.

### **Fotball**

Fotballagets gode innsats i Vegcupen skulle allerede være godt kjent blant lesere av Veg og Virke.

I den lokale 2. divisjon plasserte la-

get seg som nr. 2 og kvalifiserte seg dermed for 1. divisjon igjen. Det bør gi laget god «matching» foran sluttspillet i Vegcupen 1981. Vi er som kjent allerede kvalifisert for dette sluttspillet i og med at vi har påtatt oss arrangementet i år.

### **Bordtennis**

Vinteren 79/80 ble den første offisielle serien i denne grenen arrangert. Det deltok ialt ca. 20 lag fordelt på to divisjoner. Vårt ene lag gjorde det meget godt og plasserte seg som nummer 4 i første divisjon.

### **Styre 1981**

På årsmøtet den 11. desember 1980 ble disse valgt til å sitte i styret i 1981:

Formann:	Terje Lindstad
Nestformann:	Bjørn Andersen
Kasserer:	Nancy Austigard
Sekretær:	Per Arne Gjerde
Styremedlem:	Terje Josefsen

Vi ønsker alle nye og gamle trimmere velkommer til en ny sesong.

*Terje Lindstad*



# BILFØRERNES LYS-FEIL:

Det er 8 farlige feil som stadig går igjen når man studerer nordmenns lys-vaner:

**1 Vi kjører for fort i mørket.**  
Hovedproblemet med mørkekjøring er for lite lys - vi ser mindre enn i dagslys. Derfor må vi kjøre med mindre fart i mørket.

**2 Vi blander for tidlig når to biler møtes og vi skifter tilbake til fjernlys for sent ved møtet.**

Vi bør ikke skifte til nærlys før bilenes fjernlys møter hverandre og belyser hele strekningen mellom bilene. Avstanden er da ca. 200 meter.

Ca. 10 meter *før* vi møter bilen, skal vi skifte til fjernlys.

**3 Vi stirrer inn i lysene på møtende biler.**

Prøv å unngå å se rett på lysene, da irriteres øynene så mye mindre. Se heller på den hvite kant-stripen så langt fram som mulig - da oppdager du fotgjengere tidligere.

**4 Vi kjører like nær vegkanten som i dagslys.**

Mange fotgjengere er blitt drept mens de går langs landevegen. Husk at din sikt ved vegkanten er meget begrenset når det er mørkt. Kjør lenger inn på ve-gen.

**5 Vi skifter for sent til fjernlys ved forbikjøring.**

Skift til fjernlys 5-10 meter før du tar igjen bilen du skal kjøre forbi slik at du ser at det er klart. Bilen som blir forbikjørt, beholder fjernlyset på til du er forbi.

**6 Vi bruker nærlys som parklys. Og parklys som kjørellys.**

Begge deler er farlig og forbudt. Når vi stopper langs ve-gen, skal vi bruke parklys slik at andre bilførere ser at vi står stille. Og parklys er ikke kjørellys verken om dagen eller i skumringen.

**7 Vi bruker for lite fjernlys i boligområder.**

Mange har den uvanen å kjøre med nærlys i tettbygd strøk, selv om det er dårlig veglys. Det er en farlig uvane. Med nærlys ser du fotgjengere i mørke klær først 30 meter foran bilen.

**8 Vi kjører med feil innstilte lys.**

Kjør innom en bensinstasjon, eller la et verksted sjekke lysene. Sjekk også om du trenger nye pusserblader. Høstkveldene er årets farligste tid på ve-gen, bl.a. fordi bilførerne ofte gjør feil.

Nå vet du hvordan du skal unngå dem.

## SE OG BLI SETT

Vegdirektoratet/  
Statens informasjonstjeneste