



STATENS VEGVESEN
MØRE OG ROMSDAL

VEGDIREKTORATET
28 OKT 1983
BIBLIOTEKET

VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 3

Oktober 1983

11. årg.



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 3

Oktober 1983

11. årg.

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Redaksjonsutval:

Andor Wicken
Arne Johnsen
Terje Haug

Redaksjonsråd:

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

Redaksjonssekretær:

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

Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset,
Julsundvegen 1 B, 6400 Molde

Sats og trykk:

Jan Betten & Sønns Trykkeri, Tingvoll

Opplag: 1850

Innhold:

- | | |
|--|--|
| 3 En varm høst i Møre og Romsdal | 41 Samrådsmøte 1983 om trafikktrygging |
| 4 Vegvesenet bidrar til trafikkopplæring i ungdomsskolen | 44 Vegtrafikkulykker 1. halvår 1983 |
| 5 Noko for oss | 46 Fråvær |
| 6 Vegdirektøren i Botswana ser på Møre og Romsdal-veger | 48 5 minutter med vernelederen |
| 9 Flytting Foss nye jernbaneundergang | 50 Skreddar ville bli vegoppsynsmann |
| 17 T-3 vedlikehald | 51 EDB i Statens Vegvesen |
| 22 T-3 anlegg | 52 Autosys |
| 26 Tur til Tafjord | 53 Klubbmesterskap i miniatyrskyting |
| 28 Kryssord | 54 Vi gratulerer |
| 30 Skolevei på Frei | 55 Løsning på «Veikryss nr. 2-83» |
| 33 Ned med farta på arbeidsplassane våre | |
| 34 Avskil med vegvesenet - Knut Kringstad | |
| 38 Gjennomslag i Mauseidvåg | |
| 39 Tre månader seinare | |
| 40 Hærverk på rasteplass | |

Forsiden: Flytting Foss nye jernbaneundergang. Foto: Bergefilm.

Vegsjefen har ordet:

EN VARM HØST I MØRE OG ROMSDAL



Sommeren har ikke vært av de aller beste. Vi kunne ha tenkt oss både mere sol og høyere temperaturer. Regn har det vært nok av, og vi håper nå på bedre vær framover.

På vegsektoren er det duket for en varm høst. Vegplanarbeidet er i gang og arbeidet vil fortsette for fullt utover høsten. I vårt fylke er det fortsatt store behov og ønsker om forbedringer på vegnettet. Mange vanskelige avgjørelser må tas under den lokale politiske behandling.

Antallet trafikanter på vegnettet øker, og problemene med trafiksikkerhet er fremdeles store. Smale, svake og utrygge veger er ikke gode nok hverken for næringsliv eller andre brukere. I vårt fylke vil behovet for innkorting og avløsning av fergesamband være tilstede i lang tid.

Vi vil gå inn i neste vegplanperiode (1986-89) med mange prosjekt som skulle vært fullført tidligere. Både

endringer i prioritering, kostnadsøkning og reduserte bevilgninger har ført til dette.

I neste vegplanperiode vet vi at det blir enda mindre midler til vegsektoren. Og Møre og Romsdal har ikke bare mange viktige, men også svært store prosjekt på ventelista.

Vegvesenet vil presentere prosjekta slik at de politiske organ kan få god oversikt. For at diskusjonen skal bli håndfast, vil vegvesenet legge fram forslag til prioritering. Også for politikerne er det største problemet de begrensede midlene. Det er derfor sannsynlig at det blir en varm høst før arbeidet er ferdig.

Kaare Flaate

VEGVESENET BIDRAR TIL TRAFIKKOPPLÆRING I UNGDOMSSKOLEN



Konsulent Kornberg med dei nye undervisningsmappene.

Ved sidan av å byggje ut og vedlikehalde vegnettet, arbeider vegvesenet som kjent kontinuerleg med å sikre trafikantane langs vegane våre. Dette vert gjort på mange ulike sett. Siste skot på stammen er tilbod i trafikkundervisning for det offentlege skoleverket. Dette er produkt av eit samarbeid mellom planavdelinga og biltilsynsavdelinga og består av to undervisningsmapper for bruk i ungdomsskolen. Tilbodet

er meint som supplement til den trafikkopplæring som elevane elles måtte få på skolen.

Undervisningsmappene er utarbeidede på grunnlag av dei ulukkeskart som planavdelinga utarbeider og som dei nyttar i sitt trafikktrygingsarbeid. Dei inneheld forutan materiell for bruk i klasseromet, og så ei veiledning til læraren med forslag til korleis han best kan utnytte materialet. Innhaldet i mappene er særskilt tilrettelagt for kvar enkelt skole og representerer såleis eit tilbod til læraren om å gjere elevane kjende med trafikkfårlege plassar i deira eige nærmiljø.

I utgangspunktet er det meint at læraren på eiga hand skal kunne nytte seg av undervisningsmaterialet frå oss, men for særskilde temadagar, prosjekt, arbeid o.l. vil både vegkontoret og biltilsynet kunne tilby assistanse dersom skolen skulle ønskje det.

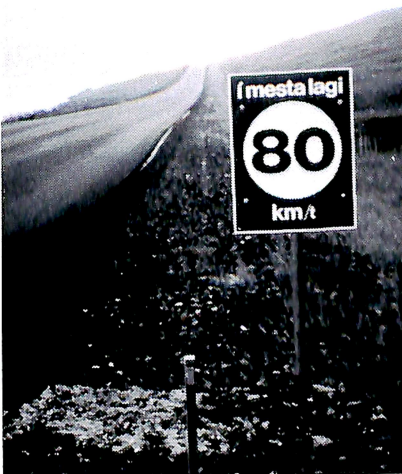
Enno er dette nye tilbodet frå vegvesenet i startgropa, men vi vonar at vi innan utgangen av 1984 skal kunne ha gjort alle ungdomsskolar i Møre og Romsdal kjende med at denne etaten har ressursar å tilby også for deira arbeid.

Rolv Kornberg

Noko for oss?

Ikkje minst her i Møre og Romsdal ser det ut til at mange bilførarar tek 80-skilta som ei oppfordring til å køyre (minst) i 80 km/t same korleis vegane ser ut. På mange av våre vegar kunne det derfor vere på sin plass å føye til slik tekst som på dette 80-skiltet frå Færøyane. Påminninga på det andre skiltet som var sett opp ca. 200 m etter det første, er også sikkert like aktuelt hos oss som der borte. Fritt omsett stiller det spørsmålet: «Køyrer du for fort no?» Ifølge vår lokale guide bruker færøyisk ungdom å svare eit ærleg «ja» når dei køyrer forbi dette skiltet samtidig som dei trør gasspedalen enda litt lenger inn. Det er vel fare for at det ville bli reaksjonen her hos oss også?

1.



2.



Det vil kanskje overraske mange at Færøyane har eit vegnett som mange i kyst-Norge kan misunne dei. Overalt har vegane fast dekke og same fine standard som på desse bileta. Dei fleste vegane utanfor tettbygd strok har berre eit køyrefelt, men det er ikkje noko problem da trafikken er liten og det ikkje er eit einaste tre som stengjer for sikten. Nokre stader er det sjølv sagt problem med å halde vegane opne i uvørsperiodar om vintaren, men det er no bygd fleire lange tunnelar på dei mest vårharde og rasfarlege strekningane.

Terje Lindstad

Vegdirektøren i Botswana ser på Møre og Romsdal-veger



Vegsjef Flaate og vegdirektør Lionjanga foran et bilde fra Trollstigen.

Vegsjef Kaare Flaate med kolleger var 4., 5. og 6. august vertskap for en virkelig langveisfarende gjest, vegdirektøren i republikken Botswana, mr. Armando V. Lionjanga. Den mørkhudede gentleman har som et ledd i et NORAD-bekostet studieopphold i Norge også foretatt en befaring av viktige hovedveger i Møre og Romsdal, med oppsynsmann Charles Øverby fra Vegdirektoratet som reisefølge.

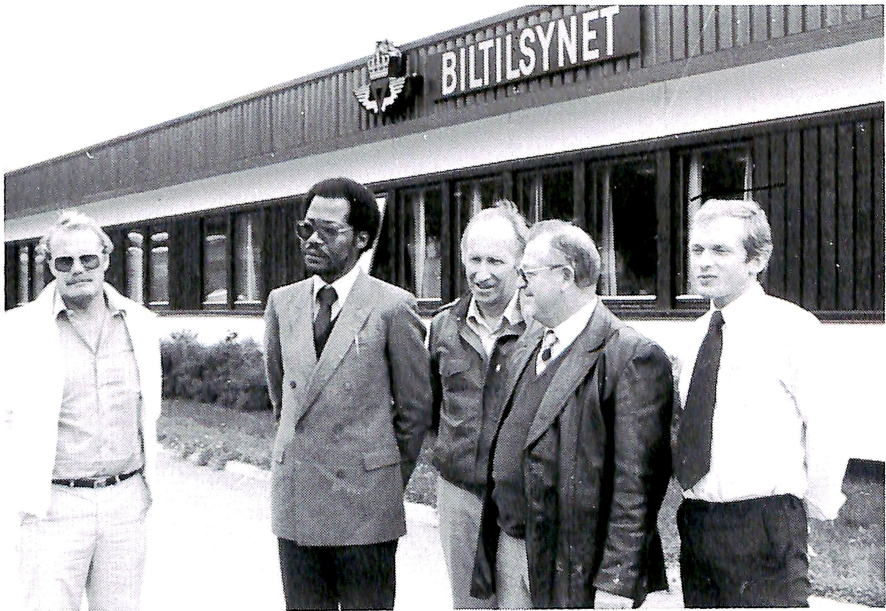
Hovedformålet med vegdirektør Lionjangas rundreise i Syd-Norge har vært innblikk i norske løsninger av

vegtekniske problemer. Det var veglaboratoriet som derfor koordinerte hans studieferd på to ukers tid.

Veglaboratoriet har for tida et oppfølgingsprogram i hans hjemland. På landets nærmere 600.000 kvadrat-kilometer bor imidlertid bare rundt 800.000 mennesker, så her er det virkelig snakk om «grisgrend-



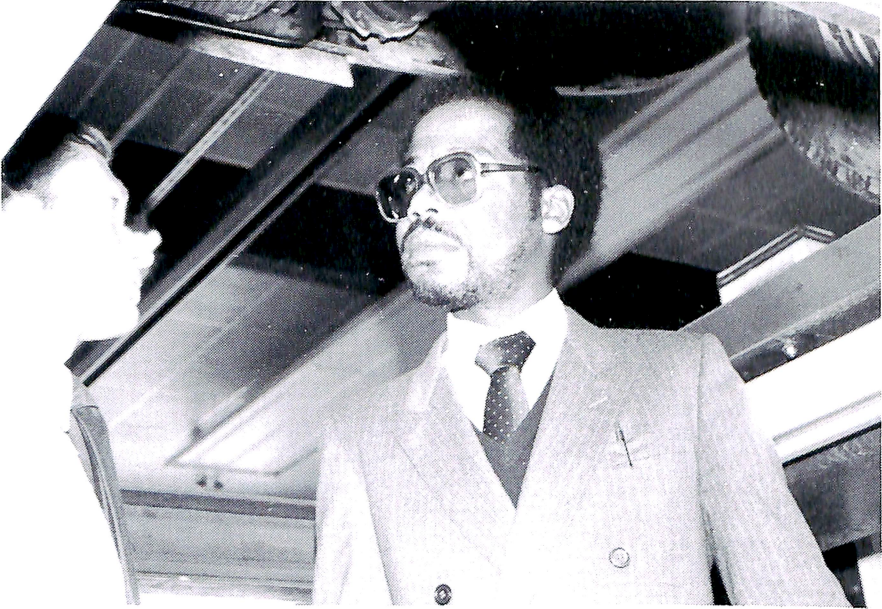
«Vektkontroll.»



Fra venstre oppsynsmann Charles Øverby, vegdirektør Armando V. Lionjanga, overingeniør Oddvar Åfløydal, adm. sjef Caspar Lossius og stasjonssjef Kjell Ramstad.

te strøk» av verden. Naturlig nok er landets myndigheter særlig interessert i NORAD-hjelpen til utbygging av veger i landdistriktene. Da landet ble kvitt sin koloni-status i 1966 fantes det nesten ingen ordentlige bilveger. Etter målbevisst innsats har man i dag et vegnett på 8.000 kilometer totalt, derav 1.500 kilometer av en standard tilsvarende høy norsk riksvegstandard. Ytterligere 1.500 kilometer holder samme grunnstandard, men uten fast dekke. Samtidig øker tallet på motorkjøretøyer temmelig raskt, forteller direktør Lionjanga, slik at samfunnet må prioritere vegbyggingen nokså høyt. Regjeringen anser både nyanlegg og standardøkning pluss vedlikehold som en hovedoppgave.

En relativt lett oppgave, umiddelbart bedømt, ettersom Botswana ikke byr på terrengproblemer av norsk fasong, i form av høye fjell, dype daler og ville vassdrag. Imidlertid finnes det andre problemer å stri med der syd. Det økonomiske ligger klart i dagen i et utviklingsland, og det tekniske hovedproblem er mangel av solid byggemateriale. Direktør Lionjanga forteller at åtti prosent av grunnmaterialet i landet er uegnet til vegbygging, særlig på grunn av det høye kalk-innholdet i grusen. Imidlertid har ingeniørene lykkes bra i å finne metoder for utnyttelse av materialet som foreligger i vegtraseene. De må utvikle sine egne metoder, men under arbeidet vil de gjerne dra nytte av erfaringene som



Vår afrikanske gjest, vegdirektør Armando V. Lionjanga i kontrollhallen sammen med stasjonssjef Kjell Ramstad.

norske vegingeniører har samlet. Flere av ingeniørene ved Møre og Romsdal vegkontor har arbeidet for NORAD i Botswana, slik at gjest og vertskap kunne diskutere tekniske detaljer på en felles erfaringsbasis.

Hittil har NORAD bevilget 130 mill. kroner til vegutviklingen i Botswana, og for denne sum fått til 600 kilometer veg, derav 160 kilometer med fast dekke. For årene 1983-85 har NORAD bevilget 33 mill. kroner til fast dekke på en del av grusvegene som er bygget under prosjektet.



**I MØRKETIDEN
SE OG BLI SETT
BRUK REFLEKS**



Flytting Foss nye jernbaneundergang: Døgndrift — god stemning — litt spenning

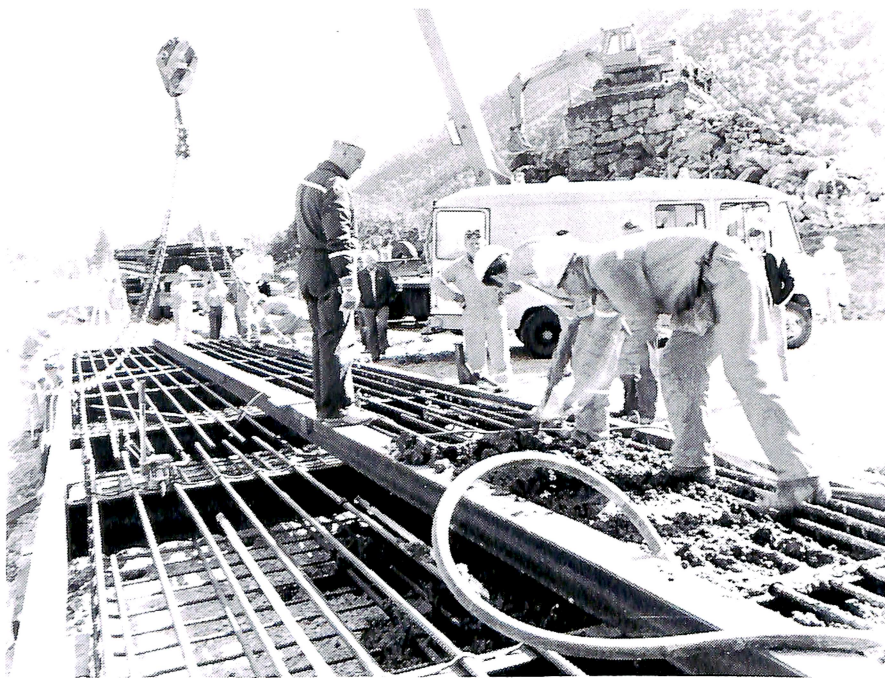
571 tonn betongkulvert blir skuva 24 meter. Klar for ny jernbanetrafikk i løpet av 41 timar.

Etter 37 timar var alt klart frå vår side. Og NSB kunne ta til med skinnellegginga.

Sundag kveld den 7. august ved 20-tida kunne vi reise heim. Neste morgon fekk vi beskjed. Skinnene var på plass ved midnatt, fire timar etter at vi hadde «levert» fyllinga. Fem timar før jernbanelina *måtte* vera køyrbar.



Laurdag føremiddag. 3000 kubikk jernbanefylling er utgrave. Men byggegrunnen er for blaut. Kva skal no gjerast? Kort tid frå tvil til handling.



Stålrammene blir lagt på plass. På «flyttesporet» ser vi Jonas Berg.

Foss nye jernbaneundergang. Tilbakeblikk ved Asbjørn Gardsjord.
Foto: Bergofilm.

Dei fleste av «Veg og Virke» sine lesarar kjenner truleg til flyttinga av Foss nye jernbaneundergang, operasjonen blei fyldig omtala i avisene og seinare var det innslag i «Norge Rundt». Vi finn det likevel rett med eit tilbakeblikk her i vår eiga avis.

Flaskehals — metodeval

Stutt oppsummert: Foss gamle jernbaneundergang hadde fri høgde på 3,70 meter, ein flaskehals på E69. Vegvesenet hadde lagt opp til noko omlegging av vegen, med undergang nærare Rauma.

På grunn av flomvasstanden i Rauma kunne ein ikkje gå lågare med vegen. Jernbanelina var og avgjerande for kva slag metode som her blei vald. Jernbanebrua over Rauma gjer at lina er svært fastlåst. Høgda ein hadde til disposisjon var difor minimal. I samarbeid med NSB og Bruavdelinga i Vegdirektoratet fann «våre» folk fram til metoden som blei vald: Bortgraving av jernbane-fyllinga, innflytting av ferdig støypt betongkulvert og deretter tilbakefylling av jernbanefyllinga.

Oppdraget med å støype den 571 tonn tunge betongkulverten blei gitt til Måndalen Bygg.

Etter avtale mellom NSB og Vegvesenet var flytteoperasjonen planlagt

Vegarbeid i steam. Rune Åkernes fordeler betongen.



til helga 6.-7. august. Og 46 timar var til disposisjon, frå siste tog passerer te til neste skulle gå.

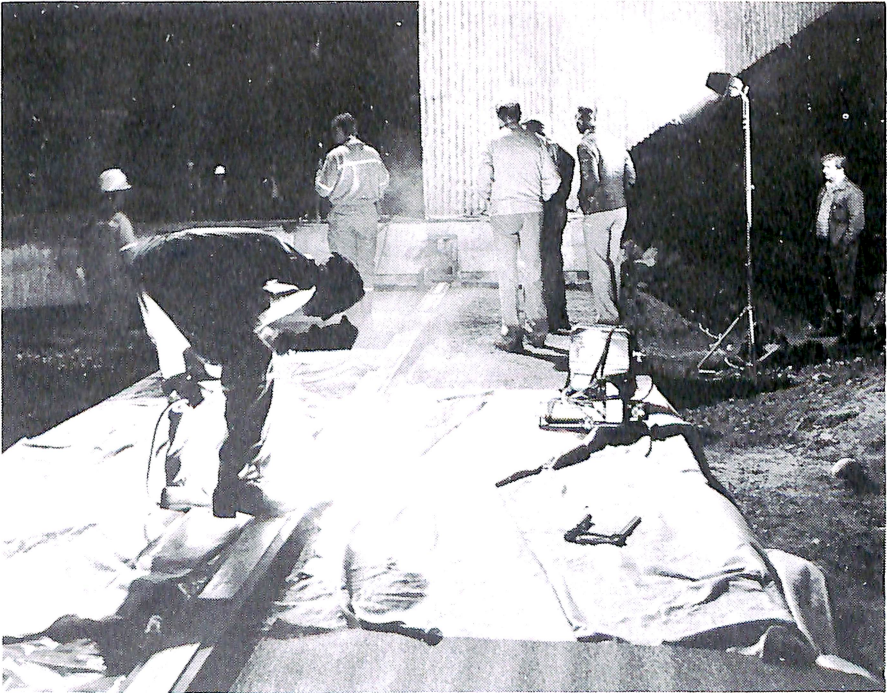
Grundig planlegging

Få anleggsoperasjonar har vore betre planlagt i detalj enn flyttinga av Foss nye jernbaneundergang, blei

det sagt før og i løpet av denne hektiske flyttehelga. Og nett den solide planlegginga var vel føresetnaden for at ein kunne improvisere trygt og vellukka undervegs. Avdelingsingeniør Jan Petter Jenssen sitt tids-skjema forutsette at operasjonen var fullført frå vegvesenet si side søndag klokka 13.00, men det skje-



Det har gått bra, så langt. Sju teflonbrikker har passert. Oddbjørn Pladsen held kontakten med Trygve Vestad på andre sida kulverten.



Ved midnatt går vi forsiktig fram. Jørgen Sigerset gjer klar for vidare framdrift.

maet hadde ikkje rom for uforutsette vanskar. Vi hadde «råd til» at det stramme skjemaet sprakk, men det var ikkje mange timane som kunne fare før presset kom.

Ved 01-tida natt til søndag kravde NSB garantiar — dei måtte vere trygge på at nattoget til Åndalsnes måndag morgon kunne passere. Garantiar kunne vi ikkje gje, men om så flyttinga skulle gå stål mot stål — vi skulle klare det. Bestemt kunne driftssjef Vollset seia: — No er det ingen veg utanom.

Jamn og god flyt

Laurdag morgon kl. 06.50 — straks nattoget hadde passert til Bjorli, til-

bake frå Åndalsnes — var alt som omskapt. Alt og alle var igang. Eit flott syn, jamn og god flyt. I løpet av fire timar skulle jernbanefyllinga vere utgraven. Og Jenssen sitt femte reviderte skjema heldt. Ikkje noko uforutsett i fyllinga.

Setningsproblem

Men byggegropa dissar, setningar. På plass med fiberduk og grus. Etter skjemaet — tidsspørsmålet ikkje viktigaste nett då. Det avgjerande er om grunnen er tilfredstillande. Vi kan berre slå fast — at uansett mottiltak — setningsproblema fylgde oss til undergangen var på plass søndag morgon kl. 04.00.

Fyrst var det meininga at stålrammene med armering og flytteskinne skulle lyftast på plass med mobilkran. Prøvde likevel med gravemaskin — på grunn av den dårlege grunnen. Men måtte berre oppgje det forsøket. Stålrammene for tunge og uhandterlege. Etterkvart hadde nok og byggegropa sett seg nok. Mobilkrana blir køyrd inn i ytterkant, og utlegging av armering kunne ta til — fire rammer, to på kvar side.

Krav til betongen

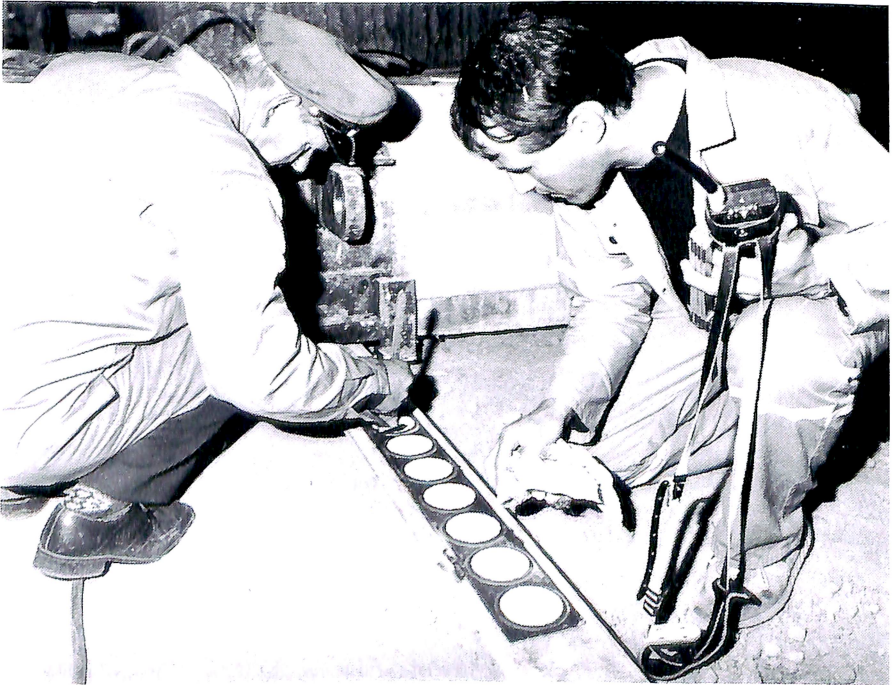
Betongen — fundamentet — krav til betongen — som undergangen skulle skuvast inn på, måtte bli

sterk på kort tid. For å få til dette blei det tilsett akselererande stoff. Vi nytta svært varm betong, ca. 30°C, — ekstra mykje sement. Og steamrør var innstøpte i rammene slik at betongen blei tilførd ytterlegare varme. Og kontroll hørde til. «Stadig prøver».

Klokka 22.00 laurdag kveld var det klart for sjølv flyttinga. Eit høgdepunkt som stadig hadde måtta bli utsett i løpet av kvelden. Men publikum venta med tolmød, og fylde oss utetter natta. Grovt reknar vi med at tusen var innom i løpet av helga.

Debut

Spenning — heldt vi pusten? Ein debut også for flytteentreprenøren



Ivar Borgstrand tar glidemiddel på teflonen. Og Trygve Vestad fylgjer nøye med.

Stensli Mek. Verksted. Varsamt — dei fyrste sentimetrane gjekk berre greitt. Halvmetrane passerar òg fint. Vi flytter på teflonbrikker. Berre ein liten del av skuvekrafta på 50 tonn, blir nytta. Tilstrekkeleg med ca. 10 tonn.

Ved midnatt melder vanskane seg. Setningsproblema når oss. Teflonbrikkene toler ikkje den enorme belastinga. Stadig er gjengen frå planavdelinga inne. Nivelleringsarbeidet er sentralt i heile operasjonen. Her kan det ikkje akseptrast mange millimeters avvik.

Varsamt lirkast det vidare. I verste fall får det køyrast stål mot stål, det innstøpte i kulverten mot det innstøpte i solen, fundamentet.

Sjølve flyttinga tok seks timar, fire meir enn rekna med.

Gysinga og tilbakefylling av masse tar til. Masse skal på plass i og kring kulverten. Med platevibratorar stabiliserar vi. Ved elvesida nyttar vi transportband for påfylling av masse.

Roleg søndag

Utetter søndag er det roleg og avslappa; berre den jamne framdrifta



Søndag føremiddag. Tilbakefyllinga i gang. Roleg aktivitet.

mot fullføring i ein solrik og varm haustdag.

Dei kring 40 — innleigde og eigne — kunne med ære reise heim. Ikkje alle hadde vore i arbeid heile tida, det var framdrifta og kva jobb ein skulle gjera, som avgjorde når ein måtte vera «operasjonsklar». Sikkert slitsomt å stå på på denne måten, vera disponible etter stadig ny-reviderte framdriftsskjema, men for alle var det nok ei ekstra glede også — å få vere med på anleggsdrift som «svingar» gjennom døgn.

30. august blei den 1100 meter lange parsellen med Foss nye jernbaneundergang som midtpunkt, sett under trafikk.

I midten av oktober — same tid som «Veg og Virke» kjem ut — er videofilm frå flyttinga ferdigprodusert. Filmen er produsert av Bergofilm — etter oppdrag og i samråd med Vegvesenet i Møre og Romsdal.



LENSMANNEN I FRÆNA

6440 ELNESVÅGEN

Telefon: Fræna 072-62200

Postgiro: 5020508 - Bankgiro: 4075.07.10796

Herr vegsjefen i Møre og Romsdal
6400 M O L D E

Vår ref.:

Deres ref.:

Dato: 15.8.83.

LANDSSKYTTERSTEVNET I FRÆNA 1983

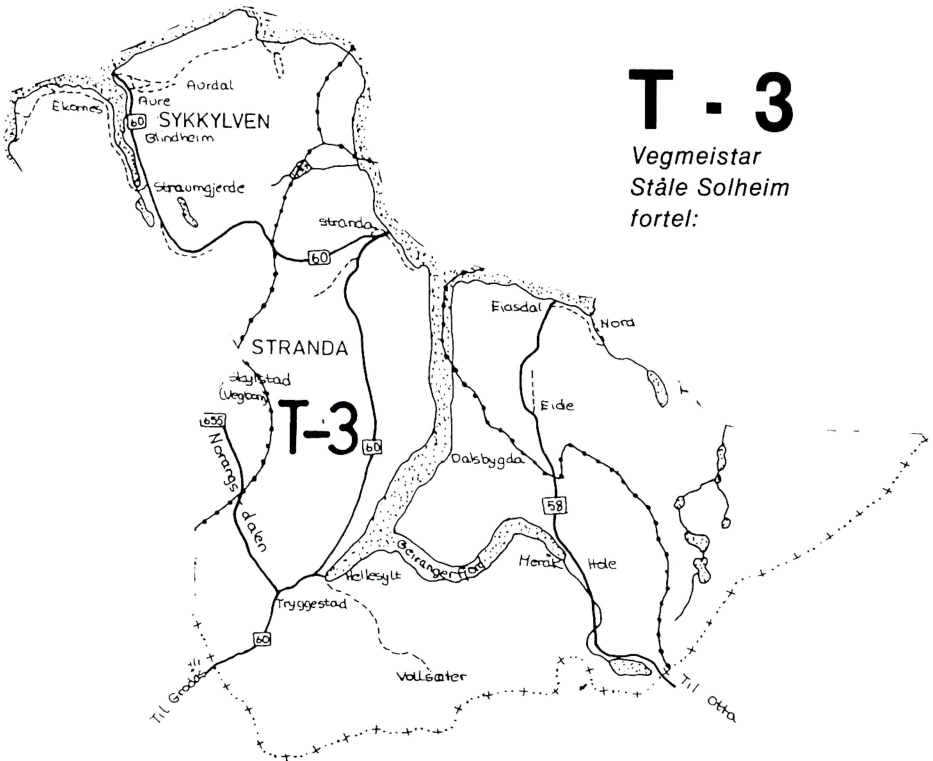
Vi vil herved fåt takke for den bistand og imotekommenhet som ble vist oss under planleggingen av overnevnte arrangement. Likeså er vi vegvesenet stor takk skyldig for den bistand som ble vist oss etter at stevnet var kommet i gang. Dette var også medvirkende til at arrangementet forløp problemfritt i forb. med trafikkavviklingen.

Vi ber om at vår hilsen blir bragt videre til administrasjonen, anleggs- og vedlikeholdsavdelingen samt ansatte ved vegsentralen.


Odd Meek
lensmann

Med hilsen


Ola Hals
betj.



T - 3

Vegmeistar
Ståle Solheim
fortel:

Vedlikehaldsområdet T-3 omfattar rv. 60 frå Aursnes til Sogn og Fjordane grense, rv. 58 frå Eidsdal til Oppland grense og rv. 655 frå Tryggestad gjennom Norangsdalen til Skylstad i Ørsta kommune - til saman 138 km riksveg. Av fylkesveg er det 12,8 km i Norddal kommune, 45,9 km i Sykkylven kommune og 21,7 km i Stranda kommune - i alt 80,3 km. Av dette vedlikeheld Stranda kommune 5,3 km.

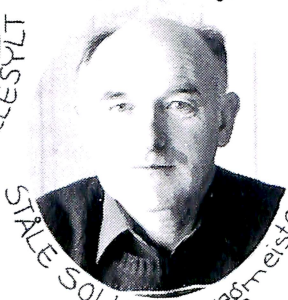
Standarden på vegnettet er varierende. Det er enno att 38 km grusdekke på riksvegane. På fylkesvegane er det 17 km med grusdekke og 58 km svart dekke. Ein stor del av vegnettet har for svakt berelag, så

vegdekket får kort levetid. I 1982 vart det forsøkt å forsterke berelaget med penetrert pukk på nokre parti fylkesveg. Då resultatet ser lovande ut, skal det i år penetrerast 2,4 km på fylkesvegen mellom Ikornes og Hundeidvik. Rv. 58 over Geirangerfjellet som er den høgast liggande riksvegen i Møre og Romsdal har ei høgd på 1038 m.o.h. Den er normalt stengd frå begynnelsen av oktober til slutten av mai. Av riksvegane er det rv. 58 i Eidsdal som har lågast standard i forhold til trafikkmengda. Der er stor turisttrafikk i sommarhalvåret, så det er ofte vanskeleg å halde grusdekket i god stand.

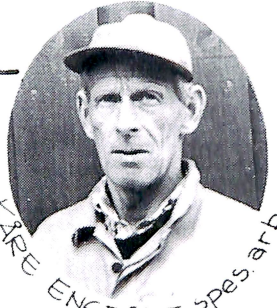
T-3



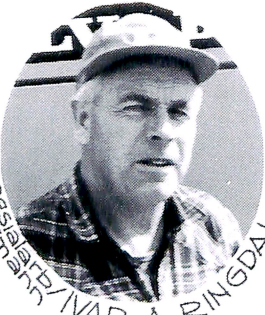
spesialarb
formann
KONRAD HELLESYLT



STALE SOLHEIM vegmeister



KÅRE ENGESET spes. arb



spesialarb
formann
NVAR A. RINGDAL



ESTER MYRVANG kontorfrilim



INGE LUND arbformann



spesialarb
ALSTAD
LEONHARD



ASLE KLEPPE oppsynsmann



ERLING GAUSDAL spes arb / formann

T-3



spesialarbeider OLAV L. KLOKK



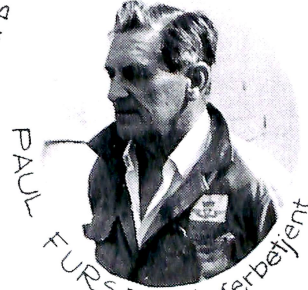
OLA FVELSTAD verkstedformann



OTTO ÅSEN spesialarb



sjåfør GUNNAR E. BERGE



PAUL FURSET lagerbetjent



BIRGER BJØRDAL spesialarb



sjåfør/maskinfører BJARNE HØLE



JAN FJELLANGER spesialarbeider



SVERRE ARVID OKSVIK maskinfører



Garasjen i Eidsdal.



«Knuten» på gamlevegen i Geiranger.

Det er 6 ferjekaier i området, og 5 tunnelar med ei samla lengde på 5,1 km. Med 37 skarpe slyngar er vel T-3 det mest kronglete området i fylket. Rv. 60 mellom Stranda og Hellesylt og rv. 58 mellom Eidsdal og Geiranger er som regel stengd fleire gonger kvar vinter på grunn av snøskred. Under store snøfall er det og rasfare mellom Stranda og Sykkylven. Rv. 655 er stengd av snøskred i Norangsdalen fleire månader kvar vinter. På fylkesvegane er det årvisse snøskred i Norddalsstranda og på vegen frå Hellesylt til Sunnylvsbygda.

At området er delt av fjordarmar så ein må bruke 2 ferjer når det skal flytast mannskap eller utstyr mellom Stranda og Eidsdal, gjer det vanskeleg å nytte ressursane fullt ut.

Av tiltak som vil lette vedlikehaldsarbeidet kan nemnast fullføring av anleggsarbeidet i Geiranger med dekkelegging på vegen mot Geirangerfjellet i år og på Ørnevegen neste

år, og utbedringsarbeidet i tunnelane på rv. 60 som vert fullført i 1984.

Statens vegvesen kjøpte i 1971 ein tidlegare bilverkstad på Stranda. Etter ein del ominnreining er den godt egna til vegstasjon. Der er plass for verkstad, felleslager og kontor for anlegg og vedlikehald. Der er og 3 rom for overnatting. I Eidsdal bygde vegvesenet ein veggargasje i eigen regi i 1979/80.

På Stranda vegstasjon er stasjonert ein veghøvel og ein hjullastar, i Eidsdal ein brøytebil og ein traktor med frontlastar og veghøvelutstyr og i Geiranger er det i vinterhaivåret stasjonert ein hjullastar med snøfres. Det er 2 strøandsiloar i området. Fordelt over området er det i alt 6 småbilar. På grunn av høge fjell og dårlege forhold for radio er det ikkje radiosamband i T-3.

Det er i alt 18 tilsette i T-3. Derav 2 i oppsynet og 1 kontorfullmektig.



Stranda vegstasjon.

Anleggsvirksomhet i T-3

Rv 058

Oppland grense-Geiranger ferjekai

Her vil det i august bli utført oppretting av ca. 5,2 km på Geirangerfjellet. Olje-grus legges primo september. Hele strekningen har da svart dekke.

Geiranger ferjekai-Korsmyra

Arbeidet her var stort sett avsluttet til ferien. Det gjenstår å legge olje-grus på 5 km. Dette blir gjort i 1984.



*John Samdal
Anleggsleder*

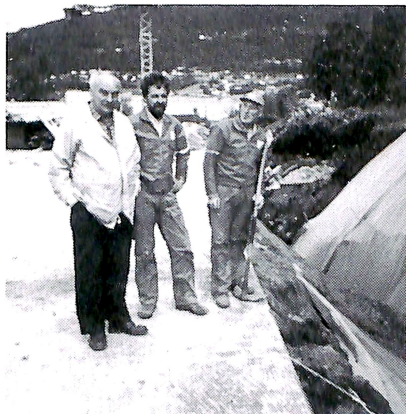


Første rekke fra venstre: Rikard Muribø, Ole Karl Ljøen, Lars Ytterlid, Nikolai Reiten og Øystein Tafjord.

Andre rekke fra venstre: Petter Vikene, Edgar Vågsæter, Norleif Aspehjøll og Gisle Berli.

Rv 060 Aure-Tynes

Arbeidet med betongtunnelen gjennom Klokkarhaugen pågår. Det er entreprenør Aakvik som utfører arbeidet. Byggverket regnes ferdig i

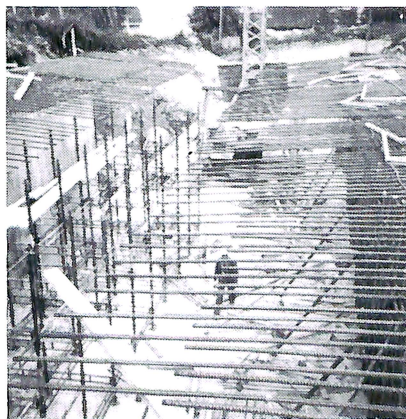


Fra venstre Jon Samdal, Edgar Våg-sæter og Ole Karl Ljøen.

september. Betongtunnelen er 75 m lang. Det er holdt skjønn på strekningen Aure-Tynes. Videre arbeid er avhengig av om det ankes til overskjønn og om grunnspørsmål kan ordnes.



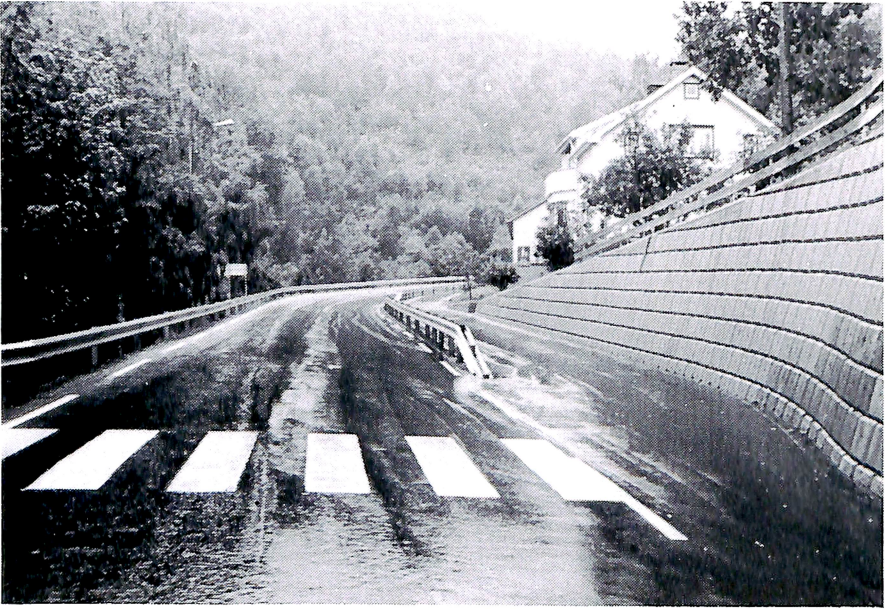
Det legges duk mellom drenerende masser og jordbakken (Vågsæter).



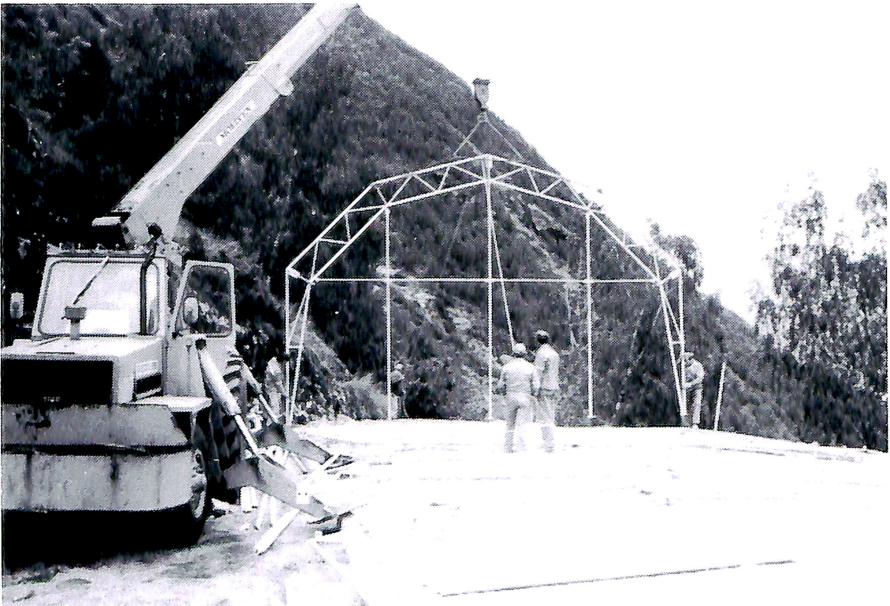
Det brukes ferdig sveiset armering.



Overå og Samdal i diskusjon om opplegget for videre drift på anlegget.



Gang og sykkelveg i Hellesylt.



Montering av Rubb-hall ved Strekane tunnel, Hellesylt.



Planering for vingemurer og drenering sikring av siltig masse.

Ringstad-Sve

Drege bru med tilstøtende veg er ferdig, bortsett fra svart dekke.

Røyr-Hellesylt

Det er meningen at Strekane og

Storfossen tunnel skal strosses. Lengde 1350 m.

Arbeidet påbegynnes september 1983 og regnes ferdig juni 1984.

Det blir arbeidet 2 skift og folkene skal innkvarteres i motellet på Hellesylt.

Den sist innkjøpte 1 boms hydraulriggeren skal brukes, samt vegvesenets hjullaster pluss 2 inneleide dumpere uten fører. Trafikken skal opprettholdes under arbeidet. Det må monteres lyssignalanlegg. Det blir behov for 10 mann til drivingen pluss 2 reparatører og 2 oppsynsmenn. Kostnad ca. kr. 7-8 mill.

Gangveger på Hellesylt og i Stranda sentrum

Disse er nå ferdig.

John Samdal



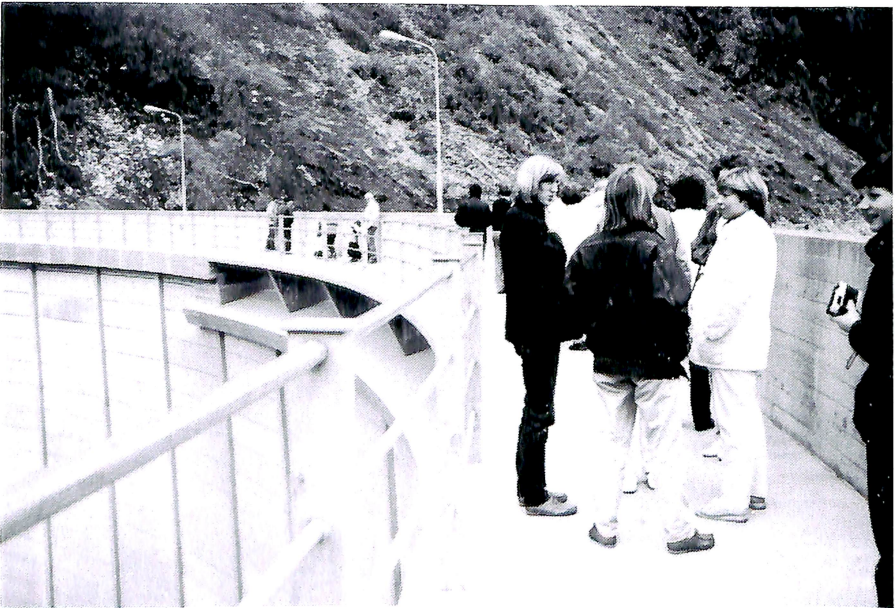
Drege bru, Stranda.

Tur til Tafjord 2. juni 1983

Årets ekskursjon gikk i år til Tafjord. Vi var 32 damer og herrer som møtte opp på Molde ferjekai og entret en splitter ny buss fra Molde Bilruter i 7.30-tida torsdag morgen. Etter ferjeturen over Moldefjorden gikk turen til Sjøholt, forbi Stordal, Sylte, Fjørå og gjennom de nye, flotte tunnelene. Først Heggura tunnel, 5266 m, så Skjegghammar tunnel som er 653 m. John Samdal, som forøvrig er «ekspert» på denne vegstrekninga var med som guide. Vi fikk fyldige informasjoner om anleggene ispedd

små morsomme historier og vitser.

Vel framme ble vi tatt hånd om på Tafjord Kraftstasjon og vist rundt av Oddvar Flø. Det er et imponerende anlegg de har bygd der inne. Etter omvisninga på kraftstasjonen ble det servert lunsj på Fjordheim pensjonat. Vi fikk masse deilig mat og en rømmegrøt som smakte aldeles fortreffelig. Mette og «stinne» satte vi oss i bussen og kjørte opp til Zakariasdammen og kikket på demninga der oppe.



Så var det på tide å tenke på hjemturen. Den gikk til Vallidal og over fjellet til Trollstigen. En rask kopp kaffe på Trollstigen fjellstue ble det tid til

før den store nervepåkjenninga, nemlig selveste Trollstigen. Litt trøbbel i øverste svingen fikk nok mange til å bli «klam på ryggen».



Trollstigen.

Men vi kom da forholdsvis greitt ned og vi pustet normalt igjen alle sammen. Så var det strake veien hjem forbi Åndalsnes, Isfjorden og Åfarnes. Vi var hjemme i 19-tida og turen hadde gått uten uhell av noen slag. Selv værgudene hadde vært forholdsvis snille med oss.

Uten at det har noe som helst med

vegvesenet å gjøre vil jeg til slutt ta med en liten historie som sto i Sunnmørsposten:

På kraftstasjonen

Det var omvisning på kraftstasjonen og ciceronen forklarte omsorgsfullt og nøyaktig. Han snakket om isolatorer, rørgate, transformatorer, høy-spenningsledninger og mye annet rart. Til slutt spurte han en av de besøkende damer, som hele tida hadde fulgt nøye og interessert med:

— Nå, har jeg uttrykt meg forståelig?

Damen nikket bekreftende og svarte:

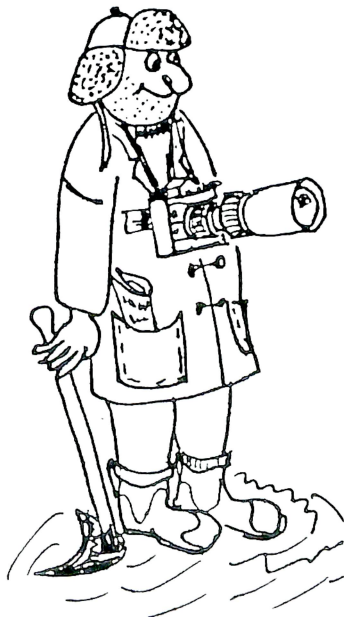
— Joda. Det er bare en ting som jeg ikke riktig begriper. Hvordan klarer de å få vannet til å renne i de små, tynne trådene høyt der oppe i luften?

Jeanette Lorentzen



Stoff til avisa

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



Vannrett

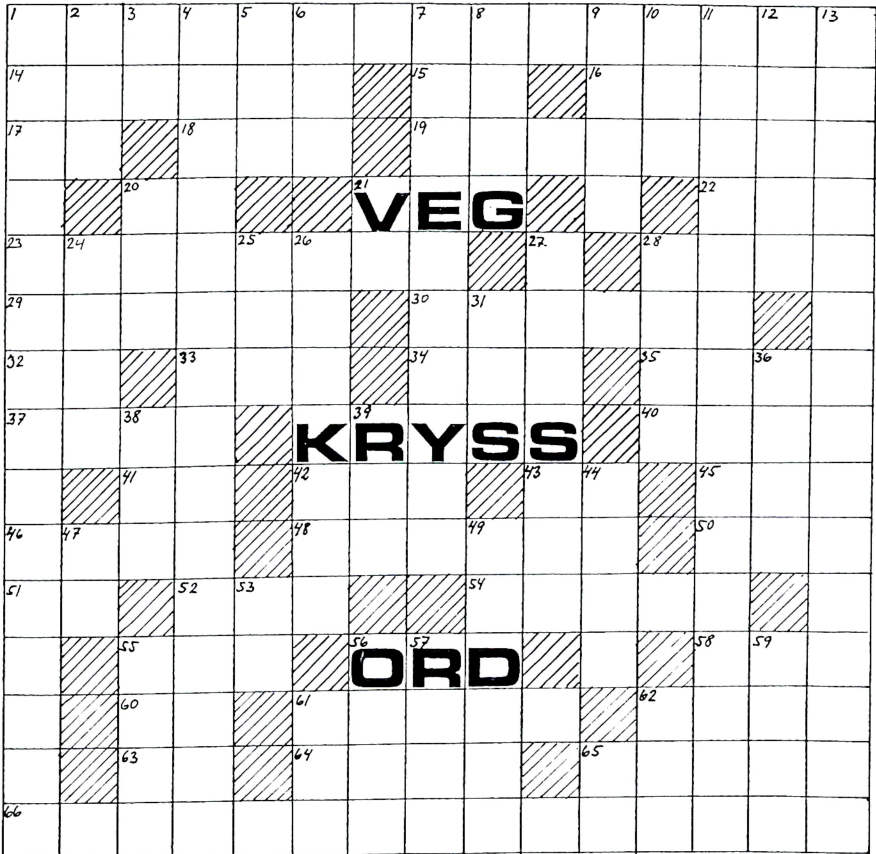
- 1 Uføre
- 14 Verv
- 15 Nummer
- 16 M. navn
- 17 Del av bibelen, fork.
- 18 B - - -, vente
- 19 Landsk. i Jugoslavia
- 20 Renn
- 22 - - - a, øy
- 23 Fra Malta
- 28 Herrer i N. Trøndelag
- 29 Elv i Asia
- 30 - - - g, idiot
- 32 Nasj. merke
- 33 Be
- 34 Roy Fr. Olsen
- 35 Bit
- 37 - - - r, dyr
- 40 Gudinne
- 41 Adv.
- 42 Trøtt, bakv.
- 43 Husdyr, dansk
- 45 M. navn
- 46 Trå
- 48 Ser
- 50 Sint
- 51 Svar
- 52 Grønnsak
- 54 Fotsålen
- 55 Vend
- 58 Åte
- 60 Interj.
- 61 Fint
- 62 Flau
- 63 Tine
- 64 Slektning
- 65 P. navn
- 66 Sprengstoffet

Loddrett

- 1 Begrunnelsen
- 2 Virvar
- 3 B. Larsen
- 4 Yrke
- 5 Vokaler
- 6 Halte
- 7 Hundset
- 8 Poststed i Nordland
- 9 Mat
- 10 ---l, skrammel
- 11 Kampsang
- 12 Poststed
- 13 Anlegget
- 20 M.navn
- 21 Helligdom
- 24 Sal
- 25 Leg.del, eng.
- 26 Gjerde
- 27 Svulstig uttrykk
- 28 Stat i Stillehavet
- 31 Takskjegg
- 36 Blomst
- 38 Rett
- 39 Flokk
- 44 Utstå
- 47 --rl, greve
- 49 Evig
- 53 Ujevn
- 55 Sykdom
- 56 Eiendom
- 57 Forestilling
- 59 Skillevegg i munnen
- 61 Mark
- 62 Løs
- 65 Uro

KRYSSORD

av avd.ing. Kristian Furland



De tre først uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 3-83» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde innen 10. november 1983.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

Bjerkelund skole, den 30. sept. 1981

Vegsjefen i Møre og Romsdal.

Vi er 19 elever som går i klasse 1A ved Bjerkelund skole på Frei. De fleste av oss bor på Solsletta boligfelt (Ånesmyra). Vi har kort skolevei, men vi må krysse Riksveg 16. Det er stor trafikk på denne veien. Bilene kjører veldig fort akkurat her, og det finnes ikke engang fotgjengerfelt eller skilt som viser bilistene at det her er skolevei.

Aller helst ønsker vi oss en gangbro / tunnel. Da kunne foreldrene våre være helt trygge når de sender oss avsted til skolen. Men vi tror det ville hjelpe noe om vi fikk skilt og fotgjengerfelt, og om fartsgrensen ble satt ned på strekningen forbi Bjerkelund skole. Vi ber om at dette blir ordnet snarest mulig før en av oss blir påkjørt på vei til eller fra skolen.

Hilsen klasse 1A og "frøken"

Astrid Brevik

(Astrid Brevik)

klassestyrer

Kopi sendt til:

Frei formannsskap og

Teknisk etat, Frei.

06572 01.10.81

Heldigvis kunne vi innfri deira ønske. Takketeikning på neste side. Og brev frå frøken på side 32.

FRANK RAGNHILD LENA HILDE OLAF
 FRODE ELISABETH HILDE
 PÅL
 SVE R R EBJØRN STIAN
 JON R VIGDI
 HILDE ARNE MARIT INGELISE

Her er noen av tegningene vi fikk tilsendt fra elevene.



Lena



Bjerkelund skole, den 17. jan. 1983

Vegsjeften Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6400 Molde

Vi vil på denne måten takke fordi dere tok oss alvorlig og ga oss en trygg skoleveg.

Med hilsen

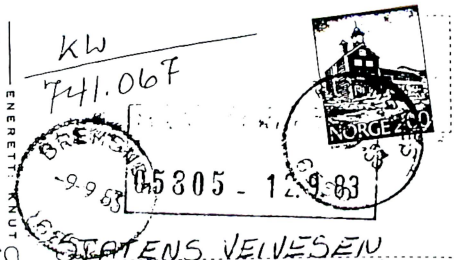
Astrid Bruvik

(Astrid Brevik)

lærer

Foreldre laget ved Bremnes skole, vil på denne måten takke for gangveien vi har fått fortig sjønt og kom utrykkelig og delte er den en sikkerhet for alle de som nyter og går på denne veien. Vi håper at fortættelsen også kommer snart.

Hilsen Inger Aasen (form.)
Utvaldet 3
6550 Bremnes
Aurey
1888



KJELL
V/OVERINGENIØR LOEN

FYLKESHUSET

6400 MOLDE

NED MED FARTA PÅ ARBEIDSPLOSSANE VÅRE!



Biletet viser ei komplett gummi-stripe som er lagt tvers over køyrebanelen. Å køyre over denne med stor fart er sers ukomfortabelt og røyner og hardt på bilen.

Denne forma for fartshindring har vist seg sers effektiv. Fartsgrenser og anna skilting vert lite respektert i dagens travle trafikk, men eit fysisk hinder **må** det takast omsyn til.

Frå oppsyn og arbeidarar som har prøvd fartsdemparen er det berre lovord å høyre. Endeleg er det noko som effektivt kan hjelpe til med å betre sikringa på arbeidsplassane langs vegen!

Eg vil derfor oppmode alle arbeidsleiarar å nytte slike fartsdempingar over alt der det kan vere tenleg.

*Oddvin Haukeberg
hovudtillitsmann*



Avskil med vegvesenet

Knut Kringstad er vel idag ein av dei med den aller lengste arbeidsdagen bak seg i vegvesenet. Med dei mange arbeidsoppgåvene ved vegkontoret og innan vegarbeid og oppsyn rundt om i fylket er han godt kjent av alle som har vore i vegetaten nokre år.

På siste arbeidsdagen før pensjonisttilværet starta i juli hadde «Veg og Virke» ein prat med Knut Kringstad om tida hans i vegetaten.

Intervju: Terje Haug

— Eg kom i arbeid i vegvesenet heime i Skodje som vegarbeidar i 1937. Far var oppsynsmann, og med det sterke sambandet reint personleg det den gangen var mellom «vegfolk», var vegvesenet ein del av oppveksten min. Då far døydde i 1937 same året som eg tok artium, var det difor naturleg å byrje i vegvesenet, og siktemålet var å verte oppsynsmann.

Overingeniør Elias Grønningstær rådde meg til å gå teknisk skule, for på denne tida blei det oppretta stillingar som teknisk assistent i vegvesenet for folk med slik utdanning.

I 1938 starta eg på teknisk skule i Trondheim, men for å gå faglina for veg-, vatn- og brubygging, måtte eg i 1939/40 til Bergen, der eg var då kriga kom.



— Korleis gjekk det under krigen?

9. april 1940 vart eg vekt ved at tyskarane var i gatene. Eg hadde Krigstenestekort. Saman med 2-3 elevar frå Trøndelag og 2 loslærlingar tok vi beina fatt opp rørgata i Sandviken, til Arna-Ostereidet Marsfjorden, Instefjord i Sogn, Vadheim-Folkestad og Skodje for min del. Etter eit par dagar barst det vidare til Åndalsnes. Eg var så langt som til Vinstra. Heimkomen att tenkte eg å utsette skolegangen, men direktøren ringte og ba med kome ned att og gjere meg ferdig.

Sommaren 1940 kom eg i arbeid på Alvundeid som hjelpeoppsynsmann til oppsynsmann Torsetnes. Eg tenkte framleis på å gå i den retninga, men vart innkalla til kontoret til nyttår 1941. Det året vart det utlyst

mange stillingar for tekniske assistentar på landsbasis. I ei gruppe på 15 vart eg for min del tilsett i Sogn og Fjordane frå 1. juli 1941. Dit kom eg ikkje før frå 1. mars 1942. Årsaka til det var ein eller anna hestehandel med at Arne Inge Torvik som var i Sogn og Fjordane, men då tilsett her oppe måtte kome opp hit før eg vart slept dit ned eller omvendt. Om han var det sagt der nede at «han var presis på kontoret ein dag og det var den dagen han tok avskjed. Elles var han der nær sagt både dag og natt». Det første vil eg ikkje innestå for, det andre høyrest ikkje så urimeleg. Der nede arbeidde eg mest på Indre Sogn med veganlegget Årdalstangen-Øvre Årdal. Hausten 1942 fekk eg overflytting til Møre og Romsdal att etter Rudolf Lind som var død i mellomtida.

— Kor mykje var løna i den tida?

Då eg var arbeider på anlegg tente vi om lag 90 øre timen i akkordarbeid. Det spurdest dersom nokon kom opp i ei krone. Dagarbeidsløna var mindre. Som teknisk assistent kunne ein sjå fram til ei toppløn på knapt kr 5.000,- etter at alle alderstillegga var opptente.

Rundt 1938/39 såg folk elles lysare på tilhøva og den lønna var vel på den tida sett på som nokolunde bra.

— Korleis var kontorforholda?

Kontora var i Mordalgården. Vi var vel rundt 18 i alt. Eg satt på «teknikkerkontoret» ved eit langbord. Det satt folk på begge sidene. Der var det også ei viss samling i matpau-

sen. Illegal avis (nyheter) vart henta kvar dag. Den var oppbevart i ei hette på toppen av eit kikkertstativ på WC.

Ein rundovn var fylt med ved. Vi klagga ein gong på tilhøva. Då målte vi nokre og tjue grader i hovudhøgde og 8-9 grader ved golvet.

Då eg kom hit att frå Sogn i 1942 vart kontoret flytta til Superbgården. Frå då av arbeidde eg ei tid på Nordmøre vegavdeling, ikkje minst i samband med Sunndal-Eidsøra. Seinare kom eg til Sunnmøre avdeling. Der var då i lange tider Sverre Brænd, John Samdal og eg. Etter som arbeidsmengda delte seg var det ein del overlapping på Søre Sunnmøre, men elles var eg på ytre og Samdal på indre.

Det er sjølv sagt mangt ein kunne ta fram etter så lang tilknytning til vegvesenet, ikkje minst alle dei ein har vore i kontakt med, både av folk på bygdene der vi ofte budde på gardane, arbeidsfolk, basar, oppsynsmenn og alle tilsette på vegkontoret gjennom tidene. Det vil føre for vidt.

Olav Ødegård var den første som kom med tenestebil i fylket vårt. Det var ein Ford T-modell. Eg var grindgutt på ein tur frå Skodje til Brattvåg. På denne strekninga var det 54 grinder. Nokre gonger sprang eg mellom grindene.

Interessene for vegutløysing og gode vegar var tidlegare stor ute i distrikta. Det var føregangsmenn som arbeidde for det, men av og til kunne det vere vanskeleg når grannar stod i bytet og den eine ville ha lina opp og den andre ned.

— Du har vore utsett for ein skyte-episode?

Ein gong vart vi trua av ein som sa han hadde pistol og ville skyte. Det var trangt og han ville ha oss til å stikke vegen gjennom bustadhuset sitt. Det vart ikkje noko av det.

Ein annan trua også med å skyte dersom vi kom over bytet til eigedomen. Oppsynsmann Almestad steig over og small gjorde det, men eg såg karen så utrygg at vi stansa der. Vi hadde dessutan fått eit visst oversyn for den vurdering saka galdt.

Sjølv reknar eg meg til ein middel-havsfarar der det mest har gått på det jevne i dagleg arbeid på dei ymse områda. Likevel har eg fått vere med på ein del oppgåver på veg- og brusamband særleg på ytre Sunnmøre der dette har halde fram i enno større grad dei seinare åra etter at eg overtok arbeidet med avkjørslesøknader og dispensasjonar etter veglova.

Dette arbeidet med søknader om avkjørsler og dispensasjonar som eg har hatt dei siste ca. 13 åra har vel stått på sida av det tradisjonelle veg- og planleggingsarbeid. På få områder kjem konflikt mellom veg- og trafikkinteressar og personlege interessar fram på så mange enkelt-punkt der det kan vere vanskeleg å forsvare heilskapen i vegsambanda og der ei avgjerd råkar den enkelte så direkte. Både innan vegetaten og politisk har vel dette området stått noko uklårt, særleg når ein kjem ned på enkeltsakene. Slik sett har dette arbeidet ikkje hatt særleg glede å gi ved synlege gledelege resul-

tat eller på andre måtar, men eg vart utpeika til det og rekna med at det i alle høve ikkje var ei nedvurdering. Dei siste åra har talet på avkjørslesaker vore stabilt.

Sjølv om det vert eit gjentak av det mange har sagt må eg likevel peike på den enorme utviklinga vi har hatt også i vegvesenet på alle felt både ute og på kontoret. Det har vel også i tidlegare tider vore sagt at nå er grensa nådd og at slike glansperiodar ikkje kan kome att. Det har vel oftast slått feil. Sjølv om pengerikdomen har teke av, må vi tru at utviklinga vil halde fram og vone at det vert ei utvikling til det gode for menneska.

— Korleis skal du nyte pensjonist-tilværet, vil du få fritidsproblem?

Eg trur det skal gå bra. Eg har to små ungar i huset, og dessutan hage og hytte.

Til slutt vil eg bere fram ei helsing til alle dei eg har vore i samarbeid med ute i distrikta både på anlegg og vedlikehald, både dei som måtte vere i arbeid og dei som er pensjonistar.





Gjennomslag i Mauseidvåg

Den 29. juni vart siste salva avfyrt i den 176 meter lange tunnelen i Mauseidvåg. Fram til gjennomslag har tunnelen kosta 3,5 mill. kr., d.v.s. ca. 20.000,- pr. meter. Dette tilsvarar gjennomsnitt på landsbasis. Det har gått med 14,7 tonn sprengstoff. For sikring mot vasslekkasje vil det bli sett opp eit plaststoff, Eta-foam. Det er planlagt oppsett 1000 kvm.

Tunnelen er del av veganlegget Bjørkavåg — Mauseidvåg med total lengde 2,2 km. Totaloverslaget for heile anlegget er på 15,4 mill 83-kr.

Bilferja på strekninga Hareid — Ålesund har gått ut. Vegen skal ta imot denne trafikken. Flaskehalsen vinterstid — Mauseidvågbakken — går ut. Parsellen vil bli opna i løpet av hausten.



Foto: Knut Enstad, Smp.

Tre månader seinare.

blei den første salva avfyrt på tunnelen gjennom Skuggenhaugen ved Nørvasundet. Ordførar Svein Tømmerdal var skytebas.

Tunnelbas Erling Pilskog hadde ladd dei 30 hola med om lag 40 kilo

dynamitt. Det blei eit bra smell med mykje kruttrøyk, men inga steinsprut.

Den 230 meter lange tunnelen vil koste ca. 4 mill. kroner og skal vere gjennombrote kring 15. februar.



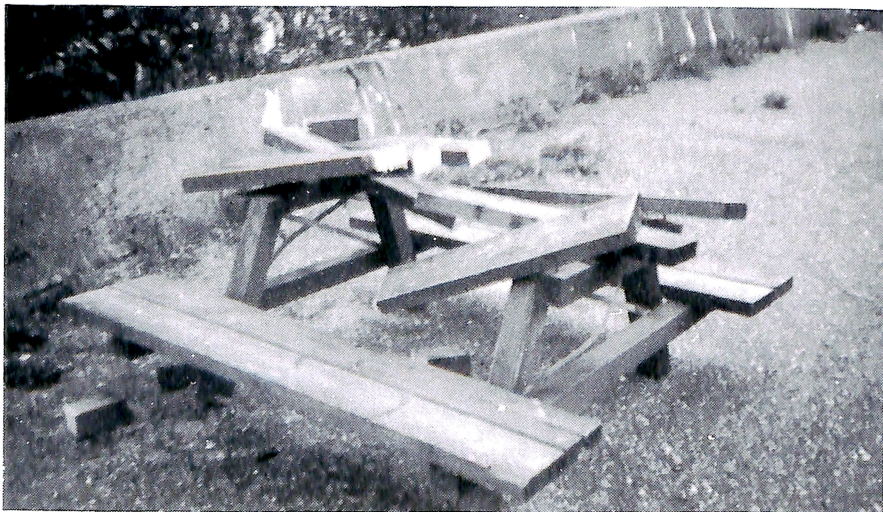
Foto: Mattis Thoresen, Smp.

Molde — Furneset.

Vi konstaterer at Regjeringa i statsråd 30. september gjekk inn for å flytte ferjeleiet frå Helland til Furneset. Ved denne flyttinga blir ferjesambandet over fjorden til Molde

korta inn, frå 14,7 til 11,1 kilometer. Rekna i prisar pr. 1. januar i år, vil heile prosjektet til saman kome på 14,4 millionar kroner.

Hærverk på rasteplass



Natten mellom 26. og 27. august 1983 ble det foretatt hærverk på en rasteplass på riksveg 71 ved Rodal. Et bord er forsvunnet og et annet er platen saget av og føttene er kappet

ca. 10 cm. Bildet viser hvordan det ser ut.

Anmeldelse er innlevert til lensmannen i Halså.

493 av dei 501 arbeidstakarar i drifta er hørseltesta

Resultata er sendt bedriftsoverlegen. Dei vil bli følgd opp med etterkontrollar.

Undersøkelsen i Møre og Romsdal vegvesen har avdekket at et stort antall arbeidstakere har larmskade, omlag 50% har hørselsnedsettelse grunnet støyskade av grad I-III. Det ble imidlertid påvist få alvorligere former for hørselsskade, og hørevnen i taleområdet synes å være relativt bra bevart.

Eit utval som skal følgje opp at det vert gjennomført støymålingar på arbeidsplassane i vegvesenet er nedsett. Utvalet består av: Hovudverneombod Haukeberg, verneleiar Bakke og avdelingsingeniør Nordal.

95 arbeidrarar har vore gjennom støvlungekontroll. Det var gjennomført 2 etterkontrollar. Kontrollane synte at ikkje nokon hadde alvorlege tilfelle av støvlunge.

Harald Valved

«SAMRÅDINGSMØTE 1983» om trafikktrygging

«Samrådsmøte 1983» om trafikktrygging i Møre og Romsdal vart avvikla 20. september 1983 i Molde Rådhus. Utgangspunktet for programmet for møtet var «Trafikktrygging i nærmiljøet», eit av dei nasjonale hovudtema for «Nordisk Trafikktryggingsår 1983».

Formannen i FTU i Møre og Romsdal, *Øystein Østensen Goksøyr, oppna møtet*. Ulykkessituasjonen på vegnettet i fylket var eit sentralt emne i dette opningsinnlegget. Ulykkestala går ikkje lenger jamt nedover slik dei gjorde fram til 1982, ei utvikling det er liten grunn til å vere nøgd med. Tiltak for å stoppe denne utviklinga må komme på tre plan: Tiltak av teknisk art, opplæring og motive-ring, overvaking og kontroll. Av desse synes det likevel å vere innafør opplæring og motivering den største gevinsten vert å hente i framtida, meinte formannen.

God kontakt mellom FTU og dei kommunale trafikktryggingsutvala (KTU) er ein viktig føresetnad for at det lokale trafikktryggingsarbeidet skal fungere. FTU meiner å ha hatt etter måten god kontakt med KTU'ane, men formannen meinte likevel samarbeidet bør søkjast betra ved å ta initiativ til kontaktmøte mellom FTU og distriktsvise puljer av KTU.

Politikarane sin manglande vilje til å prioritere trafikktrygging, både i valkampen og i praktisk politikk er slå-

ande, både på lokalt og rikspolitisk plan. Det synes som om trafikktrygging må vike når andre interesser kjem inn i bilete. Det kan og sporast tendensar til at både politikarar og administrasjon synes det er gjort nok for å trygge trafikken og at vi heller må prøve å leve med situasjonen slik han er. Dette er ei utvikling som i høgste grad er urovekkjande, for sett inn i den rette samanhengen er ulykkessituasjonen slett ikkje oppmuntrande. Tida er som Goksøyr sa til slutt, slett ikkje inne til å ta fram godstolen når det gjeld trafikktryggingsarbeid. «Den einaste stolen eg kan tilrå er ein hard pinnestol for å rette ryggen mellom arbeidsøktene».

«Trafikktrygging i lokalmiljøet» var tema for avdelingsdirektør *Sven A. Holmsen* frå Vegdirektoratet sitt foredrag, med undertittel: «Trafikk-sikring i planlegging og praksis. Erfaringar og synspunkt.» Holmsen tok utgangspunkt i ulykkessituasjonen på vegnettet i Noreg, ulykkesutviklinga har hatt 3 faser; ein auke i ulykkestalet om lag parallelt med trafikkauken før 1970, stabilisering i ulykkestala i åra 1970-75 og reduksjon i ulykkestala etter 1975 fram til 1980. Etter 1980 har ulykkesreduksjonen stagnert og det er no tendens til ny vekst i ulykkestala, dette fell saman med aukande trafikktal.

Ulykkesreduksjonen dei seinare åra har vore størst utanfor tettstrok, det

er her dei største ressursane er sett inn. Innafor tettstrok er derimot svært lite gjort med systematisk utbetring av ulykkesutsette punkt og strekningar, og det bør slik vere mykje å oppnå ved systematisk arbeid mot trafikkulykker innafor tettstrok. Aktuelle tiltak er da kanalisering av kryss, lysregulering av kryss, tiltak for å sikre fotgjengarar og syklistar, og trafikksaneringstiltak i bustadområder. Ein føresetnad for at det rette tiltaket kan settast inn på rett stad, er imidlertid detaljert kjennskap til ulykkesituasjonen for det ulykkespunkt som skal utbetrast, noko som berre kan koma frå eit stadfesta ulykkesregister. For å kunne hindre at ulykkestala igjen får ein auke, er det slik heilt naudsynt at fleire kommunar kjem i gang med systematisk ulykkesreduserande arbeid basert på ulykkesanalyse.

Arealplanlegging er ein viktig redskap i arbeidet med å skape eit samfunn med lågast mulig risiko i trafikken. Det synes imidlertid som om kommunane i altfor liten grad er villige til å gjere bruk av arealplanlegging for å oppnå auka trafikktryggleik. Dei er lite villige til å sjå dei langsiktige konsekvensane av disposisjonane sine, og dei er også lite villige til å ta prinsippavgjerder i saker der det er motsetnader mellom trafikktryggleik og andre interesser, med lettvinde kompromissløyser og uheldige konsekvensar for trafikktryggleiken som resultat.

Skilting av fartsgrensesone 30 km/t i bustadområder er eit mykje nytta tiltak i kommunane rundt om i landet. Det er knytt visse føresetnader

til bruken av dette skiltet, det skal m.a. supplerast med fartsdempande tiltak dersom dei aktuelle vegane har utforming som «oppmuntrar» til høgare fart. Viljen frå kommunane si side til å følge kriteriene for bruk av dette skiltet har imidlertid vist seg svært liten. Ei slik haldning frå kommunane si side medfører da at dei som bur i det aktuelle området får ei falsk tryggleikskjensle, og dette er ingen tent med.

Ei oppsummering av **organiseringa og fordelinga av ansvaret for det offentlege trafikktryggingsarbeidet** på kommunalt plan synes å gi eit noko blanda inntrykk. Det same gjeld for aktiviteten innafor dei ansvarlege organa og dei resultata desse oppnår. Eit forslag til fornuftig organisering på dette feltet i kommunane vil vere at trafikktryggingsutvala vert oppretthaldne, men at dei blir underutval under hovudutvalet for teknisk sektor (eventuelt bygningsrådet) med klare rammer for verksamda. Dette kan gjerast ved at hovudutvalet og KTU får ein viss grad av personfelleskap eller at KTU blir ei arbeidsgruppe under hovudutvalet (dvs. berre medlemmar frå hovudutvalet). Det kan også tenkjast at KTU bør ha konsultative medlemmar, på lik linje med organiseringa på fylkesnivå. Aktuelle konsultative medlemmar kan vere politi/lensmann, skolesjef, reguleringsjef, kommuneingeniør og distriktslege. Trafikktryggingsutvalet bør ha fast sekretariat hos ein av dei tekniske etatane i kommunen. Det er ein føresetnad for å kunne utvikle eit samfunn med vesent-

leg betre trafikktryggleik i framtida, at alle kommunar har nokre personar som har til oppgåve å ivareta «berre» trafikktryggleik, og som er villige til å seie klart ifrå dersom dei korte- eller langsiktige trafikktryggleiksomsyna vert sette til sides.

Svein Erik Hansen, avdelingsingeniør med trafikk som arbeidsfelt i Kristiansund kommune, presenterte **lokale erfaringar med fysisk trafikksikringstiltak** i sitt innlegg. Det er gjennomført fleire slike tiltak i Kristiansund. Desse er: Gang- og sykkelveggar, trafikkøyer, fartsdemparar (humpar, opphøgde gangfelt), gatetun, gågate og trafikksaneringar av ulike slag (gatestenging, einvegsregulering o.l.). Hansen presenterte dei erfaringane kommunen meiner å ha hatt med desse tiltaka, mest positive, men og nokre negative, og han ga i tillegg eit oversyn over ulykkessituasjonen før og etter gjennomføring av tiltaka.

Sjefen for biltilsynet i Møre og Romsdal, *Arne Johnsen*, tok føre seg «**sikring av barn i bil, sikringsutstyr i trafikken**» i sitt innlegg. Bilbeltebruk, lysbruk, hjelmbruk, refleks, sikring av barn i bil og sykkelbruk (ulykker, utstyr, opplæring i bruk) var sentrale tema. Vidare gjikk Johnsen gjennom barn sine evner og avgrensingar som trafikantar på ulike alderstrinn, at deira observasjonar tek lang tid, at dei har problem med å lokalisere lydibilete, med å bedømme fart og at deira høgde i seg sjølv representerer ei avgrensing med omsyn til å få oversikt over trafikksituasjonar. Barn er dessutan impulsive, og ein plutselig tanke kan få dei

til å springe ut i vegen utan å ta dei nødvendige forholdsreglar. Praktisk trening i verkeleg trafikk kan imidlertid redusere dei problema dei før nemnte avgrensingane fører til. Slik trening er ei oppgåve både for foreldre og skole. Det største bidraget til auka tryggleik for barn i trafikken kan likevel bilføraren yte, han har ikkje dei fysiske avgrensingane eit barn har, han skal til ei kvar tid ha oversikt over trafikkbiletet, og har intelligens til å reagere rett når situasjonar oppstår.

Politifullmektig *Jostein Dyrkorn* ved Sunnmøre politikammer hadde som tema for sitt innlegg: «**Politiet, trafikulykkene, ungdomane. Om politiet sin arbeidsmåte i trafikktryggingarbeidet i Møre og Romsdal**». Han kom inn på hensikta med politiet sitt arbeide, ulike reaksjonsformer, politiet si deltaking i hjelpe- og bergingstiltak og etterforskning/årsakssøking. Politiet si trafikkovervaking blir styrt frå 52 politikammer rundt om i landet. I tillegg kjem UP som er underlagt sentral styring, men likevel vert stilt til dei enkelte politimeistrane sin disposisjon.

Eit viktig mål med overvåkingsverksenda til politiet er å oppnå høgst muleg opplevd (innbilt) oppdagelsesrisiko mellom bilførarane, sjølv om den faktiske oppdagelsesrisikoen er liten, og kontrollane blir lagt opp med dette for auget. Det er likevel viktig at både kontrollar og reaksjonar er forstålege for folk flest. Ellers vil respekten for lova etter kvart avta.

Siste post på programmet var ei

orientering av overingeniør *Magne Flemsæter* ved vegkontoret om «**Trafikktryggingsnytt**». Han orienterte kort om; Ulykkesutviklinga på vegnettet i fylket, «Nordisk Trafikk-sikkerhetsår 1983» i Møre og Romsdal, «Aksjon skoleveg», fylkesveg-budsjettet og riksvegbudsjettet/Norsk vegplan. Vidare om trafikk-opplæringsutvalet som det vart teke initiativ til på siste samrådsmøte, støtteordninga for frivillig trafikktryggingsarbeid og om eit konsulentsoppdrag som er i gang ved SINTEF/NTH om trafikk-sikkerhets-effekten av utførte og planlagte riksveginvesteringar i Møre og Romsdal, (utarbeiding av ein samla

plan for trafikktryggingsarbeidet i Møre og Romsdal).

Som avslutning på møtet summerte Øystein Østensen Goksøyr opp dei enkelte innlegga og kommenterte både desse og synspunkt som var komne frå salen i løpet av møtet.

Deltakartalet på «Samrådsmøte 1983» var vel 80. Mellom desse var representantar for 26 av dei 38 kommunane i fylket, for skoleverk, lensmenn og politi, og for frivillige trafikkorganisasjonar, forutan representantar for fylkeskommunale og statlege etatar.

Hermund Vebenstad

Vegtrafikkulykker første halvår 1983 i Møre og Romsdal.

Er talet på trafikkulykker igjen aukande? Mykje kan tyde på dette når ein ser utviklinga heile 1982 og halve 1983 under eitt.

Den auken ein kunne registrere i riksvegulykker i fjor, frå 284 i 1981 til 299 i 1982, ser ut til å halde fram også i år. Første halvår 1983 er det registrert 120 ulykker mot 110 på tilsvarende tidsrom året før.

Stor auke er det også på fylkesvegane, med 46 politimeldte ulykker første halvår 1983 mot 31 året før.

På kommunevegnettet er det likevel lyspunkt etter som det her er framhaldande nedgang frå 38 ulykker første halvår 1982 til 28 politiregistrerte ulykker samme tidsrom i år.

Samla sett står likevel fylket igjen med 8% auke i ulykkestalet for det totale vegnettet første halvår 1983 i høve til 1982. Fleire data om dette går fram av den oppsette tabellen.

Magne Flemsæter

	Kommuneveg		Fylkesveg		Riksveg		Sum alle vegar						
	T.o.m. 2. kv. 1981	T.o.m. 2. kv. 1983	T.o.m. 2. kv. 1981	T.o.m. 2. kv. 1983	T.o.m. 2. kv. 1981	T.o.m. 2. kv. 1983	T.o.m. 2. kv. 1981	T.o.m. 2. kv. 1983					
Registrerte trafikkulykker	56	38	40	31	108	110	120	204	179	194			
Andel mjuke trafikantar	18	20	14	9	12	9	14	20	27	19	50	56	47
Andel mjuke trafikantar delt på													
Fotgjengarar	13	11	12	7	10	7	8	15	18	16	38	36	36
Syklistar	4	8	1	2	2	2	5	3	9	3	9	19	9
Kjelke/Spark/Ski o.l.	1	1	1	0	0	0	1	2	0	0	3	1	2
Registrerte trafikkulykker delt etter skadegrad:													
Dødsulykke	2	1	0	1	1	1	0	2	6	3	5	8	3
(Antall døde)	(2)	(1)	(0)	(1)	(1)	(1)	(0)	(2)	(6)	(3)	(5)	(8)	(13)
Svært alvorleg skadd	0	1	0	2	0	0	5	1	3	1	3	4	6
Alvorleg skadd	5	3	5	7	5	5	6	14	13	21	26	21	32
Lettare skadd	36	26	19	21	20	20	29	72	73	80	129	119	128
Berre materiell skade	13	7	4	9	5	5	6	19	15	15	41	27	25

FRÅVÆR

I 1982 hadde arbeidstakarane i Statens vegvesen - Møre og Romsdal eit fråvær som til saman utgjorde omlag 70 årsverk eller 7,5% av dei 928 årsverka som det vart betalt for i 1982.

Kvart år gjev Vegdirektoratet ut ein personalstatistikk i form av handbok - 083. Handboka gjengjev statistikkar om sysselsetting, løner, yrkesskadar og fråvær.

Skadar

Vegvesenet i Møre og Romsdal hadde i 1982 totalt 28 skadar som vart rapportert. Desse skadane utgjorde 472 fråværsdagar. Utviklinga når det gjeld yrkesskadar i vegarbeidsdrifta er heller skuffande. Sidan 1978 har skadetala på landsbasis vore stort sett konstante.

Fråvær

Ved vegkontoret vert det ført fråværsoversikter for alle arbeidstakarane i vegvesenet. Det er diverre berre for arbeidstakarane i vegarbeidsdrifta at desse data vert handsama. I regi av vegvesenet i Møre og Romsdal vart det i 1982 utført 928 årsverk.

Når eg kan hevde at 70 av desse årsverka ikkje vart utført på grunn av fråvær, så har eg nytta fråværsprosenten i drifta som grunnlag.

6,3% av det totale fråvær i Møre og Romsdal er sjukefråvær. Den resterande prosenten dekkjer legebesøk, velferdspemisjon, militæteneste, offentlig verv og kurs. Dei følgjande statistikkane er utarbeidde på landsbasis.

Sjukefråværets variasjon etter stillingsgruppe 1978-1982:

År	Spesialarb., 1) hjelppearb. m.v.	Sjåførar og maskinførarar	Verkstad- 2) og lagerarb.	Tunnel- arb.
1978	8,3	4,3	5,4	4,7
1979	8,8	4,8	5,8	4,6
1980	8,9	5,0	6,1	5,9
1981	8,2	4,8	6,4	5,8
1982	9,0	5,0	6,3	7,3

1) inklusive faste formenn i anlegg og vedlikehald

2) inklusive faste formenn ved verkstad og lager

Sjukefråværsrater i %.

For alle stillingsgrupper med unntak av verkstad- og lagerarbeidarar auka sjukefråværet frå 1981 til 1982. Med utgangspunkt i sjukemeldingssystemet

er det vanskeleg å seia kva som har vore årsaken til det forholdsvis høge fråværet hos spesialarbeidarane.

Gjennomsnittsalderen for disse arbeidsgruppene er nokså lik (med unntak av tunnelarbeidarar). Det må vere andre årsaker til den store vari-

asjonen i sjukefråværet. Det er nærliggjende å tenkje på risikofaktoren innanfor arbeidsmiljøet.

Sjukefråværet i vegarbeidsdrifta samanlikna med sjukefråværet i andre grupper av arbeidstakarar:

År	Vegvesenet	NSB	Televerket	NAF, industri	Entreprenør
1977	7,1	6,6	5,6	8,2	-
1978	6,9	7,0	6,0	8,4	6,9
1979	7,3	6,5	5,8	9,0	8,1
1980	7,5 (7,0) ¹	6,4	5,7	8,9	7,6
1981	7,0 (6,1)	7,1	5,8	9,0	7,9
1982	7,6 (6,3)	6,8	5,6	8,9	7,8

1) Talet for Statens vegvesen Møre og Romsdal i parantes. Sjukefråværsrater i %.

Det er verdt å merke seg at Møre og Romsdal ligg under landsgjennomsnittet.

Dette er heile 1,3% eller 23 timar pr. år, pr. tilsett under snittet for resten av fylka.

*Harald Valved
Personalkonsulent*

Med 1 promille i blodet blir dødsrisikoen 50 ganger større

Allerede ved 0,3 promille er ulykkesrisikoen fordoblet. En fører med 2,0 i promille løper en risiko som er 1000 ganger større enn en edru fører. Forskning har vist at selv lav promille (under 0,5) fører til at vi mister evnen til å handle riktig i overraskende nødsituasjoner. Analyser har også vist at sjansen for å komme ut for en ulykke er like stor for fotgjengere og syklistar som for fører av motorkjøretøy, dersom vi er

påvirket av alkohol. Derfor:

1. Kjör aldri sykkel, moped, motorsykkel eller bil selv med små mengder alkohol innabords.
2. Skal du kjöre neste dag må du være meget forsiktig med alkohol.
3. Ta ikke sjansen på å beregne deg fram til en alkoholkonsentrasjon på 0,5.



5 minutter med vernelederen

Motorkjedesag

Eg får av og til spørsmål om kva reglar som gjeld for bruk av motorkjedesag. Reglane er fastsett i «Forskrifter for bruk av motorkjedesag» tingingsnr. 175 (sjå også «Rettleiing om bruk av motorryddingssag» tinging nr. 300) frå Arbeidstilsynet. Begge desse finst i den ringpermen med «Forskrifter og Veiledninger fra Arbeidstilsynet» som er på alle vegmeisterkontora i heile fylket. Eg tek her med noko frå desse forskriftene, først om personleg verneutrusting.

«§ 29 Førstehjelpsutstyr

Under arbeid med motorkjedesag skal det på arbeidsstedet finnes egnet førstehjelpsutstyr. Hver arbeidstaker skal dessuten alltid bære med seg en enkeltmannspakning.

§ 30 Personlig verneutstyr

Under arbeid med motorkjedesag skal følgende personlig verneutstyr brukes:

- Hjelm
- Øyevern (visir)
- Hørselsvern dersom støynivået er høyere enn 85 dbA
- Vernehansker med vernepolstret venstre hanske
- Beinvern, sydd fast i egnet bukse
- Vernestøvler, egnet for skogsarbeid.



Ved mer tilfeldig og kortvarig arbeid godtas følgende lempninger:

- Beinvern sydd fast i såkalte lårrings
- Vernestøvlene kan sløyfes, forutsatt at annet solid fottøy brukes.

Arbeidsgiver har plikt å sørge for at nevnte verneutstyr forefinnes og benyttes og arbeidstaker har plikt til å bruke verneutstyret.»

Det utstyret som er påbode **skal** fylgje med motorkjedesaga og eg vil foreslå at ein lagar ei kasse til kvar sag, den skal innehalde saga, sagfil og personleg verneutrustning og enkeltmannspakke.

«§ 26 Yrkeskunnskap og alder

Kapitel 5. Bruk og stell av motorkjedesag

Arbeidstakere som skal bruke motorkjedesag, skal gjøres kjent med farer bruken av motorkjedesag medfører, og hvordan disse kan forebygges. De må videre kunne utføre nødvendig stell og vedlikehold av saga, samt kunne bedømme sagas sikkerhetsmessige tilstand.

Arbeidstakere under 18 år må ikke settes til selvstendig arbeid med motorkjedesag.

Ungdom mellom 16 og 18 år kan likevel bruke motorkjedesag dersom de er under tilsyn av voksen, kyndig person, og har fått tilstrekkelig opplæring og orientering om faremomentene ved bruk av motorkjedesag.»

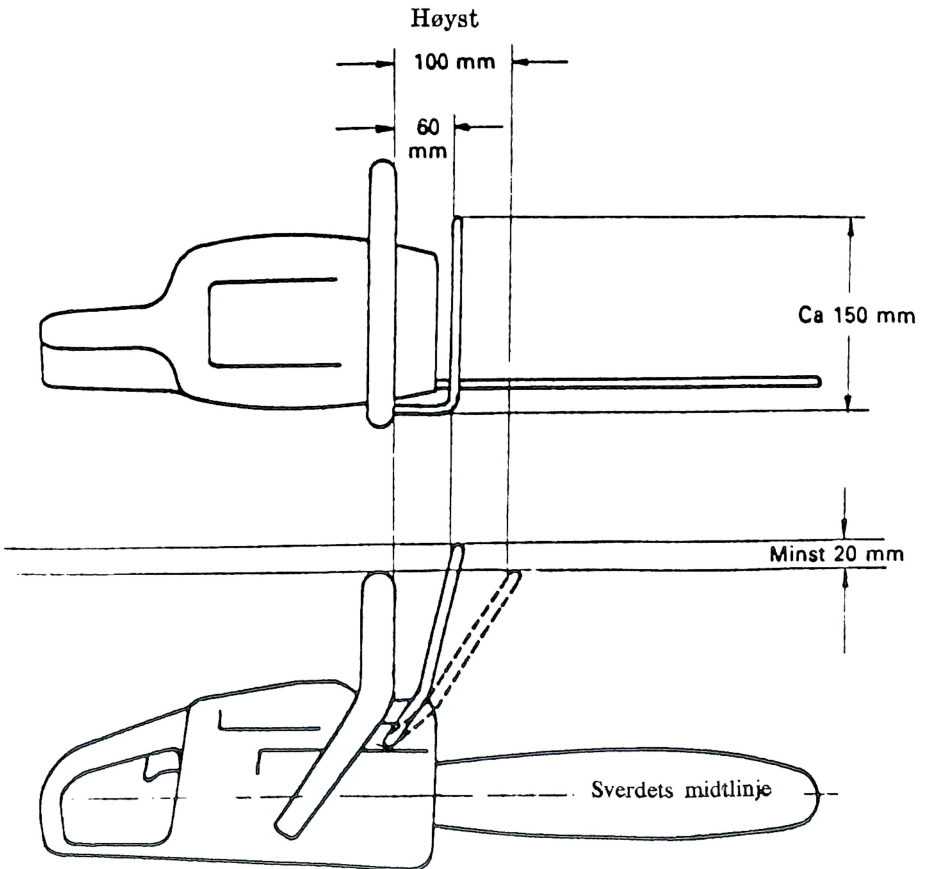


Fig. 2. Vernebøylens plassering i forhold til håndtaket. Den stiplede streken viser bøylene i utløst stilling.

At eg tek med denne paragrafen er fordi det ofte er lett å setje ungdomar i sommarjobb til skogryddingsarbeid med motorkjedesag, og at vi har hatt skademeldingar på slike oppdrag. Til no har vi hatt fleire kurs (og vil òg få fleire i framtida) i bruk og stell av motorkjedesag. Utifrå dette vil eg tru at vi skulle ha kunnskapane om dette. Har vi då òg viljen til å bruke kunnskapen vår, vil eg tru at vi kan unngå skader med motorkjedesag.

Ei motorkjedesag skal ha vernebøyle og kjedebremms og eg tek her med reglane for dette. Saga skal vere utrusta med bøyle og brems frå fabrikkens si side, men eg tek det med for å streke under kor viktig det er å ha det, og for å vise korleis dei skal vere utført.

§ 9 Vernebøyle

Sag skal ha holdbar vernebøyle foran fremre håndtak som skal hindre hånden i å nå sagkjedet ved kast fra saga.

Vernebøylen skal være maks. 60 mm foran håndtaket, og den skal være minst 20 mm høyere enn håndtaket, målt mellom 2 plan som er parallelle med sverdets midtlinje. Bøy-

lens bredde skal være avpasset etter håndtakets bredde, men den bør ikke være mindre enn 150 mm. Se fig. 2.

§ 10 Kjedebremms

Sag skal ha kjedebremms som løses ut når vernebøylen utsettes for trykk fra hånd. Etter at bremsen er utløst, skal den bremse uten fortsatt trykk mot bøylen.

E.B.

Skreddar ville bli vegoppsynsmann.

I april 1863 sende Jonas N. Heggem eit pent brev til veginspektøren i Romsdal — premierløytnant Siewers med tilnamnet «Veg-Sjur» — om veginspektøren ville «betre» han til oppsyn ved sommarvegarbeidet i 1863.

Veginspektør Siewers sende skrevet til veginspektør H. Lied, Næsset, med denne påskrift: «Kjender Du Vedkommende? og hans Kvalificasjoner?»

Veginspektør Lied svara i påskrift 7.

mai 1863: «Ansøgeren er Skredder af Profession; men derfor tror jeg han er en paalidelig Mand. Han er Broder til Sergiant Heggem. I de to sidste Aar har han ogsaa været Leieskolemester i Tingvoll. Jeg troer Du kan sætte ham paa Prøve.»

Om skreddaren fekk prøve seg som vegoppsynsmann, fortel ikkje arkivet her noko om.

B.R.

EDB i Statens Vegvesen

Som vi alle veit skjer det ei rivande utvikling på EDB-sektoren.

Statens vegvesen er vel ikkje blant dei institusjonane som har vore i fremste rekkje på dette feltet. Likevel ser det ut til at det i dei næraste åra vil skje mykje.

Styringsgruppa for utgreiing om det framtidige EDB-behovet i Statens vegvesen la fram endeleg innstilling no i vår.

Styringsgruppa går inn for at alle vegkontora i landet skal få eiga minidatamaskin i perioden 1984-86.

Det som fagfolka kallar «minimaskin» er på langt nær så lite og ubetydeleg som det kan høyrast ut.

Bruksområdet til det nye EDB-utstyret vil mellom anna vere:

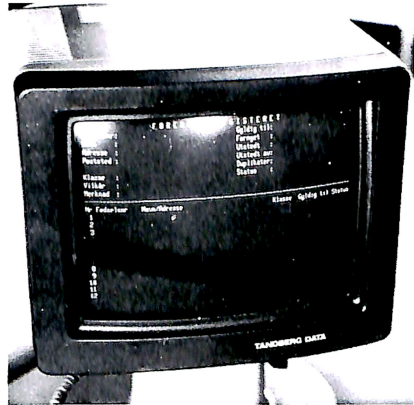
- Tekniske utrekningar
- Veg, bru- og ferjeregister
- Produksjons- og økonomistyring
- Kontoradministrasjon

I første omgang er det meininga å installere 10 skjermterminalar. Seinare kan det vere aktuelt å utvide til 30-35.

Ved vegkontoret i Møre og Romsdal vil vi satse på å få datamaskina og dei første skjermterminalane i samband med innflyttinga i nye kontorlokale — dvs. til jul 1984.

Det er ikkje tvil om at vi går ei spennande tid i møte på dette feltet.

Innføringa av Autosys (EDB-basert motorvogn og førarkortregister) i biltilsynet er også i full gang.



Biltilsynet i Ålesund har alt fått installert Autosys-utstyr, medan dei andre stasjonane i fylket følgjer etter i løpet av våren 1984.

Innføringa av EDB-teknologi medfører også eit behov for å gje dei tilsette opplæring.

Vegdirektoratet har utarbeidd ei skisse til eit innføringskurs i EDB. Dette kurset har vi alt køyrt for dei tilsette ved biltilsynet i Ålesund i samarbeid med distriktshøgskulen her i Molde.

No til hausten skal samtlege tilsette ved dei andre biltilsynsstasjonane få tilbod om slik opplæring.

Det var også meininga å starte opp med kurs for dei tilsette ved vegkontoret alt no i haust, men på grunn av undervisningskapasiteten ved DH må vi vente til våren 1984.

Karstein Fauskanger

AUTOSYS

Som fyrste stasjon i Møre og Romsdal har biltilsynet i Ålesund frå midten av mai d.å. teke i bruk Autosys. Anlegget består av eit modem, ei sentraleining som er hjerne i anlegget og fire dataskjermer. Skjermene er plasserte med ein på førarkortavdelinga, to på skranken til bruk ved registreringsarbeidet og ein i nærleiken av sentraleininga som brukes til diverse arbeid som innkalling og kontroll.

Vi har på mange felt stor nytte av systemet og vi trur også at publikum vil verte betre ekspedert etter nyordninga. Heller ikkje har bruken av

skjermene skapt noko helsemessige problem for dei tilsette.

I det heile turu vi at når vi no har lært oss å bruke det nye systemet kjenner vi oss litt hjelpelause når vi ikkje når fram til dei sentrale registra på grunn av linefeil eller teknisk svikt i anlegget. Då lyt vi tilbake til gamlemåten for å finne fram opplysningane, og skilnaden på den gamle og nye tid i arbeidet må vi seie er stor.

Ved telefonline er dette anlegget knytt til dei sentrale registra for førarkort og motorvogner og systemet er berre nytta til å hente inn opplys-



Marianne Hjelle i telefonen og kikkar på skjermen.

ningar frå desse databasane. Det som mellom anna er ein stor føremon i den leia er at vi no kan ta inn opplysningar om alle køyretya i landet, mot at vi før berre hadde microfich for vårt eige fylke. Dette ser vi som ei stor lette då vi ofte har bruk for å skaffe oss opplysning om køyrety registrert i andre deler av landet.

Elles vil vi seie oss vel nøgd med nyordninga. Vi har fått eit praktisk hjelpemiddel i arbeidet vårt som gjer at den no gjeng snøggare å

skaffe naudsynte data om til dømes eigartilhøve, årsavgift, kontrolldato og trygding.

Inge M. Aasen

P.S.

I løpet av hausten i år vil det bli gjennomført EDB-opplæring ved de andre biltilsynsstasjonene i fylket. I løpet av 1984 vil så Autosys-anlegga bli monterte også ved desse stasjonane.



Klubbmesterskap i minatyrskyting.

I forbindelse med klubbmøte på Aure vegstasjon fredag 16/9, vart det for første gong arrangert klubbmesterskap i minatyrskyting.

I eit alle tiders fint skytever kom «fluene» raskt fram, og pussig nok plasserte dei seg mest alle stader på skiva, så nær som der dei kanskje helst skulle plassert seg, i «svartin».

Humøret var på topp hos oss fram møtte, sjølv om premiane kanskje ikkje var av det finaste metall. Men no i «restskattens» tid, får ein tru at eit sett «startkablar», konfekt og drops var kjærkome for dei heldige.

Resultatlista etter «fintellinga» vart slik:

1. Arne Glomstad
2. Bjarne Hauge
3. Asbjørn Wigum

4. Helge Settemsdal

5. Kåre Bakken

6. Reidar Ulfesnes

For å få finansiert innkjøp av ammunisjon og skiver til trening og konkurranser gjer vi følgjende:

Vi vegvoktere tar vare på, og selger alle tomflaskene vi finner langs vegene.

Ein håper difor at ein liten del av velferdsstaten Norge, Aure og omegn for framtida ikkje får noko økonomisk tilbakeslag, for det vil direkte føre til mindre inntekt for vår «skyteklubb».

Før eg sluttar av dette referat, vil eg på vegne av Aure vegklubb få takke Vegvesenets velferd for det fine geværet som vi fekk tilsendt. Utan det, inga skyting.

Helsing Asbjørn



Vi gratulerer

følgende som i 4. kvartal 1983
passerer åremålsdagar:

50 år

Alf Franseth,	6450 Hjelset	24. oktober
Leif Flatseth,	6500 Kristiansund	25. oktober
Jostein Sandnes,	6360 Åfarnes	4. november
Jorunn Oksavik,	6060 Hareid	12. november
Jacob Engeseth,	6400 Molde	8. desember
Erling Husøy,	6080 Gurskøy	28. desember

60 år

Johan Bigset,	6120 Folkestadbygda	1. oktober
Alf H. Svensli,	6463 Eidsøra	16. oktober
Knut Ellingsgård,	6452 Røbekk	19. oktober
Harald H. Hjelanes,	6690 Aure	20. oktober
Johannes A. Lervik,	6570 Innsmøla	31. oktober



**HATTEN AV
for den som tar
HJELMEN PÅ**

Løsning på «Vegkryss nr. 2 -83»

Det kom inn 18 riktige løsninger.

Vinnere ble:

1. Lisbeth Jermstad
2. Knut Kringstad
3. Jeanette Lorentzsen
alle Molde

Premiene er tilsendt.

Andre mottatte riktige løsninger ble sendt inn av:

Eva Angell-Wiese, Fredrikstad
Nancy Austigard, Molde
Morris Bendixen, Sykkylven
Solveig Eik, Molde
John H. Fylling, Ålesund
Peder Færøy, Eresfjord
Karl Hansen, Trofors
Lars Heggen, Vestnes



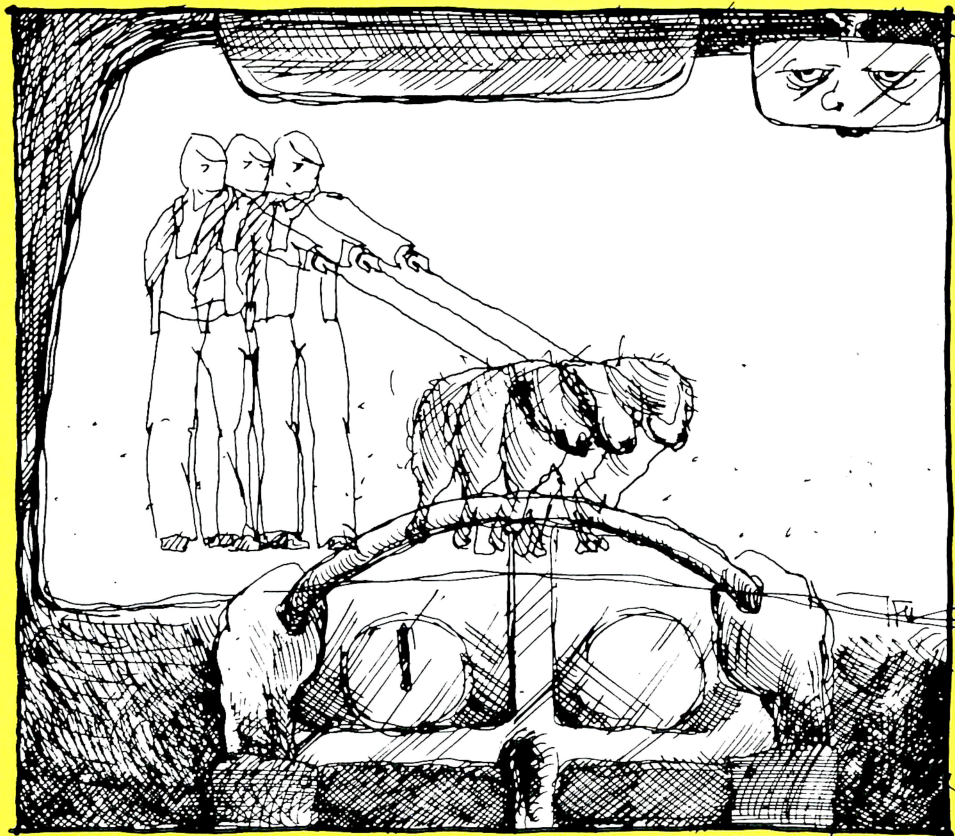
Sverre Hjelvik, Molde
Olav Høydal, Ålesund
Kjell Loen, Molde
Åsrunn Sæbjørnsen, Harøy
Sigurd Sæland, Stavanger
Anne Margrete Tornes, Molde
Aksel Vold, Måndalen



**Sikkerhet begynner
med deg –
hold alltid ryddig
vei!**

VERN OG VELFERD

ER DU I GRUNNEN HELT SIKKER ?



ALKOHOL + BILKJØRING = FARLIG



STATENS VEGVESEN
-i arbeid for bedre transport