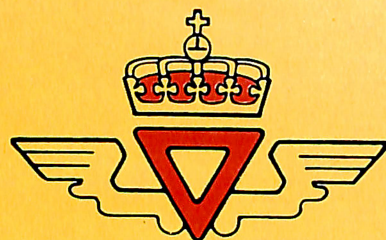


VEG OG VIRKE

i Møre og Romsdal fylke



Nr. 3

November 1985

13. årg.

VEGDIREKTORATET
11 NOV 1985
BIBLIOTEKET



VEG OG VIRKE

i Møre og Romsdal fylke



Nr. 3

November 1985

13. årg.

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

INNHALD:

- Side 3:** Biltilsynsavdelinga har ordet. Høsten – en årstid som krever gode dekk og godt lys på bilen.
- Side 4:** Trafikktrygging/økonomisk støtte.
- Side 5:** Aktuelt.
- Side 6:** Best mulig og mest mulig veg for hver vegmillion.
- Side 7:** Rv 14 Parsell Vegsund–Blindheim. Vegvesenet nå også som entreprenør.
- Side 8:** Rv 14 Parsell Vegsund–Blindheim, kart.
- Side 9:** Ny ferjekai i Volda endeleg eit faktum. Forskottsbompenger gir mindre enn antatt? Bra resultat med boring og sprenging med vegvesenet sin borerigg og eige mannskap.
- Side 10:** Sikring av last. Kjørelys.
- Side 11:** Salg av «Pelaren». Håndholdte bormaskiner.
- Side 12:** Kryssord.
- Side 13:** Kryssord/løsning på «Vegkryss nr. 1-85».
- Side 14:** LAB-nytt. 5 minutter med vernelederen.
- Side 15:** Forslagsordningen. Påskjønnelse til ansatte i vegvesenet. Statsgaranterte boliglån til statsansatte.
- Side 16:** «Vaskeribygninga» på Reknes. Hovedverneombudet.
- Side 17:** Ny informasjonskonsulent. John Samdal pensjonist.
- Side 18:** Minneord.
- Side 19:** Permisjoner.
- Side 20:** Utprøving av vegvalsar i Enebak 1908. Inntil 50.000 i belønning. Skjermbildekontroll. Gratulasjoner.
- Side 21:** Vegen gjennom Eidsdalen.
- Side 23:** Ferjene binder Norge sammen. – Vegdirektøren har ordet.

Redaksjonsutval:

Odd Williamsen
Andor Wicken
Arne Johnsen
Terje Haug

Redaksjonsråd:

Ulf Myhre
Tore Hoem
Ottar Brudeseth
Per Dalsbø

Olaus Winther
Oddmund Gussiås

Redaksjonssekretær:

Terje Haug
Utgitt av Statens Vegvesen
Møre og Romsdal

Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset
Julsundvegen 1B, 6400 Molde
Telefon (072) 58 000

Opplag: 1900

Forside: Parti fra Rv 61 mot
Gurskebotn.

Foto: Bjarne Skarbøvik.

Layout, montasje og trykk:
Smp-trykk Sunnmørsposten.

Biltilsynsavdelinga har ordet:

Trafikksikkerhetsaksjoner – deres innvirkning på bilføreradferden

I de senere år har dessverre de såkalte helgeulykkene i trafikken blitt et vanlig fenomen i sommermånedene.

Særtrekk ved disse ulykkene er bl.a. følgende: førerne er i alderen 18–25 år, kjøretøyene er som regel i dårlig teknisk stand, kjøringen foregår med promille og i stor fart.

Prøver man å analysere nærmere årsakene til disse ulykkene, kan trolig mange ulike forhold trekkes frem.

Dog vil manglende holdning til trafikksikker bilkjøring være en av de mest fremtredende årsaksfaktorer.

Med tanke på at disse tragiske ulykkene forårsakes av relativt ferske førerkortinnehavere, vil spørsmålet om dagens føreropplæring er god nok raskt melde seg.

Slik dagens føreropplæring/førerevaluering foregår, blir den holdningsmessige komponenten viet altfor dårlig oppmerksomhet.

Dagens førerprøve fokuserer kunnskaper og ferdigheter. Dette gjør selvsagt også sitt til at disse komponentene blir fokusert i kjøreskolens opplæring.

Som ledd i bl.a. å forebygge disse tragiske helgeulykkene har våre sentrale trafikkmmyndigheter i de senere år tatt initiativet til gjennomføring av trafikksikkerhetsaksjoner i sommerhalvåret.

I løpet av noen hektiske sommermåner brukes millionbeløp i gjennomføring av aksjonene – jfr. fjorårets «Aksjon mot helgeulykker» og årets «Aksjon Bedre Bilist -85».

Ingen skal m.a.o. ha lov å si at våre sentrale trafikkmmyndigheter ikke anstrenger seg for å forebygge disse ulykkene.



Vi vil være de første til å erkjenne at holdningsdannelse er et vanskelig emne i bilføreropplæringen.

Emnets egenart tilsier at det ikke alltid vil være lett å finne de mest egnede virkemidler i bestrebelsene med å danne de mest riktige og varige holdningene.

En ting vi i allefall vet om holdningsdannelse er at det er en tidkrevende prosess.

Aksjoner vet vi har kortsiktig effekt. De kan således være på sin plass når vi vil fokusere publikums interesse om et bestemt emne/forhold, men har mindre verdi med tanke på mer langsiktige effekter.

Her vil vi være av den formening at andre virkemidler må settes inn. Bl.a. vil det trenge en grundig revisjon av dagens føreropplæring med tanke på en forbedring av den holdningsmessige delen av opplæringa.

Utad gjør trolig all den mediadekning gjennomføringen av disse aksjonene medfører, sitt til at publikum synes at våre sentrale trafikkmmyndigheter gjør en god jobb med tanke på iverksettelsen av ulykkesforebyggende tiltak.

Ser vi imidlertid gjennomføringen av disse aksjonene i forhold til den status de samme sentrale trafikkmmyndigheter gir arbeidet med å fremme den holdningsmessige komponenten i føreropplæringen, virker den satsing/strategi som legges for dagen noe inkonsekvent.

Mens vi, som nevnt, vet at det er de langsiktige tiltakene som har størst holdningsdannende effekt, satser våre trafikkmmyndigheter mest på de kortsiktige tiltakene – jfr. de nevnte trafikksikkerhetsaksjoner.

Det er derfor å håpe at man på sentralt hold snarest begynner å vurdere samspillet mellom/betydningen av henholdsvis langsiktige og kortsiktige virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet.

Gjøres ikke dette, er vi redd for at de såkalte helgeulykkene blir et vanlig fenomen i sommertrafikken ennå i mange år fremover.

Arne Sæther

Høsten – en årstid som krever gode dekk og godt lys på bilen

Mange bilister kjører med dårlige sommerdekk om høsten. Bakgrunnen for dette tror jeg er at det snart skal skiftes til vinterdekk, og at vi vil helst vente til våren med å anskaffe nye sommerdekk.

Fra 15. oktober kan vi bruke piggedekk igjen. Det er piggedekkeforbud i tiden 1. mai–15. oktober med mindre særlige føreforhold gjør det nødvendig å bruke piggedekk.

Vi bør være klar over at bremse-

egenskapene forandres på våt vegbane. Avhengig av vær og vannmengden på vegbanen forlenges bremsestrekningen med minst en tredjedel sammenlignet med tørr vegbane. Har man dårlige sommerdekk, blir bremsestrekningen betydelig lengre.

Det vil alltid være fare for vannplaning ved kraftig regn og mye vann på kjørebanen. Ved vannplaning mister dekket kontakten med vegbanen

fordi det danner seg en kile av vann under hjulet. Dekket har da for dårlig evne til å drenere bort vatnet. Om høsten er det derfor spesielt viktig at vi bruker dekk med godt mønster og gode vannplaningsegenskaper.

I den mørke årstid er det viktig at vi har lys som belyser vegbanen godt. Vi bør kontrollere at pærene er i orden, at lyktglass er hele og at reflektorene er blanke. Lysene bør også kontrolleres/justeres en gang hvert år



Bli sett – Bruk kjørellys om dagen. Det er ikke pålegg om å bruke lys, men undersøkinger viser at kjørellys klart har ulykkesreducerende effekt. Biler som registreres etter 1. januar 1985 skal ha kjørellys som automatisk tenner når motoren er i gang eller bilen settes i bevegelse.

Det er viktig at det brukes riktig lys. For de som ikke har kjørellys er det nærlyset som skal brukes på dagtid. Fjernlys kan blende selv når det er lyst. Kjørellys er lys for å bli sett og når det er nødvendig skal nærlys/fjernlys brukes. Når biler er parkert, er det kun parkeringslys som skal brukes.

Det er forbundet med stor fare at biler står parkert med nærlys. Motgående trafikk kan bli blendet og eventuelle folk som måtte oppholde seg ved bilen er vanskelig å oppdage. Husk sikkerhetsbelter – også i baksetet.

Morten Rømme

Trafikktrygging Økonomisk støtte – også du kan søkje

Trafikktryggingsutvalet i Møre og Romsdal har midlar til rådvelde som støtte til frivillig trafikktryggingsarbeid. Alle organisasjonar og lag som arbeider for auka tryggleik i trafikken for eigne medlemmer eller for andre, kan søkje.

Informasjon, haldningsarbeid og gjennomføring av mindre fysiske tiltak. Vi innbyr deg til å søkje om støtte.

Søknad om støtte kan sendast Møre og Romsdal fylkes trafikktryggingsutval (FTU), vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde.

Eventuelle spørsmål om stønadsordninga kan rettast til ingeniør Woldstad, vegkontoret, tlf. (072) 58 000.

Orientering om tilskottsordning for økonomisk støtte til frivillig trafikktryggingsarbeid i Møre og Romsdal.

Trafikktryggingsutvalet i Møre og Romsdal gir hermed støtte m.a. til:

Informasjon og haldningsarbeid

- Generell støtte til driftsutgifter for organisasjonar som driv aktivt trafikktryggingsarbeid.
- Praktisk trening, konkurranse og opplæring i bruk/vedlikehald av sykkel for barn og ungdom.
- Foredrag og undervisning om trafikktryggleik. Leie av film/video.
- Materiell for praktisk bruk i barnehage og skole.
- Kjøp av refleks til utdeling blant trafikantar/trafikantgrupper.
- Skolepatruljer og andre for kjøp av refleks, bandolær m.v.

Mindre fysiske tiltak

- Sikring av leikeplassar som ligg nær opptil veg. Oppsetting av gjerde til dømes.
 - Avsperring/bom for å hindre at barn «ruser» ut på trafikkfarlege streknin- gar.
 - Fartshumpar på privat veg der dette vil ha ein trafikktryggingseffekt. (Vi er her tilbakehalden med å gi økonomisk støtte.)
 - Oppsetting av enkle lyspunkt der det ligg føre ein godkjent plan. Det er unntaksvik gjeve støtte til dette.
- Vi kan også gi økonomisk støtte til tiltak som ikkje er nemnd her. Trafikktryggingsutvalet ser gjerne at det kjem nye idear og forslag.

Kor mykje kan det søkjast om?

Det er avhengig av kva søknaden gjeld. Vert søknaden innvilga er det vanleg at beløpet vil liggje ein stad mellom 1 000 – 5 000 kroner.

Søknadsfrist

Ingen særskilt frist eller søknadskjema. Søknadnene vert behandla etter kvart i trafikktryggingsutvalet sine møter (ca. 4 gonger i året). Det kan søkjast kvart år. Ved søknad om støtte til mindre fysiske tiltak skal det leggjast ved kart med forklaring.

Kva for lag og organisasjonar har tidlegare søkt om økonomisk støtte til frivillig trafikktryggingsarbeid?

Velforeiningar, sanitetsforeiningar, grendalag, foreldreteleg, arbeidsutval, kontaktutval, forbund, husmorlag, avholdslag, avholdsforbund, samarbeidsutval ved skolar, musikkorps, barnehagar, idrettslag, speidarlag, motorklubbar, borettslag, Røde kors og Norsk folkehjelp.

Vi ber lesarane av bladet «Veg og virke» gjere støtteordninga kjent for aktuelle søkjarar.

Statens Vegvesen
Møre og Romsdal

Aktuelt:

Sentralt handlingsprogram for trafiksikkerhet med store oppgaver for Møre og Romsdal

Stortingsmelding nr. 58 (1984-85) om Norsk Vegplan 1986-89 bebudet et handlingsprogram for trafiksikkerhet.

Den 31. juli i år var dette klart og ble da presentert av Samferdselsminister Johan J. Jakobsen som bl.a. uttalte:

«Det er ventet at trafikkveksten i årene 1985-89 vil føre til ca. 10% ulykkesøkning på våre veger, hvis utviklingen ikke møtes med effektive tiltak. Dette betyr i praksis at vi med samme innsats i trafiksikkerhetsarbeidet som i dag vil få en økning i antall trafikklukker fra ca. 11.500 drepte og skadde i 1984 til 12.500 – 13.000 i 1989.

Målet med det handlingsprogrammet som i dag presenteres, er å snu denne utviklingen. Vi ønsker ikke å nøye oss med å holde dagens ulykkestall i sjakk, men tar i løpet av de neste 4 årene sikte på å redusere antall drepte og skadde.

For at vi skal ha noen realistisk mulighet til å oppnå dette, må innsatsen konsentreres om de områder hvor ulykkestallene er høyest og hvor tiltakene gir størst mulig virkning. Det må satses på et bredt spekter av trafiksikkerhetstiltak, og tiltakene må rettes mot særlig alvorlige ulykker og trafikkgrupper med høy ulykkesrisiko. Vi er beredt til å foreta den nødvendige satsing og omprioritering for å bringe det totale antall drepte og skadde i trafikken nedover.

Til å finansiere de tiltak som er ført opp i handlingsprogrammet, vil det bl.a. innenfor vegvesenets arbeids-

område bli brukt 150 millioner kroner av de midler for Norsk vegplan som tidligere ikke er disponert. Dessuten vil tilskottet til Aksjon skoleveg bli økt fra 60 millioner kroner til 90 millioner kroner i vegplanperioden 1986-1989.

I handlingsprogrammet er det listet opp konkrete punkter som alle vil bli fulgt opp innenfor nærmere angitte tidsrammer. En vesentlig del av nytteverdien av programmet ligger i at det for en rekke tiltak er satt opp en konkret tidsramme. Dessuten ligger det betydelige effektivitetsgevinster i at ulike departementer og instanser gjennom dette programmet i sterkere grad enn tidligere samordner sin innsats. Måten trafiksikkerhetsarbeidet organiseres på, spiller en viktig rolle for effektiviteten av de tiltak som settes inn.»

Følgende sentrale tiltak vil bli prioritert for å bedre trafiksikkerheten:

TRAFIKANT

1. Trafikk kontroll
2. Informasjon
3. Bedre føreropplæring
4. Førerkort for moped
5. Ny klasseinndeling av motorsykler
6. Tiltak overfor uerfarne bil- og motorsykkelførere
7. Bedre trafikkopplæring i skolen
8. Bedre forhold for syklister og gående.

KJØRETØY

9. Øking av utekontrollene
10. Påbud om sidehinder
11. Blokkeringsfrie bremses
12. Sikring av last

13. Farlig gods
14. Kjøre- og hviletid
15. Sikring av barn i bil
16. Regler om sykkelens utforming.

VEG- og TRAFIKKMILJØ

17. Utbedring av ulykkesbelastede punkter
18. Utbedring av kryss
19. Veglys
20. Bakgrunnsoppmerking o.l. av kurver
21. Bedre skilting og oppmerking
22. Gang- og sykkelveger
23. Trafikksanering og sikring av miljø
24. Økt innsats gjennom Aksjon skoleveg.

JURIDISKE VIRKEMIDLER

25. Narkotika, promille og bilkjøring
26. Nye trafikkregler
27. Reaksjonsformer, straff.

PLANLEGGING, FORSKNING, UTVIKLING

28. Økt innsats i planleggingen av trafiksikkerhetstiltak
29. Forbedret ulykkesstatistikk og registrering av adferd i trafikken
30. Økt trafiksikkerhetsforskning.

I handlingsprogrammet er hvert av punktene konkretisert nærmere, bl.a. ved at mål og innsats er tallfestet. En stor del av disse punktene får direkte følger for Statens vegvesen Møre og Romsdal, såvel for biltilsynets virksomhet som for vegetaten ellers med planlegging, gjennomføring og drift av utbedringstiltak. Hva dette innebærer vil vi komme tilbake til senere.

Magne Flemseter

Nytt frå trafikktryggingsfronten

Etter mange års venting skal også Møre og Romsdal få heiltids fylkessekretær for organisasjonen Trygg Trafikk. Ei stor mengde søkjarar (over 50) har meldt seg. Tilsetting frå nyttår 1986.



TRYGG TRAFIKK

er ein landsomfattande organisasjon for det frivillige trafikktryggingsarbeidet. Trygg Trafikk er eit bindelekk mellom frivillige organisasjonar og offentlege styresmakter for å samordne innsatsen mot trafikkuulykker.

I samarbeid med fylkeskommunen skal det tilsetjast

FYLKESSEKRETÆR I MØRE OG ROMSDAL

Fylkessekretæren blir tilsett i Trygg Trafikk og vil få kontor ved vegkontoret i Fylkeshuset i Molde. Det blir lagt opp til eit fast samarbeid med nært fagmiljø og i særleg grad med sekretariatet for trafikktryggingsutvalet i fylket.

Sekretæren skal leie Trygg Trafikk si verksemd i fylket. Arbeidet vil mellom anna omfatte koordinering av det frivillige trafikktryggingsarbeidet, informasjons- og opplæringsverksemd overfor skole og massemedia.

Vi søker etter ein utadvendt person med kontaktskapande evner. Det vil vere ein fordel med bakgrunn frå organisasjonsarbeid, informasjonsarbeid eller opplæringsarbeid.

«Best mulig og mest mulig veg for hver vegmillion»



Mest mulig og best mulig veg for hver vegmillion bør være vegvesenet's målsetting i den kommende produktivitetskampanje, mener samferdselsminister Johan J. Jakobsen.

Med dette slagord avsluttet samferdselsminister Johan J. Jakobsen sin åpningstale under «Loen-dagene 85» 20.–22. september 1985. «Loen-dagene» er et årlig arrangement i regi av Maskinentreprenørenes Forbund (MEF). Hovedmålsetting er å samle MEF's medlemmer i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal sammen med MEF's sentrale ledelse til hyggelig samvær kombinert med et møteprogram med aktuelt faglig innhold.

Årets faglige del av møtet var i år viet maskinentreprenørenes interesser i forbindelse med byggherrens forventninger til kvalitet og pris. Innledere til emnet, ialt 4 stk., var hentet fra to kommuner og to konsulentfirmaer. Det ble da også som vel var naturlig kommunalteknikken som ble mest sentralt blant innledere og debattanter og lite som angikk vegteknikk.

Statens vegvesen var derimot meget sentral i samferdselsminister Johan J. Jakobsens åpningstale som i sin helhet var viet vegvesenet's nåtid og framtid. I den påfølgende spørreundersøttelse etter samferdselsministerens tale var det og vegvesenet saken mest dreide seg om.

Noen store overraskelser hadde vel ikke samferdselsministeren å komme med og det meste som ble sagt var vel for oss i vegvesenet kjent stoff. Det var imidlertid tydelig at statsråden hadde gode detaljkunnskaper om vegvesenet og klare oppfatninger og opptatt av hvordan vegvesenet i framtida skal organiseres og drives.

Han understreket flere ganger at det vil bli stilt større krav til vegvesenet

både når det gjelder effektivitet og kvalitet, men la til at det også vil bli stilt krav til private utførende organer og tenkte vel her blant annet på den forsamling han hadde foran seg.

Det er som kjent satt krav til vegvesenet om en produktivitetsvekst på 2%. Samferdselsministeren mente dette var realistiske mål for vegvesenet og viste til den produktivitetsvekst på 4–5% som televerket har oppnådd. Det vil og bli satt tilsvarende krav om produktivitetsvekst også for andre offentlige utførende organer og i den forbindelse ble bl.a. postverket nevnt.

En del av oss ansatte i vegvesenet har vel med en viss uro merket oss den bebudede nedtrappen av egenregidriften i vegvesenet. I denne for oss høyaktuelle sak mente samferdselsministeren at den eventuelle nedtrapping som vil skje i vegvesenet vil bli vurdert etter hva som til enhver tid er den mest lønnsomme driftsmåte, egenregi kontra entreprise/innleide maskiner og utstyr. Vegvesenet skal iallefall fortsatt ta en så stor del av utførelsen at de opprettholder den fagkompetanse de har i dag.

Den eventuelle nedtrapping av vegvesenet's egenregidrift vil først og fremst skje på anleggssiden ved at større og mindre oppdrag vil bli satt bort på entreprise, mente han. Vedlikeholdet derimot vil merke nedtrappingen mindre, men det vil også her skje en viss nedtrapping av den egenmaskinpark som betegnes vedlikeholdsmaskiner. Det kan og komme på tale å utlyse på anbud totalvedlikeholdet av hele vegruter samt i større grad lyse ut enkeltoppdrag også i vedlikeholdet.

For anleggskonkurrerende maskiner vil det kommende 4-årsperiode bli stilt krav om 15% reduksjon av egenmaskinparken. Pr. 1. januar 1985 var den totale gjenanskaffelsesverdi for vegvesenet's egenmaskinpark 2,850 milliarder kroner.

For de tillitsvalgte ved vegkontoret og i utedriften har en fellessak den senere tid vært å argumentere for et fortsatt behov for produksjon og legging av faste dekker i egenregi. Samferdselsministeren mente dette arbeidsområdet fortsatt burde ha en fordeling som tilsa at vegvesenet opprettholder den fagkompetanse de har i dag også på dette området.

Ellers vil sentrale oppgaver for vegvesenet i åra framover være å redusere maskin- og transportkostningene, satse i enda sterkere grad på trafiksikkerheten ved siden av

generelt å bedre den eksisterende vegstandard. I forbindelse med en reduksjon av maskin- og transportkostningene vil en opprustning av vegnettet til å kunne tåle større aksellast stå sentralt og samferdselsministeren la til at målsettingen innen 1990 var at 74% av riksvegnettet skal kunne godkjennes for 10 t aksellast.

I den forsamling som her var tilhører dukket det i spørreundersøttelsen naturlig nok opp de problemer som bransjen står overfor i teleløsningsperioden, og som en av debatantene sa henvendt til samferdselsministeren:

«Hvorfor skal dere ansette slike folk som kun er ute etter å ta oss!» Samferdselsministeren var her klar i sitt svar at «disse folkene» er ansatt for å følge opp et regelverk. Foruten at han i enkle ordslag redegjorde for hvorfor man har dette regelverk understreket han at et regelverk uansett var til for å etterleve for alle, også for maskinentreprenører. Ingen trøst å få her altså.

Inntrykket etter samferdselsministerens tale var at mye av vegvesenet's framtid avhenger av oss selv. Vi må bevise at vi er konkurransedyktige og en del av denne bevisførsel ligger i en bedring av effektiviteten, men kvalitet er også meget sentralt. Kan andre bevise at de kan bygge billigere og bedre enn oss. Ja, da blir det vanskelig å finne argumenter for at vi fortsatt skal gjøre jobben. Kanskje bør samferdselsministerens slagord om «Mest mulig og best mulig veg for hver vegmillion» være aktuell å overføre til vår kommende produktivitetskampanje og at vi alle og enhver har dette slagord i bakhodet i våre daglige gjøremål.

Gunnar Flemmen

**INGEN BLIR FOR VOKSNE
- TIL Å BRUKE . . .**



Refleks . . . !!

Rv 14 Parsell Vegsund–Blindheim

Anlegget startet i september 1985. Arbeidet som skal utføres er følgende:

- Omlagging av riksveg 14 mellom Vegsund og Blindheim, lengde 1,250 m, kostnadsberegnet til 21,6 mill. kr.
 - Bygging av kommunale sideveger langs riksveg 14 pga. riksvegomleggingen for ca. 4,6 mill. kr.
 - Omlagging av riksveg 60 i en lengde av 1150 m for ca. 8,6 mill. kr.
 - Bygging av kommunale sideveger langs riksveg 60 for ca. 1,9 mill. kr.
- Total kostnad ca. 36,7 mill. kr (1983-priser).

Nytt detaljert overslag er under utarbeidelse, basert på bedre grunnundersøkelser både på riksveger og de kommunale veger.

Arbeidet som skal utføres må betegnes som meget omfattende, med bygging av 5 bruer og underganger, omlagginger/nyanlegg av kommunale ledningsanlegg, flytting av Televerkets ledninger, flytting av E-verkabler, riving av hus osv.

Grunnervervet er nå i sin helhet i orden (med ett unntak), etter at det ble avholdt overskjønn i 1984.

Planene for riksvegene er utarbeidd av vegkontoret i Møre og Romsdal. Bygge- og fremdriftsplan er under utarbeidelse av VeVa Plan, Asker, med bistand fra vegkontoret.

Planene for de kommunale veger og ledningsanlegg er utarbeidet av Ålesund kommune.

Arbeidet med selve vegbyggingen, vil bli utført i egen regi og på entrepriser.

Bruarbeidene vil så langt det er mulig bli utført i egen regi.

Byggetiden er beregnet til 3 år.

Einar Drugli

Vegvesenet nå også som entreprenør

I Ålesund startes som kjent opp storanlegg i disse dager med undersjøisk forbindelse til Ellingsøy og Valderøy. Et bruselskap finansierer alle anleggskostnader.

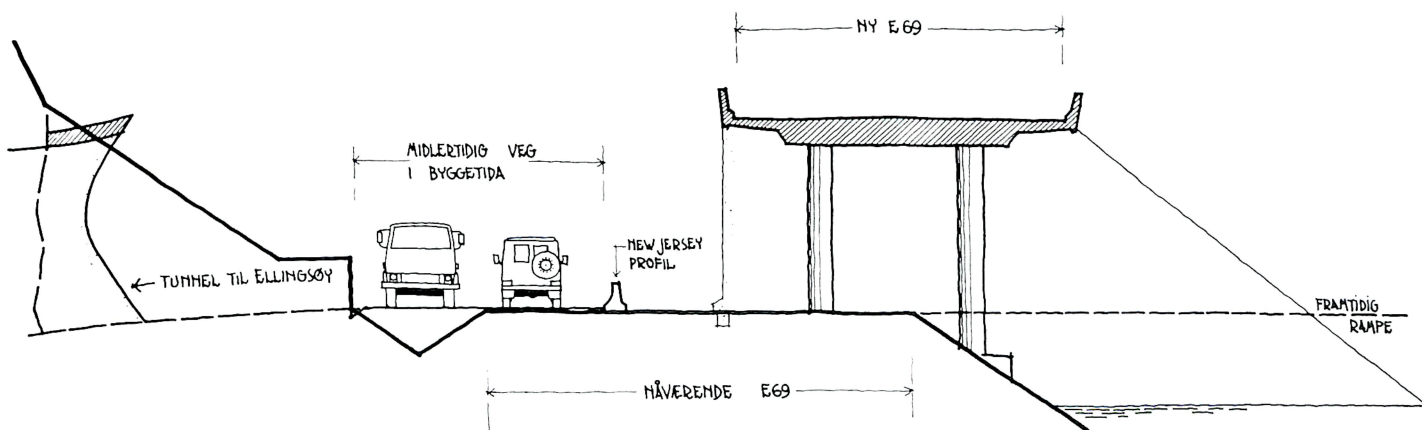
Første del av dette arbeidet er bygging av 2-planskryss ved tunnelinnslaget. Kostnadsrammen for bygging av ei 94 m lang bru og tilhørende veg er ca. 5 mill. kroner, og det hele skal være ferdig på våren 1986.

I dette tilfelle er vegvesenet og bruselskapet sammen ansvarlig byggherre. Selv om dette arbeidet så ut til å passe svært godt for vegvesenets egen stab som bygger liknende byggverk like ved, kunne vi ikke – som når vi sjøl **alene** er byggherre – si: Dette bygger vi i egen regi!

Løsningen ble at vi leverte inn anbud sammen med andre interesserte entreprenører, og ved åpning var våre

priser de laveste. Nå er det således på entreprenørsida av bordet anleggsavdelinga sitter, og resultatet av innsatsen i forhold til de inngitte priser får vi vite til våren.

Med full innsats håper vi dette kan bli et brukbart argument for at vår egen drift er konkurransedyktig, og ikke (som pessimistene naturlig nok har spådd) nok en spiker i kista når det gjelder statlig arbeidsutførelse.

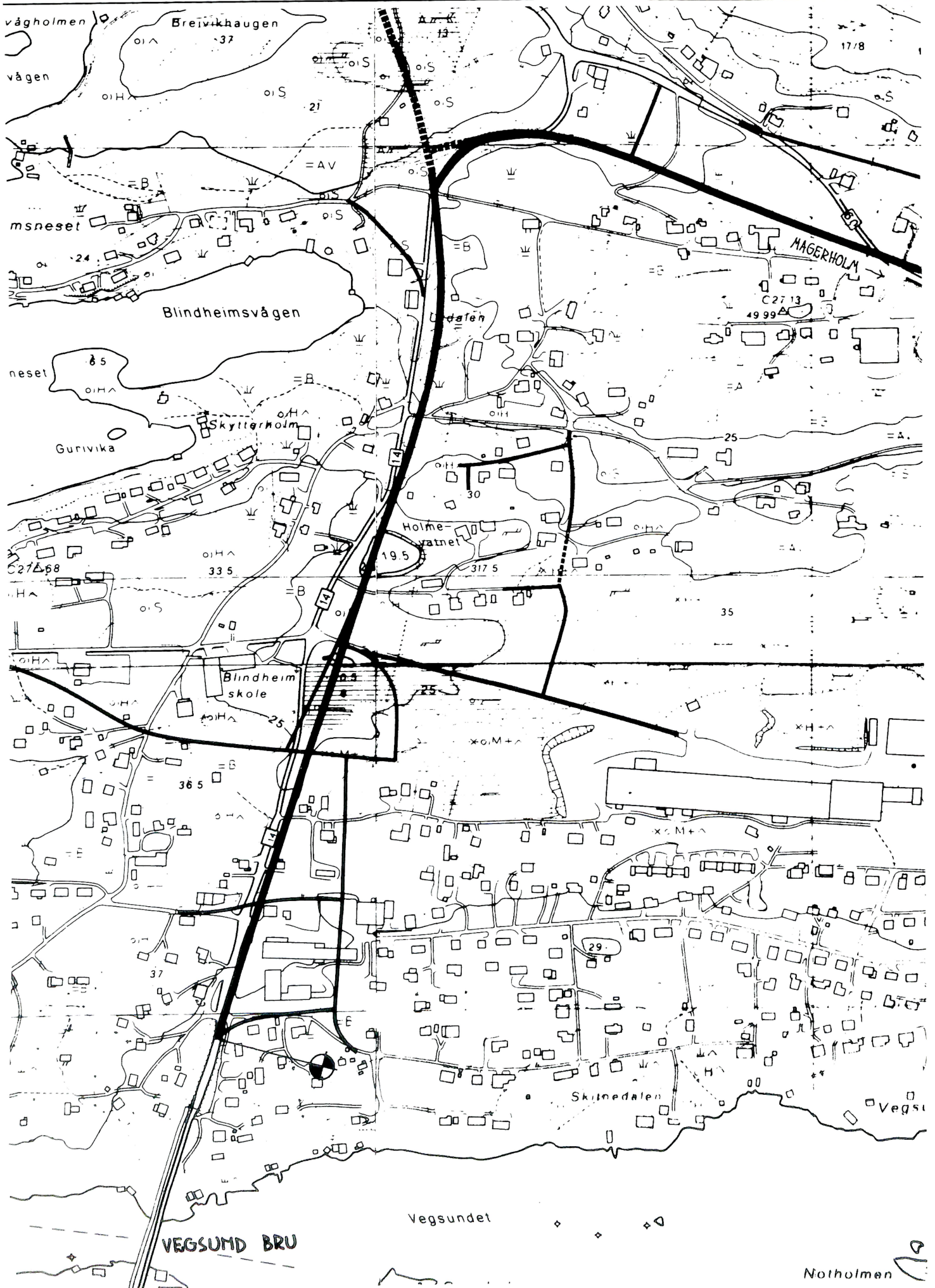


SNITT AV ANLEGGET VED ØSTENESET

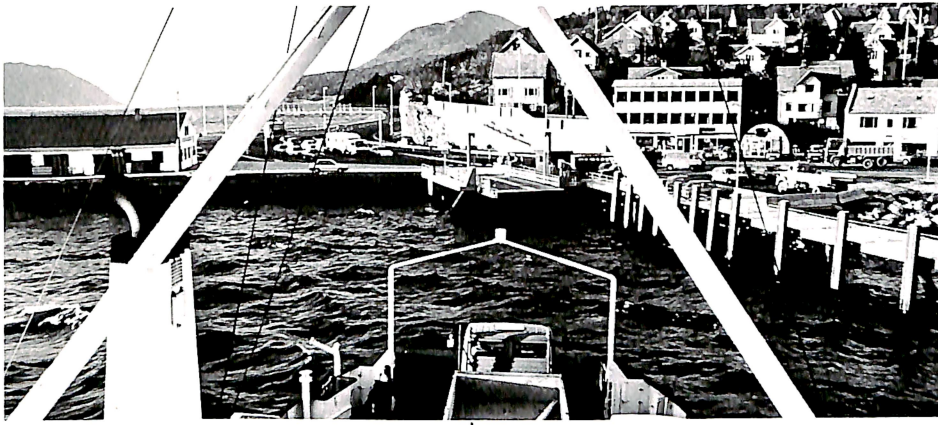
BRULENGDE = 94 m
MURLENGDER = ca. 300 m
FYLINGSMASSER = ca. 20.000 m³



Rv 14 Parsell Vegsund–Blindheim



Ny ferjekai i Volda endeleg et faktum



Aldri har vel et prosjekt vært så lenge på diskusjonsstadiet og fått så brå åpning.

Den 19. august brøt den gamle ferjellemmen i Volda sammen, og gode, gamle «Glutra» foretok kl. 1710 det første offisielle anløpet av nyferjekaia, uten snev av festivitás.

Det er vel ingen som husker hvor lenge det nå har vært diskutert plas-

sering og utforming av ny ferjekai i Volda, men siden 1976 har det vært mer konkret preg over diskusjonen. I 1982 ble endelig planen en kom fram til stadfestet av fylkesmannen og Miljøverndepartementet, men uenighet lokalt resulterte i ennå en ny runde, og først i 1984 ble det satt endelig stopp for plandiskusjonene.

Overslaget for hele arbeidet fra 1978 var 10,9 mill. kroner. Totalkostnad for utførelsen i 1984/85 ventes å bli 13,5 mill. kroner. Forskjellen skyldes prisstigning og noe justerte planer.

Utfylling av oppstillingsplass er kombinert med masseuttak for ny veg ved Grevsneset. Her er uttatt 31 700 m³ ur- og lausmasse og 16 800 m³ fast fjell som nå danner adkomstveg, oppstillingsplass og plastring mot sjøen ved den nye ferjekaia. Noe er også fylt øst for nykaia som en start på havnegata.

I den perioden kaia nå har vært i bruk er det utført pussarbeid, supplerende merking osv. Når det nå blir ryddet og ordnet, regner vi med at de små problemene det har vært med feiloppstilling osv. vil forsvinne og at kaia vil være tjenlig for trafikanter både til Lauvstad og Folkestad.

Forskottsbompenger gir mindre enn antatt?

Vegprosjekt finansiert med bompengoppkreving har vi allerede flere av her i fylket (mellom Anna Gravanestet-Stranda, Magerholm-Aursnes og Røyrasundet).

For finansiering av nye samband er det nå tillatt ordninger med forskottsbompenger. Aktuelt her er «Atlantehavsvegen» som skal få penger fra ferjestrekningene Ørjåvik-Tøvik og Bremsnes-Kristiansund, og «Krifast» (Kristiansund og Freis Fastlandsforbindelse) som skal få penger fra Høgset-Kvitnes og Kvalvåg-Kvisvik.

Ordningene er allerede satt i drift ved

at aktuelle samband er flyttet opp 3 takstsoner i forhold til før. For vanlig enkeltbillett tilsvarer dette kr 2,- pr. person og 5-6 kroner for personbil. Slike beløp har bruselskapene basert sine inntektsprognoser på.

Nå sier imidlertid Samferdselsdepartementet at dette er feil. Omfattende bruk av klippekort og moderasjonsordninger gjør at det er bare en del av trafikken som gir så mye «ekstraintekt» som bruselskapene har forutsatt. Beregninger tyder på at selskapene må redusere sin ventede inntekt av forskottsbompengene med 30-35%.

Vil dette føre til forsinelse for de store prosjekta som blant annet fastlands-samband for Kristiansund? Vil det føre til at det blir ennå vanskeligere enn før å få veg- og bru-prosjekt til å «lønne seg»?

Endelig ordning for forskottsbompenger er ikke fastlagt pr. idag, men når det gjelder de helt store beløp som skal innkreves etter at prosjektene er realisert, er det hele greitt: Då er det trafikkmengde x billettpris som teller direkte.

Bra resultat med boring og sprenging med vegvesenet sin borerigg og eige mannskap



«Gjengen» samla ved boreriggen. Frå venstre Ib Hansen, Gudmund Ersvik, Daniel Råket og Ole Reiten. Inge Sæther var ikkje til stades då biletet vart teke.

På anlegget Smøla-Edøy har vegvesenet sin Tamrock hydrauliske borerigg vore i arbeid sidan 4. februar 1985. I juni vart arbeidet avslutta i det første sidetaket. I dette tidsrommet er det sprengt ut til sammen 62 000 faste m³.

Kapasiteten er då i gjennomsnitt 729 faste m³ pr. dag.

Til boring og sprenging er det gått med kr 757 000,-. Dette gjev ein pris pr. fast m³ på kr 12,20.

Høgda på fjellet i sidetaket var varierende, men i gjennomsnitt ca. 8,0 m. Det var brukt 1 1/2" skjøtestenger og 3" (76 mm) skjærborkraner. Stiftkroner



Fra anlegget sett mot Edøy. Her kjem den første brua i vegsambandet Smøla–Edøy. Arbeidet på brua tar til i løpet av november. Når denne brua er ferdig neste år, vil Hestøya bli landfast med Smøla, med bru over Dampleia mellom Nørholmene (Rossvoll på Smøla) og Lamøya og fylling Lamøya–Hestøya.

var det ikkje så bra å bruke på dette fjellet.

Bormønsteret har for det meste vore 3,0 m x 4,0 m. Hola er bora med helning 1:3.

Det er lada med 65/600 mm dynamitt i botnen, og i pipeladninga er brukt anolitt. Alt sprengstoff er kjøpt inn direkte fra Dyno Industrier i store parti og levert fraktfritt med båt til Smøla. Prisen på anolitt og dynamitt levert på kai er ca. kr 5,- og kr 15,- pr. kg. Forbruk av sprengstoff var ca. 0,37 kg pr. fast m³.

Dei som har stått for arbeidet er Ib Hansen som fast boreriggfører med hjelpesmann Gudmund Ersvik. Arbeidet med lading og sprenging er det Daniel Råket og Inge Sæther som har teke seg av.

Oppsynsmann Ole Reiten har merka på plassering og nøyaktig djupne på alle borhol og elles stått for den daglege arbeidsleiinga.

Hjalmar Brudeseth

Sikring av last

Sikring av last på lastebiler eller andre kjøretøy er ganske godt ivaretatt gjennom regler og forskrifter. Likevel kan vi gjennom radio eller aviser høre om ulykker som følge av brudd på regler og forskrifter, også ulykker med dødelig utgang.

En slurvete eller manglende sikring er farlig. Det kan disse bildene fortelle oss. Denne LT pick up tilhører veg-

vesenet. Den kommer kjørende på en smal veg og møter en tømmerbil.

Begge må stoppe for å unngå kollisjon. På grunn av manglende sikring kommer 3–4 tømmerstokker som prosjektiler gjennom lufta da lastebilen bremsar opp. En av stokkene treffer vår bil i fronten (bilde 1). Den går gjennom førerhuset i høyde med clutchpedalen, ødelegger den og videre ut gjennom forskjermen (bilde 2) og stopper tilslutt opp i forhjuls-

oppheget (bilde 3). Bilde 1 forteller oss at stokken har hatt slik kraft at den er slått tvert av foran førerhuset idet den har stoppet opp. Føreren av pick up'en slapp fra det med en noe forslått fot og forskrekkelsen. Hva hadde skjedd om stokken hadde truffet høyere opp?

La disse bildene være en påminnelse til våre sjåførar og maskinførere om at de sikrer sin last forsvarlig.

Egil Bakke



Automatisk kjørellys tillatt i utlandet

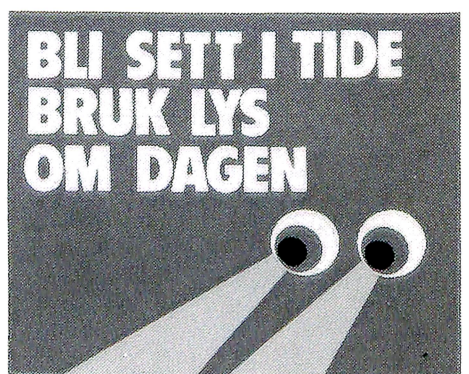
– Utenlandsk politi har ingen rett til å bøtelegge norske bilførere som bruker automatisk kjørellys under bilturer i utlandet.

Den såkalte Wien-konvensjonen, en internasjonal avtale om gjensidig godtagelse av lover og forskrifter som angår bil, gjør dette helt klart. Biler som er godkjent og registrert i Norge,

skal ikke kunne stanses fordi de har automatisk tenning av kjørellys.

Det er underdirektør Ingar Tenold i Vegdirektoratets vegtrafikkavdeling som sier dette. Anledningen til uttalelsen er at politimenn i enkelte tilfeller skal ha stoppet norske biler på tur i utlandet.

– Selv om dette, såvidt vi vet, er et svært lite problem, kommer vi likevel, for sikkerhets skyld, til å ta spørsmålet opp med de utenlandske ambasadene i Norge, sier han.



Salg av «Pelaren»

Pelebåten «Pelaren» har nå avsluttet sin tjeneste i vegvesenet. Etter nye byggekonstruksjoner av ferjekaier, er disse blitt så solide og driftssikre at

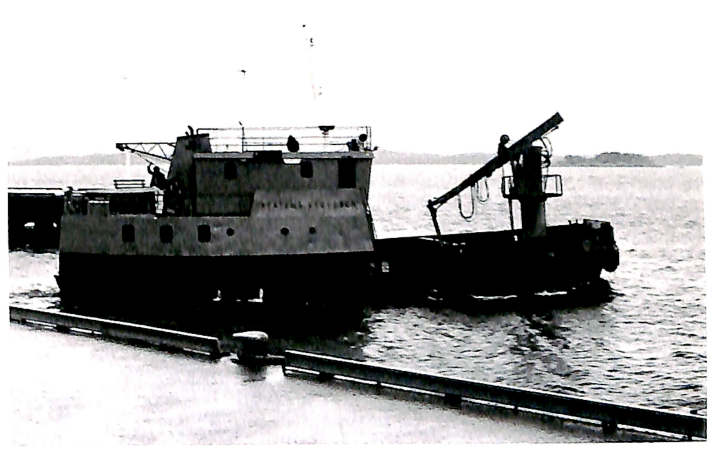
arbeidsmengden for pelebåtene har avtatt. Da «Pelaren» var den minste av båtene, ble den avertert til salgs. Det var stor interesse for båten, og 11 tilbud kom inn. Den ble solgt til dykkerfirmaet S-DYK A/S, v/Idar Sande, 5071 Loddefjord.

Salgssummen var kr 852.000,-. Fra en «skipsflåte» på 3 pelebåter, har vi nå bare «Basen» igjen. Den var den største pelebåten og skal dekke alle ferjekaiene i Møre og Romsdal.

AG



De tre pelebåtene. F.v. «Vølaren» (ex. «Bolsøy») som ble solgt til Rogaland vegvesen, «Basen» og «Pelaren».



«Pelaren» forlater Molde med den nye eieren om bord.

Håndholdte bormaskiner

I notisen om boring med lodd i «Veg og virke» nr. 1/2 for juli 1985 er ikke de rette bildene blitt brukt.

Vi prøver å rette opp dette ved å gjenta teksten her sammen med de bildene som skulle vært brukt første gangen.

Slik kan det gjøres. Ved å montere et håndtak på vektloddet, kan forholdene bedres for de som skal betjene bormaskina.

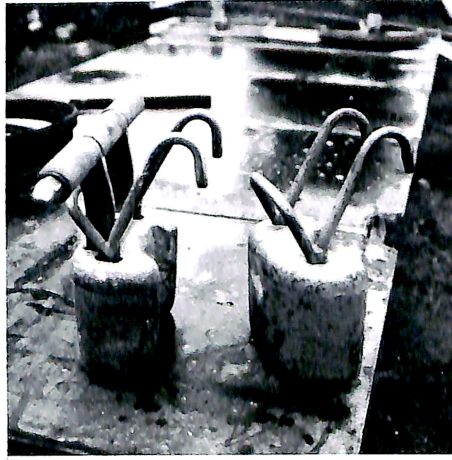
Riktignok er bruken av håndholdte bormaskiner gått radikalt ned, men fortsatt må en vel regne med at den sporadisk kan bli brukt. Da er et slikt hjelpemiddel godt å ha.

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

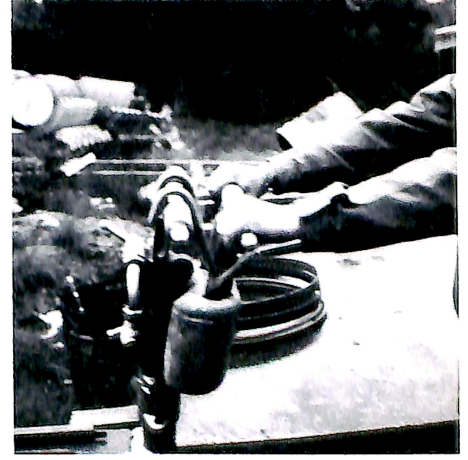
Er det noen som har interesse av dette, kan de henvende seg til Egil Bakke, vegkontoret.



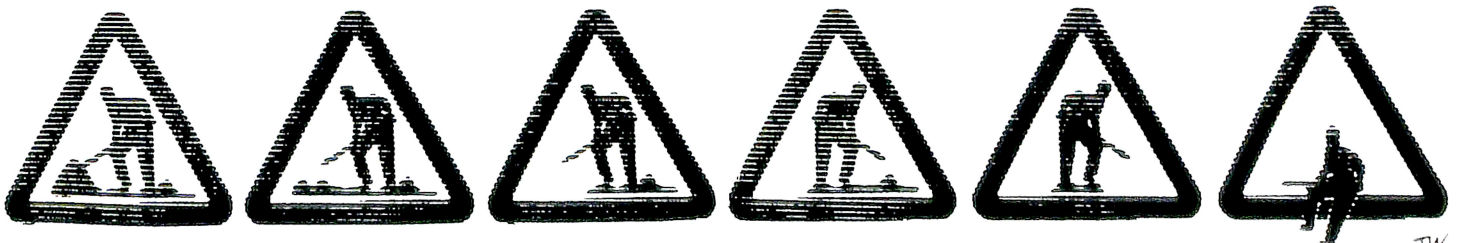
På denne måten overføres vibrasjonen direkte til hendene.



Borlodd med og uten håndtak.



Brukt slik så forsvinner mye av vibrasjonen i fjæropphenget i selve loddet før de når hendene.



Historia om eit (Torgny Wærn)
arbeid. Dagens Nyheter)

TW

TRAFIKKSIKKERHET



De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 2-85» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 31. november 1985.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

VANNRETT

1. Skilt
16. Avgift
18. Stable opp
19. Fjernsyn
21. Flå
23. Redskap
28. Elv i Sibir
30. Rotvektst
31. Mesterskap
32. 9046
35. Morgenrødens gudinne
36. Tre
37. Stålovm
38. 2490
40. Guttenavn
41. Formane
43. Tykk
44. Stilling i biltilsynet
50. 50
51. Redsel
53. Uro
54. Søk
55. By i Sør-Korea
57. Bod
59. Tilstrekkelig
60. Sport
61. Kro seg
62. Transportmiddel
65. Skuespiller
67. Fiskeyngel
68. Vektenhet
70. Kake
72. Maskindel
73. Mynt
75. Erbium
76. Kruttsnoren
79. Mopeden

82. Morene

83. Månefase
84. Forskjellig
85. Dyr (omv.)
87. Vær
88. Org.
89. Uro
91. Stryke
93. Norsk by
95. Sykdom
97. Like
98. Grus
100. Troll
102. Øgledyr
103. Avgud
104. Dikt av Kipling
105. Flyselskap
107. Apparat
108. Stunder
110. Forsluken
113. 7393
117. Eng. handel
119. 5994
121. Anfallene
122. Hylle
123. Bruk
125. Studio
126. Autorisasjon
130. Skipsbetegn.
131. Stigen
133. Vintermaskiner
136. Pronomen
137. Måltid
138. Oppdiktet idealsamfunn
140. Eng. lengdemål
142. Hytta
144. Skilt

LODDRETT

1. Alminnelig
2. Reparere
3. Eneboere
4. Fornyelse
5. Rekkefølge
6. Gli
7. Guttenavn
8. Tvinger
9. Sjarm
10. Karakter
11. Germanium
12. Vise
13. Kj.tegn på biler
14. Ledende plater
15. Hører til i hus
17. Støttepunkt
19. Skilt
20. Stemme
22. Prange
24. Tjue
25. Ledelse
26. Straff
27. By i V-Tyskland
28. Guttenavn
29. Skilt
33. Erbium
34. Elv
39. Ståket
42. Kj.tegn på biler
45. Fjellstrekning
46. Kj.tegn på biler
47. 4450
48. Løp
49. Smakfulle
52. Spiren
56. Uhell
57. Fuglene
58. Land
63. Avskyelig
64. Likevel

66. Sprengstoff
69. Befordringsmiddel
71. Fiskeredskap
74. Stoffmisbruker
77. Parti
78. Spise
80. By i V-Tyskland
81. Fartøy
86. Sikt
89. Dukkert
90. Teppe
92. Nedbør (omv.)
94. Fisk
95. Forsør
96. Pikenavn
99. Åpning
100. Fjerne
101. Splitte
106. Rekken
109. Europeeren
111. Skitten
112. Kort
114. Avverge (omv.)
115. Guttenavn (omv.)
116. Død
118. Like
120. Oppdrett
124. Ordinere
126. Nisse
127. Tre
128. Seng
129. Utveksling
132. Elv i Sovjet
134. Opphav
135. Røykstue
138. Departement
139. Tall
141. Pronomen
142. Mynt
143. Bindeord

Løsning på «Vegkryss nr. 1–85»

Det kom inn 22 riktige løsninger. Vinnere ble:

1. Solfrid Vatne, Ørsta
2. Erling Mogstad, Molde
3. Turid Thomsgård, Molde

Premiene er tilsendt.

Andre mottatte riktige løsninger ble sendt inn av:

Ove Hanken, Jeanette Lorentzsen, Lauritz Rørstad, Egil Småge, Unni Vassgård, alle Molde, Olav Høydal og Per Longva, Ålesund, Astrid Elin og Kjell Skotheim, Elnesvågen, Sverre Ødegård og Johs Lervik, Innsmøla, Karlsrud, Harøy, Paul Hjeltnes, Eide, Eva Angell-Wiese, Fredrikstad, Stein Brændholen, Moss, Martin Havnes, Tornes, Lars Heggen, Vestnes, Petter K. Vatne, Ørsta, Edvin Ørstavik, Ås.

Glem ikke

AKSJON 1983-84-85
publikum
 -servicekampanjen på ramme alvor!

LAB-NYTT – Armering av faste dekker



Ny type dekkearmeringsnett er forsøkt på Rv.063 i Valldal.

Den observante trafikkant vil vel merke seg at oppsprekking i vegnettet er eit stort problem på enkelte strekningar av vårt vegnett. Spesielt gjeld dette i indre strok av fylket kor teleproblema er størst.

No treng vel ikkje vegen i seg sjølv nødvendigvis vere dårlegare bl.a.

med tanke på bæreevna, om den har oppsprekking. Problema er vel heller at overflatevatn kan forsterke skadane på dekket og etterkvart også redusere bæreevna i vegen, om vatnet i staden for å renne ut or vegbana sig ned i vegoverbygninga gjennom sprekkane. Ei førstehjelpslysning og kanskje også i mange høve ei permanent løysing kan difor vere å injisere sprekkane med spesiell fugemasse. Laboratoriet vil anmode om at slike tiltak vert prioritert i større grad av vedlikehaldet.

Å hindre framtidige sprekkedannelser krev ofte omfattende arbeid då årsakene til oppsprekkinga i mange tilfelle er å finne i underbygninga av vegen. Ei masseutskifting av overbygninga, som det kanskje for ofte vert tydd til, treng difor ikkje alltid vere rett «medisin».

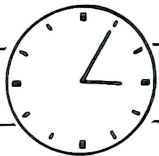
Som eit alternativ til masseutskifting og isolering, for å redusere ned desse problem, er det dei seinare år gjort fleire forsøk med å binde saman dekke ved å armere det. I eit tilfelle er stålarmersnett nytta, men i dei fleste tilfelle er eit plastarmeringsnett

brukt. Dette blir spikra til det gamle dekket før nytt dekke vert lagt. Begge nettypene har gjeve gode resultat og har redusert sprekkeproblema i vesentleg grad.

Leverandørar av plastarmeringsnett har no kome med ein ny nettype til slik bruk. Denne nettypen har ein betre arbeidskurve enn dei plastarmeringsnett som til no har vore nytta. Det vil seia at nettet skal tidlegare kunne oppta strekkrefter, noko ein anser har stor fordel. Det er no lagt plastarmeringsnett av denne typen på ei strekning på riksveg 063 i Valldal.

Laboratoriet vil no nøye følgje opp desse forsøka. Ein vil og med det første lage ein generell rapport om dei erfaringar som hittil er gjort omkring armering av faste dekker. Det ligg sjølv sagt god økonomi i å kunne angripa desse problema høgast mogleg oppe i vegfundamentet. Armering av faste dekker og problema omkring dette vil difor vere ei sak som laboratoriet vil prioritere i tida framover.

Gunnar Flemmen



5 minutter med vernelederen

Plager ryggen deg?

Eit slikt spørsmål er det nok mange som må svare ja på. Etter å ha vore med på kurset: «Ryggvern for bygge- og anleggsbransjen» ved Norges Byggeforskningsinstitutt i Oslo, vil eg skrive litt om det som vi gjeikk gjennom der, og kome med nokre tankar om problemet.

- Er det så viktig å ta vare på ryggen?
Du har berre ein rygg, den kan ikkje bytast ut. Vert ryggen skadd er det mest uråd å verte heilt bra igjen.
- Tilhøva ved byggje- og anleggsarbeid.
Vi høyrer til ei av dei mest utsette yrkesgruppene. 8 av 10 arbeidstakarar får plager med ryggen og 2 av desse, eller 20%, får så store plager at dei vert heilt eller delvis arbeidsuføre. Desse må anten få seg lettare arbeid eller verte uføretrygda.

Undersøkingar har synt at om lag 80% av sjukefråveret skuldast ryggplager. Det er ikkje nokon grunn til å tru at det er noko særleg annleis i vegvesenet. Ryggglidelsar eller muskelskjelettsjukdomar, koster samfunnet store summer kvart år. Ei



Rett.

undersøking i 1975 synte om lag 10 milliardar kr pr. år. Det vert hevda at dette truleg er stege til opp mot 20 milliardar kroner. Dette får og store konsekvensar for den einkilde arbeidstakar.

- Store og langvarige smerter
- Tap av arbeidsforteneste
- Mindre høve til å utfolde seg i si fritid.

Ryggen vår er eit komplisert byggverk og skader og belastningar kan vere av ulik art. Den største delen av dei er i korsryggen, eller som den også vert kalla, veikryggen. Det siste



Galt.

namnet ber den med rette. Det er det svakaste punkt vi har i ryggen.

- Kva kan vi gjere i det daglege for at vi ikkje utset oss for for store påkjenningar?

Grunnløftet

1. Stå så nær den tingen du skal løfte som mogleg.
2. Bøy knea så langt ned at du med strake armar får godt tak i eller under tingen du skal løfte.
3. Løft med rett rygg.

Til dagleg kan det vere vanskeleg å fylgje desse krava, men tenk deg i

det minste om før du løfter om du vil ta vare på ryggen din.

- Løft aldri samstundes som du vrir overkroppen.
- Høge løft er ei stor påkjenning.
- Gå fleire saman om tunge løft.
- Løft som kjennes lette, kan og skade ryggen.

Ei ryggskade kan du gå med lenge utan at den plagar deg. Ein dag du kanskje berre skal knyte skoreimane dine er det stopp, då vil ikkje ryggen meir.

Andre ting du må tenkje over:

- Er alt utstyret og hjelpemidla på arbeidsstaden til stades og i orden. Er det lett å flytte på og ta med seg, er det til dømes berehandtak.
- Kle godt på deg om vinteren, ryggen vert snarare skadd om den er kald.
- Mosjon skader ikkje.

I det daglege arbeide kan det mange gonger vere vanskeleg å løfte rett. Tilhøva er slik at det gjer det vanskeleg, vi er for få tilstades, vi har ikkje tid osv. Hugs på du har berre ein rygg og den skal helst halde livet ditt ut.

Som nevnt før var eg på eit instruktørkurs i ryggvern. Det er meininga å halde 6 timars ryggvernkurs kring om i fylket. Om du har interesse av å få vite litt meir om ryggen din, om det å løfte og å bere rett, ta kontakt med verneleiaren eller arbeidsleiinga.

Om interessa er stor nok, vil dei i samråd skipe til kurs som kan delast over fleire dager eller takast på ein dag.

Egil Bakke
verneleiar

Forslagsordningen

for Statens vegvesen

Orientering nr. 16

Juli 1985

Premierte forslag

1. halvår 1985

(«L» foran sum = Premiært lokalt)

Forslag	Forslagsstiller	Refr.nr.	Premie
Vegfundament (5) Dataregistrering av komprimeringsmålinger	Per Bjørn Gjelsten Møre og Romsdal	15-24	L 1.500,-
Bruer og kaier (8) Interrimsbru med gitterrist for støping av betongslitelag	Reidar Tanem Nord-Trøndelag	17-2	10.000,-
Skjemaer etc. (10) Tjenestebevis for ansatte i biltilsynet	Harald S. Jansen Østfold	01-1	1.000,-
Administrasjon rutiner (11) Endring i rutiner ved utstedelse av førerkort	Rolf Lervik Buskerud	06-1	600,-
EDB-opplæring micromaskiner IBM/PC	Erik Andersen Vestfold	07-2	L 3.000,-
Maskiner og utstyr (500-) Tilhengerfeste for lastebil	Bjarne Lie Vestfold	07-0	L 800,-
Vendbar tur på asfaltblander	Olav Kr. Hårstadhaugen, Oppland	05-1	L 2.000,-

Påskjønnelse til tilsatte i vegvesenet

Fra 1. mars 1985 gjelder følgende regler:

- Ved avgang etter oppnådd aldersgrense, med minst 30 års tjeneste i staten:
Gave – verdi inntil kr 1.200,- + tilstelning inntil kr 400,-.
- Avgang etter oppnådd aldersgrense, med mindre enn 30 års tjeneste i staten:
Gave + tilstelning – verdi inntil kr 800,-.
- Fratredelse for å gå over i annen stilling etter minst 20 års tjeneste i staten:
Gave + tilstelning – verdi inntil kr 800,-.
- Ved fylte 50 og 60 år og etter 25 og 40 års tjeneste i vegvesenet:
Blomster eller gave for inntil kr 250,-.

Gaven kan også gis i form av gavekort, som *ikke* kan innløses i penger.

Personalseksjonen

Statsgaranterte boliglån til statsansatte

I samsvar med departementets forslag i St.prp. nr. 91 (1984–85) under kap. 1632. **Boliglån til statsansatte, vedtok Stortinget 21.5.85 å endre lånereglene slik at kravene til pantessikkerhet og egenkapital oppheves.**

Etter nevnte endring er lånereglene nå:

1. Tjenestemenn i staten kan få boligstøtte som lån til
 - a) innskudd i boligbyggelag, borettslag eller til aksjebolig
 - b) obligasjonsinnskudd i annet boligbygg
 - c) Bygging, ombygging eller kjøp av egen bolig.
2. Lånene gis med inntil kr 22 000.
3. Avdragstiden skal vanligvis være 15 år. I særlige tilfeller kan den settes til 20 år.
4. Lån kan gis til statstjenestemenn i fast organiserte stillinger. Midlertidig ansatte, engasjerte og åremålsansatte tjenestemenn samt overenskostlønnet, helårsbeskjef-tiget personale som tjenestegjør full dag, kan få lån når de har sammenhengende tjeneste i staten i 1 år.
Pensjonerte tjenestemenn får lån på samme vilkår som aktive tjenestemenn. Det samme gjelder etterlattepensjonerte ektefeller som må fraflytte tjenestebolig. Unntaksvis kan det også gis lån til barn som må fraflytte tjenestebolig, når begge foreldrene er døde, og det foreligger særlige grunner.

Forespørsler om lån rettes til personalseksjonen. Her kan du også få søknadsskjemaer.

«Vaskeribygninga» på Reknes



I Veg og Virke nr. 3 for 1984 er fortalt om flytting av Møre og Romsdal vegkontor til Reknes. Det var føresetnaden at laboratoriet og personalet, som hadde fått rom i det eldre murbygget (Vaskeribygninga) skulle flytte til det nye fylkeshuset når andre

byggesteget vart ferdig. Flyttinga vart gjort i august 1985, og riving av Vaskeribygninga tok til og var unnagjort på få dagar.

Bygninga som er riven, vart bygd ved ekstraordinær løyving frå staten på kr 120.000,- i 1921. Pasienttalet ved

Reknes sanatorium hadde auka slik at både kurhallar, kjøken og vaskeri vart for små. I første høgd i huset var vaskeri og ytre rom. I andre høgd var systove og strykerom i vestre ende, bad og klosett, kontorrom for forvaltar og kasserar på øvre side av midtgangen, og 2 hyblar på nedste side. I tredje høgd hadde kjøkensjefen ved sanatoriet hybel med klerom. Elles var det kjøken, toalett og 5 hyblar med kleskåp. I loftshøgda var frådelt skrårom på kvar side av trappeoppgangen. Loftet elles i eitt rom. I kjellaren var fyrrom for sentralvarmeanlegget.

Då Sosialmedisinsk avdeling på Reknes tok i bruk eigedomen i 1960, vart vaskeriet i første høgd omgjort til mekanisk verkstad, og det var her laboratoriet flytta inn då vegvesenet overtok eigedomen til bruk etter vøling og påkostnad. Stryke- og syrommet i 2dre høgd vart av vegvesenet i den første tid nytta til skrivestove, og seinare til arkivrom. Romma elles i huset vart nytta til kontor.

Det er eit sagn at det gode og velhaldne huset no er borte.

Bjarne Rekdal

Hovedverneombudet



Arnfinn Eliassen

Arnfinn Eliassen tiltrådte som hovedverneombud 2. januar 1984. Eliassen er 42 år og født på Hustad. Tidligere har Eliassen arbeidet som sjømann i utenriksfart, fisker, drosje-, buss- og trailersjåfør. Dessuten har han vært maskinfører hos private entreprenører. Han begynte i vegvesenet i 1978 som maskinfører ved vegsentralen.

3/5 av arbeidstiden er verne- og miljøarbeid mens resten (2/5) er maskin- og lastebilkjøring ved vegsentralen. Hver mandag er det kontortid på vegkontoret, tlf. (072) 58 331, mens 2 da-

ger er Eliassen ute i fylket. Ofte blir det hektisk og endel overnattinger. Han mener det vil bli bedre hvis arbeidet hadde vært på heltid og vil forhandle med ledelsen om mer tid.

Hovedverneombudet og verneombudene velges for 2 år. Valgene foregår gjennom organisasjonen. I fylket er det 32 verneområder med ca. 70 verneombud. Hovedverneombudet skal samordne verneombudene etter arbeidsmiljøloven. Eliassen er også klubbformann for vegsentralen; «Årø veg- og verkstedklubb». Hovedverneombudet tar kontakt med oppsynsmenn, vegmestere, verneombud og ingeniører.

Enkelte bruker ikke verneutstyret, dette påtales. Maskiner som ikke er sertifisert er inntatt i vegvesenet. I slike tilfeller kontaktes oppsynet. Her er det forsømmelse. Førstehjelpsutstyret kontrolleres. Skilting og merking av førstehjelpsutstyr, øyevern og brannslukker hvor dette finnes.

Ved bruk av motorsag skal vernebukse brukes. Nylonfiber i bukser hindrer skade fra motorsag. Husk å bruke hjelm, visir og hansker.

I graverende tilstander på masseforflytningsmaskiner kan maskinene stoppes på stedet. Lydforhold i svei-

severksted på forskjellige vegstasjoner er påtalt. Ventilering av klosett i brakker. Komplettering av brannslukningsapparat der det har vært nødvendig. Tatt med på råd ved maskininnkjøp. Bedriftshelsetjenesten er diskutert, og kommet godt i gang. Forebyggende arbeid, skikkelige stillaser. Kontrollerer telefonlister i brakker. Passe på at forskrifter fra arbeidstilsynet, arbeidsmiljøloven og forsiktighetsregler for diverse stoff følges. Besiktigelse av maskiner med rapportering. Påbudene blir som regel greit ordnet. I enkelte tilfeller tar det for lang tid.

Det nye skjemaet for verneinspeksjon (fra Nordland) har blanketter for: 1. verneleder, 2. hovedverneombud, 3. arbeidsledelse og 4. verneombud.

Eliassen trives godt i arbeidet i den tid han har fungert. Han blir godt motatt. Samarbeidet med verneledelsen er godt.

Verneombudene oppfordres til å være mer aktive og ta kontakt med hovedverneombudet. Eliassen oppfordrer verneombudene til å sende inn halvårsrapport før sommer- og juleferien. Det skal sendes inn uansett om ikke noe skjer.

TH

Ny informasjonskonsulent



Etter at informasjonskonsulent Asbjørn Gardsjord gjekk attende til Vegdirektoratet, har stillinga stått ledig i eit halvt års tid. Men no er ein ny mann på plass. Cand.sociol. **Odd Williamsen** inntok kontoret 1. oktober, og V&V har slått av ein prat med han.

Først må vi få vite litt om bakgrunnen din, Odd Williamsen.

– Eg er ifrå Kristiansund, og har studert i Bø i Telemark, Oslo og København fram til embetseksamen i sosiologi. Eg har vore fylkessekretær i Møre og Romsdal Venstre dei siste par åra, og før det har eg m.a. arbeidd med nærkringkasting, vaksenopplæring, som lærar og noko journalistikk. Eg har òg arbeidd med lokalhistorie og er aktiv kontrabassist!

Og korleis vil du gripe an arbeidet?

– No har eg ikkje vore i stillinga særleg lenge enno, og kan vanskeleg gje noko programerklæring. Men eg ser i alle fall den balansekunsten som må utøvast mellom å vere publikums og medias medhjelpar innad i organisasjonen og samstundes forenkla og formidle vedtak og beslutningar utan å la informasjonen verte påverka av eigne haldningar.

Eg vil uttale meg minst mulig sjøl, og heller satse på å formidle kontakt mellom journalistar og fagfolk. Den ein-skilde medarbeidar i organisasjonen bør kunne uttale seg om sitt ansvarsområde. Viktige informatørar om enkelte veganlegg er t.d. dei tilsette i utedrifta. Desse har stor kontakflate med publikum og får mange spørsmål. Det er då vesentleg at dei kan gje mest mulig korrekte og fullstendige svar. Informasjonsarbeid må gå inn som ein naturleg del av alle medarbeidarane sin arbeidsdag, og informasjonskonsulentens innsats må vere å assistere når det er nødvendig, samt å ta seg av større oppgaver.

Kva er eigentleg hensikta med informasjonsarbeid?

– Vi skal ope klårlegge kva etaten står for og kva for vurderingar som ligg bak vedtaka. **Intern** informasjon er særleg retta mot dei tilsette. Her skal **forma** gje ei felles referanseramme og bekrefte fellesskapet i ein solid etat, medan **innhaldet** skal vere prega av openheit og allsidig belysing av det som vert omtala. Slik informasjon kan verke motiverande og engasjerande, kan skape trivsel og førebygge konflikter. **Ekstern** informasjon er retta mot massemedia og publikum, organisasjonar, næringsliv og skolar m.v. Her er det holdningsskapande, f.eks. om god trafikkkultur viktig. Publikumsorientering må vere forenkla, og må ut i god tid for å førebyggje misoppfatningar og seinking samt skape «goodwill» for dei prosjekt vi er i gang med.

Og kva blir dine viktigaste arbeidsfelt framover no?

– Grovt sett blir det utarbeiding av brosjyremateriell, kontakt med media og meir langsiktig tenking omkring mulege tiltak som utstillingar m.a. ved opning av storanlegg og kanskje eit standardopplegg for informasjon ved større ulykker. På nyåret blir det sjølv sagt mest arbeid med årsmeldinga, som på mange vis er vårt viktigaste ansikt utad. I første omgang skal eg likevel sjølv sagt bruke tida til å gjere meg godt kjend i Vegvesenet, og vil nok kome til å reise noko ikring i fylket.

Skilting er eit felt som engasjerer mange, både i etaten og bland publikum, og er eit felt det er naturleg å sjå nærare på. Vi må satse på eit internt enkelt informasjonsblad som kan kome mykje oftare enn Veg og Virke, men eg er i så fall heilt avhengig av at folk tek seg tid til å gje tips om saker som er på gang. Elles vert det nok mykje samarbeid med Trygg Trafikk sin fylkessekretær, som vert tilsett frå årsskiftet.

Og ein sluttappell?

– Eg vil berre minne om at Vegdirektøren har sagt at «Statens Vegvesen skal vere vegbrukarane sin eigen etat», og dessutan at info-arbeid er heimla både i arbeidsmiljølova og hovudavtalen, utadretta òg i veglova, bygningslova, vegtrafikklova m.v. Og at hovudansvaret ligg på arbeidsleiarane på alle nivå, for at vi skal få til ein laupande kommunikasjon. Einvegs «proklamasjonar» er lite verd, sluttar vår nye info-konsulent i eit filosofisk sidesprang.

Velkommen på Vegkontoret!

John Samdal pensjonist



Poteten er en allsidig vekst som både i naturlig og foredlet form har vært til stor nytte. Med John Samdal som pensjonist taper vegvesenet en virkelig god gammelpotet.

Samdal har i egen person nesten vært vegvesenet «in persona» i sitt på Sunnmøre. Som planlegger, grunnløser, vegbygger, arbeidsgiver og lokalpolitiker på si' har Samdal vært med på å bære til dåpen flere vegprosjekt enn noen av oss i etaten i dag kan drømme om.

Av «handfaste» minnesmerker fra de siste år kan nevnes Overåneset–Vallidal, Gravanoesvegen, Tafjordvegen og Aursnes–Sykkylven–Tynes. Går vi lenger tilbake kan det nesten ikke nevnes noen vegrute der Samdal ikke har hatt en finger med i spillet.

Siden John Samdal ble ansatt som teknisk assistent i 1939 har han «gått gradene» fram til overingeniør på anleggsavdelinga ved avskjeden nå i sommer – Mer enn 45 år som vegbygger. Han har til alle tider maktet å holde seg på topp når det gjelder faglig kunnskap og med sin tekniske innsikt, praktiske sans og sunne økonomiske vurdering er Samdal nesten blitt en lærer og en sensor for det tekniske personalet på vegkontoret. Hans oversikt og vurderingsevne har også ført til at han i en årrekke har vært sekretær for utrednings- og budsjettarbeid på avdelinga.

Når dette leses er den såkalte «pensjonist» utstyrt med knickers og stikkstenger på oppdrag langs Eikesdalsvatnet. Vi kolleger på vegkontoret håper således på at vi ennå i lang tid kan beholde kontakten med den gamle rev og nyte godt av hans fagkunnskap og gode humør.

Gratulerer som pensjonist!

Minneord Caspar Lossius



Den 15. september 1985 fekk vi heilt uventa sørgjemeldinga om at administrasjonssjefen ved vegkontoret, Caspar Lossius, brått døde under eit ferieopphald på Kanariøyane.

Han vart bisatt frå Molde kyrkje den 27. september 1985.

Caspar Lossius var fødd i Kristiansund i 1930.

Etter at han hadde fullført utdanninga si som siviløkonom med eksamen frå Norges Handelshøgskole i Bergen i 1954 reiste han attende til heimbyen Kristiansund og gjekk inn i farens firma. Der arbeidde han til i 1962 då han tok til som overlærer ved Kristiansund navigasjonsskole. Med eit avbrot i 1963–64 for å arbeide som studieveileidar ved Statens velferds-kontor for handelsflåten hadde han denne overlærarstillinga til han 1. juli 1971 kom til Møre og Romsdal vegkontor som kontorsjef og seinare administrasjonssjef.

Vi som fekk den glede å arbeide saman med Caspar Lossius lærte han snart å kjenne som ein særst om-gjengeleg og jovial mann. Han var lett å kome i kontakt med og var enkel og tillitsvekkande i all si ferd. Same kven som kom tok han seg alltid tid til å lytte og kunne gi gode råd og også trøst til den som trengte det.

Caspar Lossius hadde stor sans for praktiske rasjonelle kontorrutiner og var sterkt opptatt av at kontoret skulle vere velutstyrt med dei beste tekniske hjelpemidlar. Såleis kan eksempelvis nemnast at vegkontoret av den grunn var mellom dei aller første til å ta i bruk moderne tekstbehandlings-maskinar. Han var alltid opptatt av at heile etaten, ute og inne, måtte få gode arbeidsvilkår og arbeide saman. Det var naudsynleg for det beste resultat, totalt sett.

I leiargruppa ved kontoret, der saker av ulike slag vert drøfta og mange synspunkt gjer seg gjeldande, kom han ofte med den løysinga vi alle kunne samla oss om. Vi merker difor alle det store tomrommet etter Caspar Lossius. Han gjekk bort så alt for tidleg og vi saknar han djupt i arbeid og samarbeid.

Vi lyser fred over Caspar Lossius sitt minne.

E. Vollset

Minneord Bjarne Hauge



Verkstedformann Bjarne Hauge døde 12. august 1985 etter en kort sykdomsperiode.

Hauge var født 1. mai 1929, og var slik vel 56 år da han døde. Han hadde siden september 1966 vært ansatt i vegvesenet, hele denne tiden ved vegstasjonen i Aure. Her utførte Hauge et til alle tider godt arbeid. Han hadde en sjelden god faglig innsikt i det arbeidet han utførte i vegvesenet. På alle felt innen sitt arbeidsområde fant han gode og praktiske løsninger på tekniske problem. Han var slik en av dem som virkelig kunne sitt fag.

I tillegg til sitt daglige virke ved Aure vegstasjon var Hauge også engasjert i idrettsarbeidet i Aure. Han var i en periode formann i Aure Idrettslag og

har gjennom åra lagt ned et stort arbeid for idrettslaget. Hauge var ellers engasjert i kommunens brannkorps og var de senere åra varabrannsjef i Aure.

Vi som har hatt kontakt med Bjarne Hauge i forbindelse med hans virke i vegvesenet, vil føle et stort savn etter en på alle måter positiv og flink lagmann.

Knut Inge Braute

Minneord Bjørn Hoem



Det var eit trist budskap som kom då vi fekk meldinga om at Bjørn Hoem var død, berre 40 år gammal. Vi visste at han hadde vore sjuk ei tid, men hørde og at han var betre.

Bjørn Hoem har vore tilsett i vegvesenet som maskinkøyrar sidan mai 1972. Han har denne tida vore i arbeid for vegvesenet som maskinkøyrar over heile fylket. Han var ein lun og stillferdig kar som gjorde jobben sin utan store ord. Alle vi som kjende han vil minnast han som ein dyktig og god arbeidskollega.

Med desse ord lyser vi fred over minnet hans.

Lokal veghistorie

Statens vegvesen Møre og Romsdal har nyleg fått trykt 2 veg-historiske publikasjoner av Bjarne Rekdal – nemleg «Skysstasjonar i Romsdals Amt» og «Veginspektørskipnaden i Romsdals Amt i tida 1826–1894 – Lensmenn som vegtilsynsmenn i Romsdals Amt i tida 1826–1963». Hefta kan tingast frå Vegkontoret.

PERMISJONER Personalseksjonen orienterer:

Fødsels- og omsorgspermisjon

En lønnstaker har rett til tjenestefri med full lønn i 18 uker i forbindelse med svangerskap og fødsel, dersom hun har minst 6 måneder forutgående sammenhengende tjeneste. Permisjonen skal legges til den tid det ytes kontantstønad (fødselspenger) etter lov om folketrygd § 3-21. Lønn gis fra det tidspunkt hun slutter i arbeidet, dog høyst 12 uker før fødselen og minst 6 uker etter fødselen.

Gjenopptar arbeidstakeren arbeidet etter nedkomsten før hun har oppbåret lønn i 18 uker, gis en annen, dersom vedkommende har omsorg for barnet og fyller vilkårene i nr. 1 om tjenestetid, tjenestefrihet med lønn for den resterende del av perioden, dog ikke utover 12 uker.

Har en hatt en slik permisjon, får en ikke permisjon med lønn under nytt svangerskap før en har vært i tjeneste igjen i minst 1 måned. I tilknytning til den permisjon som er nevnt ovenfor, har foreldrene **tilsammen** rett til 3 års tjenestefri **uten** lønn (omsorgspermisjon). Permisjonen må tas før barnet blir 10 år.

I forbindelse med farens rett til 2 ukers omsorgspermisjon ved fødsel, jfr. arbeidsmiljølovens § 31, pkt. 2, gis rett til lønn under permisjonen dersom han overtar omsorgen for andre mindreårige barn i hjemmet eller tar hånd om moren og barnet etter fødselen. Permisjonen med lønn gis innenfor rammen av velferdspermisjon.

Ved adopsjon av barn under 5 år gis adoptivforeldrene som har minst 6 måneder forutgående sammenhengende tjeneste, rett til permisjon med lønn **tilsammen** i inntil 18 uker fra det tidspunkt de overtar omsorgen for barnet. Det forutsettes at begge foreldrene arbeider utenfor hjemmet og at den som gis permisjon tar omsorgen for barnet.

Omsorgspermisjon

Ved barns sykdom – Arbeidstaker som har omsorg for barn under 10 år har rett til inntil 10 dagers permisjon med lønn pr. kalenderår for nødvendig tilsyn av barnet når det er sykt eller dersom den som har det daglige tilsyn med små barn er syk. Er arbeidstakeren alene om omsorgen for barnet, har vedkommende rett til inntil 20 dagers permisjon med lønn pr. kalenderår. Sykdommen må legitimeres utover 3 dager.

Aldersgrensen på 10 år gjelder ikke når funksjonshemmede barn blir syke.

Velferdspermisjon

Statsansatte kan når viktige velferdsgrunner foreligger, gis velferds-

permisjon i inntil 2 uker med full lønn eller inntil 1 måned med halv lønn i løpet av 1 år.

Velferdspermisjon med lønn gis bl.a. ved:

- Adopsjon – se ovenfor under fødsels- og omsorgspermisjon.
- Giftermål, den dagen han/hun gifter seg.
- Dødsfall i nær familie på dødsdagen og begravelsesdagen og ved urnenedsettelse.

Som nær familie regnes ektefelle, barn, barnebarn, foreldre, besteforeldre, søsken, svigerinne, svoger, svigerforeldre og svigerbarn. Det kan også gis tjenestefri med lønn eventuelle nødvendige reisedager mellom tjenestested og begravellessted.

– Ved endring av tjenestested som fører med seg at tjenestemannen må skifte bosted, f.eks. ved ansettelse i annen stilling innen etaten. Lengden av permisjonen utgjør maksimalt 1 uke (5/6 arbeidsdager). Ved endring av bosted uten endring av tjenestested gis 1 dags permisjon med lønn.

– **Ved husbygging.** Ansatte i staten kan tilstås permisjon med lønn i 2 arbeidsdager til bygging av egen bolig etter følgende regler: Når vedkommende personlig deltar i byggearbeidet og byggingen gjelder bolig til eget bruk. Permisjon kan bare gis en gang, og ikke til bygging av sommerhus og tilbygg eller reparasjon av bestående hus. Dog gis permisjon når tjenestemannen ved kjøp av gammelt hus selv må foreta nødvendige ominnredningsarbeider/reparasjoner for å gjøre huset egnet til bolig. Ansatte som er medlemmer av boligbyggelag eller liknende hvor det er en forutsetning deltar i byggearbeidet, betraktes som å ha eget boligbygg under oppføring.

– **Ved tilvenning av barn i barnehage** Arbeidstaker kan gis permisjon inntil 3 dager med lønn når arbeidstakeren må være tilstede hos barnet de første dagene i daginstitusjon/barnehage. Det forutsettes at det foreligger attest fra daginstitusjon/barnehagen som angir at en av foreldrene må være tilstede.

– **Deltakelse i spesielle idrettsarrangementer**

Permisjon for deltakere i idrettsarrangementer skal som hovedregel gå til fradrag i tjenestemannens ferie eller tilstås uten lønn. I tilfelle hvor en tjenestemann har vært uttatt for å representere landet i OL, VM, EM eller landskamper, tilstås permisjon med lønn i inntil 1 uke (5/6 arbeidsdager) i tillegg til

vanlig ferie, under forutsetning av at tjenestemannen ikke får utbetalt godtgjørelse for tapt arbeidsfortjeneste av sin idrettsorganisasjon. For deltakelse i NM tilstås permisjon med lønn i inntil 3 dager (finalen). Ordningen praktiseres også for ledere. Det forutsettes at vedkommende tjenestemann deltar fra en idrettsgren/forbund som er tilsluttet Norges Idrettsforbund. Ordningen gjelder også for tjenestemenn som er tilsluttet det frivillige skyttervesen i forbindelse med deltakelse i skyttersamlags- og/eller landskytterstevner.

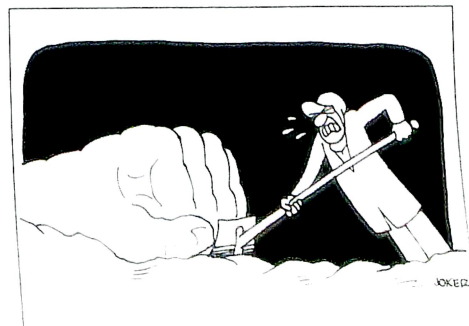
Ovenstående regler gis også anvendelse for bedriftsidrett.

– **Kan også gis** når tjenestemannen ikke kan gå på arbeidet fordi noen han har daglig omsorg for er syk. Slik permisjon forutsetter alvorlig sykdom. Som hovedregel må det kreves at den som får permisjon bor sammen med den syke, men det kan også forekomme at en har omsorg for en nær slektning som bor i nærheten slik at det kan være grunnlag for permisjon. Omsorgen/pleien må i et slikt tilfelle være en etablert ordning.

– **Deltakelse i kurs for handikappede** Forbruker- og administrasjonsdepartementet har samtykket i at det gis permisjon med lønn innenfor rammen av den årlige adgangen for administrasjonen til å tilstå inntil 14 dagers velferdspermisjon med lønn, jfr. fellesbestemmelsenes § 10, pkt 13, for å delta i et spesialkurs for handikappede.

Opplysning om ovenstående og opplysning om andre permisjoner f.eks.:

- Utdanningspermisjon.
- Permisjon for å utføre offentlige verv og organisasjonsmessige oppdrag.
- Permisjon for å delta i internasjonalt arbeid.
- Andre permisjoner kan fås ved henvendelse til personalseksjonen.



Inntil 50.000 i belønning

Statens personaldirektorat har fastsatt retningslinjer for belønning til publikum som fører til at forbrytelser mot statlige virksomheter blir oppklart. For vegvesenets del er det særlig hærverk på maskiner og installasjoner man er utsatt for. Av retningslinjene går det fram at størrelsen på belønningen skal fastsettes i samråd med politiet. Ved alvorlige forbrytelser som f.eks. ran kan det utloves belønning på opptil 50.000 kroner, men må skje i samråd med fagdepartementet.

Tjenestemenn som arbeider på stedet for forbrytelsen eller er nær knyttet til virksomheten kan normalt ikke få belønning.

Skjermbildekontroll

Statens skjermbildefotografering, eller «skjermbildebussen», hadde i 1982 en rundtur på vegvesenets arbeidsplasser i fylket vårt. Statens vegvesen har nå fått tilbud om en kontrollrunde med skjermbildefotografering. Den er beregnet å komme i januar/februar 1986 og vil sannsynligvis foregå på 5-6 sentrale steder i fylket. Hvor det blir, bestemmes senere.

Denne undersøkelsen er beregnet på de av våre arbeidstakere som har, eller har hatt, støvutsatt arbeid, som f.eks. fjellboring, knuseverkarbeid, feiemaskin, arbeid med clutch eller bremsebelegg eller annet arbeid der du er utsatt for støvforurensning. Du må selv melde deg om du vil ha denne kontrollen og det er i rundskriv til vegoppsynet gjort nærmere rede for hvordan du skal melde deg. Tidsfrist er satt til 20. oktober 1985.

Egil Bakke

Vi gratulerer

følgende som i 4. kvartal 1985 passerer åremålsdager:

50 år:

Geirmund Nordal,
6400 Molde, 29. oktober.

Magnar Skrede,
6023 Emleim, 18. desember.

Jan Fjellanger,
6200 Stranda, 26. desember.

60 år:

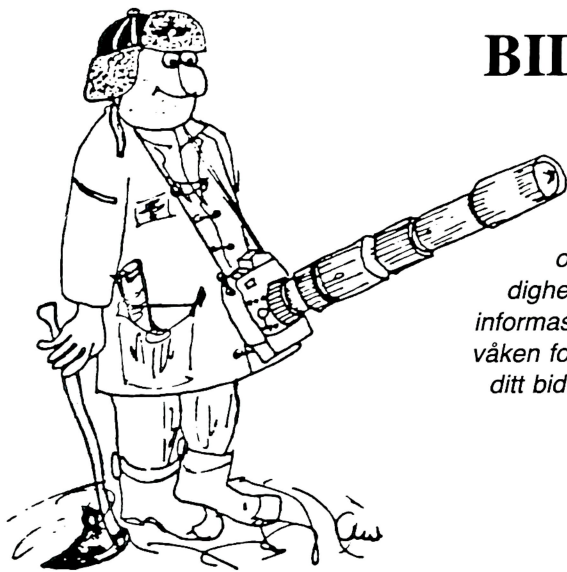
Karl Hildre,
6260 Skodje, 4. november.

Olav J. Moen,
6650 Surnadal, 6. november.

Erling Gausdal,
6216 Geiranger, 19. desember.

BIDRAG TIL AVISA

fra de forskjellige arbeidsplassene rundt om i fylket er en nødvendighet dersom en skal få den informasjon som er ønsket. Vær våken for det som skjer og send ditt bidrag i tekst og/eller bilder til redaksjonen snarest!



Utprøving av vegvalsar i Enebak 1908



Frå hestevegvalsar i Enebak i 1908 til 10-15 t sjølvgåande valsar i 1985.

I «Meddelelser fra Veidirektøren» nr. 11 av mai 1909 går det fram at ein allereie på den tida var sterkt oppteken av kvalitetskontroll.

Nemnte melding oppsummerar nemleg ei utprøving av vegvalsar gjennomført i Enebak juli 1908.

Det var amtingeniørmøtet i 1906 som tok opp saka om at tida no var inne for ei vurdering av passande valsetypar for ulike forhold.

Rapporten om utprøvinga tek detaljert for seg gjennomføringa av undersøkingane ved gjennomgang av prøvestrekningar, dei ulike valsetypane som vart nytta, eigenskapane deira og dei forhold prøvane vart gjennomført under. Opplegget er i det store og heile ikkje ulikt det vi i dag nyttar ved liknande undersøkingar.

No var det sjølv sagt andre valsetypar som den gongen vart nytta enn det vi har i dag og dragkrafta var da heller ingen Deutz-motor eller tilsvarende. Derimot ein eller fleire firbeinte fjor-

dingar, gudbrandsdalshestar eller liknande. Dei støtte da også på det problemet under prøvane at desse av spesielle grunnar måtte utsetjast da det, som det står: «Straks etter valsingens paabegyndelse blev sterk brug for hestene til indhøstning, og det var yderst vanskelig at faa nok hestehjelp».

I undersøkinga blir det mellom anna konkludert med at ei slik sammenlikning av valsar ikkje er så enkel da mange forhold spelar inn på resultat. Dette er vel ikkje noko ukjent fenomen under tilsvarende undersøkingar i dag heller da resultatene også i dag ofte kan visa seg vanskeleg å tyda.

Sluttkommentarane går ut på at det ut av forsøka ikkje kan trekkjast endelige slutningar, men at det bør kunne trekkjast slutningar om i kva retning utviklinga av heste-veivalsar for vegvesenet burde gå. I konklusjonane vert det bl.a. og understreka at det er vedlikehaldet som får betala for mangelfull komprimering. Vi på laboratoriet kan underskriva på at det same er tilfelle i 1985.

Amtingeniørmøtet i 1909 kommenterer bl.a. etter gjennomgang av rapporten ein viss skepsis mot for store valsar. Det kan vel da slåast fast at verda har gått vidare også her og vil vel forhåpentlegvis fortsette å gjere det.

Gunnar Flemmen

Frå gamle dagar: **Vegen gjennom Eidsdalen**

(Frå kløvveg til «Ørnevegen» – riksveg nr. 58)



Dalsbygda.

På tingsamling som amtmann Krohg heldt den 28. juni 1827 på tingstaden Vinje med allmugen av Dale tinglag om opparbeiding av bygdevegar, vart det vedteke at ein påbyrja kløvveg frå Ytredal i Norddal sokn til Grande i Geiranger sokn skulle opparbeidast og vedlikehaldast som bygdeveg.

I vegrapport for 1838 seier veginspektøren at vegen frå Ytredal til Indre Eide var «tåleleg» opparbeidd, men at det enno mangla på at det same kunne seiast om vegen til Geiranger grense omlag 1/4 mil. Vegen frå Ytredal til Indre Eide vart rotelagt og stykkedelt i 1840.

I 1886 søkte Norddal kommune amtsformannskapet om støtte for sitt ønske om å få ein statsingeniør til å granske eit prosjektert veganlegg frå Merok i Geiranger gjennom Eidsdalen til Ytredal. Amtmannen sende søknaden til veginspektøren i Sunnmøre (R. Sievers) til fråsegn. Veginspektøren svara at han ikkje kunne tilråde nokon slik førespurnad til det offentlege. Hans motiv var at ein ikkje skulle krevje gransking av ei vegline

som ein med visse kunne vite ikkje ville verta bygd i levetida til nokon av dåverande generasjon. Det var amtmannen si utsegn i saka og veginspektøren si gransking i vegterrenget som førte til dette svaret. Heile veglina frå Merok til Ytredal – truleg 22 km – utrekna etter byggekostnad 6 kr pr. meter ville kome på kr 132.000. Veginspektøren trudde at Norddal kommune ikkje var budd på å møte det kravet som ville verta sett fram til kommunen om kontant tilskot om anlegget skulle verta sett igang. Han trudde heller ikkje at det fanst nokon som ville yte noko særleg pengemidlar til eit veganlegg som dette. Amtmannen la saka fram for amtsformannskapet som i møte 6. juni 1887 i samsvar med amtmannen si fråsegn gjorde sålydande vedtak: «I sagens anledning bliver fra amtsformandskabets side intet at foretage».

I 1901 søkte Norddal herad om tilskot av amt og stat til omlegging av vegen gjennom Eidsdalen i ei lengde av 5.520 m kostnadsrekna til kr 17.200,-. Amtstinget gjorde vedtak om å yte tilskot som vanleg for bygdeveganlegg med 1/5.

Det var føresetnaden at det skulle gjerast samanhengande omlegging frå Ytredal til Øie ca. 3,8 km med maksimumsstigning 1:20 på dei første 3 km til Veiberg og 1:15 frå Veiberg bru til Øie. Frå Øie til Bergsli var der då ca. 1,5 km veg som nyleg var omlegt for distriktet si rekning.

Etter oppmoding frå Norddal heradsstyre vart planen for vegomlegging mellom Ytredal og Eide påny gjennomgått av amtsingeniøren ved ingeniør Elias Grønningsæter i 1909. Grunngevinga for å få ny gjennomgåing av planen var tildels omsyn til ordning med grunnavståing, at det 10 år gamle overslaget kunne vere for knapt, og endeleg tvil om dei gamle planane kunne tilfredsstillte dei krav ein no måtte ha til ein nokonlunde ordentleg veg i eit såpass viktig dalføre som Eidsdalen.

Den nye planen som gjekk ut på omlegging av 9,16 km med anleggsutgift på kr 45.000,- vart lagt fram for amtstinget i 1910, og amtstinget gjorde då vedtak om å yte vanleg tilskot av amtsvegkassa med 1/5 av det nye kostnadsoverslaget.

Den 23. oktober 1922 vart det halde avleveringsteneste på parsellen Ytredal-Øie, 3.580 m, og den 28. oktober 1930 på parsellen Rønnebergdjuvet-Skusetløken, 2.320 m, av bygdeveg-anlegget gjennom Eidsdalen.

Det er ikkje i avleveringstenestene nemnt noko om breidda på vegen. Etter profilane var køyrebanen frå 3 til 3,50 m brei, og veggside hadde skråningar opptil 10 m.

Etter veglova av 21. juni 1912 skulle gjerde ved offentleg veg oppsettast i grenselina og på den grunnen som tilhørde vegen og ikkje nærmare vegkanten enn 1,50 m. Minstebreidda på vegområdet vart såleis 6 og 6,50 m. Elles gjekk eigedomsgrrensa ved toppen av skråning og ved foten av fylling.

I høve av at Stortinget og Møre og Romsdal fylkesting hadde vedteke å byggje stamveg Åndalsnes – Valldal – Ytredal – Geiranger vedtok Norddal heradsstyre i møte 3. juli 1936 at heradet tok på seg 1/40 av kostnaden med den utvida vegbygging og dertil å reie ut utgiftene til gjerdehald og grunn og for all annan jordskade og ulempe som anlegget førde med seg.

Av hovudveganlegget Geiranger – Ytredal vart det den 6. september 1952 halde avleveringsteneste på desse parsellane:

1. Lidarheim ungdomshus – Rønnebergdjuvet, 1520 m, vegbreidda 4,25 m.
2. Eide bru – vegskiftet Indreeide, 1400 m, vegbreidda 4,25 m.

Gjerde kunne på den tid etter endring av veglova i 1938 – ikkje stå nærmare vegkant enn 2,50 m. Minstebreidda på vegområdet vart såleis då 9,25 m.

Den 15. september 1955 vart det halde avleveringsteneste over etternemnde parsellar av stamveganlegget Geiranger – Møllsbygda – Ytredal:

I Sunnlyven herad:

Møll – Norddal grense

6.700 m

I Norddal herad:

a. Sunnlyven grense – Indreeide

4.040 m

b. Eide bru – Rønnebergdjuvet

4.300 m

c. Ungdomshuset Lidarheim – Ytredal

3.720 m

12.060 m

Tilsammen

18.760 m

I det bokførte ved avleveringstenesta er nemnt at parsellane Eide bru – Rønnebergdjuvet og frå Ungdomshuset Lidarheim til Ytredal opphavelag var bygd som bygdeveg, men går inn som integrerende ledd i heile anlegget Geiranger – Møllsbygda – Ytredal.

Frå vegvesenet si side vart det opplyst at det stod att noko etterarbeid m.a. rekkverksarbeid og breiddeutvidingar som ville bli gjort etter kvart som løyvingar vart gjeve på statsvegbudsjettet. Med desse atterhald vart heile anlegget Geiranger – Møllsbygda – Ytredal avlevert og overteke til vedlikehald som fylkesveg (med namnet Ørnevegen).

Frå 1. januar 1964 vart vegen riksveg (St.prp. 113 1962–63).

Biletet, som er frå Dalsbygda, er teke av fotograf Kirkhorn truleg for omlag 100 år sidan. I forgrunnen er garden Relling der det etter oppgåve frå fogden i Sunnmøre i 1820 var skysstasjon for skyssing sjøvegen til Hellesylt, Slyngstad, Stordal, Sjøholt, Sylte og Tafjord.

Den 9. november 1961 vart det halde avleveringsteneste vedkomande bygdeveganlegget Relling – Ytredal. Anlegget var 2.950 m + sambindingsveg til Relling 170 m – til saman 3.120 m. Planeringsbreidda på vegen er 4 m + kurveutvidingar og møteplassar.

I fylkestingssak nr. 44 i 1963 vart det vedteke at vegen Ytredal – Relling – Engeset – Relling med tverrsamband ved Dalhus skulle vere fylkesveg frå 1/1 1964. Det same vart vedteke for vegen Eide bru – Kleiva 3.329 m.

Etter dette er registerført som fylkesvegar

nr. 90 Eide x 58 – Kleiva 3.329 m

nr. 91 Eidsdal ferjekai –

Norddal kyrkje 4.032 m

Norddal aust –

Norddal vest 5.207 m

Arm Dale – Dalehus 244 m

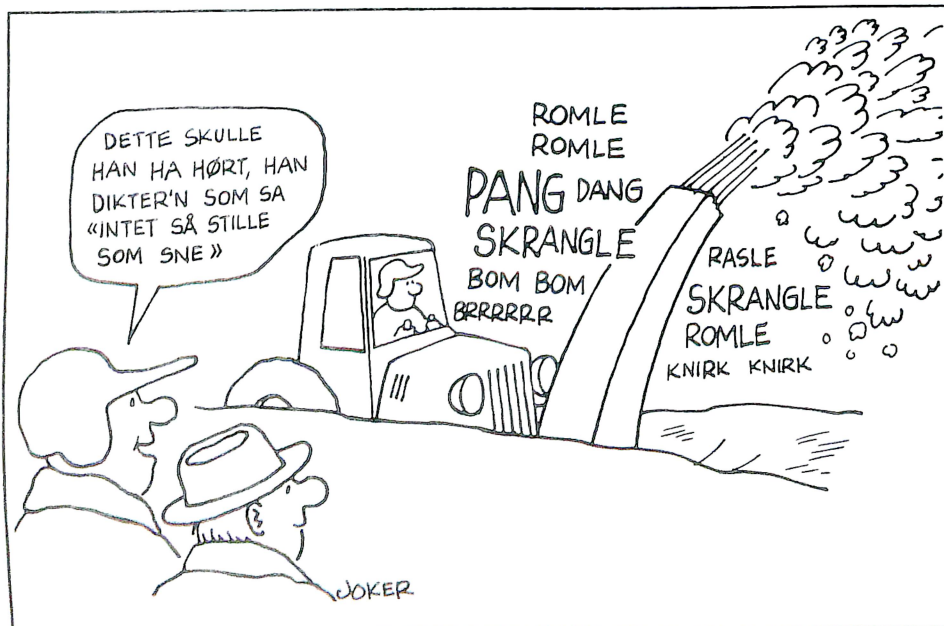
Bjarne Rekdal



vi bruker bilbelte



-også i baksetet



Vegdirektøren har ordet:

Ferjene binder Norge sammen!

Det er sagt om ferjedriften at den har en ting felles med seksualdrift; den setter følelser i sving. Noen ganger vanker det godord. Andre ganger kritikk. Nå og da er det politikere som synger ut. Eller ferjeselskaper, transportører og organisasjoner. Til andre tider er det den daglige ferjebruker som lufter sine meninger.

Alt dette er bare naturlig: Ferjene binder Norge sammen. Fra naturens side er vårt land rikt velsignet med øyer, fjorder og sund. Spredt bosetting langs en kystlinje på mer enn 20 000 km har til alle tider gitt behov for å binde vegnettet sammen. Behovet for stadig større, mer effektive og tilpassede ferjer har vokst i takt med den økende biltrafikken, og ferjenes rolle som bilførende transportmiddel er også blitt stadig viktigere i forhold til oppgaven som personbefordrer.

Bilen brukes mer enn noengang, og alle er vant til å komme raskt og billig fram på våre riksveger.

Fra tid til annen er det Statens vegvesen, representert ved det stedlige vegkontor eller Vegdirektoratet, som blir gjort til hoggestabbe. Noen ganger er det fortjent. Til andre tider er adressen feil. Vegdirektoratet, som forvalter Statens subsidiemidler, må lojalt følge politikernes avgjørelser.

Men dette betyr ikke at Vegdirektoratet er uten tanker og idéer om hvordan utviklingen bør være. Direktoratet vet klart at mange i dag ser riksvegferjedriften som en hindring for transportører og ulike grupper av brukere. Derfor har Vegdirektoratet lagt fram et byggeprogram som tar sikte på en kraftig oppjustering av ferjeflåten. Men på den annen side er det også viktig at ferjedriften drives så rasjonelt

og effektivt som mulig med det ferjemateriell vi allerede disponerer. Ingen skattebetaler er tjent med et overforbruk av Statens midler.

Utfordringen blir derfor å tilpasse ferjedriften til vegnettets stadig bedre standard, samtidig som trafikken utvikles med minst mulige kostnader. Den klare forutsetningen må være at Distrikts-Norge ikke får noe dårligere transporttilbud.

Vegdirektoratet tar imot denne utfordringen og må sammen med ferjeselskaper, transportbrukere, fylker og politikere arbeide for at denne målsettingen oppfylles.

Senk farten!

Det er så lite å spare

– Har du noen gang tenkt over hvor lite du sparer på å øke hastigheten fra for eksempel 60 til 70 km/t eller fra 70 til 80 km/t?

Vi har gjort det, og det er skremmende hvor lite du egentlig sparer ved for eksempel å øke hastigheten fra 80 til 90 km/t. Ved å foreta denne fartsøkningen på en tur fra Hamar til Oslo vil du kun spare snaut 11 minutter. Du sparer snaut 11 minutter i tid, men du må også være klar over de økte slitasjeutgiftene på for eksempel dekk, motor eller for ikke å glemme de økte bensinutgiftene.

Viser en oversikt over hva du vil spare i tid på å øke hastigheten fra 50 til 90 km/t.

Fra 50 til 60 km/t: 2 minutter pr. mil.
Fra 60 til 70 km/t: 1½ minutt pr. mil.
Fra 70 til 80 km/t: 1 minutt pr. mil.
Fra 80 til 90 km/t: 50 sekunder pr. mil.

– Hvor langt kjører du i de samme hastighetene?

50 km/t: 13.9 meter.
60 km/t: 16.7 meter.
70 km/t: 19.4 meter.
80 km/t: 22.2 meter.
90 km/t: 25.0 meter.

– Skal vi ta et tankevekkende eksempel til?

En personbil er sjelden over 5 meter lang. Det vil si at den passerer en rekke på 4.5 biler pr./sek. i 80 km/t. – Noe å tenke over?
36 km/t. er ikke fort. Det vil med andre ord si 10 m/sek. Det er den tiden du bruker på å passere et vanlig gatekryss. Ikke få bilister kan skrive under på at denne hastigheten likevel er høy nok?

SENK FARTEN!

Byråkratiet er også skremt

I Dagbladet 8. oktober reflekterer Steen Sauerberg over byråkratiet vesen, sterkt tilskyndet av et møte med Statens vegvesen, Biltilsynet.

Også vi i vegvesenet er skremt over det byråkrati vi er satt til å forvalte. Alvorlig skremt fordi arbeidsoppgavene vokser oss over hodet – og det er så hjelpeløst lite vi kan gjøre med det.

I år har vi fått en økning i salg av nye biler på 44% i forhold til 1984. Dertil kommer at for enhver ny bil som registreres blir det omsatt ca. 2–3 brukte biler, som også skal registreres. Økt bilsalg fører gjerne til økt etterspørsel etter førerkort. Vi har med andre ord hatt en formidabel økning i arbeidsoppgavene til biltilsynet i år.

Samtidig med dette reduseres bemanningen i Statens vegvesen. Biltilsynet har ikke fått nye stillinger de siste 5 årene, til tross for en jamn vekst i bilparken på 5% pr. år. Vi har heller ikke et budsjettssystem som gjør at etaten kan omdisponere ressursene for å tilpasse seg til de varierende arbeidsmengdene.

Denne unnskyldningen kan vi jo gjerne gjemme oss bak, men det blir jo ikke bedre forhold for publikum av den grunn. Steen Sauerberg og andre som har hatt dårlig erfaring med Statens vegvesen får det ikke bedre om vi kunne slå i bordet med det beste unnskyldninger.

Vi benekter ikke at Steen Sauerberg kan ha opplevd biltilsynet slik han beskriver. Dette er heldigvis ikke typisk for denne etaten. Ved de fleste biltil-

synsstasjoner er balansen mellom arbeidsoppgaver og bemanning bedre, og derved forholdene bedre for publikum. Biltilsynets ansatte er seg bevisst sitt ansvar overfor publikum og arbeider stadig for å bli bedre.

At ikke alle har så dårlig erfaring med Statens vegvesen tyder jo det faktum på at vi ble kåret til «årets serviceetat i staten» i 1984. Mye av æren for den prisen skal nettopp biltilsynet ha. Men vi har ikke tenkt å hvile på våre laurbær. Statens vegvesen arbeider fortsatt for å yte bedre publikumsservice. Vi har prosjekter igang også for å bedre de forholdene som Sauerberg påpeker.

Statens vegvesen vil gjerne gjøre en bedre jobb, vi vil gjerne yte vårt publikum bedre service og vi skal bli bedre.

For å nå våre mål trenger vi større ressurser – først og fremst flere stillinger. En annen mulighet er jo å redusere våre arbeidsoppgaver, men det må ikke gå på trafikksikkerheten løs. Statens vegvesen er jo først og fremst en trafikksikkerhetsetat – og vi tror ikke at samfunnet er tjent med en nedbygging på dette område.

Vi trenger også hjelp fra publikum for å nå våre mål. Vi trenger hjelp til å bli hørt og vi trenger råd for å bli bedre.

*Vegdirektør
Eskild Jensen*

C

UTAN REFLEKS Ø ER DU INGENTING



A/S E. K. H.