

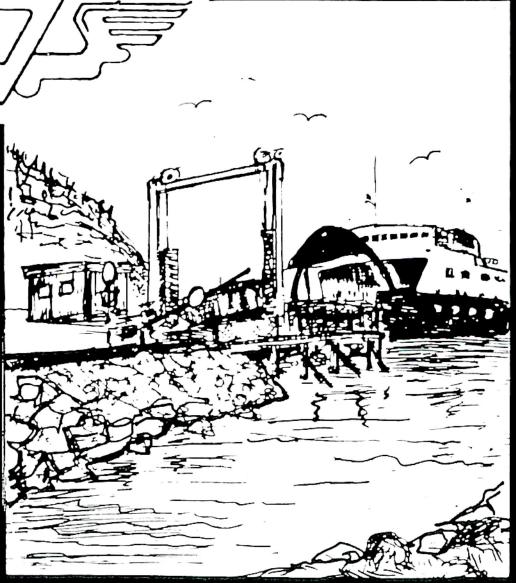
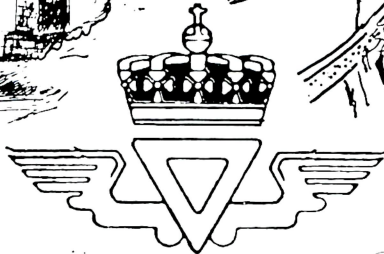
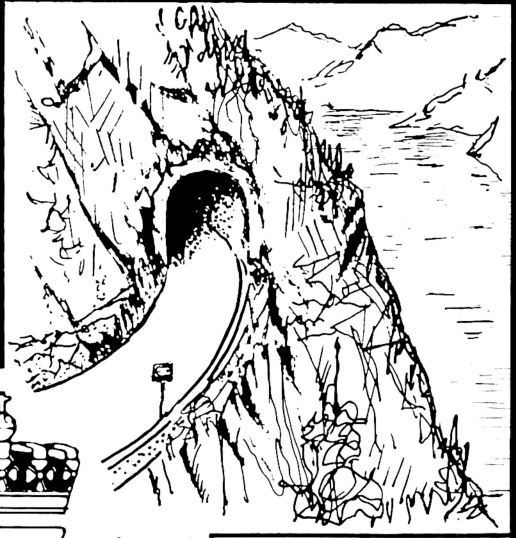
VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

MAI 1981

9. årg.



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

MAI 1981

9. 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 & Sønn's Trykkeri, Tingvoll

Opplag: 1750

Medarbeidarar:

Magne Flemsæter
Kristian Furland
Sverre Hjelvik
Arne Johnsen
Per Leikanger
Terje Lindstad
Geirmund Nordal
Bjarne Rekdal
David Strømme
Gunnvor Gjellan Sund
Arne Inge Torvik
Odd Terje Waldal
Andor Wicken

Innhald:

- 3 Informasjon
- 5 Reduserte investeringar i fylkesvegnettet i 1981
- 6 Dekkforskrifter
- 7 Timeglass
- 8 T-1
- 12 Nye kontorlokale for vegkontoret
- 13 Forsøk på danninge av en pensjonistforening
- 16 Den gamle Vegsundbrua
- 18 Landingsvør for skysskiftet Hellesylt
- 21 Ny og fastere organisering av trafikktryggingsarbeidet i fylket
- 24 Kryssord
- 26 Lab-nytt
- 27 Betaling for vegarbeid i 1829
- 28 Kan vi bygge veger som ikke iser — med bærelag av sementstabilisert grus?
- 31 Då nyvegen vart til
- 35 Nynorskkurs
- 36 Vi gratulerer
- 37 Særavtalen om medbestemmelse er klar

INFORMASJON

Informasjonsutvalet i Statens vegvesen, med avdelingsdirektør Kaare Flaate som formann, har nyleg gitt ei instilling om informasjonsverksemda i Statens vegvesen.



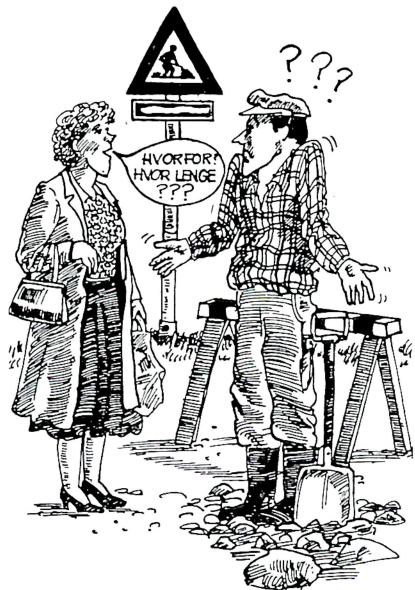
Avd. direktør Kaare Flaate.

Instillinga går grundig inn på både intern informasjon (mellom dei tilsette) og den informasjonen som vender seg utetter (ekstern informasjon). Plikt til informasjon er frå før fastlagt i avtaleverk og regelverk. Det gjeld mest å finne tenlege former for informasjonsutvekslinga.

Alle tilsette utgjer ein lekk i ei informasjonsverksemd, og god informasjon går ikkje berre ein veg. I utgangspunktet bør kvar einiskild arbeidstakar i etaten vere den som best kan orientere om det arbeidet vedkommande held på med. Informasjonsutvalet skriv i innstillinga si under avsnittet «Ansvar»:

«Utvalget er av den oppfatning at i utgangspunktet bør den enkelte arbeidstaker kunne uttale seg og gis muligheter for å uttale seg innen sitt eget ansvarsområde.

Utvalgets grunnleggende syn er at informasjonsrett og informasjonsansvar skal delegeres i størst mulig utstrekning. Det krever imidlertid at den enkelte ansatte er klar over sin begrensning og ikke går ut over sitt kompetanseområde.»



Mannen som grev i vegen veit best kvifor han grev der, og kan og lettast gi svar på kor lang tid gravinga tek.



Det er heilt rimeleg å vente at oppsynsmannen og andre arbeidsleiarar under påvising og drøfting av arbeidsoppgåva har orientert mannen på arbeidsplassen om føremålet med arbeidet han er i ferd med, kva arbeidstiltak som skal følgje etter, og korleis det heile er planlagt å skulle bli til slutt.

Det er viktig at avdelingar og seksjonar ved vegkontoret held arbeidsleinga ute i drifta vel orientert om planar og arbeidsopplegg, slik at arbeidsleiarane ute etterpå kan tene som nyttige informasjonsorgan. Arbeidsleiarar ute i drifta har nemleg

ei vid kontaktflate mot trafikkantar, transportbrukarar, transportutøvarar, grunneigarar, administrasjon og politikarar i lokalsamfunnet.

Eg ser fram til at dei vegstasjonane som vi etter kvart får etablert må bli bru hovud for informasjon, og at dei i lokalsamfunnet som søker informasjon vedkomande planar og vegarbeid, opplysningar om vegtilstand m.v. kan få det ved å vende seg til vegstasjonane, ved personleg samtale på kontoret der, gjennom telefonsamtalar, over automatisk telefonsvarar eller gjennom oppslagsteneste.

Arne Inge Torvik

REDUSERTE INVESTERINGAR I FYLKESVEGNETTET I 1981

Vegvesenet er avhengig av økonomiske midlar frå kommunar og fylkeskommune til å drive anleggsarbeid i fylkesvegnettet i fylket vårt. Den økonomiske situasjonen som fylkeskommunen er i dag, har ført til at løyvingane til fylkesveginvesteringar er blitt sterkt reduserte. Etter år med relativt jamn investeringstakt, vil 1981 bli prega av sterk nedgang i anleggsdrifta på fylkesvegane.

Til no er det for 1981 fordelt 13,65 mill. kroner til investeringar på parcellar i fylkesvegnettet. Av dette beløpet er kr. 1 855 000,- løyvd til dekkeleggingsarbeide. Desse løyvingane går med til fullføring og fullfinansiering av byggjestege på anlegg som alt er i drift. På grunn av dei dårlege utsiktene for løyvingar til fylkesveginvesteringar i åra som kjem, har ein ikkje kunna sett i gang nye anleggsarbeid. Ein har heller måtta konsentrera seg om å fullføre igangsett arbeid for å kunne gjere seg nytte av den kapital som alt er lagt ned i ikkje ferdigarbeide anleggsparsellar.

Det står att eit nettobeløp på kr. 2 461 000,- for seinare fordeling av fylkestinget på anlegg i fylkesvegnettet. Desse midlane vil venteleg i stor utstrekning gå til mindre tryggingstiltak som til dømes oppsetting av rekkverk, skilting og tiltak i samband med «Aksjon skoleveg» rundt om i fylket. Dessutan er kr.

1 405 000,- løyvd som fylket sin del til diverse utbetringsarbeid, herunder miljøtiltak, på fylkesvegane i kommunal regi.

Til no har desse fylkesvegane fått løyving på 1 mill. kroner eller meir:

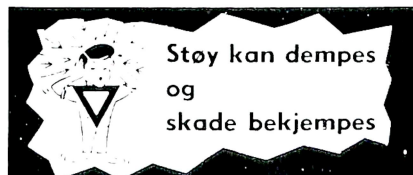
Fv 010	Skogevatn-Sande/Herøy
Fv 047	Ekset-Volda/Ørsta
Fv 071	Straumgjerde-Gjevenes (ferjekai Hundeidvik)
Fv 107	Stette-Skodje/Ålesund
Fv 215	Aukra/Fræna-Malme
Fv 392	Flatholmen ferjekai
Fv 343/344	Tiset-Lomundsjø/ Høgholt-Fredriksli

Desse 4 fylkesvegane har fått løyvingar på mellom 400-700 000 kroner:

Fv 026	Hasund-Dimna rundt
Fv 146	Slyngstad-Skjelten
Fv 195	Tjelle-Buvik
Fv 370	Gullstein-Tømmervåg

Den løyvinga som ellers er fordelt, har gått til i alt 19 fylkesvegar med løyvingar varierende i storleik frå 60 000-250 000 kroner.

Odd Terje Waldal



DEKKFORSKRIFTER

Vi har inntrykk av at det blant mange bileiere gjør seg gjeldende nokså store misforståelser vedrørende dekkforskriftene, noe som kan ha sammenheng med at det ihvertfall hos noen bilverksteder, bensinstasjoner og dekkforhandlere gis ufullstendige opplysninger.

Her vil vi derfor repetere de viktigste bestemmelsene.

Piggdekk

Det går heldigvis nå mot den tiden hvor piggdekkene kan skiftes ut med sommerdekkene. Ifølge kjøretøyforskriftene må ikke piggdekk, kjettinger o.l. brukes i perioden *1. mai - 15. oktober* med mindre særlige føreforhold gjør det nødvendig.

Vanligvis vil det på våre kanter av landet være mulig å benytte sommerdekk ifra omkring midten av april. Vi vil anbefale, både for å unngå unødvendig vegslitasje og for å bedre veggrepet, at piggdekkene byttes ut med sommerdekk så snart det er forsvarlig.

Mønsterdybde

Ifølge betemmelsene skal dekk ha mønstret slitebane med mønsterdybde på **1 mm eller mer** over hele slitebanens bredde og hele dekket omkrets.

Det er imidlertid på det rene at større mønsterdybde vil kunne gi bedre



trafiksikkerhet. Bl.a. Trygg Trafikk har derfor gått inn for å øke mønsterdybden, men foreløpig stiller myndighetene seg avventende til det på grunn av de økte kostnadene økt mønsterdybde vil medføre.

Som bilfører må du imidlertid huske at jo mer slitt dekket blir, desto vanskeligere blir det for dekket å fortrengne vannet på regnvåt veg. Til slutt kan det derfor bygge seg opp en pute av vann under dekkene slik at bilen egentlig flyter. Vannplanning, som dette heter, vil kunne føre til at du mister kontrollen over bilen.

Hjulustrustning

Ifølge bestemmelsene skal hjul på samme aksel ha dekk med tilnærmet samme egenskaper.

Merk at dette gjelder hjul på samme aksel. Dekkmønstrene behøver derfor ikke å være like på for- og bakaksel, noe som ofte blir hevdet.

Radial-Diagonaldekk

Dersom det skal brukes både radial- og diagonaldekk på samme bil, skal diagonaldekkene være foran og radialdekkene bak.

Reservehjul

Det er ikke nødvendig å ha både sommerdekk og piggdekk som reservehjul. Ved f.eks. punktering kan vi for en kort periode bruke piggdekk på sommerføre eller sommerdekk på vinterføre. Såvel bremseeffekten og kjøreegenskapene til bilen blir imidlertid ved slike anledninger vesentlig forringet, noe vi må ta i betraktning ved den videre kjøringen.

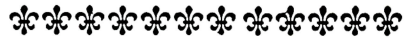
Er du fortsatt i tvil om forskriftene? Ta kontakt med nærmeste biltilsynsstasjon.

Arne Johnsen



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

VENN OG HELPER



TIMEGLASS

Av Gunnvor Gjellan Sund.

Ein time kan vera so ljøs og lett,
du tarv ikkje kjenna at han er til —
Og likevel veit du kva han deg vil,
den timen.

Ei stund kan vera so lang og sjuk,
ho slit på timane, et og gneg —
Ho tek ikkje ende, men tyner deg,
den stundi.

Du danser so lett yver vegen din
med sinn og sansar so fylt av sang —
Kan hende legg han ei bær i ditt fang,
den dansen.

Ein framand til møtes ein dag du gjeng,
men augo dine er vende mot jord —
Du gjev honom korkje hand eller ord,
ein framand.

So fredlaus gjeng ugjord gjerning kring,
kan hende du møter han att ein dag,
han som vart gløymd av ditt hjartelag —
so fredlaus.

Og året som sand millom fingrar renn,
dei timar, den stundi og dansen med —
Det vart berre skuggar av ljøs og fred
det året.



T-1

Vegvedlikehaldsomsråde T-1 ligg i øyriket på Ytre Søre Sunnmøre og omfattar kommunane Hareid, Ulstein, Herøy, Sande, Vanylven og 8 km. veg i Volda kommune.

Vi har 154 km. riksveg og 180 km. fylkesveg, 13 ferjekaier, 2 strøsand-anlegg og 5 tunneler. Standarden på vegnettet er variabel. Vi har veger med god standard, men vi har også veger som må karakteriserast som dårlege. Gjennomsnittleg er standarden her som i resten av fylket.

Om vi no tek eit attersyn, 10 - 15 år tilbake, så trur eg vi alle er einige i at vi har hatt ei god tid med heving av vegstandarden og legging av faste dekker.

Vi har fått 3 store bruer, Herøybrua, Nerlandsøybrua og Remøybrua. Til hausten 1981 står Rundebrua ferdig. Dette er vi svært takksame for, det gjer at vedlikehaldet får ein større aksjonsradius utan å bruke ferjer og kan kome snøggare fram.

Dei neste bruene vi ser fram til vedlikehaldsmessig sett er flytebru frå Saudeholmen til Koparnes, fast bru Voksa — Åram og flytebru Voksa — Kvamsøy. Vi får då knytt saman heile vårt vedlikehaldsomsråde, og er det nok optimisme, vert det alltid ei råd her også, sjøl om det no ser ut til å verte trongare tider.

Vi har ein vegstasjon på Gurskøy og ei veggargasje på Eidså.

På Eidså har vi 1 lastebil, 1 motorhøvel, 1 shovel, 1 Pickup varebil. Her arbeider 1 verkstedmann og 5 vegtenestemenn.

På Gurskøy har vi 1 motorhøvel, 2 lastebilar, 1 shovel og 4 små varebilar. Her arbeider 1 reisereparatør felles for T-1 og T-2, 1 verkstedformann og 8 vegtenestemenn. To av desse tek seg av funksjonen orden langs veg i heile distriktet (skilting, oppmerking m.m.)

Vegvedlikehaldet på Sandsøy og Kvamsøy vert utført av ein vegtenestemann frå Kvamsøya.

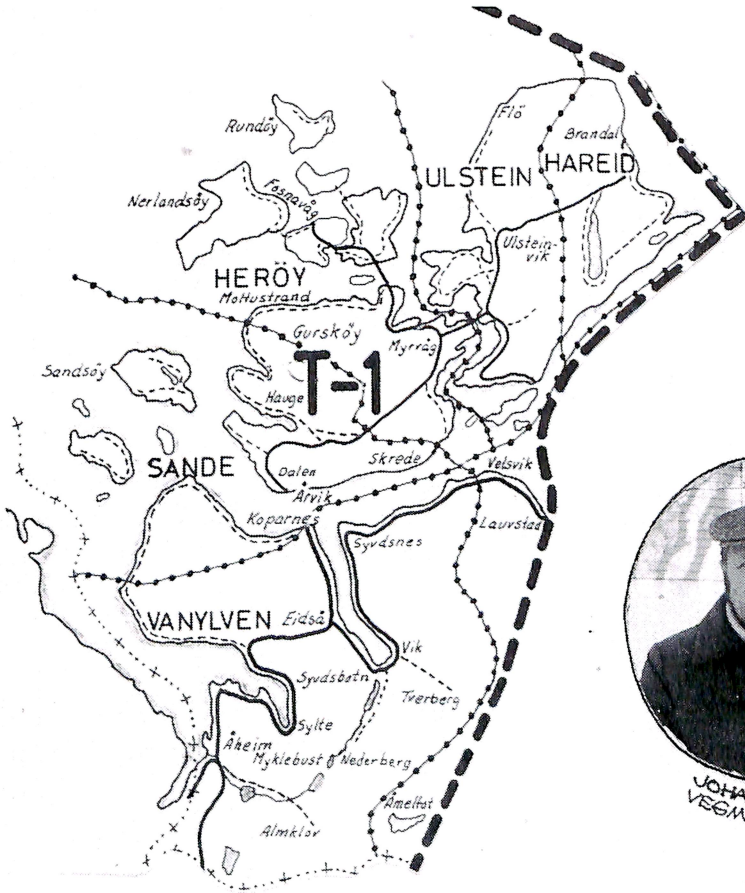
Vi har kontor i Ulsteinvik sentrum, der har vi halde til sidan 1965. Her er 4 tilsette: kontordame i 4/5 stilling, 1 oppsynsmannsass., 1 oppsynsmann og ein vegmeister.

Vegvesenet har kjøpt ny vegstasjonstomt på ca. 14 mål, i Dragsund på Gurskøy. Her er eit industri- og utbyggingsomsråde, så der burde vi sikra oss eit tilleggsareal mens det enno er plass å ta av. Vi har grovplanert ferdig 9 mål av tomta.

Våre planer for 1981 er at anlegg og vedlikehald skal få felles kontor i ein brakkeleir, på den nye vegstasjonstomta, før ferien.

I tillegg til dette har vi sterke ynskjer om å få bygd ein kombinert verksted/lagerhall på den nye vegstasjonstomta.

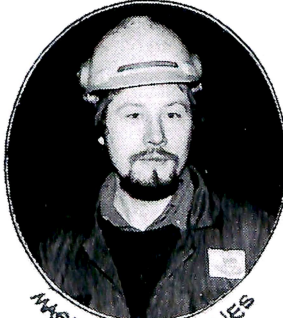
Forts. side 34



JOHAN NYBØ
VEGMEISTER



EINAR LILJEBØ
SPESIALARBEIDER



MAGNAR KÖPPERNES
VERKSTEDSMANN



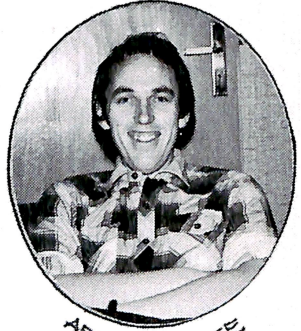
ATLE BAKKEN
REISEREPARATÖR



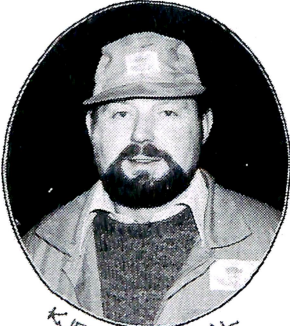
PER LEIKANGER
OPPSYNSMANN



JORUN OKSAVIK
KONTORASSISTENT



ARNSTEIN OSE
OPPSYNSMANN



KJELL KNARDAL
SJAFOER



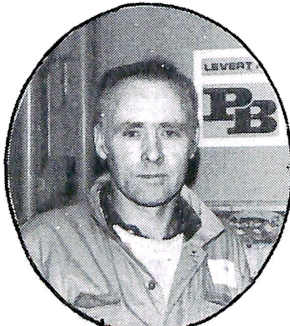
ARTHUR SOLBAKKE
MASKINFORER



EINAR NYGARD
MASKINFORER



TORALF MOLTUBAKK
MASKINFORER



JON RINGSTAD
MASKINFORER



JONI GARNES
SJAFOER



MAGNAR MYRENE
SJÅFØR



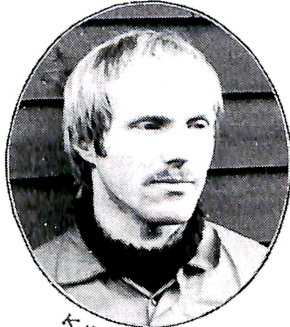
JAN ROPPEN
SPESIALARBEIDER



ODDEBJØRN HUSØY
SPESIALARBEIDER



JON KJØSO
SPESIALARBEIDER



KJELL MOEN
MASKINFØRER



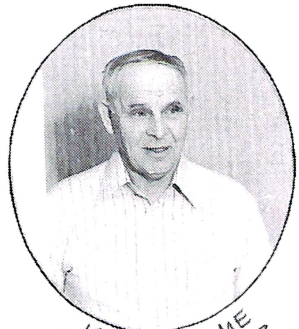
ODDVAR HÅNES
MASKINFØRER



OTTAR RINGSTAD
SPESIALARBEIDER

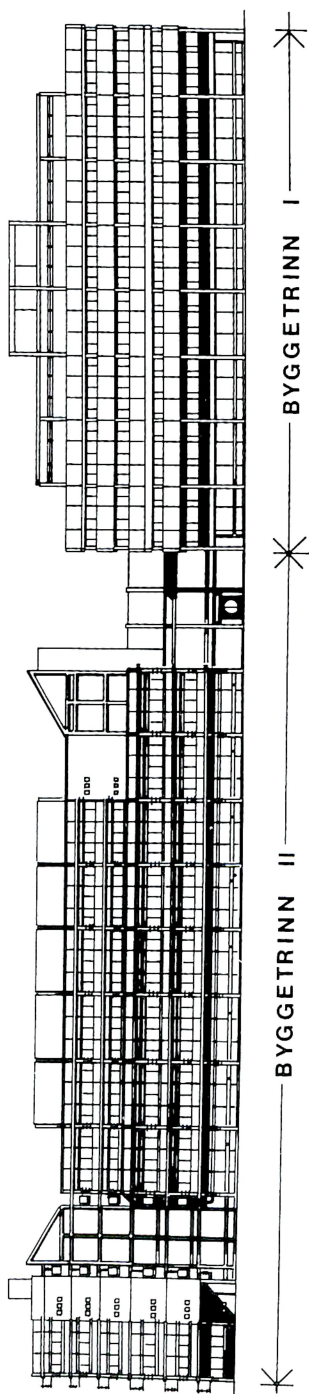


PETTER LYSTER
VERKSTEDFORMANN



KARL KVAMME
SPESIALARBEIDER

Fylkeshuset Molde Byggetrinn II Arkitekt K. P. Bugge Ark. M.N.A.L.



Nye kontorlokale for vegkontoret

Fylkeshusa på Reknes klarer ikkje lenger å oppfylle dei plassbehova dei einskilde etatane har for kontorareal. Difor har det lenge vore planar for utviding av fylkeshuset, og desse ligg no føre. Det er framlagt ferdig forprosjekt for utvidinga, og fylkestinget har gitt sin tilslutnad til at det blir sett i gang detaljplanlegging av prosjektet. Ein ventar at innflytting kan skje i 1984.


Byggjeste II blir eit tilbygg til byggjeste I. Det er planlagt i 6 etasjar, og med eit nettoareal på om lag 8 800 m² blir det samla kontorarealet fordobla. Utvidinga gir etatane betre kontorplass, samstundes som det blir høve for nye etatar å få kome inn i fylkeshuset. Byggjekostnaden er rekna til 70 mill. kroner. Finansieringa syter Kommunal Landspensjonskasse for, medan dei einskilde etatane berre blir belasta med høgare husleige.

For oss på vegkontoret vil utvidinga av fylkeshuset representere ei vesentleg betring av kontortilhøva. Vi har no vår kontorplass i 3. etasjen i eit kontorlandskap som for lengst er overbefolka. I tillegg til noverande lokale som dels blir ombygd, får vi også lokala i 3. etasjen i næraste nyfløya. Dette gir oss om lag 50% meir kontorplass. Etter innflytting i det nye fylkeshuset vil vi få ei blanding av cellekontor og kontorlandskap, med ca. halvparten av arbeidsstokken plassert i kvar av desse kontorformene.

Utvidinga gir også høve til om ønskeleg å plassere distriktslaboratoriet og leiarane for maskinavdelinga saman med resten av vegadministrasjonen.

Dei fleste ved vegkontoret ville i dag foretrekt cellekontor framfor kontorlandskap. Ettersom halve arbeidsstokken må sitje i kontorlandskap også etter utvidinga, representerer den valte løysinga for utvidinga ikkje noko fullgod løysing for vegkontoret. Men det er klart at utvidinga av fylkeshuset gir oss ei betring av kontortilhøva som vi alle ser fram til.

Odd Terje Waldal



**STUMP
RØYKEN
FOR
GODT.**

Mindre hoste,
lettere pust,
bedre helse.

Forsøk på dannelse av en pensjonistforening for vegvesenet i Møre og Romsdal.

Etter at den enkelte arbeidstaker avslutter sin arbeidsdag i etaten og går over i pensjonistenes rekke, skjer det en betydningsfull endring i livssituasjonen. Kanskje ikke alle er like godt forberedt til det nye «liv» de skal leve.

For de fleste mennesker synes det naturlig at man som pensjonist opprettholder kontakt med og interessen for den virksomhet man har hatt sitt daglige virke i gjennom sin yrkesaktive tilværelse.

Vegvesenet som er en betydelig arbeidsplass, pensjonerer hvert år et stort antall arbeidstakere. Vegvesenet har således mange pensjonister spredt omkring i fylkets kommuner. Vi bør vel her også vise til det stadig voksende antall «yngre» pensjonister idet som kjent vegtjenestemenn nu har anledning til å la seg førtidspensjonere allerede fra fylte 62 år dersom de ellers fyller vilkårene for førtidspensjon.



På linje med ansatte for øvrig har vegvesenet ønsket å gi tilbud om aktuelle velferdstiltak også for pensjonistene i etaten. Utenom de midler som kan ventes å bli stillet til rådighet for velferdstiltak, vil pensjonistene kunne få mulighet til å nytte vegvesenets bygninger o.l. til velferdsformål. Gjennom etatens bedriftsaviser får den enkelte informasjon om de viktigste tiltak i vegvesenets virksomhet. Dette gjelder således også velferdstiltak m.m. som vedrører våre pensjonister.

Vi anser det rimelig at pensjonistene selv kan få være med å ta avgjørelse når det gjelder bl.a. bruk av velferdsmidler og gjennomføring av tiltak som tjener pensjonistenes interesser. Hva er da mere naturlig enn at man tenker på dannelse av en pensjonistforening i etaten?

Vi kjenner til at andre større virksomheter i Staten så som Televerket og N.S.B. allerede har hatt aktive pensjonistforeninger i en årrekke. Også innenfor vegvesenet er interessen våknet for en egen pensjonistorganisasjon. Vi kan således nevne at Rogaland er et foregangsfylket i så måte.

En pensjonistforenings formål vil være å søke å verne om medlemme-

nes felles interesser innenfor sosiale, økonomiske og kulturelle områder, samtidig som den videre bør kunne stimulere samholdet mellom pensjonistene og de yrkesaktive i etaten.

I vårt vidstrakte og oppstykkede fylket kan det nok by på problemer å få dannet en handlekraftig pensjonistorganisasjon. Vi bør vel derfor ta sikte på en passende gruppedeling. Det vil si at vi kan tenke oss en organisasjon med dannelse av lag innenfor begrensede geografiske områder og med en viss naturlig tilknytning til resp. vedlikeholdsdistrikter (vegstasjoner).

Før vi går ut med et skriftlig tilbud om dannelse av en pensjonistforening, vil vi hermed gjennom vår bedriftsavis forsøke å finne ut om det blandt våre pensjonister og de av våre arbeidstakere som i overskuelig framtid skal slutte i tjenesten, kan være interesse for dannelse av en fylkespensjonistforening. Vi vil derfor gjerne at de som stiller seg positivt til dette spørsmål, fører navn og adresse på nedenstående slipp og sender den til vegkontoret eller til nærmeste vegstasjon.

Sverre Hjelvik

Jeg er interessert i å melde meg som medlem i tilfelle det blir dannet en pensjonistforening for pensjo-

nerte arbeidstakere i vegvesenet i Møre og Romsdal fylke.

NAVN:

ADRESSE:

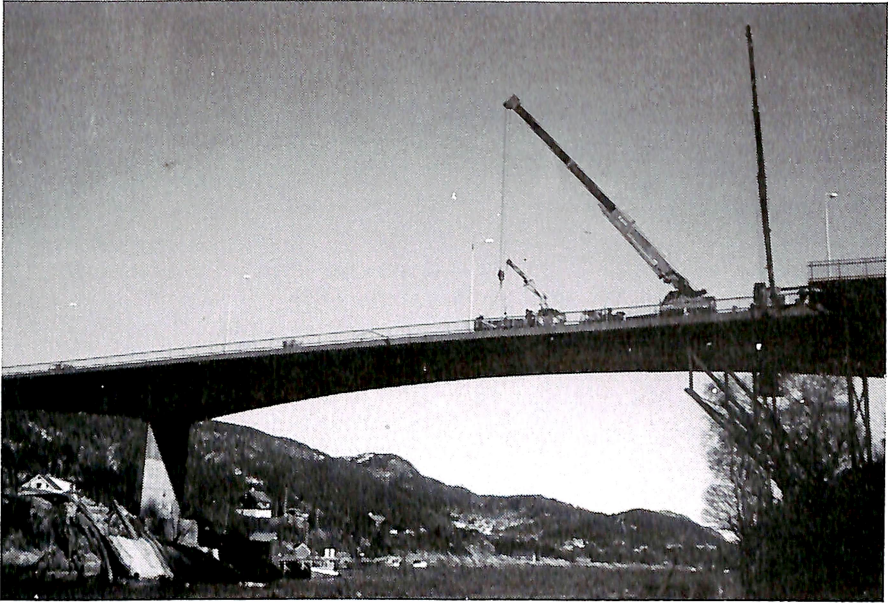
Den gamle Vegsundbrua

som har sørget for samband over sundet siden 1937 eksisterer ikke lenger. Den luftige stålbuen med det etter hvert nokså medtatte og svekkede betongdekket fikk tilgjengelig avløsning i 1975. Nybrua — med sin flater linjeføring og mer

bastante dimensjoner — dannet ingen god harmoni med de eldre linjer. Vær og vind gjorde også sitt, og nå i februar/mars 1981 ble gamlebrua revet.

Betongdekket ble delt opp i passende elementer og til dels brukt som





plastring ved nærliggende ferjekai-er. En del av ståldelene håper en å nytte til forskjellig lager/reolkonstruksjoner, mens den brukbare steinen i landkarene kan gjøre nytte i murer o.l. i nærheten.

Det var A. Hanestadhaugen, P. Natvik, T. Pettersen og N. A. N. Sæther som stod for demontering — en til dels *svært* luftig arbeidsplass i vinterkuling og arbeidskorg 25 m. over sundet. Vel blåst!

SJIKANE

Vi konstaterer at «Veg og Virke»'s lesere — og dermed forventede bidragsyttere — er en ytterst treg forsamling. Selv på direkte oppfordring er det langt mellom reaksjonene, og de tallrike bidrag til redaksjonen uteblir. Noen få hederlige unntak finns, og disse skal få slippe å føle seg truffet.

Ellers er redaksjonens forundring stor over at den interessante arbeidsplassen som vegvesenet for oss synes å være, skal fortone seg så kjedelig for andre at det intet er å melde fra det daglige virke --- eller fra andre felt.

SKRIV!

Landingsvør for skysskiftet Hellesylt

Veginspektøren i Nordre Sunnmøre, F. Wisløff, sende i 1828 framlegg til amtmannen om bygging av ein landingsvør ved Hellesylt der hovudvegen gjekk ned til sjøen. Vøren skulle vere 22 alner lang og 3 alner brei av tømmervegger fylt med stein. Etter vedtak av amtmannen vart bygging av vøren ved lisitasjon den 10. januar 1829 bortsett til Edvard Hellesylt for 16 spd. 108 skilling, som vart betalt av amtsvegkassa. Vøren vart ferdig i 1830. Ei lita sjøbu måtte flyttast for å gje tilkomst.

I september 1831 skreiv Ole Knudsen Lundenes til amtmannen om bygging av steinvørar ved Sunnlyvsfjorden, og tok med at det bur-

de vore bygd ein vør ved Hellesylt på ein annan stad enn der vøren som var kosta av amtsvegkassa var oppsett, og som brevskrivaren meinte var til lite nytte for dei reisande.

I 1843 skreiv sokneprest H. Thaulow i Norddal prestegjeld til postmeister Bull om flytting av vøren. Brevet vart av postmeisteren sendt amtmannen, som bad om fråsegn frå veginspektøren kaptein Schjølberg. Veginspektøren fann ikkje at det mangla vøren anna enn dekkplankar og noko steinfyll, og han sytte for vøling. Men sokneprest Thaulow som frå amtmannen fekk oversendt veginspektøren sitt skriv, gjorde i 2



Hellesylt landingsvør bygd i 1848 med veg frå hovudvegen — på venstre halvdel av biletet. Vøren frå 1830 låg i elveosbukta i forgrunnen.

Foto: Kirkhorn, Molde

skriv i januar og februar 1844 greie for tilhøva både der vøren var bygd og på ny stad. Der vøren låg var den nesten ikkje til nytte. Ved fjøre sjø eller ved stor elveflaum kunne ein ikkje kome inn til den gamle vøren, skreiv soknepresten.

Etter vedtak av amtmanden vart det bygd ny vør på annan fastsett stad på Hellesylt. Arbeidet vart bortsett til Rasmus Stadem for akkordsum 90 spd. Ved synsteneste 5. juli 1848 vart arbeidet godteke. Frå hovudvegen til den nye vøren vart bygd ein 6 alner brei og 57 alner lang veg.

Etter oppgåve frå veginspektøren i 1868 var Hellesylt vør bygd av samanhengande mur med overdekke

av 6 a 8" pressa grus, 94 alner lang, 3 1/4 alner brei, og frå 6" til 4 alner høg. Frå enden av steinvøren var ei 8 alner lang og 3 alner brei trebru. Den ytre ende kvilte på eit kar bygd av tre og innvendig fylt med stein — i triangel, 4 alner breitt, 4 1/2 alner høgt og 11 alner langt. Tretropp i tverrendane. Heile vøren var 105 alner lang til ytresida av karet.

I 1959 gjorde fylkestinget vedtak om å leggje landgangsvøren ned som fylkeskommunal tilskipnad. Sunnlyven kommune hadde gjort vedtak om at vøren vart å sjå som kommunal eigedom.



Hellesylt landingsvør med veg — sett frå austsida. Vøren endar fram for sjøhuset til høgere.

I hovudvegen over elva vestafor kyrkja er Høgebru som vart ombygd i 1907. (Fotoet er frå ca. 1880)

Foto: Kirkhorn, Molde



Dette er enden av landgangsvoren på Hellesylt slik han no er — sett mot vest. Biletet syner og litt av nedste brua på Hellesylt (Hellesylt bro).

Foto: Kirkhorn, Molde

På folkemunne heiter det:
«Hellesylt bro i nittento
Høgebru i nittensju».

Dette samsvarar og med dei namn som er nytta på bruene ved avleveringstenestene i 1904 og 1908.

Bjarne Rekdal

Løsning på «Vegkryss nr. 1-81»



Vinnere ble:

1. Åsrunn Sæbjørnsen, 6427 Harøy.
2. Lars Heggen, 6390 Vestnes.
3. Else Aasen, Fylkeshuset, 6400 Molde.

NY OG FASTARE ORGANISERING AV TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I FYLKET

Den politiske delen av trafikktryggingsarbeidet i Møre og Romsdal er frå og med 1981 kome over i ein ny og meir bindande fase enn tidlegare.

Etter vedtak i fylkestinget har **samferdselsutvalet** det politiske ansvar for trafikktryggingsarbeid i fylket. Til å legge tilrette og ta i vare dette arbeidet i praksis, er oppnemnt eit underutval under samferdselsutvalet. Dette er **Møre og Romsdal fylkes trafikktryggingsutval**, forkorta til FTU.

Det er utarbeidd instruks for dette utvalet sitt arbeid. Denne vart vedteken av fylkesutvalet hausten 1980. I samsvar med denne instruksen er det nyoppnemnt medlemmer i FTU for den valgperiode vi no er inne i. Såleis skal FTU no vere samansett av 5 medlemmer. Minst 3 av medlemmene, og mellom dei formann, skal også vere medlemmer av samferdselsutvalet. I instruksen er det teke inn at ein representant bør vere medlem av det nye «miljø- og planutvalet» i fylket.

Som faste medlemmer i FTU er valt:

1. Øystein Østensen Goksøyr, Herøy, (formann)
2. Per Helge Pedersen, Kristiansund, (nestformann)
3. Erling Korsnes, Haram
4. Kjell Furnes, Molde
5. Edel Bjørshol, Averøy

Som varamedlemmer til desse er valt:

1. Peter Borgen, Haram
2. Hans M. Ryste, Ørsta
3. Magne Skudal, Ålesund
4. Jon Rabben, Ålesund
5. Solveig Brude, Rauma

Sekretariatfunksjonen for trafikktryggingsutvalet er lagt til vegsjeffen. Her er det til dagleg overingeniør Magne Flemsæter og avdelingsingeniør Hermund Veбенstad som tek i vare dette arbeidet, og som er dei som nærast kan kontaktast.

Med det organisasjonsopplegget som her er nemnt, kan den politiske delen av trafikktryggingsarbeidet i fylket no arbeide på eit fastare grunnlag enn før m.a. i samband med det koordineringsansvar som ligg føre innafor denne sektoren. Ei viktig klarlegging av dette vil vi få når Stortinget ut på vårparten venteleg gjer vedtak om **lovfesting av fylkeskommunen sitt ansvar** med omsyn til trafikktrygging. Den lovtekst som ligg føre, som forslag til ny § 40 A i vegtrafikklova, heiter:

«Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.»

Korleis denne lova skal tydst, og korleis den vil verke i praksis, kan bli interessant å følgje med i. — Den som lever, får sjå!

Magne Flemsæter

Trafikktryggingsutvalet i Møre og Romsdal

INSTRUKS

Vedtatt 15. september 1980 av fylkesutvalet i Møre og Romsdal i sak U-319/80 A.

§1 a.

Det politiske ansvar for trafikktryggingsarbeidet i Møre og Romsdal vert lagt til hovudutvalet for samferdsel.

b.

Fylkesutvalet oppnemner etter forslag frå hovudutvalet eit utval som skal fungere som fylkestrafikktryggingsutval (FTU) og stå føre koordineringa av trafikktryggingsarbeidet i fylket. Minst tre av medlemmene, mellom dei formannen, og minst tre av varamedlemmene, skal også vere medlemmer av hovudutvalet. Ein representant bør vere medlem av miljø- og planutvalet.

c.

Trafikktryggingsutvalet skal vere samansett av fem faste medlemmer med personlege varamedlemmer.

§2 a.

Trafikktryggingsutvalet held møte når formannen eller to av medlemmene finn det påkravd. Innkalling til møta skal vere skriftleg og sendast ut med rimeleg varsel.

b.

Fylkesordføraren, fylkesrådmannen og formannen i samferdselsutvalet har rett til å delta i utvalet sine møter og synfaringar utan stemmerett. På samme måte som medlemmene i utvalet skal desse få tilsendt innkalling til møta, saman med saksliste.

c.

Mellom anna til hjelp for den faglege saksførebuinga for trafikktryggingsutvalet vert det oppretta eit «Fagleg utval». «Fagleg utval» skal bestå av fem medlemmer; representantar for politietaten, fylket sin plan- og utbyggingsetat, skoleetat, helseetat og vegetat (vegkontor og biltilsyn). Etatane peikar sjølve ut sine representantar. «Fagleg utval» skal, forutan å vere eit organ for fagleg saksførebuing for trafikktryggingsutvalet, også vere eit organ for samråd mellom dei representerte etatane i trafikktryggingsspørsmål.

d.

Ein eller fleire av medlemmene i «Fagleg utval» kan kallast inn til trafikktryggingsutvalget sine møter som konsultative medlemmer i enkeltsaker. Som konsultative medlemmer kan også kallast inn representan-

tar for etatar som ikkje er representert i «Fagleg utval», men som likevel kan ventast å ha synspunkt og erfaringar som kan vera til nytte i sakshandsaminga. Konsultative medlemmer har ikkje stemmerett.

e.

Det skal førast protokoll over forhandlingane. Protokollen skal underskrivast av den faste, eventuelt den fungerande, formann.

f.

Sekretariatfunksjonen for trafikktryggingsutvalet vert lagt til vegsjeffen.

§3

Trafikktryggingsutvalet skal arbeide for å gjere trafikktilhøva i fylket tryggare ved m.a.:

a.

Påvirke forslag til budsjett og aktivitetar frå offentlege instansar som har mykje å seie for trafikktryggingsarbeidet, samt søkje å koordinere offentleg og privat verksemd.

b.

Uttale seg i saker av klart tryggings-

messig verd, t.d. etablering, vedlikehald og bruk av gang- og sykkelveggar, fastsetjing av fartsgrenser, tiltak for trafikkregulering, opplegg for trafikkundervisning, planar for skoleutbygging m.v.

c.

Stimulere og støtte det kommunale trafikktryggingsarbeidet.

d.

Stimulere og støtte det frivillige trafikktryggingsarbeidet.

e.

Medverke til at det vert gjennomført analyse av tryggingsmessige tilhøve på alle vegar i fylket. Der det er mogleg bør utvalet også medverke til at det vert gjort effektmålingar av gjennomførte tiltak. Utvalet bør dessutan ta initiativ til ulykkesregistrering på vegar der slik registrering ikkje alt er i gang.

f.

Ta opp alle saker som elles kan vere viktige for arbeidet med å fremje tryggleik i trafikken i Møre og Romsdal.

PÅ GODT NORSK!

I samband med at vi her på vegkontoret no går på kurs med mål å kunne gjere greie for oss på *godt norsk*, vil vi sitere frå side 45 i kostnadsstadsregistret:

68 998 08 00 Tilbakeholdt entreprenørfakturasikkerhetsstillelsesbeløp fylkesveganlegg.

Vi er alt komne langt på veg!

Det er vegmeister Otto Jøsok som med dette gjer krav på å ha funne det greiaste ordet på 43 bokstavar vi nyttar i vegvesenet!

VANNRETT

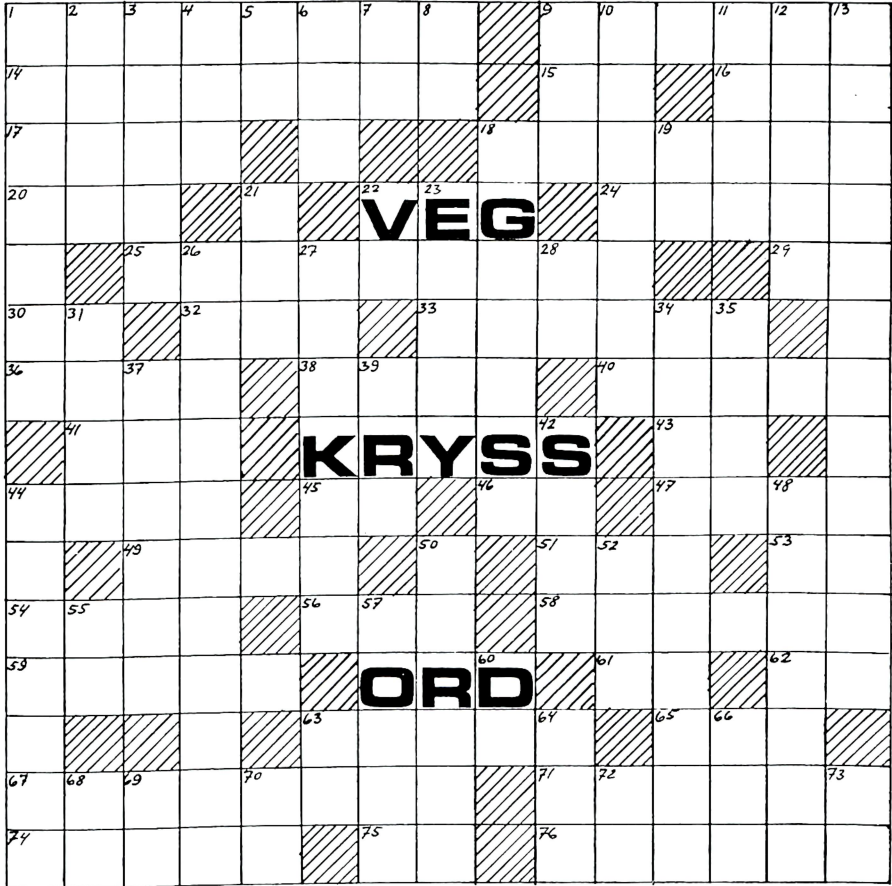
1. Trekalender
9. Lanse (foreld.)
14. Luftpostbrev
15. Kjem. symbol
16. President
17. Bolig
18. Kommentar
20. Dansk øy
24. Busker
25. Flørte
29. Tidl. pol.parti
30. Artikkel
32. Besvær
33. Skjære
36. Uthus
38. Harpiks
40. Avhandling
41. Tegn
43. Slit
44. Forestille
45. Tone
46. Bakevje
47. Minske
49. By i Etiopia
51. Ferske
53. Uro
54. Sikte
56. Negl
58. Presangene
59. Kneise
61. Tone
62. På norske fly
63. Igjen
65. Kvinnenavn
67. Fugl
71. Vannstedene
74. Land i Asia
75. Kjemisk tegn
76. Slire

LODDRETT

1. Lignelse
2. Dans
3. Fugl
4. Opphav
5. Entall fork.
6. Overbevisning
7. Elv tidligere
8. Mesterskap
9. Tosk
10. Fillete
11. Fugl
12. Gnager
13. Kilevinken
18. Sterilitet
19. Interj.
21. Belegg
22. Pron.
23. Som 40 v.
26. Bagatellmessige
27. Tjukkas
28. Anfall
31. Dråpe
34. Tsarens sønn
35. Ildsted
37. Spreke
39. Vrenge
42. Leie
44. For baskere
48. Amerika (vikingnavn)
50. Tidl. statsminister
52. Frukt
55. Indium
57. Plante
60. Pron.
63. Anno domini
64. Anerkjennelse
66. Tre like
68. Knock out
69. Ut av
70. Ytret
72. Renn
73. To like

KRYSSORD

av avd. ing. Kristian Furland



De tre først uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i en konvolutt merket «Vegkryss nr. 2-81» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 18. mai 1981.

Innsender:

Adresse:

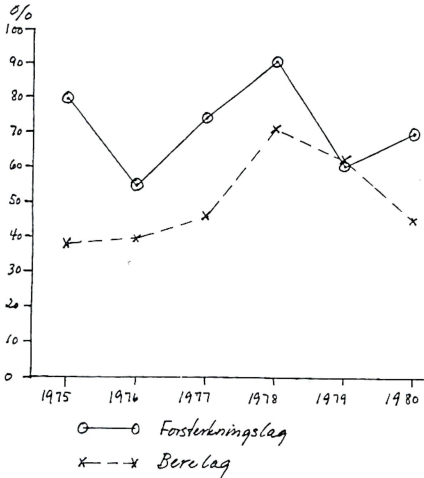
Postnr.: Poststed:

LAB- NYTT



Kvalitetsregistrering 1975 — 80. Overbygningsmassar av grus.

Distriktslaboratoriet har sidan 1975 registrert kvalitet på overbygningsmassar. Tabellen nedanfor viser T-1 innhald i % av undersøkte prøver frå bere- og forsterkningslag i perioden 1975-80.



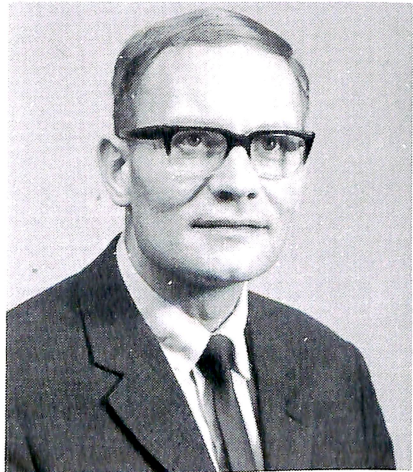
Tabellen viser ei lei utvikling. Kvaliteten har på desse åra ikkje endra seg til det betre på grusmaterialane vi nyttar i vegbygginga. På denne

bakgrunn er det ønskeleg å stogge opp og få klart kursen vidare framover.

Utfrå prøveresultatet gjennom fleire år veit vi no kva kvalitet dei enkelte produsentar/grustak kan tilby.

Dette gir oss eit godt grunnlag for å:

- styre innkjøpa, alt etter kva material vi skal ha.



Avd. ing. G. Nordal.

- organisere produksjonskontroll, for sikring av kvalitet.
- krevje/retteleie om produksjonstiltak som sikrar kvalitet.
- sentral styring med materialvalg, og valg av alternativ for overbygninga.
- vurdere bruk av pukk i større omfang enn kva som er tilfelle idag.

Handheving av kvalitetskrava for bruk av grus til berelag spesielt, og i noko mon også forsterkningslag vil truleg også gjere pukk direkte kon-

kurransedyktig i pris, i tillegg til dei andre føremuner det er å bruke pukk i overbygninga.

Arbeidet vidare med kvalitetsregistrering og kvalitetssikring bør no som før nemnt drøftast. Det har liten hensikt å registrere kva vi brukar, berre for registreringa si skuld, no må vi drøfte om, eller kva for konsekvensar desse resultatata skal få for arbeidet vidare.

Geirmund Nordal

BETALING FOR VEGARBEID I 1829

Etter veglova av 28. juli 1824 var det vanleg ved nybygging eller omlegging av hovudvegar at gardbrukarane i det tinglaget som vegen gjekk gjennom, hadde plikt til å arbeide på vegen utan betaling.

Ved regjeringsresolusjon av 25. juli 1828 vart det vedteke at det skulle byggjast hovudveg frå Tøsse over Dragsund og Nørvesund til Ålesund. Gjennom Borgund tinglag (frå Ørskog grense til Steinvågen i Ålesund) var det gardbrukarane i Borgund tinglag som hadde arbeidsplikt på vegen. Då mange av dei arbeidspliktige (særleg dei som budde nærmast havet) var lite vant med vegarbeid og budde ulageleg til, ville dei heller yte pengar enn arbeide for dei dagane dei plikta til å arbeide.

Veginspektøren meinte at ein kunne leige dugande arbeidarar for 30 skilling for dag, og det vart til at vel tredjeparten av dei pliktige årlege dagsverk vart ytt i pengar med 30 skilling pr. dag. Første året (1829) tinga veginspektøren 12 mann med arbeidsformann frå Romsdal fogderi til arbeidet. Formannsløna var 2 skilling for dagen.

Arbeidstida var etter veglova frå kl. 6 om morgonen til kl. 12 middag, og frå kl. 2 ettermiddag til kl. 7 kveld, med ½ time opphald mellom kl. 9 og 10, og kl. 4 og 5. Den daglege arbeidstid vart såleis 10 timar, og timelønna 3 skilling, som svara til 10 øre.

B.R.

Veglaboratoriet spør:

KAN VI BYGGE MODERNE VEGER SOM IKKE ISER — MED

BÆRELAG AV SEMENTSTABILISERT GRUS?

Isdannelse på vegen er et problem som ikke bare trafikantene er opptatt av. Verden over er vegingeniørene opptatt av problemet. Idag bekjempes isdannelse med sandstrøing og salting, og det arbeides med varselsystemer, slik at strøing kan foretas før ising setter inn. Men hva er årsaken til at det enkelte steder danner seg is på vegen, mens andre vegstrekninger går fri? Er det med dagens kunnskaper ikke mulig å bygge vegene slik at ising kan unngås?

Tidligere har man søkt årsaken til ising i klimatiske forhold. Ising synes for eksempel å opptre hyppig på steder hvor vegen går i nærheten av vann og hvor luftfuktigheten derfor er høy. Men skillet mellom en isbelagt og en tørr overflate på vegen kan være meget skarpt, og det er ikke alltid man har klimaforhold å skylde på. Årsaken kan da søkes i selve vegkonstruksjonen.

Kondens og temperaturer

— I kalde, klare netter foregår det en varmeutstråling fra vegdekket til atmosfæren. Dermed synker temperaturen i vegdekket, men samtidig avkjøles også lufttemperaturen. Når så duggpunktet nås, danner det seg kondens som slår seg ned på vegens overflate, og vi får isdannelse. Det er særlig sent på høsten eller tidlig på vinteren dette skjer, det vil si på et tidspunkt da glatte veger kan komme som en overraskelse på bilistene som ennå ikke har skodd seg på vinteren. — Det er overingeniør Geir Refsdal ved Veglabopratoriet som forteller dette.

— Overflatetemperaturen på en veg er også avhengig av hvordan vegen er bygget opp. Dette er noe man tidligere ikke var klar over, men gjennom forskningsprosjektet «Frost i Jord» vet vi i dag at oppbyggingen av vegen betyr meget for hvordan vegen oppfører seg med hensyn til ising. Noe forenklet kan man si at jo mer fuktighet materialene rett under vegdekket inneholder, jo mindre rim og ising vil oppstå. Isingsmessig vil derfor et bærelag av grus være vesentlig bedre enn et bærelag av pukk. Dette skyldes at varmetapet i gruslaget lettere kompenseres ved den varme som oppstår ved nedkjøling av vannet i grusen, og varme kan lettere føres til vegoverflaten og hindre forskjellen i dekketemperatur og lufttemperatur i å bli for stor. Jo større denne forskjellen er, desto større er faren for ising.

Grusens fordeler — steinens styrke

Så man skulle tro at det bare var å bygge veger med skikkelig gruslag.

Men veger med stor trafikkbelastning krever også et mer stabilt bærelag enn grusen kan gi. Motorveger bygges idag stort sett opp av stein fra bunn til topp. Isingsmessig er dette altså ugunstigst, og disse vege-
ne vet vi har stor tendens til ising. Når man likevel ikke merker så meget til det, skyldes det salting og bruken av piggdekk som gjør at rim- eller islaget fort slites bort. Dersom man forbød bruken av piggdekk og kuttet ned på saltingen, ville man snart oppdage de ulemper en slik oppbygning har isingsmessig.

— Nå foregår det hele tiden en utvikling på dette området. Nye materialer og konstruksjoner tas i bruk og nye erfaringer vinnes. På Trondheimsvegen ved Jessheim har man for eksempel istedet for den tradisjonelle oppbygning benyttet se-



*Isingssituasjon på forsøksveg 17. nov. 1974 kl. 12³⁰ i Trondheim. Høyre halvdel er bygget opp med **grus** under asfalten. Venstre veghalvdel er bygget opp med **stein** under asfalten.*

mentstabilisert grus som bærelag. Et slikt lag har vist seg isingsmessig å ha grusens gode egenskaper.

Fordelaktig sementstabilisering

— I Norge er bruken av sementstabilisert grus stadig økende. Dette skyldes at materialet ofte kan konkurrere økonomisk med bærelag av pukk eller bitumenstabiliserte materialer. I tillegg har utførelsen altså fordeler isingsmessig, sier Geir Refsdal som legger til at metoden kanskje kan ha mere for seg enn man tidligere har trodd, ikke bare ved bygging av veger, men også ved anlegg av flyplasser.



Ved gjenfylling av grøften benyttes ofte grovere materialer enn de som ble gravet ut. Dette gir økt ising på vegoverflaten fordi dekketemperaturen her blir lavere.

Hvorledes man ødelegger et møte

NSB har utgitt en konferanse-guide med gode råd til kursarrangører. Den inneholder også noen «gode» råd om hvordan et møte eller kurs kan ødelegges på en perfekt måte:

»Gode råd til møtelederen

- Innkall til møtet uten å varsle på forhånd. Da vil kanskje ikke alle komme og deltakerne møter uforberedt.
- Gjør innledningen lang og les høyt fra notater og dokumenter som alle kjenner. Les lavt og monotont så ingen oppfattet hva som blir sagt.
- La de som er uenige få lov til å diskutere saken til bunns seg i mellom. Om de skulle begynne å moderere seg, kan møtelederen gi dem noen stikkord så får man diskusjonen i gang igjen. Dette blir ofte en god underholdning.
- Om diskusjonen skulle gå litt tregt, begynn da bare å diskutere skattetrykket i Norge eller den nye bilen som Jensen har kjøpt.
- Sørg for at andre utenfra kan komme inn og forstyrre, og at telefonen kan bli satt inn. Da får man vist hvor betydningsfull man er.
- Vær nøye med å få utdypet alle uvesentlige detaljer, gjerne så lenge at man ikke kommer fram til hovedsaken. Da slipper man kanskje å trekke konklusjonene også.
- Møtelederen er ansvarlig for møtet og han bør derfor bruke det meste av tiden selv og ikke kaste bort tiden med å høre på andre.
- Sørg for å utdype de litt naive spørsmålene slik at man får noe å le av. Skadefryd er den beste glede. Dette letter stemningen på møtet.

Gode råd til motedeltakerne

Møtedeltakerne har nok ikke fullt så gode muligheter til å ødelegge et møte som møtelederen har, men det finnes mange muligheter. Den oppfinnsomme deltaker kan sikkert finne flere enn de som er nevnt her.

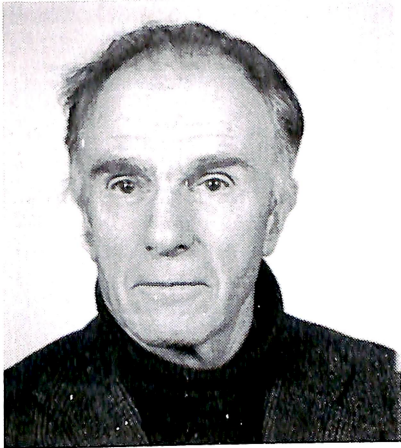
- Sørg for å være dårlig forberedt og be møtelederen utdype bakgrunnsmateriellet.
- Det er viktig å få med alle detaljer og få disse grundig belyst selv om de ikke betyr noe for hovedsaken.
- Ikke hør etter hva andre sier, bruk heller tiden til å planlegge motargumenter.
- Vær uenig i formålet med møtet, foreslå endringer og be om en annen dagsorden slik at det hele forsinkes unødvendig.
- Avbryt de som snakker og kom med dine egne synspunkter.
- Får man ikke de andre til å godta ditt forslag, er det viktig å gjenta det så ofte som mulig slik at de andre går trett.
- Om noen kommer med forslag som man er uenig i, bør man vri på det, misforstå det og få igang en diskusjon om at det ikke hører til dagsorden. Bruk alle midler for å få rett.
- Ta stadig opp igjen spørsmål som er behandlet tidligere og reis tvil om riktigheten av tidligere konklusjoner.
- Prat hyggelig med sidemannen under de innleggene som ikke interesserer, eller når møtelederen forsøker å komme videre.
- Diskuter grundig hvert punkt i referatet og glem ikke å få med riktig valg av ord, setningsoppbygging og plasseringen av tegn o. l. Det er mange muligheter på dette området også.»

(Vennligst glem det du nettopp leste!

Vennlig hilsen kursavdelingen)

David Strømme fortel:

Då nyvegen vart til



Presentasjon av forteljaren:

David Strømme, fødd 1915, har vakse opp i eit vegarbeidarmiljø, og har sjølv i lang tid vore vegarbeidar. Far-en Carl D. Strømme (1884-1963) var første riksvegvakter i Eid, og mora Mathilde hadde sitt å fortelje om vegarbeidsliv frå hundreårsskiftet. Her fortel David Strømme dette vidare.

I mor si barndomstid var det i åra 1895-1905 innlosjert vegarbeidarar i hennar heim i Kolmannvika i Grytten. Ho har fortald meg korleis karane budde og matstelte seg då. Det var tre vegarbeidarar som hadde rom på loftet i Kolmannvika. Når middagsmaten skulle lagast, var det om å gjera å ha «fellesstart», difor vart ei og same gryte nytta. Var det

no kjøt som skulle kokast, vart kjøtstykkka merkt slik: Fyrstemanns stykke vart umerkt, andremanns fekk eit hyssingkast rundt seg, og tredjemanns to hyssingkast. I potetgryta vart potetene merkt med hakk i skalet, etter same system, og dette gjekk alltid greitt for seg etter det mor mintest. Dersom karane hadde fisk i middagsgryta gjekk det alt på sams, det var godt om billeg og god fisk i Kolmannvika då. Tørrmaten, kakematen, med smør og pålegg, hadde karane kvar for seg, men kaffekokinga var på felles «Kaffe-Lars».

Ein av dei losjerande karane, Gustav Antonsen, lånte færingen deira, og rodde over fjorden til Veblungsnes på handletur. Då han kom roande attende mot båtstøa var det fjøre sjø, og mormor, morbror og mor gjekk då ned i støa for å hjelpe til med båtdraginga. No var denne Gustav litt for glad i det som vert kalla for «det sterke» og han hadde smaka på dette stoffet alt, då han landa i Kolmannvika.

Då båten skura mot lunnstokkane, hivde Gustav ryggsekken sin på land. Då han kom seg or båten sjølv, og fekk opp ryggsekken, oppdaga alle at papirposane hadde revna av den ublide handsaminga, og mjøl, ertyr og kaffi var åt og blandast nede i sekken.

Gustav meinte so at det var berre å tømme heile blandinga på sjøen, for han ansåg dette blandastoffet for ubrukande. Men mormor fekk då overtala han so det ikkje vart uttømd der i fjørsteinane. Dei bar ryggsekken opp, og der overtok dei arbeidet med å skilja mjøl, erter og kaffi frå einannan. Mormor nytta då ei stor bordplate til «skiljarplass» og dei tre som møtte opp i støa plukka erter og kaffibønner ut or mjølet, so det gjekk ingenting til spille av det Gustav hadde handla på turen den dagen. Dei hadde ikkje for vane å kaste mat i dei tidene.

Smeden var ein viktig mann i laget, mykje stod eller fall ved hans dugleik. Å verta ein god borsmed, var ikkje alle anleggssmedar «forundt», men den som var det vart høgt halden av sine arbeidskameratar.

Anton Østigård frå Eikesdal var anleggssmed, og ein dyktig borsmed, som kunne kunsten og herda stålet, so det «stod», både i bor og hakke, slegge, spett og sett. Han losjerte i Kolmannvika, og mor var ofte i smia hjå han, og av og til fekk ho dra belgen, og det var gildt for ein jentunge å få hjelpe til med karsarbeid, sa ho.

Anton gifte seg til gard på Torvikeidet, men han vart med som anleggs-

smed etter den tid og. Gjennom mange år var han såleis anleggssmed på Trollstigvegen.

Den tredje karen som losjerte i Kolmannvika var Peder Amundsgård (fødd 1878) frå Kleive. Han var arbeidsformann, bas , for eit lag. Peder heldt fram som bas på veganlegg til han var innpå sytti år (døde 1951).

Sommaren 1901 var lang, varm og tørr. Ja, heilt til no nemner folk denne sommaren som den tørraste i fleire manns minne. Bekker og brunnar som vart regna for årssikre, tørka inn og folk fekk mykje strev med å finna vatn til seg og dyra. I Kolmannvika hadde dei sikkert vatn, og mor som då var ein jentunge på ti år, gjekk eit par turar med vatn til arbeidskarane kvar dag. For dette fekk ho då litt betaling og ros og takk attåt.

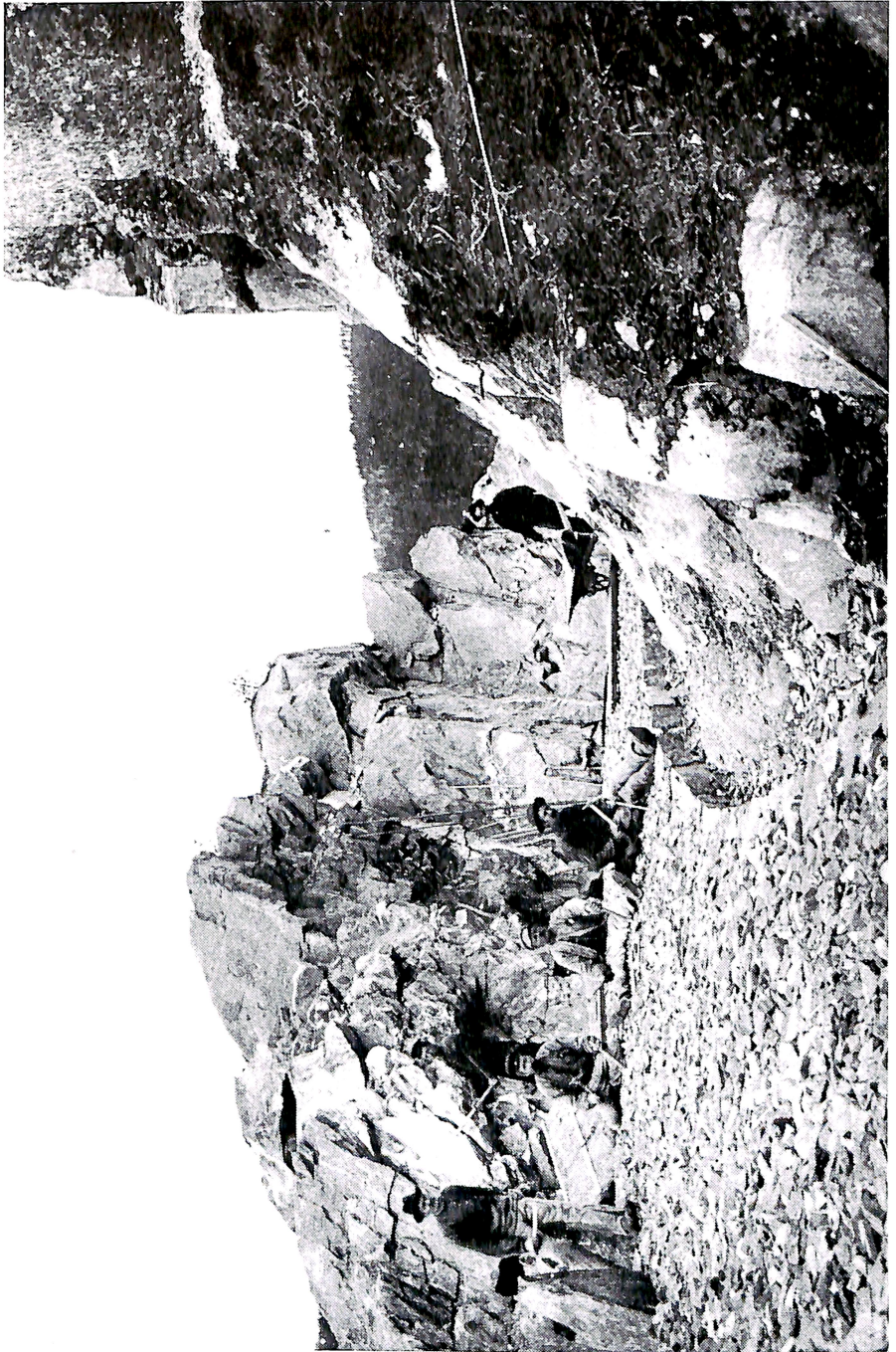
Då nyvegen var ferdig frå Skorgen bru, forbi Kolmannvika opp Bjørja og ut til Torvik i 1905, syntes alle at dette var veg som skulle vera bygd god nok for lang tid framover. Ein dag, medan mor og mormor held på med onnearbeid nær nyvegen, kom Edvard Brevik, nyleg heimkomen

David Strømme har i si eige eit foto (tatt av fotograf Johan Gyldenås) frå anleggsarbeid i Torvikenøsa 1905.

Mannen lengst til venstre er Anton Veblungsnes. Sitjande er frå venstre Ole Børseth (1870-1941), Elling Holm og Hølgenes. Mannen med «sluskebåra» lengst til høgre er Anton Østigård (1866-1948). Han hogg ved anleggsslutt årstalet 1905 inn i bergveggen her i Torvikenøsa.

Namnet til ståande mann bak Ole Børset kjenner ein ikkje no.

Karane gjer i stand pukkdekket etter at «kantramma» mot veggrøfta er fint oppmura.

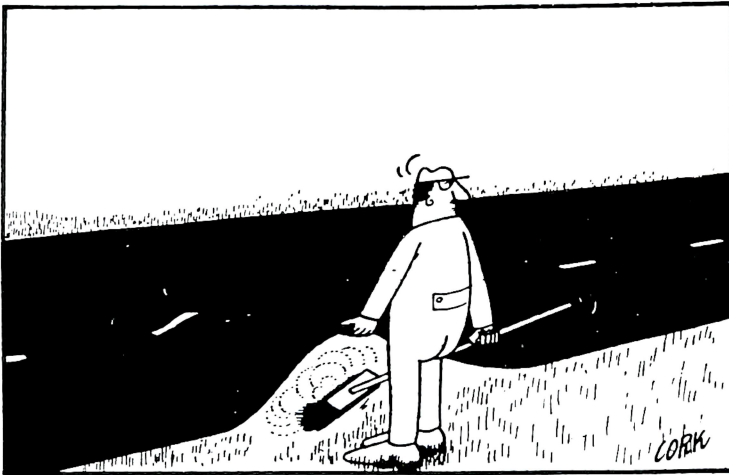


norsk—amerikaner, gåande. Han stogga for å slå av ein prat, og mormor spurde då Edvard om det no ikkje hadde vorte ein flott veg her. «Å nei du Karen mor, berre vent til automobilane begynner å renne rønner i ring, då blir denne vegen for dårleg» sa han. «Du ser meg ut som ein auto-

mobil du,» svara mormor, truleg litt fornærma på nyvegen sine vegne.

Men Edvard Brevik fekk rett han, truleg snarare enn mormor trudde. Og då ho levde heilt til våren 1934, fekk ho oppleve at nyvegen frå 1905 ikkje vart bra nok for automobilane.

David Strømme



Fort. fra side 8

Vegvedlikehaldet hos oss går stort sett sin vanta gang, men ikkje alle er nøgde med vårt arbeid. Det er dei gamle grusvegane som er vanskelege å halde fri for holer når det vert for mykje regn.

Alle ansatte er ansvarsbevisste i sitt arbeid og gjer ein solid og god jobb med dei midlar vi har fått tildelt. Vårt felles ynskje er faste dekker på alle vegane våre.

Mitt ynskje i det arbeidsåret vi er inne i, er at vi alle må få helse og arbeids glede til dei oppgåver som vi har fått å utføre.

Ulsteinvik, 27. januar 1981.

*For Johan Nybø
Per Leikanger*

NYNORSKKURS

Øvingsoppgave 2 frå ein av deltakarane;

2. Skriv eit innlegg til «Veg og Virke i Møre og Romsdal fylke» der du tar opp noko du kjenner som eit problem i jobben din.

Det som fell mest naturleg for ein austlending å ta opp her, er dei problema den nye lova av 11. april 1980 om målbruk i offentleg teneste fører med seg. For ein som alltid har snakka tilnæringsvis bokmål og som har gått 15 — 20 år i skolen for å lære å skrive denne målforma, er det ikkje lett å forstå logikken i at han no ikkje skal få lov til å skrive sitt eige morsmål. Eg kan vere samd i at det er lettare å ty til eit akademisk språk og framandord når ein skriv bokmål og at breva derfor kan bli vanskelige å forstå både for nynorsk- og bokmålsfolk. Men at dette kan vera noko rimeleg grunn til å tvinge meg til å skrive nynorsk skjøner eg ikkje. Det burde da vera betre med eit kurs i å skriva godt bokmål. I så måte vil vi sikkert ha stor nytte av det kurset vi er med på no. Eg trur ikkje at ein nynorsktalande vil ha større problem med å forstå eit brev på godt bokmål enn eit på oppkonstruert, dårleg nynorsk. For det er ein illusjon å tru at ein som dagleg snakker og skriv bokmål vil kunne skrive godt nynorsk.

No er det eingong fastsett at lova skal gjelda frå januar 1981 og som den lovlydige borgaren eg er, vil eg

sette meg ned å konstruere mine nynorskbrev etter beste evne. Det vil sjølvsagt ta mykje meir tid enn å skrive på den målforma som er naturleg for meg, men det problemet kan løysast ved at meir arbeid blir sett bort til konsulentar. Frå dei er det riktignok mest truleg at utgreiingane kjem på bokmål, men det er heilt i orden; det er inga lov som krev at dei skal nytte nynorsk.

Eg skulle vel egentleg ikkje klage så mykje på dei følger den nye lova får for meg. Dei kommunane eg skriv oftast til har vore så humane at dei har gjort vedtak om å vere språkleg nøytrale. I framtida vil eg derfor framleis kunne skrive dei fleste breva mine på bokmål, eit betre bokmål enn tidligare, voner eg etter å ha gått gjennom nynorsk-kurset «på godt norsk». Det største problemet for meg heretter blir difor å skrive brev til Vegdirektoratet. Brev dit har vi fått pålegg om å skrive på nynorsk sjølv om dei som skal lese brevet venteleg taler og skriv bokmål. Men i slike høve kan eg i det minste gle meg over at sakshandsamaren der inne blir like ille plaga som meg når han skal konstruere eit nynorsk svar på brevet mitt.

Til slutt vil eg ta med eit spørsmål eg stilte meg da eg las gjennom lova om målbruk i offentleg teneste: Kvifor syter Stortinget for at noko av det fyrste som kjem med i den lova dei vedtek, er ein paragraf som seier at lova ikkje skal gjelde for dei sjølve og andre organ i Stortinget!

For å skape litt språkleg balanse heilt til slutt, vil eg sitere eit kjent «gruk» av dansken Piet Hein. Det kan vere nyttig å ha i tankane når ein ser på kva denne lova om målbruk i offentleg teneste fører til:

«Den som kun
tar spøg for spøg
og alvor kun alvorligt
han og hun
har faktisk fattet
begge deler
dårligt»

Ordforklaring:

kun = berre
spøg = spøk
alvorligt = alvorleg
hun = ho
fattet = fatta
dårligt = dårleg



Vi gratulerer

følgende som i 2. kvartal 1981
passerer åremålsdager:

50 år:

Jon Bjarne Eriksen	6150 Ørsta	17. mai
Ottar Alfred Engkrog	6260 Skodje	6. juni

60 år:

Fritjof Lie	6570 Innsmøla	21. april
Ole Johan Ersnes	6698 Lesund	22. mai

Nå skal teoriene omsettes i praktisk handling:

Særavtalen om medbestemmelse er klar

Protokollen fra forhandlingene om en særavtale angående medbestemmelse for arbeidstakerne i Statens vegvesen, er nylig avsluttet.

Av hensyn til dem som ikke har fått avtalen, gjengir vi den her med de tilføyelser som gjelder vegvesenet.

DEL 2 Medbestemmelse

Felleserklæring:

Formålet med avtalens del 2 er å gi redskaper for arbeidstakernes medbestemmelse. Partene er klar over at slik medbestemmelse kan føre med seg problemer av juridisk, administrativ og økonomisk art som det er vanskelig å ha oversikt over. De er derfor enige om, under gjennomføringen av avtalen, å finne fram til konkrete løsninger som skaper gode arbeidsmiljøer og en demokratisk beslutningsprosess, hvor arbeidstakerne har reell innflytelse på beslutninger som berører dem selv, samtidig som løsningene varetar forvaltningens oppgave loyalt å gjennomføre politiske myndigheters beslutninger, i samsvar med de

lover og andre bestemmelser som regulerer de tilsattes virke.

Partene er enige om at selv om avtalens del 2 trekker opp grensene for arbeidstakerens medbestemmesrett i de forhold den omfatter, er den ikke til hinder for at det innenfor denne rammen gjøres praktiske forsøk på å finne fram til samarbeidsformer som kan tjene de samme formål, om mulig på en bedre måte.

Partene er enige om å praktisere avtalen slik at den former seg som en naturlig videreføring av den medbestemmesrett tjenestetvistloven, tjenestemannsloven og arbeidsmiljøloven allerede har innført.

2.1. VIRKEOMRÅDE OG FORMÅL

2.1.1. Virkeområde

2.1.1.1. Avtalens del 2 gjelder i arbeidsforhold mellom arbeidstaker og arbeidsgiver hvor staten er lønnsfastsettende myndighet, og har til formål å gi arbeidstakerne i virksomhetene utvidet medbestemmelse på egen arbeidssituasjon, jfr. likevel merknadens 1. ledd.

Med medbestemmelse forstås alle tiltak som tar sikte på å gi de tilsatte reell innflytelse i virksomheten.

Med arbeidstaker menes de som omfattes av lov om offentlig tjenestetvister.

2.1.1.2. Medbestemmelsen gjelder ikke avgjørelser av politisk karakter. Med avgjørelser av politisk karakter forstås her beslutninger som er knyttet til den politiske ledelses prioritering, beslutninger som hovedsakelig angår publikum, gjelder forholdet til Regjeringen og Stortinget, eller som forøvrig treffes på grunnlag av lover, forskrifter og stortingsvedtak.

2.1.2. Formål

2.1.2.1. Det skal legges vekt på å nå fram til ordninger som gir de tilsatte, gjennom deres organisasjoner, muligheter for reell medbestemmelse på de forskjellige nivåer i virksomheten, og slik at de får delta så tidlig som praktisk mulig i beslutningsprosessen.

2.1.2.2. Avtalens del 2 skal praktiseres slik at ikke bare arbeidstakerne sikres utvidet medbestemmelse, men også slik at den fremmer virksomhetens effektivitet og skaper et godt forhold til publikum.

Merknader

Partene forutsetter at det blir avtalt særskilt hvordan denne del av avtalen skal tilpasses skoleverket.

Partene er enige om å forhandle særskilt om medbestemmelse for

arbeidstakere som ikke går inn under 2.1.

Partene er enige om at det etter avtale kan drives forsøksvirksomhet for å utvikle organisasjons- og arbeidsformer som øker de tilsattes medbestemmelse. Det vises til arbeidsmiljølovens § 12, og prosjektet for utvikling av medbestemmelse og arbeidsmiljø i statlige virksomheter.

2.2. SÆRAVTALER

2.2.1. Inngåelse av særavtale

2.2.1.1. Innenfor rammen av avtalens del 2 skal det sluttes særavtale mellom virksomheten og vedkommende organisasjoner.

2.2.1.2. Særavtalen skal omfatte hele virksomheten og fastsette nærmere regler om hvordan avtalens del 2 skal tilpasses den enkelte virksomhet, f.eks. må deltakelse i forhandlinger og instansrekkefølge ved forhandlinger fastsettes.

2.2.2. Uenighet om særavtalens innhold

2.2.2.1. Blir ikke partene enige om særavtalens innhold, avgjøres de spørsmål det er uenighet om av en nemnd.

2.2.2.2. Nemnda skal ha en nøytral leder. Blir ikke partene enige om hvem som skal være leder, oppnevnes vedkommende av Riksmeglingsmannen eller av en kretsmeglingsmann om partene er enige om det.

2.2.2.3. Hovedsammenslutninger av organisasjoner som har medlemmer i virksomheten, oppnevner hver en representant i nemnda.

2.2.2.4. Staten oppnevner sine representanter, like mange som organisasjonene oppnevner tilsammen.

2.2.3. Tvist om forståelse av særavtalen

2.2.3.1. I særavtaler kan det fastsettes hvordan tvister om særavtalens forståelse skal løses. Har særavtalen ingen annen bestemmelse, kan hver av partene bringe den inn for lokal arbeidsrett.

Tilføyelse for Statens vegvesen
Partene er enige om at når det oppstår tvist om fortolkning av denne særavtale på fylkesplan eller i Vegdirektoratets avdelinger, søkes tvisten løst ved forhandlinger mellom organisasjonene og Vegdirektoratets ledelse. Oppnås ikke enighet, kan hver av partene bringe saken inn for Samferdselsdepartementet til avgjørelse eller for arbeidsretten.

2.2.4. Varighet m.m.

2.2.4.1. Særavtalen skal ha samme utløpstid som hovedavtalen. Revisjon av særavtalen skal skje etter de samme regler som er fastsatt for hovedavtalen. Unntatt fra dette er revisjon som er nødvendig som følge av organisatoriske endringer.

2.2.4.2. I den utstrekning det sluttes avtaler mellom Forbruker- og administrasjonsdepartementet og hovedsammenslutningene om spørsmål

som går inn under denne avtales del 2, gjelder slike avtaler foran særavtaler.

2.3. FORHANDLINGER/DRØFTINGER

2.3.1. Hovedregel

2.3.1.1. Medbestemmelsesretten skal som hovedregel gjennomføres ved at tillitsmannsapparatet får utvidet rett til forhandlinger og drøftinger, jfr. likevel 2.5.

Tilføyelse for Statens vegvesen
Partene er enige om at medbestemmelse for vegvesenets arbeidstakere skal skje ved at tillitsmannsapparatet får utvidet rett til forhandlinger og drøftinger.

2.3.2. Parter ved forhandlinger og drøftinger

2.3.2.1. Partene under forhandlingene er:

- På arbeidsgiversiden den administrative myndighet som har rett til å treffe avgjørelse i saken.
- På arbeidstakersiden de organisasjoner som har medlemmer, vedk. virksomhet/tjenestegren.

Tilføyelse for Statens vegvesen
I fylkene
Forhandlinger skal føres på det plan hvor sakene naturlig hører hjemme og hvor vedkommende leder har vegsjefens fullmakt til å treffe avgjørelse, men vegsjefen kan — i samråd med de til-

litsvalgte — bestemme at forhandlinger i første omgang skal skje med vegkontorets ledelse. Vegsjefen bestemmer hvem som skal forhandle på ledelsens vegne både ved forhandlinger med vegkontorets ledelse og på lavere nivå.

I Vegdirektoratet

I saker som gjelder internt for en bestemt avdeling er avdelingens leder — eller den han bemyndiger — den som fører forhandlingene på ledelsens vegne.

Gjelder saken Vegdirektoratet som helhet er det vegdirektøren — eller den han bemyndiger — som fører forhandlingene.

På arbeidstakersiden føres forhandlingene av representanter for arbeidstakernes lokale fagforeninger/lavdelinger, tilsluttet Hovedsammenslutning og valgt etter reglene i Hovedavtalen del I:

Tillitsvalgte

Generelt for Statens vegvesen og ankesaker

Gjelder saken Statens vegvesen generelt, eller er saken brakt inn for direktoratet som ankesak, etter førte forhandlinger i fylkene, er det vegdirektøren — eller de han bemyndiger — som fører forhandlingene.

På arbeidstakersiden føres forhandlingene av tillitsvalgte, oppnevnt av de ansattes fagforbund, tilsluttet en hovedsammenslutning.

Generelt ved forhandlinger

Partene er innforstått med at forhandlinger skal føres med tillits-

valgte for den eller de tjenestemannsgrupper som saken vedrører. Gjelder saken flere tjenestemannsgrupper er partene likeledes innforstått med at det da forhandles under ett med tillitsvalgte for alle berørte tjenestemannsgrupper.

Det påhviler ledelsen å varsle de berørte tjenestemannsorganisasjoner når en sak skal tas opp til forhandling.

2.3.2.2. Partene under drøftingene er:

- På arbeidsgiversiden det administrative ledd innenfor virksomheten som behandler saken.
- På arbeidstakersiden de organisasjoner som har medlemmer i vedkommende virksomhet/tjenestegren.

2.3.3. Forhandlinger

2.3.3.1. Arbeidsgiveren plikter å forhandle med organisasjonene om saker som går inn under 2.3.3.3., med mindre partene blir enige om noe annet. Organisasjonene kan kreve forhandlinger om de samme saker.

2.3.3.2. Avgjørelse som treffes ved forhandlinger må

- a) være underlagt og i samsvar med den prioritering som den politiske ledelsen har fastlagt for virksomhetens oppgaver.
- b) ligge innenfor rammen av de budsjettvedtak Stortinget har fått.
- c) ligge innenfor vedkommende arbeidsgivers myndighetsområde.

2.3.3.3. Innenfor overnevnte ramme kan følgende saker avgjøres gjennom forhandlinger:

- a) Interne organisasjonsendringer av varig karakter som medfører omdisponering av arbeidsstyrke og utstyr. Herunder rasjonalisering og innføring eller endring av teknologi som har innvirkning på de tilsattes arbeidssituasjon, eller andre vesentlige endringer av arbeidsprosessen.

Tilføyelse for Statens vegvesen
Interne organisasjonsendringer av varig karakter som medfører omdisponering av arbeidsstyrke og utstyr må betraktes som varig, når dette tar sikte på å vare over 3 måneder.

Spørsmål som henger sammen med forholdet egen regil/entreprise og spørsmål i forbindelse med innleie av fremmedmaskiner er ikke gjenstand for forhandlinger, men kan drøftes mellom partene i henhold til pkt. 2.3.4.

- b) Fordeling av nye stillinger innen den enkelte virksomhet.

Tilføyelse for Statens vegvesen
Fordeling av stillinger vedtas av Stortinget i forbindelse med det årlige budsjett er ikke gjenstand for forhandlinger.

Merknad

Særlig for disse to punkters vedkommende er partene i avtalen oppmerksom på at det kan oppstå problemer med å avgrense administrative saker i forhold til politiske prioriteringer og konsekvenser. Partene

er enige om at saker som den politiske ledelse definerer som politisk ikke er gjenstand for forhandlinger. Dersom en av partene mener at en sak som det kreves forhandlinger om i den enkelte virksomhet angår den politiske prioritering, forelegges saken vedkommende departement som avgjør om saken er en administrativ eller politisk art. For øvrig vises til 2.1.1.2. og 2.3.3.2.

- c) Valg av anskaffelse av utstyr og hjelpemidler når det ikke er tale om bygg eller betydelige kapitalvarer.

Tilføyelse for Statens vegvesen
I vegarbeidsdriften er partene innforstått med at kjøp av vanlig utstyr til driften er forhandlingssaker når det ikke er snakk om større kapitalvarer så som biler, høvler, dosere, gravemaskiner, hjullastere, knuseverk, traktorer og kompressorer o.l. Slike innkjøp kommer inn som drøftingssaker.

- d) Velferdstiltak, fordeling av velferdsmidler m.v.
- e) Tiltak som stimulerer de tilsatte til å legge fram forslag til forbedringer, herunder premiering av forslag.
- f) Personalreglement.
- g) Disponering av arealer til arbeidslokaler, hvilerom og spiserom.

Tilføyelse for Statens vegvesen
Bedriftsintern-opplæring, unntatt arbeidsmiljøopplæring, er gjenstand for forhandlinger.

2.3.3.4. Organisasjonene har uttalelsesrett i saker som i henhold til **2.3.3.2.** ikke vil være forhandlingsgjenstand. Dersom organisasjonene krever det, skal slike uttalelser følge saken til den overordnede instans, men ikke lenger enn til fagdepartementet.

2.3.4. Drøftinger.

2.3.4.1. Arbeidsgiveren plikter å ta følgende saker opp til drøfting med organisasjonene:

- budsjettforslag
- byggeprosjekter
- langtidsplaner for virksomheten
- valg av utstyr og hjelpemidler når det er tale om betydelige kapitalvarer
- spørsmål om oppsetting av tjenestelister m.v.

2.3.4.2. Andre saker som ikke positivt er nevnt i 2.3.4.1. eller i 2.3.3. og som har betydning for de tilsattes arbeidssituasjon, kan drøftes mellom partene etter krav fra organisasjonene eller fra arbeidsgiveren.

2.3.5. Informasjon

2.3.5.1. Arbeidsgiveren plikter å gi tillitsvalgte som kommer inn under denne avtalen i henhold til 2.3.2. informasjon om:

- regnskap og økonomi
- påtenkte prosjekter
- pågående planlegging
- vedtak i styringsorganer og administrasjon av betydning for de tilsatte
- nytilsettinger

2.3.5.2. Arbeidsgiver skal uoppfordret gi informasjon på et så tidlig tidspunkt som mulig under administrasjonens behandling av sakene, slik at de tilsattes muligheter til medbestemmelse blir reell i de forskjellige faser av behandlingen.

2.3.5.3. De tillitsvalgte skal på hvert tidspunkt ha adgang til å gjøre seg kjent med de dokumenter som har betydning for de aktuelle saker.

2.3.5.4. Informasjon bør gis i en lett-fattelig form uten unødig bruk av tekniske spesialuttrykk. Er saken komplisert, eller forutsetter den en spesiell teknisk innsikt, bør arbeidsgiveren sørge for at arbeidstakernes representanter får en hensiktsmessig faglig innføring.

2.3.5.5. Informasjon kan gis i møter eller skriftlig. Nærmere retningslinjer om hvordan og når informasjonen skal gis, fastsettes ved særavtaler i den enkelte virksomhet.



**Vernearbeid
gir resultater!**

Tilføyelse for Statens vegvesen
Partene er innstilt på å la rammeavtalens bestemmelser om informasjon få anledning til å virke på en mest mulig naturlig og hensiktsmessig måte i etaten, før en eventuelt trekker opp nærmere retningslinjer om hvordan og når informasjon skal gis.

Både ledelsen og de tillitsvalgte vil i avtaleperioden følge denne utviklingen.

Når informasjonsutvalgets innstilling foreligger skal Vegdirektoratet ta saken opp med organisasjonene med sikte på å komme fram til et informasjonsopplegg for etaten.

2.3.5.6. Ved informasjonsopplegg i saker av stor betydning for de tilsatte f.eks i forbindelse med rasjonalisering organisasjonsendringa m.v., har ledelsen et spesielt ansvar for at alle tilsatte blir særlig godt orientert. Slike orienteringer planlegges sammen med tillitsvalgte.

2.3.5.7. I særavtalen fastsettes i hvilken utstrekning organisasjonene skal ha adgang til å nytte virksomhetens kontortekniske utstyr og interne distribusjonskanaler i forbindelse med informasjon til medlemmene om saker som går inn under denne avtalen.

2.3.5.8. Organisasjonene plikter på sin side å gi virksomhetens ledelse informasjon om saker som behandles i organisasjonene og som det er av betydning for ledelsen å få informasjon på samme måte som bestemt foran i **2.3.5.5.**

Tilføyelse for Statens vegvesen
Organisasjonene har adgang til å nytte administrasjonenes kontortekniske utstyr og interne distribusjonskanaler i forbindelse med informasjon til sine medlemmer om saker som går inn under avtalen om medbestemmelse.

2.4 SAKSBEHANDLING

2.4.1. Forhandlinger

2.4.1.1. Akter arbeidsgiveren å gjennomføre tiltak som nevnt i **2.3.3.**, skal arbeidsgiveren først forhandle med organisasjonene, med mindre partene blir enige om noe annet. Organisasjonene kan kreve forhandlinger om de samme saker.

2.4.1.2. Dersom partene ikke er enige om en lengre frist, skal forhandlingene være påbegynt senest 1 uke etter at krav om forhandlinger er satt fram. Forhandlingene kan kreves avsluttet en uke etter at forhandlingene er påbegynt.

Tilføyelse for Statens vegvesen
Partene er enige om at forhandlinger skal være påbegynt senest 2 uker etter at krav om forhandlinger er satt fram.

2.4.1.3. Oppnås ikke enighet under forhandlingene, kan hver av partene kreve at forhandlingene føres videre i de overordnede organer i vedkommende virksomhet. De samme frister gjelder da som bruk ved førstehånds behandling.

2.4.1.4. Dersom mulighetene for forhandlinger er oppbrukt uten at det er

opnådd enighet, og organisasjonenes representanter ikke vil godta arbeidsgiverens standpunkt, kan organisasjonene enten kreve at saken skal avgjøres av en partsammensatt nemnd med nøytral leder oppnevnt etter reglene i 2.2.2.2., eller bringe saken inn for fagdepartementet. Saken kan likevel ikke bringes inn for fagdepartementet dersom avgjørelsesmyndighet ved lov eller kgl.res. er tillagt annen myndighet.

Skal saken avgjøres ved nemnd, oppnevner hovedsammenslutningene, som er part i saken, hver en representant i nemnda. Arbeidsgiveren oppnevner selv sine representanter i nemnda.

Bringes saken inn for departementet, avgjør fagdepartementet saken etter å ha drøftet den med organisasjonene.

Tilføyelse for Statens vegvesen I fylkene

Forhandles det i første omgang på et lavere administrativt nivå og enighet ikke oppnås, kan hver av partene kreve forhandlingen ført videre med vegkontorets ledelse.

Hvis enighet heller ikke oppnås her, kan hver av partene kreve forhandlingene ført videre i Vegdirektoratet. Det samme gjelder om forhandlingene i første omgang føres med vegkontorets ledelse og enighet ikke oppnås.

Hvis enighet heller ikke oppnås i Vegdirektoratet, kan organisasjonene kreve saken avgjort av en partsammensatt nemnd eller av Samferdselsdepartementet.

I Vegdirektoratet

Forhandles det i første omgang på avdelingsnivå og enighet ikke oppnås, kan hver av partene kreve forhandlingene ført videre med vegdirektøren — eller den han bemyndiger. Hvis enighet heller ikke oppnås i disse forhandlinger, kan organisasjonene kreve saken avgjort av partssammensatt nemnd eller av Samferdselsdepartementet.

Det samme gjelder om forhandlingene i første omgang føres av vegdirektøren, eller den han bemyndiger og enighet ikke oppnås.

2.4.1.5. Når forhandlingene er holdt, settes det opp protokoll i samsvar med tjenestetvistlovens regler. Protokollen undertegnes av partenes representanter og hver av partene får sitt eksemplar.

2.4.2. Drøftinger

2.4.2.1. For drøftingene gjelder de samme frister som 2.4.1. Det settes opp kortfattede referater fra drøftingene. Skal saken avgjøres av høyere myndighet skal referatet, dersom organisasjonene krever det, følge saken fram til den overordnede instans, men ikke lenger enn til det enkelte fagdepartement.

*Tilføyelse for Statens vegvesen
Drøftinger kan skje med et hvert administrativt ledd som behandler saken, dersom en av partene krever det.*

For saker som behandles på fylkesplan, vil drøftinger kunne føres opp til og med vegkontorets ledelse.

For saker som angår Vegdirektoratet vil drøftingene kunne skje opp til

og med Vegdirektoratets ledelse. Gjelder saken generelt for Statens vegvesen vil drøftinger kunne skje med Vegdirektoratets ledelse. Referatene fra drøftingene skal godkjennes av partene, og eventuelle tilføyelser eller merknader følger referatet.

2.4.2.2. Oppnås det ikke enighet om oppsetting av tjenestelister m.v., avgjøres tvisten av vedkommende departement eller den myndighet vedkommende arbeidstaker administrativt hører inn under. Før administrasjonen avgjør slike saker skal saken drøftes med vedkommende arbeidstakerorganisasjons representanter.

2.4.3. Særlige frister

2.4.3.1. Partene plikter å overholde de fastsatte tidsfrister som gjelder for den administrative behandling av de saker som går inn under del 2 i hovedavtalen.

2.5. UTVALGSORDNINGEN

2.5.1. Utvalg

2.5.1.1. I stedet for forhandlinger og drøftinger gjennom tillitsmannsapparatet kan det fastsettes i særavtale at det i de enkelte virksomheter opprettes utvalg til helt eller delvis å behandle de saker som er nevnt ovenfor i **2.3.3.** — **2.3.5.** I så fall skal arbeidsmiljøutvalgets oppgaver legges til utvalget.

2.5.1.2. Består virksomheten av flere driftsenheter, d.v.s. av flere spredte og / eller administrativt selvstendige enheter, kan det i særavtale fastsettes om det i en virksomhet med

flere driftsenheter skal være mer enn ett utvalg, og hvordan forholdet mellom dem i så fall skal være.

2.5.1.3. Det kan ikke fastsettes at utvalg skal kunne avgjøre saker hvor avgjørelsesretten er tillagt en høyere myndighet enn den som er representert i utvalget. Når utvalget fungerer som arbeidsmiljøutvalg har det likevel den myndighet arbeidsmiljøutvalget er tillagt etter lov om arbeidsvern og arbeidsmiljø.

2.5.2. Utvalgets sammensetning m.m.

2.5.2.1. Utvalget sammensettes av representanter for arbeidstakerne og arbeidsgiveren. Utvalget skal ha like mange representanter for arbeidstakerne som for arbeidsgiveren og skal ikke ha flere medlemmer enn 12 inklusive hovedverneombudet som regnes som arbeidstakerrepresentant. Arbeidsgiveren eller den som som i arbeidsgivers sted leder virksomheten eller del av virksomheten (driftsenhet), skal alltid være medlem av utvalget. Alle utvalgsmedlemmer skal ha vararepresentanter.

2.5.2.2. Verne- og helsepersonalet skal være representert uten stemmerett når utvalget behandler slike saker som vedrører deres virkeområde. De har imidlertid tale- og forslagsrett. Når utvalget behandler saker som spesielt vedrører arbeidstakergrupper som ikke er med i utvalget, skal disse være representert med tale- og forslagsrett.

2.5.2.3. Arbeidstakerne og arbeidsgiveren velger vekselvis lederen av

utvalget for et år om gangen. Det første året velger arbeidsgiveren leder.

2.5.2.4. Utvalget kan ha egen sekretær utpekt av arbeidsgiveren. Ellers kan utvalget, om det er enighet om det, la ett av medlemmene være sekretær, eventuelt la vervet gå på omgang.

Oppnevning m.m.

2.5.3.1. Arbeidstakernes representanter oppnevnes av organisasjoner som går inn under 6.1.1. Organisasjonene oppnevner hver for seg så mange representanter som svarer til forholdet mellom deres medlems-tall innen det området utvalget dekker. Alle hovedsammenslutninger/Norsk Lærerlag skal være representert dersom de har medlemmer innenfor området. Tvist om hvilke forholdstill om gjelder, avgjøres av Forbruker- og administrasjonsdepartementet etter drøftinger med vedkommende hovedsammenslutning.

2.5.3.2. Arbeidsgiveren utpeker sine representanter slik at de fagområder hvor utvalget har avgjørelsesmyndighet, blir forsvarlig dekket.

2.5.3.3. Utvalgsmedlemmene oppnevnes/utpekes for 2 år om gangen, men kan skiftes ut i perioden når særlige forhold tilsier det, f.eks. når de tjenesteforhold som ligger til grunn for oppnevningen ikke lenger er tilstede.

2.5.4. Saksbehandling m.m.

2.5.4.1. I utvalget har lederens stemme utslaget om stemmene ellers står likt.

2.5.4.2. Hvis flertallet av arbeidstakerrepresentantene eller flertallet av arbeidsgiverrepresentantene er uenige i vedtaket truffet av utvalget, kan de på stedet forlange saken avgjort av overordnet myndighet. Hvilken myndighet dette skal være fastsettes i særavtale.

2.5.4.3. Saker bringes inn for utvalget på samme måte og behandles med de samme frister som er fastsatt for forhandlinger etter 2.4.1.2.

2.6. FORHOLDET TIL ARBEIDSMILJØLOVEN

2.6.1. Unntak fra lov om arbeidervern og arbeidsmiljø m.m.

2.6.1.1. Ved kongelig resolusjon av 6. juni 1980 er det, i medhold av lov av arbeidervern og arbeidsmiljø av 4. februar 1977 § 2, nr. 3 annet ledd, gitt unntak fra lovens § 24, nr. 2 for statlig forvaltning. Med statlig forvaltning i denne forbindelse menes også de statsbedrifter som er organisert på samme måte som den øvrige statsforvaltningen, så som Norges Statsbaner, Televerket, Postverket m.v.

2.6.1.2. I henhold til dette kan arbeidsgiveren og arbeidstakernes organisasjoner fastsette særavtale i de saker som er nevnt i § 24, nr. 2, helt eller delvis skal behandles under forhandlinger eller drøftinger mellom arbeidsgiveren og organisasjonene i stedet for arbeidsmiljøutvalget.

Tilføyelse for Statens vegvesen
Partene er enig om at følgende saker som i henhold til Arbeidsmiljølovens § 24.2 behandles av arbeidsmiljøutvalget, istedet skal behandles som forhandlingssaker eller drøftingssaker etter denne særavtale:
Planer som krever Arbeidstilsynets samtykke i henhold til Arbeidsmiljølovens § 19 og planer om byggearbeider, innkjøp av maskiner, rasjonalisering, arbeidsprosesser og arbeidstidsordninger.

2.6.2. Årsrapport

2.6.2.1. Arbeidsgiveren skal hvert år avgi rapport om de saker som er behandlet ved forhandlinger/drøftinger i stedet for i arbeidsmiljøutvalget. Rapporten utarbeides i samråd med de berørte organisasjoner og vedlegges den rapport som arbeidsmiljøutvalget skal avgi i henhold til arbeidsmiljølovens § 24 nr. 5.

2.6.3. Forholdet til arbeidstilsynet

2.6.3.1. Når spørsmål som går inn under § 24, 2c (planer som krever Arbeidstilsynets samtykke i henhold til § 19) behandles ved forhandlinger/drøftinger, jfr. 2.3., gjelder på tilsvarende måte arbeidsmiljølovens § 19 med forskrifter.

2.6.3.2. Når man nytter forhandlinger/drøftinger etter 2.3., gjelder de samme regler for forholdet mellom partene og Arbeidstilsynet som ellers gjelder mellom et arbeidsmiljøutvalg og Arbeidstilsynet.

2.6.4. Verneombudets rettigheter.

2.6.4.1. Når spørsmål som går inn under arbeidsmiljølovens § 24 nr. 2

skal behandles ved forhandlinger/drøftinger, skal verneombudet (hovedverneombudet) delta i møtene. Verneombudet er ikke part, men har tale- og forslagsrett og kan kreve sine standpunkter tatt inn i forhandlingsprotokollen. Verneombudet kan la seg bistå av representanter for virksomhetens verne- og helsepersonale.

2.7. TAUSHETSPLIKT

2.7.1. Opplysninger gitt i forbindelse med de saksområder som omfattes av avtalen er belagt med taushetsplikt i den utstrekning det kreves etter gjeldene lover, forskrifter og avtaler.

Merknad til avtalens del 2

Det forutsettes at forhandlingsberettigede arbeidstakerorganisasjoner, som ikke er tilsluttet en hovedsammenslutning/Norsk Lærarlag, får høve til å tiltre denne del av avtalen innenfor sitt virkeområde.

Tilføyelse for Statens vegvesen
Avtalen gjelder fra 12.12. 1980 til 30.9. 1982 og videre for 1 år ad gangen hvis ikke en av partene sier den opp med 3 mndrs. varsel jfr. pkt. 2.2.4.1.



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

ALLE NORSKE BILFØRERE GJØR MINST ÉN AV DISSE FARLIGE FEILENE:



Fig. 1 Behold fjernlyset til ca. 200 meter for møtet

Fig. 2 Skift tilbake til fjernlys 10 meter for møtet

Fig. 3 Begge bilene skal bruke fjernlys ved forbi kjøring

Fig. 4 Skift til nærlys først etter at du er forbi kjørt

1. Vi kjører for fort i mørke.

Ved kjøring i mørke ser du mindre enn i dagslys. Dette krever generelt lavere fart under kjøring i mørke.

2. Vi skifter til nærlys for tidlig ved møte og skifter tilbake til fjernlys for sent.

Vi er ganske enkelt for hensynfulle. Ingen bør skifte til nærlys for bilenes fjernlys møtes og belyser hele strekningen mellom bilene (se fig. 1). Fjernlyset blir ikke irriterende for avstanden er 200 meter. Nærlyset må brukes minst mulig på mørk veg. Normalt er høyeste sikre nærlys-hastighet 40 km/t. Ved spesielt gunstige forhold - 50 km/t. Ca. 10 meter før vi møter bilen, skal vi skifte til fjernlys (Fig. 2). Det sjenerer ikke føreren i den andre bilen, og vi får raskest mulig lys til å se hva som er ved siden av og bak den motende bilen.

3. Vi stirrer inn i lysene på motende biler.

Prøv å unngå å se rett på lysene, så irriterer de mye mindre. Se heller på den hvite kant-stripen så langt fram som mulig, da vil du også oppdage fotgjengere tidligere.

4. Vi kjører like nær vegkanten som i dagslys.

Mange fotgjengere blir drept mens de går langs landevegen. Husk at din sikt langs vegkanten er meget begrenset når det er mørkt. Kjør lenger inn på veien, forestill deg gjerne at det går en strøm av fotgjengere langs veien.



Dette ser du med nærlys



Og dette er skjult av mørket

5. Vi skifter for sent tilbake til fjernlys under forbikjøring.

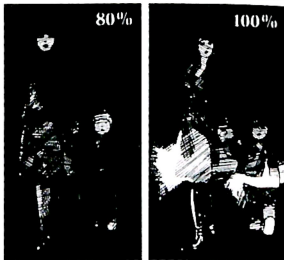
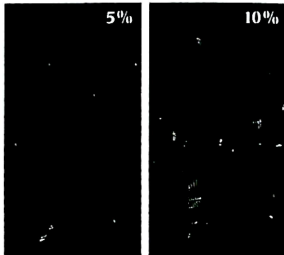
Kjør ut i venstre kjørefelt i tilstrekkelig avstand bak bilen du skal kjøre forbi. Skift til fjernlys 5-10 meter før du ser om bilen du skal kjøre forbi slik at du ser om det er klart (Fig. 3). Bilen som blir forbikjørt, beholder fjernlyset på til du er forbi, og skifter så til nærlys (Fig. 4). Først når du er 150 meter foran, skal den forbikjørt skifte til fjernlys.

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

Begge deler er farlig og dessuten forbudt. Når vi stopper langs veien, skal vi bruke parklys slik at andre bilførere ser at vi står stille. Og parklys er ikke kjørellys verken om dagen eller i skumringen. Nærlys og fjernlys er tillatt kjørellys.

7. Vi bruker for lite fjernlys i boligområder.

Mange har den uvane å kjøre med nærlys i tettbygde strøk, selv om det er dårlig veglys. Det er en farlig uvane. Med nærlys ser du fotgjengere i mørke klarst først 30 meter foran bilen. Bruk fjernlys når veien er mørk, også i boligstrøk.



Klar refleksjoner lyset meget forskjellig. En mørk frakk bare 5%, grå frakk 10%, lys frakk 80%, og refleks-brøkke 100%. Fotgjengere med mørke klær er derfor praktisk talt usynlige for bilføreren.

8. Vi kjører med feil innstilte lys.

Du bedrar både fotgjengere og andre bilførere når lyset ditt ikke er riktig justert, og du ser dårligere selv. Dermed skaper du lett farlige situasjoner. Kjør innom en bensinstasjon, eller la et verksted sjekke lysene. Sjekk også om du trenger nye pusserblader.

Høstkveldene er årets farligste tid på veien, bl.a. fordi bilførerne ofte gjør feil. Nå vet du hvordan du skal unngå dem.

SE OG BLI SETT

Vegdirektoratet/
Statens informasjonstjeneste