

VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

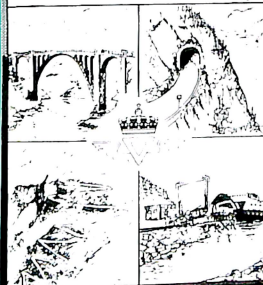
Juni 1982

10. årg.



VEG OG VIRKE
I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

10. årg.



JUBILEUMSNUMMER

VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

Juni 1982

10.årg.

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Redaksjonsutval:

Andor Wicken
Arne Johnsen
Terje Haug

Redaksjonsråd:

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

Redaksjonssekretær:

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

Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset,
Julsundvegen 1 B, 6400 Molde

Sats og trykk:

Jan Betten & Sønns Trykkeri, Tingvoll

Opplag: 1800

Medarbeidarar:

Bjørn Andersen
Katrine Bang
Paul Bølset
Einar Drugli
Torgeir Døssland
Magne Fiemsæter
Kristian Furland
Arnfinn Gautun
Anders Grotle
Kåre Halvorsen
Terje Haug
Oddvin Haukeberg
Leif Husby
Eskild Jensen

Arne Johnsen
Anders S. Moen
Palmar Orset
Bjarne Rekdal
Jane Marit Røv
Arne Inge Torvik
Eivind Vollset
Andor Wicken

Innhald:

- 3 Takk for samarbeid
- 5 Vegsjef Arne Inge Torvik tar avskjed
- 7 Fartsgrense 90 km i Brusdalen
- 8 Takk for samarbeidet
- 11 100.000 kroner i vektgebyr
- 15 Tankar om «jubilanten»
- 16 Trafikkulykker 1. kvartal 1982.
- 17 Trafikknytt frå FTU
- 18 Nye førerkortforskrifter fra 2. april
- 20 Brøyteutgifter og vintervedlikehold
- 21 Eiendom- verksteddrift 1981
- 25 Vilt og trafikk
- 26 T-13
- 30 Produktivitetsåret 1982
- 32 Jubileumskryssord
- 34 Rundesambandet fullført
- 35 Aktivitetsrettet eller resultatrettet ledelse
- 36 Etablering av kontaktgrupper
- 38 Vintervegrapportar i 1893
- 39 Trafikksikkerhetsrådet besøker fylket
- 40 Om produktivitet
- 43 Røyking og arbeidsmiljø
- 44 Belastningslidelser
- 48 Hytter til ferie og weekend
- 51 Familieskidag
- 52 Lab-nytt
- 57 Brubygging og pengevanskar
- 58 Kalkstabilisering
- 59 Instruks for arbeidsdriften 1896

Takk for samarbeid



Etter 28 år samanhengande teneste i vegvesenet i Møre og Romsdal — først som vedlikehaldssjef og seinare som anleggssjef og vegsjef — seier eg takk for meg 30. april. Takk for samarbeid til alle dei eg har delt arbeidsoppgåvene med i etaten og utanfor etaten.

Med særleg glede minnes eg arbeidstida ute i felten, då eg hadde organisering og arbeidsleiing i ved-

likehald og anlegg med heile fylket som arbeidsområde, og også elles var mykje med i synfaringar og drøftingar i samband med planer på kort og lang sikt. Då vart eg kjent i kvar bygd i fylket — frå ytste øy til øvste plass i dalen. Eg møtte mange menneske, fekk eit breitt oversyn over natur og næring, mange inntrykk om liv, lagnad og lynne. Eg fekk i samarbeid den største vyrdnad for

mange dugande kommunepolitikarar, kommunetenestemenn og mang ein interessant og ihuga «menig mann».

Vegvesenet har ei sterk desentralisert verksemd. Det er ute i distriktet den norske skattebetalaren ser resultatet etter oss. Storparten av etaten er arbeidsfolk i anlegg, vedlikehald og maskindrift. Arbeidsleiinga ute — vegmeistrane og oppsynsmennene — har stort ansvar for den daglege arbeidsdrifta og for den daglege trafikkavviklinga og trafikktrygginga.

Biltilsynet er ein viktig del av vegvesenet for alt som gjeld trafikk — og så ei tenestemannsgruppe som i det daglege arbeidet møter mange.

Krav til planlegging, kontroll og anna forvaltning innan vegsektoren har auka mykje i desse 28 åra og så mykje at vi ikkje rekk over alle ønskjelege oppgåver og oppdrag, endå vi etter kvart er blitt mange på vegkontoret.

Vi har gjennom åra hatt stor stabilitet i denne store flokken av tilsette, og vi har aldri hatt nokon konflikt som har sett sår. Det har jamt over vore ein ærleg vilje til å gjere gangs verk, til å syne initiativ, vere plikttro og til å ta ansvar i tenesta. Takk for dei mange sams tak i dei mange oppgåver som vegvesenet har. Og takk for all hjelp og stønad til meg i den funksjon eg har hatt.

I februar var det 40 år sidan eg tok til i første arbeidsbolken min i vegvesenet i Møre og Romsdal — som ekstrajeniør ved «Bil- og ferjeforbindelser i Møre og Romsdal» (dagleg kalla «kompensasjonsplanen»).

Skal eg sjå attende, er det vel naturleg at eg tar for meg dette tidsspennet på 40 år. Konklusjonen blir: Ei fullstendig omskaping av kommunikasjonene her i fylket.

Når eg no fyller 67 år og blir pensjonist, sit eg att med den gleda at eg i mine yrkesaktive år har fått vere ein av dei mange i eit *arbeidslag* som har fått til oppgåve å byggje «verk som varer» — om ikkje «til verdi øydest», så i alle fall for vår tid. Eg trur at det meste av det som er gjort, er til gagn og glede for storparten av dei som byggjer og bur og skaper verksemd og vekst i fylket vårt.

Det blir alltid bruk for vegvesenet i dette store oppdelte og vêrharde fylket. Krava til trafikkavvikling og tryggleik vil auke. Det blir bruk for dugande folk. Og det blir behov for eit framhaldande godt samarbeid i etaten og mellom vegvesenet og politiske og administrative organ på kommune- og fylkesplanet. Eit nært samarbeid mellom vegvesenet og næringsorganisasjonar og interessegrupper blir det også behov for. Lasset er så tungt at det trengst mange hestar til å dra! Lukke til på ferda vidare!

Beste helsing

Arne Inge Torvik

Vegsjef Arne Inge Torvik tar avskjed

Den 30. april 1982 tok Arne Inge Torvik avskjed som vegsjef i Møre og Romsdal.

Torvik er født i 1915 og ble i 1939 uteksaminert ved bygningslinjen ved NTH. Til 1940 var han undervisningassistent ved høyskolen, da han begynte i Statens vegvesen. Han var ekstraingeniør i Sogn og Fjordane fra 1940 til 1942, i Møre og Romsdal fra 1942 til 1946. Torvik fungerte deretter som avdelingsingeniør i Finnmark og i perioden 1948-51 ved Vegdirektoratets vedlikeholdskontor. Samtidig var han sekretær i Nordisk vegteknisk forbund og timelærer ved Oslo tekniske skole. Torvik virket i 1951 som teknisk sekretær i Oslo kommune, og arbeidet deretter i A/S Årdal og Sunndal Verk som leder av bygningsavdelingen til han i 1954 kom tilbake til vegvesenet i Møre og Romsdal.

Han fikk da til oppgave å organisere og bygge opp en egen vedlikeholdsavdeling ved vegadministrasjonen i fylket. Dette var et pionærarbeid. Vedlikeholdet av riks- og fylkesvegene hadde til den tid i stor utstrekning vært ledet av lensmennene. Dette var ei ordning som i lang tid hadde vist seg lite hensiktsmessig. Lensmennene hadde vegtilsynet som en bijobb og hadde liten anledning til å ofre seg i særlig grad for denne viktige oppgave som stadig

ble mer krevende og omfattende da biltrafikken begynte å øke for alvor i midten av 1950-årene.

Med sin grundighet og store arbeidsevne gikk Torvik løs på arbeidet med å bygge opp tidhøvelig vedlikeholdsorganisasjon.

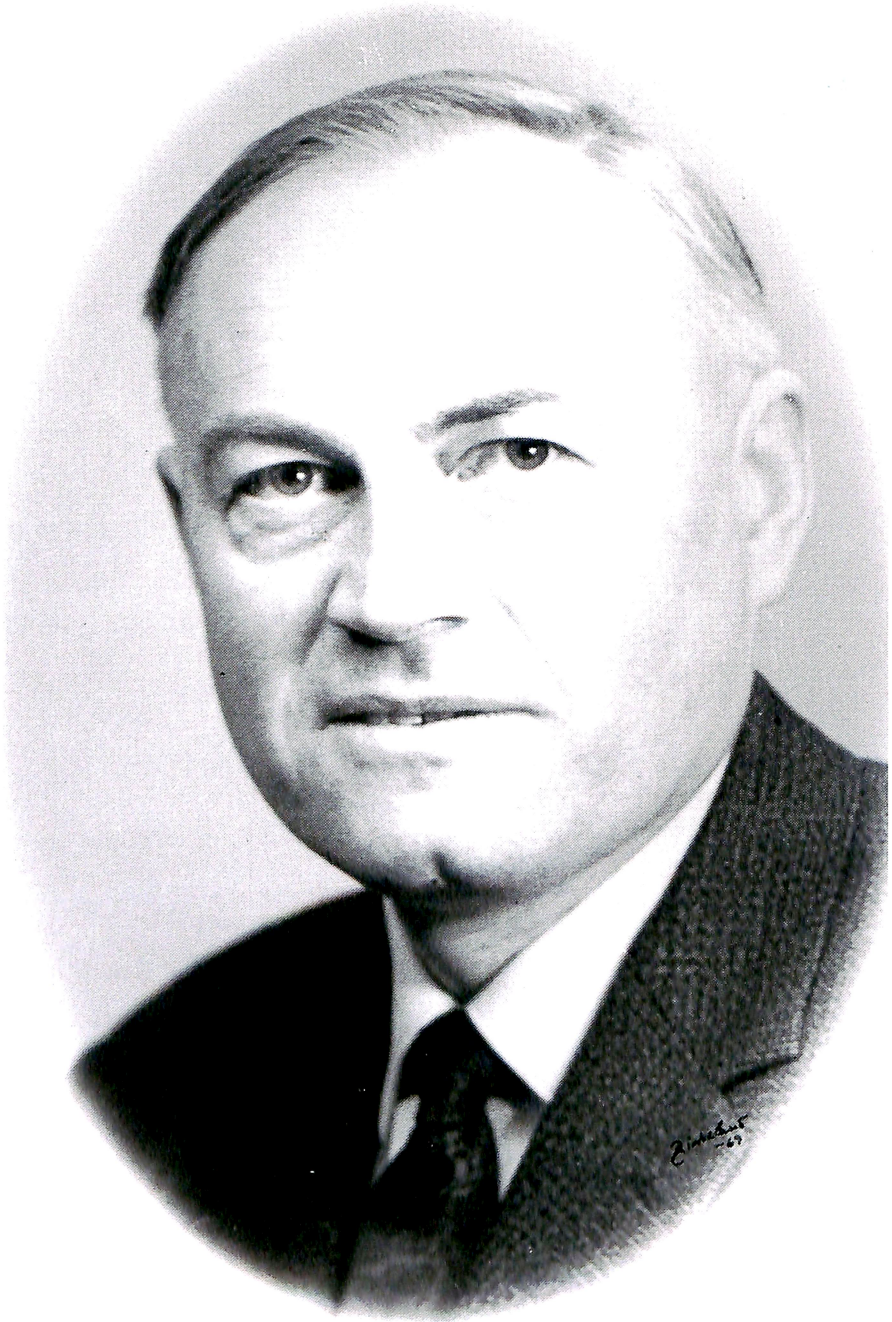
Vegnettet i fylket ble delt opp i vedlikeholdsområder som ble ledet av egne oppsynsmenn. Den inndeling som da ble gjort har siden — bare med mindre justeringer — senere blitt beholdt. Det forteller mye om den grundige planlegginga som da ble gjort.

Dette at vegvedlikholdet ble skilt ut som egen funksjon i Møre og Romsdal var forløperen for funksjonsdelingen i vegvesenet i Norge. De andre fylkene kom etter i begynnelsen av 1960-årene og en fikk da også en oppdeling med egne plan- og anleggsavdelinger.

I 1961 da vedlikeholdsavdelingen var vel etablert gikk Torvik over til anleggsavdelingen og tok gradvis over all overordnet ledelse og videre oppbygging av denne.

Da vegsjef Oppegaard gikk av for aldersgrensen i 1968 ble han helt naturlig etterfulgt av Torvik som overtok som vegsjef 1. august.

I de tett på 14 år som er gått siden har Arne Inge Torvik ledet vegvesenet her i fylket på en måte som har



vakt den største respekt, såvel i som utenfor vegvesenet. I denne perioden har en fått bedret vegnettet betraktelig og ikke minst fått gjennomført en rekke nye veg- og bru-prosjekt som Torvik personlig må få en stor del av æren for.

Vi som har hatt Torvik som sjef har lært å sette stor pris på ham både som menneske og leder. Aldri har han etterlatt tvil om sine egne oppfatninger og vi har alltid fått den rettleiding og støtte vi har hatt behov for. Men samtidig er den enkelte blitt overlatt såvel myndighet

som ansvar i rikt monn. Det har vi satt pris på og vil uttrykke vår takk for.

Når Torvik nå går over i pensjonisttilværelsen blir det neppe for å sette seg i gyngestolen, om vi kjenner han rett. Med sin aktive innstilling og sitt vide og rike interessefelt er det ingen tvil om at også pensjonist-tida blir travel og dagene for korte.

Vi vil alle ønske ham og hans familie mange rike og gode år framover.

E. V.

Fartsgrense 90 km/t på E69 i Brusdalen

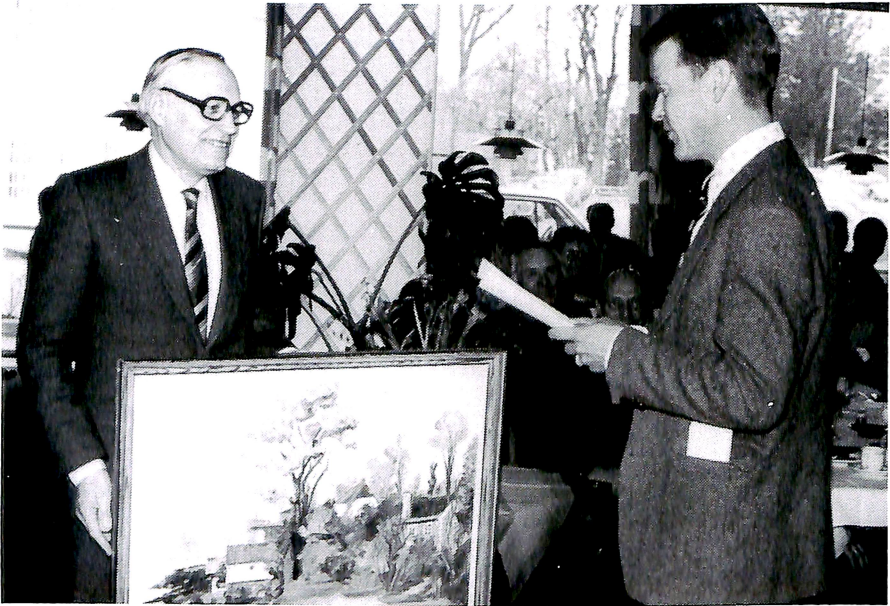
Samferdselsdepartementet har 31. mars 1982 gjort vedtak om innføring av ei spesiell fartsgrense på 90 km/t på ei 6,58 km lang strekning på E69 i Brusdalen. Vi tar sikte på å setje vedtaket i verk snarast mogleg.

Men før dette kan skje, må det mellom anna setjast opp skilt som gir forbod for gåande og syklande (skilt nr. 306.8) å ferdast på strekninga. I staden må desse bruke fylkesvegen som ligg parallelt med riksvegen. Det blir sett opp skilt som viser gåande og syklande til denne veggen.

Bjørn Andersen



TAKK FOR SAMARBEIDET



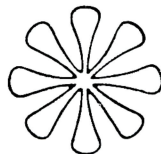
Ansatte ved vegkontoret benyttet siste arbeidsøkta for Arne Inge Torvik som vegsjef i Møre og Romsdal 30. april 1982 til å ta avskjed med vegsjefen og fru Agnes. Ved en enkel tilstelning i Fylkeshusets kantine takket representanter for organisasjonene, biltilsynet og øvrige ansatte for trivelig samarbeid og for den enorme innsats Torvik har gjort

både i de 14 år som vegsjef og i tidligere oppgaver i etaten.

Driftssjef Eivind Vollset overrakte etatens «formelle» gave og diplom, mens Anders Moen som de ansattes representant var mer i det kunstneriske hjørnet og overleverte såvel hyldningskvad som maleri.



Alle muntre bemerkninger til tross:
Et vemodig skjær over avskjeds-
stunden med medspiller og kaptein
på laget Arne Inge Torvik.





Vegsjef Kaare Flaate

tok plass i vegsjefstolen 3. mai.

I neste nummer av «Veg og Virke» bringer vi intervju med vegsjefene Torvik og Flaate.

Vegsentralen

hadde torsdag 29. april en avskjedstilstelning for vegsjef Torvik. Mekaniker Palmar Orset representerte de ansatte. I en tale ble Torvik takket

for alt arbeidet han har lagt ned for vegsentralen. Det ble overrakt to krystallskåler, en krystallvase og blomsterbukett.



Vegsjef Torvik får overrakt gaven av P. Orset.



Arne Inge Torvik og frue i samtale med Jarle Øye (t.v.) og Oddvar Åfløydal.



100.000 kroner i vektgebyr rett i statskassa

Fra omkring midten av februar til først i mai i år har vi hatt nedsatt akseltrykk p.g.a. teleløsning.

I store deler av denne tida har 2 brukskontroll-grupper vært i sving for å holde et øye med tungtrafikken.

Omkring 1700 kjøretøy har vært kontrollert. Det er på det rene at man har kommet over flere brudd på akseltrykkbestemmelsene enn tidligere. Dette har resultert i gebyr på ca. kr 100.000,-.

Av de største gebyrene på vogntog nevnes kr 11.700,- på et kjøretøy med flytende væske og kr 11.000,- for en reketransport. Disse kjøretøyene veide 11 tonn mer enn tillatt. To lastebiler med vel 6 tonn overløst fikk hver gebyrer på kr 8.400,-.

Akseltrykkene settes ned i teleløsningsperiodene for å spare vegene. Det er beklagelig at en del transportører ikke har forståelse for dette. Det må imidlertid understrekes at de aller fleste er lojale og følger gjeldende retningslinjer.

Arne Johnsen

Vegdirektøren gratulerer Veg og Virke



— og forståelse for — de forholdene som vår etat arbeider under i Møre og Romsdal.

Jeg sender en hjertelig hilsen og takk til alle som bidrar til at Veg og Virke utkommer. Det ligger et stort arbeide bak en slik bedriftsavis, og jeg kan bare ønske lykke til med den videre innsats.

Eskild Jensen

Det er en stor glede for meg å kunne gratulere Veg og Virke med 10-års jubileet. Det er en fin bedriftsavis og den har et fint navn.

Bedriftsavisene innen Statens vegvesen er et virkemiddel til å skape kontakt mellom de mange ansatte i vår store og forskjelligartede etat. Veg og Virke har i så måte føyet seg pent inn i rekken av aviser, og har også bidratt til å gi et fint bilde av Vegvesenet.

Nettopp i vår tid hvor ord som «fremmedgjøring» er så mye brukt, er nettopp bedriftsaviser som Veg og Virke med til å styrke samholdet og «korpssånden» innen etaten. Også som et ledd i den viktige toveis kommunikasjonen mellom ledelse og ansatte er bedriftsavisene av uvurdelig betydning. Det er derfor en glede å kunne konstatere at vi stadig har sett en økning i antallet bedriftsaviser.

Jeg leser Veg og Virke regelmessig. Avisen bidrar til å gi meg et bilde av



10 ÅR

I min introduksjonsartikkel i nr. 1 av «Veg og virke» for 10 år siden hilste jeg nyskapingen velkommen med en blanding av tru og tvil:

«Vår avis er ny av vokster. Kanskje er dette bare en ettårig plante. Kanskje er jordbotnen for tung og kald og evnen til å pleie planten for liten. La gå med det, bedre med en hektisk oppblomstring i en kort sommer enn at liv ikke skapes overhode.

Men, hvem vet — kanskje planten slår rot og overlever en kald vinter likevel, at vi faktisk har sådd frø til en flerårig plante? Vi får se.»

Planta har slått rot og overvintret! Og jeg vil takke dem som gjennom 10 år har sørget for å gi den næring og stell.

Vår avis har fylt den oppgaven som ble stilt ved starten: Å være et bindeledd mellom de vel 1000 personer som år om annet er beskjeftiget i vegvesenet i Møre og Romsdal, spredt på tallrike arbeidsplasser over hele dette oppdelte fylket. Jeg tror at avisa har bidratt til å holde vedlike en etatmessig samhörighet, til å fremme kvalitet og befeste en fagstolthet og håndverksære i vårt yrkesfellesskap. Jeg håper at avisa i år som kommer vil beholde denne viktige funksjonen.

Vi har også hatt den glede å konstatere at «Veg og virke» har kunnet gi



informasjon ut over vegvesenets krets. Gjennom fordeling til politiske og administrative organer i kommuner, fylke og stat, til massemedia, organisasjoner og enkeltpersoner har vi kunnet spre sann opplysning om vegvesenets mangslungne oppgaver og virksomhet.

Mitt ønske for jubelanten er at «Veg og virke» i år som kommer kan bli en møteplass for alle tilsatte, at mange nytter møteplassen, og at det til hver tid finnes interesserte personer med evne til å holde orden på denne møteplassen, til å så og plante og til å vatne og pleie det som kan gro og vokse der. Lykke til!

Arne Inge Torvik



GRATULERER



Ja, etter 10 års drift må man vel si at innkjøringa er gjort og at «Veg og Virke» har oppnådd livets rett er vel uomtvistelig. Hvordan ei bedriftsavis skal presenteres kan være vanskelig å gi noen formel for, men stort sett har den holdt et godt mål. Avisas ansvarlige hadde vel gjerne sett mer stoff fra oss på grasrota, men de fleste liker seg ikke noe særlig med penn i hånda. Derfor kunne jeg tenkt meg ei form for intervjuer som vi har hatt lite av, men som det er mye mer å hente fra. Ja, det kan vel hende denne og liknende kilder er utømmelige.

Litt av meningsutvekslinger har vel også vært manglende vare. Kanskje dette tyder på de gode tider vi har hatt, men som det nå viser seg vil snu med reduserte bevilgninger, vi får se.

«Veg og Virke» er vel den beste informasjonskilde som vi har i utedrifta, det tror jeg de fleste vil skrive under på. Enkelte publikasjoner o.l. fra styrende organer kunne med fordel blitt definert på en lettfattelig måte, der man trakk daglige eksempler inn. Redaksjonen vil her bli pålagt mer arbeid, men som jeg tror vil tjene seg inn igjen på slikt.

Dessuten kan det tenkes at som etat med bedriftsavis kunne vi utnytte den enda bedre, sett tilbake på ting som er satt ut i livet og hvilket resultat vi har fått, om det har svart til forventningene.

Om vi har fått stagnasjon innen vår etat både av midler og bemanning, så håper jeg inderlig at dette ikke overføres på «Veg og Virke».

Takk til de som arbeider med vår avis og lykke til videre.

Oddvin Haukeberg

Hovedtillitsmann



TANKER OM «JUBILANTEN»

VEG OG VIRKE

I det første nummeret av bedriftsavisen vår i april 1972 spurte vi: Hvorfor bedriftsavis?

Den gang mente vi avisa hadde flere oppgaver å fylle:

Den skulle gi et tversnitt av etaten ved å bringe informasjon til den enkelte om forskjelligartede oppgaver og gjøremål, gjøre kjent tekniske forbedringer og fagkunnskap og være et «meldingsblad» internt i etaten. **Alle** i etaten skulle være avismedarbeidere, samle aktuelt stoff, luften personlige meninger og idéer og ta opp det som til enhver tid føles aktuelt.

Det var i starten Samarbeidsutvalget som sto for utgivelsen, og én baktanke var vel at avisa kunne bli et handfast, konkret produkt fra dette utvalget — i ei tid da det ikke var for mange slike.

Opplegget for avisarbeidet var ellers enkelt. Bidragene var antatt å strømme inn og redaktøren kunne kose seg med redigering i sene kveldstimer uten at utgiftene med ordninga ble store. Vegsjef Torvik sto fadder for vårt flotte navn «Veg og Virke» (— han har jo en bakgrunn fra Årdal og Sunndal Verk som har sin «Verk og Virke») og Egil Småge, regnskapsavd., tegnet vår karakteristiske forside som vi siden har beholdt.

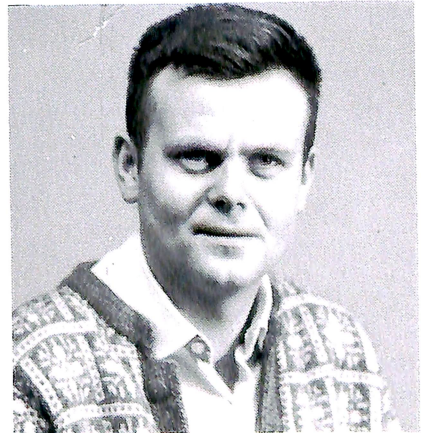
Hva med dagens situasjon: Mye er endret på disse 10 år.

Informasjonsflommen har bare vokst. Skal bedriftsavis konkurrere, kreves teft, kløkt og **arbeid** samt god stoffpresentasjon fra redaktøren. Layout og trykk må bedres — kostnadene økes.

Bidrag? Ånei, de fleste har vist å være akkurat lik **deg**; — forsåvidt interessant når avisa kommer, men aldri et ord uten påtrykk og purring.

Den friske diskusjon om kontroversielle spørsmål har vist seg mer naturlig å føre i andre fora enn avisa. Trykningstid og hensyn til at stoffet bør «fenge» et flertall kommer også inn.

Bør avisforma endres? Er det i det hele tatt noen framtid for jubilanten?



Jeg vil svare JA! Avisa vår har vist seg å ha en misjon, men det kreves **innsats** — innsats av oss alle! Vil vi ha friske meninger, reportasjer fra arbeidsplassene, «portretter», tekniske opplysninger og annet interessant stoff er det vi i fellesskap som må bringe fram dette.

Jubilantens beste gave er **ditt** bidrag! Så er det opp til redaksjonen å tilpasse avisa de vekslende behov.

A. Wicken



Trafikkulykker i fylket etter 1. kvartal 1982

Så tidlig på året skal vi ikkje trekke for store slutningar. Det ser likevel ut til at den gode tendensen frå siste åra vil halde seg også inn i 1982.

På riksvegane har ulykkestalet stabilisert seg på eit nivå om lag 35% lågare enn i 1977. På fylkesvegane vart ulykkestalet redusert heilt ned til 12 ulykker i 1. kvartal 1982, frå tilsvarende 22 ulykker i 1981. Særleg vart talet på fotgjengarulykker lågt, med berre 2 slike ulykker i år. På kommuneveg er det også ein god re-

duksjon i høve til dei høge tala frå 1981, men mesteparten av reduksjonen gjeld ulykker med berre materiell skade. Ulykker med mjuke trafikanter held seg no på eit urovekkande høgt nivå på kommunevegane, og særleg er det grunn til å merke seg at syklistulykker no ser ut til å bli stadig meir dominerande.

Alt i alt for det samla vegnettet har ulykkestala i 1. kvartal endra seg slik:

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Ulykker i alt	153	136	129	108	113	96
Fotgjengarar	32	35	30	25	26	19
Syklistar	4	5	3	5	2	10
Dødsulykker	6	5	6	4	2	4

Magne Flemsæter

TRAFIKKNYTT FRÅ FTU

Møre og Romsdal fylkes trafikktryggingssutval (FTU) har første halvår hatt i alt 23 saker oppe til behandling. Utvalet har dessutan besøkt 5 nye kommunar, med sikte på å diskutere trafikktryggingproblemer med politikarar og fagfolk i kommunen. Det står no såleis att å besøke berre 4 av dei 38 kommunane i fylket på denne måten.

Av saker som er tekne opp i FTU i 1982, kan vi nemne desse:

Tildeling og fordeling til 22 kommunar av om lag 600 000 kroner frå ei løyving til fylket på 1,2 mill. kroner til vidareføring av Aksjon skoleveg på fylkesvegar og kommunevegar.

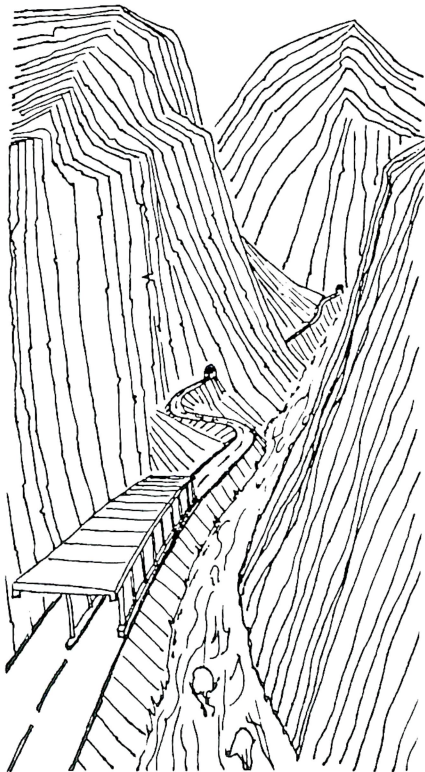
Tildeling av 27 000 kroner til 22 søkarar av ei løyving på 40 000 kroner over fylkesbudsjettet i ymse lag og organisasjonar.

Utspel til sentrale styremakter for å få gjennomført påbod om montering av «underkjøringshinder» på større kjøretøy, for slik å unngå at m.a. fotgjengarar, syklistar og motorsyklar kjem mellom og under hjula på store bilar.

Utspel til Justisdepartementet med bakgrunn i ulykkesituasjonen i fylket, om å stille vesentleg større økonomiske midlar til rådvelde for lensmannsdistrikta til trafikkovervaking og kontrollar utanom vanleg arbeidstid.

Utspel til Postdirektoratet om å revidere retningslinene for plassering av postkassestativ langs vegane i fylket.

Magne Flemsæter



Nye førerkortforskrifter fra 2. april 1982

Mange i statens vegvesen har førerkort for bil og av den grunn tror jeg det kan være interessant for mange med en orientering om de nye førerkortforskriftene som kom 2. april i år. Den største endringen er at de vanlige førerkortene for personbil, varebil, motorsykkel og traktor har fått livsvarig gyldighet. Det vil si at førerkort i kl. A - B - BE eller T eller i de gamle klassene 1, 3 eller 4 som har utløpsdato 2/4-82 eller senere, fortsatt er gyldige etter utløpsdatoen. Dersom førerkortinnehaveren er over 70 år og førerkortet løper ut, må vedkommende alltid ha med en gyldig legeattest sammen med førerkortet.

Legeattesten vil angi den fremtidige gyldighetsperioden.

For personer som tar førerkort for personbil første gang, vil det fortsatt som tidligere bli utstedt førerkort med bare to års varighet. Før to år er gått, må disse førerkortinnehaverne ta med bevis for å ha gjennomgått de obligatoriske fase 2 kurs til biltilsynet og det vil bli utstedt førerkort med gyldighetstid til vedkommendes 100 års fødselsdag, såfremt legeattesten i fase 1 ikke har begrensning. Eksempelvis vil en som er født 5. mai 1962 og som skifter ut sitt midlertidige to års førerkort, få utstedt et førerkort med utløpsdato 05.05.2062.

For personer med førerkort i kl. C -

CE og DE samt minibuss eller den gamle klasse 2, er det ingen endringer med hensyn til fornyelse av førerkortet. Likeledes er det for alle med førerkort med begrensning, for eksempel de som har begrensning på grunn av sykdom (sukkersyke, hjerte/karsykdommer, epilepsi e.l.) eller for eksempel begrenset til kun å gjelde biler med automatgir. For alle disse er reglene om fornyelse som tidligere.

Dog bør nevnes at personer med førerkort for tyngre kjøretøy som ikke lenger ønsker slikt førerkort, fortsatt har gyldig førerkort i kl. B (biler under 3500 kg totalvekt) når førerkortet for de tyngre kjøretøy er utløpt.

En bør og nevne at de som har forbehold om å bruke briller når de kjører, ikke behøver å fornye førerkortet slik som andre med førerkort med begrensninger. Førerkortinnehavere som trenger briller under kjøring, følger de regler som gjelder for de andre uten begrensning i førerkortet.

For førerkortinnehavere som skal til utlandet og som har førerkort hvor utløpsdatoen er passert, anbefales det at førerkortet skiftes ut og får utløpsdato til vedkommendes 100 års dag. Likeledes er det en forutsetning at førerkort som blir skadd eller slitt eller hvor fotoet er forel-

det, blir skiftet ut. Dagens gebyr ved utskiftning eller fornyelse av førerkortet er kr. 50,—.

En må og presisere at disse nye reglene om fornyelse av førerkort som har utløpsdato etter 2/4-82. Førerkort med utløpsdato før 2/4-82 må fornyes på vanlig måte.

Alle førerkortinnehavere har nå fått et større selvstendig ansvar for ikke å kjøre når en på grunn av sykdom eller annen helsesvikt eller mistanke om sådan ikke er istand til å kjøre på en trygg måte. Når førerkortinnehaver som følge av varig helse- og førlighetssvekkelse er i tvil om at kjøring fortsatt kan skje på en trygg måte, plikter han å søke lege for undersøkelse.

Til slutt vil jeg nevne at når gamle førerkort byttes ut, skal det nye førerkort gis gyldighet i de nye førerkortklassene.

Førerkort i kl. 3 blir kl. A.

Førerkort i kl. 4 blir kl. T.

Førerkort i kl. 1 blir kl. BE.

Men førerkort i kl. BE har ikke samme gyldighetsområde som kl. 1. Registrert totalvekt for kjøretøyet i kl. 1 må være mindre enn 7500 kg mens det for kl. BE må være mindre enn 3500 kg. For kjøring her i landet er det likevel inntil videre lov å kjøre både lastebil og motorredskap med totalvekt mindre enn 7500 kg med førerkort i kl. BE.

Ved fornyelse eller duplikat av førerkort i kl. 1, vil det nye førerkort bli utstedt i kl. BE. De som kan dokumentere kjørepraksis de to siste år med:
lett motorsykkel eller

motorredskap med totalvekt over 3500 kg eller

lastebil med tillatt totalvekt mindre enn 7500 kg

gis påtegning på det nye førerkortet om fortsatt rett til å føre ett eller flere av disse kjøretøykategoriene selv om førerkortet blir utstedt i kl. BE.

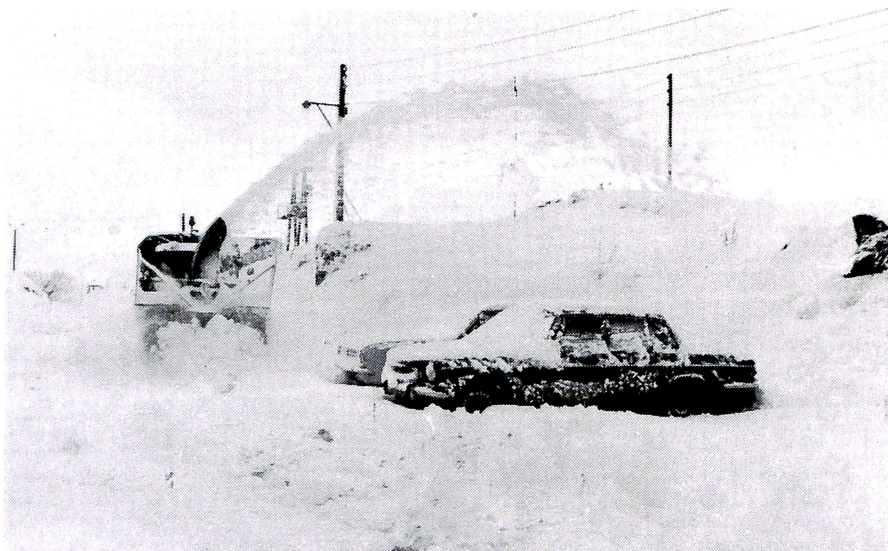
Hensikten med de nye reglene er at en regner med arbeidsbesparelse for biltilsynet og forenkling for førerkortinnehaverne.

Denne orienteringen kan kanskje virke vanskelig, men selv for oss som daglig driver med disse sakene, kan dette virke noe innfløkt. Derfor er det vanskelig å gjøre en slik orientering enkel. Men jeg kan love at dersom det er noen som har spørsmål om de nye førerkortforskriftene som fortsatt er uklare, skal vi ved biltilsynsstasjonene hjelpe til med å finne svar på enkelte spørsmål.

Kåre Halvorsen

***Bruk bilbeltet
– under all
slags kjøring!***

Brøyteutgifter og vintervedlikehold



Sjølv om dei fleste sikkert er glade for å vere ferdige med snømåkinga denne vinteren kan det kanskje vere av interesse å vite kva vinteren kostar vegvesenet her i fylket.

Trass i at det kom til dels mykje snø tidleg på vinteren og i påska, har vel dei fleste av oss inntrykk av at vi har hatt ein fin vinter med rimelege snømengder.

Til vintervedlikehaldet totalt (brøyting, anna snørydding, strøing, beredskap m.m.) er det for 1982 sett av 16,6 mill. kroner på riksvegane her i fylket. Dette utgjer nesten 10 000 kroner pr. km og ca. 16% av den totale løyvinga til riksvegvedlikehaldet. Tilsvarende er det til vintervedlikehaldet på fylkesvegane sett av 9,4 mill. kroner. Dette utgjer 5 700 kroner pr. km og om lag 20% av løyvinga til fylkesvegvedlikehaldet totalt.

I dei 4 månadene desember-mars er det til vintervedlikehaldet medgått i alt 10,9 mill. kroner på riksvegane, 0,5 mill. kroner mindre enn det var rekna med i perioden. På fylkesvegane er det medgått 6,7 mill. kroner, vel 0,1 mill. kroner mindre enn planlagt. Sjølv om vegvesenet blei påført store utgifter som følgje av det store snøfallet i påskehelga, må vi tru at vintervedlikehaldsutgiftene totalt i vinter blir i nærleiken av det planlagte.

I alt har vi totalt om lag 200 brøyteroter her i fylket på dei riks- og fylkesvegane som blir haldne vedlike i vegvesenet sin eigen regi. 19 roter blir brøytt av vegvesenet sine egne brøytebilar medan resten og såleis storparten av vegnettet, blir brøytt av private kontraktørar.

Av hovedpostane på vedlikehalds-

budsjettet er det berre utgiftene til dekkevedlikehaldet som øverstig kostnadene med vintervedlikehaldet. Etter som vi brukar så store pengesummar til brøyting og anna snørydding er det sjølv sagt ei stor oppgåve å utføre eit så godt og rasjonelt vintervedlikehald som mogleg.

Med tanke på å halde utgiftene nede kan det bli aktuelt å differensiere brøytestandarden noko meir enn hittil etter trafikkmengda på vegen. Dette er også i samsvar med nyare retningslinjer frå Vegdirektoratet. Etter desse retningslinjene bør brøyting settast i verk ved nysnømengder på over 2 cm på vegar med trafikkmengde over 4 000 kjøretøy i døgnet. På vegar med mindre trafikk, og det gjeld dei aller fleste vegane her i fylket, heiter det at det bør brøytast ved større snømengder enn 5 cm. Vidare bør ikkje snø- og

islaget i hjulspora bli tjukkare enn 3-4 cm og hjulspora ikkje djupare enn 3-5 cm.

Etter kvart som vegstandarden har vorte betre og for å redusere brøyteutgiftene må vi rekne med at det etter kvart blir aktuelt å auke lengda på mange av brøyterotene. Dette vil medføre at gjennombrøytingstida (tida som medgår til å brøyte ei rote tur/retur) blir lengre enn det som er vanleg idag. Det kan også bli meir vanleg å la vere å brøyte i tidsrommet kl. 23.00 — kl. 04.30 om natta.

I vårt fylke kan vi ofte få store snøfall og dessutan er det mange vegstrekningar med til dels store føykeproblem. Slike tilhøve må vi sjølv sagt ha i tankane når vi skal fastlegge rutiner og opplegg for brøytetene.

Paul Bølset

EIENDOM- VERKSTEDDRIFT 1981

Vi har satt opp en økonomisk oversikt av eiendom- og verksteddrifta for vegvesenet i Møre og Romsdal. En tendens i kostnadsutviklingen er en veldig rask økning av utgifter fra år til år. Dette har flere årsaker, bl.a. større utnyttelse av bygge- og tomtområdene (kontor — felleslager o.l.) og store investeringer i nye

bygg og derved større kostnader til rente og avskrivninger.

Totale eiendomskostnader ved vegsentral — vegstasjoner i 1981 var kr. 3.168.500,— mot kr. 2.364.300,— i 1980 en økning på ca. 34%.

Se tabellene på de neste sider.

A. Gautun

EIENDOMSKOSTNAD I MØRE OG ROMSDAL 1981

i 1 000 kr

Stasjon	Avskr.	Renter	Egne rep.	Frem. rep.	Fyrings- olje	El.kraft	Vakt- mester- arb.	Andre utg.	Sum kostn.	Innbetalt husleie
Årø vegsentral	77,0	284,8	133,7	20,0	122,9	85,1	217,7	310,0	1 251,2	9,0
Skodje vegstasjon	-	-	190,0	2,3	9,0	23,3	121,5	131,3	477,4	24,2
Gurskøy vegstasjon	-	-	5,5	-	5,9	12,1	-	1,6	25,1	-
Ørsta vegstasjon	27,4	106,9	68,8	1,0	11,4	43,5	7,3	29,0	295,3	76,2
Stranda vegstasjon	11,9	42,9	1,9	-	22,9	11,4	14,5	18,0	123,5	69,7
Åndalsnes vegstasjon	9,2	27,4	-	1,9	33,0	19,1	-	4,1	94,7	58,7
Eidsvåg vegstasjon	8,0	23,6	10,3	0,2	8,8	19,9	74,7	37,0	182,5	36,2
Surnadal vegstasjon	19,2	71,0	4,2	0,1	20,0	10,2	40,4	25,7	190,8	91,5
Eidså vegstasjon	-	-	-	8,1	-	5,1	2,4	26,7	42,3	-
Sunnadal vegstasjon	32,9	138,8	18,0	-	-	14,0	2,4	3,2	209,3	-
Aure vegstasjon	-	-	12,4	1,8	-	12,1	23,0	11,6	60,9	-
Smøla vegstasjon	15,2	63,7	14,0	-	-	34,1	14,3	18,3	159,6	-
Andre bygg.	38,5	8,8	-	-	-	-	5,8	11,7	64,8	-
Sum	239,3	767,9	458,8	35,4	233,9	289,9	524,5	318,2	3 168,5	365,5

 Totale driftskostnader på bygg: kr 3 168 500,-

 Av dette er betalt av maskinavdelinga: kr 2 803 000,-

VERKSTEDDRIFT I MØRE OG ROMSDAL 1981

1 1 000 kr

Verksted	Lønn	Oppsyn	Verktøy Avsk. + renter	Eiend. kostn.	Andre utgifter	Totale utgifter	Inntekt	Drifts- resultat	Ant. verks. timer
Årø vegsentral	3 955,7	452,4	117,7	422,2	1 210,2	6 158,2	6 555,8	397,6	54 631
Skodje vegstasjon	897,3	226,2	16,8	210,5	145,5	1 496,3	1 396,2	± 100,1	11 635
Gurskøy vegstasjon	325,4	56,5	8,2	6,7	74,0	470,8	505,5	34,7	4 212
Ørsta vegstasjon	144,2	56,5	12,3	66,1	44,3	323,4	226,9	± 96,5	1 890
Stranda vegstasjon	142,0	56,5	9,7	27,0	54,9	290,1	208,2	± 81,9	1 735
Åndalsnes vegstasjon	113,8	56,5	3,9	14,4	8,6	197,2	184,9	± 12,3	1 540
Eidsvåg vegstasjon	111,1	56,5	3,0	74,5	20,9	266,0	194,0	± 72,0	1 616
Surnadal vegstasjon	280,6	56,5	12,3	49,0	46,8	445,2	412,7	± 32,5	3 439
Eidså vegstasjon	100,1	-	7,8	21,0	23,2	152,1	174,7	22,6	1 455
Sunnadal vegstasjon	40,3	-	2,6	108,6	18,7	170,2	65,0	± 105,2	541
Aure vegstasjon	114,7	-	5,3	30,4	39,9	190,3	187,5	± 2,8	1 562
Smøla vegstasjon	78,9	-	14,9	86,2	68,7	248,7	143,2	± 105,5	1 193
Diverse			7,3	8,7	5,6	21,6		± 21,6	
Sum	6 304,8	1 018,1	221,8	1 125,3	1 762,3	10 431,1	10 255,2	± 175,9	85 449

Underskudd: kr 2,- pr. verkstedtime

± = underskudd



VILT OG TRAFIKK

Ved vegkontoret har vi i dei siste åra merka ein stadig aukande etterspurnad om skilting av vegstrekningar der storvilt ofte kryssar vegen.

Vi har få tal som viser kor ofte slike kryssingar av vegbana har ført til konfliktsituasjonar mellom dyr og bilførar. Etter dei opplysningane vi mottar ved søknader om skilting av dyretrekk, er det sannsynleg at tala på drepte og skadde dyr i trafikken er mykje større enn dei offisielle. I følgje statistisk sentralbyrå sin jaktstatistikk vart det påkjørt og drept 49 hjortar og 57 rådyr i 1980 i Møre og Romsdal.

Vi har vidare registrert ein svak auke i talet på personskader ved trafikkulykker der storvilt er involvert. I tillegg skjer det sannsynlegvis ein del mindre skader på dyr og bilar som ikkje blir registrert, og det er utan tvil mange «nære på ulykker» av dette slaget.

Vegvesenet åleine kan ikkje vurdere kva for tiltak som bør gjerast for å hindre kollisjonar mellom bil og storvilt. Vi har derfor sendt rundskriv til lensmennene og dei kommunale viltnemdene for å få kartlagt problemet i dei enkelte kommunane. Vi spør også om dei har forslag til tiltak på dei stadene der storvilt ofte kryssar riks- eller fylkesvegen.

Det ligg på sida av vår kompetanse å lære elg, hjort og rådyr korleis dei skal opptre i trafikken. Tiltaka må

derfor gå ut på å skremme dyra frå vegen eller å styre kryssinga til oversiktlege stader.

Tiltak som bør vurderast er:

1. Skilting (skilt nr. 146 «Dyr»).
2. Rydding av siktsoner.
3. Oppsetting av ledegjerder.
4. Informasjon.
5. Andre tiltak.

Vi bør allereie ved planlegginga av vegar vere merksame på problema som storvilt kan skape. Siktemålet må vere at ein så tidlig som mogleg får registrert viltet sine trekkruer i området, slik at ein kan vurdere kva for tiltak som bør settast iverk for å redusere faren for kollisjonar mellom storvilt og bil.

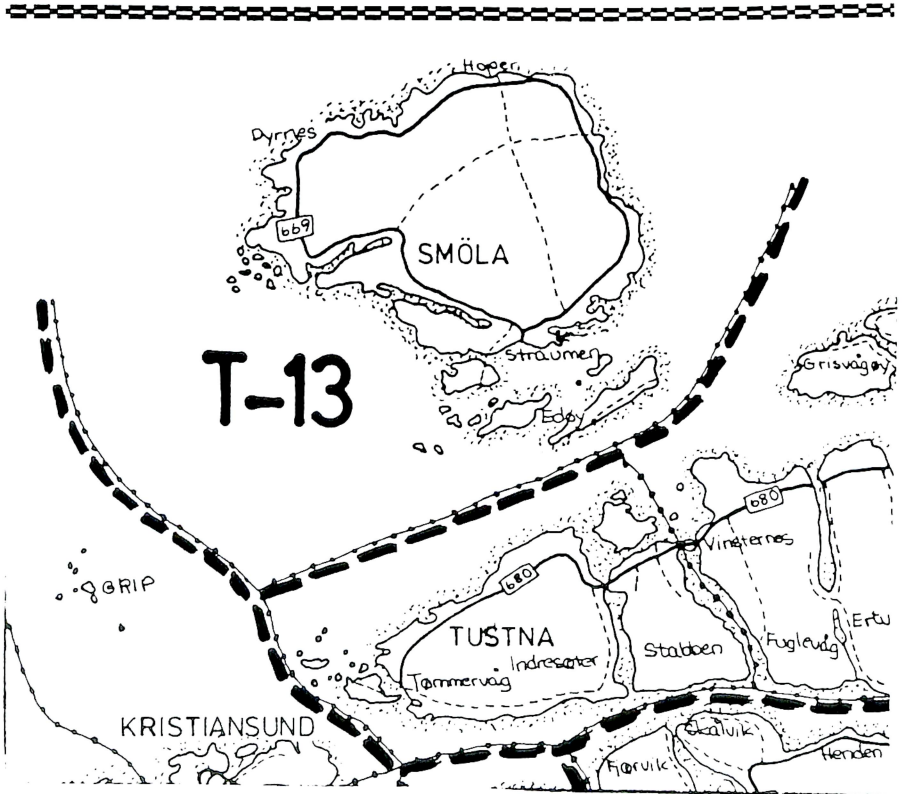
Skilting åleine er oftast ikkje nok. Praksis idag er at skiltet 146 «Dyr » berre blir sett opp der den farlege strekninga er klårt avgrensa, til dømes der storviltet ofte ferdast over vegen (dyretrekk). Å sette opp fareskilt med tanke på å dekkje lengre vegstrekningar vil vere til liten nytte.

Det er grunn til å tru at verknaden av slik skilting vil avta etter kvart som fleire stader blir skilta på denne måten. Å avgrense bruken av slik skilting må derfor vere ei klar målsetting, slik at det ikkje blir sett opp skilt på strekningar der eit og anna streifyret er observert frå tid til anna.

Vi vil i den samanheng nemne at vi har fått rapport frå lensmannen i Haram, der det går fram at det på ei strekning på riksveg 659 ved Slyng-

stad, som vart skilta med skilt 146 «Dyr» for 2 år sidan, sist haust vart påkjørt og drept 6 hjortar.

Bjørn Andersen



T-13

T-13 består av bare Smøla kommune.

Av riksveger er det 630 km (riksveg 669) og av fylkesveger 39,5 km innen

vedlikeholdsområdet inklusive 6,5 km som vedlikeholdes av kommunen.



Ingvar Tyrhaug - spes. arb.



Ole Reiten - spes. arb.



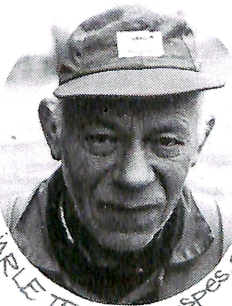
Johannes Lervik - spes. arb.



Fridolf Lie - maskinfører



Edward Myrvoll - maskinfører



Jarle Tretnes - spes. arb.



Peje Harald Ellevsøy - spes. arb.



Gabriel Roksvåg - spes. arb.



Daniel Råket - spes. arb.



Arne Åkvik - spes. arb.

Innen vedlikeholdsdriften er det sysselsatt 6 mann inklusive 1 oppsynsmann, og ved anleggsdriften som foregår i Nelvikområdet, er det

sysselsatt 3 tjenestemenn samt 1 oppsynsmann som i tillegg har oppsynet med anleggene på Tustna.



Frå Straumen. (Foto Tidens Krav)

Når det gjelder vintervedlikeholdet på Smøla kan dette være like problematisk som i andre vedlikeholdsdistrikt. Ras forekommer ikke, men her er det snøfokket som skaper store problemer for brøytemannskapene.

I de siste årene har det vært kontinuerlig anleggsdrift på Smøla.

En er nå ferdig med utvidelser/utbedringer av riksvegen på vestsiden, og den siste dekkeleggingen her (ca. 2,5 km) vil skje i løpet av forsommeren.



Bildet er tatt på Reiråbakken i Smøla.



Omlegging av r.v. 669 gjennom Nelvika.

Som ovenfor nevnt foregår det nå omlegging av riksvegen gjennom Nelvika. Dette anlegget ble startet i

1981, og en venter at parsellen kan tas i bruk i løpet av 1984.

Einar Drugli

Løsning på «Vegkryss nr. 1-82»

H	E	L	H	E	T	S	I	N	N	T	R	Y	K	K
E	R	I	Ø	S	E	D	A	O	F	R	E	R		
L	V	Y	P	R	E	S	K	N	Y					
L	F	T	V	V	E	G	I	M	E	N	S			
E	R	B	I	T	I	L	G	O	D	E	S	E	S	
R	O	D	A	T	L	B	I	H	U	L	E			
I	S	M	E	S	Ø	T	O	G	E	T	K			
S	T	I	L	K	R	Y	S	S	D	U	S			
N	G	E	I	R	E	R	P	A	A	A				
I	S	H	O	P	U	R	E	N	I					
N	O	M	E	O	R	D	O	M	E	G	N			
G	A	R	T	N	E	R	I	L	I	L	J	E		
E	R	E	E	N	P	A	L	E	S	Ø	R			
R	E	T	N	I	N	G	S	L	I	N	J	E	N	E

Vinnere ble:

1. Lars Heggen, 6390 Vestnes
2. Jeanette Lorentzsen, Vegkontoret, 6400 Molde
3. Liv Turid Flemmen, Samferdsels-avd., 6400 Molde.

Premiene er tilsendt.

Produktivitetsåret 1982

Produktivitetskampanjen er ny av året. Kampanjen skal «vekke» offentlig som privat, stor som liten. I blad og aviser, kringkasting og foredrag overdyses vi av ord og uttrykk, definisjoner og utgreiinger i slikt omfang at en skulle tro en ny, rendyrket vitenskap — PRODUKTIVITET — hadde sett dagens lys.

Slik er det selvsagt ikke. Produktivtetsbegrepet er kanskje litt diffust for de fleste av oss, men langt fra noe nytt. Tvert om er det en selvfølgelig ballast å ha med i dagliglivets store og små gjøremål. Det er nemlig **der** (og **bare** der) at bedre resultater kan oppnås.

Kanskje **må** det «sterk lut» og gjentakelsens kunst til for å vekke oss — få oss til å stille spørsmålsteget ved vante rutiner og arbeidsformer, være åpne for ny teknologi og forbedringer? Er vi trege «vanedyr» som gjør vår daglige dont mer av rutine enn ut fra nøktern planlegging og prioritering?

Hvordan blir vi mer produktive? I følge oppskrifta er dette enkelt:

Vi skal gjøre samme nytten med mindre forbruk enn før.

Vi skal rette vår innsats dit det trengs mest — dit vi gjør best nytte for oss.

Nå er det slik at ikke alt kan måles like lett. En vegparsell blir bygd bare 1 gang — et arbeidsstykke er sjel-

den helt likt det forrige. En viss skjønnessig vurdering må inn i målingen — både fra oss sjøl og fra publikum som oppfatter «vårt ansikt utad». Er dette en sovepute? Unnskylder vi oss med at våre oppgaver og hjelpemidler er fastlåst — at vi bare er brikker i et spill?

Nettopp her kan årets kampanje ha sitt mål! **DET ER DEG DET GJELDER!** Det er **du** som hver dag i stor grad med store og små valg i arbeidsopplegg, materialanvendelse og samarbeid med andre avgjør hvilket resultat du når. Og det er **du** som plikter å si fra — om smått eller stort — positivt eller negativt — når det er ting som er til hinder for å øke nytten av din innsats!

Kan kampanjen «vekke» oss alle til å «tenke produktivt» tror jeg alle overskrifter, tekster og artikler har hatt sin misjon!



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

Det er meringsløst
å bruke 20 minutter på noe
du kan gjøre på 20 sekunder.

Økt produktivitet er nødvendig for å sikre vår plass på velferdstoppen

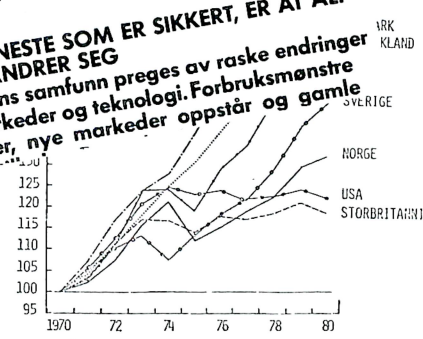
I Norge har produktivitetsutviklingen vært svært i forhold til de beste av våre konkurrenter utenlandsvekst i norsk økonomi, må produktiviteten økes produktivitet må stilles til alle,

Produktivitetsskampanje og nye organisasjonsformer

Man bør tenke på lederens planer
Hvem tenker på lederens planer
er inne med
ne planer

**Godt i ryggen
bedre skjebne**
DET ENESTE SOM ER SIKKERT, ER AT ALLE FORANDRER SEG
Dagens samfunn preges av raske endringer i markeder og teknologi. Forbruksmønstre skifter, nye markeder oppstår og gamle

- En mer effektiv bruk av ressursene i det offentlige skal bidra til å opprettholde velferdsstaten når økonomien blir strammere.
- Utvikling av rasjonelle arbeidsformer burde være en naturlig del av forvaltningens oppgaver uansett økonomisk situasjon.
- Målet for Produktivitetsskampanjen er å få i gang en prosess som skal gi publikum en bedre forvaltning, og dermed en bedre offentlig service
- I dag kan vi ikke registrere folks erfaring med forvaltningen på en tilfredsstillende måte.



Fubidumskryssord

av avd.ing. Kristian Furland

By på	Plutse- lig	Akter	Like- ledes	Betale	Hav- önn	Det nye Leser- ment	Plass Drukk og.		Musikk	vekt	vekst
Krim										Lett	Like
Er Veg og Virke Lær								P.navn By			
Skue- plassen											
Tavene						M.navn Höyde				Byne	Leker
Til døms fk.		Nabo- er			Elv Baby					Fci Prep.	
K.navn Ny og stef			Vesent- lig								
Kluc											

50	Oppror- ene		Svanske Rom	To like	Teiligaste	Tuill- inger	To like	Banning	Muse	771	67/12H	Ditto fork.	Det er visst	
	Odde	Kjemper Alene										Adv.		
EIV				Fl.mål Prep.	Tue	Grus- rygg	Iske- stort.					Prep. Konj.		
Art.												Wippe		Nr. 5
Profet														
														kons.

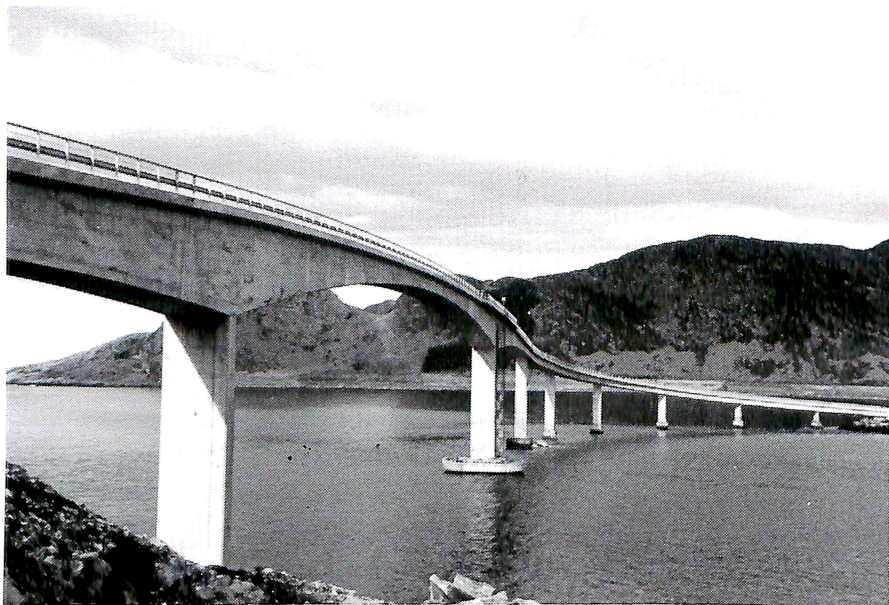
De tre først uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengeletteriet. Løsningen legges i en konvolutt merket «Vegkryss nr. 2-82» og sendes til Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 17. juni 1982.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

Rundesambandet fullført



Endelig — etter hektisk sluttspurt på hardeste vinteren med sammenstøpning, rekkverksmontering og flikkarbeid ble Rundebrua, som siste del av sambandet Remøy-Runde, fullført tidlig i mars.

Ved den høytidelige åpninga 5. mars 1982 kl. 12.00, var det ikkje mange heimesittere av Rundes befolkning. Presse og kringkasting var også til stede da det historiske — og nærmest ufattelige — øyeblikk at Runde var «landfast» ble markert.

Når sluttstrek nå er satt, er det et 8,0 km langt samband til 58,5 mill. kroner som er bygd. Av dette er 960 m tunnel på Sævika i tildels sers vanskelig fjell, fylling i sjøen — ut-satt for tung havbåre — i 1172 m lengde og siste del altså selve brua

på 428 m over selve Rundesundet. Ellers er det veger på land, nybygd og opprustet, både på Remøy og Runde slik at det nå kan sies å være vegsamband av bra standard fra Nøre Vaulen til hamna på Runde.

Blomster og oppmerksomhet vanket det ved åpninga både til den første trafikant, til entreprenør og til vegvesenets kontrollingeniør Sigmund Lønset, som har vært på anlegget daglig i ca. 2 år.

Sjøl om det i dag kan se ut som om Rundebrua foreløpig blir stående som det siste store utbyggingsprosjektet til veglause utkantstrøk på lang tid, får vi håpe utsiktene skifter slik at også andre steder som idag har dårlig samband kan få sine krav innfridd.

Aktivitetsrettet eller resultatrettet ledelse

Det skjer sannsynligvis aktiviteter i avdelingene som er sløsing med arbeidstid og andre ressurser fordi aktivitetene ikke er rettet inn på å nå målsettinger for avdelingene eller vegvesenet som helhet. Det er vel heller ikke uvanlig at en kan stille spørsmålet om de utførte aktivitetene i avdelingene virkelig har gitt de resultater som ver forventet. Ansvaret for at aktivitetene til de ansatte og avdelingen er målrettede og at aktivitetene skaper de forventede resultater, ligger primært hos lederne.

Å sørge for å få utført de riktige aktivitetene framfor å gjøre aktiviteter riktig har vært et kjernepunkt i et lederutviklingstiltak som er satt i gang for de øverste lederne ved vegkontoret (vegsjef, driftssjef og avdelingslederne). Lederutviklingstiltaket er utarbeidet av Vegdirektoratet i samarbeid med konsulentfirmaet Hartmark-Iras i Oslo. Utviklingstiltaket kalles «Resultatrettet ledelse».

Tiltaket startet med en forberedende samling, 15. februar, på vegkontoret. Deretter fulgte et 3-dagers seminar, 9.-11. mars, som ble avviklet på Orkanger sammen med vegkontorene i Sør-Trøndelag og i Nord-Trøndelag. Tiltaket vil nå fortsette ved vegkontoret i lang tid framover og vil i første omgang kun omfatte vegsjef, driftssjef og de seks avdelingslederne.

Som nevnt er hver enkelt leder ansvarlig for at de mål som er satt opp for hans avdeling/enhet nås, og at aktivitetene skaper de forventede resultater. Dette ansvaret krever at

lederen er resultatrettet. Sentrale spørsmål for lederne i lederutviklingstiltaket «Resultatrettet ledelse» blir derfor:

- På hvilke **områder** kan **jeg** best bidra til ønskede resultater for min avdeling og for vegvesenet som helhet?
- Hva kan **jeg** gjøre for å sikre at avdelingens mål og vegvesenets mål nås?

Ut fra de nevnte problemstillinger og spørsmål i lederutviklingstiltaket «Resultatrettet ledelse» har hver enkelt leder ved vegkontoret:

1. Formulert flere (2-5) **resultatområder** hvor han spesielt ønsker å legge ned ressurser og anstrengelser for å nå bestemte mål/resultater.
2. Formulert resultatområdene på en slik måte at han kan handle ut fra dem.
3. Formulert **målekriterier**. Lederen skal senere ved hjelp av målekriteriene avgjøre om målene/resultatene er oppnådd.

tatene i resultatområdet er nådd.

4. Satt opp **tidsplan** for når de enkelte mål/resultater i resultatområdet skal være nådd.

Enkelte av lederne har informert sine medarbeidere i avdelingene om sine resultat områder. Andre ledere vil gi slik informasjon i tida som kommer.

Umiddelbart etter vegsjef Flaates tiltredelse ved vegkontoret ble resultatområder/målekriterier/tidsplaner, som ble satt opp på Orkanger-seminaret, gjennomgått på ny og endelig fastsatt. Lederne skal nå arbeide med disse resultatområdene innen de tidsplaner som er satt. Etter hvert som resultatene

nås, skal nye resultatområder formuleres. Ledergruppa vil møtes en gang i kvartalet for å gå gjennom resultatområdene, vurdere oppnådde resultater og formulere nye resultatområder.

Det blir spennende å se om lederutviklingstiltaket vil nå sitt mål: De øverste lederne ved vegkontoret frigjør seg mer fra den daglige tredemølle og konsentrerer sin innsats på områder som betyr mye for måloppnåelsen/resultatskapinga i avdelingene. Hvis tiltaket viser seg vellykket som arbeidsform for de 8 øverste lederne, vil det senere bli vurdert å føre tiltaket lenger ned i vegvesenets organisasjon.

Anders Grotle

Etablering av kontaktgrupper i plan- og anleggsfasene

Det kommer nå forslag om endring av arbeidsformer mellom planavdelinga, anleggsavdelinga, vedlikeholdsavdelinga, distriktslaboratoriet og grunnseksjonen, hvor den vesentligste endringa blir opprettelse av kontaktgrupper.

I store organisasjoner skjer det relativt hyppigere enn i små organisasjoner at samordninga mellom ulike avdelinger og nivåer kan være ufullkommen. Det er derfor ikke overraskende at en i en så stor organisasjon som vegvesenet oppdager at samordninga mellom avdelinger eller forskjellige nivåer i samme avdeling av og til kan bedres. Årsakene til dette kan være mange.

Det er erkjent ved vegkontoret at

samordninga mellom avdelingene i plan- og anleggsfasene kan gjøres enda bedre enn hva den er. Blant årsakene til at samordninga ikke alltid fungerer som forventet, kan være sammensetninga av personalet i avdelingene. I tillegg til dette kommer at avdelingene over tid kan legge ulik vekt på de mål som er satt opp.

Personalsammensetninga av planavdelinga og anleggsavdelinga kan illustreres på denne måten:

Variabel	Hoved- og detaljplanleggere i planavdeling (inkl. trafikkteknisk seksjon)	Anleggsbestyrere i anleggsavdeling
Gj.snt. tjenestetid i vegvesenet	8,2 år (9,3 år)	21,7 år
Gj.snt. alder på ansatte	34 år (34,6 år)	47 år
Sivilingeniører	4 (7)	2
Ingeniører	8 (11)	9

Som det framgår av tabellen er planleggerne gjennomsnittlig 13 år yngre enn anleggsbestyrerne, planleggerne og anleggsbestyrerne har forskjellig utdanning (selv om de har samme formelle utdanning, blir innholdet i utdanninga forskjellig på grunn av stor avstand i utdannings-tidspunkt). Planleggerne har langt kortere tjenestetid enn anleggsbestyrerne og planleggerne har med få unntak kun praksis som planlegger.

Det er ikke overraskende at denne ulike sammensetninga av og til gir forskjellige forståelser, prioriteringer og arbeidsmåter i avdelingene.

For å styrke formidlinga av kunnskap/erfaring mellom avdelingene og for å styrke arbeidet i plan- og anleggsfasene, skal det nå nedsettes **kontaktgrupper** for alle prosjekt.

Kontaktgruppene skal bestå av representanter fra plan-anleggvedlikehold-grunn- og laboratoriet. Oppnevning og ajourføring av gruppe-medlemmene vil skje gjennom det årlige planleggingsprogrammet. En av gruppas medlemmer er pro-

sjektleder. I hoved- og detaljplanfase skal planlegger være prosjektleder mens anleggsbestyreren skal være prosjektleder i byggeplanfase og anleggsperiode.

Kontaktgruppa skal fungere fra planstart til overlevering av anlegget eller sluttrapport. Etter overleveringa av anlegget skal vedlikeholdets representant sørge for at vedlikeholdets erfaringer blir kjente for de øvrige medlemmer av gruppa

I forslaget til etablering av kontaktgrupper blir det også gitt en del regler om prosjektlederens ansvar og gruppas arbeidsform.

Den nye arbeidsforma kommer som resultat av en større konferanse med deltakelse fra planavdeling, anleggsavdeling og laboratoriet og senere drøftinger i ei mindre gruppe. De ansatte i de berørte avdelingene/seksjonene vil nå bli orientert om den nye arbeidsforma som kommer.

Anders Grotle

Vintervegrapportar i 1893

Lensmannen i Synnylven sende 16. mars 1893 sålydande rapport til veginspektøren i Sunnmøre:

«En Mengde Sne er lagt herinde og denne øger med hver Dag. Langedalen staar nu foran som Sneens Hjem. Dens Dybde gaar nu øverst i Dalen til 2 M 50. Den 13. og 14. bereistes Bygdeveien til Voldsæter og Hovedveien til Amtgrændsen. Veien ingensteds god. Efter Forholdene er det ikke bedre at vente. Sneplovene arbeider saa meget Hestene taaler og er det saavidt Veien holdes aaben. At faa Entreprenørene multerede, naar de bruger Flid og gjør hvad som kan gjøres er ingen Billighed. Plogene er istand. Paa Bygdeveiens 1ste Rode drister man

sig ikke at kjøre Plogen for de farlige Fonder ved Korsbrekke. Den 27.f.Md. eftersaa den konstituerende Lensmand Brydningen Hellesylt — Amtsgændsen. Arbeidet upaa-klageligt. Dette indberettes.»

Lensmannen i Volda rapporterte 21. mars 1893.

«Her er atter kommen et betydeligt Snefald. Den 17. og 18. foretaget Befaring. Ved Gaarden Nossen i Melsbygden gik den 16. et stort Sneskred over Veien, som derved ganske blev spærret. Det var saa tykt, over 5 Mtr., og saa fast, at det ikke kunne gjenembrydes af de faa Arbeidspligtige, som vare hjemme fra Fisket. Ved Pliktarbeide af de hjem-



Nosa-fonna i Melsbygda (Ørsta kommune).

meværende blev banet en midlertidig Vei nedenom Skredet. Dette indberettes herved.»

Severin Naassen sende 4. april 1893 saalydande telefonmelding til lensmannen i Volda:

«Færdsel over min mark er fra idag af forbudt, og der maa derfor uopholdelig sørges for, at sneskreden gjennembrydes efter vejen.»

Den 9. april 1893 skreiv lensmannen til veginspektøren at han reiste til

Nossen etter å ha teke mot ovannemnde telefonmelding. Lensmannen rapporterte vidare:

«Det fandtes nødvendig for at aabne Passagen at gjennebyrde Skredet. Veiens samtidige Rodemandskaber blev anvendt hertil. Skredet var tykt og haardt og endnu 60 Mtr. bredt, men blev dog nogenlunde gjennembrudt.»

B.R.



Trafikksikkerhetsrådet besøker fylket

I dagene 9. og 10. juni 1982 kommer TSR på besøk til fylket. TSR er en forkortelse for Trafikksikkerhetsrådet, og er statens rådgivende organ i trafikksikkerhetssaker. Rådets 21 medlemmer er oppnevnt av Samferdselsdepartementet, og har politisk, organisasjonsmessig og faglig bakgrunn. Rådet står meget sentralt i debatten rundt de viktigste spørsmål som har med trafikksikkerhet å gjøre, og vil på møtet i Molde ta for seg en rekke slike saker.

Fra fylkets side vil bl.a. representanter fra Møre og Romsdal trafikksikkerhetsutvalg og vegkontoret orien-

tere om de spesielle trafikksikkerhetsproblemer som eksisterer i fylket og om målsettingen i det videre trafikksikkerhetsarbeid.

Det vil bli befarung til glattkjøringsbanen i Malmedalen, hvor TSR-medlemmene også vil få prøve seg i praksis. Samtidig vil en rundtur i Ytre Romsdal forhåpentligvis gi det inntrykk at selv om mye er gjort, så gjenstår likevel store oppgaver å løse og betydelige midler å bevilge før trafikksikkerheten er vel ivarettatt i distriktet vårt.

Vi ønsker Trafikksikkerhetsrådet velkommen til Møre og Romsdal.

Magne Flemsæter

Om produktivitet

er det allerede sagt mye, og mer kommer vel i løpet av året. En ikke ukjent tegneseriefigur synes å ha

sloppet demokratisering og delegering uvanlig langt for ham å være:



Og vi kan vel alle være enige i — alle vi i «vegvesenskuta» — at det kreves at vi ror i samme retning og i best mulig takt. Vi må ha en organi-

sjasjon og en arbeidsdeling. «Rett mann på rett plass». Noen kan å ro — noen kan øse — evner og lyst varierer.



— Her er det rasjonaliserings-eksperten mener sakene hoper seg opp —

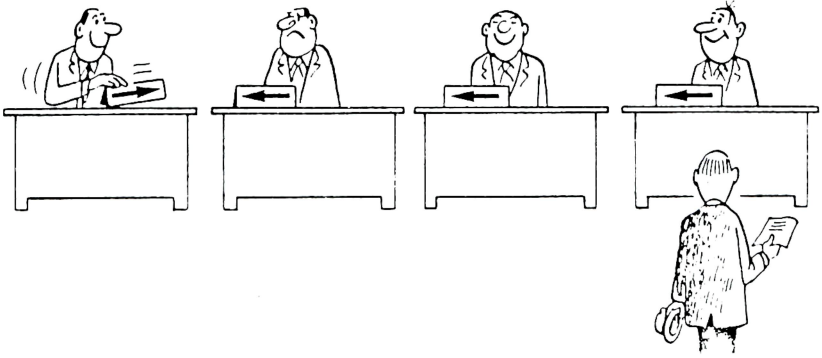
Er skuta tett, kan alle ro. Lekker det mye, må flere til pumpene. Avpasser vi arbeidsapparatet etter vekslende forhold? Er vi villige til å ta et



Lite pratsom, den nye karen, men jaggu har'n tak på dette med skogrydding!

tak der det trengs? Er vår organisasjon smidig nok? Har vi tilpasset vår innsats og organisasjon slik at det publikum vi skal betjene «finner

fram» og er fornøyd med måten vi løser oppgavene på?



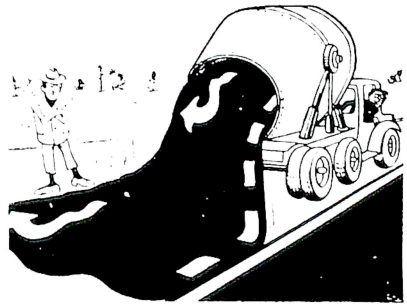
Eller er vi for navlebeskuende, ser for mye på følgende for oss sjøl og

kanskje løser detaljproblem uten at helheten blir ivaretatt?

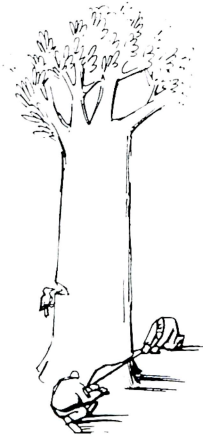


RIKTIG NOK VIL VI LØSE PROVIANTSPRØBET, MEN EN SAMLET JURDERING AV KONSEKVENSENSER TYDER PÅ AT ANDRE PROBLEMER KAN OPPSTÅ

Det beste er selvsagt å «finne opp kruttet» — i små og helst i store ting. Noe kan vi greie sjøl, men mest kan vi lære av andre. Med kontakter, konferanser og kurs kan vi «stjele» kunst fra hverandre, enten det nå gjelder store teknologiske landvinninger eller forbedrede arbeidsmetoder. Ett må vi imidlertid ha klart for oss likevel: Til tross for alt maskineri, utstyr og teknologi er det **menneket** som bestemmer hvordan job-



AT INGEN HAR TENKT PÅ BETTE FØR, DA



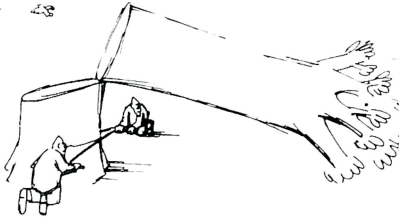
ben skal gå, og utenom en **viss** innsats kommer en ikke.

Likevel husk det gamle ordet:
«Det nytter lite å skunde seg når en er på galen veg».

Der det først og fremst kan oppnås resultat med er å yte full innsats på det som trengs mest! Ikke alt som ser effektivt og nyttig ut gir totalt det beste resultatet!

Med produktivitetshilsen

A. Wicken



Produktivitets- gruk

Piet Hein

Jeg tror, at den erkjendelse er sand og rommer al den visdom vi behøver. Det er utroligt hva man ikke kan, når man af ærlig vilje ikke prøver.



DET KONGELEGE FORBRUKAR- OG
ADMINISTRASJONSDEPARTEMENT

STATENS PERSONALDIREKTORAT

P
M

PERSONALDIREKTORATETS
ELDING NR. 23 N/82

Dato
20.4.1982

Til Statsforvaltninga og Riksrevisjonen.

Gjeld Statens personalhandbok
pkt. 201.11

RØYKING OG ARBEIDSMILJØ

Tobakksrøyk er av dei arbeidsmiljøfaktorane som arbeidsmiljølova regulerer (jfr. §§ 7 og 8 nr. 1 d).

Etter arbeidsmiljølova er eit røykfritt miljø på arbeidsplassen det "normale". Det vil seia at arbeidstakarar som ynskjer det, har krav på eit arbeidsmiljø fritt for tobakksrøyk. Dette må gå føre det krav den einskilde har om rett til å røyke på arbeidsplassen.

Det er arbeidsgjevaren som har ansvaret for at arbeidsmiljøet er fullt forsvarleg. Problem i samband med passiv røyking, bør løysast i samarbeid med det lokale verneapparat. Det kan ofte vera mogleg å løyse problemet med relativt enkle middel, som t.d. at røykarar og ikkje-røykarar vert plasserte på ulike kontor, at dei nyttar opphaldsrom og spiserom til forskjellige tider m.v. Syner det seg at slike praktiske tiltak ikkje let seg gjennomføre eller er gode nok, kan arbeidsgjevaren ha plikt til å forby røyking på arbeidsplassen. Forbodet kan gjelde nærare fastsette stader eller generelt.

Etter fullmakt

N. R. Mugaas

Edvin Saastad

BELASTNINGSLIDELSER — ARBEIDSMILJØPLAGE NR. 1

Av forsker Arne Ebeltoft, Arbeidspsykologisk instituttet.

Flere større intervjuundersøkelser om arbeidsmiljø viser at belastningslidelser er den mest utbredte miljøskaide arbeidstakere pådrar seg. De koster også arbeidslivet mest av alle slags sykdommer. Hva er årsakene, og hva kan vi gjøre med dem?

Belastningslidelser er en samlebetegnelse på forskjellige slags plager og sykdommer i muskler og ledd som en mener oppstår som følge av ytre fysiske belastninger i arbeid og andre sammenhenger. Overgangen mellom forbigående plager og vedvarende sykelige forandringer er ofte vanskelig å slå fast. Mange har et arbeid som dag etter dag fører med seg trette og ømme muskler og sene-fester. Sykelige forandringer oppstår først når vi kan si at smerter og stivhet varer ved, selv uten direkte ytre påkjenninger. I endel tilfeller vet vi hva slags forandringer i muskler som medfører varig verk og smerte. Men både når det gjelder vonde rygger og muskelverk vet vi ennå for lite om hva som produserer smerten og kraftløsheten.

Halvparten har nedsatt arbeidsevne.

Ca. 2/5 av den voksne befolkning har store eller mindre smertefulle plager av dette slag. Men bare 1/5

går til lege med plager, altså bare halvparten av de som plages. Til gjengjeld har hver femte pasient som oppsøker primærlege en slik lidelse. Halvparten av dem som går til lege har fått betydelig nedsatt arbeidsevne. Forekomsten øker med folks alder. Det er seks ganger så mange 60-åringer som 20-åringer som plages. Men det fører ikke til en tilsvarende økning i legekonsultasjoner. Sannsynligvis finner de fleste måter å leve med plagene på, uten helsetjenestens hjelp, eller de finner hjelpen lite effektiv.



Av alle slags sykdommer er det belastningslidelser som koster samfunnet mest.
Tegning Leif Henstad

Mens bare hver 14. 20-åring har kroniske lidelser (av minst ½ års varighet), gjelder dette for hver tredje 60-åring. Er belastningslidelser et uavvendelig produkt av aldersprosesser? Det er de klart ikke. For mens økningen i forekomst fra 20 til 60 års alder blant høyere funksjonærer bare er på 2%, så er den på 100% blant arbeidere i jordbruk, skog, fiske, industri, bygg og anlegg. Forskjeller i lønn, utdanning, yrke, boforhold o.l. viser at belastningslidelser er sosialt meget skjevt fordelt i befolkningen. Dette gjelder også hjertekarsykdommer og nervøse lidelser.

I de senere år har stadig flere søkt behandling for belastningslidelser — ca. 1% eller 22 000 nye tilfeller pr. år. Om dette skyldes reell økning i sykkelighet, vet vi ikke men det koster omlag 17 mill. mer pr. år i behandlingsutgifter. Antallet uføretrygdede har tilsvarende økt med 4-5 ganger mer.

De samfunnsmessige kostnader av sykdom vil si utgifter til helsetjenester samt verdien av tapt arbeidsinnsats ved sykefravær og uførepensjonering eller død før pensjonsalderen. Anslått bl.a. etter svenske beregninger er da de totale kostnader av muskelskjelettsykdommer 7-8 milliarder. Det er den sykdomsgruppe som koster samfunnet mest av alle. Men av disse milliarder faller bare 12% på helsetjenestene og hele 87% på verdien av den tapte produksjonen. Derfor er det også belastningslidelser arbeidslivet taper mest på, de står for 25% eller mer av de totale kostnader som alle

slags sykdommer påfører oss gjennom redusert og tapt arbeidsinnsats.

I tillegg må vi regne med betydelige kostnader for dem som rammes. Verdien av egenbehandling, omsorg for de syke i hjemmet, tapt tilfredshet og livskvalitet osv. er selvsagt vanskelig å anslå, men forsøk på det har gitt beløp på 7-9 ganger av hva helsetjeneste for disse sykdommer og lidelser koster.

Tre hovedårsaker.

Det er ut fra undersøkelser rimelig å regne med tre sett av årsaker — individuell sårbarhet, miljøbettinget sårbarhet og direkte fysiske belastninger. Men «individuell sårbarhet» menes at alder, svake muskler, nedsatt kondisjon, dårlig kroppsbygning o.l. kan gjøre en mer mottakelig for belastningslidelser. Vår fysiske arbeidsevne reduseres f.eks. til det halve eller mer fra 20 til 60 års alder. Setter arbeidsgiverne samme krav til 60-åringene som til 20-åringene, slik det skjer i flere yrker (rengjøring, akkordstyrt fabrikkarbeid, transport m.fl.) øker det slitasjen på kroppen og risikoen for lidelser. Men bortsett fra det gir ikke undersøkelser omkring individuell sårbarhet noen entydige svar. Muskelstyrke, kondisjon, ryggskjevhet, kroppsbygning o.l. viser liten eller ingen sammenheng med risiko for å få belastningslidelser. Og folk med belastningslidelser er omtrent like fysisk aktive som andre, selvsagt unntatt de aller mest plagede. Og alderens virkninger henger som vist, sammen med ens styrke og mangel

på tilpasning av arbeidskrav til aldersendringer.

Virkningene av direkte fysiske belastninger er godt dokumentert, enten det dreier seg om løft, arbeidsstillinger, gjentakelsespregede bevegelser, tempoarbeid eller kombinasjoner av disse. I arbeidslivet har daglig hver 5. mann og kvinne tunge løft, hver 4. mann og 5. kvinne kroppsanstrengelser som gjør dem svette, hver 3. mann og 2. kvinne gjenntatte og ensidige bevegelser, hver 3. mann og 4. kvinne uheldige arbeidsstillinger og hver 8. mann og 9. kvinne vibrasjoner. De som har en av disse påkjeningene, har også 10 - 12 flere sykefraværsdager i året enn personer som ikke utsettes for dem. Og de som har disse miljøfaktorer i sitt arbeid — og det har 2-3% — har også gjennomsnittlig en måned mer sykefravær i året enn dem som slipper denslags miljø. Det er den samme type miljøforhold som ligger bak uførepensjonering for belastningslidelser. Dette gir klare indirekte tegn på hvordan slike fysiske belastninger kan virke på kroppen — for store eller for langvarige belastninger øker risikoen for belastningslidelser. Men samtidig ser en at mange kan ha slike belastninger uten at de tilsynelatende pådrar seg lidelser? Hva kan forklare det?

Her kommer det tredje sett årsaksfaktorer inn. Vår evne til å tåle fysiske belastninger avhenger av mulighetene til å hvile, ta oss igjen, ta hensyn til hva vi kjenner vi greier og til å få hjelp, når vi trenger det. Blir arbeidet for styrt, ensidig og spesialisert lagt opp og kan vi ikke hente hjelp i plagsomme situasjo-



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

ner, blir det straks vanskeligere å mestre belastningene. Men dette er et spørsmål om arbeidsorganisasjon, m.a.o. om fordelingen og tilretteleggingen av arbeidet. Og det oppfattes ofte som noe bedriftsledelsen alene rår over og derfor verken noe ergonomer, bedriftsleger, vernepersonell, arbeidstakere eller Arbeidstilsynets inspektører tør gå løs på, tross §12 i Arbeidsmiljøloven.

Forebyggende virksomhet.

Disse tre årsakstyper bør ses i sammenheng når en skal forebygge belastningslidelser. Ses hver type faktor isolert, blir tiltakene tilsvarende ensidige og nok også mindre virkningsfulle. Blir man bare opptatt av faktorene «individuelle sårbarhet», er det trening, pausegymnastikk, behandling og personalutvelgelse som står i sentrum for miljøaktiviteten. Ser man bare på de fysiske belastningene, rettes innsatsen alene mot bord, stoler, løfteverktøy, maskiner — kort sagt arbeidsplassens fysiske utforming. Og har man bare blikk for «miljøbetings sårbarhet» går anbefalingene på andre oppgavefordelinger, arbeidstaker-


nes selvbestemmelse og medvirkning, samt bedre støtte til de mest utsatte. Ser man imidlertid de tre årsakstyper samlet (slik vi etter loven skal gjøre), vil en prioritere alle slags virkemidler, alt etter hvor en mener hovedårsakene ligger. Men dette vil kreve medvirkning av alle parter i miljøarbeidet, produksjonsplanleggere og driftsledere så vel som arbeidstakere og de som mest vanlig inngår i arbeidsvirksheten.

De aller fleste reagerer i dag med å sørge for behandling for dem som er mest plaget. Men det er, som vi har sett, en dyr og på lengre sikt, lite virkningsfull strategi.

I sammenheng med miljøarbeidet er det viktig å være oppmerksom på to ting: De fleste som plages av verk forsøker å gjøre noe med dette selv. Gjorde de ikke det, ville denne lidelsen være mere utbredt. Dette må bygges på ved å gi arbeidstakere tid til å rette på forhold i arbeidsmiljøet i et aktivt samarbeid med ledere og eksperter. Det andre er at undersøkelser viser at bedriftslederes manglende interesse for miljøarbeid på dette området er en hovedårsak til lav aktivitet. Vedvarer denne holdningen, kan vi vente oss at de store kostnader av disse lidelser vil stige ytterligere.

Artikkelen er gjengitt med velvillig tillatelse fra Vern og Velferd.





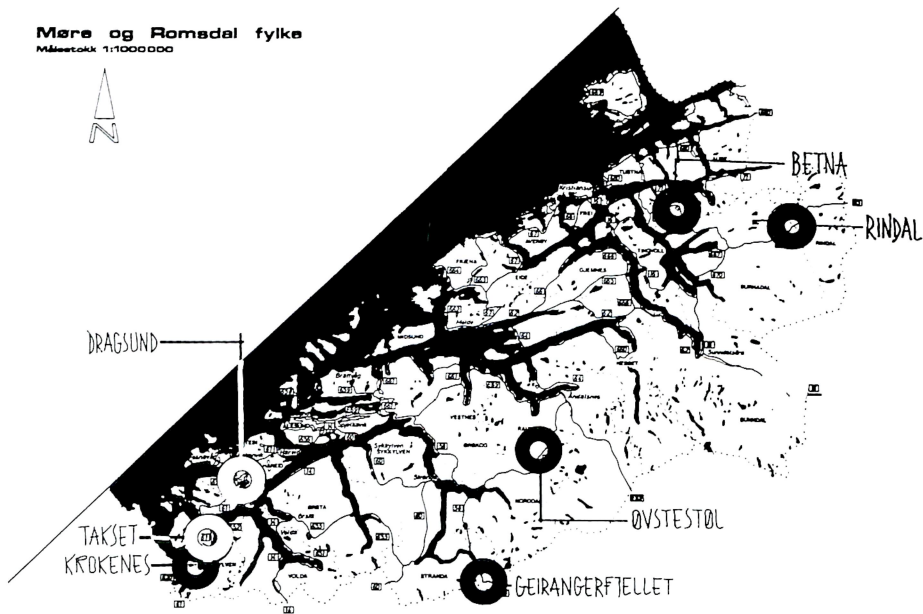
STUMP RØYKEN FOR GODT.

Mindre hoste,
lettere pust,
bedre helse.

HYTTER TIL FERIE OG WEEKEND

Møre og Romsdal fylke

Målestokk 1:1000000



Statens vegvesen Møre og Romsdal har 7 hytter og veggarasjar som tilsette i vegvesenet kan leige for seg og sin familie.

1. Hytte på Krokeneset i Vanylven
2. Veggarasje på Takset i Syvde
3. Tidlegare bruvaktarbustad i Dragsund på Gurskøy
4. Hytte på Geirangerfjellet
5. Hytte på Øvstestøl i Valldal
6. Veggarasje på Betna
7. Veggarasje i Rindalen

Krokeneset

Hytta ligg ved riksveg 61, om lag 10 km frå Fiskå. Det er ei tømmerhytte som opprinneleg kjem frå Gud-

brandsdalen. Den inneheld kjøkken, spisestue, peisestue, soverom med 4 sengeplassar og hems med 2 plassar. Om nødvendig kan fleire overnatte. Det er innlagt strøm og vatn, og hytta er vel utstyrt med koppar og kar.

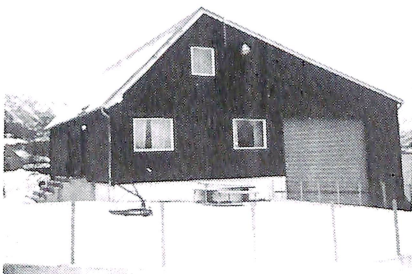


Siste året er det utført ein del reparasjonar og utbetringararbeider. Det er mellom anna sett opp ny peis, inngangspartiet i underetasjen er pussa opp, og det er ordna med bad/dusj med kaldt og varmt vatn.

Til hytta høyrer også naust og båt (robåt).

Hytta er utstyrt med sengkjede.

Takset i Syvde



Veggarsjen inneheld m.a. kjøkken, opphaldsrom og soverom med 4 senger. Det er innlagt elektrisitet og vatn. Garasjen kan nyttast berre til weekendopphald, frå fredag kveld til måndag morgon.

Her er sengkjede.

Dragsund, Gurskøy



Hytta ligg ved riksveg 61 og var tidlegare nytta som bruvaktarbustad. Den inneheld entre, kjøkken, stue og soverom med 3 sengeplassar. Det er innlagt elektrisk støm, med ikkje vatn. Hytta er utstyrt med koppar og kar, og der er sengkjede.

Geirangerfjellet



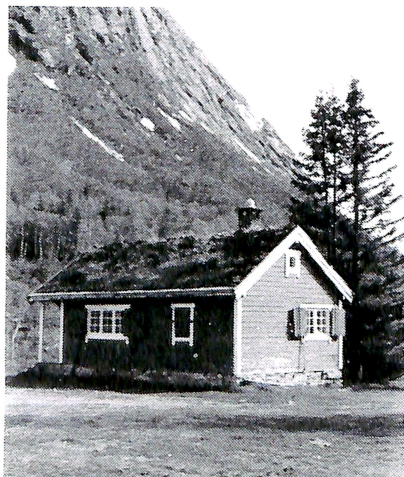
Denne hytta ligg ved riksveg 58, om lag 16 km frå Geiranger. Den var opprinneleg bygd i 1880, men er ombygd fleire ganger, seinast i slutten av 50-åra.

Hytta har stue med kombinert vedovn/peis, kjøkken og 5 soverom med 2 sengeplassar på kvart rom, og der er sengkjede.

Om sommaren er det innlagt vatn i hytta ved at det blir lagt ut slange frå ei vasskjelde eit stykke frå hytta. Det er ikkje innlagt strøm, men hytta har propanapparat og er godt utstyrt med kjøkkenutstyr og koppar og kar.

Hytta ligg fint til for fjellturar.

Øvstestøl



Hytta ligg ved riksveg 63 midtvegs mellom Åndalsnes og Sylte. Den vart bygd som «ingeniørbrakk» i 1920-åra og vart nytta som kontor for ingeniøren og oppsynsmannen i samband med anlegget Øvstestøl-Trollstigen.

Hytta inneheld peisestue, soverom, kjøkken og hems. Den har 6 sengeplassar med sengkledde.

Det er ikkje lagt inn vatn eller elektrisitet, men hytta er godt utstyrt med kjøkkenutstyr og koppar. På kjøkkenet er det propanapparat og vedkomfyr.

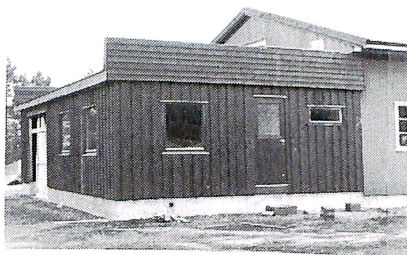
Hytta ligg fint til for fjellturar og fisketurar til elv og fjellvatn.

Øvstestøl er utgangspunkt for fleire merka turistruter t.d. til Verma og Romsdalen, Vakkerstøylene, Berild i Innfjorden m.fl.

For familiar med små barn er nok ikkje plassen så ideell med den strie

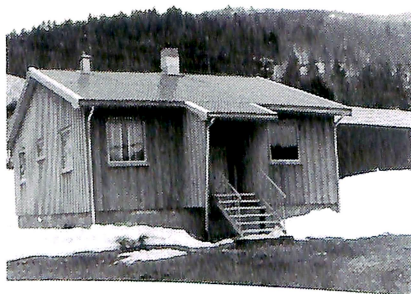
elva på eine sida og riksvegen med til dels stor trafikk sommarstid på andre sida.

Betna



Ein veggarsje som ligg ved riksveg 65, om lag 1½ km frå Betna mot Halså. Den inneheld kjøkken/opp-haldsrom og 2 soverom med til saman 4 senger. Det er innlagt vatn og strøm, og det er koppar og kar for matlaging, men ikkje sengkledde.

Rindal



Veggarsje som ligg ved riksveg 65, om lag 30 km frå Skei. Den inneheld kjøkken/opp-haldsrom og eit soverom med 2 senger. Det er innlagt vatn og strøm, og der er koppar og kar for matlaging, men ikkje sengkledde.

Garasjen ligg lageleg til for fjellturar og for laksefiske.

Til hyttene som er utstyrt med sengkledde, må ein ta med laken, dyntrekk og putevar.

HYTTELEIGE er fastsett til kr. 36,—

for første døgnet og kr. 18,— pr. døgn ut over det første. Leige vert trekt i lønna.

Dei som ynskjer å leige hytte, kan vende seg til vegkontoret, tlf. 072/54 111, Liv Andresen eller Katri-
ne Bang.

Katrine Bang

FAMILIESKIDAG

20. mars skipa det nytnemnde velferdsutvalet ved vegkontoret til skidag for alle tilsette med familie. «Begivenheten» fann stad i eit fredeleg og godt egna område nord for Stokkevelta og under brukbare vær- og føreforhold. Minst 50-60 hadde møtt fram med ski, akebrett, kjelkar og anna utstyr som kunne brukast i det mangfaldige konkurransetilbodet. Ikkje mindre enn 6 komitéar hadde vore i arbeid på førehand og lagt ned eit solid grunnlag for ein vellukka dag. Kvar avdeling stilte med minst eit lag i den Store Skiskyttar-Stafetten der avdelingsleiarane var sette opp som ankermenn. Skytinga var snøballkasting mot ein furulegg. Den utsette furu hadde inkje å frykta — ho vart ikkje nett skoten i senk den dagen! Dei mange strafferundane **måtte** føra med seg eit visst kaos: han som dimensjonerte venstresvingfeltet hadde vore alt for smålåten.

Forutan på det sportslege området var det stor innsats i matfata. Pøl-



«Ska du ha bare sennep?»

ser, brød, brus, epler og medbrakt sette spiss på dagen som vel bør bli ei årviss hending. Men godvær bør det helst vere.

LAB- NYTT



Eigensetning i fyllingar

Vegnormalane om fylling

I vegnormalane Vegbygging står det i kapittel 3 om korleis fyllingar skal byggast opp for å unngå setningar som vil forringe det ferdige produktet. Dei viktigaste momenta her er:

1. Lagvis utlegging og komprimering av kvart lag. Lagtjukner på meir enn 50-60 cm er berre tilrådeleg i sprengt stein.
2. Material med ulike eigenskapar skal leggjast ut i horisontalt åtskilde lag.
3. Teleklumpar, snø, is, mold, torvrestar, røter, skogsavfall kan ikkje brukast i fyllingar.
4. Teleskorper i utlagte massar må fjernast.

Å forkynne den rette læra

Som misjonærar for denne «vegbielen» prøver vi å spreie den «rette trua» der vi får lov å komme til orde. Vi opplever stundom å bli møtt med eit overberande smil eller ei skul-

dretrekking og nokre fraser om at vegnormalane er laga for motorvegar på austlandet, underforstått at det store erfaringsmaterialet frå norsk vegbyggingspraksis som er samla og systematisert i «Vegbygging» ikkje er gyldig her i fylket.

Setningsoppfølging på anlegg i Møre og Romsdal

I dei siste 5 åra har vi observert setningsutviklinga for eit fåtal fyllingar på ulike stader i indre deler av fylket vårt. Det dreiar seg om fyllingar med høgder mellom 5 og 10 meter, oppbygde av materialar frå sand, via silt til leire.

Fire av desse fyllingane er utlagde på vinterstid med dei faremomenta det fører med seg, sjå punkt 3 og 4 ovanfor.

Variierende framgangsmåte ved utlegging

Utlegginga har variert frå usortert tipping frå høg endetipp («lagtjuk-



Usortert utlegging i store lagtjukner. Fig. 1



Store lagtjukner og sporvis komprimering fra dumpertrafikken. Fig. 2

ner» på 2-3 m eller meir) og ikkje anna komprimering enn den tilfeldige, sporvise pakkinga frå dumperhjula (sjå fig. 1 og 2), til utlegging i 0,5 m lag og komprimering av kvart lag med 4-5 overfartar med 6 t vibrovals.

Kva er eigensetningar?

For desse fyllingane har vi registrert setningane i sjølve fyllmassen, dvs. samantrykkinga av sjølve fyllinga slik at fyllingshøgda frå opphavleg terreng minkar. Det er dette vi kallar eigensetningane i fyllinga. For å kunne samanlikne observasjonane har vi for alle fyllingane rekna ut den prosentvise samantrykkinga uttrykt som centimeter setning pr. meter fyllingshøgde (total eigensetning i cm dividert på opphavleg fyllingshøgde i meter).

Resultat av målingane

I fig. 3 er kurvene for setningsutviklinga vist for dei fem fyllingane. Tabellen nedanfor viser opplysningar om materialar, lagtjukner, komprimering og årstid for utlegginga.

For dei fyllingane som er sette under trafikk, er tidspunktet for dette vist på kurvene.

Setningar på 15-30 cm/m er i røynda svært mykje. For fylling 4 og 5 er det snakk om totale eigensetningar på 1,2-1,3 m.!

Kostbare opprettingar av dekket

Når trafikken blir påsett på eit tidleg tidspunkt i setningsutviklinga kan det bli nødvendig med fleire kostbare opprettingar etter at dekket er

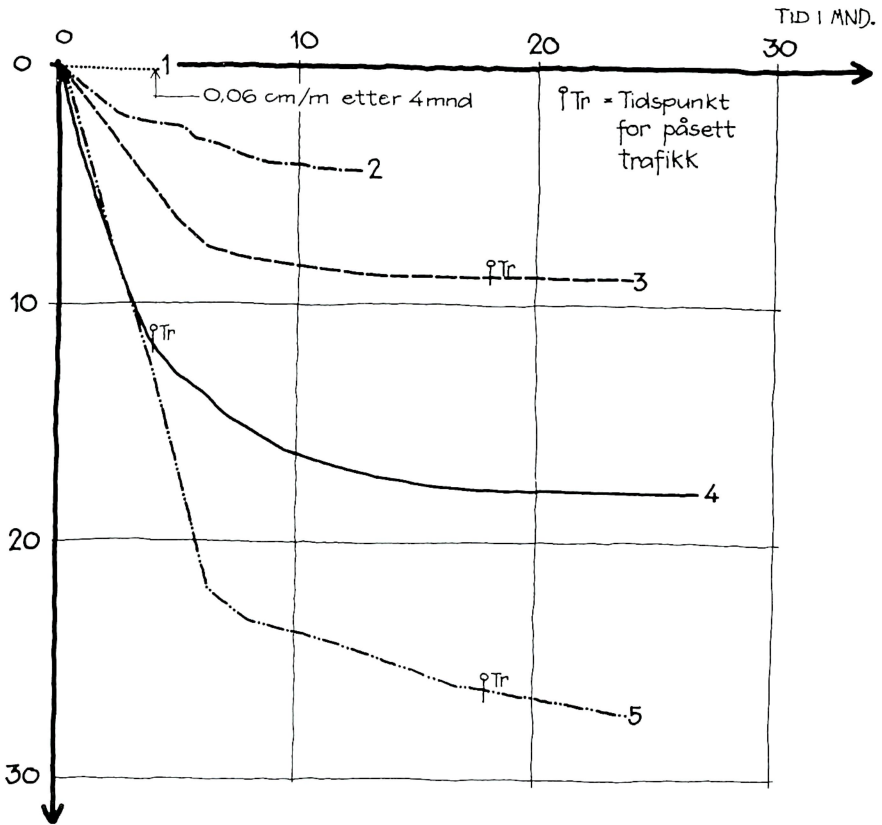
lagt første gongen. Fylling 4 har såleis hatt om lag 4 dm setning etter at trafikken blei påsett og det har vore utført mindre opprettingar med oljegrus og deretter ei større oppretting med puk, oljegrus og asfaltdekke.

Om ein ser isolert på setningsproblemet, så er det klart at tidspunktet for påsetting av trafikk er den store jokeren i spelet om eventuelle ulemper og kostnader etter at vegen er teken i bruk. Dersom ein har tid til å la fyllinga ligge lenge før trafikken blir påsett, kan ulempene vere heilt minimale, sjå t.d. kurve 3.

På stader der ein har mistanke om at det kan oppstå store setningar, bør ein sette ned eit par setningsplater i toppen av fyllinga og nivellere desse med jamne mellomrom. Ved å teikne opp setning mot tid får ein eit godt grunnlag for å vurdere når setningane tek til å bli så små at det er tilrådeleg å legge på den kostbare overbyggingen. Men på dei fleste anlegga er det eit klart press for å få opna den nye vegen så snart som mogleg, og då kan ein lett få ein situasjon som nemnt for fylling 4. I slike høve bør ein vurdere å legge ein mellombels, billeg overbygging med grusdekke som gir mykje lågare opprettingskostnader. Når så setningane har stoppa opp, kan ein skifte ut grusoverbyggingen med høgverdig berelag og fast dekke.

Fyllinga blir for smal

Ved sida av problemet kostbare dekkeopperttingar er det eit anna for-



Kurve nr.	Fyllmassar/teletilhøve	Lagtjukner	Komprimering	Årstid for utlegging
1	Mest silt og sand, ein del leire	0,5 m	4-6 o.f. m. 6 t slepevals	Sommar/haust
2	50/50 sand og leire	0,5-0,8	4-6 o.f. m. 6 t slepevals	Vinter
3	Leire m/einskilde gruslag. Ein del teleklumpar	1-1,5	Dozar	Vinter
4	Leire/silt m/einskilde gruslag. Teleklumpar og teleskorper	> 1,5 m	Sporvis m/dumper	Vinter
5	Usortert leire-silt-sand Teleklumpar og teleskorper	> 2 m	Sporvis m/dumper	Vinter

Fig.3

hold som lett kan bli dyrt og vanskelig å hanskast med:

Dersom fyllinga opphavleg er lagt ut etter teoretisk profil og setningane blir store, kan det etter ei eller fleire opprettingar bli for lita disponibel breidde til kjørebanelen. For kvar desimeter vi legg på i høgda knip vi vanlegvis inn 3 desimeter i breidda på ei tosidig fylling.

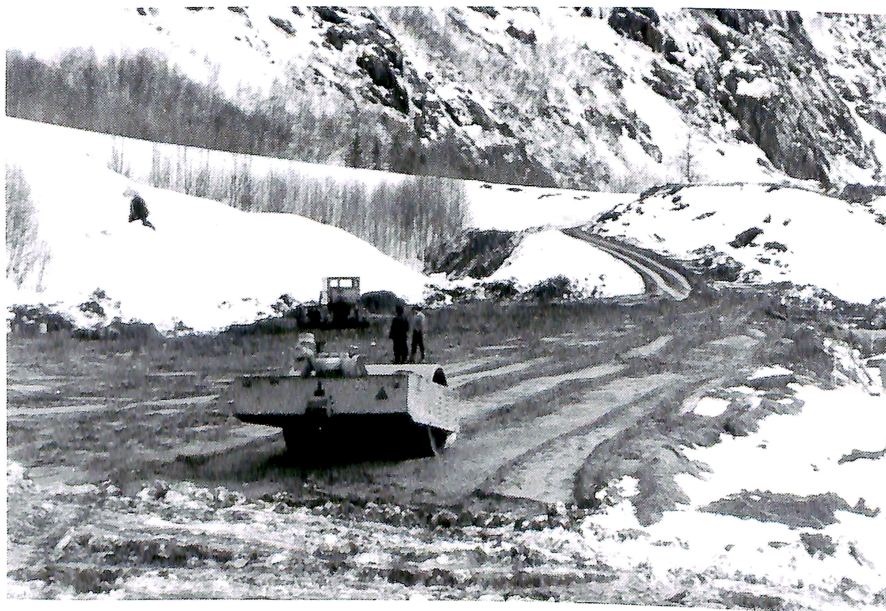
Om ein så må til å legge på ein skalk utanpå fyllings-skråningen for å få stor nok breidd på toppen, skal ein vere heldig for å unngå tilleggssiging i denne skalken med langsgående oppsprekking i skuldera som resultat.

Dessutan er det ofte både tungvint og kostbart å sette i verk slike etterarbeid (og somme vil nok synast det er pinleg også).

Det ein kan gjere i slike høve der ein ventar store setningar, er å legge ut fyllinga med t.d. 1-3 meter ekstra breidd i tillegg til det teoretiske profilet, heilt frå starten av.

Kostnader ved forskriftsmessig utlegging

Det blir hevda at det er dyrt å legge ut fyllingane i horisontale lag med komprimering av kvart lag. For korte og høge fyllingar kan denne påstanden vere rett nok. Men det er nett ved slike fyllingar at setningane blir lettast å merke for trafikantane, idet små setningsskilnader over ein liten avstand gir tydelegare dump i vegen enn større setningsskilnader over store avstandar. I denne samanhengen er sjølv sagt fyllingar inntil faste konstruksjonar (bruer, kulvertar) dei



Ferdig komprimert lag i nedre del av ei fylling.

Lett å trafikere, god oversikt. Viktig reidskap i framgrunnen. Fig. 4

aller mest utsette, og på slike steder krevst det særskilte tiltak for å oppnå tilfredsstillande resultat.

For korte fyllingar over djupe bekkedalar eller andre gjøl med vanskeleg tilkomst til botnen av dalen, kan det vere ei god løysing å gå fram med skrånande lag (unnabakke) i lengderetninga slik at ein får ei viss lengd på kvart lag. Dermed kan ein utnytte tippmaskinen fullt ut til kombinert utplanering og trekking av vibrovals.

For lange fyllingar med mindre kupert underlag kan ein ofte oppnå betre utnytting av transportutstyret ved lagvis utlegging heilt frå botnen av, fordi ein då har større plass både i lengde og breidd å fordele trafikken på (sjå fig. 4). Tippmaskinen kostar stort sett det same enten han står eller går og har oftast rikeleg kapasitet både til utplanering og valsing med dei vanlege transport-

kjedene vi i dag brukar på anlegga våre med ein eller to store gravemaskinar og ei viss mengd dumperar. Den einaste ekstrakostnaden ved ein slik framgangsmåte er, såleis lei- ga for valsen, og den skulle ikkje vere eigna til å skremme nokon frå å bygge skikkelege fyllingar med låge vedlikehaldskostnader.

Komprimerte massar er sterkare

Utanom setningsproblematikken vil forskriftsmessig utlegging av fyllmassar også redusere kostnader i tilknytting til stabilitets- og erosjon-sproblemmet i det massane får høg skjerstyrke og fast (tett) lagring med auka motstand mot ytre påkjenningar.

La oss så få ønskje alle ein god sommarsesong med full utnytting av alle valsar.

Torgeir Døssland

BRUBYGGING OG PENGEVANSKAR

Etterstående brev av 8. juli 1825 frå amtmann Krohg til byfogden i Molde viser at det på den tid heller ikkje var liketil å skaffe midlar til brubygging.

«Det kan ikke gaee at de Mænd som i afvigte Aar forrettede Arbeide med Broen i Molde skulle end længere vente på deres Tilgodehavende, hvorfor der uopholdelig paa en eller anden Maade maa gjøres Anstalt til sammes Indbetaling.

For det Tilfælde at det skulde blive mig mueligt for ganske kort tid at forskaffe Molde Byekasse et Laan til ommældte Mænds klarering vilde Hr. Byfogden opgive mig, hvad de endnu have tilgode for Arbeidet, samt naar Laanet dersom det kunde tilveiebringes om føie Tid kunde med Sikkerhed blive tilbagebetalt.»

B. R.

Kalkstabilisering

På anlegget Hen-Markaneset vart det i fjor sommar nytta kalkstabilisering av traue. Så vidt eg veit er det første gongen den teknikken er prøvd i vegvesenet i Møre og Romsdal.

På dette anlegget har grunnforholda vore til dels særst vanskeleg. Ei skjæring i Breivika blei skildra slik i laboratorierapporten: «.....inneheld blaut kvikkleire til stor djupne..... Massane vil bli flytande etter omlasting (omrøring).» Vassinnhaldet i leira var mellom 20 og 50%. Massane i denne skjæringa var så blaute at det ville bli vanskeleg å legge ut forsterkningslag av samsgrus på tradisjonelt vis sjølv om ein gjekk monaleg opp i tjukkeleik. Det vart derfor avgjort at vi skulle prøve med kalkstabilisering av trauet.

Teori

Kalkstabilisering verkar gunstig på fleire måtar:

- Det blir ført til eit tørt stoff til trauet.
- Det blir ein kjemisk reaksjon mellom kalken og leira som minskar vassinnhaldet.
- Denne kjemiske reaksjonen er eksoterm, det vil seia at den frigjer varme som gjer at det blir ei fordampning.
- Kornfordeling og jordstruktur blir endra i gunstig lei.

Kalk

Næraste produsent av brent uleska

kalk var Hylla Kalkverk i Nord-Trøndelag og vi tinga kalken derifrå i sekkar på hydropallar. Prisen var knapt ei krone for kiloen levert på Åndalsnes.

Arbeid

Kalken vart spreidd på trauet med spade og deretter blanda med leira med ein hagefres. Dette var eit sers tungt og seint arbeid. Planen var at ein så skulle frese grundigare og djupare med ein traktorfres, men det lukkast berre i liten mon. Resultatet vart i alle høve eit tørt leirlag på 10-15 cm. Oppå dette la vi så fiberduk og eit forsterkningslag i «vanleg» tjukkeleik.

Kostnad

Heile arbeidet kosta kr 66 300,- og det vart stabilisert 2 200 m². Det blir *kr. 30,17 pr. m².*

Konklusjon

Det var mykje nedbør og låg lufttemperatur då vi dreiv med denne jobben. Dette minska verknaden av stabiliseringa i ikkje liten grad. Vidare måtte arbeidet gjerast bit for bit av di trauet framfor kalken måtte planerast etter kvart som ein kom fram med forsterkningslaget. Dette sein-ka framdrifta.

Når ein tek omsyn til dei vanskane som er nemnd ovanfor var stabiliseringsarbeidet vellukka.

Leif Husby

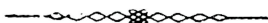
Instruks

for

Arbeidsdriften

ved

Statens Veivæsen.



Christiania.

H. Sogns Bogtrykkeri.

—
1896.

H.**Arbejdere.**Akkord-
formerd.

§ 1. For enhver Akkord antages af Bestyrelsen en Formand, der igjen samler et Akkordlag om sig; dog kan ogsaa Arbejderne selv med Bestyrelsens Samtykke vælge en saadan.

Formanden er Opsynet og Kameraterne ansvarlig for Arbeidets rigtige Udførelse. Han erhoder udenfor sit Tillkommende af Akkordbeløbet et Tillæg af 5 til 10 Ore for hvert Dagsværk i Akkorden, hans egne og Akkordens Hestedagsværk iberegnete.

Ved særlig vanskelige Mur- eller andre Arbejder, der fordrer særegen Kyndighed, kan dog Formandstillægget forhøjes, hvilket ogsaa tillades i det Tilfælde, at en Formand tildeles et Lag af uøvede Arbejdere til Oplærelse

Akkordsedler.

§ 2. Naar et Akkordlag har besluttet sig til at overtage en Akkord, fæstes den af Amtsingeniøren (Afdelingsingeniøren) eller Assistenten udfærdigede Akkordseddel i Formandens Akkordbog. Denne bliver Formandens Eiendom til fremtidigt Vidnesbyrd om hans Arbeidsevirsomhed.

Afbrydelse af
Akkorden.

§ 3. Naar Forandring i Arbeidsplan eller andre af Bestyrelsen godkendte Omstændigheder kræver det, eller naar Arbeidet udføres utilfredsstillende, har Bestyrelsen Ret til at afbryde og ophæve Akkorden mod forholdsvis Betaling for det udførte Arbejde.

Arbejdstid.

§ 4. Saavel Akkord- som Dagarbejdere skal holde de af Bestyreren fastsatte Arbejdstider. Ingen maa uden Tilladelse forlade den Akkord, hvori han engang er indtraadt, førend denne som færdig er modtaget af Bestyrelsen.

Arbejdernes
Opførsel,
Straffe-
bestemmelser.

§ 5. Arbejderne maa saavel i som udenfor Arbeidet opføre sig ordentligt og sømmeligt, vise Lydighed mod sine Overordnede, og ikke fortrædige nogen anden Arbejder.

Drukkenskab, Uorden og upassende Opførsel straffes efter Bestyrelsens Bestemmelse med Bøder eller Afsked fra Arbeidet. Bøderne, der kan holdes tilbage af Vedkommendes Fortjeneste, anvendes efter Veidirektørens Bestemmelse og efter Forslag fra Amtsingeniøren (Afdelingsingeniøren). Den, som af Bestyrelsen afskediges eller forlader Akkorden uden Tilladelse, erholder efter Bestyrelsens Bestemmelse enten det hele ham ved det endelige Opgjør tilkommende Beløb, hvilket i saa Tilfælde først kan udbetales ham, naar Akkorden er færdig, eller, hvis Bestyrelsen saa bestemmer, kun det sædvanlige Forskud, som dog aldrig maa overstige det tilsvarende Arbeides Værdi.

I Tilfælde anvendes af Røsten efter Bestyrelsens Bestemmelse det Nødvendige til at betale den Afskedigede eller bortrømte Arbeiders efterladte Gjæld. Det Tiloversblevne bliver at anvende efter Veidirektørens nærmere Bestemmelse efter Forslag af Amtsingeniøren (Afdelingsingeniøren).

§ 6. Har Arbejderne noget fælles Anliggende at andrage om hos Bestyrelsen, skal dette ske ved to af dem dertil udvalgte Mænd.

Fællesandragender fra Arbejderne.

§ 7. Nogen Tilsikren for Akkorderne af en bestemt Fortjeneste kan som stridende mod Akkordsystemets Natur ikke finde Sted.

Akkordfortjeneste.

§ 8. Ethvert Akkordlags Tilkommende betales paa de regelmæssige Lønningsdage til Lagets Formand og en af Medarbejderne. Det bliver Lagets egen Sag at efterse Akkordbogen og paase, at dets Medlemmer faar, hvad de tilkommer, idet Veivæsenets Forpligtelse ophører ved den til Formanden og Medarbejderen stedfundne Betaling.

Lønninger.

§ 9. Arbejderne skal selv holde sig med Spader og skal, hvis Bestyreren saa bestemmer, ogsaa betale for Slitage af Redskab.

Redskabshold.

Betaling for Spader og Redskabsllitage samt bortkastet Redskab indkasseres efter Bestyrelsens nærmere Bestemmelse.

Ulykkes-
forsikring.

§ 10. Samtlige Arbeidere forsikres mod Bedriftsulykke i Rigsforsikringsanstalten overensstemmende med Lov af 23de Juli 1894.

Syge-
forpleining.

§ 11. a. Ved Sygdom, som varer længere end 3 Dage, og som er paadraget ved Arbeidet, men ikke forarsaget ved Ulykke, erholder Arbeiderne fri Kur og Pleie, eller naar de selv bekoster sit Underhold, et af Bestyrelsen bestemt Bidrag pr. Dag undtagen Søndage. Bidragets Størrelse beregnes til ca. 50 Procent af den antagelige midlere Arbeidsfortjeneste, der sættes lig Aarsfortjenesten divideret med 300. I Almindelighed ikke over 4 Uger og ikke uden Veidirektorens Tilladelse for en længere Tid end 6 Uger.

Misbruger nogen sin Adgang til Sygeforpleining, bortfalder Underholdsbidraget i sin Helhed.

Misligholdelse af Lægens Forordninger kan efter Veidirektorens nærmere Bestemmelse medføre Tab saavel af fri Lægehjælp og Medicin som af Sygepenge.

Behandling af Sygdomme, paadragne ved uordentlig Leve-
maade eller før Antagelsen i Veivæsenet, bliver selvfølgelig dette uvedkommende.

Ved Sygdom i Arbeidernes Familier understøtter Veivæsenet blot i særegne Tilfælde og efter Veidirektorens specielle Tilladelse.

Begravelse af Arbeidere, som er døde i Veivæsenets Tjeneste, bekostes af Arbeidsfondet, heri iberegnet en tarvelig Beværtning af Ligfølget.

b. Ved Sygdomme, der er en Følge af indtruffet Ulykkestilfælde, erholder Arbeiderne Sygeforsikring m. V. efter de i Lov af 23 Juli 1894 §§ 4, 8 og 9 derom gjældende Bestemmelser.

§ 12. Naar syge Arbeidere indlægges paa Hospital eller Sygehus, udreder Anlægget de med deres Forpleining samme- Hospitals-
forpleining. steds forbundne Omkostninger i saa lang Tid, som i § 11 nævnt, hvorimod Underholdsbidraget bortfalder.

Videre Forpleining paahviler for Tilfældet vedkommende Fattigvæsen.

Denne Bestemmelse gjælder ogsaa for epidemiske Sygdomme.

De i § 11 og nærværende Paragraf fastsatte Regler blive gjeldende indtil Lov om Sygeforsikring er vedtaget og sat i Kraft.

§ 13. Naar en Arbejder antages, afleverer han sine Skudsmaal. Skudsmaal til vedkommende Ingeniør, for af denne at opbevares indtil han igjen afgaar fra Anlægget.

Ved Afgang fra Anlægget afleveres hans tidligere Skudsmaal, idet han samtidigt erholder nyt saadant for den sidst forløbne Arbeidstid.

Skudsmaalet indføres i en dertil bestemt Skudsmaalsbog, der, saafremt han ikke tidligere har saadan, leveres ham af Anlægget til personlig Eiendom.

Hvad enten Arbeiderne afgaar efter eget Ønske og uden Anmærkning, eller det Modsatte er Tilfældet, bør i Almindelighed Skudsmaalsbogen blot udfyldes efter Schemaet, medens der ikke meddeles nogen yderligere Oplysning eller Attest, medmindre vedkommende Ingeniør finder speciel Opfordring til at give ham sin anbefaling. Derimod skal, hvis Afskediggelse har fundet Sted paa Grund af særlig slet Opførsel, Anmærkning derom indføres i Skudsmaalsbogen

§ 14. Enhver Arbejder erholder ved sin Antagelse et Exemplar af disse Regler, som han derved godkjender.

Arbeidernes
Vedtaalen af
gældende
Regler.

Kristiania, Juli 1896.

Hans H. Krag.

Veidirektor.

Veg og Virke "i farten" gennem 10 år

