

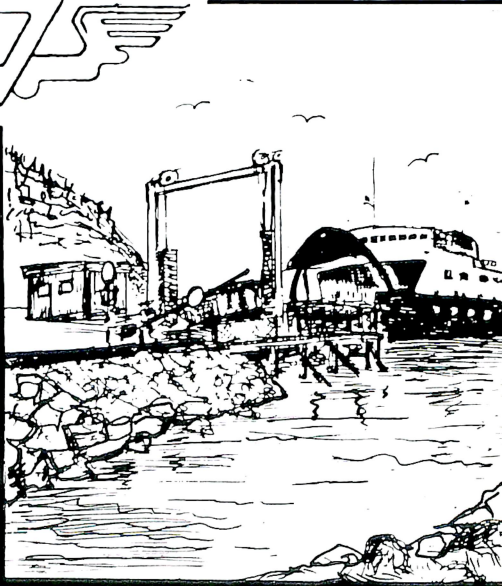
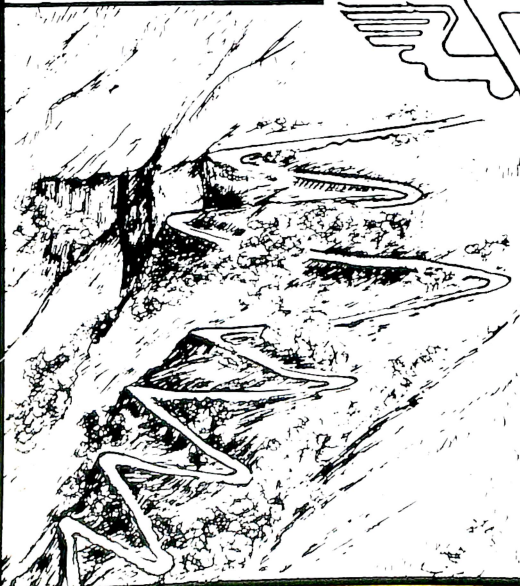
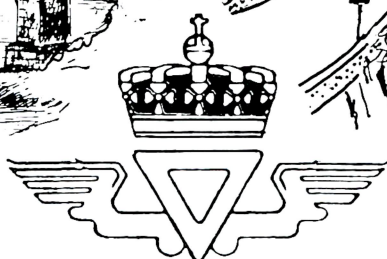
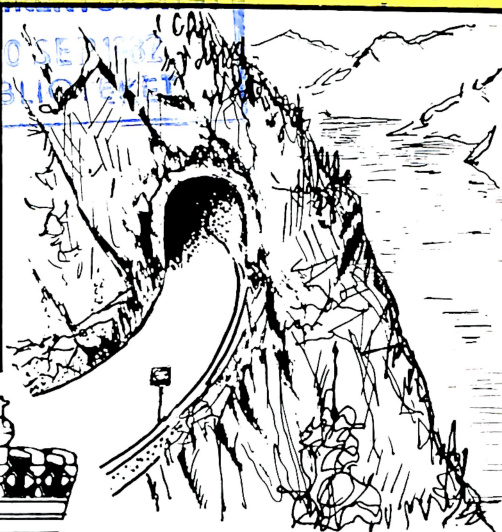
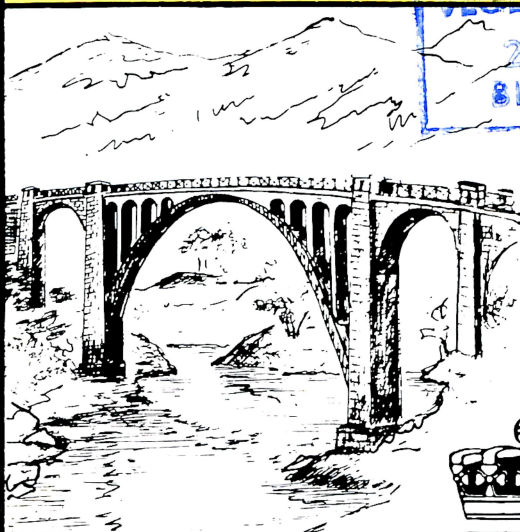
VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 3

September 1982

10. årg.



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 3

September 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:

Egil Bakke	Jane Marit Røv
Katrine Bang	Gunvor Gjellan Sund
Sigmund Bringsliid	Andor Wicken
Paul Bølset	Bjørn Wivestad
Magne Flemsæter	Oddvar Åfløydal
Kaare Flaate	
Kristian Furland	
Terje Haug	
Oddvin Haukeberg	
Oddgeir Hoftun	
Arne Johnsen	
Per Korsbrekke	
Kjell Loen	
Caspar Lossius	
Bjarne Rekdal	

Innhald:

- 3 Informasjon er nødvendig
- 4 Trafikkulykker 1. halvår 1982
- 6 Intervju med Kåre Halvorsen
- 8 For små løyvingar til fylkesvegvedlikeholdet
- 9 Reduksjon av veghøvlar
- 10 Ofisiell åpning av veg- og bru-sambandet til Runde
- 11 Brenning av isopor
- 12 Den nye «Knusaren»
- 14 Motorisert ferdigvegskartlegging
- 16 Ny hovedtillitsmann
- 19 Uttalelse
- 20 Trafikkulykkesetterforskning
- 21 Premiært forslag
- 22 Vegarbeid og stenging av E69
- 24 Årets tur for kontorpersonalet
- 26 Ny storferje med to bildekk
- 27 Museal film fra Geiranger
- 28 «Blåfjellsbrakka» ved Geirangervegen
- 30 Kryssord
- 32 Nytt fra arbeidsmiljøutvalget
- 34 Tafjordvegen
- 36 Møte i trafikksikkerhetsrådet
- 38 Lab-nytt
- 41 5 minutter med vernelederen
- 44 Oversikt over verneombud
- 48 Nytt tilsettingsreglement
- 51 Du er en dårligere sjåfør dagen etter en fest
- 52 Vegutvalet som klageinstans i avkjørslesaker for riksveg
- 53 Barn lever farligere enn nødvendig i trafikken
- 55 Vi gratulerer
- 56 Permisjoner
- 59 Biletet frå siv.ing. Eystein Sundby
- 60 Stilla

Vegsjefen har ordet:

Informasjon er nødvendig



Vegvesenet har en omfattende kontakt med brukere, myndigheter og vegens naboer. Vi har også en sammensatt organisasjon spredt på et stort antall steder. Det sier seg selv at dersom vi skal virke godt sammen så kreves det en omfattende informasjon. Nye arbeidsoppgaver eller nye ytre betingelse vil også kreve en ekstra innsats.

De ansatte trenger opplysning om rettigheter og plikter og trivselsmessige forhold i bedriften. Men i en tid med forandring og nye utfordringer, vil det også være store behov på det faglige plan. God og løpende informasjon om arbeidsoppgaver og utførelse av arbeidet vil gi mer effektivt samarbeid. Det må understrekes at alle har et ansvar for at vi på denne måte kan oppnå bedre resultater i arbeidet.

Vi er pålagt å gi informasjon utad om vår virksomhet og det arbeid vi

utfører og om våre vedtak. I enkelte høve når vi ikke fram med våre synspunkter i den grad vi hadde ventet. Det er da grunn til å spørre om vi har vært flinke nok til å informere. Grunnlaget for kunnskap og innsikt må legges over en lengre periode. Dette krever også informasjon om faglige spørsmål i et språk som folk kan forstå.

Bedriftsavisen er et av de viktigste virkemidler i vår informasjon. I mange tilfeller kan det som trykkes her tjene både den interne og den utadrettede informasjon. Jeg håper derfor at de ansatte også fortsatt vil benytte bedriftsavisen. Vi skal også huske at gjentagelse er nødvendig om en skal nå fram med det en vil ha sagt.

Kaare Flaate

Trafikkulykker 1. halvår 1982: Framleis reduksjon i samla ulykkeстал — men sterk auke i sykkelulykker

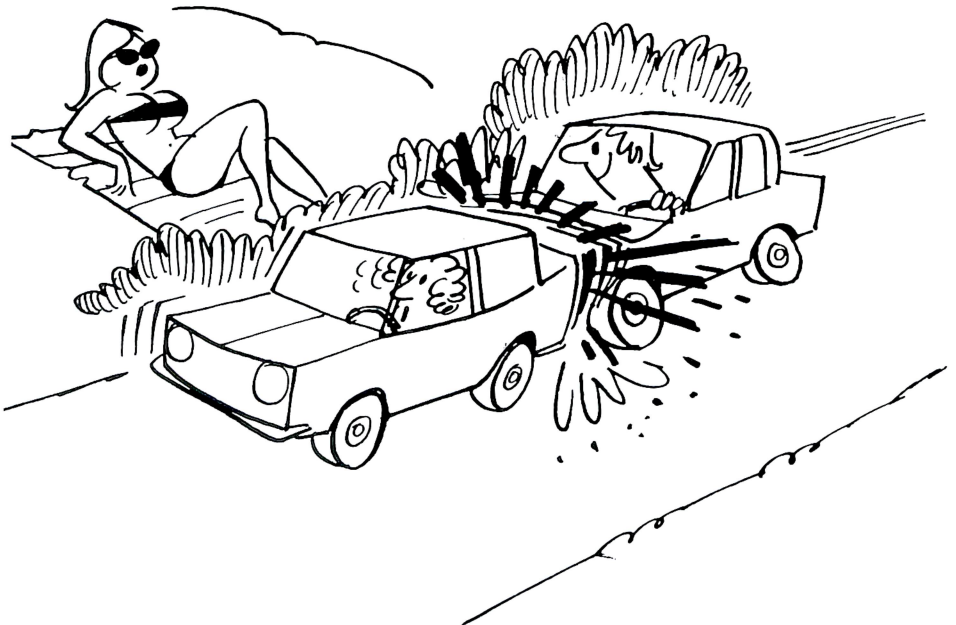
Oversynet over politimeldte trafikkulykker 1. halvår 1982 viser også i år ei vesentleg betring, med om lag **12% reduksjon i ulykkestalet**.

Det mest særprega er ein **drastisk auke i talet på sykkelulykker**. Dette har nok ikkje uventa samanheng med at talet på sykklar ute i trafikken har gått så mykje opp, men det bør likevel føre til at ein no tek sykkelbruk og sykkelulykker meir alvorleg på breidt plan.

Den tilsynelatande store auken i dødsulykker har meir samanheng med at det fjoråret skjedde uvanleg få dødsulykker i denne perioden her i fylket.

Det ser elles ut til at ulykkestalet på riksveg tek til å stabilisere seg, noko som igjen vil bety at det vil koste meir arbeid og midlar enn tidligare å oppnå ytterlegare reduksjon her. På kommuneveg og fylkesveg bør det framleis vere mykje reduksjon å hente, slik at reduksjonen i år bør kunne halde fram. Dette krev likevel aktiv innsats og velvilje frå dei ansvarlege for desse vegane, — det skjer ikkje av seg sjølv.

Magne Flemsæter



MØRE OG ROMSDAL
 VEGTRAFIKKULYKKER TIL OG MED 2. KV, 1982
 SAMANLIKNA MED SAME TIDSPUNKT 1981
 VEGKONTORET, MOLDE 19. JULI 1982

Ark. 853
 OMH/BTA

	Kommuneveg		Fylkesveg		Riksveg		Sum alle vegar	
	T.o.m. 2. kv. 1981	T.o.m. 2. kv. 1982	T.o.m. 2. kv. 1981	T.o.m. 2. kv. 1982	T.o.m. 2. kv. 1981	T.o.m. 2. kv. 1982	T.o.m. 2. kv. 1981	T.o.m. 2. kv. 1982
Registrerte trafikulykker	56	38	40	31	108	110	204	179
Andel mjuke trafikantar	18	20	12	9 z	20	27	50	56
Andel mjuke trafikantar delt på								
Fotgjengarar	13	11	10	7	15	18	38	36
Syklistar	4	8	2	2	3	9	9	19
Kjelke/Spark/Ski o.l.	1	1	0	0	2	0	3	1
Registrerte trafikulykker delt etter skadegrad:								
Dødsulykke	2	1	1	1	2	6	5	8
(Antall døde)	(2)	(1)	(1)	(1)	(2)	(6)	(5)	(8)
Svært alvorleg skadd	0	1	2	0	1	3	3	4
Alvorleg skadd	5	3	7	5	14	13	26	21
Lettare skadd	36	26	21	20	72	73	129	119
Berre materiell skade	13	7	9	5	19	15	41	27

Stasjonssjef Kåre Halvorsen sluttet ved Biltilsynet Molde 2. juli 1982



Etter 4 års tjeneste som stasjonssjef ved Biltilsynet Molde slutter Kåre Halvorsen 2. juli.

5. juli overtar han stasjonssjefjobben ved Biltilsynet Kongsvinger.

— **Veg og virke har hatt et intervju med Halvorsen og først spurte vi han hvorfor han slutter i Molde.**

— Da vi kom hit til Molde kom vi fra Elverum hvor både min kone og jeg er i fra. Det er langt mellom stasjonssjefstillingene så den muligheten som bød seg med Kongsvinger den måtte jeg ta. Men jeg skulle gjerne ha vært her noen år til.

— **Siden du nå skal overta tilsvarende jobb på Kongsvinger så**

betyr vel det at du har likt jobben!

— Ja, jeg synes det har vært en interessant og lærerik jobb. Jeg har hatt meget dyktige medarbeidere som jeg har satt stor pris på.

— **Hva med forholdet til publikum — er folk her annerledes enn det du er vant til på Elverum?**

— Nei, jeg synes ikke det. Forholdet til publikum avhenger i stor grad av en selv uansett hvor i landet man er.

— **Hva med kjøreferdighet og kjøretøystandard her i Romsdalen?**

— Kjøretøystandarden er vel nokså lik standarden i landet for øvrig, men når jeg sammenligner nivået på førerprøvene på Elverum og her så synes jeg nok at det var noe høyere på Elverum.

Vi har derfor forholdsvis høy strykeprosent her i Molde, noe vi for øvrig har vært nokså opptatt med å finne årsaken til.

— **Et stikkord i tiden er anstrengt budsjett. Hvordan er situasjonen her?**

— Hittil har det gått bra, men vi er bekymret for utsiktene for årene framover.

— **Du har jo vært leder på en helt ny stasjon. Har bygninger og utstyr svart til forventningene?**



I stasjonssjefmøte på vegkontoret i slutten av juni ble Halvorsen overrakt blomster og vase, som hilsen og takk for godt samarbeid, fra stasjonssjefene og biltilsynssjefen.

- Ja, absolutt — jeg tror bestemt at vi alle føler at vi har en bra arbeidsplass. Det eneste negative er søppelforbrenninga i nærheten som både forurensar og irriterer.
- **Hva med forholdet vegkontoret-biltilsynet?**
- Det synes jeg har fungert meget bra. Det samme gjelder forholdet stasjonene imellom i fylket. Dette tror jeg ikke minst skyldes biltilsynssjef Johnsen, og den måten han har lagt opp samarbeidet på.
- **Har du noe generelt syn på integreringen av biltilsynet i vegvesenet?**
- Jeg føler vel egentlig at vi ikke er kommet noe særlig langt. Selv på de enkleste punktene som

f.eks. vegoppmerking og skilting synes for meg som om vegvesenet ikke er særlig interessert i vår kompetanse.

- **Du synes altså ikke at biltilsynet tradisjonelt har så interessante og omfattende arbeidsoppgaver at det vil være tilstrekkelig å få utført disse oppgavene på en tilfredsstillende måte?**
- Jo, det synes jeg så absolutt, men det var jo vegvesenet som mente at vi i biltilsynet kunne tilføre vegvesenet så mye.

Veg og virke takker stasjonssjef Kåre Halvorsen for åpenhjertige synspunkter.

Vi ønsker han og hans familie lykke til på Kongsvinger.

For små løyvingar til fylkesvegvedlikehaldet

Med eit par unntak er dei reelle løyvingane til fylkesvegvedlikehaldet her i fylket vorte reduserte i alle dei 10 siste åra. Omrekna i 1981-kroner var løyvinga i 1973 til dømes 50,4 mill. kroner medan løyvinga i 1981 berre var 44,5 mill. kroner. Desse tala gjeld samla løyving til fylkesvegar som blir haldne vedlike både av vegvesenet og kommunane.

Vegdirektoratet har etter samarbeid med 12 fylke gjennom mange år utarbeidd ein norm for vedlikehaldsstandarden med data for ressursbruk i vedlikehaldsdrifta, basert på intensivt planlegging og oppfølging på eit stort tal vegstrekningar. Det har vore tatt utgangspunkt i det ein har meint er ein fornuftig standard ut frå dei budsjettavgrensingane vi har hatt dei siste åra. På dette grunnlag har vi rekna ut at løyvinga for 1983 til dei fylkesvegane vegvesenet held vedlike her i fylket, ligg på til saman 60,5 mill. kroner (1982-kroner).

Til samanlikning er løyvinga for 1982 46,5 mill. kroner. Det blir såleis behov for 14 mill. kroner meir neste år enn i år dersom ikkje standarden på fylkesvegane etter kvart skal bli langt dårlegare enn i dei seinare åra.

På bakgrunn av at løyvingane til fylkesvegvedlikehaldet er blitt mykje redusert i dei seinare åra vil kanskje mange seie at vedlikehaldsstandarden på vegane ikkje har vorte tilsvarende dårlegare, kanskje er den blitt betre. Det kan vere mange grunnar til

dette, men hovedgrunnen er nok standardauken som følgje av anleggsdrifta. Mange vegstrekningar har vorte utbetra og har fått fast vegdekke. På desse vegane har vi hatt langt lågare utgifter til vedlikehaldet enn vi elles ville ha hatt på grunn av små utgifter til vedlikehald av vegdekke, grøfter osv.

Etter kvart vil vi på desse vegane, som hovedsakleg blei utbetra i 1970-åra, få behov for eit meir omfattande vedlikehald. Særleg merkbar blir det at dei faste vegdekka må fornyast, delvis som følgje av vanleg slitasje, men diverre ofte som følgje av lav berevne særleg i teleløysingsperiodar og der ved redusert levetid.

Ein annan grunn til behovet for den store auken i løyvingane til fylkesvegvedlikehaldet er dei store nedskjæringane av anleggsløyvingane til fylkes-



vegar i dei siste åra. Derved har vi no ikkje lenger dei same føremonene i vedlikehaldsdrifta som i 1970-åra då vi fekk utbetra og fekk fast dekke på mange vegar.

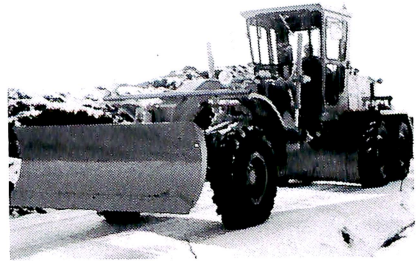
Av 1911 km fylkesveg her i fylket hadde 848 km eller 44,4% fast dekke ved siste årsskifte. Dersom standarden på dei faste vegdekka ikkje skal forringast må 90 km av dei fylkesvegane vegvesenet held vedlike, få nytt dekke i 1983. Det vil også bli behov for ei nokolunde like stor dekkefornying i åra deretter.

Vi må derfor rekne med at dersom vi ikkje får ein monaleg auke i løyvingane til fylkesvegvedlikehaldet allereie frå neste år og i åra som kjem så blir resultatet etter kvart ein sterk standardreduksjon på fylkesvegane. Ved sida av at kapitalverdiene som er investert i vegnettet forfell, vil også ein nedsett vedlikehaldsstandard også føre til færre servicetiltak for trafikantane og nedsett trafikktryggleik. Køyre- og transportkostandane vil derimot auke slik at dei totale kostnadane for samfunnet venteleg blir større.

Paul Bølset

Reduksjon av veghøvlar

Etter kvart som det er blitt meir svar-te vegdekke blir veghøvlane mindre brukt til vanleg høvling av grusvegar. Det er meir om vinteren at høvlane no har sine store oppgåver med å fjerne is og «klake» i vegbana og til ishøvling. Sett under eitt er det ikkje naudsynt med så mykje høvling no som før. Dette har ein teke omsyn til.



Tidlegare har det vore kjøpt inn 3 nye veghøvlar årleg her i fylket. Ein har no redusert dette med ein veghøvel, slik at fra no blir det inntil vidare kjøpt inn berre 2 veghøvlar årleg.

Det blir og reduksjon i talet på veghøvlar som er stasjonert ute i distrikta, kanskje allereie med 2 stk. i 1982/83.

Oddvar Åfløydal

Offisiell åpning av veg- og brusambandet til Runde

Laurdag den 19. juni 1982 skjedde det:

Veg og brusambandet til Runde vart offisielt åpna.

I nærvær av eit stort antal innbedde gjester og mange hundre andre interesserte åpna Øystein Goksøyr seremonien på brua kl. 12.00. Han ynskte velkommen til alle framførte, resymerte litt av det som omsider hadde ført fram til eit ferdig anlegg gjennom krav, tvil, håp og tru, før han ga ordet til Arne Inge Torvik som skulle klippe snora.

Torvik meistra også denne situasjonen perfekt slik vi alle har opplevd det i så mange situasjonar gjennom hans tid som vegsjef i fylket. Han peika m.a. i velvalgte ord på samholdet på det politiske plan i fylket som var ein klar **føresetnad** for å gjennomføre **dette prosjektet**. Det har vore eit tungt økonomisk løft for fylke og kommune, men saka er ført fram og forankra del for del gjennom politiske vedtak.

Det vart ikkje noko klipping av snora i bokstaveleg tyding: Reiskapen



Arne Inge Torvik kappar snora for å markere åpninga av sambandet. Samferdselsminister Inger Koppvernæs og fylkesordførar Kjell Furnes bistår med å halde i eine enden, medan Charles Remø i Herøy og Øystein Østensen Goksøyr held i andre enden.

Torvik fekk utlevert til dette bruk var ein hoggestabbe av drivved frå heilt andre himmelstrøk enn våre, og ei isøks som Thorsetekspedisjonen hadde hatt mellom utstyret på Nordpolsferda tidlegare i år. Øksa var på utlån, hoggestabben gjekk til Torvik til odel og eige. Snora fekk den lagnad den var tiltenkt: Delt i to.

Etter dette var det båtparaden gjennom Rundesundet og under brua. Paraden var leia av Kvalsundskipet som er kopi av eit vikingskip og vart drive fram av taktfaste åretak. Med hornmusikk i teten gjekk ferda for innbedde gjester pr. bil i marsjfar til Christineborg Turistsenter på Runde, der festmiddagen venta.

Der registrerte vi gjester frå stat, fylke og kommunar, frå fagetatar som Landbrukssekselskapet og Kystdirektoratet som begge har vore med i finansieringa, frå Vegdirektoratet, vegkontoret, entreprenørar og andre.

Det står att å fortelje at sambandet som omfattar tunnel 970 m, bru 428 m, fylling i sjø 1 172 m, ny og utbetra veg 5 430 m, i alt 8 000 m til ein kostnad på 58,5 mill. kr., før den offisielle åpninga hadde stått si prøve i den landverts samferdsla si teneste frå 5. mars 1982 då trafikken vart sett på.

Vi vil ynskje at vegsambandet blir til glede og nytte for mange, og ingen til ulempe.

Kjell Loen

Brenning av isopor

I ein protokoll frå arbeidsmiljøutvalet for Vest-Agder vegvesen syner dei til eit brev frå bedriftslegen.

Brevet galdt brenning av isopor som var brukt til å lage fuger i betongen mellom bruelementa. For å lette forbrenninga vart det brukt lynol og bensin. Arbeidaren som utførte jobben blei gåande i ein temmeleg sterk røyk og gass som han anda inn. Ei tid seinare mista han fargestoffa i huden på store flekker på overkroppen og han mista delvis håret. Håret kom seinare igjen, men var då kvitt.

Legen hadde lagt desse problema fram for Yrkeshygenisk Institutt, og dei svara at det kan vere ein samanheng mellom pasienten sine fargeendringar i huden og denne spesielle arbeidsoperasjonen.

Eg veit ikkje om vi har brukt slik arbeidsmetode i noko utstrekning, eller om vi har brukt den i det heile tatt. Om så er så må vi no finne andre løysingar for å fjerne isoporen på fugene. Vi kan ikkje utsetje nokon for den fåre dette inneber. Vi veit heller ikkje om det har langtidsverknad og om så er, kva slags verknad det kan gi.

Egil Bakke



Den nye

«Knusaren»

Den nye «Knusaren» er no komen i drift og har allereie gjort unna sitt første oppdrag inne i Skorgen grustak i Isfjorden. Der har den knust og produsert berelagsmasse til nyvegen av den avfallsmassen som går ut når dei produserar grus til asfalt.

Det er for tidlig å nemne produksjonstal enda, men på vanleg dag har dei produsert over 700 m³.

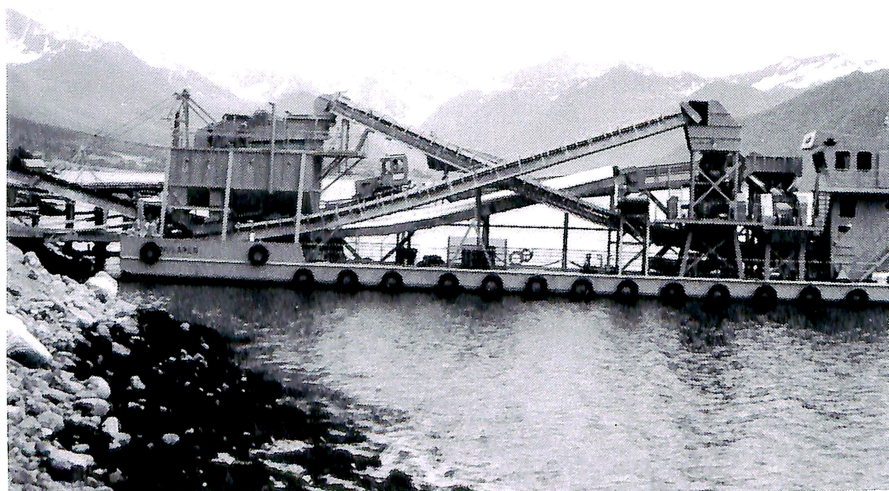
«Knusaren» har i skrivande stund lagt fra, og er no på veg til Eide på

Nordmøre. Der blir den liggande ut over hausten for å knuse sprenge fjell til forsterknings- og berelag til nyvegen mellom Eide og Lyngstad.

Båten har til no vist seg god i sjøen og lett å slepe og å styre. Den vart som tidlegare skrive bygd ved Ølen Skipsindustri, Ølensvåg i Sunnhordaland og utrusta med knuseverktøy ved Haahjem Mekaniske Verksted på Viga.

Båten kom i drift i juni månad og har tilsaman kosta mellom 7 og 8 mill. kr.

Som mannskap ombord i båten er no Palmar Orset og Odd Berget. På den gamle «Knusaren» hadde mannskapet lugarer ombord. No er det berre kjøkken og spiserom ombord. Mannskapet bor elles i land.





«Gaute» var den første knuseverkbåten. Den ble teken i bruk i 1968.

Motorisert ferdigvegskartlegging

Sidan midten av mai i år har «målebilen» til vegvesenet vore å sjå langs vegane i fylket.

Bilen, ein Ford Transit T 514-09, er utstyrt med eit hydraulisk operert kikkertstativ, konstruert og bygd på vegsentralen på Årø.

Målebilen er ein lekk i prosessen med å automatisere kartlegginga. Eit nyinnkjøpt måleinstrument (elektronisk tachymeter) med svært høg målekapasitet og automatisk registrering av måledata på magnetband, stelte krav til raskere flytting av utstyret.

Vegkontoret i Rogaland har i eit par år prøvd ut liknande utstyr. Dei stelte alle sine røysler til vår disposisjon. Ved godt samarbeid mellom landmålarane på grunnseksjonen og konstruktørane på Årø vart det så laga ei forbetra utgåve av Rogalandsmodellen.

Etter vel to månaders bruk har utstyret fylt forventningane og vel så det. Det skal gjevast honnør til hydraulikkspesialistane på vegsentralen som viste stor evne til å løyse problema og fylle dei vilkåra som landmålarane sette opp.





Terje Gjendem i aksjon.

Ved sida av at målebilen har auka farta på målingane har den også betra arbeidsvilkåra for landmålaren. Frå arbeidsplattforma på målebilen er det god sikt over vanleg trafikk. Landmålaren står trygt og beskytta, i det minste i høve til den utsette posisjon han har vore vant med i vegkanten, med ein fot på kvar side av autovernet.

Målet er å rasjonalisere kartlegginga av veg. Som nemnt er målebilen med instrument ein viktig lekk i prossesen. Neste steg er handsaminga av data på kontoret. Dataene på magnetbåndet frå målebilen vert mata direkte til elektronisk regnemaskin som leverer koordinatar for alle observerte punkt. Her stoppar automatiseringa foreløpig på vårt kontor. Teknikken for å kome vidare



Bente Fladmark er stikningsassistent.

er likevel utvikla og ein vonar i løpet av eit års tid å installere automatisk tøjneord.

Landmålaren kan då frigjere seg frå det lange og tidkrevande arbeidet med plotting og teikning av kartet. Dei kan bruke kreftene på meir konstruktivt arbeid med betre kontroll og kvalitetshøgding av sluttproduktet.

Som alle kartbrukarar i etaten kjenner til, har vi i dag eit stor etterslep i ferdigvegskartlegginga. Den nye teknikken der målebilen er ein viktig lekk, skal hjelpe oss til kome ajour med dette arbeidet.

Sigmund Bringslid



Ny hovedtillitsmann:

Oddvin Haukeberg tiltrådte som hovedtillitsmann 1. desember 1981 etter Olmar Lien som da ble pensjonist. Haukeberg er 46 år, født på Vågstranda, men siden 1963 bodd i Skodje. Han er ekte «vegvesenmann» i 3. generasjon (!) og har siden 1954 hatt sitt virke i etaten. Han skulle være godt kjent over hele fylket fra sin omflakkende tilværelse både innen anleggs-, vedlikeholds- og maskinavdelingen. «Veg og Virke» har hatt en prat med Haukeberg.



Hva mener du er din hovedoppgave i det vervet du har påtatt deg?

Min oppgave idag er jo delt; — jeg er samtidig **hovedverneombud** og **hovedtillitsmann**. Som hovedverneombud skal jeg samarbeide med verneombud og verneleder, ta opp og følge opp aktuelle saker og også være med i omplasseringsutvalget. Samarbeidet med vernelederen er utmerket, men det har vel til nå vært for knapp tid til å gjøre alt som er ønskelig. Håpet er således at vi her — slik som i mange andre fylker — kan få hovedverneombud på heltid. Som hovedtillitsmann ser jeg det som min viktigste oppgave å ivareta medlemmenes interesser og være bindeledd mellom dem og ledelsen. Med en organisasjonsprosent på 100% blant arbeiderne er det en

stor gruppe jeg og de to andre i hovedtillitsmannsutvalget; — Lars O.E. Kavli og Martin Rimstad skal være talsmenn for, og en del saker kan være av en slik natur at du kan få følelsen av å være «mellom barken og veden».

Hva er du mest opptatt av i øyeblikket?

Jeg er svært spent på følgene for etaten av de nedskjæringene regjeringen har gjort og har gitt signal om vil komme. Antallet ansatte i drifta har de siste år gått kraftig ned, og det har vært lite «nytt blod» i etaten. Skal vi unngå å komme ut på sidelinja, må det gå an for yngre folk å få faste stillinger. Vi har idag en god del korttidsinntak, og jeg så svært gjerne at det ble fast ansatt en del nye, yngre folk.

Vegvesenets styrke idag — på alle plan — ligger i den erfaring den enkelte har tilegnet seg i praktisk arbeid av alle slag. Vi må satse på å være en smidig, «all-rounder»-etat der vi arbeider mot å få bort «båsene» og der hver enkelt har kvalifikasjoner til å løse aktuelle oppgaver innen såvel anlegg som vedlikehold og behersker moderne, tidsmessige maskiner. Vi har idag slik jeg kjenner vegvesenet en solid «arbeidsgjeng» i etaten, men alle blir vi eldre for hvert år, og jeg etterlyser en bevisst rekrutteringspolitikk for å framover. Likedan mener jeg det er svært viktig at det gis reell medbestemmelse når det gjelder anskaffelse av utstyr og maskiner. Det er her arbeidsplassene vil være i framtida og det er her vår konkurranseevne avgjøres.

Og sunn konkurranse bør det være! Vegvesenet bør absolutt ikke ha noe monopol på vegarbeid, men all konkurranse bør skje på like vilkår. Dessverre er det slik idag at arbeids- og miljøvernloven fritar de private for plikter — og dermed kostnader — på visse områder, og det finnes vel også tilfeller av at loven omgås av private, mens vegvesenet sjøl er flinke til å overholde lover og forskrifter.

Jeg mener arbeids- og miljøvernloven av 1977 er noe av det viktigste som har hendt for utedrifta i vegvesenet, sjølv om denne loven slik som alle andre faste lover har sine svakheter. Som hovedtillitsmann deltar jeg sammen med 2 andre arbeidstakerrepresentanter i det 6 mann sterke Arbeidsmiljøutvalget

(AMU), og der synes jeg vi har hatt et godt samarbeid og oppnådd en del positive resultater. Etter den nye medbestemmelsesavtalen er sakene i AMU noe endret nå, slik at flere saker går til drøfting direkte med de tillitsvalgte.

Er du blitt et «møtemenneske» i den nye jobben?

Både ja og nei! Fra før er jeg jo ikke ukjent med møter — både i det tidligere Samarbeidsutvalget, som tillitsmann og klubbformann, og noen møter må vel til. Nå har jeg fast kontordag ved vegkontoret (Laboratoriebygningen) hver mandag kl. 07.30-15.30 der jeg kan nås pr. telefon. Det hender jeg «lurer» meg til en ekstra kontordag, og da går det bedre unna med kontorarbeidet, for da er telefonen stille hele dagen.

Men hovedkontakten med arbeidskollegaene får jeg på den enkelte arbeidsplassen, og min tid går vel mye mer til reising enn til møter. Med vårt oppdelte fylke og spredde arbeidsdrift er det ikke få timer som medgår til reising — medregnet venting på ferjer.

Hva vil du at avisa vår skal ta opp?

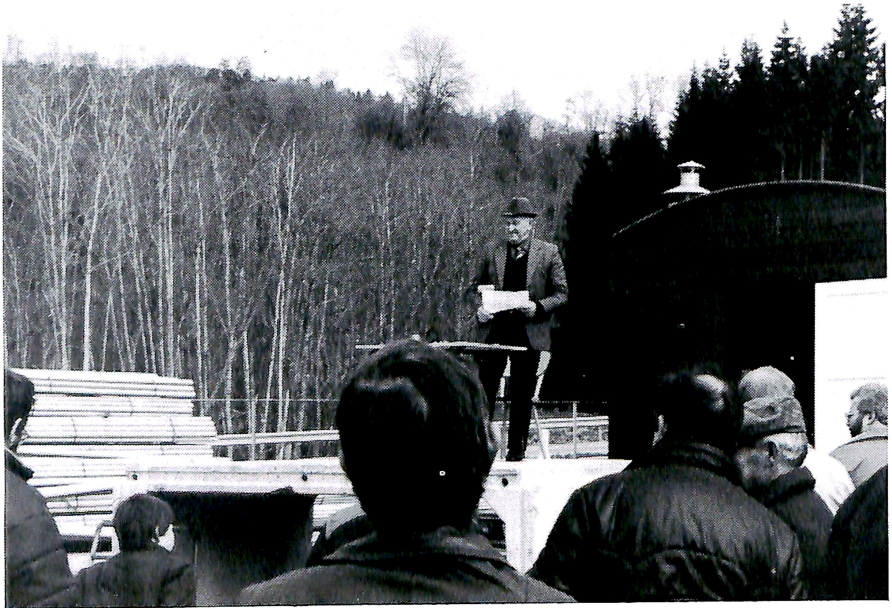
«Veg og Virke» må ta sin del av informasjonsjobben. Vi har idag en flom av skriftlig informasjon; rundskriv, meldinger osv. Avisen bør framheve poenget, «popularisere» stoffet og navngi nøkkelpersoner det kan tas kontakt med om det ønskes grundigere informasjon.

Den beste informasjon er etter min mening «munn til munn»- metoden; — slik jeg f.eks. opplever det ved å besøke arbeidsplassene i utedrifta.

Her er det min oppgave å informere om det jeg kjenner til, men like mye ta med tilbake meninger og impulser fra den enkelte. Slik «toveiskommunikasjon» kan kanskje bedrifts-avisa vanskelig bli, men den bør hente stoff også fra den enkelte arbeidsplass og være en «møteplass» for meninger og for **alle** ansatte i

etaten. Jeg skal gjerne medgi at vi i den største arbeidstakergruppen i vegvesenet ikke alltid har vært like flinke bidragsytere som lesere av bedriftsavisa. Vi får gå sammen om å bedre på dette, og jeg vil gjerne få lov å bruke avisa i den grad det er mulig i jobben min framover.

Årets salg av brukte maskiner og utstyr



Laurdag den 15. mai vart det halde auksjon over brukte maskiner og utstyr som vegvesenet utrangerer kvart år.

Auksjonarius var i år som i fjor, Lorentz Tjelle. Salget gjekk greit unna og innan 2-3 timar var alt over. Det

vart i år selt for 219 000,- kr. Frammøtet var jamt bra, noko ein kunne sjå på parkeringsplassen.

På bilete er auksjonarius nettopp komen igang.

Oddvar Åfløydal

Uttalelse

Hovedtillitsmennene for Statens vegarbeidere i samtlige fylker, samlet til konferanse på Sulitjelma turist- og kurssenter i dagene 20.-25. juni 1982, har vedtatt å sende følgende uttalelse til Stortingets samferdselskomite og til fylkesmyndighetene:

Konferansen ser med dyp uro på de sterke nedskjæringer av budsjettene for vegsektoren. Nedskjæringene rammer ikke bare vegarbeiderne og sysselsettingen i vegvesenet, men vil etter hvert få omfattende skadevirkninger for hele samfunnet. Konferansen har merket seg at det fra Regjeringen er utgått signaler om å overføre mer av vegarbeidet til privat virksomhet. Fra borgelig hold er det også kastet fram påstander om at vegarbeidsdriften som ikke er blitt dokumentert, og som åpenbart har til formål å bringe Statens vegvesen i miskreditt. Hovedtillitsmennene vil anmode politikerne om å holde seg til de faktiske forhold i debatten om hva som er god økonomi i vegarbeidsdriften, og konferansen vil samtidig gjøre merksom på det i dag kan dokumenteres at vegvesenet utfører arbeidet billigere enn private på en rekke områder.

Dette gjelder f.eks. asfaltering og flertallet av vegtunneler som er blitt ferdige siste året.

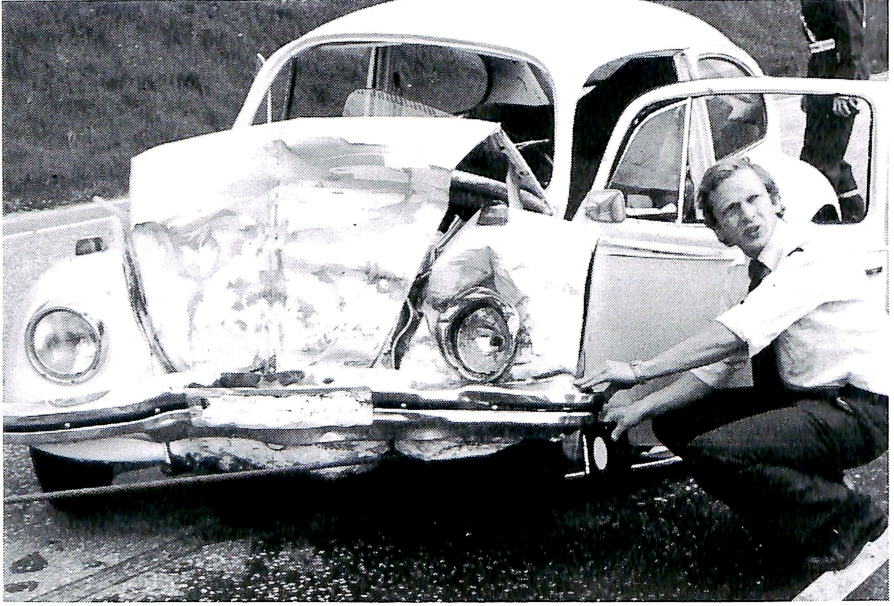
Hovedtillitsmennene vil videre presisere nødvendigheten av å opprettholde bevilgningene til vegformål ut fra følgende hensyn:

- Nedlagte investeringer i det allerede eksisterende vegnettet må ivaretas ved et forsvarlig vedlikehold.
- Hele det norske næringslivet er avhengig av at opparbeidet vegstandard blir ivaretatt.
- En sterk nedskjæring av budsjettene for vegsektoren vil stå i grell kontrast til ønsket om å stabilisere og videreutvikle norsk økonomi.

Norsk Arbeidsmandsforbund, som organiserer vegarbeiderne, har gjort det klart at forbundet ikke vil akseptere noen oppsigelser av vegarbeidere. Hovedtillitsmennene sier seg glade for dette, og minner om at Staten har et arbeidsgiveransvar. Skulle de politiske myndigheter glemme dette, er hovedtillitsmennene beredt til å gi dem en påminnelse om det.

Molde, 9/8 - 82.
For hovedtillitsmannsutv.
Oddvin Haukeberg
Hovedtillitsmann

Trafikkulykkesetterforskning



Som nevnt i et tidligere nummer av Veg og Virke blir personell fra biltilsynet tilkalt av politiet til ulykkessteder når det skjer alvorlige trafikkulykker. Biltilsynets oppgave blir å bistå politiet i klarleggingen av ulykkesårsaken.

Arbeidet går ut på å undersøke kjøretøyene, foreta friksjonsmålinger som danner grunnlag for hastighetsberegninger, foreta sportyding etc.

For en tid siden kom medlem av redaksjonsutvalget og fotograf, Terje Haug, tilfeldigvis til et ulykkessted. Som vi ser av bildene hadde sammenstøtet mellom de to bilene vært nokså kraftig, men heldigvis gikk det forholdsvis bra med personene i bilene.

Det er avdelingsingeniør Ramstad, Biltilsynet Molde, som bistår politiet i etterforskningen.

Arne Johnsen



Premiert forslag

Oppsynsmann Leonhard Dahl har mottatt en premie på kr. 4.000,- for forslag til system for nødkjøring av ferjekaibru.

Anlegget består av et separat aggregat (nødaggregat), elektrisk motor og hydraulisk pumpe, for betjening av ferjekaibru og sperrebom, og et eget kabelopplegg for framføring av strøm fra ferja til nødaggregatet. Dette med tanke på eventuell svikt i strømtilførselen til hovedanlegget som drives med strøm fra el.nettet. I kabelanlegget inngår ei snelle for oppspoling av kabelen og et røropplegg for føring av kabelen fra ferjekaihuset til fronten av ferjekaibrua. Her kan ferjemannskapet få tak i støpselet og trekke kabelen ombord i ferja for tilkobling. Kabelsnella spoler tilbake kabelen når den frigjøres fra ferja.



Vegarbeid og stenging av E69

Det har i sommer vært arbeid i gang med bygging av gang-/sykkelveg langs E69 fra byggefeltet på Valle over Flåte mot Svorta.

Samtidig blir den svake og teleskadede bilvegen utvidet, forsterket og ombygd. Bakketopper skjæres ned og avkjørsler reguleres.

Kombinasjonen av anleggsmaskiner og stor trafikk på ei smal vegstripe har ført til ulemper både for trafikanter og arbeidsdrifta, og farlige situasjoner kan lett oppstå.

Fra distriktslaboratoriet er kommet detaljert oppskrift på hvordan den

nye vegen skal oppbygges; — lag med stein, sagflis, grus og pukk av forskjellige fraksjoner.

Etter en samlet vurdering ble det bestemt å stenge vegen i en periode for å gjennomføre arbeidet forsvarlig. I vel 2 uker nå etter sommerferien måtte trafikken ta seg fram enten over Skodjebygda og Straumsbruene (lett trafikk) eller via Magerholm og Blindheim. Imens gikk arbeidet på 2 skift med uttrauing og bortkjøring av ubrukbare masser og tilførsel av de foreskrevne forsterkings-, isolasjons- og bærelag. Det blei en hektisk periode for



For sikring av fyllingsfot utlegges sprengstein og sikres utløp for alt vatn.



Bakketopper senkes og dårlig masse graves ut.



Utlegging av sagflis, avretting og komprimering med beltemaskin. Sagflisa er isolasjonslag og skal hindre frosten i å trenge ned til de telefarlige lag under.

alle som skulle bære byrdene, men full innsats og gåpåhumør førte til at «ferdig veg» kunne penetreres 24. august og trafikk igjen påsettes.

Det er svært sjelden vegvesenet går til det skritt å stenge en stekt trafikkert riksveg for å utføre vegarbeider. Tross alle ulemper for trafikantene i stegningsperioden kunne nå den nye vegen åpnes tidligere enn ellers og vegvesenet var bedre sikret en kvalitetsmessig oppbygging av vegen enn om trafikk og anleggsmaskiner sammen skulle «rote» på samme området. Fordelene var således åpenbare.

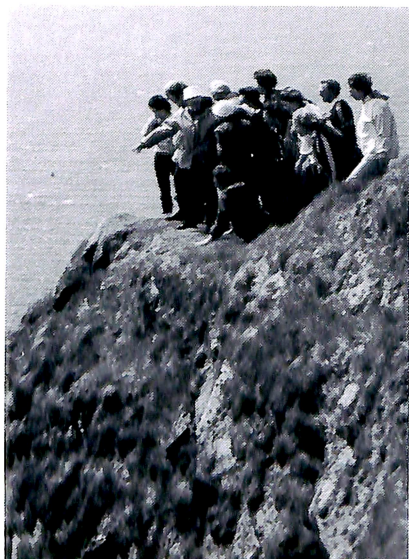
Uvettig, ulovlig gjennomkjøring av store trailere siste natta før sprøyting hadde nær ødelagt hele arbeidet, men vi håper å ha unngått større varige skader på vegen. Likevel — det er trist å konstatere at vi ikke har greidd å informere trafikantene nok til at de innser at stenging er nødvendig og fornuftig og ikke noe som blir gjort for å skape unødig ulempe.

Nå er også gang-/sykkelvegen opparbeidd, og bare mindre pussarbeider gjenstår før parsellen kan erklæres ferdig.

A. Wicken

Årets tur for kontorpersonalet

RUNDE—BESØK



Kontorpersonalet ved vegkontoret og vegsentralen arrangerte 27. mai i år sin årlige utflukt til våre arbeidssteder i fylket. Med vanlig god kontakt med værgudene gikk turen med en flott, full turistbuss via Vestnes, Sulesund og Hareid til Ytre Herøy, der det siste leddet i brueventyret her: **Sambandet til Runde**, ble tatt i øyesyn.

Veger på Remøya og Runde, tunnel, fylling og bru har jo i 2-3 år nå vært storforbrukere av fylkesvegmidler, og nå kunne de imponerende byggverk også inspiseres av «innesitterne» på kontoret. All ingeniørkunst til tross: Mest imponerende var kanskje fjellturen til Rundebranden, der



guiden Ola Goksøyr kunne vise fram
vårt sørligste fuglefjell ovenfra!

av utkantene våre der svært få had-
de vært før.

Konklusjon:

En helt gjennom vellykket tur til en



I Mørke- tiden

Se og bli sett

Bruk refleks



Ny storferje med to bildekk på Sulesund-Hareid neste år?



Som kjent har MRF under bygging ved eit skipsverft i Trøndelag ei ny storferje som skal leverast til selskapet ein gong til våren 1983. Dette blir då den største ferja i selskapet. Ferja, som er ei pendelferje, er av utsjåande mykje lik dei 50 bilars pendelferjene MRF no har, men er altså ein god del større, då særleg på breidda, som er heile 14,10 m, med andre ord 2,60 m breidare enn 50 bilars ferjene. Det som ellers er nytt ved denne ferja er at ho på den eine sida har eit ekstra dekk for personbilar, eit såkalt hengedek som skal kunne ta 19 personbilar. Dette dekket reknar ein med å bruke berre når

trafikken er stor, då det i begge endar har på- og avkøyringsrampar som må heisast ned og opp ved på- og avkøyring frå dekket. Hoveddekket skal ta 70 personbilar slik at når hengedekket blir brukt tar ferja i alt 89 personbilar. Ferja er ei såkalt standard typeferje og denne ferjetypen er alt teken i bruk i andre fylker, m.a. i Rogaland og Sør-Trøndelag.

Då Sterkoder Mek. Verksted i Kristiansund tidlegare i år overleverte to slike ferjer til Rogaland, fekk vi låne ei av ferjene til å gå ein prøvetur for å prøve ferjekaiene i samband med Molde-Vestnes-Vikebukta og Sule-

sund-Hareid som er dei mest aktuelle for denne ferjetypen. Dette vart gjort for at ein ved sjølvsyn ved kvar ferjekai kunne sjå kva som var naudsynt å gjere for å tilpasse kaiene til den nye ferjetypen.

Som venta viste det seg på denne prøveturen at ombord- og ilandkøyringstilhøva, då særleg til henge-dekket, ved dei ferjekaiene som vart prøvd var svært dårlege på grunn av at ferjekaibruene var for smale i høve til ferja som har ei bredde på porten på 7,50 m. Skil ombord- og ilandkøyringa kunne gå så raskt og greitt som ein ynskjer, bør ferjekai-ruene ha ei tilsvarende breidde som ferjeporten, altså 7,00 m. Der-

for må dei noverande ferjebruene utskiftast.

Det er enno ikkje når dette blir skrive heilt klart kva for eit samband den nye storferja skal setjast inn i. Det blir endeleg bestemt på styremøte i MRF nå i september, men både vegkontoret og administrasjonen i MRF går inn for Hareid-Sulesund, så det er truleg at det blir dette sambandet som får den fyrste ferja av denne typen i Møre og Romsdal.

På biletet ser vi ei tilsvarende ferje som den MRF får våren 1983. Dette er ferja «Fosen» i sambandet Flakk Rørvik i Sør-Trøndelag.

Per Korsbrekke

Museal film fra Geiranger

Høsten vil bli benyttet til filming av vegarbeidere i gamle kostymer og med gammel redskap på Geirangervegen. De skal demonstrere hvordan vegarbeiderne tidligere ved høsttider forberedte *mylding* som var en gammel metode som ble brukt til vårens snørydding og åpning av fjellveger. Filmfotograf Ragnar Sørensen samarbeider med Kjell Hegdalstrand og en gammel veg-veteran på 80 år om dette prosjektet. Veteranen begynte sin karriere i vegvesenet som 16 åring nettopp med å ligge i månedsvis på fjellovergangen om våren for å fremskynde tining og dermed åpningen av veggen.

Gamle kostymer, redskap, barske veg-veteraner og flott natur. Dette blir ventelig en godbit for TV.



«Blåfjellsbrakka» ved Geirangervegen

Geirangervegen (vegen frå Grotli til Marok) vart bygd som chaussé i 1880-åra (løyving på statsvegbudsjettet 1880-1889).

Ved Djupvatn vart då oppsett ei brakke (Djupvassbrakka) til arbeidarane.

For 1890 og 1891 vart denne brakka av staten bortleigd til Severine Vesterås (for kr. 10,— pr. år + landskyld til Rasmus og Lars Oplændskedal kr. 6,— pr. år).

I 1892 vart Djupvassbrakka selt til Lauritz Ugelvig, som gav fråsegn om at vedlikehaldsarbeidarane på Geirangervegen skulle få bu i hans nye hus for rimeleg og høveleg godtgjering når brakka vart nedriva eller på annan måte vart ubrukbar.

I september 1929 søkte L. Ugelviks enke om at ny trapp ned til Djupvasshytta vart kosta av staten etter

at trappa som ho sjølv hadde kosta, vart nedrive. I det høvet opplyste ho at ho hadde spart staten for større utgifter enn trappekostnaden ved at ho i minst 15 år hadde halde staten sine arbeidarar med fritt hus kvar vår og under utvidinga som var igang, også om hausten.

I 1898 kom amtsingeniørane i Christians amt, Nordre Bergenhus amt og Romsdals amt saman i Molde for — etter pålegg frå Arbeidsdepartementet — å gje fellesfråsegn om vedlikehald av Lomsfjellvegane. I møteboka frå dette møtet er peika på dei uheldige losjartilhøve på Grotli fjellstove og at det var heilt turvande at det snarast vart skaffa meir rom — også med tanke på ekstraordinære tiltak til å gjere vegrutene farbar tidlegare på året.

I vegbudsjettproposisjonen 1903/1904 var det, på løyving til vedlike-



Blåfjellsbrakka sett frå sør/laust.



Blåfjellsbrakka sett frå nord/vest.



Myldehus frå den tid vegen i slutten av april — byrjinga av mai vart mylda med jord (åtningsmasse) opplagt hausten føreåt — for å gjere vegen tidlegare farbar for turistsesongen.

hald av Lomsfjellvegen innan Romsdals amt, oppført kr. 1.100,— til brakke på Geirangerfjellet for vedlikehaldsarbeidarane. Brakka (Blåfjellsbrakka) vart oppsett sommaren 1904 og kosta kr. 974.90. I 1926 vart taket på brakka vølt og i 1927 vart brakka utvida.

I 1936 vart det gjort avtale med Geiranger Skysslag om at Statens veg-

vesen skulle overta den brakka som skysslaget ville byggje i høve bygging av Dalsnibbevegen. Det hadde før vore knapt om husrom for vedlikehaldsarbeidarane på Geirangervegen, så vegvesenet fann det tenleg å overta den nye brakka sjølv om denne var noko stor — 6 m × 14 m i to etasjar.

I 1951 vart det innlagt telefon med telefonline irå Djupvasshytta.

Vinteren 1957/58 vart denne brakka nedriven av snødskred. Då det ikkje var tilrådeleg å setje opp att brakke på same tomta, vart det kjøpt ny tomt noko lenger mot aust, nær ved Djupvasshytta og vegen til Dalsnibba. Murar vart sett opp og byggjearbeidet for permanent brakke 6 m × 14 m i 1 etasje vart sett iverk hausten 1958. Noko av materialen frå den skredrivne brakka vart nytta. Dette er den brakka som er nemnt som hytte på Geirangerfjellet i Veg og Virke nr. 2 for 1982.

Blåfjellsbrakka som vart bygd i 1904 og utvida i 1927 står framleis.

Juli 1982
Bjarne Rekdal

Vis hensyn — kjør med sikkerhetsmargin!

Vannrett

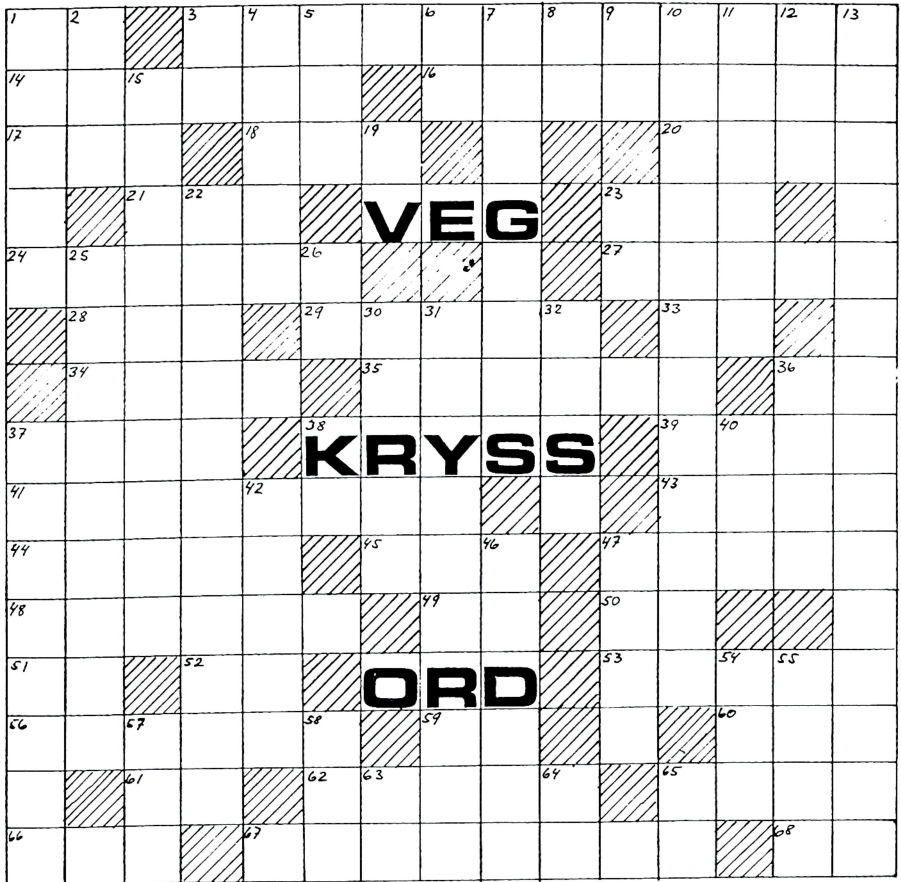
- 1 Ytret
- 3 Plagg
- 14 Vann
- 16 Hissig
- 17 Nektelse
- 18 Evighet
- 20 Liten stakkar
- 21 Beholder
- 23 Gresk bokstav
- 24 Kald sak
- 27 Hundreår
- 28 Ego
- 29 Dyr
- 33 N--, statsbedr.
- 34 By i Etiopia
- 35 Tyrene
- 36 Dessert
- 37 Grusom
- 39 ---an, 3710
- 41 Veiding
- 43 Lager
- 44 Etterlyse
- 45 P---a, k.navn
- 47 Matretten
- 48 Tilfredsstille
- 49 Erik Åsen
- 50 Adv.
- 51 Tone
- 52 Artikkel
- 53 To
- 56 Dyr
- 59 Leif Husby
- 60 Hellende lende
- 61 To like
- 62 K. navn
- 65 Diger
- 66 Måltid
- 67 Brudulje
- 68 Slagsted

Loddrett

- 1 Halvøy
- 2 Fornemme
- 3 Skipsbetegnelse
- 4 Væske
- 5 ---e, stjele
- 6 Motorkutter
- 7 Framgang
- 8 Fuglen
- 9 Bror Karlsen
- 10 Lite aktuelt
- 11 Avløp
- 12 Trio
- 13 Risiko
- 15 Etteraper
- 19 --a, k.navn
- 22 Begrunne
- 23 Øk
- 25 Skrythals
- 26 Slette
- 30 Tette
- 31 Forening
- 32 Levning
- 36 Vondt
- 37 Oppdagelse
- 38 Spørreord, dial.
- 40 Like
- 42 Kjempe
- 46 Bygning
- 47 Stell
- 54 Pålegg
- 55 Blomstring
- 57 Arveanlgg
- 58 Styrestang
- 63 Tillate
- 64 Gro Madsen
- 65 --å, meie

KRYSSORD

av avd. ing. Kristian Furland

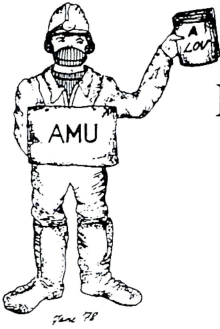


De tre først uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i en konvolutt merket «Vegkryss nr. 3-82» og sendes til Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 18. oktober 1982.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:



Nytt fra arbeidsmiljøutvalget

Vi har begynt på ein ny toårsperiode for arbeidsmiljøutvalet, med fylgjande som medlemmer:

Frå arbeidstakersida, Oddvin Haukeberg (varamann Anton Sæbønes), Martin Rimstad (varamann Harry Øverland), alle frå Norsk Arbeidsmandsforbund og Ingolf Kleppe NVF (varamann Arne Brevik BTF).

Frå leiinga er desse med:

Eivind Vollset (varamann Paul Bølset), Palmar Hurlen (varamann Arnfinn Gautun) og Geirmund Nordal (varamann Sverre Digernes).

Olmar Lien har no slutta etter nådd aldersgrense. Som nytt hovudverneombod har arbeidstakarane valt Oddvin Haukeberg (han er også valt til hovduttillitsmann).

Etter at Norsk Arbeidsmandsforbund hadde formannen i utvalet i 1981, vart driftssjef Eivind Vollset valt til formann for 1982.

Siste året vart det halde 5 møter i utvalet, 2 på vegkontoret, 1 i Kristiansund, 1 i Surnadal og 1 på Skodje. På dei tre møta som vart halde ute i distrikta vart òg verneomboda og arbeidsleiinga som sokna til møtestaden innbedne. Utvalet hadde i sam-

me høve synfaringar på 11 arbeidsplassar. Det vart handsama 35 saker i 1981, mot 53 saker i 1980. Grunnen til nedgangen skuldast nok mykje at noko av arbeidsoppgåvene som før låg til AMU, no kjem under avtalen om medverknad for dei tilsette.

Skademeldingar

Det vart i 1981 registrert 20 skader som ga 592 fråversdagar. Dette gjev eit gjennomsnitt på 29,6 fråversdagar for kvar skade, eller nærmare 1½ månadsverk.

Skadane er nokolunde jamt fordelte på sommar- og vintertid. Mellom avdelingane er fordelinga slik: Anlegg 5, vedlikehald 6, maskin 4 og ved bru- og ferjekaiseksjonen var det 5 (dei er nemnde særskilt fordi dei gjer arbeid både for anlegg og vedlikehald).

I 1. kvartdal 1982 er det registrert 5 skader med 56 fråversdagar.

Verneleiaren klagar over mange dårleg utfylte skademeldingar. Det kan til dømes mangle skadedato, kva slag skade det er, osv. Utvalet bed om at arbeidsleiarane tek seg tid til

å gjere meldingane rettare og at dei sender dei inn snarast mogleg.

Omplaseringsutvalet

Med i dette utvalet i 1981 var Olmar Lien, Sverre Hjelvik og Egil Bakke (for 1982 er desse med, Oddvin Haukeberg, Liv Andresen og Egil Bakke).

I 1981 kom det 4 søknader om anna arbeid grunna helse. Søknadane vart handsama i tre møter. Ei sak er løyst ved at søkaren får varierende arbeid som høver for han. To saker har fått ei mellombels løysing, med von om at den eine kan verte varig. Den siste saka har det ikkje lukkast å løyse enno, utvalet må her halde fram og prøve andre vegar slik at søkjaren kan få eit høveleg arbeid.

Tunnelarbeid

I AMU-møte den 12. februar 1982 vart det vedteke reglar for brann- og ulykkeberedskap for tunnelarbeid i Møre og Romsdal. Det vart arbeidet med Tafjordtunnelane som var årsak til at reglane kom no.

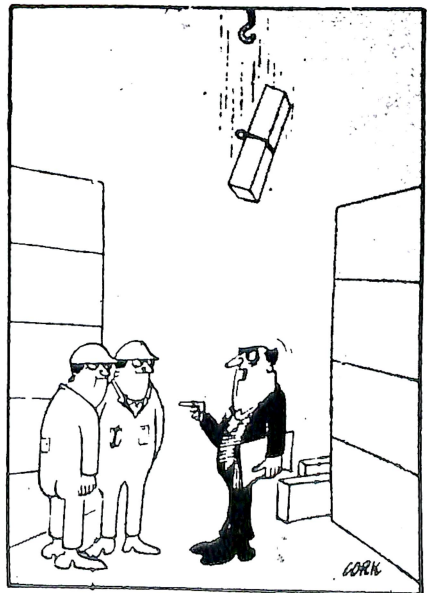
Forureining

Ei sak som har vore meir som ein attergangar i utvalet er dei røykplagane som søppelforbrenningsanlegget i Årødalen gjev Biltilsynet og dei andre bedriftene som no har bygd der. Det har vore arbeidd med planar for nytt anlegg i lang tid, no ser det ut for at det kan verte ei løysing innan rimeleg tid. Avisene fortel at arbeidet med nytt anlegg vil starte i 1983.

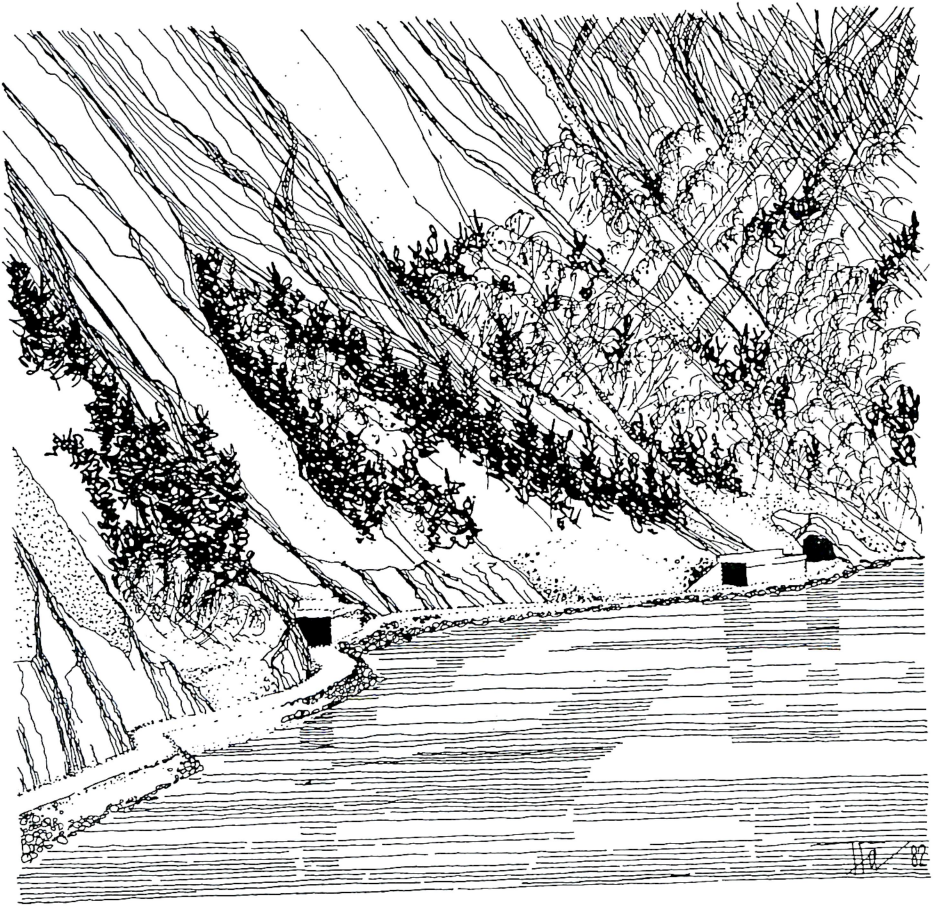
Arbeidsmiljøkurs

Trass i at det i månadsskiftet mars/april 1982 vart halde eit 40 timars arbeidsmiljøkurs for å fange opp alle nyvalde verneombud og nytilsette arbeidsleiarar er det no igjen fleire som ikkje har fått denne opplæringa. Vegvesenet i Sør-Trøndelag skal i haust halde eit kurs. Vi har vore i kontakt med dei om vi kan få med 8 til 9 verneombud frå vårt fylke, noko vi trur skal lukkast.

Egil Bakke



- Jeg arbeider jo på kontoret, så hvorfor skulle jeg trenge hjelm?



TAFJORDVEGEN

«Det er ei sann glede å sjå at kraftutbygginga i Tafjord blir kruna med denne vegen, ei opning ut mot den store verda, og i det bildet er Sunnmøre ikkje til å gløyme!» slo statsråd Vidkun Hveding fast under den offisielle opninga av Tafjordvegen laurdag 28. august.

Anlegget Fjørå-Tafjord har ei total veglengd på 10 913 m. Heggura tun-

nel er 5 266 m lang og såleis den lengste i fylket.

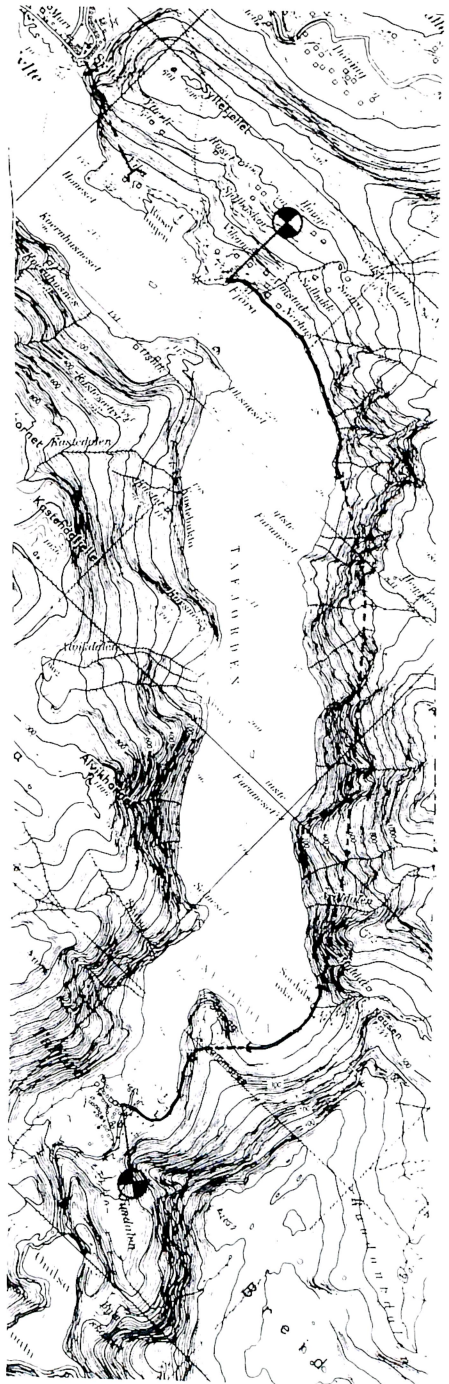
Totalkostnaden kjem på 77 mill., der tunnelarbeidet åleine tek over 54 mill. Ca. halvparten av kostnadene betales av Tafjord Kraftselskap, medan Olje- og Industridepartementet, fylkeskommunen og Norddal kommune betaler resten. Vegen er overteke av fylket og inngår i



Tafjordingar, innbedne gjester og andre var møtt fram på Nerhus til den offisielle opninga av Tafjordvegen.



fylkesvegnettet. Arbeid i egen regi utgjør 18 mill. Hovedentreprenør har vore firma Høyer-Ellefsen A/S, Oslo.



Aktuelle saker og lokal informasjon på trafikksikkerhetsrådet sitt møte i Molde

Statens rådgjevande organ for trafiktryggingssaker, **Trafikksikkerhetsrådet (TSR)**, var i dagane 9. og 10. juni 1982 for første gang på besøk i Møre og Romsdal. Dei omlag 30 deltakarane representerte ei brei samling av politikarar og fagfolk, som tilsaman står midt i sentrum for trafiktryggingssarbeidet i landet.

For utan at TSR ønskte å bli orientert om våre særneignede tilhøve i Møre og Romsdal med omsyn til trafikk og trafiktryggleik, avvika rådet

samtidig også eit av sine ordinære møte her. Av aktuelle saker som var oppe til behandling kan nemnast problemet omkring «weekendulyk-kene» og stortingsmeldinga om automatisk trafikkovervaking. Her var også oppe til behandling ei sak som trafiktryggingssutvalet i Møre og Romsdal hadde teke opp, nemleg spørsmålet om å få innført såkalla «underkjøringshinder» på større kjøretøy. Bakgrunnen er fleire svært alvorlege ulykker siste tida, m.a. med sykkel innblanda, som kunne vore



Nokre av TSR-deltakarane som var med på synfaring ved glattkjøringsbanen i Malmedalen.

unngått med ein «vernebøyle» mellom og bak bilhjula.

Frå fylket si side orienterte fylkesordførar Furnes om fylket og tilhøva her m.a. med omsyn til trafikktryggleiken. Overingeniør Solbjørg orienterte om tema «Fart og fartsgrenser på riks- og fylkesveggar i Møre og Romsdal». Overingeniør Flemseter orienterte om «Spesielle trafiksikkerhetsproblemer i fylket. Målsettingen i det vidare trafiksikkerhetsarbeidet».

Etter ønskje frå rådet var det lagt inn i programmet ei synfaring og demonstrasjon på glattkjøringsbanen i Malmedalen. Biltilsynssjef Johnsen ga her ei utfyllande orientering

om biltilsynet sitt arbeid i fylket, medan mannskap og bilar frå ein kjøreskole i Molde demonstrerte korleis glattkjøringsøvingane går føre seg.

Trafiksikkerhetsrådet med følgje var om kvelden fylkets sine gjestar til ein tradisjonell omvisning og velsmakande fiskemiddag ved Fiskerimuseet på Hjertøya utanfor Molde.

Det var ei svært interessert og aktiv forsamling vi hadde besøk av i fylket denne gangen, som ga uttrykk for å ha fått stort utbytte av opphaldet.

Magne Flemseter



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

VERN OG VELFERD

LAB- NYTT



E69/04 Utbedring rundt Innfjorden

Blant våre mer prominente dårlige vegparseller var E69 rundt Innfjorden av de fremste, med spesialitet velutviklet telehiv. I tillegg var vegen i smaleste laget der den lager en hylle noen meter opp fra sjøen.

Utbedring av vegen måtte bli en omfattende jobb, og ikke enkel p.g.a. den store trafikken.

Når det gjelder sikring mot telehiv, er tre alternative metoder aktuelle:

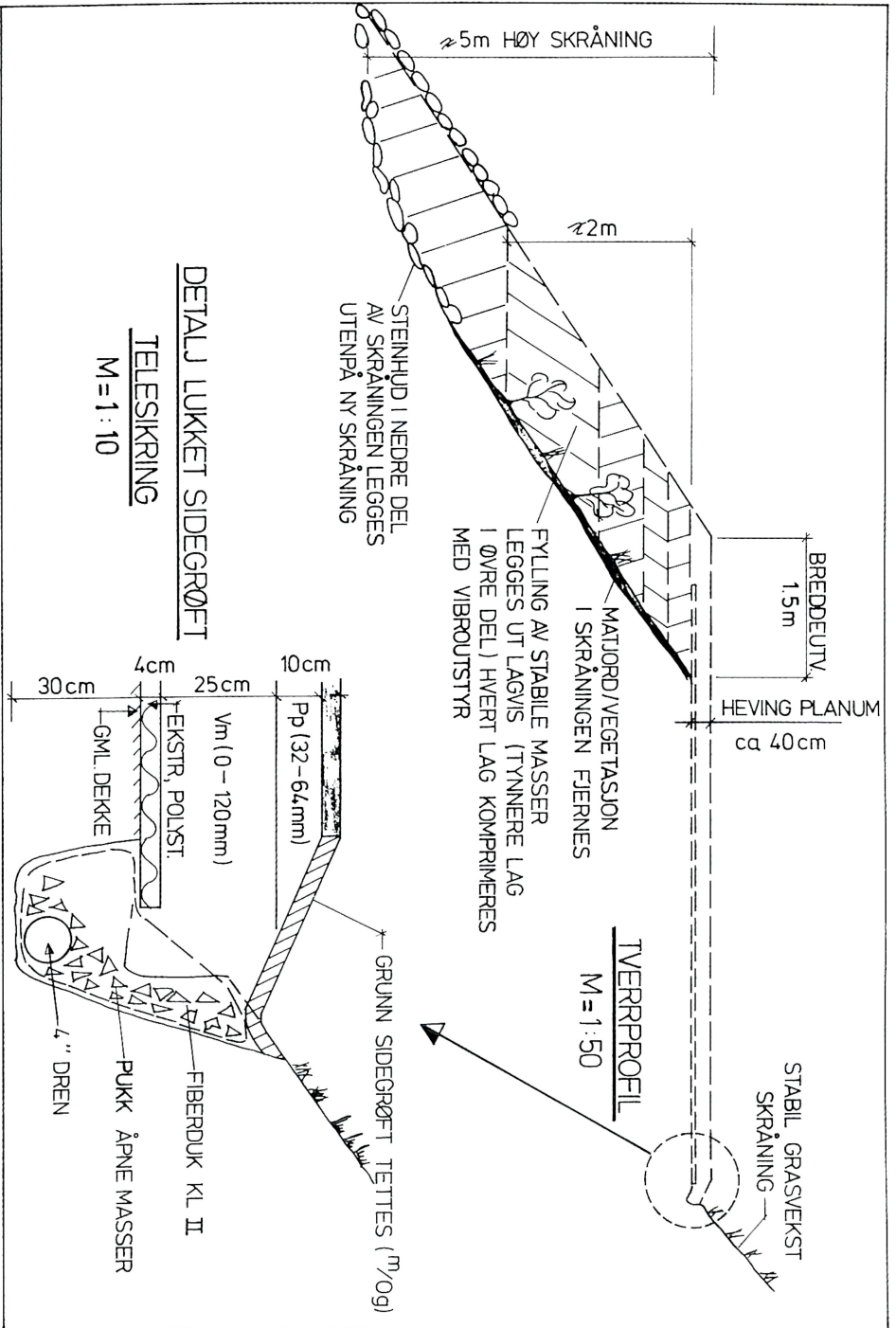
økning av tykkelsen på overbygningen til telefritt dyp; varmemagasinering med et bark/sagflislag; eller varmeisolering med skumplast. Valget mellom disse er i første rekke et økonomisk spørsmål. Andre momenter som f.eks. hensyn til trafikkavviklingen kan være avgjørende. Dette var tilfelle i Innfjorden, der varmeisolering ble valgt, p.g.a. liten byggehøyde.



Utkiling telesikring



Klebing/legging av plater

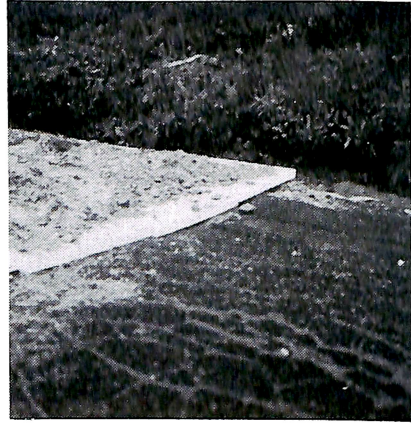


Løsningen er vist i detalj på skissen av vegens tverrprofil:

4 cm tykke skumplastplater klebes til eksisterende vegdekke, og overdekkes med 25 cm grus og 10 cm penetrert pukk. Dreneringen forbedres med en lukket drensgrøft på innsiden, og alle stikkrenner (37 stykker) ble fornyet. Vegen skulle breddeutvides 1,5 meter.

Breddeutvidelse og dreneringsarbeider ble utført sommeren 1980, og den nye overbygningen i 1981. En fordel med dette anlegget er at de nye fyllingene får tid til å sette seg, slik at vi reduserer tendensen til langsgående sprekk mellom gammel og ny fylling. For øvrig gikk oppbyggingen av ny overbygning problemfritt, takket være en planeringsbredde som tillot uhindret trafikk i ett kjørefelt forbi arbeidsstedet.

Kostnadsoppfølgingen viser at utbedringen av den knappe 2 km lan-



Plater på sterkt krakellert gammelt dekke

ge strekningen kom på noe over 2 ¼ mill. kroner, eller ca. 1 250 kr/lm. Den nye overbygningen kostet vel 100 kr pr. m², med ca. ⅓ hver på telesikring, pukk bærelag og dekke.

Parsellen har nå ligget ett år under trafikk, og så langt har det ikke vist seg tegn til svikt, hverken telehiv eller annen elendighet.

Bjørn Wivestad



**Støy kan dempes
og
skade bekjempes**

1980-02-10-118



**Spruten kom
som lynet
Vernebrillen
sparte synet**

1980-02-10-118

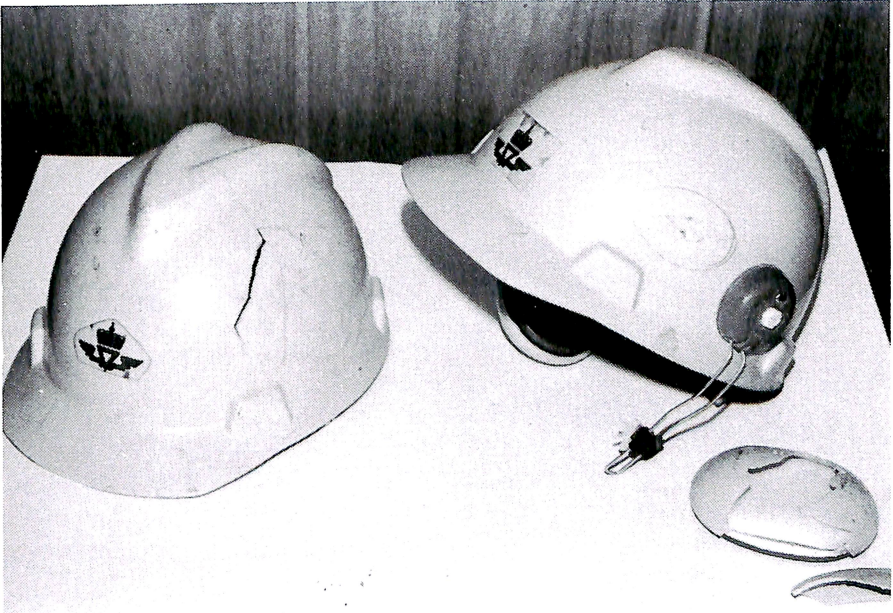


5 minutter med vernelederen

Verneutrustning

Eg trur eg kan seie at i vegvesenet får vi det personlege verneutstyr

som er naudsynt, men er vi flinke nok til å bruke det?



Lat vi ta bruken av vernehjelmen. På biletet er det to øydelagte vernehjelmar, den eine med hørselvern og den andre utan. Dei to som bar desse er nok glade for at hjelmen var der han skulle vere då ulykkene hendte.

Han som bar hjelmen til høgre på biletet, fall ned ei om lag 3 meter

høg fjellskjæring og med hovudet først, ned i røysa. At både øyreklokkene og hjelmen var med på å hindre ei større ulykke enn det verkeleg vart, fortel vel biletet betre enn ord kan gjere. Øyreklokkene gjorde her ein esktrajobb, samstundes som dei verna hørselen mot støy so verna dei også ansiktet og øyret mot slag og sårskade.



Han som bar hjelmen til venstre på biletet arbeidde på bakken, det var heller ikkje noko arbeid over han so slik sett var det kanskje ikkje so naudsynt å ha hjelmen på seg. Det kunne ein tru ja — men! Vedkomandane var «tippmann» og han skulle berre opne låsen for baklemmen på lastebilen. Det var nok større press på baklemmen enn han rekna med, for låsehandtaket slo ut med ei stor kraft og råka hjelmens venstre side. Resultatet synes godt, hjelmen sprakk og hadde slaget råka mannen direkte i hovudet er det uvisst kor det hadde gått med han.

Dette er to einskilde døme som er plukka ut mellom mange, men la desse to tale for seg. Eg har ofte merka meg at like etter at nokon har fått noko i hovudet eller nedover seg, so er alle flinke til å bruke hjelmen ei stund men så slaknar det av igjen.

Nokre få av oss har forstått nytta av det personlege verneutstyret og har gjort det til vane å bruke det so snart dei er på arbeidsplassen. Dessverre so er dei ei altfor lita gruppe. Dette gjeld ikkje berre hjelm og øyreklokker og lignande verneutstyr, men også verneinnretningar slik som desse to bileta syner.

Det er borvognkøyraren vår, Ib Hansen som syner oss kor farleg hans arbeidsplass kan vere når han skal flytte maskina si i bratt og ulendt fjell. For å nå arbeidshendlane må Hansen stå heilt oppunder maskina, og det skal ikkje mykje svikt til før han kan få maskina ut over seg. Om «trykken» er snill mot oss, kan vi på det andre biletet sjå kor han har fått ordna seg no. Med eit berbart lite panel med arbeidshendlane knytt til kvarandre med eit wiresy-



stem, kan han no gå eit lite stykke frå maskina når han flyttar ho. Han har også fått betre utsyn rundt maskina med på kjøpet.

Desse to bileta syner oss at slett ikkje alt maskinelt utstyr som vi kjøper er trygge og sikre nok. Det har vi også mange andre døme på. So har du tankar og idear om sikring eller betring av maskinar og utstyr er du

hjarteleg velkommen til å komme med forslag. Forslagsnemnda vår skal enno vere i funksjon, dette seier eg sjølv om eg veit det er ei tid sidan sist vi høyrde frå dei. Kanskje skuldast det rett og slett at dei ikkje har hatt noko forslag å arbeide med?

Egil Bakke



Amtsingeniør Hovdenaf

oplyser, at Trær, Buske og Græs, som vokser paa Veikant og Veistraaning, tilhører det Offentlige, men at Veivæsenet sjeiden gjør sig Nytte heraf, idet dette overlades den tilstødende Grundeier.

*Klipp frå Romsdals Budstikke
13/5 1905.*

Oversikt over verneombud pr. 24. mai 1982

Hovedverneombud: Oddvin Haukeberg 6260 Skodje
Stedfortreder: Martin Rimstad 6635 Meisingset

Vedlikeholdsområde

T-1	Verneområde 1:	
	Einar Nygård	6142 Eidså
	Olav Lyngnes	6133 Lauvstad
	Verneområde 2:	
	Oddbjørn Husøy	6077 Gjerdsvika
	Jon Garnes	6073 Garnesgrend
	Erling Husøy	6080 Gurskøy
T-2	Verneområde 3:	
	Lars Løvik	6133 Lauvstad
	Verneområde 4:	
	Petter K. Vatne	6150 Ørsta
	Stig Grevsnes	6150 Ørsta
	Anton Sæbønes	6180 Sæbø
T-3	Verneområde 5:	
	Leonhard Alstad	6200 Stranda
	Verneområde 6:	
	Ivar Ringdal	6218 Hellesylt
	Verneområde 7:	
	Arne Moen	6216 Geiranger
T-4	Verneområde 8:	
	Magnar Skrede	6023 Emleim
	Karl Hildre	6260 Skodje
	Arne Brevik, Biltilsynet Ålesund,	6010 Spjelkavik
Petter Nonsvik	6260 Skodje	

	Verneområde 9:	
	Jakob Øvstedal	6240 Sjøholt
	Lars Sorte	6260 Skodje
	Verneområde 10:	
	Marton Otterlei	6270 Brattvåg
T-5	Verneområde 11:	
	Helge Bjermeland	6380 Tresfjord
	Sigmund Skjegstad	6384 Vikebukt
	Verneområde 12:	
	Magnar Berli	6210 Valldal
	Lars Smoge	6210 Valldal
	Bjørn Heggset, Statens Vegvesen	6210 Valldal
	Erling Pilskog, Statens Vegvesen	6210 Valldal
T-6	Verneområde 13:	
	Arnold Hågensen	6386 Måndalen
	Jan Berget	6300 Åndalsnes
	Verneområde 14:	
	David Grøvdal	6320 Isfjorden
	Jon Hanset	6363 Mittet
T-7	Verneområde 15:	
	Odd Karsten Hanset	6364 Vistdal
	Verneområde 16:	
	Magnar Toven	6460 Eidsvåg
	Verneområde 17:	
	Kåre Ulseth	6482 Osmarka
	Johan Solli	6453 Kleive
T-8	Verneområde 18:	
	Katrine Bang, Vegkontoret	6400 Molde
	Svein G. Solbjørg, Vegkontoret	6400 Molde
	Ola Amundsgård, Distriktslab.	6400 Molde
	Kjell Ramstad, Biltilsynet	6400 Molde

Verneområde 19:

Odd Rekdal,	Vegsentralen	6400 Molde
Martinus Gautvik,	Vegsentralen	6400 Molde
Leif Gussiås,	Vegsentralen	6400 Molde

Verneområde 20:

Trygve Kirkeslett		6410 Midsund
-------------------	--	--------------

Verneområde 21:

Johnny Hjelle		6215 Eidsdal
Ansgar Moen		6440 Elnesvågen

Verneområde 22:

Edvin Nås		6490 Eide
Paul Hjeltnes		6490 Eide

T-9

Verneområde 23:

John J. Hoås		7420 Grøa
--------------	--	-----------

Verneområde 24:

Dekkes for tiden av verneombudet i området 23.

Verneområde 25:

Jan Jørgensen		6670 Øydegard
---------------	--	---------------

T-10

Verneområde 26:

Anton Hoset		6532 Bådalen
Knut Kornstad		6546 Steinsgrenda

Verneområde 27:

Harald Hjeltnes		6690 Aure
Per Torbjørn Kalvøy		6520 Rensvik
Jan Aspen, Biltilsynet		6500 Kristiansund

T-11

Verneområde 28:

Sivert Holten		6650 Surnadal
Ingvar Kvande		6650 Surnadal

Verneområde 29:

Eystein Bæverfjord		6660 Bæverfjord
Gunnar Strand		6652 Surna

Nytt tilsettingsreglement

Med virkning fra 1. juli 1982 har vi fått nytt tilsettingsreglement for Statens vegvesen. Reglementet gjelder for alle tilsetninger av mer enn et halvt års varighet.

Det er enkelte endringer fra forrige reglement, men noen revolusjon er det ikke.

Tallet på medlemmer i tilsettingsrådene er økt fra 3 til 4. Det er arbeidstakerne som har fått en representant mer, slik at det nå er to fra ledelsen og to fra arbeidstakerne i hvert råd. Imidlertid har formannen i rådet — som alltid skal komme fra ledelsen — fått dobbeltstemme ved stemmelikhet.

Den viktigste endringen er kanskje at det nå er langt flere stillinger som omfattes av lokale tilsettingsråd. Tilsetning i lokalt råd skal nå skje for samtlige stillinger i biltilsynet unnatt stasjonssjef. På vegkontoret kommer nå tilsetning av alle ingeniører og avdelingsingeniører i lokale råd. I drifta har alle tilsetninger skjedd i lokale råd etter det forrige reglementet.

Ved mange tilsetninger er det en stor fordel at tilsettingsprosedyren kan gå raskt. For de fleste stillinger nytter det altså ikke lenger å mumle om somlete saksgang i Vegdirektoratet når en god søker har tatt en annen jobb før vi har rukket å tilsette ham.

Hele tilsettingsreglementet er så

langt at vi ikke kan ta det inn i «Veg og virke». Vi vet at organisasjonene har distribuert en god del eksemplarer til sine tillitsvalgte, og vi går ut fra at de som er interessert i å sette seg godt inn i bestemmelsene, kan få eller få lånt et eksemplar fra sin tillitsvalgte. Vi har også noen eksemplarer liggende ved personalseksjonen på vegkontoret, så det går også an å henvende seg dit for dem som ikke får tak i det på annen måte.

Vi bringer en liste over medlemmer i de forskjellige tilsettingsrådene.

Det kan kanskje også være på sin plass å si noe om ankeadgangen i tilsettingssaker, selv om dette ikke er noe nytt i det nye reglementet, men fordi mange ikke er oppmerksom på reglene.

En flertallsavgjørelse i et tilsettingsråd kan ankes inn for høyere instans. Høyere instans for et lokalt tilsettingsråd er et sentralt tilsettingsråd (i Vegdirektoratet). Ankeadgang har imidlertid bare den eller de som utgjør mindretallet i tilsettingsrådet. Det er altså ikke en ankeadgang for en søker som finner en avgjørelse urimelig. Den skuffede søker har egentlig ikke annet å gjøre enn å avfinne seg med at tilsettingsrådet har hatt en annen oppfatning enn det han selv har.

Arbeidstakerorganisasjonene deltar nå ved absolutt alle tilsetninger i

VEGKONTORET

		Leinga		Arbeidstakarane	
	Medlem	Varamedlem	Medlem	Varamedlem	
Ingeniørar Avd. ingeniørar (NITO)	Kaare Flaate, form.	E. Vollset Ulf Myhre	Magne Mørkedal	Kjetill Kjersem	
	Caspar Lossius, v.form.	Katrine Bang Karstein Fauskanger	Terje Josetsen	Leif Husby	
Avd. ingeniørar (NIF)	Kaare Flaate, form.	E. Vollset Ulf Myhre	Ove Strømme	A. Wicken	
	Caspar Lossius, v.form.	Katrine Bang Karstein Fauskanger	Svein Solbjørg	Anders Moen	
Kontorass. Adm. sekr. Førstesekr. Konsulent	Kaare Flaate, form.	E. Vollset Ulf Myhre	Harald Oterhals	N.O.Kringstad	
	Caspar Lossius, v.form.	Katrine Bang Karstein Fauskanger	Asbjørg Lid	T.Bjerkeland	
Teiknarar	Kaare Flaate, form.	E. Vollset Ulf Myhre	Harald Oterhals	N.O.Kringstad	
	Caspar Lossius, v.form.	Katrine Bang Karstein Fauskanger	Asbjørg Lid	T.Bjerkeland	
Teknikkarar	Kaare Flaate, form.	E. Vollset Ulf Myhre	Terje Gjendem	Håkon Gåsø	
	Caspar Lossius, v.form.	Katrine Bang Karstein Fauskanger	Ingolf Kleppe	Asbjørn Straume	

BILTILSYNET

Kontorass. Adm. sekr. Førstesekr. Konsulent	Arne Johnsen, form.	Palmar Hurlen Rolv Kornberg	Arne Harnes	Erling Rørdhus
	Caspar Lossius, v.form.	Katrine Bang Karstein Fauskanger	Bjørn Heggem	Else-Karin Flisnes
Ingeniører Avd. ingeniører	Arne Johnsen, form.	Palmar Hurlen Rolv Kornberg	Kjell Ramstad	Helge-Idar Vartdal
	Caspar Lossius, v.form.	Katrine Bang Karstein Fauskanger	Steinar Flisnes	Tore Hoem
Inspektører	Arne Johnsen, form.	Palmar Hurlen Rolv Kornberg	Ole Dragseth	Arne Brevik
	Caspar Lossius, v.form.	Katrine Bang Karstein Fauskanger	Malvin Klauset	Torfinn Reitan

OPPSYN

Vegmeisterar Oppsynsmenn Oppsynsm. ass.	E. Vollset, form.	Paul Bølset Kjell Loen	Ingolf Kleppe	Arne Leikanger
	Caspar Lossius, v.form.	Katrine Bang Karstein Fauskanger	Asbjørn Straume	Arne Hoem

DRIFT

Arbeidstakarane i drifta	E. Vollset, form.	Paul Bølset Kjell Loen	Jørgen Sigerseth	Per Dalsbø
	Caspar Lossius, v.form.	Katrine Bang Karstein Fauskanger	Paul Hjeltnes	Løvor Løgernes

vegvesenet. La oss håpe at arbeidstakernes og ledelsens representanter i tilsetningsrådene kan finne fram til

egnede arbeidsformer som sikrer oss tilgang på velkvalifiserte medarbeidere i alle deler av vegvesenet.

Caspar Lossius

Selv om promillen er 0: Du er en dårligere sjåfør dagen etter en fest

De aller fleste er klar over at kjøreprestasjonene blir dårligere med promille. Men ikke alle er klar over **hvor mye** dårligere de blir. Undersøkelser som er gjennomført i løpet av 70-årene viser at risikoen for å komme ut for en ulykke i trafikken er fra 50 og opp til mer enn 1.000 ganger høyere for en trafikant som har drukket enn for en som er edru. Dette er risikotall som det ikke finnes noen kjent virksomhet å sammenlig-

ne med, heter det i en pressemelding fra Trygg Trafikk. En undersøkelse som Statens väg- och trafikinstitut (VTI) i Linköping og Statens trafiksäkerhetsverk i Sverige gjort i 1981 viser at:

- * Kjøreprestasjonene er dårligere selv etter 8 timers søvn.
 - * Selv 3 timer etter at en har våknet er kjøreprestasjonene dårligere — om en har drukket dagen før.
 - * Prestasjonene bak rattet har intet å gjøre med hvordan en selv føler seg.
 - * Kjøreprestasjonene er 20% dårligere «dagen derpå».
 - * De fleste av personene i det svenske forsøket følte seg «ganske bra» dagen etter alkoholinntaket og regnet ikke med lavpromillen.
 - * Forsøkspersonene over- og undervurderte seg selv kraftig når det gjaldt å vurdere egen blodalkoholkonsentrasjon.
- Derfor: La bilen stå hele dagen etter festen.



Så langt, men ikke lenger.

Vegutvalet som klageinstans i avkjørslesaker for riksveg

Etter veglova § 40 ligg det til vegsjefen (vegkontoret) å avgjere søknader om løyve til å byggje eller nytte avkjørsel frå riks- eller fylkesveg, og vegsjefen kan etter § 41 påby lovleg avkjørsle flytt eller endra, eller nekte eller avgrense bruken av slik avkjørsle. Også reine fotgangartilknytningar er å rekne som avkjørsle etter desse føresegnene, men ikkje kryss mellom offentlege vegar, som til dømes ein riksveg og ein kommunal veg.

For desse avkjørselssakene gjeld reglane i forvaltningslova om «enkeltvedtak». Vedkomande part har såleis høve til å klage vegsjefen sitt vedtak inn for høgare instans i samsvar med dei føresegnene om klage som er gitt i forvaltningslova. Det er no fastsett i veglova § 40 at fylkesutvalet skal vere klageinstans for avkjørselssaker etter veglova §§ 40 og 41 for **riksveg**, etter at lova vart endra på dette punktet i 1981. Då fylkesutvalet er vegstyremakt for fylkesvegar, har fylkesutvalet frå før av vore klageinstans for vedtak som gjeld fylkesveg.

Det er høve til å overlate til eit underutval eller ei nemd med kompetansen fylkesutvalet har i slike saker. For fylkesvegar har det frå tidlegare av vore lagt til eit særskilt utval, vegutvalet, å avgjere klagene i avkjørselssaker. Etter vedtak i fylkestinget og fylkesutvalet i 1981 vart det lagt til det same utvalet å vere kla-

geinstans også for dei sakene som gjeld riksveg.

Vegutvalet er eit underutval under det fylkeskommunale samferdselsutvalet, og har fire medlemmer og to varamedlemmer. Utvalet har som si einaste oppgåve å vere klageinstans for vedtak som vert gjort av vegsjefen på nærare fastsette saksområde. I praksis er det så godt som berre avkjørslesaker utvalet har til førehaving.

Vegutvalet skal som hovudregel ha vore på staden samla og sett på tilhøva før ei klagesak om avkjørsle vert avgjort. Vedkomande part vert varsla om synfaringa, slik at han kan møte og orientere utvalet på staden om det han meiner er viktig. Vegkontoret er representert under desse synfaringane.

Så langt råd er skal vegutvalet avgjere klagesaka så snart synfaringa er avslutta. Dersom det ikkje er semje i utvalet kan mindretallet krevje saka lagt fram for samferdselsutvalet til avgjerd. Også vegvesenet kan krevje saka lagt fram for samferdselsutvalet til avgjerd dersom avgjerda i vegutvalet skulle gi grunn til det. Men etter forvaltningslova § 28 kan ikkje klagaren klage vegutvalet sitt vedtak vidare til samferdselsutvalet.

Med saker frå alle kantar av fylket går det mykje tid for utvalet til reise i samband med synfaringane. For å

få til ei best mogleg utnytting av tida er det sjølsagt ynskjeleg at det ligg føre ei viss mengd med saker før utvalet drar på synfaring, slik at ein kan leggje opp reiseruter som gir høve til å sjå på flest mogleg saker pr. dag. Men dette vil ofte vere i strid med klageren si interesse i å få ei rask avgjerd, så det vert tatt sikte på at utvalet skal reise på synfaring så ofte at klagesakene kan avgjerast i rimeleg tempo.

Ordninga om at det er eit fylkeskommunalt organ som er klageinstans for avkjørselssaker for riksveg, er eit spesielt unntak fra det som elles er fastsett i veglova om at vegsjefen hører inn under Vegdirektoratet i riksvegsaker og under fylkesutvalet berre når det gjeld fylkesvegsaker. Men då Samferdsels-

departementet er sentralstyremakt for riksveg, har departementet kunnet gje nærare retningslinjer for avgjerd av avkjørselssaker for riksveg. Desse retningslinjene vart fastsett av departementet 26. februar 1982, med høve for Vegdirektoratet til å gi utfyllande retningslinjer. Slike utfyllande regler vart gitt av Vegdirektoratet 10. mai 1982. Retningslinjene gjeld både for vegsjefen sine avgjerdar og for avgjerdene i klageinstansen.

Som sentralstyremakt og overordna organ for riksveg meiner departementet også å ha høve til å kunne omgjere i medhald av føresegnene i forvaltningslova § 35 klageavgjerdar i saker om avkjørsle frå riksveg.

Oddgeir Hoftun

.....

Barn lever farligere enn nødvendig i trafikken

Mange foreldre kjenner ikke Barnas Trafikklubb

Vi kan i dag si at Barnas Trafikklubb er medvirkende til å øke barnas trafiksikkerhet. Spesielt kan man konstantere dette etter de forskningsresultater dr. philos Per Schioldborg kom fram til for en stund siden, og som ble supplert med beregninger fra Transportøkonomisk institutt i fjor høst. Disse beregningene viser at tiltak som Barnas Trafikklubb kan ha ført til omlag 80 færre skadde barn i 1980.

—Er Barnas Trafikklubb godt nok kjent, førskolekonsulent Else Karset i Trygg Trafikk?

—Til tross for at vi sender ut innmeldingsbrosjyre til alle treåringer i hele landet, ser det ut til at mange foreldre ikke vet om oss. Hvorfor er det vanskelig å si, men dersom det er noen som ikke har fått en slik brosjyre, så si fra til oss. I motsetning til aksjoner og kampanjer er Barnas Trafikklubb et kontinuerlig tiltak og

det er et tilbud om hjelp i en aktiv oppdragerprosess, sier Else Karset og forsetter: De foresatte er nøkkelpersoner i dette opplegget og Barnas Trafikkklubb er en hjelp for foreldrene. Det er hva de gjør ut av medlemskapet som er viktig. Vi kan ikke komme bort fra at ansvaret for trafikkopdragelsen ligger i hjemmet. Barnas Trafikkklubbs store fortrinn er nettopp at tilbudet kommer rett hjem til alle uansett hvor i landet man bor. Målet med klubben er å lære riktig opptreden i trafikkmiljøet på hjemstedet.

Barn og eksempler

Barna lærer av hva foreldrene gjør og tar etter dem. På den annen side virker barna oppdragende på foreldrene, vier mange eksempler. Den-



Foreldrene viktige eksempel for barn i trafikken.



ne vekselvirkningen er fin og vi skal heller ikke glemme at gjennom Barnas Trafikkklubb løser man oppgavene sammen — og bare dette er viktig i en travel tid som vår, sier Else Karset.

I høst kunne Barnas Trafikkklubb fejre medlem nr. 300.000. I dag er medlemstallet oppe i 315.000, men det er plass til flere.

Trygg Trafikks store mål er nettopp å øke dette tallet betydelig. Alle barn født i 1979 har nå fått tilbud om medlemskap. Erfaringene viser at rundt 35 prosent av de foresatte gjør seg bruk av tilbudet.

—Enkelte steder i landet betaler kommunen medlemskapet. Hva med oppslutningen der?

—Der er oppslutningen større. I Tustna kommune på Nordmøre er oppslutningen 100 prosent og i Trondheim ligger den på rundt 60 prosent.





Vi gratulerer

følgende som i 3. og 4. kvartal 1982
passerer åremålsdagar:

50 år

Klara Småge,	6420 Aukra	20. september
Ivar Meisingset,	6488 Flemma	14. oktober
Leonard Alstad,	6200 Stranda	16. oktober
Edel Ellen Ormset,	6690 Aure	19. desember

60 år

Gabriel Roksvåg,	6575 Nordvika	11. juli
Ragnar Lønsetteig,	6452 Røbekk	18. august
Per Siira,	6500 Kristiansund	5. oktober
Kristian Alme,	6470 Nauste	10. oktober
Magnar P. Raknes,	6414 Raknes	25. oktober
Anders Ness,	6690 Aure	3. november
Petter I. Vestre,	6240 Sjøholt	7. desember
Anna Kylling,	6330 Verma	7. desember



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

PERMISJONER

Det er nå fastsatt nye regler for permisjoner i samband med utdannelsen, overgang til annen stilling m.v.

Vi gjengir nedenfor de nye reglene i sin helhet.

«Statens vegvesen

Regler om tjenestefri i utdanningsøyemed m.v. (Fastsatt etter forhandlinger mellom Vegdirektoratet og tjenestemannsorganisasjonene i vegvesenet den 21. desember 1981).

1. Ved avgjørelse av spørsmålet om permisjon skal gis, må det skje en avveining mellom tjenestemannens behov og tjenestens tarv. Herunder må det legges vekt på muligheten for å få stillingen tilfredsstillende besatt som vikariat.
2. Tjenestefri bør så langt tjenesten tillater det, gis tjenestemann som ønsker å gjennomføre en utdanning av betydning for vedkommendes videre arbeid i vegvesenet. For å få tjenestefri etter dette punkt, må vedkommende ha gjort tjeneste i vegvesenet i minst 1 år.
3. Tjenestefri for tidsbegrenset tjenestegjøring i utdanningsstilling, f.eks. som dommerfullmektig, stipendiat o.l., kan gis for inntil 2 år.
4. Tjenestefri for inntil 2 år, med mulighet for forlengelse i ytterli-

gere 1 - 2 år, kan gis ved overgang fra stilling i Vegdirektoratet til vegvesenet i et fylke eller omvendt, og ved overgang fra et fylke til et annet.

Som hovedregel gis det ikke permisjon for å overta ny stilling innen samme arbeidssted f.eks. inne Vegdirektoratet eller innen vegvesenet i et fylke. Unntatt er permisjon for overtakelse av vikariat for tjenestemann som er fraværende p.g.a. offentlig ombud eller for å gjøre tjeneste i tjenestemannsorganisasjon. For overtakelse av vikariater og engasjementer i vegvesenet, kan det gis permisjon for den tid vikariatet/engasjementet varer.

5. Tjenestefri for å overta annen statsstilling utenfor vegvesenet, kan gis for inntil 1 år. Rent unntaksvis kan slik permisjon forlenges for ytterligere inntil 1 år. Tjenestefri, som nevnt i foregående avsnitt, kan unntaksvis gis for å overta stilling i kommunal, fylkeskommunal eller privat virksomhet. For å få tjenestefri etter 5 pkt., må vedkommende ha gjort tjeneste i vegvesenet i minst 4 år.
6. Søknader om tjenestefri etter disse regler avgjøres av administrasjonen (der hvor tilsettingsretten ligger). Er administrasjo-

nen i tvil om hvorvidt en søknad bør innvilges, legges saken fram for vedkommende tilsetningsråd. Hvert medlem av rådet har sam-

me ankeadgang som ved tilsettinger.»

Reglene er trådt i kraft.

KB

Permisjoner

En av våre reisende servicemekanikere, Håkon Skjølsvik, har fått innvilget 2 års permisjon for å delta i et vannboringsprosjekt i Sudan. Pro-

sjektet ledes av Kirkens Nødhjelp. Skjølsvik er allerede kommet på plass.



De fire servicemekanikerne er fra venstre Atle Bakken, Lars Øie, Håkon Skjølsvik og Olav Nyhagen.

I tiden fremover vil servicearbeidet i Skjølsvik's område delvis bli dekket av Lars Øie. Det resterende dekkes

av mekanikere direkte fra vegsentralen.

R Ø

Enda en av vegvesenets folk har fått 2 års permisjon. Det er overingeniør Anders S. Moen som har fått innvil-

get permisjon fra 1. november 1982 for å overta stilling som plansjef ved Hordaland vegkontor.

K B



Biletet frå siv.ing. Eystein Sundby

Biletet er visseleg frå 1915 (og ikkje 1914 som notert i nedste høgre kant). Stadfesting for dette går fram ved at ingeniør Gunnar Fjalstad (nr. 2 på biletet) ikkje byrja på amtsvegkontoret før 12. april 1915.

Biletet er teke ved Lubbenes der amtsingeniør Nils Hovdenak hadde bustad og kontor. Vestgavlen på hovvedbygningen viser i bakgrunnen.

Veginspektør Skougaard var på inspeksjonsreis i Romsdals amt i juni 1915. Etter reiseruta kom han til Molde den 25. juni 1915 kl. 12 middag. Det er truleg at biletet er teke denne dagen på ettermiddagen.

Sundby har i skrevet 10.9.81 namngjeve dei som står på biletet unnateke mannen lengst til venstre. Etter å ha samanhalde biletet med foto av seinare politimeister Carsten Tank har eg kome til at det kan vere han. Carsten Tank var på den tid konstituert foged i Romsdal og hadde som foged møtt på Romsdals amtsting i juni 1915, der amtsingeniør Hovdenak også var til stades. Både Tank og Hovdenak var til stades på møte i amtstinget 12. og 16. juni 1915, og møtet vart styrt av amtmann Oddmund Vik. Amtingeniør Hovdenak hadde like før — den 8. juni 1915 — sendt skriv til vegdirektøren med framlegg om reiserute for inspeksjonsreise i amtet. Det er mogleg at amtingeniøren har gjeve amtmannen og fogden opplysning om dette og invitert dei til Lubbenes når vegdirektøren kom dit den 25. juni 1915.

Av ungdomane i forgrunnen på biletet er dei 2 jentene og guten til venstre amtsingeniør Hovdenak sine born. Guten lengst til høgre er Jan Collet Müller. (son til distr.l. i Neset) som gjekk på Molde høgre skole og hadde hybel på Lubbenes. Den tredje guten på biletet er Olav Fagervik Helling, som er søsterson til Nils Hovdenak, og også var elev ved Molde høgre skole og hadde hybel på Lubbenes.

Etter dette skulle då namna på personane på biletet vere:

Ståande frå venstre

1. kst. foged Carsten Tank
2. assistentingeniør Gunnar Fjalstad
3. avd.ing. Elias Grønningsæter
4. vegdirektør Skougaard
5. fru Helene Hovdenak
6. amtsingeniør Nils Hovdenak
7. Amtmann Oddmund Vik

I forgrunnen frå venstre

1. Helene (kalla Lillemor) Hovdenak
2. Herdis Hovdenak
3. Gunnar Hovdenak (marineoffiser)
4. Olav Fagervik Helling
5. Jan Collet Müller.

April 1982

Bjarne Rekdal





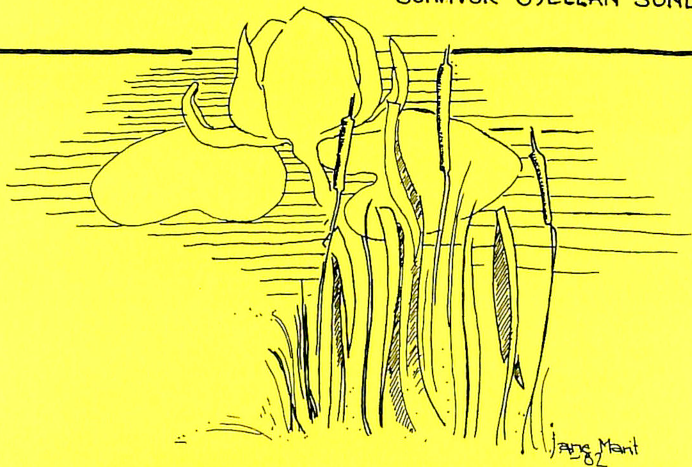
STILLA

Eit vatn ligg so blankt og stilt
langt inn i tette skog
og blom og lyng fær bløma vilt,
her når dei ingen plog.
Ei lilje fin på vatnet flyt,
eg stend og berre ser —
Det brenn i bringa og det bryt,
eg stend og berre ser.

Ei ørn sviv fram frå høge nut
upp under himmel rein
og ikorn smett forutan sut
so nøgd kring kvist og grein—
Eit fivreld dansar seg i leik,
i vatnet auren bur —
Eg stend og er så rik og veik
i slik natur.

Då stig med eitt mot rømdi blå
ein takk frå barmen min.
Eg stend og trur eg mest fekk sjå
i himlen inn — —

GUNNVOR GJELLAN SUND



Jane Mant
1982