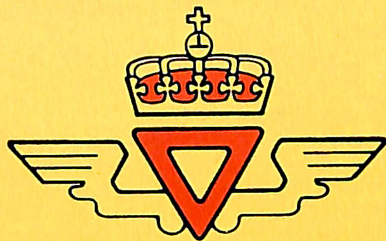


VEG OG VIRKE

i Møre og Romsdal fylke



Nr. 3

Oktober 1984

12. årg.



VEG OG VIRKE

i Møre og Romsdal fylke



Nr. 3

Oktober 1984

12. årg.

BEDRIFTSAVIS FOR
VEGVESENET I MØRE OG
ROMSDAL FYLKE

Redaksjonsutval:

Asbjørn Gardsjord
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

Opplag: 1850

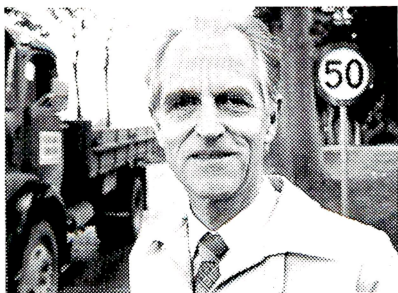
Innhold:

- 3 Kva med fylkesvegane?
- 4 Kjøretøykontrollen – bilverkstedene.
- 5 Strengt om arbeidstid.
- 6 Vegsjefskifte.
- 7 Ny driftssjef.
- 8 Ferjekaiene: Lyspunkt i vedlikeholdet?
- 9 Vi bygger i Sør-Trøndelag.
- 10 Fv. 107 Ellingsøy fk. – Taftesund – Skodje.
- 11 12 rette.
- 12 Blåfjellbrakka.
- 13 Bedriftsintern attføring.
- 14 Velferdstur for vegsentralen.
- 15 Kryssord.
- 16 Statstenestemenns adgang til bierverv.
- 17 Vegkontoret – 90 år i vekst og flytting.
- 21 Lab-nytt.
- 22 Representantar for leinga i tilsetjingsråda.
- 24 Sluttet i vegvesenet.
- 26 Nye håndbøker.
- 27 Vi gratulerer.

Forsiden:

*Ombygging av Vinsternes ferjekai.
(Foto: Andor Wicken)*

Vegsjefen har ordet:



Kva med fylkesvegane?

Ved vegkontoret har vi nettopp utarbeidd framlegg til årsbudsjett for 1985 for fylkesvegvedlikehaldet. Det ønskelege ville sjølvsagt vere om vi kunne avpasse budsjettet etter behovet, men det er berre ønsketenkning. Vi må – som andre – innrette oss etter gitte rammer, som ikkje på nokon måte er i samsvar med behovet. Løyvingane har vore for knappe gjennom mange år og gapet mellom behov og ramme vert stendig større.



For dei fylkesvegane som vegvesenet held vedlike i eigen regi er det nøkterne behov rekna å vere vel 73 mill. kroner. Etter den ramme vi har fått må vi nøye oss med knapt 54 mill.



kroner, dvs. knapt 3/4 av behovet. Når i tillegg investeringane til nyanlegg og opprusting er redusert til under 1/4 av kva dei var for berre få år sidan, ser det ikkje lyst ut.

Trafikantane vil venteleg først og tydelegast merke dette ved gradvis dårlegare dekkestandard. Av fylkesvegnettet vårt har om lag 47%, eller vel 900 km fast dekke. Men bereevna er for ein stor del låg, serleg i teleløysingsperioden og dette verkar negativt på levetida for dekk.

Oppfølging viser at det er ikkje realistisk å rekne med meir enn 10 års gjennomsnittleg levetid for faste vegdekk. Dette tilseier at 10% av veglengda, altså minst 90 km bør fornyast kvart år. Budsjettframlegget for 1985 gir rom for fornying av berre om lag 50 km.

Resultatet vil bli meir og meir synleg i åra framover om løyvingane ikkje vert auka. Etter gjennomsliting må det bli oppfresing og overgang til grusdekke med den kvalitetsforringing dette inneber. Da takta på nyomlegging også er sterkt redusert p.g.a. dei knappe investeringsrammene, ser det ut til at det vert vanskeleg å komme opp på 50% fast dekke på fylkesvegane. Prosentdelen vil nok heller gå nedover att om ikkje løyvingane vert større.

Eivind Vollset

18 prosent av kjøretøykontrollen ble i august gjennomført ved bilverkstedene

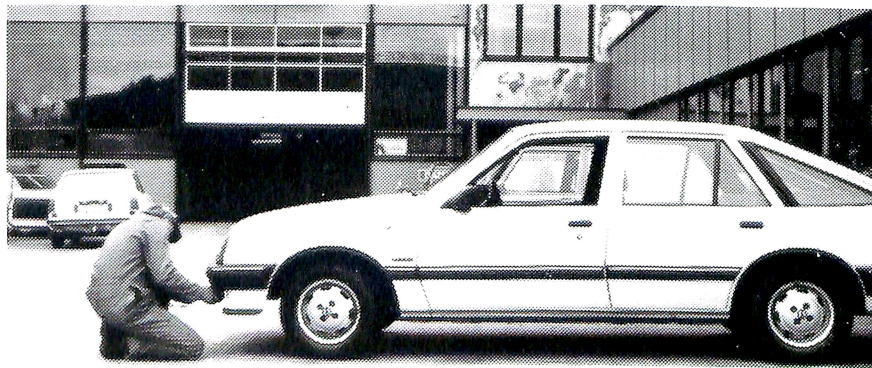
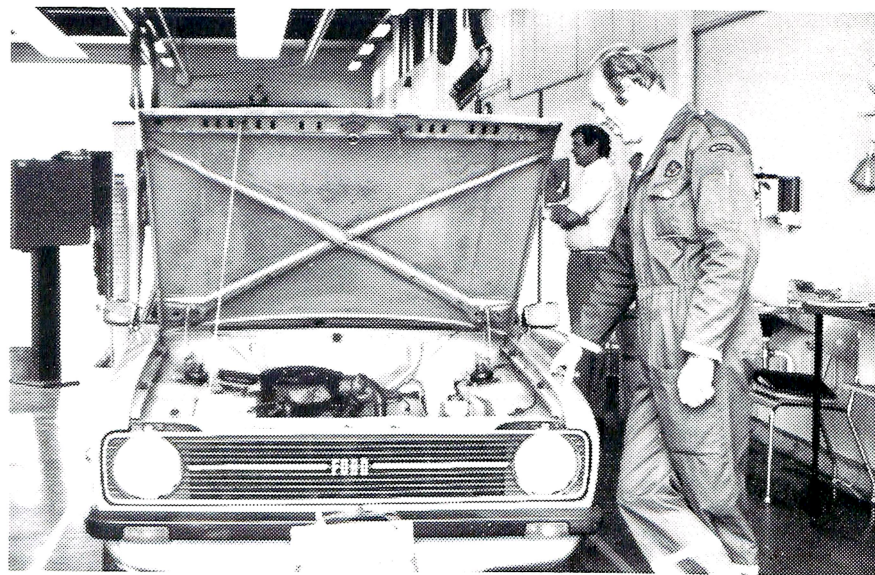
I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 1983, vedtok Stortinget å iverksette en prøveordning på 3 år med medvirkning fra autoriserte bilverksteder og testestasjoner i biltilsynets kontroll av kjøretøy.

Bakgrunnen for ordningen er at biltilsynet ikke har tilstrekkelige ressurser til å gjennomføre kontroll av et slikt omfang som forutsatt av Stortinget. I brev av 7. februar 1984 fra Vegdirektoratet til vegkontoret i Møre og Romsdal, ble vi pålagt å iverksette ordningen i vårt fylke.

I løpet av tiden frem til 1. juni gjennomførte vi møter med interesserte bilverkstedeiere, holdt kurs for bilverkstedpersonell, gjorde ordningen kjent blant publikum og la opp rutiner for kontrollordningen på biltilsynsstasjonene.

Det har vært stor interesse fra bilverkstedene til å være med på prøveordningen. Vel 100 verksteder er pr. i dag gitt anledning til å delta. Vi regner med at antallet vil øke etterhvert som flere verksteder tilfredsstillere kravene til å være med.

For publikum virker ordningen slik at når kortet om innkalling til kontroll mottas, kan man velge om man vil ha bilen kontrollert ved et autorisert verksted, testestasjon eller ved biltilsynet. Selve gjennomføringen av kontrollordningen i vårt fylke startet 1. juni 1984. På grunn av stort arbeidspress og ferieavvikling, er det et relativt lite antall kjøretøy som blir innkalt til teknisk kontroll til biltilsynet i sommermånedene. På nåværende tidspunkt er derfor tallmaterialet for magert til at vi kan gi noen entydig konklusjon på

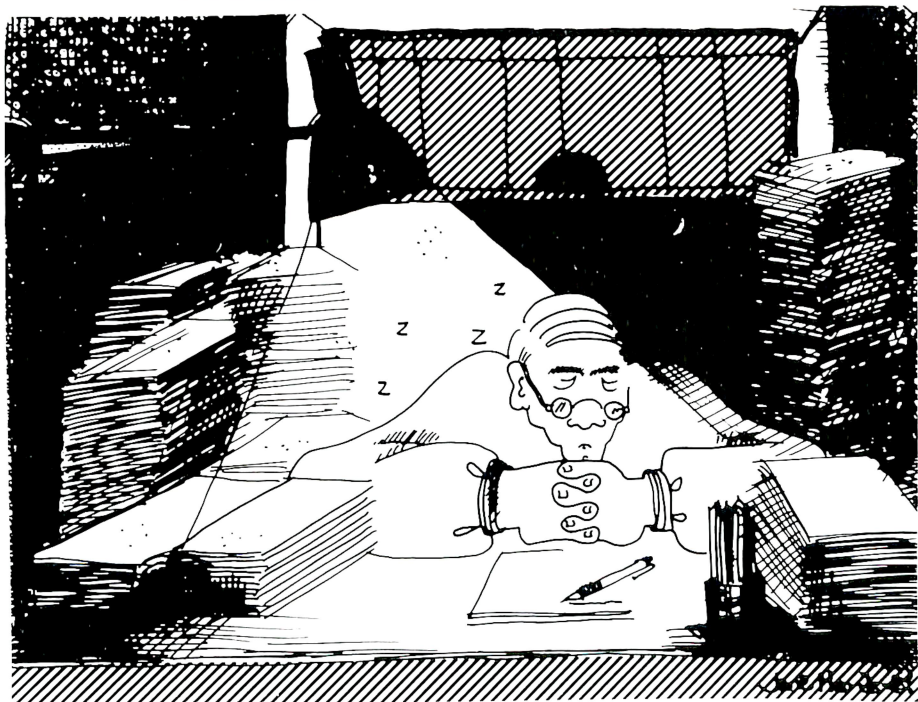


hvordan prøveordningen vil virke i vårt fylke. Erfaringene fra andre fylker viser dessuten at det tar en viss tid før ordningen blir tilstrekkelig kjent. I tillegg fungerer innkallingssystemet slik at det går mellom 1–2 måneder fra kjøretøyene innkalles til de møter til kontroll.

I realiteten blir det derfor bare tallene fra august som kan uttrykke en tendens. Disse viser at 129 kjøretøyeiere, 18 prosent, valgte å få kontrollene utført av de autoriserte bilverkstedene, mens 606 møtte til kontroll ved biltilsynet.

Arne Johnsen

Strengt om arbeidstid



Kapittel 10 i arbeidsmiljøloven regulerer arbeidstid. Alminnelig arbeidstid skal ikke overstige 9 timer i døgnet og 40 timer i uken. Overtidsarbeid må sammen med alminnelig arbeidstid ikke overstige 14 timer i et enkelt døgn for noen arbeidstaker. Overtidsarbeid må ikke overstige 10 timer i en enkelt uke og ikke overstige 25 timer i fire sammenhengende uker, og 200 timer i kalenderåret.

Dette er de grunnleggende bestemmelsene når det gjelder arbeidstid.

Unntak

Arbeidsmiljøutvalget kan gjøre vedtak om overtidsarbeid inntil 15 timer pr. uke for et tidsrom på inntil 3 mån-

der. Overtidsarbeidet skal da ikke overstige 40 timer i 4 sammenhengende uker.

For navngitte arbeidstakere kan arbeidsmiljøutvalget likeledes gjøre vedtak om overtidsarbeid inntil 300 timer i kalenderåret. Forutsetningen for dette er at arbeidstakerne sier seg villig til å påta seg slikt utvidet overtidsarbeid.

Gjennomsnittsberegning av arbeidstid

Arbeidsgiver og arbeidstakernes tillitsvalgte kan ved behov inngå skriftlig avtale om at arbeidstida skal ordnes slik at den i løpet av en periode på høyst 1 år blir gjennomsnittlig så

lang som foreskrevet. En slik avtale kan ikke gå ut over 54 timer i noen enkelt uke og ikke over 10 timer på noen enkelt dag.

Overtid

Det er ikke tillatt å planlegge bruk av overtid. Overtid skal kun nyttes unntaksvis og ikke som et fast tillegg til den alminnelige arbeidstid eller regelmessig.

I lovens forstand er det i alminnelighet ikke å betrakte som overtid før arbeidstakeren arbeider ut over 9 timer pr. døgn.

Overtidsarbeid av en og samme grunn skal normalt ikke vare ut over 3 måneder. Dette er den ramme som arbeidsmiljøutvalget må holde seg innenfor ved vedtak om overtidsarbeid.

Straff

Både arbeidsgiver og arbeidstaker kan etter arbeidsmiljølovens § 85 og § 86 idømmes straff for brudd på loven.

§ 85 1. ledd.

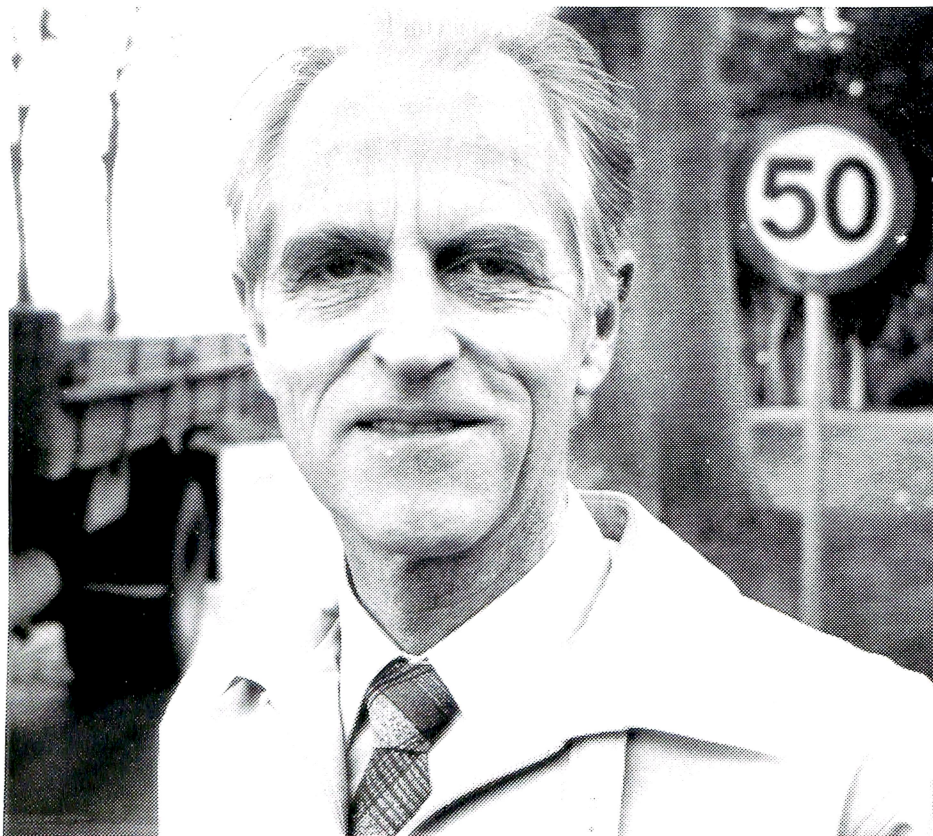
«Ved forsettlig eller uaktsom overtredelse av bestemmelse eller pålegg, gitt i medhold av denne lov, straffes innehaver av virksomhet, arbeidsgiver eller den som i arbeidsgivers sted leder virksomheten, med bøter eller fengsel inntil 3 måneder, eller begge deler. Medvirkning straffes på samme måte, likevel slik at arbeidstaker straffes etter § 86.

§ 86 1. ledd.

«Arbeidstaker som uaktsomt overtrer bestemmelse eller pålegg gitt i eller i medhold av denne lov, straffes med bøter.»

Harald Valved

Vegsjefskifte



Toppstillingen i Statens vegvesen Møre og Romsdal ble ofret stor oppmerksomhet av massemedia i vårmånedene. Kanskje rimelig nok. Først var det Kaare Flaate som valgte å gå tilbake til sin gamle stilling etter bare to år i vegsjefstillingen. Så spekulasjonene om hvem som skulle bli ny vegsjef. Alle i vegvesenet husker sikkert de litt dramatiske skildringer i massemedia i den tida samferdelsutvalg og fylkesutvalg skulle levere sine uttalelser.

I Statsråd 29. juni ble Eivind Vollset beskikket som vegsjef. Vollset er så langt fra noe ubeskrevet blad i vegvesenet her i fylket. Bortsett fra noen år i Iran og Brasil har han hele sitt yrkesaktive liv vært vegmann i Møre og Romsdal. Så godt som alle kjenner Vollset som driftssjef gjennom mange år. Torvik hadde sin stil som vegsjef, Flaate hadde sin, og Vollset vil også utvilsomt komme til å prege organisasjonen gjennom det han synes er vik-

tig. Dagens lederstil er ikke den autoritære, diktatoriske. Likevel er vel vegsjefen den i vegvesenet som har størst sjanse til å få det som han vil. Om man vil kalle det makt, kan kanskje være en smaksak.

Vollset vil bli møtt med tillit av alle som har hatt med ham å gjøre i vegvesenet. I avisspekulasjonene før vegsjefansettelsen, var det ei avis som lanserte Vollset som de ansattes favoritt. Noen slik popularitetsundersøkelse er aldri blitt foretatt, men det er ikke umulig at det er dekning for påstanden. Jeg tar sjansen på å gjøre meg til talsmann for alle ansatte i vegvesenet i Møre og Romsdal når vi her i bedriftsavisa ønsker Eivind Vollset velkommen i sjefsstolen.

Caspar Lossius

Forts. fra side 14

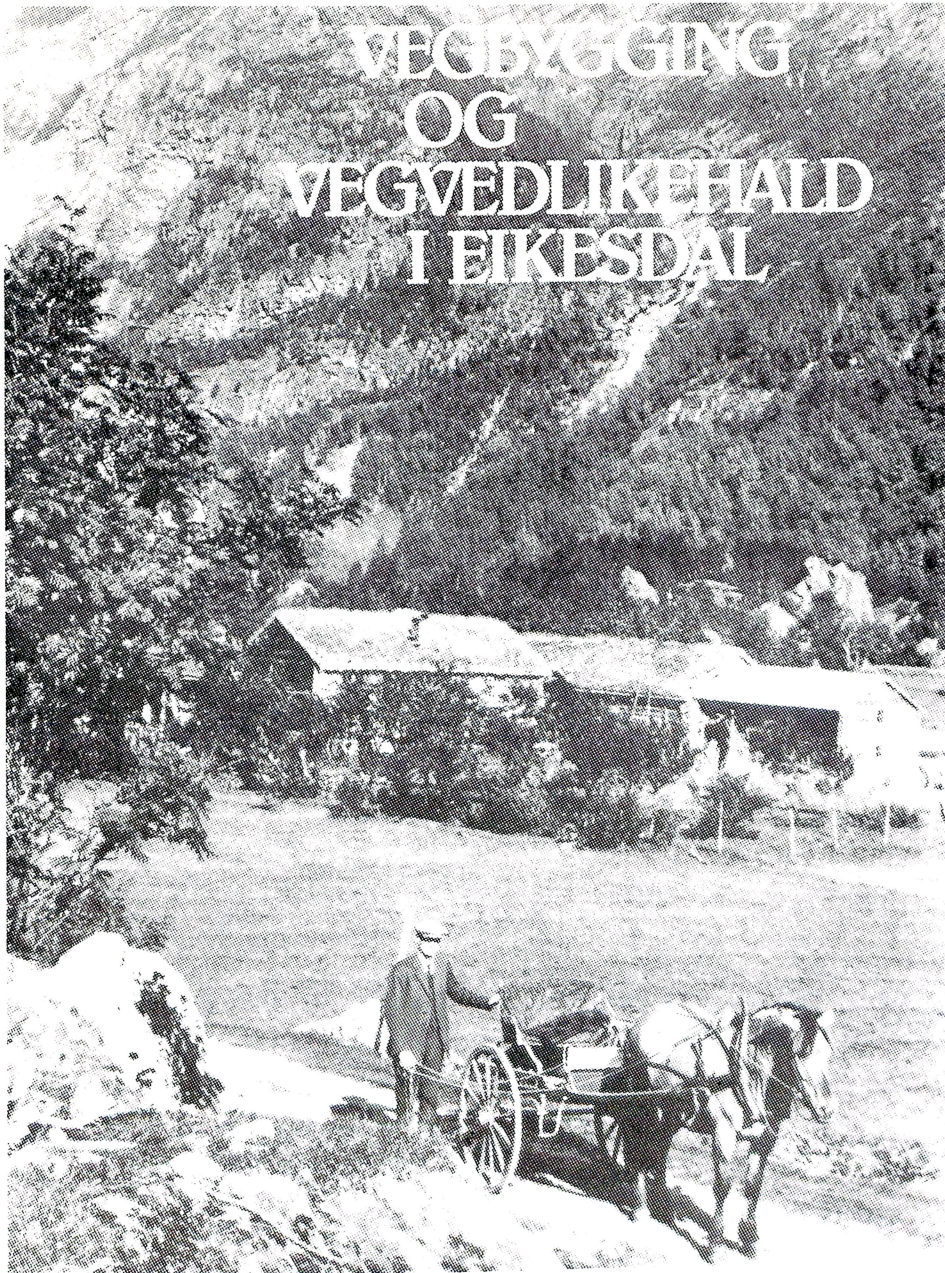
laks eller den var dratt opp frå Driva, har vi inga meining om, men god var den.

Etter ein god kopp kaffi i salongen, tok vi turen ned til Alfheim. Kontordama på Sunndal vegstasjon hadde ordna med omvisar og forteljar. Vi blei vist rundt både ute og inne og blei godt orientert om historia til Barbara Arbuthnott som bygde Alfheim. Sjølv om det var koseleg å rusle rundt der og let som ein var hundre år tilbake i tida, var klokka komen så langt at vi måtte ta farvel og byrja på heimveg.

Med det som kom til uttrykk på bus-sen heim, tyder på at ein slik tur freista til oppatt-taking.

Magne Blomsnes

VEGBYGGING OG VEGVEDLIKEHALD I EIKESDAL



Romsdal Sogelag har gjeve ut eit skrift om vegbygging og vegvedlikehald i Eikesdal. Skriftet er rikt utstyrt med bilete frå eldre og nyare tid. Skriftet, som kostar 45 kr, er til sals i bokhandelen. Kan og tingast hjå Bjarne Rekdal, Vegkontoret.

Ny driftssjef



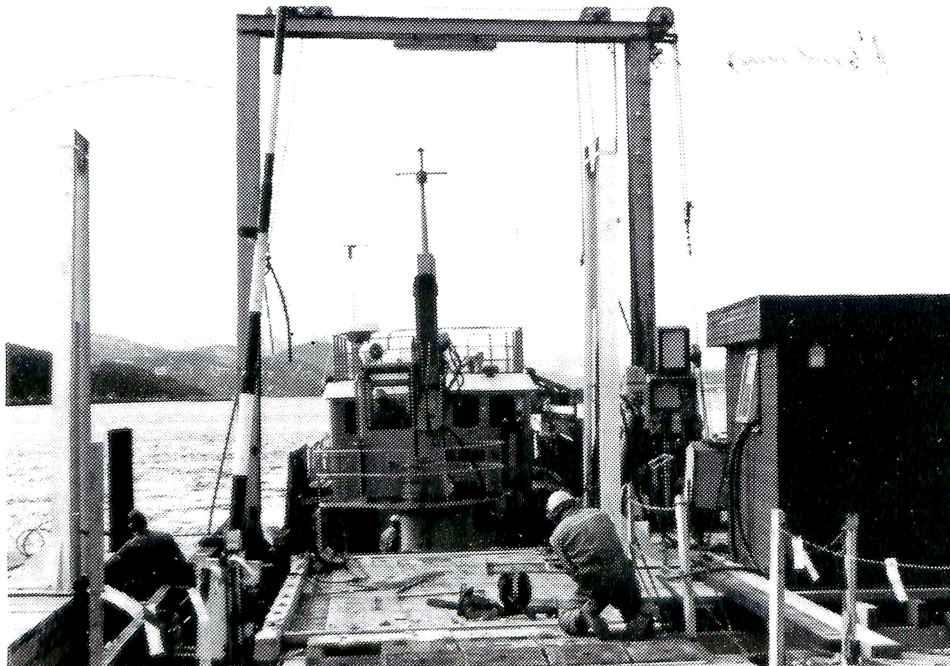
Då Vollset blei vegsjef, måtte vi sjå oss om etter ny driftssjef. No viste det seg at vi ikkje trong sjå så veldig langt. Vegsjefen innstilte og tilsetjingsrådet tilsette Paul Bølset i stillinga.

Bølset har sivilingeniøreksamen frå Tyskland i 1961. Deretter arbeide han i to år som laboratorieingeniør ved Norges tekniske høgskole i Trondheim. Sidan 1963 har Statens vegvesen vore arbeidsgjeveren. Etter periodar med arbeid både for anlegg og vedlikehald, blei Bølset leiar av vedlikehaldsavdelinga i 1968. I 1982 fekk han – med permisjon frå vegkontoret – tilsetjing som leiar av vedlikehaldskontoret i Vegdirektoratet. Han kom att til oss 1. august 1984, og no ein drøy månad seinare er tilsetjingspapira som driftssjef her. Det er vanskeleg og krevjande å vere driftssjef, og det ligg både trivsel for tilsette og økonomi i at driftssjefen lukkast i jobben sin.

Vi skal ikkje dele ut karakterar på førehand, men Bølset skulle i alle tilfelle ha gode føresetnader for å bli ein god driftssjef. Vedlikehaldet er han alt lommekjent i, så vi gjettar at han i stor mon vil bruke den første tida til å gjørrer seg like godt kjent i anleggs- og maskindrifta.

Caspar Lossius

Ferjekaiene: Lyspunkt i vedlikeholdet?



Forsidebildet denne gang viser ei av ferjekaiene våre under ombygging. Dette har vært en relativt vanlig situasjon både til ergrelse og glede for trafikanter, ferjemannskap og oss i vegetaten de siste år. Det ha vært en intens innsats for å bygge om ferjekaibruere og heiseinnretninger og forsterke kaikonstruksjonene og fenderverk.

Vi kjenner alle til den triste situasjonen på vegnettet vårt generelt, der dekkelegging ikke holder tritt med slitasjen og der trafikkbelastninga på de fleste vegstrekninger bryter ned gammel og svakbygd veg. Vedlikeholdsinnnsatsen må således i alt for stor grad konsentreres om «førstehjelp» og nødløsninger for å holde vegnettet intakt.

Når det gjelder *ferjekaiene* ser det ut til å være et lykkelig unntak fra dette triste bildet: De siste års målbevisste innsats av pelebåter, vegsentral, betonglag og vedlikeholdsmannskap har ført til at vi i dag kan konstatere at kaiene er utbygd til å ta imot den aktuelle trafikk og fungerer som det viktige bindeleddet de er i vårt oppdelte fylke. Det er å håpe at ferjekaiene nå har nådd slikt nivå at en rimelig, optimal vedlikeholdsinnnsats kan holde kaiene ajour med bruk og slitasje i mange år framover.

Ennå vil mange kaier fremdeles bli bygd og ombygd for å innkorte og rasjonalisere samband, og opprusting og endringer vil vel måtte skje også heretter. Likevel kan vi nokså sikkert konstat-

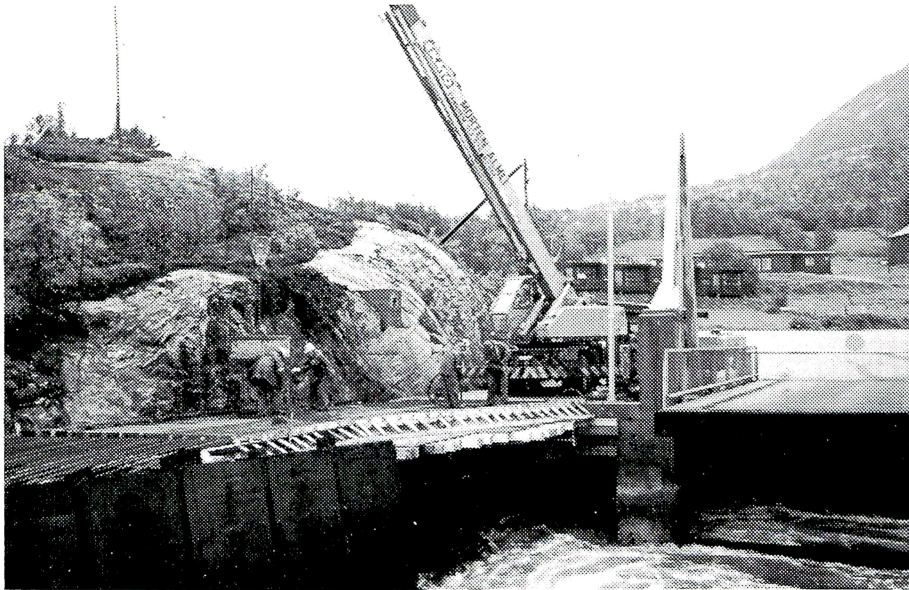
ere at den intensive perioden vi har vært inne i har passert toppen, og det må forberedes en nedtrapping av aktiviteten både for vegsentralens storstilte ferjelem-produksjon og pelebåtenes hesblesende reparasjonsprogram. Ved dette burde det kunne frigjøres ressurser til innsats på andre felt, slik at kanskje lyspunktet som ferjekaiene synes å utgjøre kan spre seg?

A.W.

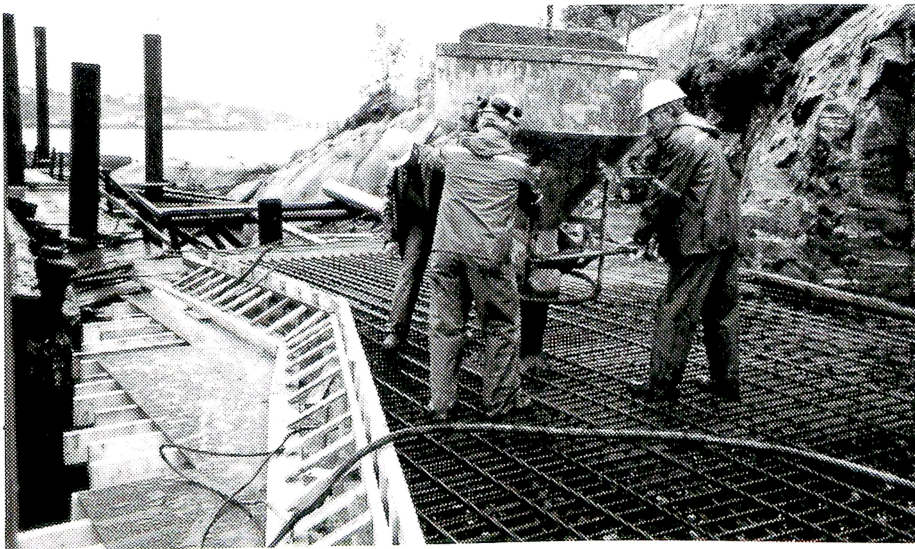
Når du skriv brev, husk på
språkvettreglene
av Finn-Erik Vinje

1. Det er ingen skam å sette punktum. En lesevennlig periode har sjelden mer enn 22–25 ord.
3. Vær høflig mot leseren. Tenk på leseren når du skriver, og velg ord som du vet han forstår. Må du bruke et vanskelig ord, skal du huske på at det ikke er forbudt å forklare det.
4. Bli ikke smittet av substantivjuken. Skriv ikke: Kari foretar innhøsting av epler – når du like gjerne kan skrive: Kari høster (inn) epler.

Vi bygger i Sør-Trøndelag



I Sør-Trøndelag foregår ombygging av Sunde ferjekai til betongkai. Kaia ligger i ferjesambandet Sunde-Tustenøy (Hitra). Fra vårt fylke deltar Gunnleiv Tangen (bas) og hans sønn Geir Egil Tangen. Arbeidet vil ta ca. 3 mdr.



Vi ønsker med dette å kartlegge behovet for rehabilitering blant hørselhemmede.
Hvis interessen er stor, vil Norsk Forbund for Hørselhemmede og Skådalen skole ta sikte på å tilby rehabiliteringskurs

En ny brosjyre

«Hørselhemmet/døv blitt i yrkesaktiv alder?» med påmeldingsskjema på Rehabiliteringskurs, kan fåes på alle oppsynsmanns- og vegmesterkontorene.

Arrangør: Norsk Forbund for Hørselhemmede og Skådalen skole.

Fylkesveg 107 Ellingsøy ferjekai–Taftesund–Skodje



På Ellingsøya foregår det omlegging av ovennevnte fylkesveg mellom Bjørge og Myklebust. Parsellen er 3800 m lang og bygges 6,5 m bred. Ved Myklebust kommer en inn på ny veg igjen, og dette vil bety at når parsellen blir åpnet for trafikk, vil det bli sammenhengende ny veg fra Taftesund bru og fram til Eidsvåg. Arbeidet mellom Bjørge og Myklebust startet ved årsskiftet, og har hele tiden gått for fullt. Fjellet på parsellen er satt bort på entrepris til entreprenør Anders Sande, Bryggja, mens alt annet arbeid utføres i egen regi. Egen arbeidsstyrke har vært ca 2 mann, og entreprenørens arbeidsstyrke har vært på 3 mann. I tillegg til

forannevnte har det vært innleid 5 maskiner med førere. Vegen bygges i det vesentligste over dyrket mark, mens fjellet som skal tas ut (ca 25 000 m³), for det meste ligger på udyrket mark.

Driften ved anlegget har stort sett gått etter planen selv om opparbeidelsen har blitt betydelig mere arbeidskrevende enn en hadde regnet med. Årsaken til dette er lite stabile jordmasser som må plastres med stein i skjæringene, store overmasser i fjellskjæringene på grunn av slepperetningene i fjellet, og ikke minst for stort sprenget stein i forhold til fyllingshøgdene. Årsaken til det siste har også

sammenheng med fjellets beskaffenhet.

I inneværende måned skal det settes i gang produksjon av pukk ved anlegget. Det er planlagt å knuse totalt ca. 7000 m³. Produksjonen skal utføres i egen regi med «Knusaren». Årets bevilgning på ca kr 6,3 mill. er ikke tilstrekkelig til å fullføre parsellen. Som kjent har det i de senere år vært stor reduksjon på fylkesvegbudsjettet, og en vet derfor ikke om det blir tilstrekkelig bevilgning i 1985 til å fullføre parsellen. Hvis ikke, vil dette medføre store vansker for jordbruket og tildels reduserte avlinger. Det er derfor av stor betydning at parsellen kan fullføres i 1985.

Einar Drugli

Forts. fra side 13

Utvalgets oppgave er:

- I første rekke søkes omplassert personell som er påført direkte skade i sin tjeneste i Statens vegvesen, og som av sin lege er anbefalt annet arbeide.
- Omplassering p.g.a. «yrkesfor slitning» og alderdomssvekkelse basert på legeerklæring med anbefaling om annet arbeide.
- Omplassering p.g.a. sosiale forhold som er basert på anbefaling av lege, eller ønsket av vedkommende selv.

Utvalget mottok i 1982 3 søknader om annet arbeid. I 1983 hadde utvalget 3 saker til behandling.

Spørsmålet om utvalgets arbeid eller om eventuell søknad kan rettes til en av utvalgets medlemmer.

Harald Valved

12 rette

	1	X	2
1. Hvilken kommune har største lengde med fylkesveger (pr. 1. januar 1984)? 1. Aure x. Haram 2. Surnadal			
2. Hvor mange kilometer riksveg hadde vi i Møre og Romsdal pr. 1. januar 1984? 1. 1503,8 km x. 1704,4 km 2. 1924,2 km			
3. Hvor lang er den lengste tunnelen i Møre og Romsdal (Heggura)? 1. 2510 meter x. 3805 meter 2. 5266 meter			
4. Hvilken bru er den lengste i Møre og Romsdal? 1. Herøybrua x. Midsundbrua 2. Nordsundbrua			
5. Hvor mange ansatte (årsverk) er det ved biltilsynet i Møre og Romsdal? 1. 39 x. 48 2. 56			
6. Hva var antallet personbiler i Møre og Romsdal pr. 1. januar 1984? 1. 67 875 biler x. 75 654 biler 2. 85 403 biler			
7. Brukskontrollen i biltilsynet i Møre og Romsdal kontrollerte i 1983 aksellasten på: 1. 4245 kjøretøy x. 5302 kjøretøy 2. 6924 kjøretøy			
8. Hvor mange km har fartsgrense 90 km/t i Møre og Romsdal? 1. 6,58 km x. 9,34 km 2. 12,86 km			
9. Hva koster en hjelm med øreklokke? 1. 95 kroner x. 135 kroner 2. 170 kroner			
10. Bevilgningene til fylkesveganlegg i Møre og Romsdal var i 1980 84,5 mill. kr. Hva var tallet i 1983? (Alle tall i 1983-kroner.) 1. 32,7 mill. kr. x. 56,9 mill. kr. 2. 71,2 mill. kr.			
11. Hvilken ferjestrekning fraktet i 1983 flest passasjerer? 1. Ålesund–Valderøy x. Aursnes–Magerholm 2. Molde–Vestnes–Vikebukta			
12. Hva koster et fartsgrenseskilt ferdig oppsatt? 1. 300 kroner x. 1000 kroner 2. 2000 kroner			

Løsning side 27

Blåfjellbrakka

på Geirangerfjellet er landets eldste eksisterende anleggsbrakke? Bildene er tatt i mai 1984 under en filminnspilling. Filmen viser hvordan vegen over Geirangerfjellet ble ryddet for

snø i gamle dager. Brakka inneholder 6 dobbelt-senger, langbord med benker, og har en bra standard. Filmen vil gi vegvesenet et verdifullt historisk materiale. Takket være inn-

sats og pågangsmot fra Kjell Hegdalstrand har vi reddet noen minner fra gammel tid.

Oddvin Haukeberg



«Blåfjellbrakka». Fra v.: Eliassen, Øye, Haukeberg, Marák og Rusten. Utstyret er utlånt fra Norsk Film.



Gammelt skiutstyr og moldkjelke.

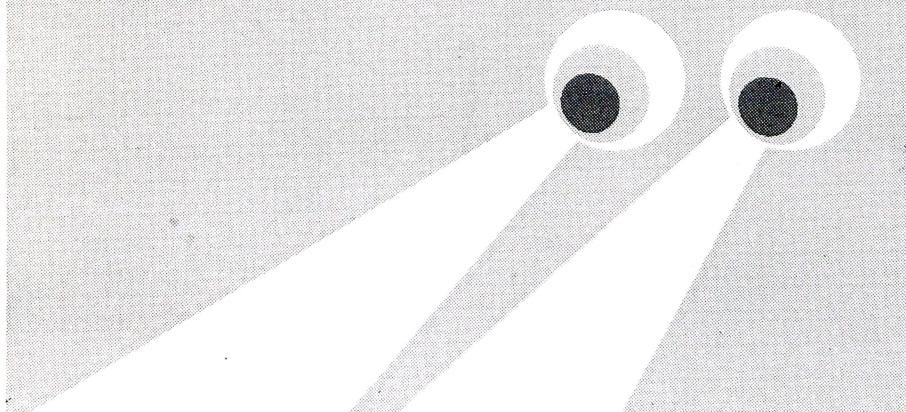


Clarence Marák i samtale med Tore Grande.



Fotograf Sørensen i aksjon med sitt kamera.

BLI SETT I TIDE BRUK LYS OM DAGEN



VI MINNER OM PÅBUDET

Det har så lett for å gå i glemmeboken

Den 7. mars 1984 besluttet Vegdirektoratet at vegvesenets tjenestebiler he-
retter alltid skal ha kjørelyste tent under kjøring.

Er vi flinke nok i oppfølgingen?

Bedriftsintern attføring

Attføringsarbeidet tar sikte på å hjelpe arbeidere som har nedsatt funksjonsevne i forhold til arbeidsplassens krav. En kan dessverre ikke si seg fornøyd med resultatene av arbeidet til nå.

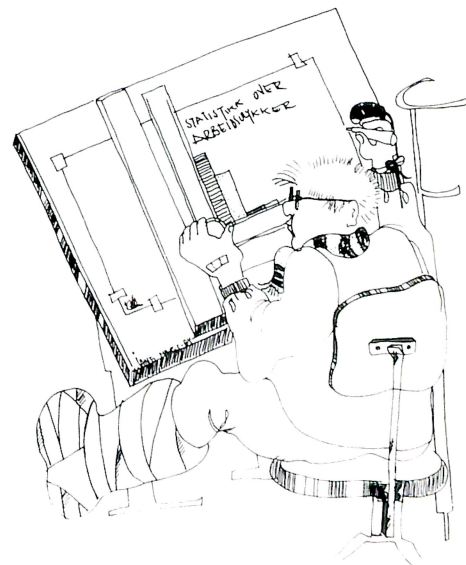
Det er nedsatt et utvalg – utvalg for bedriftsintern attføring – som av AMU har følgende formål:

Utvalget skal ha som formål å finne arbeidsplasser som kan være egnet for omplassering av yrkesvalghemmede ansatte innen etaten.

Utvalget har tre medlemmer,

- bedriftslege
- hovedtillitsmann – NAF
- representant fra ledelsen

Forts. side 10



Velferdstur for vegsentralen

Opphavelig var det meininga at vi skulle vitja vegvesenet i Sør-Trøndelag på same måte som dei vitja oss i fjor. Det var ønskjeleg å reise til Røros for å sjå på den nye vegstasjonen der.

Då vi byrja å planleggje denne turen, såg vi snart at dette ville bli for langt og for kostbart med dei midlane vi hadde fått til rådvelde.

Åfløydal rådde til at vi måtte ta ein tur til Sunndal der vi kunne vitja den nye vegstasjonen og likedan få omvisning i Aura kraftanlegg sine hallar inne i fjellet.

Det viste seg snart at dette var eit populært tiltak, da mest alle melde seg på.

Fredag 17. august kl. 8.00 starta vi opp. Regnet auste ned, men alle meinte det kom til å bli fint vær når vegsentralen for første gang skulle ut på tur. Slik gjekk det, før vi nådde Eidsvåg var det klart vær.

Etter vi hadde sett oss omkring på Sunndal vegstasjon, fekk vi komme inn i hallene til Aura kraftanlegg der vi blei vist rundt av to hyggelege damer. Det var svært mykje interessant å sjå kva som skjuler seg 300 meter inne i fjellet. Imponerende, var alle sine kommentarar då vi kom ut igjen.

Etter ein kopp kaffi, starta vi til turens endemål – Vangshaugen og Alfheim. Turen oppover Svisdalen, Hafsåsen og innetter til Vangshaugen er ein tur vi trygt kan anbefale til alle. Vi vil her berre nemne dei flotte fossefalla ved Jenstad.

Vi samla oss rundt middagsbordet på Vangshaugen der vi fekk servert laks og rømme. Om laksen var oppdretts-

Forts. side 6



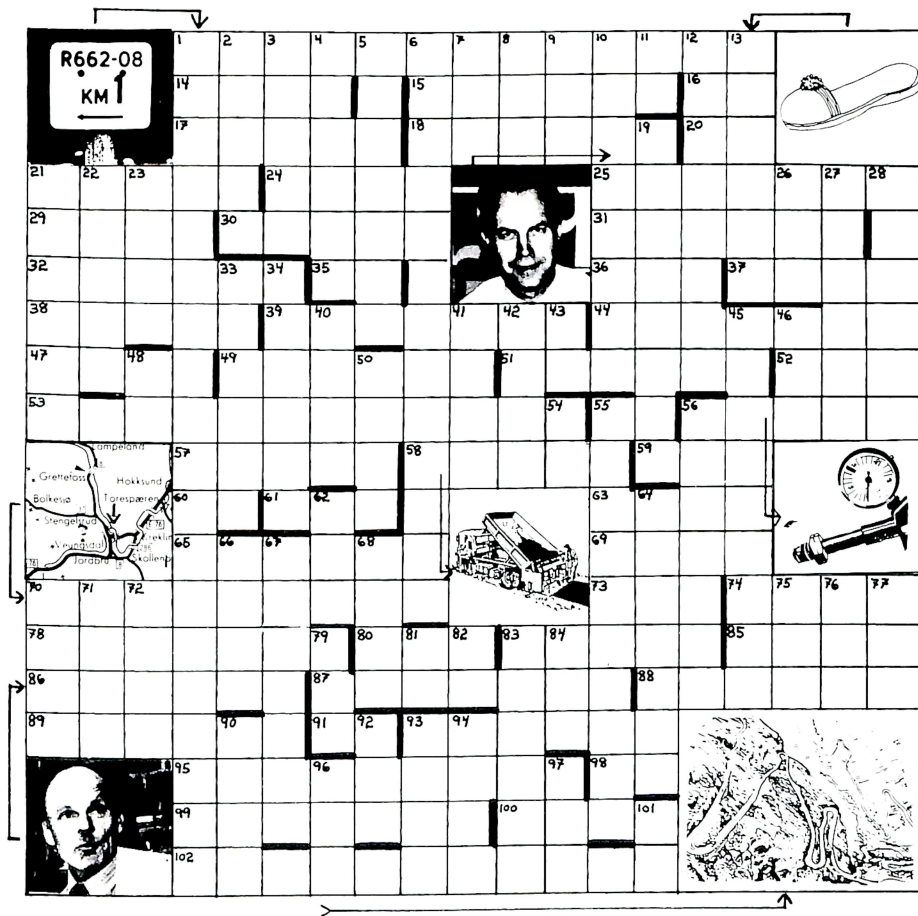
Fra Alfheim.



Etter omvisningen ved Aura kraftanlegg.

KRYSSORD

av førstesekr. Terje Haug



Nr. VANNRETT

1. Vegsaltet
14. Vokalene
15. 2966
16. Ale
17. Behager
18. Se ill.
20. To like
21. Drivkraft
24. Pikenavn
25. Dyr
29. Del
30. Pikenavn (omv.)
31. Bakstene
32. Havnymfe
35. Utvidet spilletid
36. Pålegg
37. Likevel
38. Die
39. Svar
44. Trykke
47. Stammehøvding
49. Passer
51. Netthinne
52. Stoff
53. I nese
55. Fuge (omv.)
56. Eksklusivt
57. Greie
58. Ektemann
59. Vertshus
60. Sjarm
61. Åpning
63. Fattigkvarter
65. Kortet
69. Insekt
70. Se ill.
73. Struts
74. Beholder
78. Forkynner
80. Skrik
83. Serveringsdamen
85. Hever
86. Se ill.
87. Folkeslaget
88. Land
89. Ordblindhet
91. Smerte
93. Forvridde
95. Anstalt
98. Uro
99. Språklyd
100. Dis
102. Se ill.

Nr. LODDRETT

1. Se ill.
2. 6592
3. Slektning
4. Virkelige
5. Framspring
6. Se ill.
7. Tre like
8. Konj.
9. Pikenavn
10. Mat
11. Pron. (nyn.)
12. Virkningen
13. Se ill.
19. Tøyelig
21. Mørtelen
22. Hvile
23. Urett
26. Føle
27. Blomst
28. Anlegg
33. Kommune i M & R
34. Hovedstad
40. Søke (omv.)
41. Oksydere
42. Grunnstoff
43. Bilkj. tegn.
45. Se ill.
46. Dannet opptreden
48. Dessert
50. Paulun (omv.)
54. Bilorg
55. 6065
56. Land
62. Havørn
64. Stiv
66. Fryste
67. Kunstsnekker
68. Malm
70. Pikenavn
71. Bilmerke
72. Tone
75. Tre
76. Svar
77. Krakeskrik
79. Tillatelse
81. Land (fork.)
82. Drikk
83. Tall
84. Ridende flokk
90. Rask
92. Belegg
93. Prakt
94. Grus
96. Bunn
97. Trevl
101. Artikkel

De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 3-84» og sendes Vegkon-toret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 30. oktober 1984.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:



P
PERSONALDIREKTORATETS
ELDING NR. 23 N/84 Dato 4.7.84
M
Gjeld Statens personalhandbok
pkt. 231.2-10

Til Statsforvaltninga og Riksrevisjonen.

STATSTENESTEMENNS ADGANG TIL BIERVERV UTENFOR HOVEDSTILLING

Forbrukar- og administrasjonsdepartementet har, på bakgrunn av stadig fleire spørsmål om statstenestemenn og deira høve til å drive bierverv eller ha bistillingar, teke opp ymse sider av spørsmålet med hovudsammenslutningane. På bakgrunn av rådslagingene har departementet utarbeidd visse retningslinjer som ein antar gir uttrykk for gjeldande rett på området. Det har frå departementet si side ikkje vore siktemålet å skape ny rett, men sette på papiret visse normer som kan lette handsaminga i det enkelte høvet.

Forbrukar- og administrasjonsdepartementet meiner at følgjande retningslinjer gir uttrykk for kva ein lojal oppfylling av arbeidsavtala krev:

Ein arbeidstakar kan ikkje ha bistilling eller drive bierverv som:

- 1) er direkte forbode for han i lov eller føresegn,
- 2) er direkte avtala ved reglement, tariffavtale eller annan avtale at han skal avstå frå,
Merknad: Departementet gjer merksam på at slike avtalar må ligge innanfor dei grenser som til ein kvar tid er godteke i norsk rettsliv. Sjå her t.d. avtalelova § 36 og arbeidsmiljølovens § 72.
- 3) hemmar eller sinkar det vanlege arbeidet, om ikkje foresatt tenestemyndighet har gitt løyve (Sjå Fellesbestemmelsens § 12),
- 4) leiar til at tenestemannen driv i eller medverkar til illojal konkurranse med den statlege verksemda han er tilsett i,
- 5) gjer at tenestemannen kan verte ugild ved handsaminga av sakene sine i mer enn sporadiske høve,

-2-

- 6) gjer at tenestemannen lett kan kome i lojalitetskonflikt i høvet til den offentlege verksemda han er tilsett i,
- 7) gjer at tenestemannen i si teneste for styresmaktene kan treffe avgjere som i særlig grad kan virke inn på hans egne eller biarbeidsgjevaren sine inntekter,
- 8) gjer at han nyttar bedriftsløyndomer på eit illojalt sett,
- 9) skader tenestestillinga eller respekten for den offentlege arbeidsgjevaren.

Vi strekar under at ein ved vurderinga av om ein tenestemann kan seiast å ha gått over grensene for kva ein kan tillate, må foreta ei konkret vurdering og legge vekt på både arbeidsgjevaren og tenestemannen sine særlige tilhøve.

Sett på bakgrunn av det mangfald som finns i statlig verksemd kan ein ikkje utelukke at tilhøve som ikkje vert ramma av ovanstående retningslinjer likevel kan verte å sjå på som ikkje tillatelege. Ein må også ta omsyn til dei særlige tilhøve som finns på den enkelte tenestestad.

Forbrukar- og administrasjonsdepartementet er klar over at mange statlege verksemdar, på grunn av sin egenart, treng særlege reglar. Desse bør kome i stand ved avtale for den einskilde verksemd, sjå merknaden til pkt. 2.

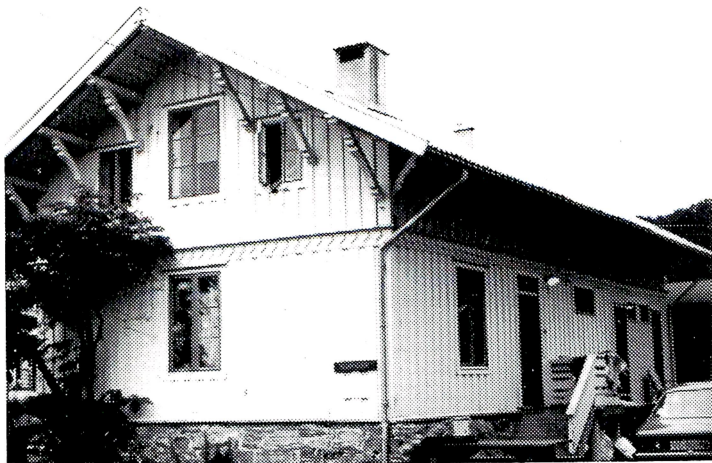
Forbrukar- og administrasjonsdepartementet ser det som naturleg, ut fra ein lojal oppfølging av den arbeidsavtala statlege tenestemenn har inngått med staten, at statstenestemann som tenker på å starte bierverv eller ta på seg bistilling i slikt omfang eller av slik art at det kan oppstå tvil i tilhøve til den statlege verksemda, tek spørsmålet opp på førehand med arbeidsgjevaren, slik at problem kan løysast så tidleg som mogeleg. Likevel kan ei verksemd neppe utan særleg heimel pålegge tenestemenn ei generell meldeplikt når det gjeld desse tilhøva.

Etter fullmakt

Edvin Saastad

Jan Debes

Vegkontoret – 90 år i vekst og flytting



Lubbenes

Ved lov 26. juni 1893 vart det høve til å gjere avtale mellom stat og amt om fellesstyre for vegvesenet i amtet. Fellesskapet var tenkt ordna slik at det for kvart amt vart tilsett ein amtsingeniør med nødvendig personale. Det var føresetnaden at lønene skulle utrelast med 2/3 av staten og 1/3 av amtskommunen. Avtale mellom Romsdals amt og staten kom istand etter vedtak av amtstinget 5. juni 1894 og skulle gjelde frå 1. januar 1895.

I stillinga som amtsingeniør vart Nils Hovdenak tilsett av Arbeidsdepartementet 19. oktober 1894. Nils Hovdenak var på den tid ingeniør i Statens vegvesen og hadde frå hausten 1890 vore arbeidsstyrar og leiar av arbeidsdrifta i Romsdals amt og ei tid også i Nordre Bergenshus amt og dessutan styrar for veganlegg i Søndre Trondhjems amt.

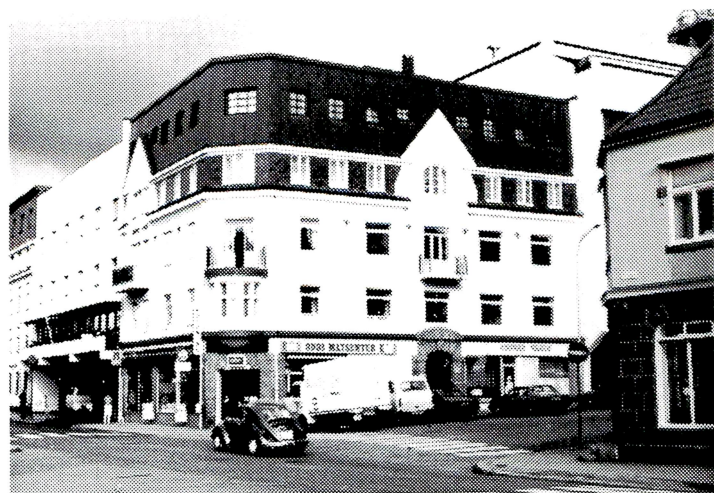
Som avdelingsingeniør i Statens vegvesen hadde Nils Hovdenak bustad

og kontor i Ålesund. I tilsetjingsbrevet som amtsingeniøren var fastlagt at amtsingeniøren skulle ta bustad etter avgjerd av amtmannen.

Amtsingeniør Hovdenak vart buande i Ålesund og hadde kontoret der til utgangen av mars månad 1895. Frå 1. april 1895 hadde Hovdenak bustad og amtsingeniørkontoret på Legrovik i Bolsøy. I mars 1896 kjøpte Nils Hovdenak eigedomen **Lubbenes** i Bolsøy til bustad og skipa til kontor der. Kontoret var i borgstovebygningen som var 13 m lang, 7 m brei og 4 m høg og hadde 2 rom og gang i første høgde, og i andre høgde 1 rom, gang og rullebu.

Personalet ved kontoret i den første tid attåt amtsingeniøren var 1 ingeniør som assistent, 1 ingeniør som aspirant og 1 kontormann.

Amtsingeniørkontoret vart verande på Lubbenes til 1. april 1922, då kontoret vart flytta til K. P. Mordal sitt hus, **Strandgt. 3**, i Molde.

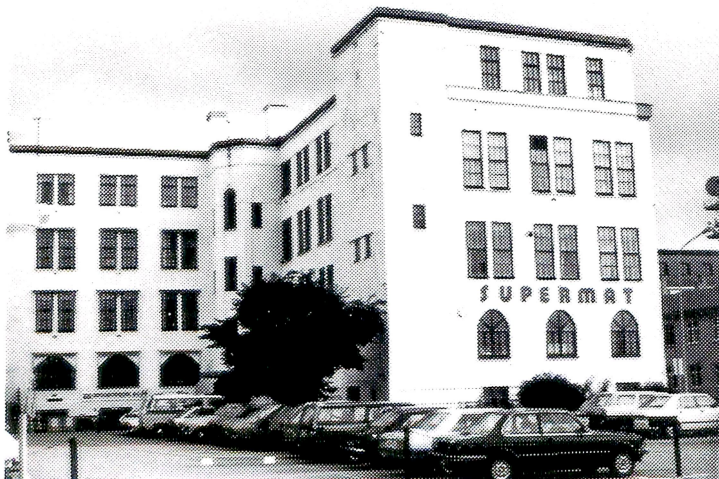


Strandgt. 3

I slutten av 1921 var personalet ved vegkontoret overingeniør Hovdenak, 3 avdelingsingeniørar, 1 assistentingeniør, kontorfullmektig og kontorbetjent. Auking i personalet hadde medført at vegkontoret i tida 1. januar–1. april 1922 hadde 3 kontorrom på Lubbenes.

I Mordal sitt hus leigde vegvesenet til kontor eit husvære i 2dre høgde på 4 rom og kjøken. Frå 1. juli 1923 slutta Nils Hovdenak i vegvesenet og frå same tid kom Elias Grønningssæter som overingeniør. I budsjettåret 1923–24 var personalet: Overingeniøren, 3 avdelingsingeniørar, 2 assistentingeniørar, 1 oppsynsmann, 1 kontorfullmektig og 2 kontorassistentar.

Frå 1. juli 1935 vart administrasjonsutgiftene til vegvesenet bore heilt av staten. Vegkontoret hadde då heile 2dre høgde i Mordalgarden – 8 rom og kjøken med netto kontorrom på 148



Confectionsfabrikken

m², og dertil arkivrom på 16,5 m² i 4de høgde.

Etter bombinga av Molde i april 1940 var vegkontoret ei stutt tid i Astrup sitt hus på Kviltorp. I mai 1942 skreiv overingeniøren til vegdirektøren at kontorlokala, 148 m², var utilstrekkeleg for personalet ved kontoret. Det var i alt 21 funksjonærar ved kontoret og 1 stilling for kontormann var ledig. Vegvesenet hadde fått tilbod frå Confectionsfabrikken A/S om å innreie ei fløy i andre høgde i fabrikkbygningen til kontor for vegvesenet. Overingeniøren bad om mynde til å gjere leige-kontrakt med **Confectionsfabrikken**.

Kontrakt vart skriva 22. august 1942 om leige for 5 år for 14 kontorrom og 2 garderober – med samla kontorareal på 234,2 m², i 2dre høgde i fabrikkbygningen (Gottfred Lies pl. 4). Dessutan skulle vegvesenet ha eit arkivrom på minst 30 m² i kjellaren. Vegkontoret flytta frå Mordal sitt hus til Confectionsfabrikken 1. oktober 1942. Elias Grønningssæter hadde slutta som overingeniør A 30. september 1942, og Bjarne Høye tok til i stillinga 1. oktober 1942.



Storgt. 35

I 1943 var talet på funksjonærar 30, og spørsmålet om meir kontorrom vart oppteke. Då det ikkje var høve til å få meir rom i Confectionsfabrikken, vart det teke opp drøftingar med kjøpmann Johan Iversen om kontorrom i **Aandahlgarden** (Storgt. 35) som var under bygging. Vegdirektøren gav i skriv 17. desember 1947 samtykke i at det vart skriva kontrakt om lokale til vegkontoret i Storgt. 35. Leige-kontrakten vart underskriven i februar 1948 og galdt 29 kontorrom delt på 2. og 3. høgde – og 3 arkivrom på loftet med til saman 640 m² (i 2. høgde 182 m², i 3. høgde 412 m² og på loft 46 m²).

30. april 1948 vart flyttedag frå Confectionsfabrikken til Aandahlgarden. I 1957 vart leigeavtalen lengd for nye 10 år. Bjarne Høye slutta som overingeniør A 15. august 1948, og K. H. Oppegaard byrja i stillinga 16. august 1948. I 1949 kom nemninga vegsjef. I 1961 var det ved vegkontoret 48 stillingar og det vart leigd tilleggslokale for planavdelinga i **Hamnegt. 37** (eigar Bjarne Nilsen) på 3 kontorrom 83,2 m² i 2. etasje og arkivrom i kjellar

på 47 m². Styrking av personalet ved planavdelinga gjorde at det allereie i 1962 vart turvande med meir kontor-plass. Frå april 1962 fekk vegkontoret leige 3 rom, entré og toalettrom med samla golvareal 68 m² i 2. høgde i **Storgt. 39** (eigar Jørgen H. Gjenstad), som Møre og Romsdal fylkesskog-kontor då, skulle flytte frå.

I 1964 vart det gjort avtale med Romsdals Fellesbank A/S om leige av kontorrom i 2. etasje og arkivrom på loftet – til saman ca. 400 m² – **Storgt. 31**. Desse kontorlokala tok vegkontoret i bruk i juli 1964 (etter at M.R.F. var flytta ut). Frå same tid vart kontorromma i Hamnegata 37 fråflytta.

Vegadministrasjonen var no delt på 4 stader. Vegsjefen, anleggsavdelinga og administrasjons- og økonomiavdelinga heldt til i Storgt. 35, vedlike-haldsavdelinga i Storgt. 39, planavdelinga i Storgt. 31 og maskinavdelinga på Årø.

I 1966 kom oppseiing frå eigaren av Storgt. 39 for alle rom der, og frå eigaren av Storgt. 35 for 182 m² i 2. etasje. Romsdals Fellesbank A/S



Hamnegt. 37

hadde bede om å få disponere ca. 60 m² av det bortleigde arealet i Storgt. 31.

For å skaffe rom istaden for dei som måtte fråflyttast vart gjort avtale med Oskar Sylte om leige av 412 m² kontorlokale i **Kirkebakken 1 og 3**. Innflytting i Kirkebakken 1 og 3 vart gjort i tida juli–september 1966 etter kvartromma vart innflyttingsklare. Kontora i



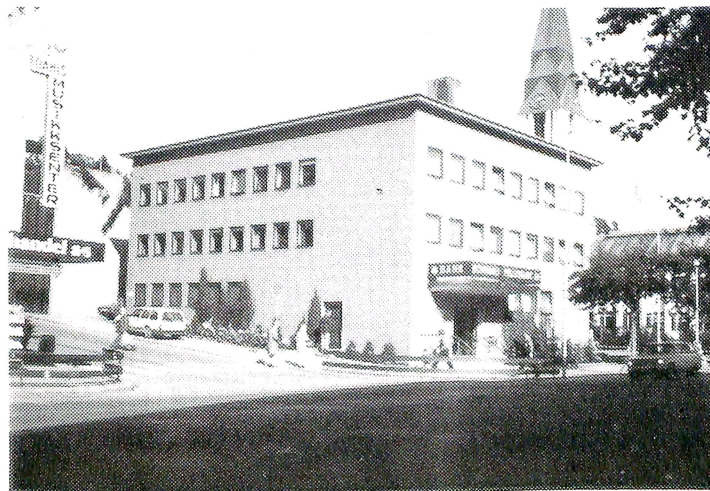
Storgt. 39

Storgt. 39 (Gjenstادهuset) vart fråflytta i juli 1966. I same månad gav vegkontoret frå seg 71 m² av det leigde kontorlokale i Storgt. 31 (Romsdals Fellesbank). Dei oppsagte kontorromma i 2. etasje i Storgt. 35 (Aandahlgarden) vart nytta til leigetida gjekk ut 15. oktober 1966.

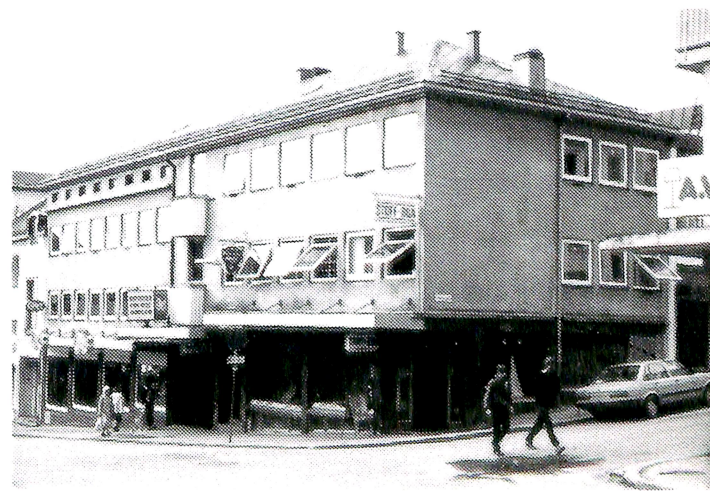
I februar 1967 tok vegkontoret i bruk – etter tilbod frå Oskar Sylte – 110 m²

til i Kirkebakken 1–3. Vegkontoret hadde etter dette 522 m² golvflate i Kirkebakken 1–3.

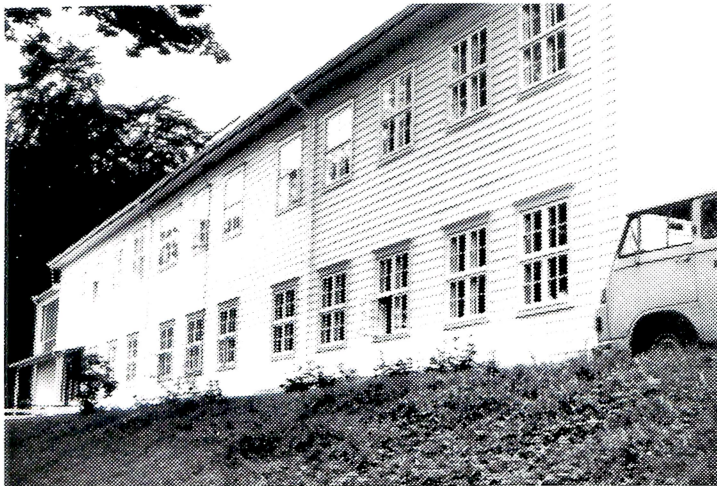
31. juli 1968 slutta K. H. Oppegaard som vegsjeff. Arne Inge Torvik byrja som vegsjeff 1. august 1968. Hausten 1968 varsla Romsdals Fellesbank A/S om at vegvesenet ikkje kunne rekne med å få leige kontor der etter 1. mars 1969, og at ein gjerne



Storgt. 31

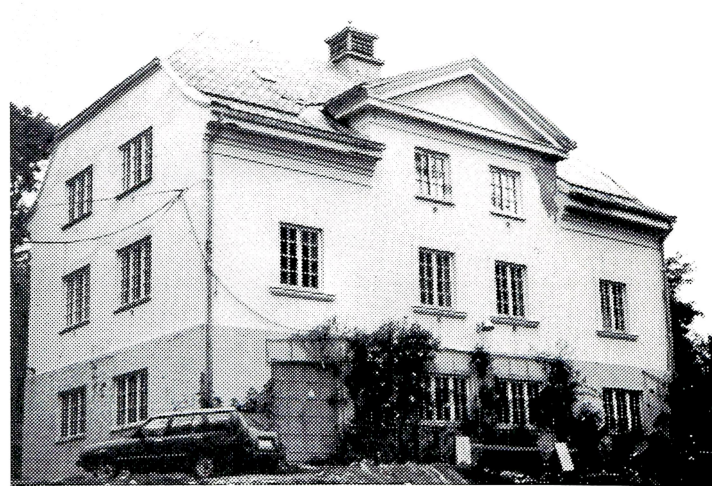


Kirkebakken 1 og 3



Reknes

så at kontor som vegkontoret hadde, ca. 240 m², kunne fråflyttast før. For å avvikle kontorleiga i Romsdals Fellesbank vart det gjort avtale med Olav Sandvik om leige av lokale for planavdelinga i Strandgt. 3. Leigd vart ca. 140 m² i 4. etasje og ca. 18 m² i 3. etasje – til saman ca. 158 m². Kontora i Romsdals Fellesbank vart fråflytta 19. oktober 1968 og arkivrommet i loftshøgda 25. november 1968. Arkivsakene vart flytta til kjellaren i Hamnegt. 37. Frå august 1969 vart leigearealet i 4. etasje i Strandgt. 3 utvida med 85 m² slik at vegkontoret fekk leige heile 4. etasje. Johan Iversen gjekk i august 1969 med på at leigeretten til 3. etasje i Aandahlgarden skulle vere uoppseileg til 1. januar 1971. Ein hadde vona ved dette å kunne vinne over vanska- ne med kontorlokale til ein kunne flytte til planlagt lokale i nytt fylkesbygg. I mars 1970 var det ved vegkontoret 69 funksjonærar, 3 oppsynsmenn, 2 oppsynsmannsassistentar og 3 mel- lombels engasjerte personale – i alt 77. Når ein tok omsyn til at det og var spørsmål om arbeidsplass for



«Vaskeribygningen»

NTH-studentar som gjorde sitt eks- amensarbeid, rekna ein med at det ved planavdelinga, driftsavdelingane og administrasjons- og økonomiav- delinga i alt var trong om areal til minst 80 arbeidsplassar.

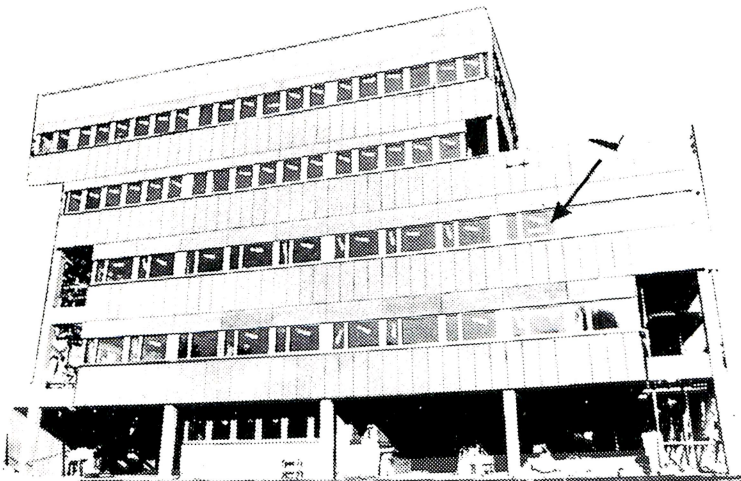
I dei kontorlokala vegkontoret leigde etter talet på personalet, og ein såg seg om etter tilleggskokale med di ein ikkje kunne rekne med at fylkes- bygget vart ferdig før langt utpå året 1972.

Då ein vart kjent med at Sosialmedi- sinsk Avdeling på Reknes skulle flytte til Fylkessjukehuset i Ålesund, vende ein seg til Statens Bygge- og Eige- domsdirektorat om å få nytte dei ledige lokala på Reknes. Samtykke vart gjeve, og i tida 3.–8. februar 1971 vart vegkontoret flytta frå Storgt. 35 og Strandgt. 3 til **Reknes**. Arkivsake- ne i kjellaren i Hamnegata 37 vart og flytta til Reknes. Etter flyttinga hadde planavdelinga og administra- sjons- og økonomiavdelinga kontor i hovudbygningen på Reknes. Nokre av personalet fekk kontor i 3. og 2. høgdi i murhuset nær ved – og som

vert nemnt for «**Vaskeribygningen.**» Anleggsavdelinga og vedlikehald- savdelinga hadde som før kontor i Kirkebakken 1–3 (Syltebygget), og maskinavdelinga på Årø.

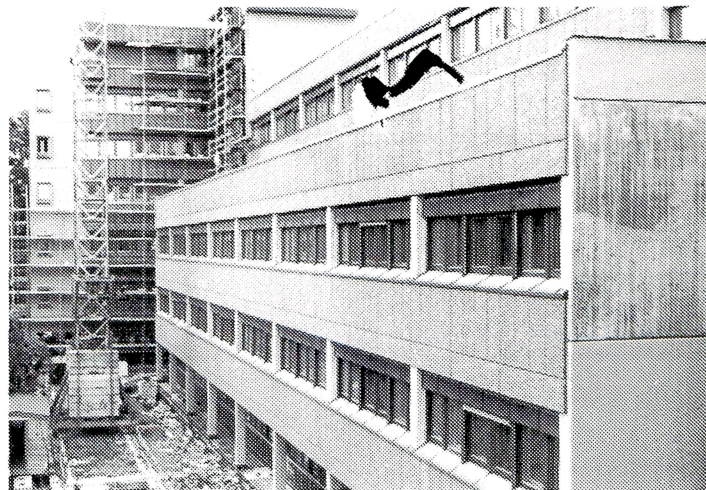
19. februar 1973 flytta vegkontoret inn i nye lokale i **fylkesbygget på Reknes**, der ein har heile 3. høgdi som er 1 689 m² brutto med netto kontorareal 1 361,2 m². I kontorlandskap vart mø- blert for 106 funksjonærar, som svara om lag til talet på personalet. I 3. høgdi er elles lyskopieringsrom, møte- rom, pauserom, garderoabar og to- alettrom for kvinner og menn. Felle- stenesta for alle kontor i fylkesbygget er i 1. etasje. Vegkontoret har arkiv- rom i kjellaren med netto golvareal 317,6 m². I det eldre murbygget «Vaskeribygningen», som vegkontor- et no nyttar heilt (3 høgder og loft), er veglaboratorium, arkivrom, og kontor- rom for funksjonærar.

I desember 1984 vert **andre bygge- steg på fylkeshuset** ferdig til innflyt- ting. Vegkontoret får også her lokale i 3. høgdi med gjennomgang frå 3. høgdi i første byggesteg. I nybygget er 3. høgdi 1 160 m² brutto



Fylkesbygget på Reknes

grunnflate og av dette 756,4 m² netto kontorareal. 3. høgd i første byggesteg vert omskipa slik at det vert 52 plassar i landskap, og særskilte rom for 20 personar. Administrasjonsavdeling, planavdeling og grunnseksjon skal halde til her. Anleggsavdelinga, driftsavdelinga og biltilsyn skal flytte til nybygget. Distrikts-



Fylkesbygget på Reknes, andre byggesteg

laboratoriumet får i byggesteg II 721 m² i brutto grunnflate i 1. høgd og kjellar.

«Vaskeribygningen», der m.a. laboratoriet no held til, skal rivast. Arkivsaken som er der, skal flyttast til utvida arkivplass i kjellarhøgda i første byggesteg.

Personalet ved vegkontoret er for tida

(1. september 1984) 120. Arne Inge Torvik slutta som vegsjef 30. april 1982 og Kaare Flaate vart vegsjef frå 1. mai 1982. Kaare Flaate slutta som vegsjef 1. juni 1984 og Eivind Vollset vart vegsjef.

Bjarne Rekdal

LAB-NYTT

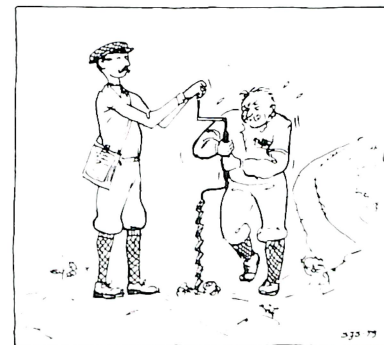
Ny grunnboringstraktor

Laboratoriet anskaffet ny grunnboringstraktor i sommer. Grunnboringstraktoren, som har betegnelsen Geotech 504, er den første av denne type i Statens vegvesen. Den har imidlertid en tid vært benyttet hos private konsulentfirmaer.

Distriktslaboratoriet mener grunnboringstraktoren egner seg godt slik forholdene er her i fylket, og den vil nok kunne bidra til å øke kvaliteten på grunnboringssoppgavene. Spesielle

fortrinn ved denne boretraktoren framfor de som til i dag har vært benyttet i vegvesenet er:

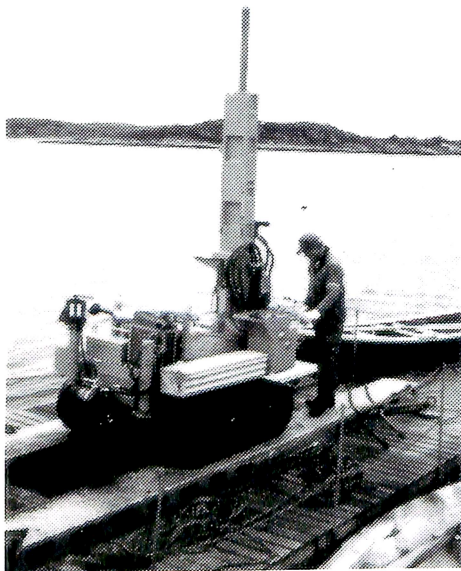
1. Den er utstyrt med fjellkontrollboreutstyr som kan gi sikre holddepunkter for bestemmelse av dybde til fjell.
2. Bedre nedtrengning i fastere masser.



3. Kan ta prøver i fastere lag eller i bløtlag under fastere lag, eventuelt ur.
4. Dens lette vekt gjør den lett framkommelig i vårt tildels ulendte terreng som igjen gjør at vi med

grunnboringstraktoren i større grad kan ta oppdrag som i dag blir utført manuelt. Ved siden av at dette vil kunne gi sikrere opplysninger om grunnforholdene, er det og en vesentlig bedring i arbeidsmiljøet for våre grunnboringsslåg som derved slipper mange tunge løft gjennom et ulendt terreng.

Foreløpig har grunnboringstraktoren svart til forventningene.



Grunnboringstraktoren i arbeid på Atlanterhavsvegen. Traktoren er her plassert på laboratoriets grunnboringsslåte. Slåten, som ble anskaffet for ca 2 år siden, består av 16 pontonger laget av isoporblokker, omlag et 5-7 mm tykt belegg av glassfiber-polyester laminat. Slåten har i full størrelse (4x6 m) som vist på bildet en oppdrift på 1600 kg. Slåten kan deles opp og nyttes med færre pontonger.

Gunnar Flemmen



STATENS VEGVESEN

MØRE OG ROMSDAL

Vår saksarbeidar

Administrasjonssjef Caspar Lossius 110

Dato

13. JUL 1984

Ark nr

Vår ref

Dykkar ref

RUNDSKRIV 52/84

Vegdirektoratet
Representantar og vararepresentantar i tilsetjingsråda

REPRESENTANTAR FOR LEINGA I TILSETJINGSRÅDA

I samband med skiftet av vegsjef og driftssjef har det blitt naudsynt for oss å gå gjennom og nemne opp nye representantar for leinga i tilsetjingsråda.

Samstundes veit vi at eit nytt tilsetjingsreglement er i kjømda. Etter det nye reglementet skal det vere tre representantar for leinga i kvart tilsetjingsråd. For å sleppe å kome med ny oppnemning berre om nokre månader, har vi no med det same tatt med tre representantar frå leinga, men det er ein sjølvstøtt ting at berre to av dei vil gjøre teneste så lenge det noverande tilsetjingsreglementet gjeld.

Det er ikkje noko krav korkje i det nye eller det noverande reglementet at leiingsrepresentantane skal ha personlege vararepresentantar. Vi har derfor valt ikkje å oppnemne personlege vararepresentantar, då vi reknar med at ei ordning med ikkje-personlege vararepresentantar kan verke smidigare.

Vi har også valt å nemne opp etter stillingsnemningar, ikkje på namn. Viktigaste årsaken til det er at vi står føre nyttilsetting av driftssjef med sjanse for interne opprykk i fleire av dei stillingane der stillingsinnharen er naturleg kandidat til å vere representant eller vararepresentant i tilsetjingsråda.

Lista over representantar og vararepresentantar står på den neste sida. Personalseksjonen fungerer som sekretariat for alle tilsetjingsråda.

Med helsing
Administrasjonsavdelinga

Caspar Lossius

IHV

POST- OG KONTORADRESSE
FYLKESHUSET
6400 MOLDE

GATEADRESSE
JULSUNDVEGEN 1 B
6400 MOLDE

TELEFON
(072) 54 111

TELEX
VEGMNR
40590

BANKKONTO
0614 05 70255

POSTGIRU
5 04 13 06

ARBEIDSTAKAR-
REPRESENTANTAR

	Medlemer	Varamedlemer	Medlemer	Varamedlemer
<u>Vegkontoret</u>				
Ingeniørar Avdelingsingeniørar (NITO)	Vegsjef, formann Driftssjef, 1. varaform. Adm.sjef, 2. varaform.	Plansjef Leiar vedlikeh.avd. Leiar anleggsavd.	Gunnar Flemmen Geirmund Nordal	Arnfinn Gautun Terje Josefsen
Avdelingsingeniørar (NIF)	— " —	— " —	Ove Strømme Svein Solbjørg	Jan Petter Jenssen Torgeir Døssland
Kontorassistentar Adm.sekretærar Førstesekretærar Konsulentar (ELF)	— " —	— " —	Harald Oterhals Asbjørg Lid	Bodil Frostad T. Bjerkeland
Teiknarar (ELF)	— " —	— " —	Harald Oterhals Asbjørg Lid	Bodil Frostad T. Bjerkeland
Teknikarar (NVF)	— " —	— " —	Terje Gjendem Ingolf Kleppe	Håkon Gåsø Arne Leikanger
<u>Biltilsynet</u>				
Kontorassistentar Adm.sekretærar Førstesekretærar Konsulentar (ELF)	Vegsjef, formann Biltils.sjef, 1.varaform Adm.sjef, 2. varaform.	Driftssjef Plansjef Leiar vedlikeh.avd.	Arne Harnes Bjørn Heggem	Erling Rørhus Else-Karin Flisnes
Ingeniørar Avdelingsingeniørar (SBF)	— " —	— " —	Steinar Flisnes Helge-Idar Vartdal	Tore Hoëm Morten Rømme
Inspektørar (BTF)	— " —	— " —	Ole Dragseth Malvin Klauseth	Arne Brevik Torfinn Reitan
<u>Drifta</u>				
Vegmeistrar Oppsynsmenn Oppsynsmannsass. (NVF)	Vegsjef, formann Driftssjef, 1. varaform. Adm.sjef, 2. varaform.	Leiar vedlikeh.avd. Leiar anleggsavd. Leiar maskinavd.	Ingolf Kleppe Arne Hoem	Arne Leikanger Nils Helge Bjørdal
Arbeidstakarar etter særavtalen med NAF (NAF)	— " —	— " —	Per Dalsbø Paul Hjeltnes	Kåre Hansen Levor Legernes

Sluttet i vegvesenet



6. juli fekk Anton Røbekk og Jonas Berg fortjent påskjøning ved ei tilstelling på vegsentralen. Begge byrja i 1943, med pause frå etaten vart tenestetida for Røbekk 39 år og Berg 32 år. Desse allsidige karane har vore med og ført an i den enorme tekniske utviklinga vegvesenet har vore igjennom.

Siste dag før ferien var alle ved vegsentralen samla i spisesalen til kaffe og kaker.

Grunnen var at 2 av vegsentralens tenestemenn i dette høve fekk sølvlystestar og diplom.

Deri to var Anton Røbekk og Jonas Berg som begge har hatt svært lang tenestetid ved vegsentralen. Ein kan nok framheve desse to som ein del av grunnstammen i vegsentralens mannskapsstyrke

Vegsjef Vollset var til stades i dette høve og uttrykte vørdnad for lang og

tru teneste i vegvesenet for desse tenestemennene.

Alle vi som er igjen på vegsentralen vil ynskje at begge får mange gode dagar som pensjonistar.

*Maskinavdelinga
Oddvar Åfløydal*

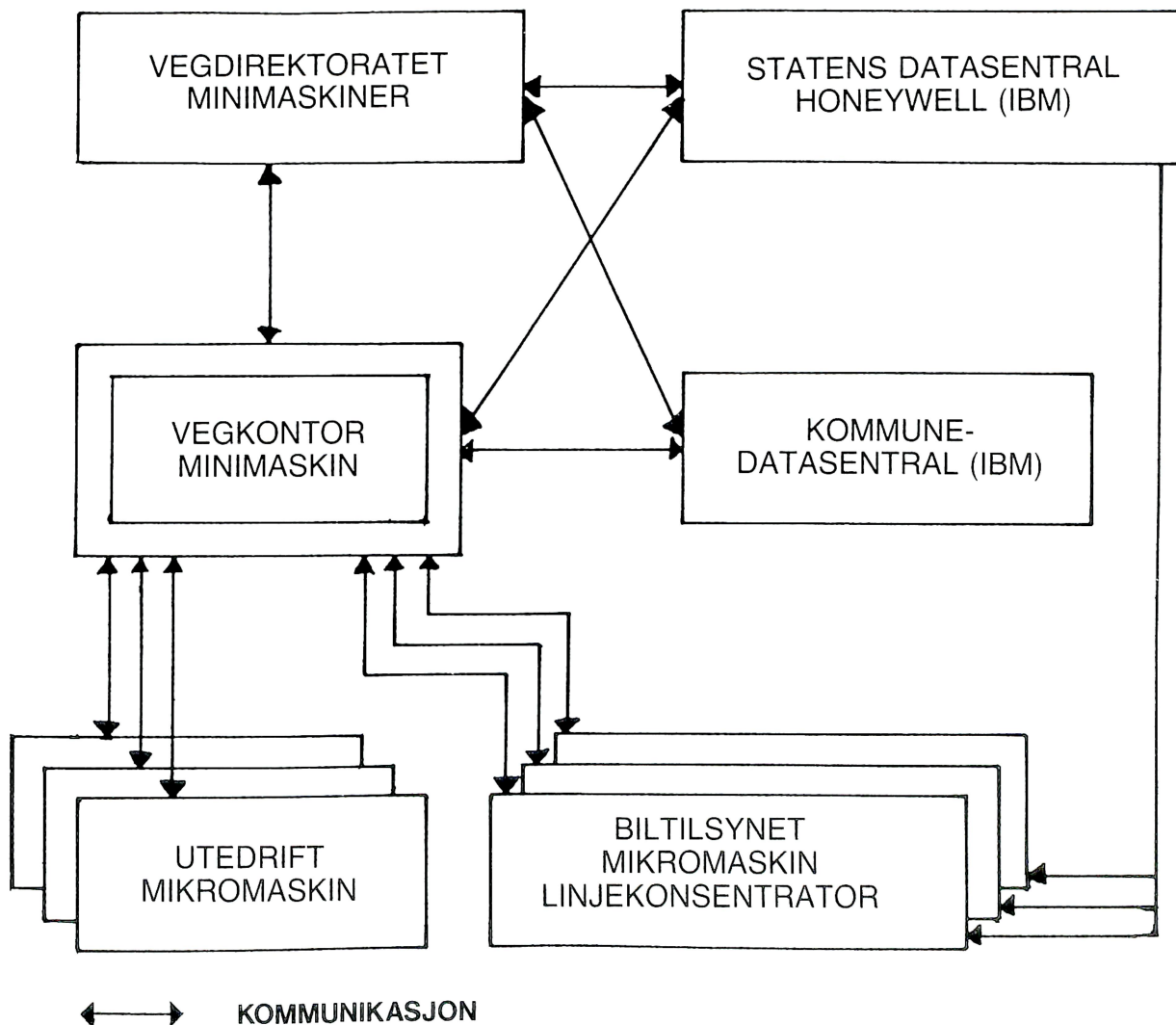
Korrigerings

Skissen til artikkelen om EDB i forrige nummer manglet noen opplysninger. Den korrekte skissen vises her.

Vi beklager feilen.

Red.

MULIG EDB-ORGANISERING I STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL



Nye håndbøker:

076 – BRUPROGRAM – GENERELT

Veiledning, 26 s.

Denne håndboken inneholder det som er felles for de fleste BRU-EDB-programmene. Her er angitt hvordan man gir data til programmene og hvordan man går fram for å få kjørt programmene. Dette er følgelig ingen generell beskrivelse av kjøringen mot Norsk Datas maskiner.

I beskrivelsene for de enkelte program henvises det til denne håndboken.

113 – PREBET

Veiledning, 50 s.

Hensikten med programmet er å beregne nødvendig armering for en prefabrikkert spennbetongbjelke.

Brukerne bør ha tilstrekkelig kunnskap og erfaring til å gi fornuftige inngangsdata til programmet og til å vurdere om resultatene er sannsynlige.

Programmet er tilgjengelig på ND 100 og Prime datamaskiner. Det kan kjøres fra terminal som interaktiv kjøring eller som satsvis behandling. Programmet er skrevet i Fortran 77.

114 – KABELUTSTØPING – BRUER

Veiledning, 16 s.

Foruten at veiledningen tar utgangspunkt i norske forhold og erfaringer med utstøping av hengestangskabler, er den samtidig på flere områder samkjørt med tysk DIN 3092 «Metallische Drahtseil-Vergüsse in Seilhülsen» av november 1979. Tidligere revisjoner av «Retningslinjene» er gjort i samarbeid med Det Norske Veritas.

Veiledningen er en revidert utgave av de tidligere «Generelle retningslinjer for utstøping av kabler i kabelhoder» av juni 1980.

112 – RIKSVEGVEDLIKEHOLD – Kostnadsmodeller.

Veiledning, 60 s.

Denne håndboka inneholder ressurs- og kostnadsmodeller, kvantitetskrav og enhetspriser. Håndboka er beregnet for vedlikeholdsledelsen på vegkontorene og ute i vedlikeholdsområdene.

051 – ARBEIDSVARSLING 2. UTGAVE

Retningslinjer, 130 s.

Denne håndboken inneholder en oversikt over de bestemmelser som kan komme til anvendelse i forbindelse med arbeid på veg, samt en veiledning om hvordan disse bestemmelser kan tilfredstilles i praksis. Veiledningen viser eksempler på hvilke minimumsløsninger som Vegdirektoratet mener bør være oppfylt for en del vanlige arbeidsoperasjoner.

087 – DRIFTSØKONOMI OG LEDELSE – 2 – DRIFTSTEKNIKK

Lærebok. 112 s.

Dette heftet inngår i en serie emnehefter som utarbeides for bruk i vegvesenets opplæringsvirksomhet og retter seg i første rekke til dem som arbeider innen oppsynstjenesten.

061 – VEG OG KJØRETØYSTATISTIKK

Vegdata 132 sider

Formålet er å presentere sentrale statistiske oversikter om:

– Vegnettet, transportvirksomheten på vegnettet og i ferjedriften, over virksomheten knyttet til kjøretøyer, om registrerte kjøretøyer, kjøretøykontroller, førerkort og kjøretøyverksteder, over hovedtall for utgifter, inntekter og sysselsetting i vegsektoren.

083 – PERSONALSTATISTIKK

Vegdata 120 sider.

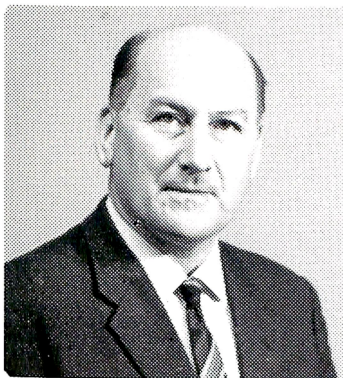
Håndboken inneholder foruten en hovedoversikt over den totale sysselsettingen i vegvesenet, egne kapitler for sysselsettingen i administrasjon, oppsyn og sysselsettingen i vegarbeidsdriften. I disse kapitler gis stillings- og aldersfordeling av arbeidstakerne i de enkelte fylker. Lønn, yrkesskade og fravær i vegarbeidsdriften er omtalt i separate kapitler. De fleste oppgaver i denne håndbok er tidligere utgitt dels i håndboken.

117 – EDB-PROGRAM PLARI

Veiledning 74 sider

Hovedhensikten med programmet er å beregne krefter og nedbøyninger i platebruer. Programmet er begrenset til bruer med tilnærmet jevntykk, parallelogram-formet bruplate.

Minneord



Avdelingsingeniør Kristian Furland døydde 23. juli 1984, 63 år gamal. Furland byrja i vegvesenet som tekniskar den 1. desember 1947 og gjekk gradene til han vart tilsett som avdelingsingeniør frå 1. januar 1971. Furland var heile tida knytt til anleggsdrifta, men før funksjonsdelinga vart gjennomført omfatta arbeidet og vegplanlegging. Han tok gjerne ein planleggingsjobb dei seinare åra og ved behov.

I tida frå 1975 til 1979 var eit nytt arbeidsområde lagt til vegvesenet. Det var ei form for beredskapsordning med militær tilknytting kalla Ekstraordinær Reparasjon og Utbygging. Her i fylket bygde Furland opp dette frå grunnen med omfattande og systematisk innsamling og behandling av ymse data. Han var og mannen bak kryssordoppgåvene i bedriftsavisa «Veg og Virke».

Vi som i mange år hadde vår arbeidsplass i lag med Kristian Furland vil minnast han som ein god samarbeidspartnar.

Kjell Loen

Løsning på «Vegkryss nr. 1–84»

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

Det kom inn 26 riktige løsninger.

Vinnere ble:

1. Kjell Dalaker, Stavanger
2. Johs. Lervik, Innsmøla
3. Unni Vassgård, Molde

Premiene er tilsendt.

Andre mottatte riktige løsninger ble sendt inn av:

Torunn Absalonsen, Olga Hesthol, Kjell Loen, Jeanette Lorentzen, Hildur Melsæther, Erling Mogstad, Asbjørn Molaup, Turid Thomasgård, alle Molde, John Sanden og Liv Slemmen, begge Åndalsnes, Sofie Mæle, Aure, Peder Færøy, Eresfjord, Eva Angell-Wiese, Fredrikstad, Inger-Johanne Aslaksen, Fyllingsdalen, Åsrunn Sæbjørnsen, Harøy, Sverre Ødegård, Innsmøla, Aksel Vold, Måndalen, Sverre H. Stokke, Oslo, Elin Fredriksen, Stavanger, Mads Almaas, Steinkjer, Torbjørn Furesund, Tingvoll, Karl Hansen, Trofors, Petter K. Vatne, Ørsta.

Vi gratulerer

følgende som i 4. kvartal 1984 passerer åremålsdager:

50 år:

Magnhild Røkkum, 6622 Ålvundfjord, 16. oktober.

60 år:

Lars Sorte, 6260 Skodje, 17. oktober.
Jon E. Misfjord, 6390 Vestnes, 28. oktober.

Tore Grande, 6216 Geiranger, 10. november.

SVAR PÅ 12 RETTE FRA SIDE 11

1	1
2	x
3	2
4	1
5	2
6	x
7	x
8	1
9	2
10	1
11	1
12	x

Etter vegsjef-skiftet er representantane frå leiinga i AMU no:

Kjell Loen / vararepr. Paul Bølset
Elsa Ulvenes / vararepr. Annfinn Gauntun
Geirmund Nordal / vararepr. Sverre Digernes

MASSEKORSBÅND



— Bilbette.... !!!!!