

# VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

JUNI 1973

2. årgang



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Redaksjonens adresse:

Vegkontoret, Fylkeshuset,  
6400 MOLDE

Opplag: 1200

Trykk: Sunnmørsposten

Bidragstere:

Katrine Bang  
Ulf Myhre  
Sverre Hjelvik  
John H. Ekhougen  
K. Furlang  
Olav Øverås  
"Planavdelingen"  
E. Vollset  
Olaus Winther  
Bjarne Rekdal  
Gunnvor Sund

INNHold:

Side:	
3	Entreprise/egen drift
6	Administrasjon - økonomiavdeling
9	Vegpolitikk og vegplanlegging
14	Tjenestepensjonsordningene og folketrygden
16	Statens bilsakkyndige
19	Ny pelebåt
20	Tilbakeblikk
22	Kryssord
24	Lønningsdager
26	Samarbeid med andre "vesener"
27	Småplukk
29	Om avkjørsler
33	Møte i Molde
34	Slutt på akkord!
37	Bedriftsidrett
39	Arbeidsregntøy
40	Tanker om samarbeid
42	Lagerhald ute
44	Tilbørlig frygt
45	Funksjonærtur
45	Asfalteringsprogrammet
46	Avskjed fra vegvesenet
47	Vi gratulerer

\*\*\*\*\*  
\*Forside:  
\*Illustrasjon av Egil Småge:  
\*Karakteristiske bilder fra  
\*vegforbindelser i Møre og  
\*Romsdal fylke.  
\*\*\*\*\*

Redaktør: avd.ing. Andor Wicken  
Redaksjons- sekretær Kåre Munkvik  
utvalg: oppsynsmann Otto Jøsok

## Entreprise/egen drift

På de aller fleste anlegg rundt om i fylket er det idag en kombinasjon av egne krefter og entreprenørhjelp som utfører arbeidet. Bare i mindre grad har en hos oss nyttet entreprenører til å utføre hele vegarbeidet, slik at vegvesenets folk bare sitter tilbake med kontrollfunksjonen. Vanligst er at tilrettelegging, dirigering og manuelt arbeid skjer av vegvesenets egne folk, mens biler og maskiner med førere er leide (entreprenør).

Årsakene til at nettopp denne ordning er så vanlig er vel å finne i at vegvesenet helt til det siste har vært relativt godt hjulpet med arbeidskraft. Alt overveiende har dette vært erfarne vegarbeidere med innsikt og ansvarsfølelse som har greidd ut med såvel pussarbeid, maskindirigering, "spesialtiltak" overfor grunneiere, samt de tusen småting som må til for at vegen skal bli FERDIG som et akseptabelt produkt. Bare et fåtall av vegarbeiderne har derimot erfaring som maskinførere. Til gjengjeld har det på det private marked vært et meget godt tilbud av biler og maskiner av de fleste typer, også med habile førere.

I løpet av de aller siste år har en av disse faktorer endret seg totalt: Det har vært en meget stor avgang for pensjonsalderen blant vegarbeidere, og en må med det nåværende driftsmønster og arbeidsprogram konstatere at det til tider er underskudd på arbeidskraft. Rekruttering har bare i liten grad skjedd de siste årene.

På arbeidsplassene rundt om diskuteres ofte dette emnet. Slike spørsmål melder seg ofte: - Er det ledelsens tilsiktete mål at vegarbeidernes antall skal komme så lavt at en stadig større del av vegarbeidet skal utføres som entreprise? Er ledelsen misfornøyd med vegarbeidernes innsats og mener at et bedre driftsresultat vil oppnås ved en større grad av entreprenørdrift? - Det kan ofte være tilløp til litt bitter stemning blant dem som har følelsen av å tilhøre en "utdøende vegarbeiderklan".

Men er dette en riktig tolkning av situasjonen? Med de usikre tilstander en hadde for bare få år siden, da det årvisst måtte sies opp en del folk, har det vært i alles interesse at det ble skapt stabile forhold ved at arbeidstaben ved naturlig avgang ble redusert, slik at ALLE kunne sies å ha helårlig arbeid. Denne situasjonen mener en nå å ha oppnådd.

Naturlig avgang vil det selvsagt fortsatt bli også de nærmeste år blant vegarbeiderne, ja, endogtil svært stor avgang. Det tas derfor naturligvis sikte på rekruttering, slik at den meget habile stab av vegfolk en nå har, kan holdes intakt.

Grunnene til at vegvesenet skal bygge vegene med egne folk er mange og overbevisende, En kan nevne faktorer som den meget erfarne arbeidskraft en har; de smidige ordninger en kan oppnå innen større anlegg eller flere småanlegg imellom; de vansker en unngår overfor grunneiere ved at vegvesenet selv er i kontakt med vegens naboer; de muligheter en har for å planlegge driften på lengre sikt ut fra bevilgninger, grunnerverv og andre forhold, den lettvinde måte en kan improvisere på når uventede forhold oppstår, osv. osv.

Ut fra disse synspunkt satses det da også på inntak av "nye, friske krefter" i vegvesenet. Det avverteres stadig etter folk, som sprengingsbaser, forskallingsnekkere, kaibyggere, maskinførere, platearbeidere, osv. Den egentlige VEGARBEIDER avverteres det ikke etter. Grunnen til dette er først og fremst den fantastiske mekanisering og omlegging som har foregått og fortsatt foregår innen vegbyggingen.

Fortsatt er det en stor del av vegbyggingsarbeidet som må foregå manuelt, og idag kan det vel vanskelig tenkes at alt manuelt arbeid kan elimineres. Likevel; - med tanke på det som har foregått på denne sektor de siste 20 år, kan en neppe være på sikker grunn med noen antakelse om dette emne. Derfor, som en form for gardering, synes det riktigst både av hensyn til vegvesenet og til den nyansatte selv at det kreves en spesialfunksjon i tillegg til det vanlige vegarbeidet. Arbeid på lengre sikt skulle dermed være helt sikret. En kan ikke se at en slik spesialkunnskap kan være til noe hinder for å bli en habil "vanlig"

vegarbeider, for dette er vel noe som bare kan læres ved eget arbeid sammen med erfarne folk.

Med de lønns- og arbeidsforhold som tilbys i vegvesenet idag er det ingen vansker med å få folk som er i besittelse av de omsøkte kvalifikasjoner. Inntaksrådet behandler således i disse dager fyldige søkerbunker på både kaiarbeider -, sprengingsbas- og forskallingssnekker-arbeidsplasser. I takt med det behov som måtte være for innsats på de forskjellige felter, må det selv- sagt kunne overflyttes folk fra det ene gjøremål til det andre. De ansatte må derfor også gis slik opplæring at de når det trengs kan ta "vanlig" vegarbeid.

Det er således ingen tegn til at vegarbeiderne er en "utdøende" rase. En liten kursendring når det gjelder tillemping til de mekaniserte driftsmetoder kan spores, men noen brå og radikal slutt på eget mannskap og dermed drift i egen regi, er det liten grunn til å vente (frykte).

Sett fra et "egoistisk" vegvesenssynspunkt - og det må man vel få lov til å ha - må den optimale ordning være at vegvesenet selv har en slagkraftig arbeidsstokk avpasset etter de sikre arbeidsoppgaver. Det foreligger ingen dokumentasjon for at vegarbeid i egen regi verken blir dyrere eller av ringere kvalitet enn entreprenørarbeid.

Med de oppgaver en idag synes å stå overfor på vegsektoren, skulle det være marked for utvikling både for drift i egen regi og for entreprenørdrift. Nettopp en utvikling med to konkurrerende driftsformer der den ene form får måle seg med den andre vil kunne gi stimulans og gunstig utvikling for vegbygginga totalt og være til fortjeneste for begge driftsformer.

\*\*\*\*\*

#### SKRÆMANDE TAL:

I 1972 vart det her i fylket registrert

11 dødsulykker

284 ulykker med personskaade

56 andre ulykker

på riksvegane, og mange er det vel og ein ikkje får høyre om.

Kan vi gjere noko for å betre på dette?

## ADMINISTRASJONS- OG ØKONOMIAVDELINGEN.

ved vegkontoret teller 37 personer. Av disse er 16 beskjeftiget ved sekretariatet og 21 ved regnskapsavdelingen. Dette er også kontorets "kvinneavdeling" idet samtlige damer med unntak av en arbeider her ved avdelingen.

En skal her gi en orientering om hvilket arbeidsområde de enkelte funksjonærer ved sekretariatet har. I et senere nummer skal en få presentere funksjonærene ved regnskapsavdelingen.



KONTORSJEF CASPAR LOSSIUS er mannen som administrerer det hele.

SEKRETÆR GUNNVOR SUND er personalsekretær. Hun må kunne sies å være vegkontorets "Grand Old Lady". I vel 37 år har hun hatt sitt virke her ved kontoret, og det hun ikke vet vedkommende sekretariatet, er ikke verdt å vite. Hennes spesielle arbeidsområde er imidlertid, ved siden av den daglige ledelse av sekretariatet, personalsaker som vedkommer det merkantile personale.

SEKRETÆR KÅRE MUNKVIK er SEKRETÆREN i ordets rette forstand. Han er sekretær i alle tenkelige og utenkelige utvalg ved kontoret slik som samarbeidsutvalg, verneutvalg osv. Han tar seg også av bedriftslegeordningen. Skal et kurs arrangeres, er Munkvik på pletten igjen og ordner opp med alt fra lokale til blyanter. For ikke å snakke om kontaktmøtene og pensjonisttreffene som har vært arrangert i de senere år. Ellers stiller han med ferjesaker og budsjettsaker.

SEKRETÆR SVERRE HJELVIK er rette mann å henvende seg til hvis det er spørsmål om pensjon (se hans redegjørelse om pensjonsrettig-

heter i "Veg og Virke"nr.2/72 og i dette nr.) Han har også kartotek over arbeidernes ansiennitet. Ved siden av dette er han sekretær for militærsakene ved kontoret, så han er tildels en "hemmelighetsfull" mann.

SEKRETER INGEBORG CHRISTOFFERSEN er også av de "gamle" innen vegetaten, og hun har bl.a. en "fortid" som distriktskasserer. Her hos oss har hun bl.a. kontrollen av alle skyssregninger som kommer til kontoret. Alle telefonabonnementer - både her ved kontoret og ute i distriktene - er det fru Christoffersen som ordner med. Såvel vegkontorets som bilkontrollens lokaler og utstyr hører også inn under hennes ansvarsområde. Utenom dette har hun med utleie av vegvesenets boliger.

SEKRETER ÅSE AARØ er så heldig at hun er førstemann som får greie på alt nytt -både godt og galt- som kommer pr. post. Hun har nemlig jobben med å åpne og fordele all post, og det er en anseelig bunke som kommer til kontoret hver dag. Dessuten behandler hun blankettene for tillatelse til å legge ledninger av alle slag i iffentlig veg samt dispensasjon for oppføring av bygninger. Hun sørger for å få dem tinglyst, og for at søkeren blir underrettet når tillatelsen er i orden.

SEKRETER KATRINE BANG steller som fru Sund med personalsaker. Hennes ansvarsområde er bilkontrollens personale, det tekniske personale ved kontoret og vegmestere, oppsynsmenn og assistenter. Hun er nokså "fersk" i dette arbeidet enda, men det er noe som går over. Dessuten har hun ansvaret for å holde ajour fraværslister for ferie og sykdom, og det er ikke alltid like enkelt, for her trenger de aller fleste "barnepike". Hun sørger dessuten for at vedtak i vegvesenets inntaksråd blir fulgt opp.

SEKRETER LISBETH JERMSTAD er leder for kontorets skrivestue. Brev, tabeller og notater av alle slag - og skrevet med de underligste "kråketær" blir tydet og maskinskrevet der. Til å hjelpe seg med dette har hun assistentene RANDI RØRHUS, PALMA PLADSEN og MARIANNE SKJØRSÆTER. Fru Skjørsæter hjelper også til med punching og i ekspedisjonen. For dem som kommer oppom vegkontoret, er fru Skjørsæter gjerne den første de kommer i kontakt med - eller de kan treffe FULLMEKTIG OLGA HESTHOL. Hun arbeider også i ekspedisjonen, og det er hun som sørger for at all post kommer i konvolutter med samtlige vedlegg og med riktig navn og adresse. Dessuten er det henne vi må

henvende oss til for å få kontorrekvisita som blyanter, viskelær osv. og blanketter av alle slag. Hvis noen ikke er riktig sikker på hvem de skal henvende seg til på kontoret, så spør etter fru Hesthol så blir det alltid en råd. Hun vet omtrent "alt om alle".

Når dagens post er åpnet og fordelt, er det FULLMEKTIG JOHANNE LERVOLD som tar hånd om den. Hun finner ut hvør i arkivet brevet skal plasseres, og hvem som skal besvare det. Deretter journaliserer hun inn- og utgående post og for-deler den til avdelingene. Brev og saker som er ferdigbehandlet, og som skal oppbevares på kontoret for ettertiden, blir lagt i dato- og nummerorden på de respektive plasser i arkivet. Og nåde den som roter i arkivet - da er ikke fru Lervold nådig.

ASSISTENT VIGDIS BJØRNÅ er knyttet til avdelingen for avkjørsels- og dispensasjonssaker. Hun ekspederer alle avkjørselstillatelser og arkiverer og holder orden i arkivet for dispensasjoner.

ASSISTENT ELLEN PEDERSEN har for tiden permisjon. Hun er også engasjert i skrivestua. Ellers har hun assistert fru Lervold med journal og arkiv.

BUD ROLF BUGGE. Før vi flyttet inn i kontorlandskapet, var kontoret spredt i byen, og budet gikk i fast rute med post og papirer mellom de forskjellige avdelingene. Etter at vi flyttet inn i Fylkeshuset, har Bugge for det meste arbeidet i fellestjenesten, som tar seg av all trykking, kopiering, frankering osv. for hele huset.

*Latrine Bang.*  
\*\*\*\*\*

- "Nå er kjøretida til byen minsket med 8 min. etter at den tunnelen kom." -
- "Ja, og ventetiden for å betale bompenger er bare 6 min." -

\*  
\*\*\*  
\*



# Vegpolitikk og vegplanlegging

## – vegarbeidets «styresmakter» –.

En får ofte det inntrykk at det er en vanlig oppfatning blant publikum at vegvesenets makt og myndighet er langt større enn hva tilfellet er. En hører gjerne at "nå må vegvesenet gjøre ditt eller datt" som om vegvesenet over natta kan bestemme seg for det ene eller andre og deretter sette tiltaket ut i livet. Dette syn er gjerne kombinert med den tro at yegmidlene kommer fra en Sareptas krukke som aldri tømmes, og at vegenes til dels dårlige tilstand nærmest skyldes rene tjenesteforsømmelser fra etatens side.

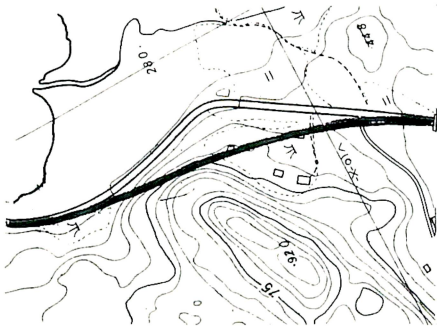
Vi som har vårt virke innen vegvesenet, vet at slik er det ikke, og i det håp at vår avis også når lesere utenom etaten, kan det kanskje være nyttig å komme inn på det forarbeid som normalt går forut for de tiltak som etterhånden settes i verk.

Forarbeidet foregår i hovedsak på to plan. Det er

1. Arbeidet med de 4-årige langtidsprogram i Norsk Vegplan samt de årlige budsjettforslag, og
2. Behandlingsprosessen fram til godkjent plan for det enkelte vegprosjekt.

I 1972 ble det nedlagt et stort arbeid ved vegkontoret i samband med revisjon og oppfølging av Norsk Vegplan og med oppsetting av detaljert bevilgningsprogram for vegplanperioden 1974-77. Grunnlaget for dette arbeidet var bl.a. en sentralt fastsatt investeringsramme for perioden, dog med beskjed om å føre opp noen marginalprosjekter som kunne komme til utførelse dersom rammen ble utvidet. Allerede her har vi en begrensende faktor for vegvesenets virksomhet, så og så mye får vi bruke til riksvegbygging i 1974-77, ikke mer og helst ikke mindre. Da hjelper det lite om det lokale vegvesen kunne ønske å utføre både det ene og det andre, den totale ramme er fastlagt.

I en innledende fase i arbeidet ble samtlige fylkets kommuner tilskrevet og bedt



om å prioritere riks- og fylkesvegprosjektør i kommunen (fylket har som kjent også 4-årige bevilgningsprogram, disse faller sammen med vegplanperiodene). Mange kommuner unnlot å svare.

Nå ville neppe under noen omstendighet investeringsforslaget for 1974-77 blitt noen gjengivelse av de kommunale ønsker, dertil er spranget mellom ønsker og økonomiske rammer for stort. I det framlagte forslag til investeringsprogram måtte det tas en rekke hensyn, eksempelvis:

- a. Naturlig videreføring av igangværende anlegg.
- b. Ønske om sammenhengende 8<sup>t</sup> ruter.
- c. Distriktsvis fordeling.
- d. Plansituasjon.
- e. Veger til vegløse strøk.
- f. Ønskede trafikksikkerhetstiltak.

Det sier seg selv at innen snevre økonomiske rammer måtte det bli en streng prioritering med til dels hardhendt bortskjæring av til dels vel begrunnede tiltak. Vegsjefens investeringsforslag så vel for riks- som for fylkesveger ble imidlertid vedtatt av fylkestinget i mars 1973. (Fylkestinget rakk ikke å behandle innstillingen i høstsesjonen.)

Senere er det nå blitt klart at de foran-



nevnte marginalprosjekter ikke kan ventes å komme til utførelse i perioden.

Med de fastsatte rammer og vedtatte bevilgningsprogram er i hovedtrekk vegvesenets virksomhet nå bundet for 4-årsperioden 1974-77. Riktignok kan det i samband med de årlige budsjettforslag framkomme mindre justeringer som følge av anleggsmessige overskridelser i forhold til de ansatte kostnader, manglende godkjente planer eller grunn-ervert, spesielle politiske prosjekt som nærmest er kommet inn fra sidelinjen eller helt spesielle situasjoner som måtte foranledige en omprioritering. Men som sagt, i hovedtrekk er virksomheten fastlagt for den kommende 4-års periode.

Da kan det jo for en utenforstående synes som om alle sorger er slukket, nå er det bare å gjennomføre det som er bestemt. Dette kan i praksis være riktig nok for mindre utbedringstiltak i grissgrendte eller ubebygde områder, men forut for større utbedrings- og omleggingsarbeider går normalt en omfattende saksbehandling som en skal forsøke å oppsummere i hovedtrekk.

Normalt foregår prosjekteringen på kart i målestokk 1:5000 og 1:1000. I en innledende fase utarbeides gjerne en oversiktsplan eller hovedplan i ett eller flere alternativer på kart i målestokk 1:5000. Denne planen blir så med vegvesenets tilråding om linjevalg sendt til vedkommende kommune, fylkeslandbruksstyret, utbyggingsavdelinga, fylkesskogrådet, fylkesfriluftsnemnda og gjerne enda flere etater og organer for uttalelse. I kommunen blir planene lagt ut til offentlig etter-syn slik at grunneiere og andre interesserte kan få orientere seg og sette fram sine merknader.

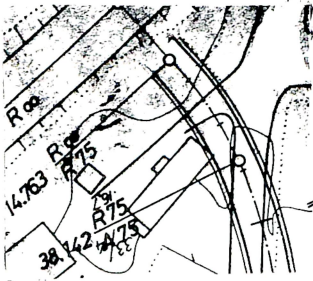
På dette stadium i planleggingen framkommer ofte en rekke avvikende syn på linjevalget. Noen vil flytte linja opp, andre ned, noen går inn for ett alternativ, andre for et annet. Enkelte vil ha en kombinasjon av de framlagte alternativer, noen har egne alternativer som kreves utredet. Et gjennomgående trekk ved de innkomne uttalelser og merknader er ofte den totale mangel på økonomisk sans som legges for dagen. Troen på vegvesenets ubegrensede midler synes sterk også innen kretser en kunne vente annet.

Nok om det. Etter en tids prosedyre fram og tilbake finner en som regel fram til løsning som de fleste involverte parter kan akseptere. I spesielt vanskelige tilfelle eller i tilfelle der det viser seg umulig å bli enig om linjevalg på lokalt hold blir hovedplanen sendt Vegdirektoratet for uttalelse.

Etter at traséen i hovedtrekk er fastlagt gjennom hovedplansbehandlingen, kommer turen til detaljplanen. Der det foreligger kart i målestokk 1:1000, blir traséen linjeberegnet og koordinatbestemt og deretter satt ut i marken fra polygon-drag. I motsatt fall blir linjen stukket i marken etter mere tradisjonelle måter.

Under detaljplanleggingen bør det søkes nær kontakt med de berørte grunneiere. Den ferdige detaljplan bør vise plassering av alle kryss, avkjørsler, underganger og videre vise alle stikkrenner m/bortledning av overflatevann. Det er klart at løsningen på disse spørsmål er av meget stor betydning for den enkelte grunneier og kan i visse høve være avgjørende for hans holdning til hele vegplanen. Det er derfor svært viktig at man under arbeidet med disse detaljer diskuterer problemene grundig med grunneierne enten enkeltvis eller samlet. Jeg

mener ikke dermed at vi skal etterkomme alle de ønsker som måtte framkomme, men jeg tror at dersom vi viser god vilje til å drøfte de ulike problemer og løsninger på disse og samtidig framholder vårt eget syn, kan vi kanskje til en viss grad redusere den flom av protester som oftest kommer inn når en detaljplan utlegges til offentlig ettersyn. Jeg har kanskje en følelse av at vi ved vårt kontor legger for liten vekt på denne del av arbeidet med detaljplanene.



Når detaljplanen er ferdig utarbeidet, blir den sendt ut på den samme rundgang som hovedplanen. På ny blir den lagt ut til offentlig ettersyn, og merknadsbunken er som regel ganske betydelig. Dersom planene er grundig gjennomarbeidet på forhånd, er det imidlertid lite som kan endres nå, men stundom kan det jo være enkelte detaljer som fortsatt kan være gjenstand for diskusjon.

Etter at alle ønskede uttalelser er innkommet til vegkontoret, blir så detaljplanen sendt Vegdirektoratet for godkjenning. I regelen blir de fleste planer godkjent uten vesentlige merknader, men det hender at enkelte planer kommer i retur uten godkjenning dersom Vegdirektoratet mener at enkelte spørsmål ikke er godt nok løst. Manglende godkjenning kan også skyldes at Vegdirektoratet ikke finner den formelle saksbehandling utført i samsvar med gjeldende forskrifter.

Alle sorger er ikke slukket selv når det foreligger godkjent detaljplan. I henhold til forvaltningsloven skal nå grunneierne underrettes om plangodkjenningen og gis adgang til å anke på denne til Samferdselsdepartementet. Dette er en relativt ny praksis som vi vel ikke helt har fått innrettet oss på ennå, og vi har nok hatt ankesaker som helst burde vært unngått med noe grundigere arbeid og informasjon på det jeg vil kalle grunneierplanet. Det er å håpe at vi kan finne fram til et arbeidsmønster som kan redusere antall anker på dette stadiet i planprosessen. På den annen side er det jo ikke så rart at misfornøyde grunneiere protesterer når de nærmest blir anmodet om det.

Ankebehandlingen på den godkjente plan har imidlertid ikke oppsettende virkning, og samtidig kan vegsjefen treffe vedtak om eiendomsinngrep og begjære skjønn hos vedkommende sorenskriver. Grunneierne skal underrettes om vedtaket, og igjen

ankeadgang.

Et vanlig eiendomsinngrep med både under- og over-skjønn tar normalt ca. ett år.

Den samlede tid for en total planbehandling fra og med første hovedplansutsendelse til og med ferdig grunnerverv kan variere noe, men 3 - 5 år er ingen sjeldenhet. Nå krever selvsagt ikke alle tiltak en så vidt omfattende prosedyre som beskrevet her, enkelte ganger kan en eksempelvis gå rett på detaljplanleggingen uten forutgående hovedplansbehandling. Imidlertid viser all erfaring at selv prosjekter som en skulle tro gikk glatt igjennom alle instanser, kan kreve en ganske omfattende saksbehandling. Generelt har det nok vært en tendens til å undervurdere tidsbehovet for en forskriftsmessig planbehandling.

Men for å komme tilbake til utgangspunktet, meningen var å vise hvorfor vegvesenet ikke etter eget forgodtbefinnende kan sette forsåvidt ønskede tiltak i verk nærmest over natta. Vår virksomhet er økonomisk bundet av de vedtatte investeringsprogram innen fastlagte rammer, og dernest av at de aktuelle tiltak er underkastet en til dels tidkrevende planbehandlingsprosedyre.

Ulf Myhre.

## SJIKANE

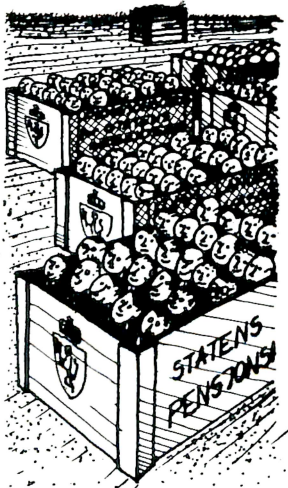
Vi konstaterer at "Veg og Virke"s lesere - og dermed forventede bidragsyttere - er en ytterst treg forsamling. Selv på direkte oppfordring er det langt mellom reaksjonene, og de tallrike bidrag til redaksjonen uteblir. Noen få hederlige unntak finns, og disse skal få slippe å føle seg truffet.

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

SKRIV!

# Tjenstepensjonsordningene og folketrygden -

SAMORDNING AV TRYGDEYTELSER - ALDERSGRENSEBESTEMMELSER



*Statsansatte i særskilte pensjonsklasser*

Alle ansatte i veietaten - uansett hvilken funksjon de har - er sikret pensjonsytelser gjennom respektive tjenstepensjonsordninger og folketrygden. Av den grunn må den enkelte arbeidstaker svare avgift til minst to pensjonsinnretninger. Mange har sikkert en noe uklar oppfatning av hvorfor det skal være nødvendig å opprettholde medlemskap i tjenstepensjonsordningene etter at loven om folketrygd ble satt ut i livet fra 1. januar 1967. Det er kanskje grunn til å stille følgende spørsmål: Kan det være nødvendig at man sikres ved flere enn en pensjonsinnretning ettersom hver innretning har samme hensikt, nemlig å sikre den enkelte arbeidstaker og deres

eventuelle pårørende løpende inntekter fra det tidspunkt det inntreter et pensjonstilfelle - enten det nå er ved nådd pensjonsalder, ved arbeidsuførhet eller ved dødsfall? Viktig for oss å vite i denne sammenheng er at folketrygden, som nå har vært i kraft i vel 6 år, har en vidtgående målsetting idet den er en felles og obligatorisk trygd og pensjonsordning for alle norske statsborgere som bor i landet, for de som arbeider i handelsflåten og for de som er i norsk tjeneste i utlandet. Gjennom folketrygden vil riktignok alle - etter nærmere fastsatte regler - være sikret en grunnnyttelse når det inntreter et pensjonstilfelle, men mange vil foreløpig ikke være garantert en fullverdig pensjonsordning eller en tidsmessig levestandard etter fratreden medmindre de har opparbeidet seg rettigheter i en tjenstepensjonsordning eller en privat pensjonsinnretning. I folketrygden vil størrelsen av tilleggsytelsene være avhengig av hvilke pensjonspoeng man opparbeider i sitt yrkesaktive liv. En får nøye seg med å nevne at i alminnelighet vil tilleggs-

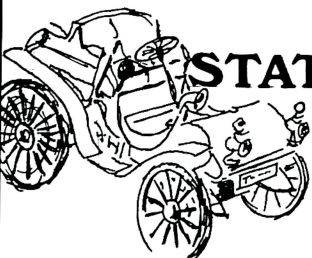
ytelsene i folketrygden øke i takt med økningen i det pensjonsgivende grunnlag og den pensjonsgivende tid (full opptjeningstid er 40 år). På lengre sikt vil en kan hende se det som en naturlig og riktig løsning om folketrygden etter hvert tar over alle de funksjoner som er innebygget i et fullt utviklet trygdesystem. Inntil eventuelt så skjer, vil de lovfestede samordningsregler regulere størrelsen av den samlede pensjonsytelse i de tilfeller hvor vedkommende har samtidige rettigheter i andre pensjonsordninger.

Da tanken om folketrygden ble lansert, var det mange som den gang mente at det skulle være overflødig å opprettholde de forskjellige pensjonsordninger. Blant annet fordi folketrygden ikke ble fullt utbygget fra starten av, og også av andre grunner, har det imidlertid vist seg å være et stort behov for supplerende ytelsler. Etter hovedregelen kreves det 40 poengår for at full tilleggspensjon kan ytes. Bare hvis en trygdet er født etter 1936 vil han kunne oppnå så mange poengår. For tilleggspensjonsordningen er det imidlertid fastsatt følgende overgangsregler: - Hvis den trygdede er født i tidsrommet 1898-1917, kreves det 20 poengår for full tilleggspensjon. - Hvis den trygdede er født i tidsrommet 1918-1936, kreves det for full tilleggspensjon like mange poengår som antall år fra og med 1967 til og med det år vedkommende fyller 69 år. Reglene innebærer at trygdede som er født etter 1916, vil kunne oppnå full tilleggspensjon for inntekt opptil fem ganger grunnbeløpet. De som er født i tidsrommet 1898 - 1916, vil ikke kunne oppnå full tilleggspensjon. Men de vil få dobbelt så stor tilleggspensjon som de ville ha oppnådd etter hovedregelen (40 år).

Er framstillingen klar nok, skulle det gå fram hvor viktig det er for mange ansatte i vegvesenet foreløpig å ha tilknytning til sine respektive tjenestepensjonsordninger. Opptjeningstiden i disse er som kjent 30 år.

Så sitter kan hende den enkelte arbeidstaker igjen med spørsmålene: Når kan jeg slutte i tjenesten med pensjon? Hvor stor samlet pensjonsytelse kan jeg vente å oppnå?

Innenfor bestemte rammer kan en arbeidstaker i vegvesenet selv få bestemme når han vil slutte, og hvor stor pensjon han vil ha. I en senere artikkel vil en forsøke å belyse noe av det som skjer under samordningen av trygdeytelsene eller hvordan samordningsbestemmelsene etter loven om folketrygd virker i relasjon til tjenestepensjonsordningene.



# STATENS BILSAKKYNDIGE.

Vegvesenet er en stor arbeidsplass, også på fylkesplanet. Den er så stor at man ikke kjenner hverandre, og det er sikkert flere av "Veg og Virke"s lesere som ikke er klar over at Statens bilsakkyndige også tilhører vegvesenet. Vi - og med vi mener jeg de ansatte ved bilsakkyndigkontorene i fylket - har ikke tidligere gitt noe til beste i bedriftsavisen. Det skyldes antakelig en viss beskjedenhet, en noe avventende holdning for å se hvem av de tre bilsakkyndigkontorene som skulle begynne å sende bidrag og kanskje også at vi føler oss noe usikre på i hvilken grad man mener at vår etat tilhører det egentlige vegvesenet. Når vi her i Ålesund nå griper pennen, er det først og fremst etter oppfordring fra redaksjonsutvalgets medlem Jøsok. Vi føler oss også ubeskjedne nok til å betrakte oss selv som en viktig del av vegvesenet, og vi er glade for at vi tilhører vegvesenet.

Vår etat er ikke stor. I hele landet var det pr. 1.1.71 tilsammen 536 ansatte, fordelt på 218 bilsakkyndige, 313 kontorfunksjonærer og 5 bilmekanikere. I møre og Romsdal er vi 12 bilsakkyndige og 16 kontorfunksjonærer, fordelt på de tre kontorer i Kristiansund, Molde og Ålesund.

Det heter at kjært barn har mange navn. Slik er det også med oss. Etaten kalles for Statens bilsakkyndige, bilkontrollen og sakkyndige. Alle disse navn er like dårlige og like lite dekkende for de arbeidsoppgaver vi har hatt og etter hvert har fått. Det er ingen klar målsetting for hva vi skal drive med, og derfor har det vært tendens til å tillegg oss arbeidsoppgaver som ligger atskillig på kanten av det etatens navn skulle indikere. Den siste større, nye arbeidsoppgave vi fikk, var kontroll og inspeksjon av kjøreskolenes virksomhet, eller med andre ord en slags skoleinspeksjon. Ellers har vi kontrollen med bilverkstedene og med stasjoner for utleie av biler. Vår kontorside registrerer kjøretøyer, påser at avgiften og forsikringsforhold er i orden, arkiv- og registreringsarbeide m.v. Den arbeidsoppgave som tar aller mest av vår tid, er førerprøver og fornyelsesprøver. Dette er også den del av arbeidet



som i publikums øyne - gjør oss periodevis mindre populære. Teknisk kjøretøykontroll skulle etter etatens navn å dømme være vår hovedoppgave. Hos oss bruker vi 1/5 - 1/6 av de bilsakkyndiges samlede kapasitet til dette, resten går med til andre arbeidsoppdrag. Ellers driver vi litt kontroll på vegene, litt vektkontroll m.m.m.

Man kan lett bli skadet på både sinn og skinn av å bli tillagt arbeidsoppgaver som er meget perifert fra det man har forsøkt å utdanne seg til. De som synes vi har fått slike skader, får ta dette som forklaringen på hvorfor vi eventuelt er som vi er. For min egen del velger jeg å tro at forklaringen på at alle disse arbeidsoppgavene tillegges oss enten må være at vi utfører de tilfredsstillende eller at det ikke er andre etater som er bedre skikket til å utføre de (eller kanskje begge deler).

Vår tilknytning til fylkets vegvesen er kun i administrative saker, mens vi faglig sorterer direkte under Vegdirektoratets vegtrafikkavdeling. Jeg har tidligere nevnt at etatens navn ikke er dekkende for våre arbeidsoppgaver, og at vi mangler en klar målsetting for vårt arbeide. Dette, vår plassering i vegvesenets organisasjonsmønster, og det faktum at vi etter hvert er tillagt så mange arbeidsoppgaver som vi ikke mestrer tilfredsstillende verken kvantitativt eller kvalitativt, er sikkert årsaken til at det har vært flere komitéer og utvalg som gjennom årenes løp har forsøkt å stikke ut vår framtidige veg. I øyeblikket setter vi vår lit til en innstilling som forhåpentligvis blir behandlet av regjering og Storting i løpet av året. Det vil føre for langt å komme inn på denne innstilling nå, det kan kanskje være aktuelt stoff til et senere nummer av "Veg og Virke".

I vårt arbeide med fører- og fornyelsesprøver treffer vi mange spente mennesker. De er spente fordi de ikke føler seg helt sikre på det de skal igjennom, og vi forsøker da etter beste evne å dempe nervøsiteten ved å snakke om andre ting, slik som om været eller om dem selv. Jeg føler meg også litt usikker på det jeg nå har begitt med ut på - nemlig å skrive litt til "Veg og Virke", og man vil se at jeg har valgt å skrive om oss selv. Det kunne være mye rart å fortelle om fra vår etat. Selv om vi er "lillebror" i veg-

vesenet, er vi nok den del av "vesenet" som har den største kontaktflate med publikum. Det kan kanskje bli anledning til å komme tilbake til dette senere, og vi ved vårt kontor vil gjerne etter fattig evne bidra til å holde liv i den hestehov som bedriftsavisen i sin tid ble sammenliknet med. Vi setter stor pris på avisen, og for å være ærlig har vi følt oss litt utenfor. Skylden for det er nok vår egen.

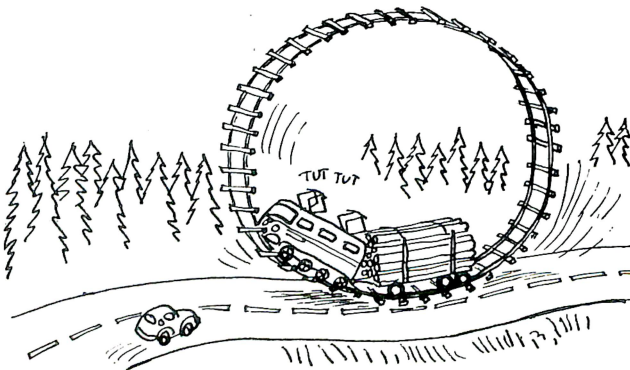
John H. Ekhougen

#### REDAKSJONEN

vil rette en spesiell takk til bilsakkyndig Ekhougen for dette innlegget og fordi isen nå endelig er "brutt", slik at det klart kommer fram at også bilsakkyndige "sokner til" Veg og Virke.

Vi vil benytte anledningen til å tildele de bilsakkyndige fast spalteplass i avisa, og håper dermed at den misforståtte beskjedenhet, blandet med sendrektighet, som har vist seg å råde blant vegkontorets avdelinger når det gjelder bidrag til avisa, ikke vil gjøre seg gjeldende her.

Vi venter heretter **m i n s t** ett bidrag til hvert nummer og håper at en "fordeling" de tre avdelingskontoren imellom kan la seg avtale.



NSB på nye "veier"?

Kanskje en ide også for Raumabanens förlengelse?

(sakset fra Samferdsel)

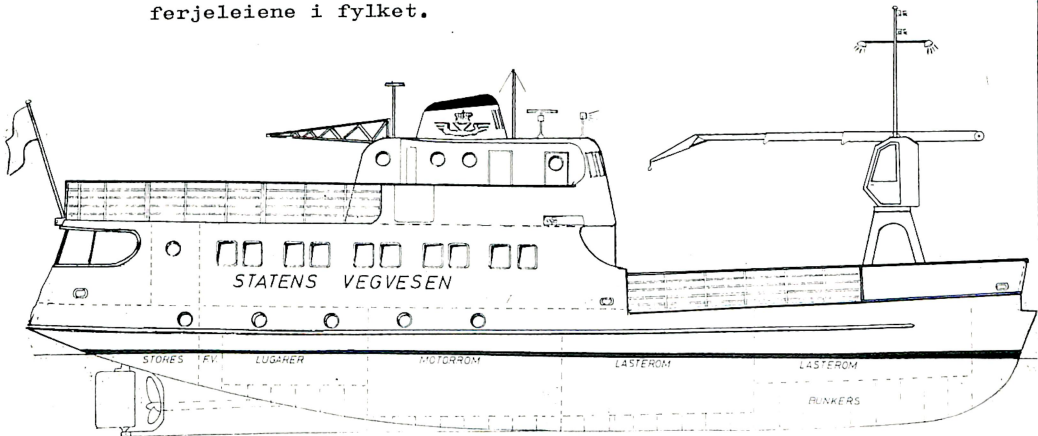
# NY PELEBÅT

Vegvesenet i Møre og Romsdal har de siste år vist tendenser til å bli også rederi av format. Pelebåtene "Grønsund" og "Pelaren" har i flere år gjort tjeneste på ferjekaiene rundt om, og "Knusaren" - det flytende knuseverket - har også nå 2-3 sesonger vært i full drift.

Siste tilvekst på sjøen er overtakelsen av MRF's "Bolsøy", selskapets siste lokalruteskip, som i mai ble avløst fra sin tjeneste i ruta Molde-Utasunds.

"Bolsøy", som er på 119 br.reg.t. og er bygd i 1952, ligger nå ribbet og redusert ved kai i Molde og venter på nødvendig ombygging for å kunne gå inn i sin nye tjeneste. Båten vil bli utstyrt med verksted, Moelvenkran, rambukk og ellers bekvemmeligheter for 5 mann.

I produktivt arbeid håper en båten kan være fra oktober i år, og det vil være en høyst påkrevet forsterkning til utstyret som skal nybygge og vedlikeholde de over 100 ferjeleiene i fylket.



Tegningen over viser hvordan båten vil ta seg ut i sin nye form etter oppsynsmann Dahls forslag.

Han benytter herved anledningen til å be om forslag til navn på nybåten. Stor ære og premie tildeles beste forslag!

# TILBAKEBLIKK

Vi har nå forlengst passert det som neter vinter. Til og med høyfjellsvegene er åpnet og piggdekk er bannlyst på vegene.

Et lite tilbakeblikk må være tillatt. Det har vært hva vi kaller en MILD vinter; - lite kulde og svært lite snø. Vedlikeholdsbudsjettet har blitt spart for store uttellingene til brøyting og snørydding. Anleggsdriften har i store trekk vært drevet som om det i det hele tatt ikke har vært vinter. Ja, selv på tradisjonelt "høyfjell" som Ørskogfjellet har det tildels vært drevet effektivt anleggsarbeid på en tid da vinteren etter kalenderen skal ha all makt. Det er således også på den fronten bare glede over værgudenes "mildhet".

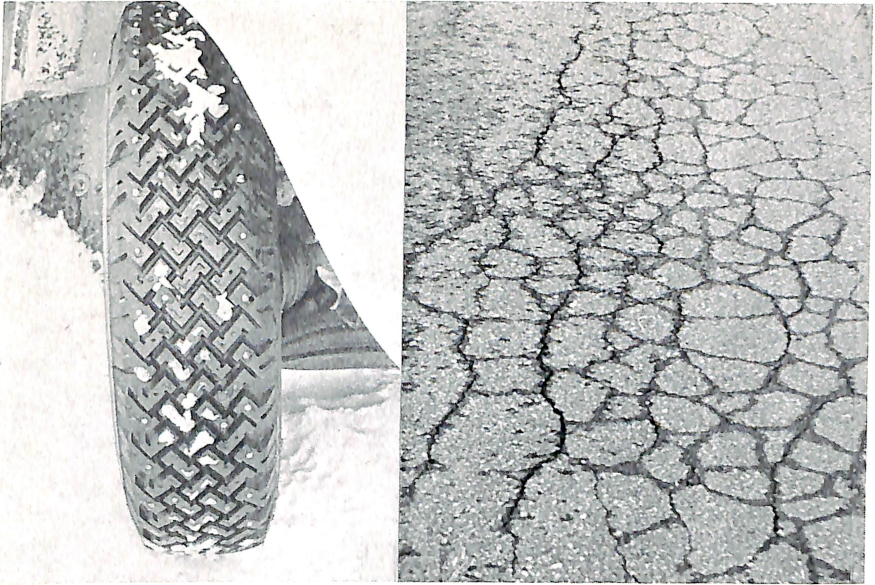
Til gjengjeld har vinteren vært særdeles hard for våre faste vegdekker, og det er omfattende skader en nå kan registrere.

Etter de uvanlig milde vintre vi også har hatt de foregående år, har det vært forsøkt vurdert hvilke summer vegvesenet tjener på stort sett å ha snøfrie veger hele året. En er kommet til at det vanskelig kan settes opp eksakte tall for spart brøyting kontra øket slitasje fra piggdekk o.l. på vegene.

Når vi nå faktisk har hatt 3 unormale vintre på rad, kan en kanskje bedre vurdere helhetsbildet. Det er slett ikke sikkert dette blir så rosenrødt.



At piggdekk "spiser" asfalt og oljegrus er helt klart. Vitenskapelige prøver viser en slitasje pr. kjørt km på 2-3 øre, og det er jo nå innført restriksjoner for å redusere dette. Bl.a. er maksimalt antall pigger pr. dekk og piggenes største tillatte "utstikk" fastlagt. De dype groper en nå kan observere i kjøresporene på våre faste dekker, forteller tydelig at dette er på høy tid.



En annen iøyenfallende skade er at partier av solide, relativt nye vegger er gått i oppløsning; - det faste dekket er krakelert og vegbanen svikter. Dette gjelder både helt nye vegger og strekninger som har vært i god stand etter tidligere vintre. Man spør seg om det er "gamle synder" i form av mindreverdige materialer i underbygning eller bærelag som gjør seg gjeldende, manglende komprimering av veggen eller om det rett og slett kan være at en mild vinter i virkeligheten er en HARD vinter for vegene våre.

Muligens kan de mange, korte frostperioder vekslende med mildvær føre til en stadig fryse-tine-prosess i vegens øvre lag som har en nedbrytende og ødeleggende virkning.

Totalt er det svært store skader en kan observere, og det er omfattende arbeider som må til med hensyn til dekkelegging som må til før en kan si at vegnettet er fullt restituert etter vinteren. Av asfaltprogrammets 136 km dekke som skal legges i sommer er da også hele 74 km på vegger som hadde fast dekke fra før.

Kanskje er ikke de milde vintre så billige for vegvesenet likevel?

## VANNRETT

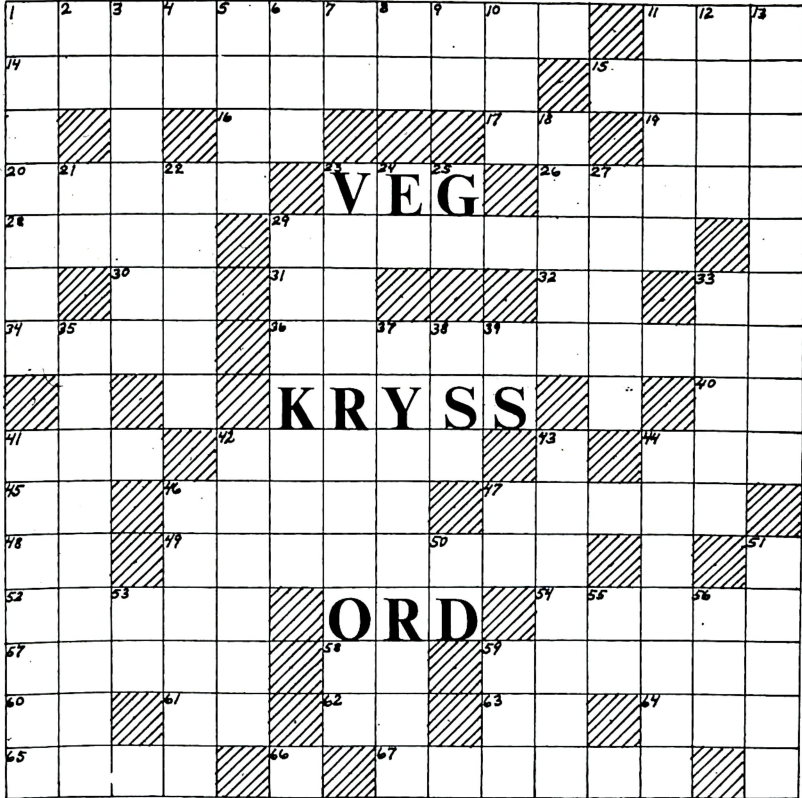
1. Skjønner
11. Åpning
14. Sjukdom
15. Insekt
16. Lo
17. Naboer
19. ---, ros
20. Fille
26. Dialekt
28. Te
29. Barnespesialist
30. Argentum
31. Konsonanter
32. Naboer
33. Adverb
34. Båt
36. Betone
40. Kjemisk tegn.
41. Hjelpespråk
42. Sjel
44. Familienavn
45. Tall
46. Depresjon
47. Medarbeider i NRK
48. Renn
49. Muligens
53. Russisk sjakkmeister
54. Tilbakesending
57. Snute
58. Ujamm
59. Mannsnavn
60. Vokaler
61. Tvillinger
62. Vektenhet
63. Preposisjon
64. Ka---, krydder
65. Dreier
66. Elv
67. Ikke akkord

## LODDRETT

1. Rakett
2. R---, gir sukker
3. Fjelltopp
4. Mesterskap
5. ----- og Voss skole(Oslo)
6. Den internasj. telekommunikasjonsunion
7. Tone
8. Skipsforkortelse
9. Mesterskap
10. Fisk
11. Horn
12. Kursforskjell
13. Gi fri
18. Gjengivelse
21. Yngstemann
22. Glad
23. Volder forhåpentlig litt hodebry
24. Avlegges
25. Yte
27. Start
29. Virksomhet
33. Bymessig
35. Angir
37. Sosial ytelse
38. Vokse
39. Motsatte retninger
41. Uvirksom
42. Roste
43. Slags sprengstoff
44. Avart
46. Nordmenn
47. Husdyr, dansk
50. Neodym
51. Redelig
53. Fartøy
55. Tre, gml. skrivemåte
56. Fisk
59. Flokk

# KRYSSORD

Opggaven er laget av avdelingsingeniør Kristian Furland, vegkontoret



- 1.premie ..... 1 hællodd i Pengelotteriet  
 2.premie ..... 1 halvlodd i Pengelotteriet  
 3.premie ..... 1 halvlodd i Pengelotteriet

Løsningen sendes Vegkontoret, 6400 Molde, innen 1.august 1973.  
 Merk konvolutten: "Vegkryss nr. 2".

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr: \_\_\_\_\_ Poststed: \_\_\_\_\_

## LÖNNINGS-DAGER I VEGARBEIDSDRIFTEN

I møte den 14. mai 1973 ble hovedtillitsmannsutvalget og vegadministrasjonen enige om at lønnsutbetalingsdatoen generelt skal være den 5. og den 20. hver måned. Når en tar hensyn til gjennomsnittlig postgang, frilørdager og helgedager, har en kommet til følgende forsendelsesplan for resten av året 1973:

Lønn for måned	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.
Utsending av forskottslønn	Mandag 4/6	Onsdag 4/7	Torsdag 2/8	Tirsdag 4/9	Torsdag 4/10	Fredag 2/11	Mandag 3/12
Utsending av Oppgjørslønn	Fredag 15/6	Torsdag 19/7	Fredag 17/8	Onsdag 19/9	Torsdag 18/10	Fredag 16/11	Mandag 17/12

Forskottsbeløpet er et produkt av antall arbeidstimer i 1. periode multiplisert med en timesats kr. 8,-. Denne timesatsen reguleres pr. 1. desember hvert år, dersom en finner det rimelig.

Oppgjørslønnen omfatter godtgjørelse for samtlige arbeidstimer, pluss eventuelle lønnstillegg, for hele måneden (1.+2. periode). På lønnsslippen finner en lønnsartene spesifisert samt de trekk som er foretatt.

Lønnsutbetalingene vil bli postlagt i Molde de ovennevnte datoer, og lønnstakeren kan da selv beregne den tid postgangen tar.

Den oppsatte plan vil bli fulgt såfremt ikke uforutsette hindringer inntre. Imidlertid betinger opplegget god flyt i rapportgangen, og i den forbindelse inntar arbeidstaker og oppsynsmenn en meget viktig rolle. Skal tidsskjemaet holde, må arbeidstakeren sende eller levere oppsynsmannen lønnsrapporten den siste arbeidsdag i hver periode. Dvs. at

1. periode (som danner grunnlag for forskottslønn) leveres senest den 15., og at
2. periode leveres ved arbeidstidens slutt den siste arbeidsdag i måneden.

Oppsynsmannen må videresende rapportene s t r a k s til vegkontoret etter å ha kontrollert timeoppgave og prosessfordeling.



Går denne første del av rapportbehandlingen hurtig og greitt, er det stor sannsynlighet for at også fortsettelsen vil gå planmessig. Litt usikkerhet og mulighet for forsinkelse har en riktignok i sendingen til datasentralen på Hamar og retur av resultatene. De data som danner basis for lønnsutbetalingene, må nemlig sendes til Hamar to ganger før utbetalingskortene kan puttes i postkassen.

Som det går fram av denne redegjørelse, må det til et godt samarbeid for at det hele skal gå knirkefritt, og rapportene må naturligvis være nøyaktige og samvittighetsfullt utfyllt.

O.Ø.

## FELÅS, FERIST



FLATGRIND, FEBÅGJE, osv. Kjært barn har mange navn sies det, dette er i sannhet intet kjært barn. Både vegvesen og trafikanter ser med ergrelse på disse avbruddene i kjørebannen.

For vegvesenet betyr en ferist store anleggsutgifter til bygging og et merarbeid i det senere vedlikehold. Trafikantene vil for de aller fleste ferister merke både ujevnheter og ulyder ved passering.

En må konstatere at det er ytterst merkelig at det i dag i 1972 med store tekniske framsteg på alle felt, fremdeles bygges den slags innretninger som allerede i alt for mange tiår har vært nyttet som alternativ til gjerde langs vegen. Vi får håpe en kløktig hjerne snart kan finne arvtakeren til ferista!

## Samarbeid med andre "vesener"

Vassdragsvesenet er for tida igang med forbyggingsarbeid av to elver i Bjørkedalen. Til dette arbeidet er det behov for høvelig stor stein.

Vegvesenet er igang med utbedring av vegen mellom Straumshamn og fylkesgrensa mot Sogn og Fjordane på rv nr. 14.

Storura ved Nedstevatnet har lenge vært en torn i øyet for mange trafikanter på denne strekninga, men det var ikke meningen at det skulle foretas noen utbedring her med den knappe økonomiske ramme en har hatt.

Men - sesam, sesam - ura hadde stein til vassdragsvesenet og masse til vegvesenet, og trafikantene ønsket den altså vekk, og ved samarbeid har nå alle fått oppfylt sine behov.

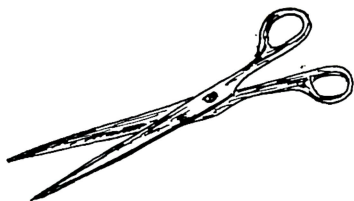
Havnevesenet er for tiden igang med et havnebyggingsprosjekt på Flem på Flemsøy der det tas ut stein fra et tak vegvesenet tidligere har benyttet.

Ved stormene i vinter ble det en del skader på steinfyllinga mellom Flemsøy og Haramsøy som er ca. 3 km lang og er utsatt for storhavets påkjenninger fra nordvest.

Ca. 1 000 m<sup>3</sup> storblokk trengs for å reparere skadene og sikre mot framtidig gjentakelse, og havnevesenet utfører nå reparasjonsarbeidet på sin fagmessige måte, idet de plukker ut de storblokker det ikke er behov for til eget moloprosjekt og anbringer disse til vern mot havet. En sparer derfor mye penger og bryderi ved at to "firmaer" må drive parallellarbeid på samme sted.

Det kan også ellers nevnes at havnevesenet er oss til god hjelp - f.eks. ved mudring for ferjekaier, der deres tunge og effektive utstyr lager "vei i vellinga" i en fart.

# SMÅPLUKK



1. juni var det stor stas i Ytre Aversøy da det var offisiell åpning av 4 viktige brusamband. Dette gjaldt bruene over Sveggesundet, Åkviksundet, Gaupsundet og Busundet, som er omtalt i et tidligere nummer av avisa. Fylkesmann og vegsjef var blant de tilstedeværende ved åpninga.

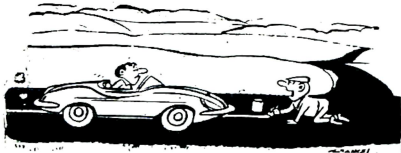
Grunnarbeidene ved vegstasjonen for Volda/Ørstaområdet er utlyst på anbud, og etter det en erfarer skal de innkomne anbud variere mellom kr. 16.000,- og 400.000,- for utplanering av ca 5-6000 m<sup>2</sup> masse. (!)

Om Moa-krysset i Spjelkavik er det vel nå snart sagt det som kan sies, så vi skal ikke komme med noe nytt bidrag til diskusjonen om i hvilke plan trafikken bør holde seg. Fra Sunnmørsposten 8.6.73 klipper vi følgende klare uttalelse:--"dersom vegvesenet skulle få bygge krysset oppe i lufta, ville det sildet samme som at man gav vegvesenet alle fordelene og lot Ålesund beholde alle ulempene."

Våren og sommeren er altså over oss også i år trass dårlig vær. Med den kommer nytt liv i vegetasjonen også langs vegene våre -- av og til kanskje i noe større grad enn det en setter pris på og som egentlig er av det gode. Når løvetann og andre "villige vekster" som her får så godt tak at de omtrent spiser oljegrus, er det snart på tide å møte naturen hardt mot hardt med kantrensk eller ugrasmiddel.



Ønnå er en del av våre riks- og fylkesveger idyller som dette med velpleide grusdekker, stabbesteiner og harmonisk kurvatur, mellom mektig natur. Ikke å undres over at stedene er ettertraktet av feriefolk. Skal de bevares slik, eller skal krav om 18 m vogntåglengde og 8 t akseltrykk føre til at de forsvinner?

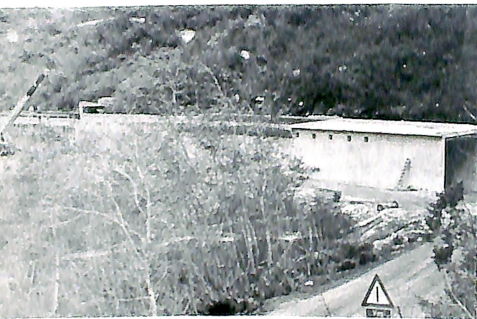


Til Rindal? -Bare følg meg.

Veger med fast dekke merkes i disse dager med en imponerende presisjon og fart. Situasjonen til venstre er ikke lenger noen vits, -- nesten vanlig kjørefart nyttes under malingen.



På den nylig gjennombrutte vegen på sørsida av Austefjorden mellom Høydalsnes og Bjørneset foregår for tiden hektisk pussarbeid før den høytidelige åpning 10. juli, da selveste vegdirektøren er ventet. Her er det oppsynsmennene Eriksen og Monsholm som sammen med blant andre Torstein Skrede som tar et tak med ei gjenstridig rot på vegkanten. I det stupbratte terrenget går borttransporteringa automatisk. Ellers er rekkverksmontering og grusing i gang på parsellen.



For sikring mot ras på rv.655 mellom Øye og Leknes er det nå i løpet av vel et år oppført 5 av de prosjekterte 6 fonnoverbyggene. Entreprenør M. Kristiseter står for betongarbeidet, mens utgraving, inntilfylling, mv. administreres av vegvesenet. En regner med at 3,6 mill. kr vil gå med til totalt 350 lm overbygg

# OM AVKJØRSLER

## FRAMGANGSMÅTE VED SØKNAD

Etter vegloven av 1963 er vegsjefen vegmyndighet for riks- og fylkesvegene, formannskapet for kommunevegene. Veglovens § 40 sier at ny avkjørsel fra offentlig veg ikke må anlegges uten tillatelse fra vegmyndigheten. Videre er det i samme lovs §41 bestemt at vegmyndigheten kan sette begrensninger i bruken av eksisterende avkjørslar eller nekte bruken av disse.

Bygningsloven av 1965 bestemmer i § 66 at eiendom bare kan deles og bebygges dersom tomta har fått lovlig atkomst. Bygningsrådet er i henhold til nevnte lovs § 95 pålagt å se til at nødvendige tillatelser blant annet fra vegmyndigheten foreligger før byggetillatelse gis. Bygningsloven gjelder for hele kommunen og for nær sagt et hvert byggetiltak, stort eller lite. Vegloven i seg selv og korresponderende bestemmelser i bygningsloven fører der til at vegsjefen er meningsberettiget i nær sagt et hvert byggetiltak som skal settes i verk langs riks- og fylkesvegene enten det gjelder ny avkjørsel eller bruk av eksisterende avkjørsel for det nye byggetiltaket. En må her merke seg at gangveg er å betrakte som avkjørsel i lovens forstand.

Forholdet mellom vegsjef og bygningsråd er omhandlet i Vegdirektoratets rundskriv nr. 88/69 av 13. august 1969, som er i samsvar med Kommunal og Arbeidsdepartementets uttalelser av 9. april 1969 om det samme. Av dette kan en dra følgende slutninger. Det er kommunen med sine nevnder og råd som skal bestemme utbyggingsmønstrer i kommunen. (generalplan, soneplan, reguleringsplaner, byggefeltplaner, boligbyggingsprogram, lokalisering, arealdisponering). Selv om atkomst til og bruk av offentlig veg er en almen rett, er det vegmyndigheten som skal bestemme hvordan og på hvilket sted atkomst kan skje. Det har vært et anerkjent prinsipp at bygningsloven går foran vegloven der disse har sammenfallende bestemmelser. Enhver søknad om fradeling av tomt og eller byggetillatelser skal derfor først behandles av bygningsrådet så langt som mulig etter bygningsloven. Når det er klart

at byggetillatelse vil bli gitt dersom vedkommende får atkomsttillatelse, skal søknaden sendes videre til vegmyndigheten. Bygningsrådet skal ikke henvide søkeren direkte til vegmyndigheten. Dette skulle da bety at enhver byggesøknad skulle komme gjennom bygningsrådet til vegkontoret. Bygningsrådet skulle da ha behandlet søknaden så fullstendig at rådet kan avgjøre om byggemelding kan gis hvis vegmyndigheten kan tillate avkjørsel fra offentlig veg eller eventuelt dispensere fra veglovens bestemmelser om byggegrense. På dette feltet svikter det fortsatt atskillig.

#### KRITERIER FOR BEHANDLINGEN

Vegdirektoratet gav den 16. juli 1964 ut alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørslar fra offentlig veg. Disse regler blir brukt ved alle avkjørselstillatelser som blir gitt her. Reglene angir absolutte minimumskrav for utformingen av avkjørslar og bør bare benyttes for meget svakt trafikerte veger. Med hjemmel i disse regler kan imidlertid vevsjeen gi nærmere anvisning og sette spesielle vilkår for å gi avkjørselstillaelse. Dette er for øvrig i samsvar med veglovens § 40.

Det er derfor her utarbeidd supplerende regler for bygging av avkjørslar. Disse reglene inneholder krav til avkjørslens lengdeprofil (stigningsforhold), sammenkoplingsradius mellom avkjørslens sidekanter og hovedvegens nærmeste kjørebane kant samt frisikt ved avkjørslen. Det er trafikksikkerhetsmessige vurderinger som ligger bak de nevnte krav. Kravene kan kort sies å være:

- Avkjørselen må ha en avlating ved vegkant slik at det der blir stoppeplass for ventende biler. Videre må avkjørslen ikke være brattere enn at den er kjørbær hele året.
- Avkjørslens lengdeprofil må også være slik at det blir ledet minst mulig vann og grus inn på hovedvegen. Det må videre tas hensyn til utformingen av grøfta langs hovedvegen.
- Avkjørslen må sammenkoples med hovedvegen på en slik måte at det gis mulighet for en rommelig inn- og utsving. Men avkjørslen må heller ikke være bredere enn nødvendig og den må ikke gis en slik utforming at det blir mulig å foreta en skjev vinkel og hurtig utkjøring i hovedvegen.

- Ved avkjørslen må det være tilstrekkelig frisikt. Frisiktkravet er sjølsagt avhengig av det benyttede hastighetsnivå på hovedvegen. Tilstrekkelig frisikt må det være ved utkjøring fra avkjørslen og ved venstre innsving fra hovedvegen til avkjørslen. Dessuten må det sikres sikt slik at trafikantene på hovedvegen i tide blir oppmerksom på avkjørslen og eventuelle barn der.
- Avkjørsler som jevnlig brukes av bil, f.eks. avkjørsler til garasjer skal ha snuplass utenfor vegområdet.
- Avkjørslene må ha en tilstrekkelig innbyrdes avstand. Noe spesielt krav finnes imidlertid ikke, men vanlig praksis er blitt at der det er mulig forsøker en å koble sammen flere avkjørsler.

#### UTBYGGINGSMØNSTER

De nevnte tekniske kriterier gir muligheter for å få anlagt avkjørsler som ikke i seg selv er trafikksfarlige. Derimot synes det ikke med hjemmel i vegloven å være mulig å nekte avkjørsel med begrunnelse i de uheldige konsekvenser en randbebyggelse medfører, f.eks. ved at beboerne langs vegen må benytte den offentlige veg for å komme til skoler, forretninger o.l.



Et slikt utbyggingsmønster vil kunne medføre at det ved trafikulykker vil gå hardest ut over de parter som er mer knyttet til vegens omgivelser enn til selve trafikken på vegen, nemlig de gående, syklende, lekende barn og voksne som på grunn av mer eller mindre påtvungne om-

stendigheter er nødt til å blande seg i trafikken i sin daglige atferd. I de nå velkjente begrep som differensiering og separering av trafikk, men framfor alt i selve arealdisponeringen ligger nøkkelen til løsning av hele utbyggingsssituasjonen. Vegloven gir som nevnt neppe hjemmel til å nekte avkjørsel ut fra de konsekvenser en randbebyggelse medfører. Skal slike uheldige utbyggingsssituasjoner unngås, må det ventelig skje med hjemmel i bygningsloven (byggeforbud, reguleringsplaner).

## DAGENS DILEMMA

For den vanlige borger fremstår gjerne avkjørselsbehandlingen slik: Uhyre restriktive lovregler som ingen andre formål har enn å plage og skape problemer for de som vil bygge, og spesielt for meg.

For den som til daglig er beskjeftiget med trafikkulykker og trafikksikkerhet, framstår situasjonen fra en helt annen synsvinkel: Voksne og barn lemlestes og kjøres i hjel hver eneste dag fordi vårt nåværende bomønster aksepterer en bortimot uhemmet sammenblanding av langsom, forsvarsløs og ømtålelig gangtrafikk med den harde, dominerende og framfor alt hurtige biltrafikken. Eneste virkelig effektive måte å unngå disse ulykker er å hindre at mulighet for konflikt i det hele tatt oppstår. Gjennom arealdisponering og påvirkning av utbyggingsmønsteret må en søke å holde disse trafikantgrupper atskilt. Er ikke dette gjennomførbart, så må konfliktene mellom myke og harde trafikantgrupper gjøres så sjelden og skånsom som mulig.



Det er ikke vanskelig å få folk flest til å være enig i disse synspunkt så lenge de fremstilles generelt eller i det minste angår andre enn en selv. Problemet oppstår når det er ens egne møysommelige byggebestrebelsler som blir forkludret eller i verste fall styrtet i grus. Naturlig nok virker det da for mange totalt uforståelig at ikke ens egen sak kan behandles som et særtilfelle og gis de nødvendige

tillatelser. Men situasjonen er jo uheldigvis slik at hele vårt utbyggingsmønster nesten utelukkende består av slike enkelttilfeller, og det er gjennom behandlingen av hvert enkelt tilfelle at trafikksikkerheten kan og må bygges inn så langt som mulig.

Forståelsen for å ta tilstrekkelig hensyn til trafikksikkerheten i forbindelse med utbyggingsplaner er dessverre fortsatt liten blant folk.

Planavdelingen.



# Møte i Molde

I et møte i Molde i det nye Fylkeshuset 21. mai 1973 for vegmestere, oppsynsmenn, tekniske og merkantile funksjonærer orienterte økonomisjef Schiøtz fra Vegdirektoratet om innføringen av den nye regnskapsordningen for vegvesenet.

På en oversiktlig måte ble det redegjort for det nye integrerte budsjett- og regnskapssystem og for hvordan omleggingen er gjennomført i praksis. Vårt regnskap skal nå samtidig kunne hjelpe oss til å kontrollere at de gitte bevilgninger blir brukt i samsvar med forutsetningene, og det skal kunne hjelpe oss til å nytte midlene på den totalt sett beste måte; - altså ut fra et driftsresultat/kostnadsoppfølging hjelpe oss å få mest mulig igjen.

Videre ble redegjort for innføring av varenummer og betydningen av at alle fakturaer forsynes med slike nummer for registrering av lager og forbruk.

Synspunkter for og imot innføring og bruk av rekvisisjonssystem ble også drøftet. Det var uenighet om hensiktsmessigheten ved et slikt system og erfaringer andre steder fra, bør innhentes før avgjørelse.

Samarbeidsutvalget benyttet anledningen til en presentasjon av de nye kontorlokaler og kantine som vegvesenet disponerer i Fylkeshuset, og formannen i utvalget, driftssjef Vollset, inviterte på en fyldig lunch.

Oppsynsmennene benyttet ellers anledningen til konferanser med sine anleggsledere/distriktsledere om diverse spørsmål og det ble også orientert om forskjellige bestemmelser og vedtak avdelingsvis etter EDB-orienteringen.

Oppsynsmannsforeningen avviklet sitt møte om kvelden samme dag, der G. Hafstad overlot formannsvervet til O. B. Urke.

# SLUTT PÅ AKKORD!

Hvilke endringer kan det medføre i vegvesenets drift?

Den nå gjeldende overenskomst er for de aller fleste paragrafers vedkommende til kjedsommelighet lik de tilsvarende i den lange rekken av foregående, som imidlertid er blitt litt mer omfattende hva detaljer angår for hver gang. Det burde nå være på tide å skrive om hele overenskomsten for å få den forenklet og mer hendig i bruk.

Ved siste tariffrevisjon skjedde det likevel en meget omfattende, for ikke å si radikal endring av overenskomsten, nemlig ved at punkt 1 i paragraf 26 fikk et helt annet innhold. Som kjent ble det her gjort slutt på det tradisjonelle akkordarbeid i veganelleggsdriften i det det ble enighet om at alt anleggs- og vedlikeholdsarbeid skal skje som tidlønt dagarbeid, unntatt for tunnel-drift som fortsatt skal skje i akkord.

Det er vel et halvt år siden vi fikk denne endring av vegvesenets lønnsform, og alle vi i vegvesenet er derved forlengst klar over endringen når det gjelder selve lønnsavregningen.

Imidlertid tror jeg det kan være spørsmål om ikke denne endringen også kan og bør få andre konsekvenser enn hva selve lønnsberegningen angår. Jeg tror nemlig at denne endringen i lønssystemet også bør kunne gi grunnlag for en viss vri når det gjelder drifts- og organisasjonsformer. Om dette står det intet i den nye overenskomsten, den synes fortsatt å forutsette den gamle organisasjonsform med de tradisjonelle arbeidslag, jfr. § 24 - 26.

Akkordlagene hadde vanligvis sitt arbeidsfelt innenfor nærmere beskrevne grenser, fra ett profilnummer til et annet. Dette ble i svært mange tilfeller en alvorlig hemsko for rasjonell drift, spesielt med hensyn til effektiv utnyttelse av den stadig voksende maskinpark. Det lå innebygd i akkordsystemet at hvert enkelt lag kun hadde sin oppmerksomhet rettet mot de oppgaver som forelå innenfor akkordgrensene. For å gjennomføre akkorden ville laget, som rimelig kunne være, ha til rådighet flest mulig maskiner. At dette, i mange tilfeller, medførte alt for lav utnyttelsesgrad

for mange maskiner, kunne en i de fleste tilfeller ikke vente at akkordlaget ofret så stor oppmerksomhet. Spesielt kunne dette være tilfelle på mindre anlegg uten egen oppsynsmann som til stadighet overvåket arbeidet, og kunne fordele disponible maskinressurser de enkelte akkordlag imellom.

Den nye avtalen har nå gitt oss full frihet til å løse opp de gamle akkordlagene. Ved at vi ikke lenger er bundet av den tradisjonelle lagsammensetning, har vi oppnådd full frihet til en langt mer ledig og hensiktsmessig organisasjonsform på arbeidsplassene. De enkelte arbeidere kan nå få større muligheter for å få oppgaver som står i samsvar med den enkeltes interesser og ferdigheter. Mulighetene for å få riktig mann på riktig plass skulle nå være langt bedre enn før, og spesialfunksjonene skulle kunne bli bedre ivaretatt.

En betenkelighet ved å forlate akkordsystemet var selvsagt angsten for at arbeidsytelsen skulle gå ned, når innsatsen ikke lenger førte til synlige resultater ved en mer velfylt lønningspose. Personlig tror jeg denne frykt vil vise seg fullstendig ubegrunnet. På noe sikt håper jeg tvert i mot at det motsatte vil være tilfelle når vi for fullt blir oss bevisst de muligheter den nye overenskomst gir. Ved at alle ansatte i vegvesenet, enten de arbeider ute i marken eller inne på kontoret, nå har fått fast lønn, burde det være med å bryte ned det i mange tilfeller kunstige skille mellom funksjonærer og arbeidere eller mellom ledelse og ansatte. Selvsagt kan ikke alle ansatte gis samme ansvar, men jeg tror at mange oppgaver med fordel kan delegeres "nedover" også på de forskjellige arbeidsplasser. Dette tror jeg kan være et viktig middel for å motivere de enkelte for større oppgaver og ansvar enn de i mange tilfeller har i dag. Arbeiderne bør, etter min oppfatning, i større utstrekning enn hva mange steder er tilfelle i dag, tas med på regelmessige rådslagninger når det gjelder driftsopplegg og ved utarbeidelse av korttidsplanen. Dette tror jeg gir økt personlig engasjement og trivsel i arbeidet.

På mindre anlegg, uten oppsynsmann stadig til stede, kan en formann overføres en del av de tradisjonelle oppsynsmannsoppgaver, spesielt tenker jeg her på maskindisponeringen. Ved at en stor del av vegvesenets maskindriftnå er kjededrift, er en rekke maskiner i mange tilfeller avhengig av en annen. Hvis det oppstår brudd i kjeden, gjelder det å handle hurtig om kostbare ventetimer skal unngås.

vet er jo slik at tett på halvparten av vegvesenets samlede utgifter går til bil- og maskinleie. Minuttene er kostbare, derfor er det nødvendig med omgående reaksjon når noe klikker, og det kan bare gjøres av mannen på stedet. Jeg er ikke i tvil om at mange av våre dyktige arbeidere kan make denne oppgave på en fullgod måte hvis de gis såvel formelt som reelt ansvar, og gjerne noe spesialopplæring på de enkelte felter.

Vegvesenet har en så desentralisert virksomhet i dette fylke at det etter min mening er nødvendig å foreta en bred delegering av ansvar og oppgaver på arbeidsplassene uten at ansvaret derved må pulveriseres.

Den enkeltes ansvarsområde bør være klart definert, men det er i samarbeid vi må løse oppgavene.

E. Vollset

## NVP II

Norsk Vegplan for byar og tettstader- kjem nå etterkvart i gang også i Møre og Romsdal. I Molde er det alt nedsett eit lokalt vegplanutval og Ålesund, Kristiansund (Frei), Ørsta/Volda og Sunndalsøra står for tur. Utvala får 7 til 8 medlemmer.

Med grunnlag i framlegget til generalplan (langtidsskisse) er siktemålet å framskunde ei plan for vegsystema i tettstaden-ikkje berre bilvegane men kanskje vel så mykje gang- og sykkelvegane. Eit godt kollektivsystem vil og bli eit viktig element i dei planane som skal - om ikkje løysa - så iallefall BETRA transport og miljøproblema.

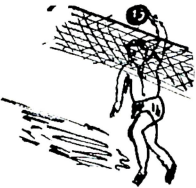
Her vil bli lagt opp til ein åpen planleggingsprosess som krev aktiv medverknad frå innbyggjarane. Alle framlegg som er nokolunde realistiske vil bli vurdert, anten dei kjem til uttrykk i pressa eller ved brev direkte til utvalet. Men tida er knapp : alt i desember 1974 må det lokale utvalet levera materialet sitt, slik at integreringa i Norsk Vegplan (I) kan skje frå og med perioden 1978 - 1981.

# BEDRIFTSIDRETT

Det er nå 2 nummer - et halvår - siden bedriftsidretten hadde omtale i avisa, og dette halvåret har vært en meget aktiv periode.



HANDBALL har fortsatt mange tilhengere. Etter at høstserien ble avsluttet med 3. plass, har det i vinter vært spilt en rekke knokkelkamper i 2. divisjon der 11 lag deltar, og en står nå i fare for å rykke opp i 1. divisjon etter å ha beseiret de aller fleste. Kanskje vi dermed skal stille to lag fra høsten av?



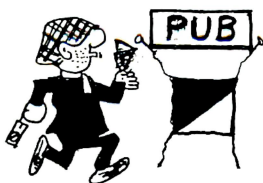
På VOLLEYBALL - fronten har det vært smashet ivrig for å beholde det hegemoniet som 1.-laget har hatt, men Harnes & Co. måtte i år ta til takke med sølv. Det var et høgt nivå over spillet i år, så en må si seg fornøyd med resultatene både for 1. og 2. laget. Vårdvalen resulterer forhåpentlig i ny respektabel høstinnsett.



FOTBALL-sesongen har i år artet seg som det rene trumftog for laget. Kampene har stort sett vært avviklet på gras, og etter at det i fjor ble de-gradering til 2. divisjon, ser det ut til at poengtap er ukjent i årets serie. Kanskje er det en idé å tenke på gjenopptakelse av tradisjonen med et årlig basketak med våre kolleger i Sør-Trøndelag igjen?



SKYTING er omfattet med samme gode interesse som før, og lagets skarpskyttere har plukket laurbær både i KM og pokalskyting. Spesielt nevnes her at det nå endelig ser ut til å bli "avleggere" utenfor Molde, idet Skodje har gått til innkjøp av miniatyrgevær.



ORIENTERINGSLØP er en annen gledelig melding. Denne meget populære grenen dyrkes nå også i Moldetraktene, etter at kartmateriellet endelig er blitt brukbart. Ildsjel her er H. Gåsø, Vegkontoret, og han orienterer gjerne om øvings- og testløpsopplegget.



TRIMROMMET i Fylkesbygget må også i høyeste grad nevnes, selv om det altså er forbeholdt oss "kontorfolk". Ergometersykel, ribbevegg, roapparat, bordtennis m.v., skulle gi visse muligheter for kaloriforbruk.

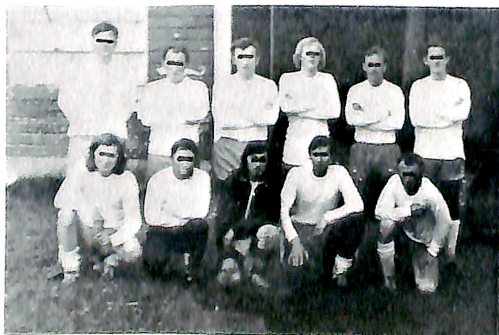


Idrettslagets økonomi er etter arbeidet med innflytting i Fylkeshuset og rydding av gamle lokaler relativt solid, og de som ofret sin fritid til innsats her, er blitt behørig hyllet med festdeltakelse i idrettslagets regi.



Alt er således bare fryd og gammen, og vi håper at denne solskinnssrapport vil gjøre sitt til at det nå også andre steder endelig blir gjort opptakt for starting av bedriftsidrettslag også

START IDAG! DU OGSÅ andre steder i fylket i vegvesenregi.



Vi kan idag presentere spillerne på det uovertrufne fotballaget, men av hensyn til pågang fra presse, TV, fans mv. har en blitt sterkt anmodet om å navn og data hemmelige. Spillerne er da også av samme grunn gjort ugjenkjennelige på bildet.

# Arbeidsregntøy

Fra flere arbeidsplasser nar det vært gitt uttrykk for misnøye med det regntøyet vegvesenet har nyttet de siste år. Bl.a. har oljeklærne lett blitt ødelagt av borolje, og flere mener også de er stive og ubehagelige å arbeide i.

Etter den nye innkjøpsavtalen som Vegdirektoratet har inngått for anskaffelse av arbeidsregntøy i 1973, har en nå kommet fram til en oljebestandig type som er laget av syntetisk gummi belagt på nylon. Denne typen heter "Duranyl" og er lettere og mykere enn den gamle typen som har vært i bruk.

Det blir nå på vegsentralens lager kun kjøpt inn av denne nye typen.

I tillegg har en i siste innkjøpsavtale fått med en tynnere og lettere type av fluoriserende stoff som skulle egne seg meget godt til de som arbeider i vegbanen. Denne typen leveres med hette på jakken og kan skaffes etter bestilling.

Vernelederen

## HOVEDTILLITSMANNSUTVALG

I henhold til Overenskomstens kap. VIII, § 35 skal det i hvert fylke velges et hovedtillitsmannsutvalg på 3 medlemmer.

Følgende er valgt i Møre og Romsdal:

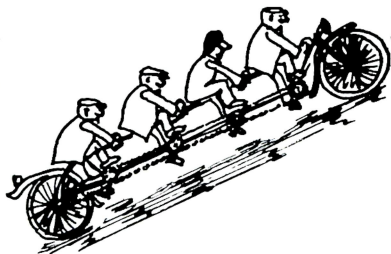
Formann Olmar Lien, 6360 Åfarnes.

Kristian K. Dahle, 6363 Mittet.

Kåre Hansen, 6400 Molde.

Olmar Lien er samtidig valgt til hovedverneombud med Ottar Brudeseth, Måndalen, som varamann.

## Tanker om samarbeid.



Sentralrådet for samarbeidsutvalg ved statens virksomheter holdt kurs for utvalgsmedlemmer på Åndalsnes i dagene 21. - 24. november 1972. Kurset var ment å skulle gi orienteringer og kunnskaper om alle sider ved den funksjon som samarbeidsutvalgene skal utøve innenfor statens virksomheter - det som omfatter begrepet samarbeid mellom ledelse og ansatte i statens virksomheter. Det var et betydelig og interessant program vi måtte gå gjennom, og foreleserne ga en innføring i de forskjellige emner på en utmerket måte.

Det er vel ingen grunn til å legge skjul på at vi på ingen måte har grunn til å anse oss for "utdannet" i samarbeid etter gjennomgåelse av et kortvarig kurs, men på den annen side må en vel få lov til å tro at kursdeltakerne har fått impulser som kan gi mulighet for en mere fruktbar motivering for den betydningsfulle funksjon man skal være med på å utøve i samarbeidsutvalget.

Så er da spørsmålet om det vil være mulig å gjøre bruk av den iderikdom man har fått del i i det praktiske arbeid i utvalgene. Selv om vi som var deltakere i kurset ikke har særlig grunn til å føle oss tilfredse med det mulige utbytte den enkelte av oss kan ha oppnådd, må vi likevel i all beskjedenhet få lov å tro at noe av verdi har festet seg i våre sinn. Skal man så driste seg til å gi uttrykk for det man mener å ha lært i form av noen ønskemål? Disse vil da for oss som representerer de ansatte i etaten, kunne tenkes formet omtrent slik:

1. Fastsetting av konkrete regler for samarbeidsfunksjonen både når det gjelder informasjonen og drøftingene av viktige organisasjonsmessige endringer i etaten - herunder inngår



da alle tiltak som omfatter rasjonalisering og effektivisering som i større eller mindre grad har virkning på den enkelte arbeidstakers arbeidssituasjon.

2. Samarbeidsutvalgene tar initiativ til og gir kritisk uttrykk til de rasjonaliserings- og effektiviseringstiltak som blir bestemt gjennomført, idet det herunder legges særlig vekt på å få avklaret om det innenfor organisasjonen kan oppstå problemer av menneskelig art. De ansatte må i denne sammenheng oppmuntres og også ytes direkte bistand når det gjelder tiltak som kan føre til endringer i en arbeidstakers arbeidssituasjon.
3. Administrasjonen må legge til rette forholdene for et frivillig og tillitsfullt samarbeid. Skal samarbeidsavtalen ha mulighet for å fungere på nederste plan, synes det avgjørt nødvendig å få innført en systematisk informasjonsvirksomhet som skjer begge veger - altså fra administrasjonen til de ansatte og fra de ansatte - respektive organisasjoner til administrasjonen. I denne forbindelse antar en da det vil være nødvendig med opplæring/skolering som kan gjøre den enkelte ansatte motivert for å komme fram med synspunkter og ideer m.v. som gjelder forholdene på arbeidsplassen. Kommer det fram opplysninger om forstyrrelser i trivselsmessige forhold, må det legges til rette for en saksgang som gjør det mulig å bedre forholdene dersom det er rimelig grunn for det. Det må legges vekt på at det blir tatt tilbørlig hensyn til den enkelte ansatte.

Og så til slutt kan vi ikke la være å komme fram med et ønske som for de ansatte fortoner seg særlig betydningsfullt, nemlig:

4. I den forutgående saksbehandling som gjelder ansettelsessaker, må vedkommende tillitsmann få være med å hevde sitt syn og sine meninger.

Hj.

\*f

En mann blir aldri for gammel til å lære --- men han er av og til for ung.

\*f

# Lagerhold ute

Fra 1. juni 1973 skal alle varer være innregistrert på EDB. Det vil si at alle varer som ikke er forbruksvarer automatisk registreres som lagervarer.

Det er vel en kjennsgjerning at vi i vegvesenet ikke er videre flinke til å ta vare på materialer, verktøy og utstyr. Jeg tror ikke vi er mindre flinke enn andre til dette, men det har aldri vært lagt nok vekt på dette, og det er vel hovedårsaken til dagens situasjon.

Skal den vareregistrering som nå innføres få noen verdi, så må det ikke bare registreres - det må også følges opp slik at det ikke bare blir et merarbeid for oppsynsmannen, men en økonomisk vinning for vegvesenet. En slik vinning kan oppnås ved å forvalte verdiene riktig, og med et samlet varekjøp på ca. 530 mill. kroner på landsbasis er det klart at mye må satses på en slik riktig forvaltning.

Vegvesenet har også et ansikt utad. Når det gjelder materialer, verktøy og redskaper, så er dette dessverre ikke av slik utseende som en kunne ønske. Det kan stå ei fjølbu"glemt", i noen tilfeller full av skrot som kan kastes; - i andre tilfeller er den fylt med fullt brukbare redskaper og verktøy.

Enten det er slik eller slik, må det gjøres noe nå.

Ute er det oppsynsmannen som styrer med disse tingene. Han har kanskje flere anlegg det rekvireres varer til, og skal han alene holde rede på dette, er hans jobb bestemt til å være en kombinasjon av ærendsgutt og lagermann.

Jeg tror at hvis en skal greie dette, må en ha en mann, en pick-up og et dertil egnet hus for å holde greie på sakene. Denne mannen må i samarbeid med oppsynsmannen legge opp et system for innkjøp og fordeling av rekvisita, utlevering av verktøy og redskaper til arbeidslag. Basen eller en annen bemyndiget av

laget blir pålagt ansvaret for det som mottas og han må kvittere for dette. Det går ikke an at alle får gå inn og ut av lageret. Ingen føler ansvar ved en slik ordning, og ordenssansen faller bort.

Jeg har selv prøvet dette med de beste resultater. Alle fikk det som trengtes, samtidig som en fikk en bedre utnyttelse av materialene anleggene i mellom.

Men hvor lenge var Adam i Paradiset? Arbeidere som blir utplukket til en slik jobb er som regel flinke til mye annet også. I nødsituasjoner blir derfor denne karen tatt til andre gjøremål, pickupen er det mer bruk for andre steder, og dermed begynner lagersuppa å komme i full kok igjen. Vel, - en får ta fatt igjen på nytt, for nå MÅ det bli orden. En lagermann må tre inn igjen og det må prøves på nytt til en får sving på sakene - som jeg tror alle som går inn for det vil få -.

Jeg ber overordnede på vegkontoret gi oss som er ute gehør for dette. Materialmannen og pickupen sparer vegvesenet for tusener av kroner pluss at han holder vegvesenets ansikt rent i det området han fungerer.

Olaus Winther

## KRYSSORD-

vinnere fra nr.1 1973 ble følgende:

1. K. Kringstad, vegkontoret.
2. Kristensen, Anleggskontoret i Vegdirektoratet.
3. Åsrunn Sæbjørnsen, Harøy.

Det virket denne gang som om oppgaven var en del vanskeligere enn tidligere. Noen færre besvarelser enn ellers var kommet inn, og en del måtte også forkastes på grunn av feil.

Som en ser var også denne gang "fremmede" frampå med innhogg i premieutvalget, og det begynner vel nå nesten å bli unødvendig å si at vår formannskapssekretøse i Sandøy nok en gang har kommet på lista.

Lodder er avsendt, og vi ønsker lykke til med ny omgang!

## TILBÖRLIG FRYGT -----

Med skriv av 2. august 1828 til Romsdals amt sende veginspektøren i Romsdal - løytnant Wisløff - rapport frå alle lensmenn i Romsdal om arbeidet på hovud- og bygdevegane sompæren 1828. I skrivet sitt har veginspektøren gjort merknader til dei ymse rapportar. Om arbeidet på bygdevegen i Vestnes skriv han:

"Arbeidet paa Bygdeveien i dette Thinglaug gaar meget langsomt; jeg har iaar seet hvad Fremgang der er gjort paa Veien fra Gjermenæs til Sylte som slet ikke svarer til det Antal Mandskab som arbeider paa denne Vei, hvori jeg troer Lensmandens overdrevne Godhed er Skyld; saaledes skal Rodemesteren John Krogset i denne Sommer blodt været paa Veien 1/4 Dag selv - den øvrige Tid har han havt sin Dreng der, og hvilken Kommando kan man vente av en saadan; ved Sætre Broe var oparbeidet et lille Stykke Vei til Lettelse for Entreprenøren for Broen ved at frembringe Steen m.m. og hvilket Veistykke Entreprenøren havde udgravet den halve Deel af igjen for at tage Fyld til Karene, ved yttre Eidhammer er Veien anlagt paa et andet Sted end jeg bestemte den, alt dette ville vel ikke have skeed naar man havde tilbørligt Frygt for Lensmanden."

Bjarne Rekdal

Vel - litt stridt er det vel å dra direkte parallell fra dette stykket og til dagens oppsynssituasjon. Likevel, en må vel ha lov til å anta at en idag er noe bedre stilt; - kanskje ikke med hensyn til "tilbørlig frygt", men med hensyn til en effektiv og praktisk arbeidsledning. Arbeidsmoral m.v. er vel ofte i stor grad avhengig av disse forhold.

\*

Det vi trenger i dagens trafikksituasjon er en bil som ikke kan gå fortere enn det bilføreren kan tenke.

\*

## FUNKSJONÆRTUR

Tirsdag 5.juni hadde funksjonærene ved administrasjons- og økonomiavdelingen ved vegkontoret sin årvisse (?) utflukt. Turen gikk denne gang over Ørskogfjellet via Sulesund-Hareid til Fosnavåg.

Som en forstår var det valgt ei rute med stor aktivitet på vegfronten; ombyggingen av E69 Kjelbotn - Sjøholt; motorvegparsellen ved Spjelkavik; rv.656 Mauseidvåg - Eikrem; de to nye ferjekaiene ved Sulesund og Hareid; veglinja Strand - Garnes, og -"storebror" selv: bru- og vegsambandet over Røyrasundet.

Det er en adspredelse og inspirasjon for videre arbeid på denne måten av og til å få et lite blikk også ute i "felten" når en ellers hele året bare ser arbeidernummer, kostnadssteder og tørr korrespondanse, og kanskje av og til lurar på hva det egentlig er en steller med. Mye av arbeidet blir betraktelig mer interessant og meningsfylt når en også vet litt om den praktiske utførelse av prosjektene.

Selvskreven leder på turen var sekretær Munkvik, som sammen med Bjarne Rekdal også sto for orienteringen langs reiseruta. Etter en ekstra spiss på turen i form av en lunsj i Fosnavåg med Herøy kommune som vert, bar det tilbake til hverdagen i Fylkeshuset i Molde.



## ASFALTERINGSPROGRAMMET

for 1973 er i full gang, og det er i år forutsatt lagt 136 km asfalt på riks- og fylkesveger. Av dette er "dessverre" bare 16,8 km på veger uten fast dekke fra før, mens 32,8 km legges på gammel asfalt og 41,5 km legges på oljegrus og 45 km overflatebehandles (med asfaltolje og gradert grus). Av de lengre nye "strekninger kan nevnes Ørskogfjellet-Sjøholt (E69), og Aure- Aursnes og Fet-Hjorthol (rv.60).

Asfalteringen hittil har fulgt det oppsatte program. De aller fleste har sørget for godt forarbeid og lagt forholdene til rette for en grei avvikling i de hektiske og viktige dagene dekkeleggingen foregår.

# AVSKJED FRA VEGVESENET

VEGMESTER THEODOR AARØNES er født 16. februar 1907 i Eidsvåg i Romsdal. Da han var 3 år gammel, flyttet familien til Valldal, og siden har han hele sitt liv forblitt sunnmøring.



Hans far, oppsynsmann Thomas Aarønes, begynte allerede i 1917 ved veganlegget Trollstigvegen, og så snart de 3 sønnene Karl, Hjalmar og Theodor vokste til, ble de alle "vegfolk" i tur og orden, slik at familien Aarønes og vegvesenet i vår bevissthet alltid har "tilhørt" hinannen.

Men nu var det han Theodor.

I 1923 begynte han som arbeider ved Trollstigvegen og ble i 1925 inntatt som sjåfør ved riksvegvedlikeholdet. I 1931 ble han fast ansatt sjåfør på "Jernhesten" og hadde det fulle ansvar for brøytingen over Ørskogfjellet i 13 år.

I 1944 opprettet vegvesenet i dette fylke for første gang stilling som maskinkyndig oppsynsmann, og denne stilling ble 1. juli 1944 tildelt Theodor Aarønes. Han har den hele tid vært knyttet til vegstasjonen i Skodje.

I egenskap av maskinkyndig oppsynsmann fikk han i 1942 som spesialoppdrag å reise til Tyskland for å studere brøyteutstyr, og i 1946 foretok han reiser både til Øysanden og Bardufoss på uttak av beslaglagt materiell, bl.a. 28 biler til Møre og Romsdal.

I 1950 ble det for første gang brukt snøfreser over Ørskogfjellet, et forsøk som falt heldig ut under Aarønes' ledelse. Likeledes ledet han i årene 1955-60 åpningen av fjellovergangene i fylket vårt med bruk av 4 bulldozere.

Aarønes gikk etter hvert over i den regulære vedlikeholdstjeneste, og da ordningen med inndeling av fylket i vedlikeholdsområder ble innført i 1956, fungerte han en tid som leder av T-1, inntil han ble vegmester i T-4.

Hans spesielle interesse har alltid vært: Maksimal utnyttelse av maskiner til utføring av alle vedlikeholdsoppgaver.

Under en enkel høytidelighet på Fjellstova på Ørskogfjellet den 26. april i år ble Theodor Aarønes tildelt vegvesenets minnegave og diplom. Etter en arbeidsdag på ca. 48 år avsluttet Theodor Aarønes sin tjeneste i statens vegvesen den 30. april 1973.

Gunnvor Sund

## *Vi gratulerer*

følgende medarbeidere som i løpet av sommeren og høsten passerer åremålsdager:

### 50 år.

Peder J. Moen	6655 Vindøla	18. juli
Ingemann Krogseth	6384 Vikebukt	21. juli
Bergliot Gjelsten	6400 Molde	27. juli
Ivar Borgestrånd	6444 Farstad	5. september

### 60 år.

Olav Smistad	6610 Øksendal	29. juli
Georg Grüner	6300 Åndalsnes	3. august
Konrad Gautvik	6690 Aure	13. august
Elias Bakken	6080 Gurskøy	19. august
Asvald Folkestad	6120 Folkestadbygd	5. september
Sigurd P. Hjellnes	6490 Eide	21. september
Erling Scherer	6400 Molde	26. august



VEG OG VIRKE ØNSKER ALLE LESERE BÅDE PÅ OG UTENFOR VEGEN EN

**GOD SOMMER!**