

*Nr.1*

*Årgang 1*

*November 1971*



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HEDMARK

Nr. 1, november 1971.

INNHOOLD:

1. årgang

Redaktør:

Sekretær Kjell Hegdalstrand

Redaksjonsutvalg:

Kontorsjef Torgils S. Jensen

Avd.ing. Per Rasmussen

Forsiden er tegnet av  
oppsynsmannsassistent  
Arne Martinsen

Utgiver:

Vegkontoret i Hedmark

Side 1	Bedriftsbladet vårt
" 2	Planlegging av E6 Hamar - Oppland gr.
" 5	Orienteringsmøte om vedlikehold.
" 8	Driftsplaner for veganlegg.
" 11	Bedriftsidretten.
" 15	Utkast til lov om vern mot forsøpling av naturen.
" 17	Bedriftslegeordningen.
" 19	Driftssjefen.
" 20	Vegvokterlag.
" 21	Vernearbeid.
" 23	Hyttevirksomheten.
" 24	Lån av Vegvesenets hytter vinteren og påsken 1972.
" 25	Samarbeidsutvalget.
" 28	Kryssord.
" 30	Fem dagers uke i vedlikeholds- driften også i vinterhalvåret.
" 31	Plassering av skogsvirke langs riks- og fylkesveg.

-----

Neste nr. kommer i februar 1972. Vi ber om å få stoff til dette nr. sendt hit innen 15. januar.

## BEDRIFTSBLADET VÅRT



Kommunikasjon mellom ledelsen, arbeiderne og funksjonærene når det gjelder informasjon om etatens virksomhet m.v. har skjedd gjennom Samarbeidsutvalget.

På vegkontoret her i Hedmark er det nå et personale på 85. Ute i fylket er det ansatt 80 vegmestere, oppsynsmenn og assistenter. Vegarbeidsstyrken er 540 mann. Hertil kommer Bilkontrollens 40 ansatte. Med den spredte arbeidsdrift er det behov for bedre kontakt mellom de ansatte i etaten og for å spre informasjon om virksomheten.

Spørsmålet om et eget bedriftsblad for Vegvesenet i Hedmark har vært tatt opp av administrasjonen og av Samarbeidsutvalget, og det synes som om interessen for et slikt internt blad er stor. Takket være en bevilgning til velferdsformål har vi sett oss istand til å gå til skrittet nå med utgivelse av det første nummer av vårt interne blad.

Vi tar i første rekke sikte på å spre informasjon til alle de ansatte om våre arbeidsoppgaver, våre planer, bevilgninger til vegformål og vegspørsmål av forskjellig art. Men like viktig er det at bladet kan bli et forum for meningsutvekslinger, at alle dere lesere vil bidra til at bladet kan binde oss nærmere sammen og at det blir levedyktig.

Jeg har den glede å introdusere det første nummer av vårt interne blad. Opplaget er på 1000 eksemplarer, og bladet vil sannsynligvis kunne utkomme 3-4 ganger i året.

Jeg takker alle som har ydet sine bidrag til bladet og ønsker redaksjonskomitéen lykke til i det videre arbeid; samtidig en appell til alle om å støtte bladet med bidrag, slik at det kan bli til glede og nytte.

*A. Tronstad*  
A. Tronstad

## PLANLEGGING AV E6 HAMAR - OPPLAND GR.

Avdelingsingeniør Tor H. Viken

I de aller fleste tilfeller tar planleggingen av en så viktig veg som E-6 meget lang tid. Denne etappen danner så visst intet unntak fra regelen, idet vi tok til å utarbeide parsellvise planer allerede før den annen verdenskrig (i 1939).

Flere parseller ble undersøkt, jeg nevner blant annet 4 alternative linjer gjennom Moelv og den såkalte "Løkendalslinjen" på vestsiden av jernbanen fra Fangberget til Moelv. Dessuten ble parsellen Snarud - Berg i Furnes omstukket, og dette er den eneste av de undersøkte parseller som det på grunn av bevilgningene har vært mulig å realisere.

I vårt nabofylke, Oppland, presset også problemene på med å finne løsninger for en videreføring av E-6 nordover og gjennom Lillehammer. Dette lot seg, som man vil forstå, vanskelig gjøre så lenge traséen i Hedmark ikke var fastlagt. I 1963 ble det derfor bestemt at plan for framføring av E-6 gjennom nordre Mjøsaområdet skulle utredes av de berørte fylker i fellesskap under ledelse av plankontoret i Vegdirektoratet.

Avdelingsingeniør Rolf Eide, Oppland, ble utpekt som leder av undersøkelsen, med undertegnede som Hedmarks representant.

Undersøkelsen ble lagt opp som en hovedplansundersøkelse på et meget bredt grunnlag, hvor man nyttet de mest moderne metoder i planleggingsteknikk. Jeg kan blant annet nevne at Transportøkonomisk Institutt ydet vesentlig bistand under arbeidet, og instituttets "Transportanalyse for Oppland" ble til en viss grad lagt til grunn for de trafikkøkonomiske beregninger.

Hovedplanundersøkelsen som ble ferdig i september 1965, omfatter 12 hovedavsnitt som jeg for å vise hvor omfattende undersøkelsen var, hitsetter:

1. Oversikt med innledning og beskrivelse av planleggingsområdet.
2. Analyse av bosetting og utbygging i området.

3. Trafikk med trafikkundersøkelser, trafikkprognose og trafikkforhold.
4. Oppsummering av problemet med valg av vegtyper og vegklasser, aktuelle alternativ for hovedvegnettet i Hamar, Gjøvik og Lillehammerområdet, kryssing av Lågen ved Lillehammer og omkjøringsveg forbi Lillehammer.
5. Beskrivelse av de alternative vegsystemene.
6. Anleggskostnader.
7. Trafikkfordeling på vegsystemene i 1970 og 1990.
8. Utbyggingstempo og investeringsplan.
9. Transportøkonomisk beregning.
10. Sammenstilling av anleggs- og kjørekostnader.
11. Sammenfatning av konklusjon.
12. Sluttmerknader.

Undersøkelsen ble samlet i et hefte på 41 sider, hertil kommer en rekke tabeller, figurer og kart.

Det ble undersøkt 4 vegsystemer, og disse fikk følgende betegnelse:

Vegsystem\_1

med E-6 om Næroset og på østsiden av Lillehammer, "Nærenlinjen".

Vegsystem\_2

med E-6 om Brøttum og langs strandlinjen ved Lillehammer, "Brøttumlinjen".

Vegsystem\_3

med E-6 i bru over Mjøsa fra Moelv - Biri, og med forskjellige varianter med hensyn til ny bru over Mjøsa (Lågen) ved Lillehammer, "Birilinjen".

Vegsystem\_4

med E-6 om Gaupen og langs strandlinjen til Moelv. Herfra og nord om samme trasé som vegsystem 2, Brøttumlinjen.

Dessuten med vegarm fra Gaupen til Støen og bru over Mjøsa, Støen - Bråstad, "Gaupenlinjen".

-----

Konklusjonen på undersøkelsen av disse 4 vegsystemene ble at vegsystem 3, "Birilinjen" med bru over Mjøsa fra Moelv til Biri både på kort og lengre sikt ville gi den beste utnyttelse av bevilgningene til hovedvegnettet i Mjøsa-området.

Av foranstående vil framgå at den hovedplansundersøkelse som ligger til grunn for denne konklusjon er et solid og omfattende arbeid, og det er derfor i dette tilfelle ikke noe saklig grunnlag for den kritikk som er reist mot Vegvesenet fra enkelte aviser og interessegruppers side for manglende utredninger og alternative valgmuligheter.

Hovedplansundersøkelsen ble lagt fram for de berørte kommuner og fylker i 1965. I det alt vesentlige sluttet et stort flertall seg til Vegvesenets konklusjon og gikk inn for vegsystem 3, "Birilinjen".

Ringsaker kommunestyre gjorde imidlertid, etter sterk henstilling fra landbruksmyndighetenes side, vedtak om at "vegmyndighetene bes overveie en annen trasé gjennom Furnes med sikte på å spare dyrket mark".

Samferdselsdepartementet, som også har behandlet saken, har sagt seg enig i at vegsystem 3 legges til grunn for det videre planarbeid.

I samsvar med foran nevnte vedtak i Ringsaker kommunestyre, har vi forsøkt å finne andre traséer gjennom Furnes og har blant annet foretatt tildels omfattende undersøkelser i et alternativ som i store trekk forutsettes å følge nåværende veg fram til Myrvold vegdele (Høsbjørvegen) og gå i tunnel under Jevanordåsen. Det er her meget dårlig fjell, og det er enda for tidlig å si noe om hvorvidt løsningen er brukbar.

I disse dager er en høyskolestudent i ferd med å vurdere eventuelle andre traséer gjennom Furnes, som en del av en hovedfagsoppgave.

## ORIENTERINGSMÖTE OM VEDLIKEHOLD

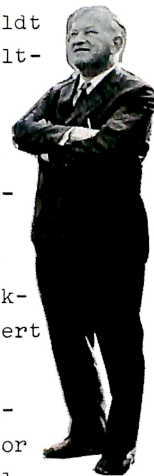


Samtlige vegmestere, oppsynsmenn, assistenter og det tekniske personale ved vedlikeholdsavdelingen var i tiden 22. og 23. september samlet til møte på Olrud Auto Rast ved Hamar.

Møteprogrammet var temmelig omfattende og gjaldt bl.a. Vegdirektoratets Retningslinjer for skiltvedlikeholdstjenesten, Midlertidige retningslinjer for varsling av arbeide på og ved veg åpen for alminnelig ferdsel og Retningslinjer for vintervedlikehold. Dessuten ble det forelest om vedlikehold av grøfter og skråninger, refleks langs vegen og ny prosesskode. En ny type planskraper m/hydraulikk - trukket av traktor - og en effektiv krattknuser ble demonstrert for deltakerne.

Møtet ble åpnet av vegsjef Tronstad, som orienterte om Norsk Vegplan og framtidige planer for nyanlegg og utbedring av bestående veger i fylket. Avd.ing. Skjølberg foreleste om skiltvedlikehold og skilting for arbeide på og ved veg. Det siste ble livlig kommentert.

Vegmester Bjørnersen kom med mange gode tips og konkrete forslag i forbindelse med sitt innlegg om vintervedlikehold.



Deltakerne var aktivt med og la fram sine synspunkter, men det ble noe kort tid på et så omfattende program, og møtelederen - overing. Sølva - måtte tøyse inn både de som kommenterte og foreleste for at tidsskjemaet skulle holde.

Vi håper på flere slike informasjonsmøter, men helst med litt bedre tid på de forskjellige emner som tas opp.

Ola



Bildene er fra demonstrasjonen av krattnuseren.  
På foregående side vegmestrene Sund (øverst) og Dybendal.

## REBUS

Hvor i Hedmark er dette vegkrysset?

+ nomen nescio +  ÷ s + 9 ÷ i +  ÷ s + 500

Løsningen sendes VEGAVISA, Vegkontoret, 2300 Hamar, innen 31. desember d.å.. MERK konvolutten REBUS. Konfektpræmie til første riktige uttrukne svar.



Forts. fra side 4:

Mellom Brumunddal og Moelv ble linjen detaljstukket i fjor høst, og i juni i år ble hovedplanen for vegarm til Brumunddal, vegtilslutning ved Framnes og Økelsrud samt vegarm til Moelv lagt ut til offentlig ettersyn og oversendt de respektive myndigheter til uttalelse.

Nevnes bør det som nytt av året, og for første gang i Ringsakers historie, at en pressgruppe med et musikk-korps i spisen og med transparenter påmalt slagord, gikk i tog og protesterte mot bruplasseringen i Moelv. - Vi er da således med vi heroppe på berget også!

Hvordan det vil gå med den videre planlegging hører framtiden til, og jeg vil nødig gi meg ut på noen spådommer. Vi har imidlertid tatt sikte på å avholde skjønn på strekningen Brumunddal - Økelsrud på forsommeren neste år. Videre nordover fram til Moelv regner vi ikke med vansker av større omfang, men traséen gjennom Furnes vil nok bli en lei nøtt å knekke.



## NAVNEKONKURRANSE



Hva skal bedriftsavisen hete?

Vi savner et godt og treffende navn på bladet. Kanskje et som peker hen på Vegvesenet eller det fylke vi tilhører.

La oss nevne at Troms og Telemark - de to som hittil har startet liknende informasjonsblad - døpte sine håpefulle VEGSTIKKA og TELEMARКСVINGEN.

Tenk deg om og send ditt navneforslag til Hedmark vegkontor, 2300 Hamar, i konvolutt merket "Vegavisen, navnekonkurransen", innen 31. desember 1971.

KONFEKTESKE TIL VINNEREN! Loddtrekning hvis flere har samme vinnerforslag.

## DRIFTSPLANER FOR VEGANLEGG

Konstruktør Torstein Sesseng



I "gamle dager" da anleggsarbeidene foregikk manuelt, var alt mye enklere enn i dag. En skikkelig fjellskjæring ga arbeide til et arbeidslag i mange måneder, og planene for framdriften hadde oppsynsmannen i hodet. I dag, når feiselens klang er erstattet med eksosrøyk og motorbrøl, er det straks mye vanskeligere. Maskinene koster penger og en kan fort sløse bort tusener av kroner ved at de står og venter på oppdrag. Det duger ikke lenger å ha framdriftsplanen i hodet, den må festes på papiret: Vi må lage en driftsplan.

I Hedmark innså en for flere år siden at dette var nødvendig. Vi startet opp med driftsplanlegging i 1961 etter vårt eget system. Den 7. mars 1966 presenterte Vegdirektoratet for fylkene et system som skulle brukes ved driftsplanlegging, og vi har siden brukt dette.

Etter dette system utføres driftsplanleggingen i 2 trinn:  
Forplan og detaljplan.

### 1. Forplan.

Forplanen utarbeides så snart de tekniske planene for anlegget eller parsellen foreligger godkjente. En fullstendig forplan inneholder: Oversikt, massedisponeringsplan, transporttabell, ressurs- og kostnadsberegning og tidplan.

Hensikten med forplanen er å hjelpe anleggslederen til:

1. Valg av rett tid for masseflytting, samt utnytting av tilgjengelig masse så økonomisk som mulig.
2. Valg av rette maskiner og maskinkombinasjoner.
3. Beregne riktig start og byggetid.
4. Beregne behovet av nødvendige ressurser samt kostnader.

Videre skal forplanen danne grunnlag for:

5. Bevilgningsforslag.
6. Byggeprogram for hele fylket.
7. Detaljplanlegging.

Oversikt opprettes for å få en oversiktlig informasjon om de viktigste data ved anlegget.

Massedisponeringsplanene viser hvorledes massene fordeler seg langs linjen og hvorledes disse skal forflyttes. Av nevnte plan framgår også arbeidets størrelse.

Neste steg er oppretting av transporttabell. På denne føres:

- hvilken skjæring massene blir tatt fra
- til hvilken fylling massene skal forflyttes til
- jordart
- middeltransportlengde
- antall m<sup>3</sup> jord eller fjell
- antall transporterte m<sup>3</sup> ganger middel transportlengde

Er det behov for sidetaksmasser angis disponeringen av disse på transporttabellen. På den blir også den gjennomsnittlige transportlengden for de ulike maskintyper beregnet.

#### Ressurs- og kostnadsberegningen.

Grupperingen, metode- og ressursvalg samt kostnadsberegningen utføres på et spesielt skjema. Av mengdefortegnelsen tar en for hver arbeidsgruppe ut følgende opplysninger: Arbeidets art, enhet og omfang. Videre noteres for hver arbeidsoppgave: Maskintype, type transportmiddel, arbeidere og materiale. På grunnlag av kjente kapasitetsdata bestemmes middelkapasiteten for den dimensjonerende enheten, og en kan beregne den nødvendige tid for maskiner og arbeidere.

Prosjektet kostnadsberegnes så på grunnlag av beregnet nødvendige ressurser og priser for arbeidere, maskiner, transportenheter og materialer.

På grunnlag av massedisponeringsplanen og ressursberegningen settes opp tidsplan. Denne utarbeides med det mål for øye at prosjektet blir drevet så økonomisk som mulig, samtidig som kravet om jevn sysselsetting etterstrebes.

## 2. Detaljplan.

I god tid før anlegget startes, utarbeides en detaljert driftsplan. Hensikten med denne er å bidra til å:

- nytte arbeidstiden for maskiner og personell på den mest effektive måte
- få arbeidene ferdig til ønsket tidspunkt
- opprettholde jevn sysselsetting for arbeidere og maskiner
- utføre arbeidene i teknisk riktig rekkefølge
- fastsette tidspunkter for levering av materialer og maskiner
- utføre arbeidene i teknisk riktig rekkefølge
- fastsette tidspunkter for levering av materialer og maskiner samt igangsetting av arbeider som skal utføres av andre, f.eks. kommunale myndigheter.
- foreta teknisk - økonomisk riktige omdisponeringer i tilfelle uforutsette forstyrrelser i arbeidet

Under forplanen behandles arbeidsoppgavene i grupper, mens en i den detaljerte planleggingen studerer og planlegger hvert arbeid for seg.

På grunn av sin karakter bør denne planleggingen i regelen ikke foretas for hele byggetiden. En utfører en detaljert driftsplan som omfatter alle arbeidene i 1 - 2 måneder. Ved periodens slutt planlegges for et nytt tidsrom, idet en tar hensyn til avvikelser som måtte være oppstått.

Grunnlagsmaterialer for den detaljerte driftsplan er først og fremst forplanen med tilhørende dokumenter og notater.

Den detaljerte driftsplan skal vise når de enkelte arbeider skal utføres, og hvilken bemanning, maskiner og materialer som trengs. Tidfestingen av arbeidene gjøres på et tid-veg diagram. Alle arbeidene blir der vist som en skrå strek. Strekens øverste punkt angir den dag arbeidet skal starte, samt hvor arbeidet skal påbegynnes. Strekens nederste punkt angir tilsvarende dag og sted arbeidet skal avsluttes.

På tid-veg diagrammet er det også plass til å føre opp for hver dag de arbeider, maskiner og materialer det er behov for.

## BEDRIFTSIDRETTE

Som dere alle vet, eller burde vite, har vi et bedrifts-idrettslag i Vegvesenet, stiftet i 1966.

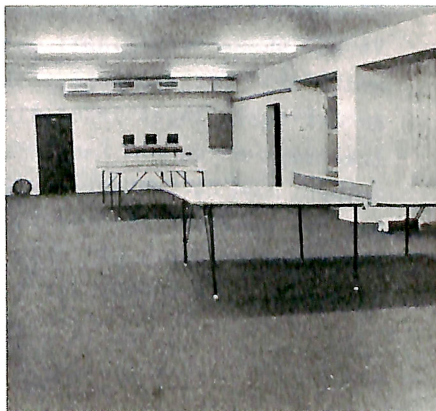
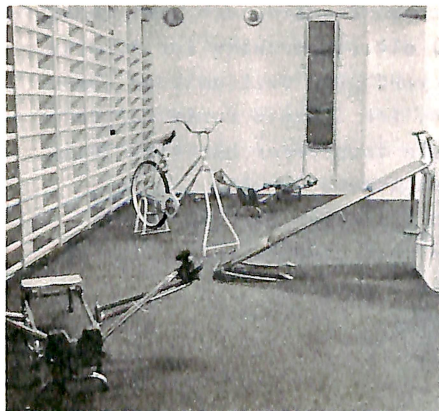
Hensikten med et idrettslag skulle også være åpenbar for alle, idet det er en kjennsgjerning at alle mennesker har et visst behov for å holde kroppen sin i form, særlig de med stillesittende arbeide.

Fra begynnelsen var det nærmest bare de ansatte ved vegkontoret som deltok, men det har hele tiden vært lagets formål at flest mulig ansatte etter hvert skal få allsidige trimtilbud gjennom Vegvesenets Bedriftsidrettslag.

Fra det første initiativ gikk det slag i slag med møter, konstituerende generalforsamling som ble holdt 15. desember 1967 og til Vegvesenets Bedriftsidrettslag ble opptatt i Norges Bedriftsidrettsforbund i brev av 15. januar 1968.

I dag driver laget med følgende aktiviteter: Fotball, ski, orientering, skyting, friidrett og trim samt håndball. I tillegg til dette er det innredet et trimrom i Fylkeshuset, der det er diverse apparater til benyttelse med blant annet bordtennis, som er fin trim både for nybegynnere og "proff.", se bilder fra trimrommet nedenfor.

Som en ser, mangler det ikke på tilbud, selv om ikke alle idrettsgrener er representert. Det står bare opp til hver enkelt av oss å mobilisere det lille initiativ som skal til for å komme opp fra sofaen på ettermiddagen.





Laget som er klart for  
2. divisjon

Fra venstre i 1.rekke:

T. Nilsen, H. Sveum,  
P. Flygind, P. Hammeren,  
L. Enget.

2. rekke:

A. Hoel, P. Rasmussen,  
O.P. Reiersen, H. Ruud,  
T. Simensen, E. Holmen.

## FOTBALL



Fotballen er den gren som hittil har enga-  
sjert flest. Den ble startet opp sesongen  
1968, og vi spiller i år den 4. sesongen.  
Resultatmessig har det gått framover fra  
sesong til sesong. Første sesongen debu-  
terte laget med en 4. plass i seriens 3.div.  
Året etter gikk det ikke fullt så bra, det  
ble 6.plass i serien. Til gjengjeld gjorde  
laget en respektabel innsats i vegcupen ved å bli nr. 3. Det  
var i 1970-sesongen det løsnet. Etter en stund å ha ligget  
på topp, endte vi på 2.plass i serien, og i cupen ble vi slått  
ut i 4.runde. Dessverre ble vi utslått i 1. runde i vegcupen  
av Oppland vegkontor.

Vi har vunnet vår avdeling i 3. div. og er klar for 2. div.  
neste år. Det har heller ikke vært noen tvil om hvem som  
er det beste laget i avdelingen, for i årets serie har vi  
ikke tapt en eneste kamp. Lagets toppscorer har vært Erik  
Holmen, som har sørget for 23 av lagets 32 mål i serien.  
Det bør bemerkes at i de fleste tilfeller har han kunnet  
ekspedere ballen i mål etter de mest utsøkte lukeballer og  
pasninger. På bildet ser vi ham i aksjon.

I vegcupen nådde vi i år sluttkampene som gikk på Lillehammer, etter å ha slått Akershus 2-0 og Østfold 2-1 i de innledende kamper. På Lillehammer derimot fikk vi potten full med 0-5-tap mot Rogaland. Vi stilte imidlertid med sterkt redusert lag. Årets vinner i vegcupen ble for øvrig Vegdirektoratet.

## ORIENTERING

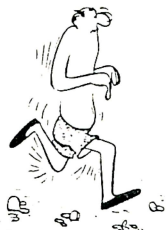
Orientering er sommerens nest største "øvelse". Den burde vært den største, og det er synd at ikke flere enn 9 fra Vegvesenet har startet i ett eller flere 0-løp denne sesongen. I orientering er det ikke bare kroppen som blir trimmet, - hjernen blir trimmet i like stor grad.

For å delta i et bedrifts-0-løp behøver en slett ikke være "proff". Det er et faktum (som kanskje ikke alle vil tro) at hvis en treffer rett på alle postene, så trenger en ikke løpe et eneste skritt og likevel vil en ikke være sistemann på resultatlisten.

Vegvesenets suverent beste 0-løper har i år vært Magne Smeland. Men sine blant annet 3 førsteplasser og 4 andreplasser i klassen 25-35 år, er han samtidig en av kretsens beste og jevneste 0-løpere. Ellers en ekstra honnør til Håkon Frang, med flest starter i eldste klasse, og som resultatmessig også har gjort det godt.



Magne Smeland



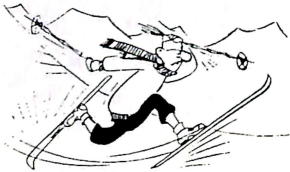
## FRIIDRETT OG TRIM

De arrangementer som kommer inn under denne gruppa, er hovedsakelig terrengløp og skogsløp. Friidrettsstevner er det ett, toppen to av på en sesong. Aktiviteten fra Vegvesenets side har vært svak. Vi har hatt med bare en regelmessig deltaker, Jac. E. Gjeltén, som til gjengjeld har gjort en fin innsats i sin klasse.

Årets KM i terrengløp ble for øvrig arrangert av Vegvesenets B.I.L.

## SESONGSKIFTE

Nå er sommersesongen over, og det synes kanskje langt fram til vinteren. Det er slett ikke tilfelle. Nå må i hvert fall treningen starte, om den ikke allerede har gjort det. Vegvesenet deltar på ski, i håndballserien og i år for første gang i serieskyting. Treningen har startet opp.



Skyting er det hver mandag fra kl. 18.00 i Fylkeshuset. Håndballtrening i plasthallen hver mandag fra kl. 21.00 til 22.00. Resten av uka kan benyttes til skitrening. Og er det noen som vil bestemme tempoet og mengde av trening selv, så står som nevnt trimrommet i Fylkeshuset til disposisjon.

GOD HØST - TRIM GODT!





## UTKAST TIL LOV OM VERN MOT FORSØPLING AV NATUREN.

- I. Lov om naturvern av 19. juni 1970 har i § 16 følgende bestemmelse om avfall og liknende:

"Ingen må legge eller sette igjen eller tømme avfall eller liknende slik at det kan virke skjæmmende eller være til skade i landskapet eller naturmiljøet for øvrig. Det samme gjelder større kasserte gjenstander som maskiner, motorkjøretøyer, redskap, inventar, bygningssdeler, husgeråd og liknende."

Sosialdepartementet har nå utarbeidet et utkast til lov om vern mot forsøpling av naturen, som i tillegg til dette blant annet spesielt tar sikte på å motvirke forsøpling av kystområder, friluftsområder og områder langs vegene.

- II. Den viktigste bestemmelse for Vegvesenets del finnes i utkastets § 2, der det heter:

"Ved ethvert utsalgsted for bensin m.v., beregnet på motorvogntrafikanter, skal det finnes beholdere for avfall lett tilgjengelig for trafikantene. Beholderne skal være lukkede og være plassert slik og tømmes så ofte at hygieniske ulemper ikke kan oppstå. Avfallet må bare henlegges på steder som er godkjent av helserådet. Helserådet kan i det enkelte tilfelle bestemme at det ved utalgsted som nevnt i første ledd, skal finnes avtrede lett tilgjengelig for trafikantene."

Det fremgår av dette at det i første rekke er de kommunale instanser sammen med eieren av utalgstedet som pålegges å håndheve loven. I forhold til Vegvesenet inneholder ikke lovutkastet noe nytt. Det har imidlertid vært diskutert og enkelte steder også forsøksvis praktisert oppsetting av avtreder langs vegene i Vegvesenets regi. I et rundskriv til vegsjefene opplyser Vegdirektoratet at direktoratet om dette forhold har gitt følgende uttalelse om lovutkastet:

"Forutsatt at kommunen tilpliktes å ta seg av renovasjonstjenesten, kan det bli spørsmål om etter hvert å føre opp priveter ved de rasteplasser langs riksvegene hvor behovet er størst og hvor forholdene ellers ligger til rette."

Om hvorledes Vegvesenet inntil videre skal forholde seg, heter det i rundskrivet til vegsjefene:

"I et par, tre fylker har Vegvesenet ført opp avtreder av enkel gammeldags type i skog og utkantstrøk. Ordningen har vært til hjelp for trafikantene, men for Vegvesenet som etat har det sine betenkelige sider å starte en renovasjonstjeneste på denne måte. Vegdirektoratet kan således ikke tilrå at vegsjefene på eget initiativ bygger priveter av denne type på rasteplasser langs riksvegen.

Inntil videre forutsettes alle saker i forbindelse med bygging av sanitæranlegg for Vegvesenets regning forelagt Vegdirektoratet til godkjennelse."

III. Konklusjon: Lovutkastet medfører ingen umiddelbare endringer i Vegvesenets renovasjonstjeneste langs våre vegger.



Lensmannen: Har du sett noe til vegvokteren?  
Hogbart: Nei je kommer veger je.

## BEDRIFTSLEGEORDNINGEN

Ved lege Erich Erichsen.



Når det i løpet av det siste året er blitt opprettet en bedriftslegeordning i Hedmark Fylke og hele fylkets vegvesen er kommet med i ordningen, så må dette sees som et betydelig fremskritt i arbeidet for bedring av arbeidsmiljøet. I disse dager er det 25 år siden Bedriftslegerådet ble opprettet i samarbeide mellom LO, Arbeidsgiverforeningen og Legeforeningen. Dette råds

oppgave var å arbeide for opprettelse av bedriftslegeordninger for flest mulig arbeidsplasser. Retningslinjer for arbeidet ble også trukket opp av rådet. Det er disse retningslinjer som følges også ved fylkets bedriftslegekontor.

Det viktige ved bedriftslegenes arbeide er å få kontakt med alle som arbeider i bedriften. Han må lære sine klienter å kjenne, han må kjenne deres arbeide og forholdene på arbeidsplassen. Han må gjennom sine undersøkelser få kjennskap til deres helsemessige tilstand, og samtidig få et vurderingsgrunnlag for hvorvidt arbeidet kan være en påkjenning for den enkelte.

Når det gjelder arbeidet på veg og anlegg har det vært - og er - en rekke forhold som kan bety stor belastning. Man har en rekke arbeidsoperasjoner som kan medføre helserisiko: larm, støv - for å nevne et par av de viktigste. Det er i de senere år tatt visse forholdsregler for å beskytte mot slike påvirkninger. Hørselvern er innført og man har prøvet seg frem med forskjellige støvdempende midler. Skadene har vært mange, men man har begynt å overvåke også disse forhold. For første gang har bedriftslegen i år oppsøkt de forskjellige områder hvor Vegvesenet har stasjonert folk, og utført undersøkelser der. Den første undersøkelsen kan for mange se litt hastverkspreget ut, men det har vært av viktighet å få tak i alle for den første kontakt og den første registrering. Neste gang er man kjent og man får meget mer ut av undersøkelsen.

Om legen finner et eller annet å bemerke, som f.eks. en forhøyet senkning, så må han henvise til fortsatt kontroll og undersøkelse hos den enkeltes vanlige lege. Det er det alminnelige. De som arbeider nær bedriftslegekontoret kan, om det er noe de ønsker å konsultere legen om, treffe legen etter henvendelse på forhånd. Så langt det er mulig for tiden, vil kontoret gi service. Men tiden er begrenset til 19 timer pr. uke, etter Bedriftslegerådets norm, - den kunne nok vært lenger om alle etterspørsler skulle dekkes.

De vanlige undersøkelser som gjøres, er enkle. Det kan være ønskelig etter hvert å utvide kontorets muligheter både med hensyn til den vanlige legeundersøkelse og med utstyr for miljøundersøkelsene (f.eks. larm). Dette er avhengig av den økonomiske situasjon, - en får håpe på departementenes forståelse for at bedriftslegevirksomheten kan være av stor økonomisk betydning for de institusjoner som er med, - like meget som det er av helsemessig betydning for de som arbeider innenfor institusjonene.

Allerede det første halve året har vist et utmerket samarbeide til alle kanter, og jeg tror arbeidet vil bli lett og forhåpentlig givende for alle.



Vi presenterer her de to som arbeider ved bedriftslegekontoret:



Bedriftssøster Ingrid



Erich Erichsen  
Bedriftslege

## DRIFTSSJEFEN



I den nyopprettede stilling som driftssjef i Hedmark er ansatt KARL E. LUNAAS.

Lunaas er født i 1922. På sitt hjemsted, Tynset, kom han i berøring med Vegvesenet allerede under krigen, som student, da som hjelp ved forskjellige arbeider.

Etter eksamen fra NTH i 1949 var Lunaas i et par år ansatt ved en privat bedrift, men kom i 1951 tilbake til Vegvesenet, først til Vegdirektoratets bruavdeling, hvor han i 1957 ble overingeniør II, og etter et lengre studieopphold i Tyskland i 1962, til anleggskontoret.

Våren 1965 overtok Lunaas stillingen som overingeniør II og leder av planavdelingen ved vegkontoret i Hedmark. Med permisjon fra denne stilling har Lunaas inneværende år vikariert i et dosentur ved NTH.

Som mangeårig medlem av BUL har Lunaas alltid funnet tid til å dyrke sin store interesse for sport og idrett. I årene 1951-55 representerte han ved flere anledninger Norge i friidrettslandskamper på sin spesialdistanse 1500 m. Senere er det kanskje skiene som har stått hjertet nærmest, og i 1965 vant Lunaas sin klasse i Birkebeiner'n.

Sin nye stilling som driftssjef tiltrer Lunaas den 1. desember 1971, og vi ønsker ham velkommen tilbake til oss.



## VEGVOKTERLAG

I forbindelse med innføring av vegvokterlag i vedlikeholdsdistriktene, ble det den 13. oktober 1971 holdt et orienteringsmøte for alle ansatte i distrikt 6.

Møtet ble arrangert i Innbygda, og her presenteres møtedeltakerne:



Den 14. oktober ble samme sak behandlet på Drevsjø for ansatte i distrikt 7, og her ser vi dem samlet:



Fra vegkontoret møtte avd.ing. Husby og konstruktør Gjeltén.

## VERNEARBEID

Etter sigende skal vernearbeidet i Statens Vegvesen være godt utbygd, i motsetning til mange andre bedrifter i vårt land. Om så er, skal vi ikke slå oss til ro med det, men søke å forbedre det ytterligere.

For en del år siden ble det inngått en avtale mellom Statens Vegvesen og institusjonen Vern og Velferd. Denne skulle ta seg av organiseringen av vernearbeidet.



I Vegdirektoratet er det opprettet et hovedvern-utvalg. Dette skal da være retningsvisende for vernearbeidet ute i fylkene. Fylkene har så et verneutvalg bestående av en representant fra vegarbeiderne, en fra oppsynsmennene og en fra ledelsen.



I vårt fylke består dette i dag av henholdsvis Bjarne Evensen, Arne Frantsen og Jac. Erik Gjelten. For øvrig er det valgt tilsammen 29 verneombud med varamenn rundt på de ulike arbeidsplasser i fylket.



At et aktivt verneombud er med og styrker sikkerheten på arbeidsplassene er det ikke tvil om, men verneutvalget ser det som et mål å få et verneombud i hver eneste ansatt, valgt eller ikke. Kommer vi dithen, vil nok dette gi seg ytterligere utslag på vår skadestatistikk, i positiv retning.



Når det gjelder skademeldinger hittil i år (pr. 31. oktober), er det innkommet i alt 18 stk. (for øvrig samme antall som ved utgangen av oktober 1970). Bortsett fra dødsulykken på Tynset vegstasjon den 19. april d.å., er det stort sett mindre skader som har inntruffet. Men vi må merke oss det, at ved bruk av verneutstyr kunne 25% av disse ulykkene vært unngått.



Når det gjelder bruk av verneutstyr er det forhåpentligvis et tilbakelagt stadium dette at man føler seg som en "utstillingsfigur" med det iøynefallende utstyr som verneutstyr nødvendigvis må være. Tendensen har faktisk blitt den, at fra å bli sett på som noe komisk, er reaksjonen blant det trafikkerende publikum blitt det motsatte, nemlig, at en mann som stiller med et eller annet vegarbeide uten iøynefallende utstyr, blir betraktet som en person med liten respekt for sin egen helse og for å være direkte farlig for trafikken.

Vern og Velferds kontor i Oslo har mange eksempler å vise til når det gjelder akkurat dette. Det fortelles derfra at det er ingen sjeldenhet med meldinger fra trafikkanter som viser til vegstreknings hvor et eller annet vegarbeid foregår hvor mannskapet var mangelfullt utrustet med verneutstyr. At det nå også kommer orangerfarget arbeidstøy til bruk under spesielt utsatt arbeide, bør vi alle hilse med glede. En vil for øvrig nevne at både Sverige og Danmark ligger foran oss på dette område.

Til slutt må nevnes at konsulent Jørgensen fra Vern og Velferd i september avholdt arbeidsplassmøter i østlige og nordlige distrikt av vårt fylke. Disse gikk da blant annet ut på informasjon og demonstrasjon av verneutstyr. Resten av fylket vil bli besøkt i midten av november.

Da vil jeg til slutt si som vår lille spøkefulle figur: "Pass på at verneutstyret som du bruker er i forskriftsmessig stand".



### **TRIST....**

- er det naturligvis når utstyret ikke er i orden - da er man lite beskyttet.

Pass derfor på at verneutstyret som du bruker er i forskriftsmessig stand.



## HYTTEVIRKSOMHETEN



Pågangen etter lån av Vegvesenets overnattingssteder har i år vært stor, både i vinter- og sommersesongen.

I vintertiden var det 58 av de ansatte som benyttet seg av brakkene, fordelt på 35 arbeidere og 23 funksjonærer, og i sommer har de vært utlånt til 71 arbeidere og 19 funksjonærer. I alt har hyttene hatt 803 utleiedøgn, og det regnes med ca. 2500 gjestedøgn. Vulustua i Sollia er den hytta som har vært mest etterspurt, og den alene har hatt 138 utleiedøgn.

For påsken og sommerferien har fordelingen vært foretatt av kontorsjef Torgils S. Jensen, avdelingsingeniør Per Rasmussen og sjåføør Sverre Slåtten.

En har inntrykk av at låneordningen fungerer stort sett godt, og at de fleste finner seg vel til rette i hyttene.

## FARVEL TIL HYTTA VED ORMUTTUSJÖEN



Hytta ved Ormuttusjøen har lenge hatt en uviss skjebne hengende over seg. Dette har blant annet hatt sammenheng med tomtespørsmålet.

Det er nå avgjort av hytta må rives, og arbeidet vil bli utført i løpet av høsten.

## LÅN AV VEGVESENETS HYTTER VINTEREN OG PÅSKEN 1972

I likhet med tidligere, vil Vegvesenets hytter også neste år være til låns for de ansatte.

For vinteren og påsken 1972 er følgende hytter til låns:

- 1) Ved Gravbekkli bru i Folldal
- 2) " Brydalskjølen i Tynset
- 3) " Tyllaldalskjølen i Tynset
- 4) " Storhåen, Narbuvollen i Os
- 5) Vulustua i Sollia
- 6) Ved Statsbuøyen
- 7) " Ringebu fjellet
- 8) " Lille Elgåsjø (øst for Femund)
- 9) " Isterfossen

En gjør oppmerksom på at hyttene i første rekke skal disponeres av Vegvesenets arbeidere og funksjonærer i tjenestedyemed. Skulle det vise seg nødvendig å bruke hyttene i forbindelse med arbeidsdriften, tas det forbehold om rett til å omgjøre utlånet.

Utlån av hyttene kunngjøres bare på denne måten gjennom VEGAVISA, og det blir derfor ikke utsendt eget rundskriv.

Søknad om hyttelån sendes Hedmark vegkontor INNEN 15. JANUAR 1972. I søknaden bes gitt opplysning om familiens størrelse og om når søkeren sist disponerte hytta i sommer- eller vinterferie. Om fordelingsmåten vises til Samarbeidsutvalgets møteprotokoll av 18. juni 1969.

Henvendelse om hyttene kan skje til fullmektig Kari Klingenberg, telefon 26 080, linje 425.

## SAMARBEIDSUTVALGET



Samfunnsutviklingen de senere årtier har skapt stadig større behov for samarbeide innen arbeidslivet på nær sagt alle felter.

Samtidig som en ser en økende grad av sentralisering og spesialisering, vil behovet for informasjon og tverrfaglig kontakt være av avgjørende betydning for et trivelig arbeidsmiljø og en mest mulig effektiv arbeidsplass.

Ett av de organer hvis målsetting er trivsel og effektivitet, er samarbeidsutvalgene. I de fleste private bedrifter er det opprettet slike samarbeidsutvalg, med representanter for både ledelse og ansatte. Samarbeidsutvalgene har ofte betydelig innflytelse på mange hold innen bedriften. Både ledelse og organisasjoner har etter hvert oppdaget nytten av et godt samarbeidsutvalg, og har ved riktig utnyttelse av det skapt et bedre arbeidsmiljø og derigjennom økt effektivitet.

Ved avtale mellom staten og arbeidstakernes organisasjoner er det bestemt at det skal opprettes samarbeidsutvalg i statens virksomheter hvor det er mer enn 50 ansatte. Formålet med avtalen er å fremme arbeidsglede og effektivitet gjennom samørighet og samarbeid i statens virksomheter. De ansattes erfaring og innsikt skal nyttiggjøres til beste for de enkelte virksomheter, de ansatte selv og samfunnet som helhet.

Avtalen fastsetter også en fordelingsnøkkel for representasjonen innen samarbeidsutvalgene, hvor ca. halvparten kommer fra ledelsen og ca. halvparten fra organisasjonene.

Utvalgene i staten har hittil i stor utstrekning hatt rådgivende funksjon, og mulighetene for å øve innflytelse er derfor noe begrensede. En utvikling er igang, slik at en antar at samarbeidsutvalgene vil kunne få øket innflytelse på noe lengere sikt også i staten.

Samarbeidsutvalgene har en rekke oppgaver, blant annet:

1. Drøfte orienterende og fortrolige meddelelser fra ledelsen om økonomiske forhold, bevilgninger og deres anvendelse, regnskapsmessige forhold, planer på lengere og kortere sikt, etc.
2. Behandle effektivitetstiltak, rasjonaliseringstiltak o.l.. Søke å få de ansatte til å fremme forslag til å øke effektivitet og trivsel. Drive opplysningsvirksomhet, slik som f.eks. dette bladet er ment å være.
3. Sørge for vernetiltak og søke å se til at arbeidervernloven blir fulgt.
4. Velferdstiltak.
5. Opplæringssspørsmål.

Dette er endel av de saker som samarbeidsutvalgene skal drøfte og søke å få forbedret.

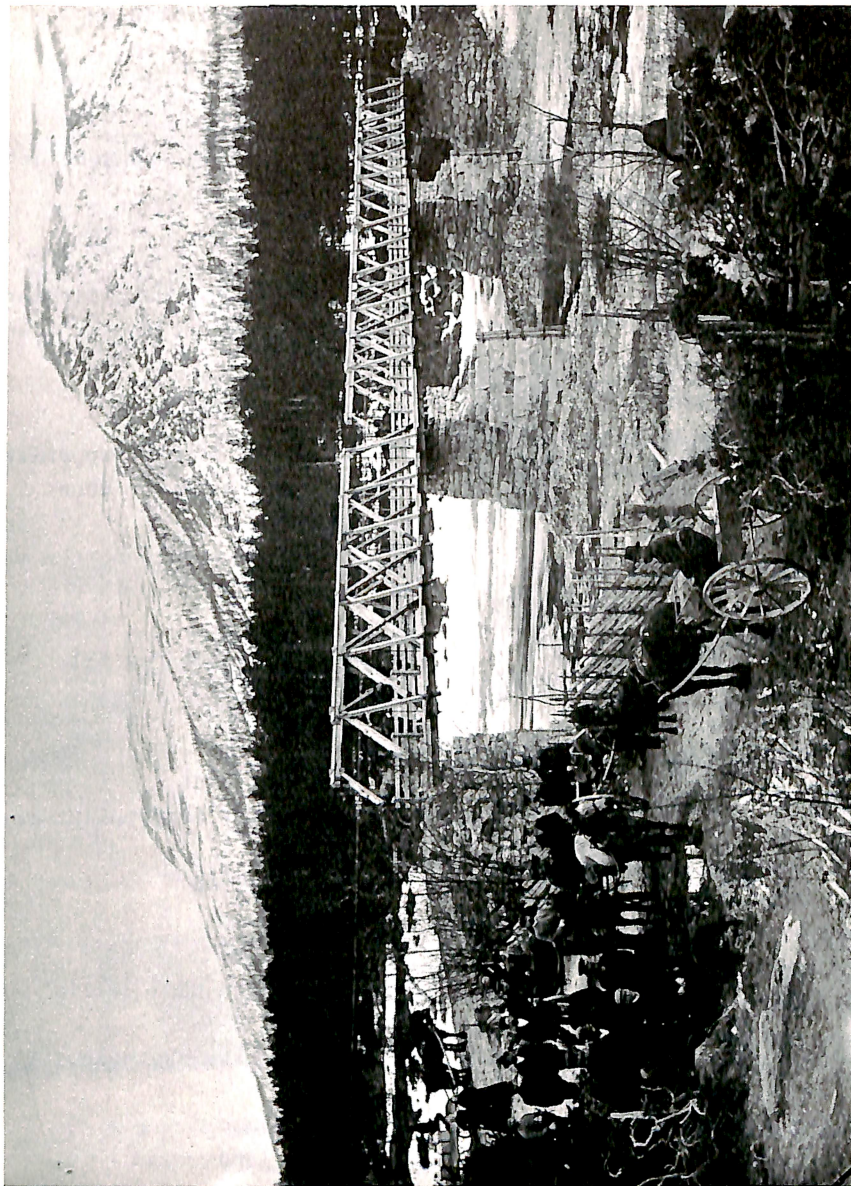
Vi vil komme tilbake til samarbeidsutvalgene i hvert nummer framover for å ta opp mere konkrete saker, og forsøke å få samarbeidsutvalget til å bli et best mulig redskap for oss alle.



Dette gamle bilde av Kveberg bru i Alvdal har en funnet i kontorets arkiv. En antar at bildet er tatt i forbindelse med bruas avlevering i 1907. På fotografiet ser en blant annet amtsingeniør Werenskiold i karjolen, og til hest daværende avdelingsingeniør Sundt. Det er rimelig å anta at representanter for kommunen er blant de tilstedeværende.

Brua er bygd 1906/07, og arbeidsbas var Kristian Horten fra Tyllidal, hvis sønner Karenius og Olaf begge har vært oppsynsmenn i Vegvesenet.

Brua sto til våren 1934, da storflom og tømmerlunner fjernet den. Opphoping av tømmer under fløting hadde i 1906 fjernet også den første Kveberg bru, bygd 1874. I 1936 var igjen ny bru blitt bygd, denne gang som hengebru i ett spenn, og denne brua er fortsatt i bruk.



VANNRETT:

1. Friluftsyрке
7. Kan Flenmoren bade i
10. Pryl
11. Fugl
13. Tone
15. Blir sådd langs ny veg
17. Yrkestittel i VV
20. Er ingen vegvokter
22. Festemiddel
23. Blomsterdel
24. Drikkes det av langs vegen
25. Fiskeredskap
27. Kan sees på noen vegskilt
28. Forårsaker glatte veger
30. Tall
31. Over
33. Jevn
34. Finnes hos Hegdalstrand
36. Brukes på noen veger
38. Finner neppe vegarbeideren når han graver.
39. Tresort
40. Bru i Åmot
44. Polere
45. Fryse
47. Brukes ved 28. vannrett
48. Blomst
52. Vegmesters initialer
53. Nag
55. Norsk by
57. Ligger Flissund bru i
58. Høres etter skytebasens varskorop
60. Hjørne
61. Først og sist i Elverum
62. Brukte draft istedenfor vegkart
63. Bru i Åmot/Stor-Elvdal
66. Tas det mangt et tungt av på vegarbeide

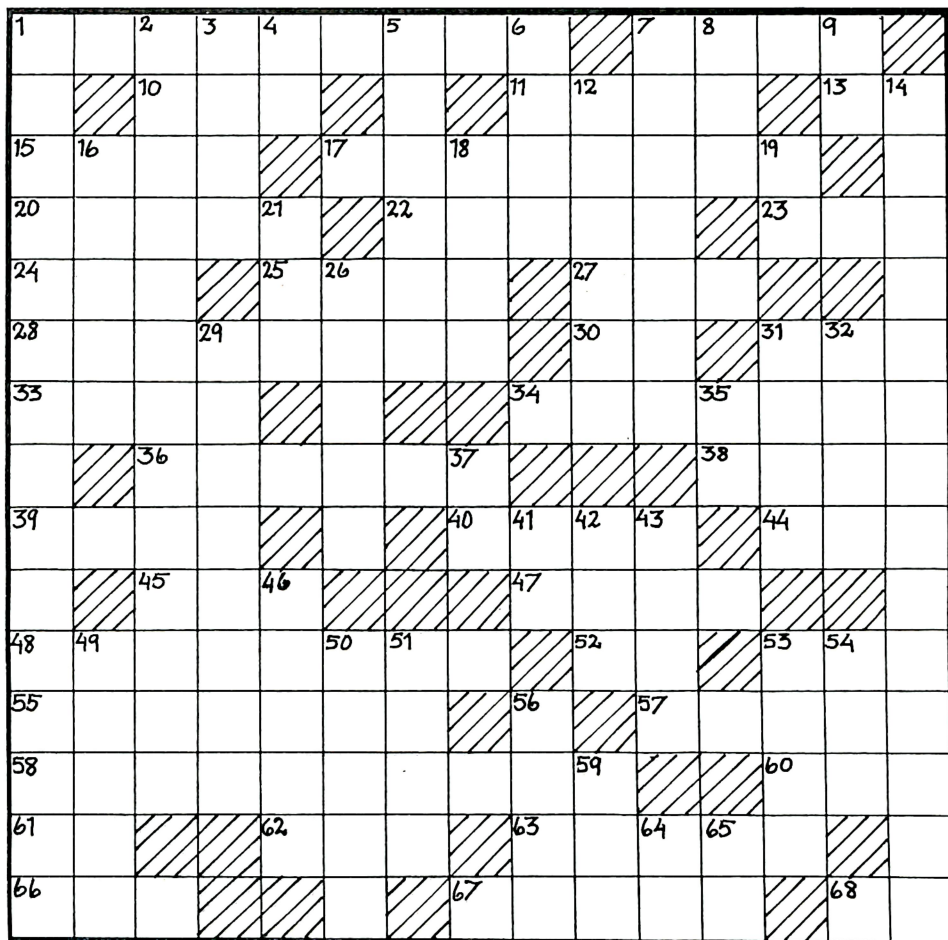
67. Mannsnavn
68. Vegmesters initialer

LODDRETT:

1. Vesen
2. Hjelpemidler i vegarbeidet
3. Kloke
4. Tolga - ??
5. Øves
6. Poststed og skuespillerinne
7. Er vegarbeiderens lønn dessverre ikke.
8. Vokse
9. Flatemål
12. De er som oftest for raske
14. Anlegg istedenfor bane
16. Stille
18. Er det over alle norske veger
19. Moréne
21. Spedbarn
26. Herfra er det veg til Femundsenden
29. Bru i Asnes
31. Rovdyr
32. Asiatisk stat
35. Har bilist stoppeplikt for
37. Hvilte
41. To i Smestad
42. Dressert
43. Mente
46. Sitter man på i Sollia
49. Duft
50. Bruker ikke skytebas i VV
51. Øy
53. Pikenavn
54. Betyr jord
56. Vegmester i Moelv
59. Flere stemmer
64. Pronomen
65. Bilbokstaver på norske veger om sommeren

# KRYSSORD

Opggaven er "spesiallaget" for oss av Fjernsynets "kryssord-snekker", Claus T. Petersen.



Løsningen sendes VEGAVISA, Vegkontoret, 2300 Hamar, innen 31. desember 1971. MERK konvolutten "KRYSSORD".

Premier loves.

## FEM DAGERS UKE I VEDLIKEHOLDS - DRIFTEN OGSÅ I VINTERHALVÅRET

Spørsmålet om innføring av 5 dagers uke i vinterhalvåret for vedlikeholdsdriften ble behandlet i forhandlingsmøte 13. oktober d.å. mellom tillitsmannsutvalget for arbeiderorganisasjonen og vegadministrasjonen i Hedmark.

Partene ble enig om følgende:

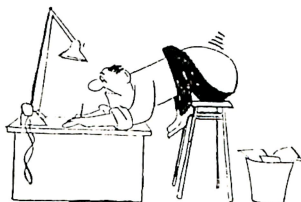
1. Det innføres inntil videre som en forsøksordning 5 dagers arbeidsuke for alle arbeidstakere i vedlikeholdsdriften i vinterhalvåret 15. oktober 1971 - 15. april 1972.
2. Påleggelse av beredskapstjeneste på grunn av lørdagsfriordningen skal søkes begrenset i den utstrekning det er mulig uten at det går ut over utførelsen av en fullt forsvarlig vedlikeholdstjeneste. Spesielt bemerkes:
  - a. For høvelførere kan beredskap være nødvendig med sikte på rask rydding av møteplasser, busslommer, kryss etc. etter snøfall og andre liknende situasjoner.
  - b. For brøyte- og strøandsjåførere forutsettes det nødvendig med en beredskapsordning. Reservekjørere og andre som kan fungere som avløsere, tas med i denne. Der det er hensiktsmessig, søkes brøyteroter slått sammen under slik beredskapstjeneste, slik at én sjåfør eventuelt kan ha beredskap på to roter.
  - c. For vegvoktere og andre vedlikeholdsarbeidere anses det nødvendig med en viss beredskap i hvert vegmesterområde for å dekke plutselige behov, såsom behov for hjelpemannskap ved strøandsiloer og strøandsaktak eller ved brøyting, rengjøring av trafikkskilt (spesielt fare- og andre viktige skilt) etter snøfall, rimdannelse o.l., inspeksjonstjeneste under vanskelige værforhold, m.v.
3. Når beredskap pålegges, forutsettes den som hovedregel pålagt for minst en hel uke om gangen, jfr. Overenskomsten § 7, punkt 4.

Det forutsettes opprettet turnusordninger i den utstrekning det er praktisk mulig og slik at flest mulig deltar i turnus-



tjenesten. Selv når beredskap er pålagt, kan vegmestrene/ oppsynsmennene velge å kalle ut andre enn de som har beredskap hvis dette i det aktuelle tilfelle er mer hensiktsmessig, f.eks. fordi vedkommende er bosatt nær arbeidsstedet.

4. Behovet for beredskapstjeneste vil variere med geografiske-, trafikale- og andre forhold, men anses stort sett aktuelt i hele halvårsperioden, i enkelte distrikter mindre i en periode midtvinters.
5. Administrasjonen sørger for at vegmestrenes beredskapsplaner innsendes til vegkontoret til godkjenning, slik at ordningen blir likt praktisert under hensyntaken til geografiske og andre ulikheter.



REDAKSJONEN VIL GJERNE HA INNLEGG

fra leserne, av faglig eller annen art. Mange sitter inne med opplevelser og historier som er vel verd å komme på trykk. Bladet kan om ønskes bistå med skrivehjelp.

NESTE NUMMER ventes i februar/mars. Stoff til dette bes innsendt innen 15. januar 1971.



## Til grunneiere ved offentlige veger

### *Plassering av skogsvirke ved riks- og fylkesveger*

Forskrifter for riksveg gitt av Vegdirektoratet/  
Samferdselsdepartementet den 4. november  
1966 i medhold av vegloven av 21. juni  
1963, § 30, siste ledd, jfr. § 9.

Forskrifter for fylkesveg gitt av Hedmark fyl-  
kesvegstyre den 29. mars 1971.

**VEGSJEFEN I HEDMARK FYLKE**  
Hamar, juli 1971.

Michael Haug - Hamar

### PLASSERING AV SKOGSVIRKE LANGS RIKS- OG FYLKESVEG

Da det har vist seg flere steder i fylket å være noe vanskelig å håndheve bestemmelsene om plassering av skogsvirke ved våre vegger, har en ved vegkontoret fått utarbeidet en folder og en plakat hvor forskriftene er tatt inn.

Et antall eksemplarer er sendt vegmestrene til viderefordeling til vegvoktere og private som dette måtte være av interesse for. Plakaten er tenkt satt opp på de steder hvor slik virksomhet drives og forskriftene ikke overholdes.

# Med en enkel...



## Redaktørens lille nellik

går denne uke til

### Veisjefen i Hedmark

I denne søte ventetid før kommunevalget, da selv samferdselsministeren uttaler at deler av landets veistandard er dårligere enn han trodde, kan det være på sin plass med en oppmuntrende blomsterhilsen til veisjefen i Hedmark. Han får den for «motorveistrekningen» mellom Espå og Stange på E 6, som pussig nok hverken har motorveistatus eller 90 km/t som toppfart.

Ikke bare er veien vellaget, hele veimiljøet er en nytelse for en trett bilist — og det skyldes ikke bare Hedmark-naturen. Nei, veisjefen har plantet friskt, grønt gress i grøftkantene og hellingene langs Europa-veien, og planert ut alle ujevnheter utenfor asfaltstripen.

Et skoleeksempel på hvordan en moderne trafikkåre kan tilpasses naturen.

Nellik er avsendt.



Prøvekjør Volkswagen på vinterføre!

**OLRUD**  
**OLRUD AUTO A/S**

Hamar - Furnes - Elverum - Tynset

+ 2600

+ 38551

+ 10833

+ 474