

Disp. 11P  
E 34/70

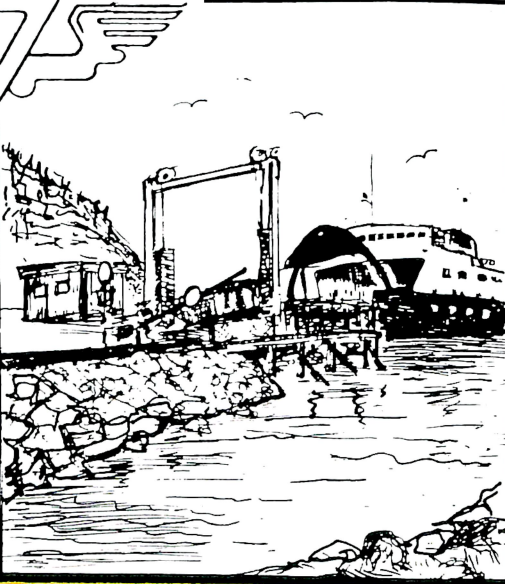
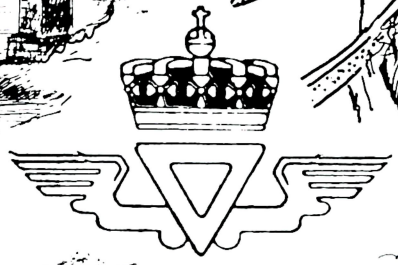
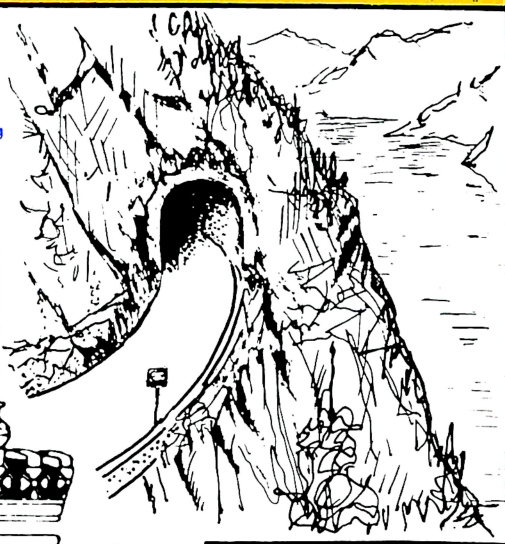
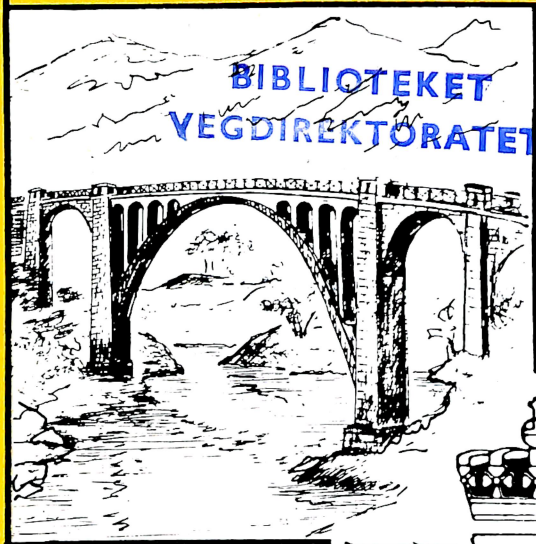
# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 3

September 1978

6. årg.



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 3

September 1978

6. org.

### BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Andor Wicken  
Bjørn Wivestad

#### Redaksjonsråd:

Ottar Brudeseth  
Kåre Hansen  
Arne Johnsen  
Thoralf Neraas  
Andor Wicken  
Olaus Winther

#### Redaksjonssekretær:

Terje Haug

Utgitt av samarbeidsutvalget

#### Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset,  
Julsundvegen 7, 6400 Molde

#### Sats og trykk:

Jan Betten & Sønns Trykkeri,  
Tingvoll

Opplag: 1300

#### Bidragstere:

Bjørn Andersen  
Katrine Bang  
Ottar Brudeseth  
Gunnar Flemmen  
Kristian Furland  
Anders Grotle  
Kåre Halvorsen  
Ingebrigt Heggset  
Frank Malme  
Ulf Myhre  
Toralf Neraas  
Bjarne Rekdal  
Arne Inge Torvik

#### Innhold:

- Side
3. Langtidsplan
  6. Felleslager
  9. Nytt feriested ?
  10. Veteranklubben
  12. Oppstartning av personal- og org. undersøkelse
  15. Vegfolks ansvarsfølelse
  17. Haldeplass og nærmiljø
  18. Frostisolering av telekul
  20. Permisjoner
  22. Rekkverkoppsetting 1978
  24. Ekskursjon for kontorpersonalet
  26. Kryssord
  28. Soleimsund bru er åpnet
  30. Ny bru over Surna
  31. Økonomisk stønad til opp- læringstiltak
  31. Vegcup i fotball 1978
  32. Arbeidsutvalget er i drift
  34. Viktige momenter om bilvraks- ordningen
  36. Nytt fra samarbeidsutvalget
  39. Smånytt om kantslåmaskiner
  40. Kilometrering av riksvegnettet
  41. Vi gratulerer
  42. Reviderte trafikkregler fra 1/10-78
  43. Bedriftsavistreff i Molde
  44. Ny selvgående singelspreder
  44. Grasetablering av veg- skråninger 1978
  45. Nytt fra planavdelinga
  47. På tur med pensjonerte veg- tjenestemenn
  48. Ny førerkortordning



# LANGTIDSPLAN ★★★★★★★★★★

## Grunnlag

Som første fylke i landet fekk Møre og Romsdal i 1960 ein samla langtidsplan for kommunikasjonsutbygging, med investeringsprogram for ein 20-års periode for utbetring og nybygging av vegar og for ei omfattande utbygging av ferjesamband. Planen vart eit mønster for liknande langtidsplanlegging. I bedriftsorganet vårt fikk eg grunn til å nemne dåverande vegsjef K. H. Oppegaard og noverande fylkesrådmann Kåre Ellingsgård som drivande krefter i ideskaping for og utarbeiding av denne planen.

I denne langtidsplanen var det først ein detaljert arbeidsplan for perioden 1960-65. I 1964 vart det utarbeidd ein detaljplan for perioden 1966-69, og seinare etter kvart for periodane 1970-73, 1974-77 og sist i 1975 for perioden 1978-81. Frå og med 1970 fell langtidsplanen saman med Norsk Vegplan.

I åra 1973-75 vart det utarbeidd framlegg til Norsk Samferdselsplan. Ei omfattande registrering og vurdering vart gjennomført for kvar ein-skild sektor av samferdsla: Luftfart, snøggåtar, sjøtransport og terminalar, jarnbane, ferjedrift, vegtransport. Vegkontoret leverte 4 arbeidsdokument: «Det noverande vegnettet», «Registrerte ønske, behov og krav som gjeld riksveg», «Vegsambanda til grannefylka» og «Fylkesvegar». - Desse delrapportar-

ne og arbeidsdokumenta vart basis for «Innstilling frå Styringsutvalet for Norsk Samferdselsplan i Møre og Romsdal», avgitt 29. oktober 1975 og lagt fram i fylkestinget 28. november 1975.

## Revisjon

Revisjon av både Norsk Vegplan og Norsk Samferdselsplan skal skje i 1978-79. Samferdselsutvalet i fylket er prioriteringsutval for båe planane. Vegsjefen skal komme med framlegg til Norsk Vegplan. Ei særskilt oppnemnt fagleg rådgjevinggruppe skal komme med utkast til Norsk Samferdselsplan. Norsk Vegplan skal bli innarbeidd i Norsk Samferdselsplan, og samferdselsplanen skal vidare inn i fylkesplanen - som fylkesutvalet har ansvar for. Seinhaustes 1979 får fylkestinget alle desse planane til vurdering og vedtak om prioritering.

I høve revisjonen er alle kommunar bedne om å komme med framlegg til prioriteringar for periodane 1982-85 og 1986-89. I skriv til kommunane er m.a. sagt at det er

«ønskjeleg å få registret alle krav og ønskemål som gjer seg gjeldande lokalt på dei ulike områda av samferdelssektoren. Vi vil likevel ikkje la vere å nemne den samanhengen det naturleg nok vil vere mellom krav om utbygging på eit område og realistiske

vonar om utbygging på andre område av samferdselssektoren.»

### Økonomiske rammer

Enno er det ikkje fastsett økonomiske rammer korkje for dei statlege eller dei fylkeskommunale oppgåvene i samferdselssektoren for planperioden 1982-85. - Det er generelt varsla eit hardare økonomisk klima i landet. I ei planlegging for dei næraste åra har det lite verd å ta utgangspunkt i urealistiske økonomiske rammer.

### Kva skal ein prioritere?

I tidlegare langtidsplanar har det som grunnlag for prioriteringane vore stilt spørsmål om kva behov ein særleg skulle prioritere, og fylkestinget har fått eit breitt grunnlag for å kunne ta standpunkt til dette ved tidlegare revisjonar.

Hovudoppgåvene for veginvesteringar her i fylket har etter slike tidlegare vurderingar vore:

1. Utbedring av det eksisterande dårlege vegnettet til høgare og tryggare transportstandard.
2. Distriktsutbygging med veg- og brusamband til veglause strøk.
3. Rasjonalisering av samferdsla ved avløyning eller innkorting av ferjesamband.
4. Bygging av manglande ledd i sambindingsvegar.

Utbedring for høgare og tryggare trafikkstandard inneheld mange element m.a.:

- a . Forsterking av heile vegnettet til å tåle 8 tonn akseltrykk, for store delar av vegnettet til 9 tonn og et-

- ter kvart 10 tonn (viktig for næringslivet sine transportar).
- b . Dekke av asfalt eller oljegrus.
- c . Utbetring av kurvar og utviding av vegbreidd, betring av siktilhøve.
- d . Utbetring av ferjekaier og haldeplassar.
- e . Separering av biltrafikk og gang- og sykkeltrafikk (gang- og sykkelvegar).
- f . Rassikring, rekkverk, avkjørselsregulering, vegkryssutforming, lysregulering, lys i tunnelar og andre tryggingstiltak.

Dette er aktuelle emne også for komande revisjon. Ein må elles meir enn før vere merksam på utvikling og behov i ein vidare samanheng:

- Ei betre harmonisering av det totale vegnettet med omsyn til dimensjonering og trafikkavvikling (spesielt tillate akseltrykk og vogntoglengder) for dei 3 ulike vegkategoriar (riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar) innanfor samme geografiske område.
- Spesielle anlegg og tiltak for trygging av trafikk og betring av miljø, m.a. for betring av trafikksystem og trafikkmiljø i tettbygde område, omkjøringsvegar, tiltak for kollektivtrafikk (buslommer m.v.), støyskjerming, spesielle servicetiltak m.v.

Registrering av ønske, krav og behov som kommunar og trafikantar melder, vil venteleg gi ein sum som er meir enn ti gonger det ein kan vente å få som økonomisk ramme for neste 4-års periode. Framskunding av ymse prosjekt ved bruk av

bompengefinansiering vart tilrådd vurdert ved utarbeidinga av samferdselsplanen i 1975. Spørsmålet er om ein i 1978-79 tilsvarande vil sjå slike løysingar som samfunnsmessig brukbare eller naudsynte?

Innafor denne ufullstendige opprekninga framafor av nokre problemkompleks ligg det mykje stoff til ulike syn. Og innafor kvart tema blir det mykje overlegging om kvar ein skal setje investeringar inn, og kva for prosjekt og tiltak som ikkje kan få investeringar i perioden 1982-85.

### **Medverknad**

Som før er utarbeidinga av ein langtidsplan for veginvesteringar eit administrativt ansvar for Statens vegvesen. Dette krev eit konstruktivt ansvarleg lagarbeid av alle avdelingar ved vegkontoret.

Tilrettelegging av ein langtidsplan krev elles ein aktiv medverknad frå politiske og administrative organ i kommunar og fylke og frå fleire statlege organ. - Det er klårt at mange ulike interessar gjer seg gjeldande i utbygging av eit tenleg samferdselsapparat - og at harde motsetnader kan bli registrert. Der dei ulike synsgrupperingane kan komme seg ut av sine isolerte skyttargravstillingar og interesser kan sameinast, der vil det og vere lettast å få investeringar prioritert i ein arbeidsplan for dei næraste åra.

Ein samferdselsplan - og spesielt ein langtidsplan for veginvesteringar - får innverknad for alle i vegvesenet, i spørsmål om arbeidsoppgåver og arbeidsplassar, organisering, arbeidsstader, problemstilling og arbeidsformer. Det er difor naturleg at samarbeidsutvalet i vegvesenet ser engasjement i langtidsplanarbeidet som ei nærliggande oppgåve.

Det er ein føremon at dei som skal setje tiltak ut i livet også er med - og syner aktiv interesse - i planprosessen.

Vegvesenet sine tenestemenn ute i drifta - i anlegg og vedlikehald - har kvar for seg kjennskap til problemområde innafor både sine geografiske område og sine faglege felt. Det vil vere særst verdfullt å få flest mogleg av slike registreringar og vurderingar frå desse fagfolka ute i drifta - frå dei einskilte vegmeistarar, oppsynsmenn og fagarbeidarar. Kunne det ikkje vere ei interessant oppgåve for dei lokale avdelingar av tenestemannsorganisasjonane å få til ei registrering av manglar og behov- og gi ei vurdering av oppgåver og mål i dei respektive distrikta?

Vi er elles takksame for alle konstruktive realistiske idear og framlegg for langtidsplanlegginga vår for periodane 1982-85 og 1986-89.

*Arne Inge Torvik*



## Felleslager.

### Nytt opplegg for forvaltning av småmaskiner og utstyr i anlegg og vedlikehold.

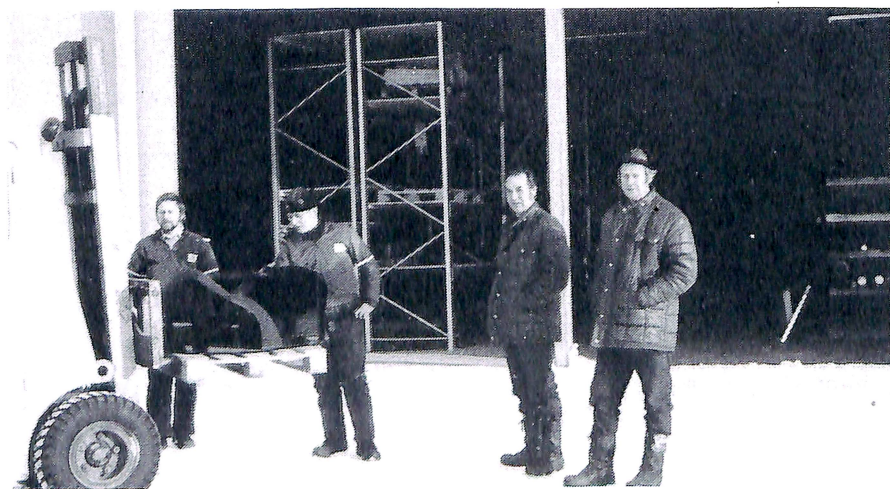
På anleggene og i vedlikeholdet i vårt fylke disponeres det over mindre maskiner og utstyr til anslagsvis 7 - 10 mill. kr.

Etter drøftinger på vegkontoret og med en del vegmestere og oppsynsmenn, er en kommet til at disse ressurser bør kunne nyttes på en bedre måte ved at det opprettes felles beholdninger (felleslager) for anlegg og vedlikehold. Dessuten mener en det ligger store økonomiske gevinster i at man får et opplegg hvor en person får ansvaret med å vedlikeholde materiellet slik at det er orden til enhver tid.

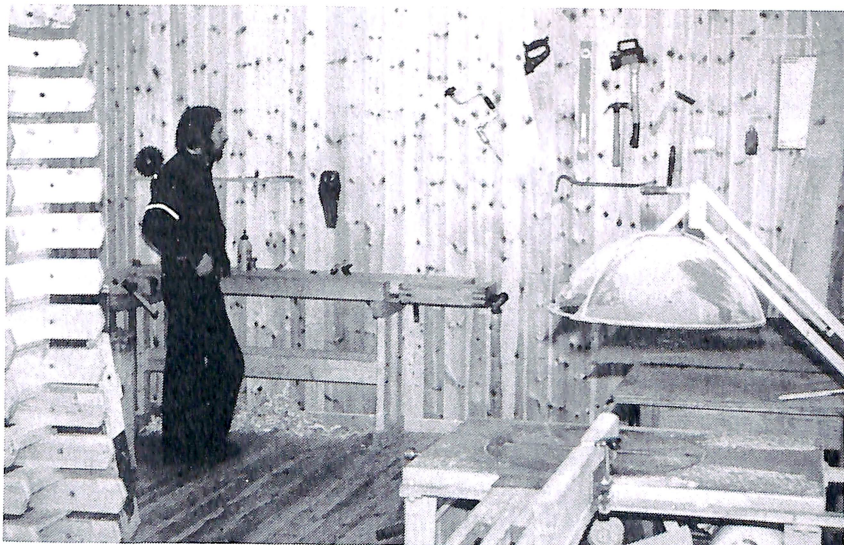
Materiell det i første rekke er aktuelt å nytte felles er småmaskiner som boremaskiner, motor-

sager, pumper, aggregater, vibratorer m.v. I tillegg kommer utstyr som håndredskap, verktøy, skilt og sperremateriell.

Såkalte «felleslager» er tenkt opprettet i tilknytning til vegstasjonene i de enkelte vedlikeholdsområder. I noen vedlikeholdsområder kan det avhengig av geografiske forhold også være aktuelt med et mindre felleslager i tillegg til lageret ved vegstasjonen. Det er dessuten tanker om et større felleslager ved **vegsentralen på Årø** som skal dekke ferjemateriell og utstyr for betongarbeid og brukbygging i tillegg til det materiell som anlegg og vedlikehold disponerer i området.



*Ved siden av trucken fra v. lagerbetjent Gudmund Fiske, oppsynsm. ass. Finn Heggset, vegmester John. O. Husby og oppsynsmann Amund Sylte. I bakgrunnen ser man selve lageret.*



«Snekkerboden». I forbindelse med felleslageret er det innredet et lite snekkerverksted.

Ordningen med felleslager er allerede kommet i gang her i fylket. Til nå er det opprettet felleslager ved **Øye vegstasjon i Surnadal**. Ved **Toven vegstasjon** i Eidsvåg er man i disse dager i gang med å kjøre inn materiell fra mindre lagerskur i distriktet. Her har man dessuten en tid hatt en ordning hvor anleggene i området og vedlikeholdet har fått reparert og vedlikeholdt sine småmaskiner.

Til **vegstasjonene på Ørsta og Stranda** er det innkjøpt reoler og utstyr med henblikk på igangsetting med felleslager. Ved **Ørsta vegstasjon** er man i disse dager igang med montering av reoler, mens man ved **Stranda vegstasjon** er i gang med ombyggingsarbeid bl.a. for å gi plass til felleslager. Når det gjelder bemanningen av lagrene vil en person med tilknytning til vegstasjonen få ansvaret for styringen av felleslageret som spesielt arbeidsområde eller som ekstra arbeidsområde, alt etter

lagrenes størrelse. Det er i denne forbindelse antydnet at f.eks. arbeidet ved felleslagrene kan kombineres med kontorhjelp til vegmester og anleggsoppsynsmann, eventuelt en kombinasjon verkstedformann/lagerbetjent.

Ordningen med felleslager forutsettes å være en servicefunksjon for driften. Den som får ansvaret for felleslagrene må ha evnen til å samarbeide med brukerne og være innstilt på å yte service. Vedkommende person må dessuten ha nødvendig kjennskap til reparasjon av småmaskiner og utstyr for øvrig.

Et spørsmål som har opptatt mange i forbindelse med utbygging av felleslagrene har vært hvordan utgifter til supplering av lagrene og drift for øvrig skal fordeles mellom de brukende kostnadssteder. I den forbindelse har en ved **Øye vegstasjon** som en prøveordning opprettet et eget kostnadssted ved felleslageret



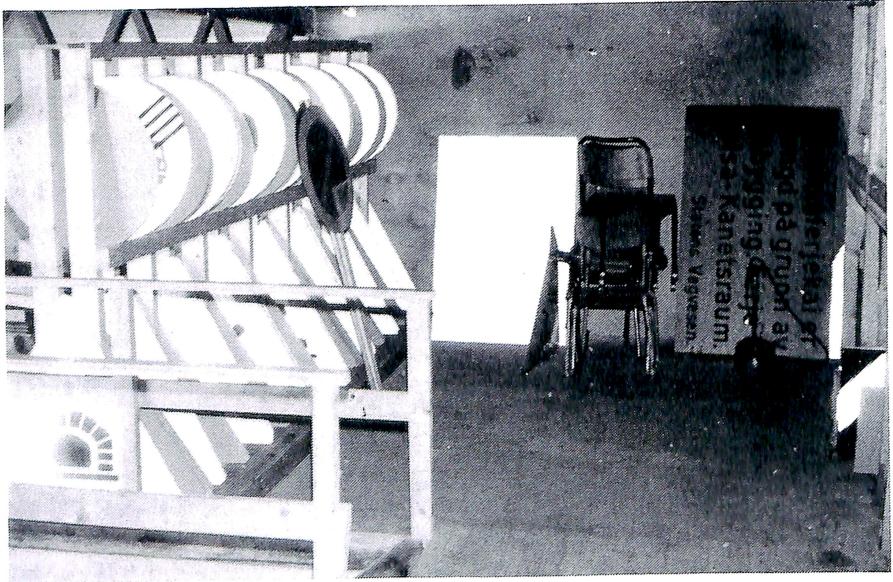
hvor alle supleringer og nyanskaffelser (også av beholdningsvarer) blir belastet. I tillegg vil alle driftsutgifter som lønn, husleie, drift av truck etc. bli ført på dette kostnadsstedet. Utgiftene på kostnadsstedet vil bli fordelt mellom de brukende kostnadssteder hvert kvartal.

En lignende ordning har man innført som prøveordning ved Toven vegstasjon. Her omfatter ordningen foreløpig bare deleinnkjøp til småmaskiner samt reparatørlønn.

Når det gjelder beholdningsvarer som pr. i dag er beholdningsført på forskjellige anleggs- og vedlikeholdskostnadssteder har en også drøftet en regnskapsmessig overføring av disse til kostnadsstedet ved felleslagrene.

Det er sikkert rundt omkring ulike synspunkter på felleslagerordningen, og det er viktig at disse synspunkter kommer fram. «Veg og Virke» kan sikkert formidle disse videre.

**Gunnar Flemmen**

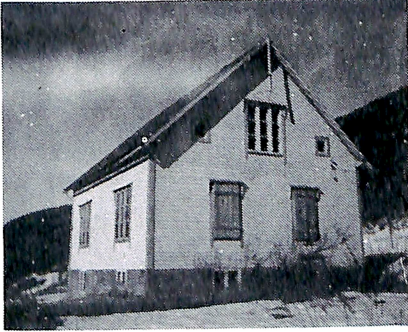


Deler av skiltlageret.





## NYTT FERIESTED MELLOM ØST OG VEST?



Under bygging av ny veg ved Rødstøl på Verma måtte vegvesenet løse inn et hus som kom for nær veglinja, — et hus som er bygget av fint pløyd tømmer, og skulle være godt egnet for flytting.

Litt lenger oppe (ca. 3 km), like ovenfor fylkesgrensa mellom E 69 og jernbanelinja, eier vegvesenet et område hvor det i dag står en gammel brøytegarasje, og denne har ik-

ke vært brukt av vegvesenet de ti siste år. Her skulle det være en utmerket tomt, høyt og fritt og med gode muligheter for turer. En kan nevne i fleng: Sandgrovbotten (Mardøla), Brøstdalen, Fjellvegen, Aursjøvegen, Lordalsvegen, Slådalsvegen i Lesja.

Ja, da gjenstår det bare å finne en måte å få realisert dette på: Å få revet og flyttet huset til vegvesenets tomt.

Om dette er ei sak for Samarbeidssutvalget eller andre i vegvesenet vet en ikke, men at **dette huset på den tomta** ville blitt et populært ferie- og fritidssted, ja, det hersker det vel ingen tvil om.

Ottar Brudeseth



*Ved den gamle brøytegarasjen er det plass nok for huset - høyt og fritt og et flott utgangspunkt.*

## VETERAN- KLUBBEN

Redaksjonsrådet ble enig om å benytte vår bedriftsavis «Veg og Virke» til å presentere noen av våre «veteraner» innen vegarbeids driften. Utvalget av veteranene er for øvrig såvidt stort at det nok vil bli umulig å presentere alle, men vi vil velge ut en for hvert nummer fremover. Vi er selvfølgelig mottagelig for tips om personer som bør presenteres.

Dagens navn blir **Ola H. Hjelanes**, Aure-Todal.



Ola H. Hjelanes, Aure, født 5. januar 1913 er «still going strong» som det så moderne heter, og arbeider for tiden ved fylkesveg-anlegget Aure-Todal i Aure på Nordmøre.

Han har en lang og slitsom «arbeidsdag» bak seg innen veg-etaten selv om han fremdeles holder et arbeidstempo som enhver yngre mann kan misunne ham. Men så kan det vel også uten tvil sies at han i ordets rette betydning har «satt spor etter seg».

Ola H. Hjelanes hadde sin debut som vegarbeider allerede som 15-åring i 1928 på et kommunalt veganlegg på Skarsøya i daværende Stemshaug kommune. Denne jobben var riktignok av kortere varighet, men fra 1932 var han igjen å finne på dette anlegget hver sesong fram til krigens utbrudd. Etter et kort opphold i Ålvundfjord ble han i januar 1941 utkommandert til et veganlegg ved Follafoss i Nord-Trøndelag, hvor han var til påske 1942.

I 1945 ble det oppstarting på anlegget Aure-Sør-Trøndelag grense, hvor han var med hver sesong fram til 1965. I denne perioden var han blant annet med på bygging av flere ferjekaier i Auredistriktet, samt drivingen av tunnelen ved Aure sentrum.

Fra 1965 var han å finne på et anlegg i området ved Trøknaholt i Rindal i ca. 2 år.

Etter en sykdomsperiode i begynnelsen av 1968 var han igjen med for fullt, denne gang med oppstartingen av den nåværende anleggsperiode ved fylkesveganlegget Aure-Todal.

Fra sommeren 1969 til jul 1970 arbeidet han ved anlegget Angvik-Flemma-Torvikbukta. Deretter ca. 1 år ved anlegget Aure-Todal, siden riksveg 680 Aure-Sør-Trøndelag grense, fram til høsten 1977. Så igjen tilbake til anlegget Aure-Todal hvor han fremdeles arbeider.

Ja, Ola, dette var så noenlunde din vandring mellom de forskjellige arbeidsplasser fra du startet og fram til i dag, men etter så mange år i vegarbeidsdriften må du vel sitte igjen med mange inntrykk og opplevelser?

Han nikker bifallende og forteller litt om forandringen fra 1930-årene fram til i dag. Å gjengi alt vil ikke være mulig, men enkelte inntrykk skal jeg forsøke å feste på papiret. Fra handboring og sprengning ved hjelp av brenning, til dagens metoder.

Masseflytting med trillebår eller tralle skjøvet etter skinnegang.

Manuell opplasting, eller ved hjelp av stubbebryter.

All planering skjedde ved hjelp av muskelkraft og handredskaper.

Og så lønningene da som har steget fra ca. 120,- pr. mnd. til godt og vel kr. 6 000,-.

Når det gjelder innkvartering husker han spesielt godt vintrene ved Follafooss. Brakka, en 12-manns, var fuktig og nediset, med en rimkost på hver eneste spikerhode i vegger og tak innvendig. Det sier seg selv at det kunne dryppe litt både her og der når man fikk snudd de 30 minusgrader ute om til noen plussgrader inne.

Under den tiden han var ved Follafooss ble det kun anledning til 2 reiser hjem til Hjelaneset.

I disse dager da den nye arbeidsmiljøloven er så aktuell er det da fristende å be om visse sammenligninger?

Dette drar han kort sammen slik: Personlig verneutstyr fantes ikke. Maskinboring uten brukbart hørselvern ved drift i tunnel. Ingen vernesko (-støvler). Rikelig med rettelig tunge tak. Svært høyt arbeidstempo.

Utenom dette er det en masse annet som er endret. Han mener det har vært en voldsom utvikling på driftsformen fram til i dag.

Ola H. Hjelanes sier videre at sammenlignet med annet arbeid synes han vegarbeidet stort sett har vært bra, med ordnet arbeidstid og brukbar betaling. Han synes at vegvesenet har vært en god arbeidsplass med godt kameratskap og godt forhold mellom arbeidsledere og arbeidere.

Ola H. Hjelanes har arbeidet som formann og skytebas hele tiden fra 1937 fram til sommeren 1977 da han ba undertegnede om å bli fritatt for dette ansvar. Dette ble innvilget da jeg nok visste at vi fullt ut ville nyte godt av hans dyktighet og lange erfaring likevel. Nå nærmer det seg snart den dagen at han med god samvittighet kan gå over til pensjonistenes rekke, men undertegnede, og sikkert mange med meg, vil få lov å tilføye et «dessverre».

Toralf Neraas





# Oppstarting av personal- og organisasjonsundersøking

Samarbeidsutvalget vedtok på eit møte 28. april 1978 at vi skulle starte opp eit personal- og organisasjonsutviklingsarbeid i etaten.

Det vart vidare vedteke at samarbeidsutvalet skulle virke som styringsgruppe i dette arbeidet. Ei særskild gruppe innan vegkontoret skulle virke som konsultativ gruppe for samarbeidsutvalet. Vidare kunne ein opprette arbeidsgrupper i dei einstilte avdelingane/arbeidsplassane som tok seg av avdelings/arbeidsplassstilhøve og spesialgrupper som tok seg av spesielle oppgåver.

Før dette møtet hadde ein del personar innan vegkontoret tatt del i eit kurs i personal- og organisasjonsutvikling. Desse var administrasjonssjef Caspar Lossius, førstesekretær Asbjørg Lid, førstesekretær Anders Grotle, avdelingsingeniør Sverre Digernes, overingeniør Andor Wicken og overingeniør Svein Solbjørg.

Etter dette kurset starta nokre avdelingar på vegkontoret eit arbeid med å kartleggje dei eventuelle problem/ønskje om endringar i arbeidssituasjonen som den einstilte måtte ha. Under dette kartleggjingsarbeidet synt det seg ønskeleg at også vegoppsynet og vegarbeidsdrifta var med i personal- og organisasjonsutviklingsarbeidet. Det er derfor no meininga at arbeidet med

personal- og organisasjonsutvikling skal omfatte heile etaten.

Det er sikkert mange som stiller seg spørsmålet om det er naudsynt med ein slik undersøking og eit slikt utviklingsarbeid og kva vi kan oppnå gjennom dette. Vi meiner at det er mykje som talar for ein personal- og organisasjonsundersøking, og vi skal peike på nokre tilhøve.

## 1 Korleis skal vi styrke dei positive sidene som vi har i etaten

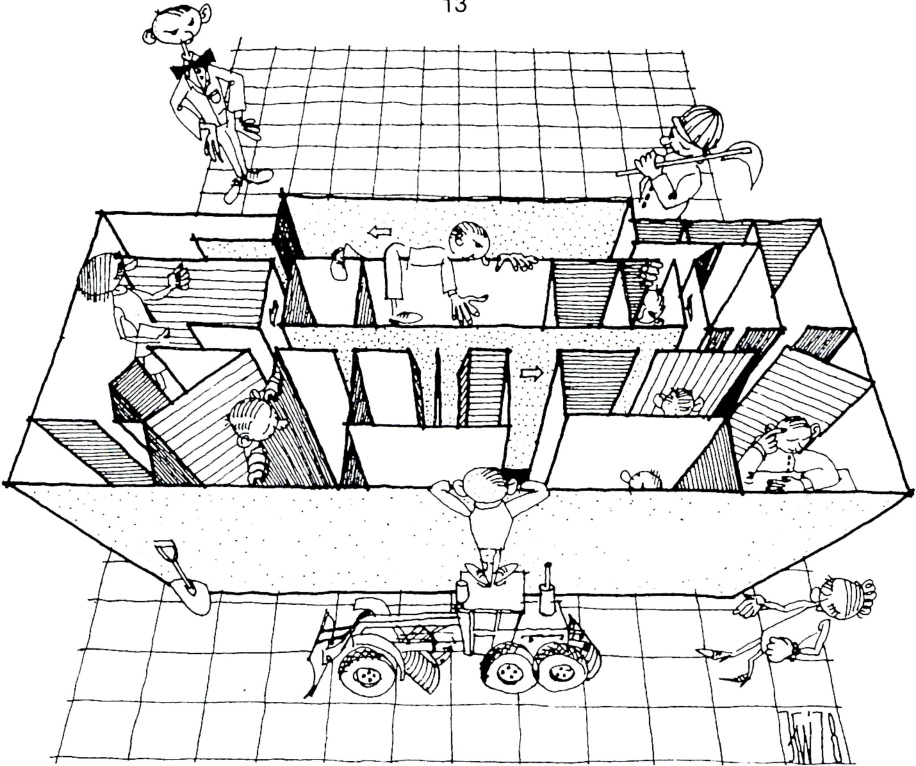
I ein personal- og organisasjonsundersøking og i ein artikkel som denne vil vi lett leite etter og framheve det som vi finn problematisk og det som vi ønskjer å endre på.

Vi veit at vi i etaten vår kan finne ei rad av eksempel på positive sider i det arbeidet vi held på med til dagleg. Av og til gjeld dei gode eksempla heile etaten. Av og til gjeld dei gode eksempla berre nokre delar eller avdelingar i etaten. Det er viktig at vi styrker dei positive sidene som vi så absolutt veit finst i etaten.

Det er difor ei viktig oppgåve i personal- og organisasjonsundersøkinga å kartleggje alle dei positive arbeidsmåtane i etaten og å sikre og om nødvendig betra desse arbeidsmåtane.

## 2. Kva har vi av vanskar og tilhøve vi ikkje likar.

På dei fleste arbeidsplassar vil det truleg vere eit eller anna i arbeidssi-



tuasjonen som det kunne vere ønskeleg å endre. Vi kan ønske endring i tilhøve til folk utanfor etaten. Vi kan også ønske endring innan dei einskilde avdelingane eller seksjonane, anleggs- og vedlikeholdsområda, arbeidsgrupper, arbeidslag m.v. i etaten og i tilhøvet mellom desse. Å kome med døme på kva som kunne vere ønskeleg å endre, skal vi ikkje gjere her. Vi veit at det finst tilhøve som kunne betrast.

Før ein kan løyse eventuelle problem eller tilhøve ein ikkje likar, er det nødvendig å gjere ei kartlegging og nærare vurdering av problem og tilhøve.

### 3. Korleis skal arbeidsoppgåvene delast

Funksjonsdelinga mellom plan, anlegg, vedlikehald, maskin, laboratoriet, grunnseksjon og administrasjonsavdeling, samt funksjonsdelinga mellom vegkontoret og utedrifta gjer det kanskje ikkje alltid lett når arbeidsoppgåvene skal delast og løysast. Samordninga og tilpassinga mellom dei einskilde avdelingar, grupper, lag, m.v. er kan hende ikkje alltid den beste.

Likeeins er ikkje alltid delinga av arbeidsoppgåvene innan dei einskilde avdelingane den beste. Nokre personar har for mykje å gjere - nokre gonger til fortvilning for dei. Nokre personar har for lite å gjere - nokre gonger til fortvilning for dei.

Dette er vanskar vi må undersøkje nærare i ei PO-undersøking.

#### **4. Tilpassing av etaten sitt behov og dei tilsette sine behov og ønskje**

Etter den nye arbeidsmiljøloven vert det sett nye og store krav til arbeidsplass og arbeidssituasjon, blant anna for å sikre den einskilde eit sikkert og meningsfylt arbeid. Samstundes vert ønsket om å delta i avgjerdsprosessane meir utbreidd. Dei tilsette kan ha behov for å kunne virke inn på sin eigen arbeidssituasjon, og delta i dei avgjerdene som der vert tatt.

Ved tilretteleggjinga av arbeid og fordelinga av arbeid kan det ofte vere ønskeleg å ta omsyn til den ein-skilde, hans familiesituasjon, alder og så bortetter. Dette kan av og til skape vanskar for andre tilsette og etaten i det heile.

For å finne ei skikkeleg og god tilpassing mellom desse behova og ønskja samt etaten sine behov, må vi arbeide grundig med dette i personal- og organisasjonsutviklingsarbeidet.

#### **5. Korleis bør organisasjonsoppbygginga vere**

For at organisasjonen skal kunne virke slik vi ønskjer, må det alltid vere samsvar mellom oppbygginga av organisasjonen og dei oppgåvene vi til kvar tid måtte ha og dei arbeidsmåtene vi brukar. Dersom oppgåvene og arbeidsteknikkane forandrer seg, er det ofte nødvendig å forandre organisasjonsoppbygginga.

I ei årrekke har vi i vegvesenet opplevd framveksten av ei rekkje spesialfunksjonar. Kanskje har vi behov for endå fleire spesialfunksjonar el-

ler kanskje kan vi leggje ned ein del spesialfunksjonar?

Det som her er nemnd og det aukande behovet for samarbeid og samordning mellom driftsavdelingane skulle tilseie at vi studerte organisasjonsoppbygginga nærare.

#### **6. Korleis mannskapsvanskane kan løysast**

Både innan vegbygging og vedlikehald varierer arbeidsoppgåvene frå sommar- til vintersesong. Dette fører dels til store vanskar når det gjeld mannskapet. Slik det no er, blir det til dømes som oftast for lite folk om sommaren, medan det periodevis kan vere i meste laget om vinteren.

Arbeidsmiljølova sine reglar om overtid har skapt vanskar for utviklinga av snøbrøytinga. Kan løysinga finnast i kortare overføringar av mannskap frå anlegg til vedlikehaldet?

Aukande maskindrift og mekanisering stiller nye krav til kvalifikasjonane til tenestemennene. Korleis skal dette problemet løysast?

Anleggsdrifta gjer det naudsynt med flytting av mannskap. Dette kan føre til vanskar både for arbeidstakarane og leiinga. Kan vi gjere noko her? Kan vi finne løysinga i ei anna organisering av anleggsdrifta?

Den gjennomsnittlege alder til tenestemennene i drifta er høg, og vil resultere i stor avgang i dei næraste åra. Vi veit og at mange av dei eldre arbeidstakarane har svekka helse etter mange år med innsats i veg-



stellet. Dette må vi ta omsyn til når arbeid skal delast.

Dei sakene vi har nemnt, bør takast opp i PO-undersøkinga.

### Samandrag

Vi kan ramse opp ei rekkje område som det bør arbeidast med i personal- og organisasjonsundersøkinga. Vi kan nemne nokre få, som ulike typar av planleggjing, informasjon, tildeling av arbeid, tilrettelegging av arbeid, tilhøve mellom avdelingane på vegkontoret og utdrifta, maskinar/utstyr, vernetene- sta og så bortetter.

Til hausten vil det bli gjort forsøk på å få i gang ei slik undersøking i heile vegstellet i fylket. For at undersøkinga skal verte vellykka og resultere i verkelege forbetringar, er det absolutt nødvendig at den vert alle sitt ansvar og sak heilt frå starten av.

I ei slik undersøking vil vi sjølvsagt vere opptatt av moglege endringar. Vi vil minne om at det ikkje er meininga berre å endre på tilhøve vi er misnøgd med, men at det er like så viktig å styrke dei tilhøve vi likar ekstra godt.

Denne artikkelen er ført i penna av Anders Grotle og underteikna av dei som er med i den konsultative gruppa.

*Svein Solbjørg*

*Andor Wicken*

*Sverre Digernes*

*Caspar Lossius*

*Asbjørg Lid*

*Anders Grotle*



## VEGFOLKS ANSVARSFØLELSE

**Administrasjonssjef Einar Skagen i Troms, har i Vegstikka, bedriftsavisen for vegvesenet i Troms, kommet med en appell til større ansvarsfølelse. Mange av oss har nok i årenes løp tilfeldig oppdaget et og annet av**

**uregelmessigheter som har oppstått f.eks. vegbanen. Ikke fullt så mange har reagert slik Skagen oppfordrer til, det må bare innrømmes.**

**Her er nok noe å vinne i trafikksikkerhetens tjeneneste.**

For en tid siden inntraff et trafikkuhell på en av fylkets riksveger. En privatbilist kom kjørende en tidlig morgen og kolliderte plutselig med større steiner i vegbanen. Steinene hadde i nattens løp rullet ned fra

overliggende terreng. Bilistens advokat gjorde vegvesenet ansvarlig, og krevet en erstatning på ca. kr. 3.500,-. Begrunnelsen for kravet var at like før hans klient kolliderte med steinene hadde en vegarbeider kjørt

samme veg fra sin bolig til sitt arbeidssted. Vegarbeideren var ansatt i anlegg, og jobbet på et sted langt utenfor det vedlikeholdsdistrikt hvor han bodde.

Advokaten hevdet at vedk. vegarbeider ikke hadde kunnet unngå å legge merke til steinene i vegbanen, og måtte ha plikt — som ansatt i vegvesenet, til å fjerne den trafikkfelle som steinene representerte. Vegarbeideren innrømmet at han hadde lagt merke til en forhøyning i vegbanen på venstre side av sin kjøretning, og at dette kunne være en stein dekket snø. Forhøyningen hindret imidlertid ikke hans kjøring, og da han hadde liten tid, hadde han ikke brydd seg om å stanse og undersøke forholdet nærmere.

Saken har vært forelagt Vegdirektoratet, som for sitt vedk. mener at vedk. vegarbeider ikke opprådde uaktsomt, hvorfor arbeidsgiveransvar ikke kan bli aktuelt. Skaden ble ikke forvoldt under utføring av vegarbeiderens arbeid, han var på veg til sitt arbeid i egen bil. Likevel reiser saken et prinsipielt spørsmål om i hvilken grad en ansatt i vegvesenet, uansett stilling, bare ved å være ansatt i vegvesenet, bør føle ansvar for vegenes tilstand.

Jeg ser bort fra eventuelt juridisk ansvar i konkrete tilfeller, f.eks. hvis en vedlikeholdspatrulje unnlater å fjerne en åpenbar trafikkfelle i vegbanen. Det dreier seg mer om moralsk ansvar, om yrkesstolthet, om respekt for den etat man er ansatt i, om en alminnelig ansvarsfølelse for hele det kjørende publikum på våre

veger, som vi alle i vegvesenet medvirker til å bygge og holde så trafikkvennlige som mulig.

Skal vi, når vi er ute og kjører og kommer over et åpenbart eller sannsynlig faremoment, hva enten vi kjører i tjeneste eller privat, bare betrakte oss selv som enhver annen borger av dette land: Dette er ikke mitt ansvar!

Her kan ikke gis noe påbud, her kan ikke pålegges noe alminnelig ansvar. Det hele vil være avhengig av personlig holdning til egen stilling.

Jeg tror imidlertid at folk i alminnelighet forventer et noe større initiativ, noe mer aktiv handling av oss i vegvesenet enn av andre. Er en slik forventning rimelig og berettiget?

Jeg vil ikke gi noe kategorisk svar.

Jeg synes likevel spørsmålet gir grunn til å henstille til alle i vegvesenet, til funksjonæren på vegkontoret, til den ansatte i utedriften: Kommer vi over noe i vegbanen som kan tenkes å være et faremoment for trafikantene, da bør vi:

1. Stanse og fjerne trafikkfellen hvis det lett lar seg gjøre, eller
2. ved første høve ta en telefon til vedk. vegmester/oppsynsmann og rapportere det observerte.

Kan vi utvikle en slik bevissthet, tror jeg nok at mangt et trafikkuhell vil kunne unngås.



## Haldeplass og nærmiljø.

Inspektør L. Prydz skreiv den 9. august 1892 til lensmannen i Romsdal:

«Fra Bryggen og over Holdepladsen på Nes må Passagererne fra Skibene vade i en sådan utækkelig Blanding af Hestegjødseel og anden Søle at man kunde befrygte Turisttrafikken kunde lide derved, hvorfor jeg tillader mig at påkalde Her Lensmandens Hjælp til at få dette Forhold ændret.»

Hotelldirektør Caspar Lossius gav denne påteikning på skrevet.

«Tilsluttende mig til Hr. Inspektørs Udtalelse må jeg få Lov til at udtale: at Sanitetsvæsen og en representant af den locale Øvrighed må være her hver Dag.»

Lensmannen sende skrevet til fogden med førespurnad om kva som kunne vere å gjere med dette. Lensmannen skreiv at turisttrafikken var ei stor velgjerning for bygda, som ein ikkje burde hemja men fremja. Han tykte difor at det var mest i samsvar med ropet om åtgjerd at heradsstyret greip inn og løyvde pengar for å få bort den «utekkelige blanding på holdepladsen».

Fogden sende saka til veginspektøren som truleg rette vedkomande.

Veginspektøren, som ekspederte saka vidare til amtmannen, sa at det rimelegvis var ei vegsak då det vart klagt over eit vegstykke på offentlig veg. Men veginspektøren visste ikkje noko å gjere. Stykkehaveren

ville seie at det ikkje kan leggjast han til last at stykket ser slik ut då forfallet kjem av at stykket tvert imot lov om vegvesenet § 54, og kanskje mot andre lover, vert nytta til haldeplass for hestar og vogner. Til slutt seier veginspektøren at kanskje heradsstyret, som nemnt av lensmannen, «vil bevilge noget i anledningen»

Amtmannen sende saka til Grytten heradsstyre med påskrift 31. august 1892 med «henstilling om at bevilge det fornødne til afhjælpen af det påpegede mislige forhold».

I møte 20. mai 1893 gav Grytten heradsstyre denne fråsegn:

«Da sundhedskommissionen idag har fattet bestemmelser, der sigter til at fjerne omhandlede misligheder, finder ikke heradsstyret for tiden grund til at bevilge noget af herredskassen til dette øiemed.»

Saka gjekk dermed attende gjennom fogden til amtet, som den 10. juni 1893 vidaresende dokumenta til veginspektøren med slik påskrift:

«Da sundhedskommisjonen nu har taget sig af sagen, er der, såvidt jeg forstår - i alfald for tiden - intet at foretage fra veibestyrelsens side i den omhandlede anledning.»

Bjarne Rekdal

---



# Frostisolering av telekul på riksveg 65 Bæverfjord.

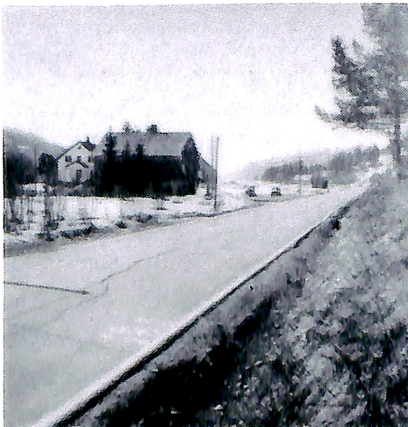
## Bark er et brukbart alternativ.

Vedlikeholdet utførte i 1976 masseutskifting av et ca. 70 m langt parti på riksveg 65 i Bæverfjord, fra A. Aasgaards forretning innover mot fjordbotnen, for å få bukt med teleproblemene. Dårlig overbygningsmasse ble erstattet med ren sams elvegrus 50 - 75 cm dyp.

Vinteren 1976/77 kom det imidlertid kraftig telehiving over en lengde av ca. 30 meter midt på strekningen som var utbedret. Hivingen var størst vest for ei stikkrenne i dette feltet.

### Telefarlig grunn - høy vannstand.

Vegen går på lav fylling langs indre kant av den flate sletta utover mot fjorden. P.g.a. lite fall er dreneringen dårlig, og i perioder med mye



*Telesprekk på uisolert parti i forgrunnen. Isolert parti bortentor.*

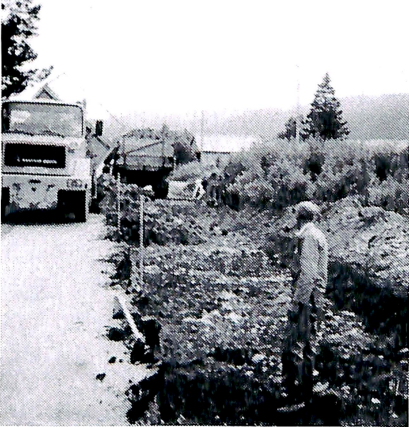


*Tipping av bark i trauet.*

nedbør står grunnvannet bare noen få desimeter under vegdekket. Grunnen under vegen er til dels meget telefarlig. Betingelsene for telehiving er altså ypperlige.

### Frostisolering

Det finnes flere mulige metoder for å eliminere telekuler. Masseutskifting til telefritt dyp med telefritt materiale er ett alternativ. Frostisolering er en annen mulighet. Det finnes en rekke aktuelle materialer til frostisolering. De må imidlertid holdes tørre om de skal beholde sin isolerende evne. Ett materiale skiller seg imidlertid ut i så henseende: Bark; som nettopp skal være gjenomfuktig for å fungere etter hensikten. Her er det nemlig utfrysing av vannet i barken som stopper nedtrengning av frosten.



På bildet: *Magnar Moen, Olav Gjengstø*

Med den høge grunnvannstanden, og tilgjengelig materiale i rimelig nærhet (Bøfjorden), ble altså bark valgt i dette tilfellet.

Arbeidet ble utført 27.-28. juli. Trauet ble gravd ut til 75 cm dyp, 30 cm bark (komprimert) ble lagt ut i bunnen og derpå 40 cm grus. Det ble tatt en halvdel av gangen for å holde vegen åpen for trafikk.

### - og prisen?

Ved slike spesielle arbeider er det særlig viktig å følge med kostnadene, og regnestykket ser slik ut:

Opplasting bark	Kr.	840.-
Transport (14 km)	«	3.200.-
Trau, gjennfylling, planering«		2.040.-
Manuelt, 12 mann a 3 skift «		2.400.-
		<hr/>
Sum	Kr.	8.480,-

Utskiftet areal: 165 m<sup>2</sup>  
): Ca. 52.- kr./m<sup>2</sup>

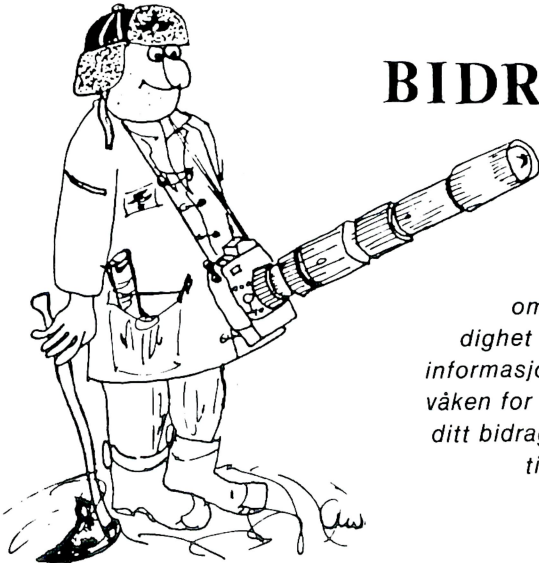
### Erfaring.

Det ble ikke telehiving på dette partiet vinteren 1977/78. Derimot kom det en anseelig telekul på partiet like østenfor det isolerte feltet, med en ca. 20 meter langsgående sprekk i dekket ved midten av vegen. Vi kan altså slå fast at barkisoleringen har virket som den skulle.

Bjørn Wivestad

## BIDRAG TIL AVISA

*fra de forskjellige arbeidsplassene rundt om i fylket er en nødvendighet dersom en skal få den informasjon som er ønsket. Vær våken for det som skjer og send ditt bidrag i tekst og/eller bilder til redaksjonen snarest!*





## PERMISJONER




---

Nedenfor har vi «sakset» litt fra Personelhåndbokas bestemmelser for noen av de mest aktuelle permisjoner.

---

### VELFERDSPERMISJONER

Statsansatte kan når viktige velferdsgrunner foreligger, gis velferdspermisjon i inntil 2 uker med full lønn eller inntil 1 måned med halv lønn i løpet av 1 år.

Velferdspermisjon med full lønn gis bl.a. ved:

- adopsjon. Se eget avsnitt nedenfor.
- giftermål, den dagen hun/han gifter seg.
- dødsfall i nær familie på dødsdagen og begravelsesdagen.  
Som nær familie regnes ektefelle, barn, barnebarn, foreldre, besteforeldre, søsken, svigerinne, svoger og svigerforeldre. Det kan også gis tjenestefri med lønn på eventuelle nødvendige reisedager.
- ved endring av tjenestested som medfører at tjenestemannen må skifte bosted. Lengden er inntil 5-6 arbeidsdager.
- endring av bosted uten endring av tjenestested - 1 dag permisjon med lønn.
- ved husbygging når vedkommende personlig deltar i byggearbeidet - 2 dager. Permisjonen gis bare en gang og gjelder ikke for byg-

ging av hytter o.l. eller tilbygg og reparasjon av bestående hus.

- ved tilvenning av barn i barnehage - inntil 3 dager.

Det forutsettes imidlertid at daginstitusjonen/barnehagen krever at en av foreldrene må være til stede, og at attest for dette fremlegges.

Ellers kan velferdspermisjoner med lønn gis når f.eks. tjenestemannen må være hjemme på grunn av sykdom hos noen han har omsorg for, når ektefellen må på fødehjem/sykehus, og det er små barn hjemme uten hjelp. Se eget avsnitt nedenfor.

### FØDSELS- OG OMSORGS- PERMISJON. pkt. 214.2.

Svangerskap og fødsel gir en arbeidstaker rett til tjenestefri med full lønn i 18 uker dersom hun har minst 9 måneder forutgående sammenhengende tjeneste. Minst 6 uker av permisjonen skal avvikles etter fødselen. I tillegg til dette kan hun få inntil 1 år permisjon uten lønn.

Etter arbeidsmiljøloven har faren i forbindelse med fødsel rett på 2 ukers omsorgspermisjon (uten lønn) dersom han bor sammen med moren og nytter tiden til omsorg for familie og hjem.

Han kan gis lønn under slik permisjon når



- a ) det er andre små barn hjemme som han tar omsorgen for eller
- b) når moren er syk i tilknytning til- knytning til fødselen ved hjem- komsten fra sykehuset. Syk- dommen må i tilfelle legitime- res ved legeattest.

Søknaden skal for tjenestemenn i driften sendes vegmester/opp- synsmann. Med søknaden skal føl- ge en attestasjon for at han har min- dreårige barn, f.eks. dåpsattest/- fødselsattest. Tjenestemenn ved vegkontoret sender søknad til veg- kontoret. Det samme gjelder for tje- nestemenn i oppsynet.

For tjenestemenn ved biltilsynet av- gjøres søknaden ved hver enkelt biltilsynsstasjon.

## PERMISJONER VED ADOPSJON

Ved adopsjon har adoptivforeldrene bl.a. følgende rettigheter etter ar- beidsmiljøloven:

- omsorgspermisjon i inntil 46 uker i barnets første leveår.
  - omsorgspermisjon i inntil 3 måne- der dersom barnet er under 15 år.
- Retten til denne permisjonen gjel- der fra det tidspunkt adoptivforel- drene overtar omsorgen for barnet, selv om det er før adopsjonsbevilg- ning blir gitt.

Ved adopsjon av barn **under 5 år** gis adoptivforeldrene som har 9 måne- ders forutgående sammenhengen- de tjeneste, rett til permisjon **med lønn** tilsammen i inntil 3 måneder fra det tidspunkt de overtar omsor- gen for barnet. Det forutsettes at

begge foreldrene arbeider utenfor hjemmet, og at den som gis permi- sjon, tar omsorgen for barnet.

## RETT TIL FRI VED BARNES SYK- DOM, pkt. 214.6.

Etter arbeidsmiljølovens § 33A har en tjenestemann med omsorg for barn under 10 år rett til permisjon for nødvendig tilsyn med barnet når det er sykt. Retten gjelder til og med det kalenderår barnet fyller 10 år og er begrenset til 10 arbeidsdager pr. arbeidstaker uten hensyn til antall barn.

Slik permisjon kan gis **med lønn** i staten.

Etter 1. januar 1978 kan slike permi- sjoner med lønn gis utover tidsram- men for velferdspermisjoner så- fremt arbeidstakeren allerede er gitt velferdspermisjon inntil den opp- trukne ramme.

Sykdom utover 3 dager må legitime- res ved legeattest.

Arbeidsgiveren kan kreve at ar- beidstakere med hjemmевærende ektefelle må godtgjøre at denne er forhindret fra å ta omsorg for det sy- ke barnet, f.eks. ved egen sykdom.

**K. B.**

## Velferdspermisjon

– Tror De på et liv etter døden, 96 Hagbarthsen?

– Javel, kaptein.

– Ja, det blir De nødt til å gjøre, for Deres gamle bestemor som De fikk permisjon for å begrave i forrige uke, har nettopp ringt til Dem.

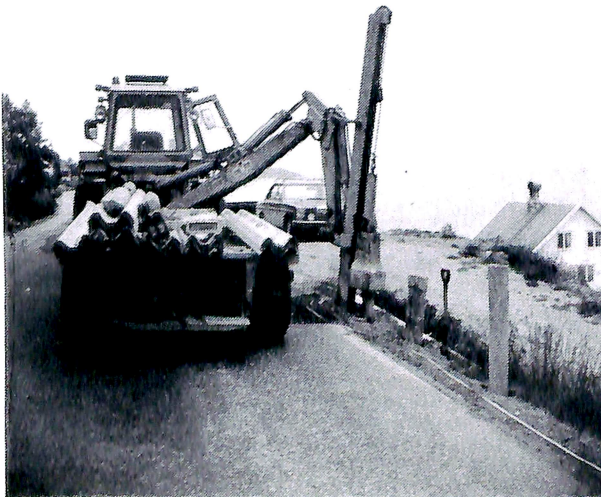
# REKKVERKOPPSETTING 1978

Målsettingen i 1978 er å få satt opp ca. 60 000 lm med ståltrekkverk. Fra ca. 15. mai har to entreprenører vært engasjert i rekkverkoppsetting, mens en tredje entreprenør startet ca 1. juli. Slik det ser ut pr. i dag, er muligheten til stede for at

dette tallet kan nås og kanskje også økes noe.

Noe av rekkverkoppsettingen skal utføres på nyanlegg, men størstedelen er på eksisterende gammel veg. Av lengre strekninger, hvor det i år vil bli montert ståltrekkverk, kan nevnes:

E 69	- Veblungsnes-Våge	ca. 8 500 m
E 69	- Oppland grense-Horgheim	ca. 5 000 m
Rv 62	- Toven-Tredal bru	ca. 6 500 m
Rv 16	- Ålvundfjord-Meisingset	ca. 4 500 m
Rv 61	- Koparnes-Eidså	ca. 3 000 m
Rv 652	- Syvdsbotn-Rovde kirke	ca. 3 000 m
Rv 14	- Festøy-Rjånes	ca. 5 000 m
Rv 58	- Geiranger-/Eidsdalsområdet	ca. 5 000 m
Rv 655	- Lyshol bru-Leknes	ca. 3 000 m



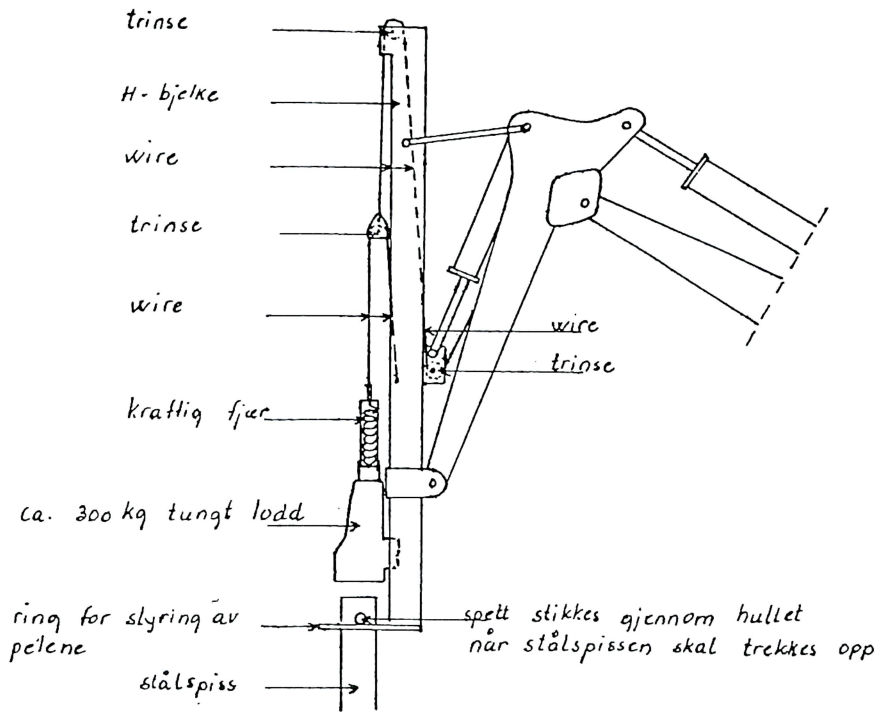
*Bildet viser rambukkestyret.*

Mellom Veblungsnes og Våge vil samtidig det gamle treverket bli revet.

Entreprenørene nytter forskjellig utstyr i sitt arbeid. En av entreprenørene, Arvid Gjerde fra Innfjorden, har i samarbeid med oppsynsmann Andreas Lislien konstruert et utstyr som har vist seg å være meget ef-

fektivt. Selve nedrammingsutstyret for pelene er montert på en traktor-graver og består av en rambukk hvor det er påmontert et 300 kg tungt lodd. Loddet heves og senkes ved hjelp av skuffesynderen på grave-maskinen.

Utformingen på utstyret går forøvrig fram av tegningen.



Gjerde har videre laget seg en spesi-  
altilhenger til traktoren slik at han  
samtidig som han går fram med pe-  
lenedrammingen, også tar med seg  
skinner og monterer disse fortlø-  
pende. Normalt slås pelene direkte  
ned. I steinfyllinger nyttes først en  
stålpigg med noe mindre dimensjon

enn pelene. Enkelt og effektivt ut-  
styr som viser seg å gi godt resultat  
i vegsikringsarbeidet.

Gunnar Flemmen





## EKSKURSJON FOR KONTORPERSONALET



Den årlige kombinerte ekskursjon/hyggetur for kontorfunksjonærene ved kontoret og vegsentralen gikk av stabelen onsdag 31. mai, og som tradisjonen er ved disse utfluktene var det fint vær da vi entret bussen i Molde litt over kl. 07.00 om morgenen.

Turen skulle denne gangen gå til Veidholmen, en liten holme ute i havet, som nå hadde fått vegforbindelse med Smøla og som bare de færreste av oss hadde besøkt på forhånd. Administrasjonssekretær Terje Haug hadde lagt opp reiserute og program og som lokalkjent cicerone medbrakte vi avdelingsingeniør Einar Drugli.

Vi var i alt vel 30 stykker som etter ombordstigningen forhåpningsfulle la i veg med kurs for Høgset hvor ferja skulle bringe oss videre. Ferjeturen fra Kristiansund til Smøla var for øvrig litt av en opplevelse i seg selv, der den vekselvis smøg seg mellom holmer og skjær, for i neste øyeblikk å la oss skue utover mot havet.

Fra Straumen gikk ferden over Frostaheia med sine store vidder og nydyrkingsarealer.

På Hopen plukket vi opp oppsynsmannsassistent Helge Settemsdal som den siste tiden har hatt oppsynet med anlegget utover til Veidholmen.



På Veidholmen skulle vi oppholde oss i nærmere to timer, og ved siden av den programfestede omvisningen på Veidholmen Fiskesamarvirke ble det derfor god anledning til å rusle litt rundt på egen hånd for å se nærmere på det egenartede fiskeværret.

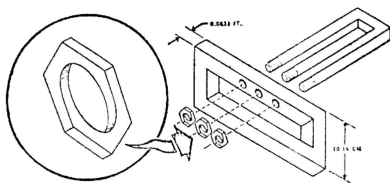
Etter å ha inntatt middag, bestående av laks, på Knausen Pensjonat på Dynnes var det bare hjemturen som sto tilbake. F.hv. fylkeskasserer Bjarne Rekdal, som var med på

turen, ga først en interessant orientering hvor han kom inn på forskjellige sider ved vegbygging på Smøla i «gamle dager».

Vi var tilbake i Molde igjen ved tiden om kvelden etter en hyggelig og minneverdig tur, og vil takke spesielt Haug for et gjennomført godt opplegg for turen. For at et slikt arrangement skal bli vellykket er det en forutsetning at forarbeidet er godt utført.

Frank Malme

En ny oppfinnelse ?



**Vannrett**

1. Invalid
15. Brukes av 1 vannrett
16. Aftentilstelling
17. Slukt
18. Byggemateriale
19. Åa
20. I embets medfør, fork.
21. Ukjent
22. Samd
23. Karakter
24. Nummer
25. Pers. pron.
26. På dør
28. Nr. 2 og 14
30. Gjør
32. Sec
33. Beskjed
37. Unidentified flying object
38. Kald sak
39. Avløpsrør
40. Høyreist
41. Krydder
42. Thallium
43. Fei
45. Gunnar Jensen
46. Bukke
48. Legger sammen
51. Nils Nilsen
52. Kåt
53. Spyd
54. Fugler
56. Nynorsk pron.
57. Entall
58. Blad
59. Gras
60. Konj.
62. Avkom
63. Minke
64. Eie
66. Forbrytelse
68. Mulighetene

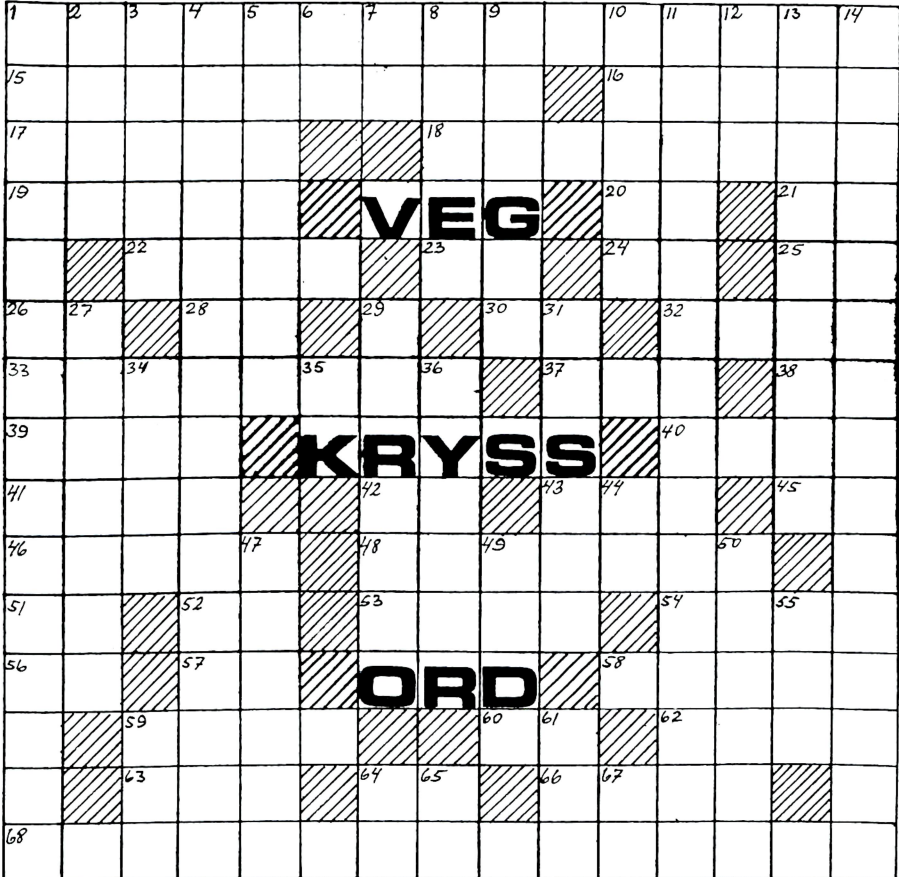
**Loddrett**

1. Opplæring
2. Valse
3. Transportere med hest
4. Stat i Afrika
5. Sentens
6. Nr. 22 og 19
7. Prep.
8. Fuglen
9. Åpningen
10. By i Tyskland
11. MTB
12. - - - West, filmstj.
13. Hukommelse
14. Sint
27. Kubus
29. Oldtidsby i N. Afrika
31. Gnir
34. Moro
35. Roy Kristensen
36. Vrimmel
44. Tresort
47. Ertet
49. Skal ha grunnlagt Kartago
50. Kake og kjøttrett
55. Belegg
58. Nr. 6
59. Nedbør
61. Fortom
64. Eide
65. Ved
67. Pron.



# KRYSSORD

av avd.ing Kristian Furland



De tre først uttrukne løsninger premieres med 2 lodd i Pengeletteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 3-78» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 8. oktober 1978.

Innsender: .....

Adresse: .....

Postnr.: ..... Poststed: .....

# SOLEIMSUND

## BRU ER

## ÅPNET

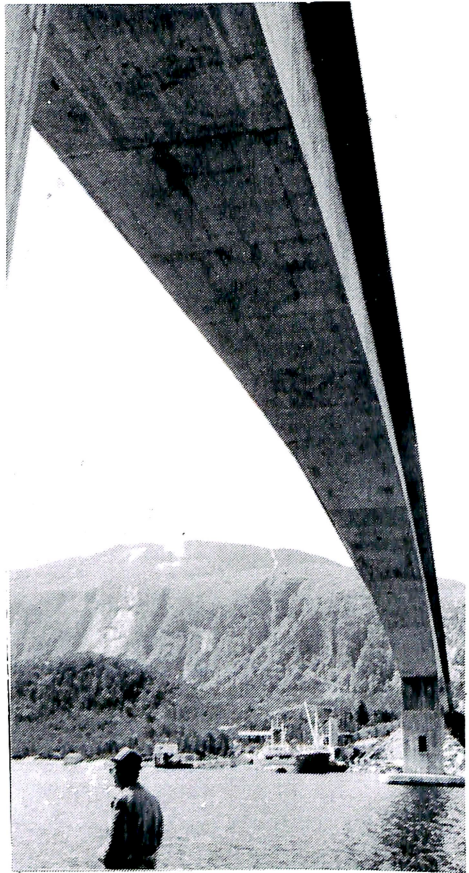


Med åpningen av Soleimsundbrua fra Gullstein over til Stablandet har de to største øyene i Tustna kommune fått fast samband. Samtidig ble den nye veggen over Stablandet fram til den nye ferjekaia ved Aukan tatt i bruk fra 1. juli, slik at de ferjesamband som nå står igjen på rv. 680 nordover er Aukan-Vinsternes og Ånes-Aure.

Bruplanlegginga kom igang i 1975, og 20. august 1976 startet entreprenør Christie & Opsahl A/S opp arbeidet etter vanlig anbudsprosedyre. Undervannsundersøkelse og geologuttalelse endte opp med at brua fikk hovedspenn på 120 m og tilhørende sidespenn på 66 m. Ordinære sidespenn inn mot landkar gir total brulengde på 348 m.

Kjørebane over brua er 5,75 m samt fortau på 1,25 m og hever seg over et seilløp med fri høgde 18 m. Brua har 2 store hovedfundament (på ca. 15 m dyp) konstruert for skip-spåkjørsel.

Brua er av den såkalte «frittframbygg-typen» av spennbetong. Brubanen bygges seksjonsvis i stillas som henger på allerede ferdig herdnes brubane og spennes



fast med spennkabler. I alt er medgått 6734 m slik kabel til brua.

Entreprenøren har hatt ca. 28 mann i arbeid det meste av tida, og av disse har ca. 1/3 vært fra Tustna kommune. Kostnadene for brua blir ca. kr 10 mill. eks. m.v.a.

Konstruktør for brua, og også kontrollør på anlegget den siste delen av byggetida, har vært Stein Kr. Heggem, som her «griner» i skjegget bak oppsynsmann Wahlstrøm. Wahlstrøm har i spissen for vegvesenets egen stab stått for utførel-

sen av vegen over Stabblandet, og ny ferjekai ved Aukan har «spesialistene» på ferjekaibygging tatt seg av.

Det er Magnar Beinset, Magnar P. Raknes, Per Siira, Harald Hjelanes, Asgeir Beinset og mannskapet på P/B «Pelaren» som har hatt jobben her, og nettopp dette arbeidet har det vært interessant å følge, fordi kaiarbeidet opprinnelig var utlyst på anbud.

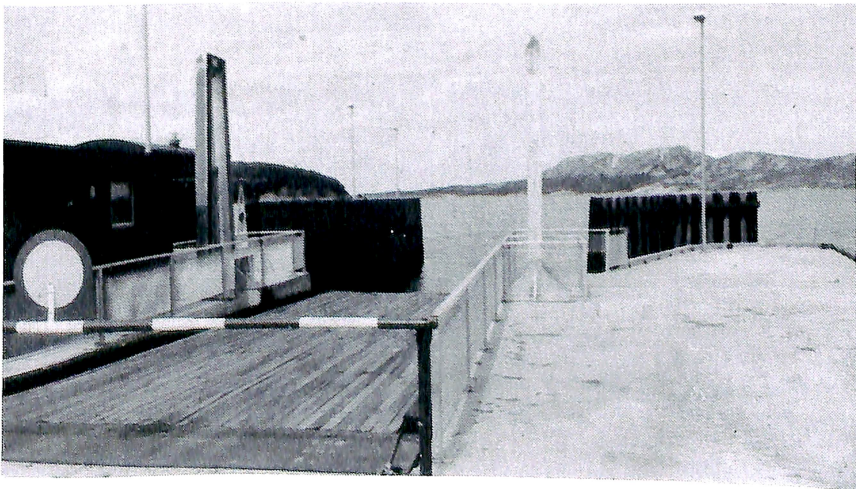
Pristilbudene fra entreprenørene ble vurdert å være så høye at det ble besluttet å bygge kaia i egen regi, og nå etterpå kan det konstateres at nesten en halv million kroner er «spart» i forhold til om kaia skulle utføres ved entreprenør.

Om Soleimsund bru kan det sies at både det luftige spennet, selve formen og utførelsens kvalitet gjør den til en av de peneste bruene i fylket.

Også for vegstrekninga og kaianlegget må det nå når innsatsen er gjort,



kunne sies at det er vegbygging en kan kjennes ved som er stilt til trafikantenes disposisjon og forhåpentligvis vil virke tilfredsstillende i årtier framover.





## NY BRU OVER SURNA



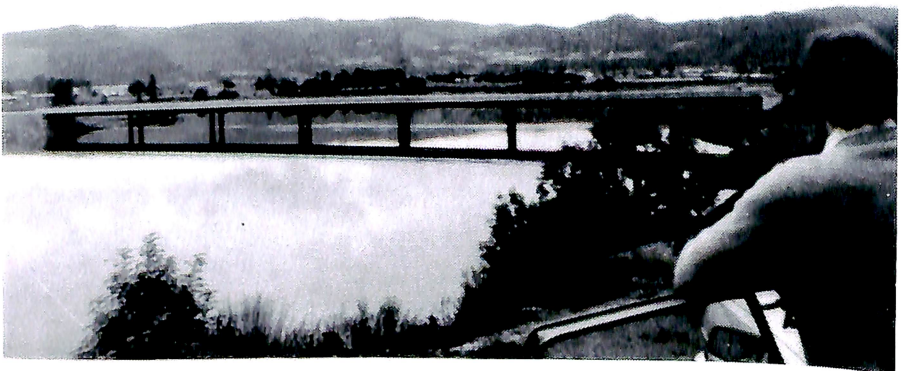
I sommer ble det åpnet et nytt bru-samband over Surnaelv mellom Skei og Surnadalsøra - den nye Øra bru. Selve brua er bygd av entreprenørfirmaet F. Selmer A/S, mens tilstøtende veg er bygd av vegvesenet i egen regi. Senere skal også elveforbygning og sikringsarbeid utføres.

Grunnforholdene ved brustedet er ikke gode, og som fundamenteringsmetode ble valgt entreprenørens forslag med hule stålørspeler (senere utstøpt med betong) som ble rammet ned til tilstrekkelig dybde, opptil 25 m. Distriktslaboratoriet sto for beregning og kontroll av dette arbeidet.

Selve brukonstruksjonen er i 7 like bjelkespenn a 20 m. Brua har 2 kjørebaneler og separat gang/sykkelveg i tillegg, og den er dimensjonert for de siste lastforskrifter. Kontraktør og kontrollør for brua har vært J.P. Jenssen som her skuer ut over ferdig byggverk.

Brua avløser den gamle Øra bru, - ei gammel, svak trebru, som de siste åra bare har vært åpen for lette kjøretøy. Denne skal nå rives og fjernes for ikke å hindre fiskeoppgangen neste fiskesesong.

Sin ilddåp vil brua få i disse dager når en tung transformatortransport på over 120 tonn skal fraktes til kraftanlegget i Surnadal.



# ØKONOMISK STØNAD TIL STØRRE OPPLÆRINGSTILTAK SOM FOREGÅR PÅ FRITID

Vegdirektoratet har i B-rundskriv nr. 26/78 Pk gitt opplysninger om behandlingen av søknader om økonomisk stønad til større opplæringstiltak som foregår på fritiden.

Med større opplæringstiltak mener en opplegg som strekker seg over mer enn et semester (halvår). Som eksempler kan nevnes: 2-årig kurs ved Bedriftøkonomisk institutt, kursopplegg ved Norges Handelshøyskoles kursvirksomhet og ved folkeu-

niversitetene, samt større sammensatte brevkursopplegg.

Opplæringen må ha tilknytning til vedkommende søkers arbeidsfelt og må i sin helhet foregå på fritiden. Det kan gis stønad for inntil 75% av kursavgiften. For 1978 gjelder et maksimalbeløp for hele søknaden på kr. 4.000,-. Tilsagn om stønad gis etter skriftlig søknad.

Nærmere opplysninger vil en få ved henvendelse til vegkontoret.

Anders Grotle

---

## VEGCUP I FOTBALL 1978



Deltakelsen i årets vegcup ble for vegvesenet i Møre og Romsdal et kapittel som fort bør glemmes. Resultatet ble at vi på grunn av mange forfall i aller siste time måtte trekke oss fra hele turneringen. Beklagelig da vi også i år sannsynligvis blir det eneste fylke som ikke makter å stille lag til cupen. Vi bør skjerpe oss for fremtiden og forsøke å endre denne statistikk. Det viktigste også her er å delta. Dessuten er dette tiltak for mange ansatte den eneste

mulighet man har til å treffe kolleger fra andre fylker, hvilket også burde inspirere til deltakelse.

I årets serie som nykommer i 1. divisjon ser imidlertid utfallet til å bli noe mer gledelig. Da feriene startet var syv av tolv kamper avvirket med resultat uavgjort i tre av kampene og seier i de øvrige. Foreløpig har vi inntatt tredjeplassen på tabellen.

Fotballoppm.  
Vegvesenet B.I.L.

---



---

## Arbeidsmiljøutvalget (AMU) er i drift!

---



---

Det nye arbeidsmiljøutvalget hadde sitt første møte 10. februar 1978. Da ble driftssjef Vollset valgt til leder og hovedverneombud/hovedtillitsmann Lien ble valgt til nestleder. De øvrige medlemmene i utvalget er verkstederarbeider Oddvin Haukeberg, maskinfører Martin Rimstad, biltilsynsstasjonsleder Palmar Hurlen, oppsynsmann Olaus Winther og verneleder Andreas Lislien.

Utvalget har hatt tre møter i vår. På første møte brukte utvalget mye tid på å diskutere hvordan utvalget skulle arbeide. På de senere møtene ble blant annet disse sakene behandlet:

### **Behandling av byggesaker.**

Utvalget har behandlet tre byggesaker. Disse er vegstasjon i Valldal, lager/garasje i Eidsdal og innretning av enkelte rom på Årø vegsentral.

Utvalget har lagt stor vekt på å komme tidlig med i behandlingen av byggesaker.

### **Brannredningsutstyr og -øvelser.**

Utvalget har bedt vernelederen i samarbeid med Skuteng A/S å få i stand vedlikehold av brannslukkingssapparatene i vegvesenet og få i stand undervisning i bruk av apparatene.

Utvalget har også bedt Fylkeshuset A/S, hvor vegkontoret holder til, om

å gi de ansatte informasjon om brannslukkingsapparatene og sørge for vedlikehold av apparatene.

Utvalget har også bedt om at en vurderer etablering av nye rømningsveier.

### **Transport og oppbevaring av eksplosiv vare.**

Utvalget har bedt administrasjonen om å sette i verk en del tiltak for å sikre transporten og oppbevaringen av eksplosiv vare. Blant tiltakene er å utarbeide en enkel oversikt over de viktigste bestemmelsene om transport og oppbevaring av eksplosiv vare og få planer om oppbevaring av slik vare innarbeidet i den tidlige driftsplanlegging for anlegg.

### **Verneombudsområder.**

Som ei prøveordning har utvalget delt fylket inn i 32 verneombudsområder. Det er nå utarbeidet kart over verneombudsområdene og oversikt over hvem som er verneombud i de forskjellige områdene.

### **Søknad om utvidet bruk av overtid ved legging av oljegrus og asfaltløsningsgrus sommeren 1978.**

Søknaden gjalt 12 navngitte personer. Søknaden ble innvilget.

### **Godkjenning av skiftplan.**

En skiftplan for arbeid ved Selvåg tunnel var slik utformet at den måt-





*Fra venstre rundt bordet: Verneleder A. Lislien, stasjonssjef P. Hurlen, driftssjef E. Vollset (formann), førstesekretær A. Grotle (sekretær), hovedtillitsmann O. Lien (nestformann), spesialarbeider Martin Rimstad og mekaniker Oddvin Haukeberg.*

te ha godkjenning fra arbeidsmiljøutvalget. Godkjenningen ble gitt.

#### **Kontorforholdene for vegkontoret.**

Vegkontoret holder til i et stort kontorlandskap. Det har etterhvert blitt mange reaksjoner på kontorforholdene. I en uttalelse til sju instanser finner arbeidsmiljøutvalget det uakseptabelt at mange av vegkontorets tjenestemenn får redusert arbeidseffektivitet på grunn av uheldige kontorforhold og at disse tjenestemennene blir utsatt for unødvendig slitasje og psykiske belastninger. Utvalget ber om at en ved byggetrinn II ved Fylkeshuset, finner en annen utnyttelsesmåte av 3. etasje (hvor vegkontoret holder til) enn i dag.

#### **Skademeldinger 1. kvartal 1978.**

Det har i 1. kvartal skjedd 9 skader med 141 fraværsdager. De fleste skadene (4) har skjedd ved boring og håndtering av borutstyr.

De fleste skadene har skjedd på mandag eller tirsdag (7). 6 av de 9 skadede er over 50 år.

#### **Omplasseringsutvalget.**

Arbeidsmiljøutvalget gjorde en endring i sammensetningen av omplasseringsutvalget. Dette utvalget skal nå bestå av verneleder, hovedtillitsmann og en fra personaladministrasjonen. Omplasseringsutvalget ble nedsatt i desember 1977, men har ennå ikke vært i arbeid. Det er håp om at utvalget kommer i gang i løpet av høsten.

Utvalget er imidlertid avhengig av opplutning fra alle ledd i vegvesenet.

#### **Arbeidsskiltning.**

Det finnes en del gal og mangelfull skiltning. Særlig er det påpekt at «mannen med spade»-skiltet ofte henger oppe om nettene og i helgene.

Arbeidsmiljøutvalget har bedt administrasjonen om å gjøre skiltinstruksen kjent og innskjerpe at gjeldende skiltinstruks skal følges.

**Neste møte** i arbeidsmiljøutvalget er 28. august 1978. Da står ei sak på

kartet: «Organisering av verne- og miljøtjenesten i vegvesenet». Grunnlaget for behandlingen er en innstilling fra «Lunaas-utvalget» som er nedsatt av Vegdirektoratet.

Anders Grotle

## VIKTIGE MOMENTER OM BILVRAKSORDNINGEN

Fra 1. mai i år vil det bli utbetalt et pantebeløp på kr. 500,- ved innlevering av bilvrak til godkjent oppsamlingsplass.

Panteordningen innføres i forbindelse med at det blir opprettet et landsomfattende oppsamlingsssystem for bilvrak. Vi håper med det å oppnå at alle som har en utrangert bil, skal kvitte seg med den på en forsvarlig måte. I stedet for å forsøple naturen, skal bilvrakene bli verdifullt råstoff for stålproduksjonen.

### For hvilke biler gjelder ordningen?

Ordningen omfatter alle personbiler og varebiler. Det eneste vilkåret for utbetaling av pant er at bilen har vært registrert i 1977 eller senere. Det er ikke noe krav at det er betalt vrakpantavgift for bilen. (Bilvrak som ikke inngår i panteordningen, vil bli fjernet i lokale oppryddingsaksjoner.)

### Howdan går du fram ved innlevering av bilen?

Du sørger for å bringe bilen til en godkjent oppsamlingsplass. Tran-

sporten må du selv ordne, Men oppsamlingsplassen har plikt til å hente vraket for din regning dersom du ber om det. På plassen blir det fylt ut en vrakmelding. Du får kopi av vrakmeldingen som kvittering. Meldingen blir sendt til Direktoratet for toll og særavgifter. Er alt i orden, får du 500 kroner i posten etter ca. 1 måned.

### Hvilke opplysninger må du gi på oppsamlingsplassen?

Når du leverer inn bilen, må du oppgi bilens kjennemerke (registreringsnummer), fabrikat og registreringsår/modellår. Opplysningen om kjennemerke skal dokumenteres ved fremvisning av vognkort, kvittering fra Biltilsynet for innleverte skilter, forsikringspapirer, kvittering for årsavgift eller på annen måte. Dersom bilen er avregistrert, bør du kunne oppgi avskiltningår. Eventuelle spørsmål i denne forbindelse kan du rette til oppsamlingsplassen.

### Hvor er nærmeste godkjente oppsamlingsplass?

Teknisk etat (renholdsverket) i hver kommune og det lokale biltilsynet vil kunne gi opplysninger om hvor nærmeste plass ligger. En del av de plasser som opprettes i den første tiden blir midlertidige, og vil senere bli avløst av permanente oppsamlingsplasser.

### Hva med kjøleskap, vaskemaskiner m.v.?

Kjøleskap, vaskemaskiner, dypfrysere, m.v. kan også leveres til oppsamlingsplassene for bilvrak. Slike ting bør helst ikke gå direkte på søppelfyllingen. Selv om det ikke gis pant for slike gjenstander, er dette en mulighet til å kvitte seg med dem på en miljømessig forsvarlig måte. Oppsamlingsplassen tar også imot bilvrak som ikke omfattes av panteordningen.

### MØRE OG ROMSDAL

#### A/S Jema

Hagelin  
Postboks 372  
6501 Kristiansund N.

#### Møre Skipsopphugging A/S

Årødalen  
Postboks 1013  
6401 Molde

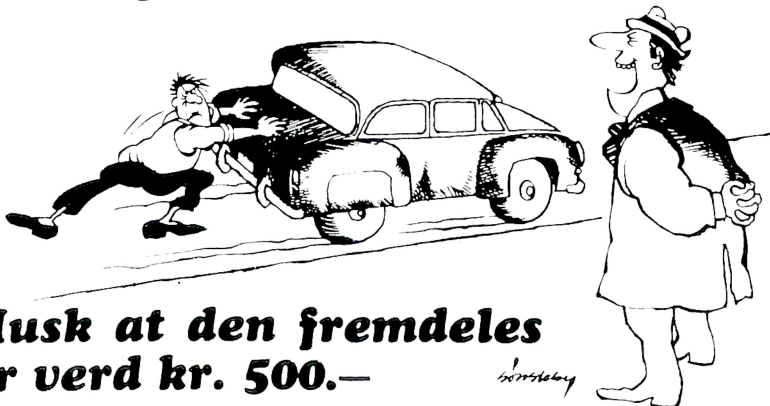
#### Møre Gjenvinningsindustri A/S

6170 Vartdal

#### Gangstøvika søppelfyllingsplass

6000 Ålesund

## Er din gamle bil simpelthen utslitt!



**Husk at den fremdeles er verd kr. 500.—**

**PANTORDNING FOR BILVRAK FRA 1. MAI 1978**



# NYTT FRÅ SAMARBEIDSUTVALET

Samarbeidsutvalet har hittil i år hatt fire vanlege møte og tre kontaktmøte. Vi skal i denne artikkelen sjå nærare på dei sakene som er handsama på dei to siste møta.

## **Framandgjeriing i vegstellet.**

På grunnlag av eit notat frå Vegdirektoratet handsama samarbeidsutvalet eit vanskeleg emne som ein kalla framandgjeriing i vegstellet. Fleire meinte at ein ikkje har noko stort problem med framandgjeriing i vegstellet.

Av årsaker til mogleg framandgjeriing vart nemnt arbeidsmåtar i vegstellet, oppbygginga av organisasjonen til vegstellet og skiljet mellom anlegg og vedlikehald, overlappande arbeid, isolasjon av arbeidstakarar, manglande sjansar for folk til å gjeve uttrykk for kjensler og meiningar, arbeidstakarane tør ikkje seie frå om lite heldige forhold, for lite ansvar til den einskilde, dels vanskeleg å gjeve informasjon om driftsplanar m.v. (særleg når det gjeld anlegg), vegstellet som etat får mindre å seie, og uro og lite tryggleik hjå folk på anlegg om arbeidsoppgåver i framtida.

Som mogelege måtar å motverke framandgjeriing vart nemnt kartlegging av mogeleg framandgjeriing i vegstellet, forsøk frå arbeidstakarar til å tilpasse seg, plikt for arbeidstakarar til å seie frå om lite heldige tilhøve, betre samordning av overlapp-

pande verksemd, betre informasjon der hovudtillitsmannsordninga, byggjemøte og kontaktmøte vart framheva som viktige verkemiddel, handsaming av slike problem på avdelingsnivå eller anna lokalt nivå, bringe problem med framandgjeriing inn i organisasjonsutviklingsarbeidet og langtidsplanarbeidet.

## **Personal- og organisasjonsundersøking.**

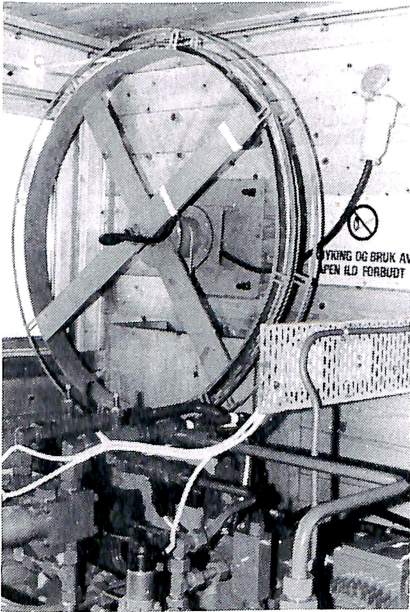
Samarbeidsutvalet vedtok at ein startar opp ei personal- og organisasjonsundersøking for heile etaten. Dette kan ein lese meir om ein annan stad i avisa.

## **Langtidsplanarbeidet.**

I tilknytning til revisjonen av Norsk Vegplan har langtidsplan (LTP) arbeidet vorte ei heilt konkret arbeidsoppgåve. Den nye vegplanen skal handsamast hausten 1979 av fylkestinget. Samarbeidsutvalet skal handsama delar av dette planleggingsarbeidet.

## **Økonomisk stønad for å ta den teoretiske delen av førerkort kl. 2.**

Samarbeidsutvalet tilrådde for administrasjonen at vegstellet i Møre og Romsdal kan gjeve økonomisk stønad til vegtenestemenn for å ta den teoretiske delen av førerkort kl. 2. Stønaden kan dekkje inntil 75% av kursavgifta. Vegstellet gjev stønaden etter ei vurdering av etaten sitt behov for personar med førerkort kl. 2.



*Kabelsnelle*

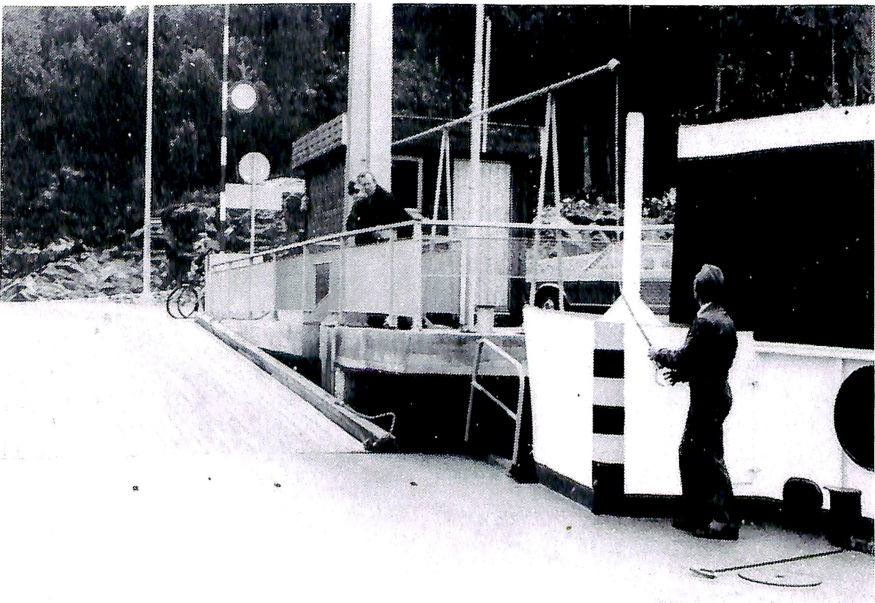
### **Fordeling av velferdsmidlar 1978.**

Samarbeidsutvalet har fordelt det aller meste av velferdsmidlane for 1978. Det kom inn 32 søknader om tildeling av velferdsmidlar. Dei fleste søkte om midlar til turar og til juletilstellingar.

### **Lokalisering/utbygging av biltilsynet i Møre og Romsdal.**

Biltilsynet har laga ein plan om lokalisering/utbygging av biltilsynet. Planen er handsama i samarbeidsutvalet. Biltilsynssjef Johnsen og medarbeidarane hans fekk stor fagnad for planen.

**Premierte forslag.** Samarbeidsutvalet vdtok å premiere tre innkomne forslag. Jørgen Sigerseth fekk 1.000,- kr. for kabelsnelle med motvektslodd. Jørgen Sigerseth fekk 400,- kr. for klave for feste av rek-



*Arrangement for el. tilkopling frå ferje. Ved straumutkopling blir ferjeleiet betjent som vanleg uten å gå i land for å starte det bensindrevne aggregatet som vart brukt tidlegare.*



Bildet syner Jørgen Sigerseth med eitt av dei premierte forslaga.

kverkstolpe i stål til tidlegare betongtrekkverk.

Jørgen Sigerseth og Jonas Berg fekk 750,- kr. kvar for flyttbare hydrauliske løftebein for knuseverk og andre større maskinar.

Av andre saker som er handsama i SU, kan nemnast etablering av verneombodsområde, hytte på Fursetfjellet, mellombels retningslinjer for bedriftsavisar i Statens vegvesen og orientering om maskinavdelinga sin rekneskap.

Samarbeidsutvalet har planlagt to kontaktmøte til hausten. Eit møte skal vere i Ørsta/Volda og eit møte skal vere for Vestnes/Ørskogområdet.

Neste møte i samarbeidsutvalet er 4. september.

Anders Grotle.



## Løsning på «Vegkryss nr. 2 -78»



Vinnere ble:

1. Solveig Aunan, Televerket, Molde
2. Sverre Stokke, Silurveien 42, Oslo 3
3. Anne-Karin Eidem, Vegkontoret, Molde

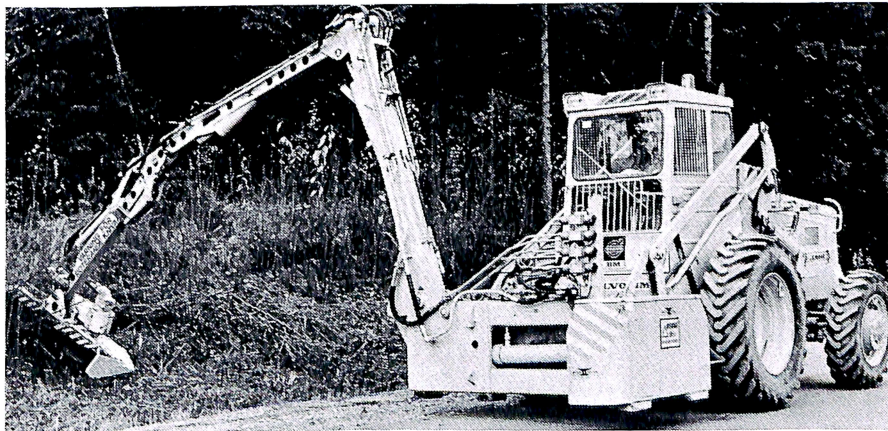
Premiene er sendt.



## Smånytt om kantslåmaskiner

Som en del av leserne kanskje vet, ble det i 1977 innkjøpt 1 stk. Mænler MS-Clipper for kantslått. Knivene roterer i horisontalplanet og de er en god del mer robuste enn de fem andre kantslåmaskinene (epoke) som er innkjøpt av vegsentralen.

Slåmaskinen er i dag montert på en Volvo BM 846 hjullaster. Denne hjullasteren er leid ut til et vedlikeholdsområde. Da der er mange andre oppdrag for en shovel i et vedlikeholdsområde enn akkurat «kantslått», kan det til noen tid være vanskelig å få full utnyttelse på slåmaskinen i sommerhalvåret.



Det byr ikke på større problemer å montere denne maskinen på flere av Volvos hjullaster. Volvo BM 621, 641 er også egnet til å betjene slåmaskinen. Selv om det er seint på sesongen, ber vi om at de vedlikeholdsområder som er interessert i å prøve slåmaskinen og som har egnet hjullaster, sier fra til vegsentralen om dette straks.

Denne slåmaskinen har sitt mest ideelle arbeidsområde når vegetasjonen består av kratt og mindre trær opp til 7 - 8 cm i diameter. Det sier seg selv at ved veger der det er grodd opp trær over denne diameteren, må man sette en mann med motorsag til å gå foran og ta disse, når dette arbeidet er

utført skulle det ikke være noe problem å holde vegetasjonen nede med de mer egnede epokene som er beregnet til vanlig slått. Så er det bare å håpe at de som er ansvarlige for orden langs vegene i fylket også kommende sesong vil organisere arbeidet slik at slåmaskinene blir maksimalt utnyttet. Kanskje det kunne være en tanke å kjøre disse maskinene på skift.

**Ingebrigt Heggset**



## Kilometrering av riksvegnettet

Formålet med kilometreringen er å skape grunnlag for en entydig stedfesting av vegens enkelte elementer med henblikk på planlegging, tilsyn og vedlikehold. Ved en systematisk kilometrering vil det være mulig å bygge opp de registre og trekke ut de data om vegnettet som er ønskelig.

Riksvegnettet var tidligere kilometrert med vanligvis ett nullpunkt for en veg innen et fylke. For å oppnå et bedre ajourhold ble riksvegene inndelt i hovedparseller med praktiske delepunkter f.eks. i et kryss med fylkesveg, og med gjennomsnittlig lengde pr. hovedparsell på ca. 12 km. Riksvegene kilometreres med et nullpunkt ved begynnelsen av hver hovedparsell, og med stigende

kilometrering i samme retning som stigende hovedparsellnummerering.

Som referanse benyttes flyfoto i målestokk 1:5000 hvor kilometerstolpene er avmerket og angitt med tekst.

Hovedparsellinndelingen og kilometreringen blir benyttet innen planlegging, budsjettarbeid, driftsoppfølging og regnskap, og det gir grunnlag for alle underregistre som ulykkesregister, skiltregister, bærevneregister, dekkeregister m.m. Videre er arkivet på vegkontoret bygd opp etter det samme systemet. Likeledes kan privatpersoner referere til kilometreringen ved henvendelse til politi, lensmenn og vegkontoret.



Kilometerstolpe med skilt slik det tar<sup>1</sup> seg ut i marken, samt artikkelforfatteren.

Det settes opp skilt for hver 500 m, normalt på høyre side av vegen med kilometreringsretningen. Skiltene angir riksvegnummer, hovedparsellnummer og kilometerpunkt. Pilen nederst på skiltet viser kilometreringsretningen.

Til kilometreringen er det benyttet en elektronisk meterteller, og det er stilt strenge krav til nøyaktighet ved oppsetting av stolper.

Arbeidet med nykilometreringen etter dette systemet ble for riksvegens vedkommende påbegynt i 1973 og ble fullført i 1977. En er imidlertid i gang med å gjennomføre det samme systemet på fylkesvegene. Dette arbeidet ventes fullført i 1979.

*Bjørn Andersen*

## VI GRATULERER

følgende medarbeidere som i 2. halvår passerer åremålsdager:

### 50 år

Ingvar Tyrhaug	6570 Innsmøla	1. juli
Tormod Meisingset	6690 Aure	10. juli
Torstein Skrede	6160 Hovdebygda	13. juli
Arne Breivik	6000 Ålesund	10. august
Ståle Egset	6174 Barstadvik	21. september
Edvin Rødal	5452 Røbekk	22. september
Per Løvik	6380 Tresfjord	22. september
Knut Sæterbø	6300 Åndalsnes	4. oktober
Magnar Berli	6210 Valldal	11. november
Ove Slemmen	6300 Åndalsnes	25. november

### 60 år

John Samdal	6400 Molde	9. juli
John. L. Andreassen	6370 Nesjestranda	10. august
Bjarne Flemmen	6480 Flemma	30. august
Sigurd J. Sandvik	6150 Ørsta	4. oktober
Robert Bergum	6380 Tresfjord	12. november
Olaf Klokk	6230 Sykkylven	22. november
Odd Måløy	6080 Gurskøy	25. desember
Ingvald Flåte	6240 Sjøholt	30. desember



# Reviderte

## trafikkregler

### fra 1/10 -78.

Den 1. oktober 1978 trer endel endringer i trafikkreglene i kraft. Jeg vil her forsøke å gjøre rede for de endringer og tillegg som etter mitt skjønn er de vesentligste i de nye reglene.

I § 1 nr. 9 er reglene om hvilke kjøretøy som kan ansees som **utrykningskjøretøy**, liberalisert slik at utrykningskjøretøy nå er definert som kjøretøy i brannvesenets og politiets tjeneste, samt ambulanse og annet kjøretøy som er godkjent som utrykningskjøretøy etter bestemmelser gitt av Vegdirektoratet.

I § 2 regnes nå **syklist** som triller sin sykkel, som **gående**. Likevel skal han gå ytterst på høyre veggside i motsetning til en vanlig gående som skal gå ytterst på venstre veggside. Likeledes regnes nå den som fører rullestol, som gående.

I § 4 klargjøres forskjellige anvisninger. **Anvisning gitt av politimann** gjelder foran annen anvisning, for eksempel lyssignal.

I § 5 er **stoppeplikten** ovenfor utrykningskjøretøy oppmyket slik at kjører skal gi fri veg og om nødvendig stanse for utrykningskjøretøy, ikke som tidligere alltid stanse.

I § 9a presiseres at **kjørende har vikeplikt** for gående i gangfelt og når kjører krysser fortau eller gangbane. Ved møting med eller forbikjøring av gående skal kjører la den gående få tilstrekkelig plass på vegen. Dessuten kreves det i de nye trafikkreglene at kjørende såvidt mulig skal unngå å stanse i gangfelt.

Første del av § 13 er ny og her er kjører som vil ut fra vegkant, skifte kjørefelt eller forøvrig endre kjøretøys plass i sideretning, pålagt å forvise seg om at det kan skje uten fare eller unødig hinder for andre. Det samme gjelder når kjører vil stanse eller brått sette ned farten.

I § 15 tillates nå **forbikjøring** foran og i vegkryss når kryssende veg har vikeplikt og det ikke er syklist, tohjuls mopedist eller motorsyklist som forbikjøres. Forbikjøring foran og på gangfelt vil nå bli forbudt. Ifølge trafikkreglene var ikke dette forbudt tidligere.

I § 16 som gjelder **vikeplikt**, er det innført et spesielt aktsomhetskrav for kjørende som kjører inn i vegkryss. Den tidligere såkalte «gentlemansregelen» er gått ut og følgelig er det høyreregelen og den nye ovennevnte aktsomhetsregelen som skal nyttes når kjøretøy krysser hverandres kurs i vegkryss.

Den tidligere, og etter manges mening uklare vikepliktregelen ovenfor busser som kjører ut fra bussholdplasser, gjelder der hvor hastighetsgrensen er 60 km/t eller lavere.

I § 18 kreves nå at **lyssignal** skal brukes istedet for lydsignal i mørke

dersom det ikke er overhengende fare. Ved kjøring i skumring, mørke, i tunnel, ved tåke, regn, dis eller ved lignende dårlige sikt eller lysforhold, skal kjører bruke nær- eller fjernlys. Å kjøre med parkeringslys når lys- eller siktforholdene ikke er gode, vil derfor etter de nye trafikkreglene ikke være tillatt. Førere av mopeder og motorsykler må alltid bruke nær- eller fjernlys, også i god sikt om dagen.

I § 24 forbyr at motoren går på **tomgang** av andre grunner enn trafikkforholdene. Dessuten påbys bruk av varsel trekant, nødsignallys når kjøretøy etter trafikk- eller driftsuhell plasseres slik at det kan være til fare eller hinder for andre trafikanter.

I § 26 gis spesiell regel for **syklist** som i vegkryss skal svinge til venstre. Denne skal holde høyre side av vegen og kan først krysse vegen etter å ha passert krysset og når det kan skje uten hinder for annen trafikk. Sykling kan nå foregå på fortau og gangbane når det ikke er til fare eller ulempe for de gående.

I § 27a innføres et nytt tegn for gående som vil krysse gaten i gangfelt. Den gående kan da strekke frem armen for å vise at han vil gå ut i gangfelt.

Til sist kan nevnes at det tidligere forbud mot **øvingskjøring** på motorveg er falt bort slik at en etter 1/10 - 78 lovlig kan lære å kjøre på motorveg før en har fått førerkort.

*Kåre Halvorsen*



## Bedriftsavis-treff i Molde

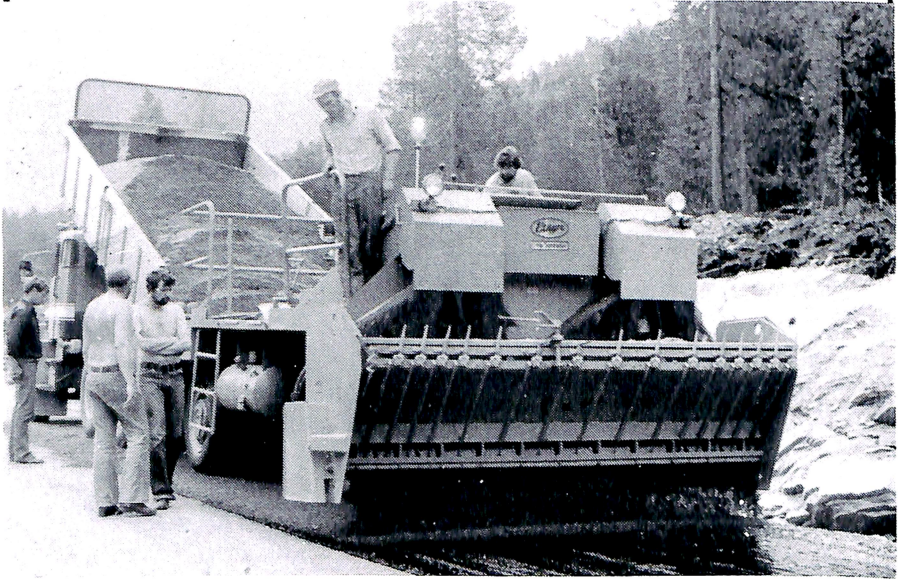
I mai i år var Molde åstedet for et «treff» for dem som i Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Trøndelags-fylkene steller med vegvesenets bedriftsaviser.

Over to dager var det anledning til å utveksle synspunkter, idéer og erfaringer, og det er å håpe at dette treffet kan bidra til at avisa vår er kommet over den «bølgedalen» den var nede i for ei tid siden.



På bildet ser vi de ansvarlige for avisene i hvert fylke: John Grøtan, Nord-Trøndelag, Terje Haug, Møre og Romsdal, Gunhild Voldseth, Sør-Trøndelag, Alf Hauge, Sogn og Fjordane, samt kurslederen selv, - kjendisen fra «Trafikk og Musikk» (og surnadaling) Leif A. Ellevset fra Vegdirektoratets informasjonskontor.

## Ny selvgående singelspreder.



Like før ferien vart det levert en selvgående singelspreder av merket «Etnyre», maskinen skal brukes til legging av Ottadekke, penetrering og overflatebehandling.

Bildet viser singelsprederen i arbeid i Valldal, med Hanset som fører og Sandnes som «bas», mens Mørkedal og Winther overvåker det hele.

---

## Grasetablering av vegskråninger 1978

Også i år vil en hel del vegskråninger på nyanlegg bli isådd. Arealet som i år skal isåes er på ca. 330 000 m<sup>2</sup>. Det var tre firmaer som ga tilbud på dette arbeidet i år og firmaet som har fått oppdraget er Norsk Vegetasjonskontroll a/s fra Askim.

Metoden som nyttes ved såingen er at frø, fullgjødsel og et bindemiddel (cellulose) blandes med vann og sprøytes ut i skråningen. Hensikten med bindemiddelet er at frøet skal feste seg i skråningen og ikke tas av vind og nedbør.





Gunnar Flemmen

## NYTT FRA PLANAVDELINGA.

De fleste medarbeidere på kontorets ulike avdelinger har geografisk avgrensede arbeidsfelt. Et unntak danner enkelte med spesialfunksjoner der de dekker hele fylket. Et annet unntak har vært planavdelingens seksjon for hoved- og detaljplanlegging der også den enkelte mer og mindre har hatt hele fylket som arbeidsfelt. Dette har vel tilsynelatende fungert noenlunde tilfredsstillende. Det synes likevel klart at det rådende opplegg vanskeligjør en rasjonell planlegging og styring av planleggingsarbeidet. Det virker umiddelbart uhensiktsmessig at ikke naboparseller på en og samme riksveg i en og samme kommune planlegges av samme person(er). Den enkelte medarbeider vil vanskelig kunne få noen oversikt eller se helheten i sitt arbeid så

lenge han arbeider med spredte oppdrag i hele fylket selv om hvert enkelt oppdrag planlegges i samsvar med vedtatte prioriteringer og/eller oppsatte planleggingsprogram.

Som et resultat av det organisasjon-utviklingsarbeid som i den senere tid har pågått innen vegkontorets avdelinger og der de fleste ansatte har deltatt, vil det bli forsøkt en viss omorganisering av planavdelingens seksjon for hoved- og detaljplanlegging. I prinsippet vil det bli lagt til grunn en to-delning av fylket med Romsdalsfjorden som geografisk skille mellom nord og sør, Rauma kommune regnes her til nordsida. Denne delingen tilsvarer seksjon der Flemsæter og Solbjørg bestyrer hvert sitt geografiske område.

All planlegging innen hvert geografisk område vil bli tillagt en egen gruppe. Med de store forestående planoppgaver i fylkets byer, i første omgang spesielt i Ålesund og Kristiansund (inkl. Kristiansunds fastlandsforbindelse), forutsettes desuten en egen gruppe å forestå den del av vår planleggingsvirksomhet. Til sammen blir det således en deling i tre grupper. Hvorvidt det kan bli aktuelt med ytterligere deling innen hver gruppe slik at hver enkelt medarbeider får ansvaret for planlegging av spesielle vegruter innen visse kommuner, får en ta stilling til senere etter hvert som erfaring høstes. Det har neppe noen hensikt å starte med et for stramt opptrukket system. Hver gruppe bør vel for øvrig kunne tillegges et visst selvstyre med hensyn til organisering av gruppens arbeid.

Det har vært en del diskusjon om eventuelt lederskap innen hver gruppe. Selv om det kanskje ikke er noe behov for noen daglig leder i bokstavlig forstand, vil det nok allikevel ha noe for seg om ett av gruppens medlemmer til enhver tid hadde en viss oversikt over gruppens samlede virksomhet og at vedkommende om nødvendig kunne avgi rapport om de forskjellige prosjekters stilling og framdrift.

Vi må regne med at omorganiseringen må strekke seg over noen tid. Det er neppe hensiktsmessig å rive fremadskredne prosjekter ut av de «gamle» medarbeideres hender for at siste hånd på verket skal overtas av andre uten nevneverdig kjennskap til prosjektet. På den annen side

bør vi også være forsiktig med å trekke omorganiseringen unødig ut. I så fall kan det lett gli ut til ingenting.

Det kan sikkert reises motforestillinger mot hvilken som helst organisasjonsform en måtte finne på å velge. Blant de denne lille omorganiseringen angår, synes det imidlertid å være enighet om at det vil oppnås vesentlig fordeler sammenlignet med den heller manglende form for organisering som er i dag.

Etter all sannsynlighet vil fordelingen innen de enkelte grupper bli slik:

Gruppe sør:

Avdelingsingeniør Skotheim, avdelingsingeniør Gjerde, avdelingsingeniør Leikanger samt ny ingeniør som ventes ansatt i løpet av høsten.

Gruppe nord:

Avdelingsingeniør Strømme, (ansatt fra 4. september 1978), ingeniør Vestad, ingeniør Hol og ingeniør Rød.

Gruppe for byer:

Overingeniør Moen, avdelingsingeniør Lindstad og avdelingsingeniør Pladsen.

Til slutt skal den selvsagte ting sies at ingen organisasjonsform er tenkt å vare til evig tid. Oppgaver, metoder, personell, ressurser, lovverk m.m. forandrer seg over tid. Vi håper imidlertid at den forventede omorganisering kan bidra til å styrke planavdelingens evne til å løse de oppgaver vi står overfor i nærmeste framtid.

Ulf Myhre



## På tur med pensjonerte vegtjenestemenn.



Samarbeidsutvalget har i år stilt seg i spissen for to pensjonistturer, en i sør og en nord i fylket.

Torsdag 10. august entret 17 pensjonister hjemmehørende i Hareid-, Gurskøy- og Fosnavågdistriktet bussen til en rundtur i distriktet. Turen startet på Hareid og gikk til Ulsteinvik, Gurskøy og videre til Fosnavåg. Etter kafferast der bar det vi-

dere til Mulvik, rundt Gurskøya og tilbake til Ulsteinvik.

Tidligere fylkeskasserer Bjarne Rekdal, med utmerket lokalkunnskap og historisk viten var en utmerket guide og turleder.

Omtale av turen på Nordmøre kommer vi tilbake til i neste nummer.



*Deltakere på turen, stående fra venstre. Bernh. M. Nykrem, John Lyster, Nikolai Rånes, Karl Overvåg, Gustav Adolf Olsen, Martin Bakken, Olav B. Urke, Kjell Loen, Bjarne Rekdal, Leif Myrene, Terje Haug, Paul Skogen, Odd Måløy, Peder Ormeset. Sittende fra venstre: Peder Almestad, Ludvig Håheim, Daniel Soleng, Olav Husøy, Josef Ringstad, Oskar Grønningæter og Rasmus Håheim.*



## NY FØRERKORTORDNING

**Vegdirektoratet presenterte i en pressekonferanse torsdag 6. juli 1978 biltilsynets overtakelse av førerkortutstedelsen fra politiet. «Veg og virke»gjengir her meldingen fra informasjonskontoret.**

Det ble i St.meld. nr. 79 (1974/75) om bilsakkyndighetens virksomhet m.m. fastlagt at førerkortutstedelsen skal overføres fra politiet til biltilsynet.

Slik ordningen er i dag avlegger førerkortkandidatene førerprøven for biltilsynet, mens førerkortet utstedes av/hos politiet. Etter den nye ordningen utstedes førerkortet på samme sted som førerprøven avlegges, d.v.s. ved biltilsynsstasjonen. Ordningen virker videre slik at de som avlegger prøve på et annet sted enn der biltilsynsstasjonen er plassert (jfr. oppkjøringsstedene rundt omkring i landet), kan få førerkortet sendt til sin hjemstedsadresse uten personlig fremmøte ved biltilsynsstasjonen. Legeattest og politiets vurdering av førerkortkandidatens vandel m.v., må imidlertid fortsatt foreligge før førerkortet utstedes.

Også for andre førerkorthandlinger enn førstegangs utstedelse av førerkort er det lagt opp til administrative rutiner som så langt råd er søker å tilfredsstillende publikums ønske om valgfrihet og desentralisert betjening. Ved fornying av førerkort, utstedelse av dublikat m.v., kan f.eks. vedkommende hvis han/hun ønsker det, få ordnet dette gjennom nærmeste lensmannskontor/politikam-

mer. En slik ordning antas å være hensiktsmessig også for eldre og uføre, som må fornye sitt førerkort relativt hyppig.








Et hovedsiktemål med den nye ordningen har i det hele tatt vært å ivareta publikums interesser i størst mulig grad.

Nyordningen vil totalt sett også innebære forenklinger og innsparinger for de offentlige etater som er berørt, først og fremst politiet og biltilsynet.

Produksjon og utstedelse av førerkort vil skje lokalt ved biltilsynsstasjonene, d.v.s. på ca. 60 steder i landet.

Ordningen vil bli satt i verk etappevis fra 1. januar 1979 og vil i det alt vesentlige være gjennomført ett år senere. Det foreligger konkrete planer for overtakelsen av førerkortutstedelsen ved de enkelte biltilsynsstasjoner i landet.

Fra og med det tidspunkt da biltilsynet overtar førerkortutstedelsen på hvert enkelt sted, blir også det nye førerkortet tatt i bruk. Politiet vil imidlertid ikke bli tildelt utstyr for produksjon av den nye førerkorttypen og i en overgangstid på ca. 1 år, vil således begge typer førerkort bli utstedt (den nye typen av biltilsynet og den gamle av politiet).

Kategori	NYE FØRERKORTKLASSER	
<b>A</b>	<b>TUNG MOTORSYKKEL</b>	
<b>B</b>		<b>PERSONBIL, VAREBIL</b> Tillatt totalvekt under 3500 kg Ikke flere enn 8 passasjerplasser Bil/henger, totalvekt under 3500 kg Aldersgrense: 18 år
<b>C</b>		<b>MOTORKJØRETØY FOR GODSTRANSPORT</b> Tillatt totalvekt over 3500 kg Aldersgrense: 20 år
<b>D</b>		<b>BUSS</b> Kjøretøy for persontransport som har flere enn 8 passasjerplasser Aldersgrense: 20 år
<b>E</b>		<b>TILHENGER</b> Kan kombineres med B, C og D.
<b>BE</b>		<b>PERSONBIL MED TILHENGER</b> Personbil med tilhenger hvor samlet totalvekt er over 3500 kg Aldersgrense: 20 år
<b>CE</b>		<b>VOGNTOG</b> Trekkvognens tillatte totalvekt er over 3500 kg Tilhengerens tillatte totalvekt er over 750 kg. Aldersgrense: 20 år
<b>DE</b>		<b>BUSS MED TILHENGER</b> Tilhengerens tillatte totalvekt er over 750 kg Aldersgrense: 20 år

Fra 1. januar 1979 vil også førerkortene bli utstedt med gyldighetsområde (klasseinndeling) angitt etter Wien-konvensjonens modell (klasse A for motorsykel, klasse B for person-/varebil osv.) Dette gjelder uavhengig av om gammel eller ny type førerkortblankett benyttes.

Utskiftingen av alle førerkortene som nå er i bruk (ca. 1,6 mill. førerkort) til førerkort av den nye typen, vil skje over en 10-års periode, normalt i forbindelse med fornyelse. Det vil imidlertid bli anledning til frivillig utskifting for de som måtte ønske det. Dette kan f.eks. være aktuelt for førere som skal utenlands.

Selve produksjonen av førerkortet vil skje etter en såkalt «helfotografisk metode». Dette vil i prinsippet si at førerkortkandidaten innfotograferes i et bestemt felt på selve førerkortblanketten, som på forhånd er påført de foreskrevne data. Førerkortkandidaten slipper derved, om han/hun ønsker det, å ta bilder på forhånd. Hele produksjonshandlingen utføres i en operasjon ved biltilsynet. Til slutt plastlamineres blanketten ved hjelp av et bestemt utstyr og førerkortet kan utleveres umiddelbart etter at førerprøven er avlagt.

Produksjonstiden pr. førerkort anslås til ca. 4 min.

I og med at utstedelsen av førerkortet vil skje under kontrollerte betingelser hvor førerkortkandidaten på stedet skriver under og fotograferes inn på blanketten, anses de administrative rutiner ved opplegget som svært sikre (stor systemsikkerhet), d.v.s. at mulighetene for å få utstedt førerkort på falske premisser er meget små. Sikkerheten mot kopiering og forfalskning av selve førerkortblanketten (blankettsikkerheten) er også meget høy.

For å klarlegge arbeidsrutiner, tidsforbruk m.v. ved biltilsynsstasjonene i forbindelse med førerkortutstedelsen, har det vært en prøveordning i gang i Kongsvinger og Skien siden 1. januar 1978. Erfaringene herfra vil være verdifulle ved gjennomføringen av ordningen på landsbasis.

Det antas at førerkortutstedelsen vil kreve en arbeidsinnsats i biltilsynet på ca. 90 årsverk.

Investeringene til det nye produksjonsutstyret for førerkort antas å beløpe seg til ca. 2,5 mill. kr.

Driftsutgiftene er anslått til ca. 1 mill kr. pr. år.

## Tidlegare etatsjefar

**Elias Grønningsæter** var overingeniør for vegvesenet i fylket i tida 1. juli 1923 - 30. september 1942. Ridder av 1. klasse av St. Olavs Orden. Frå 23. august 1912 til 30. januar 1913 var han konstituert i amtsingeniørstillinga medan Nils Hovdenakk var statsråd.



