

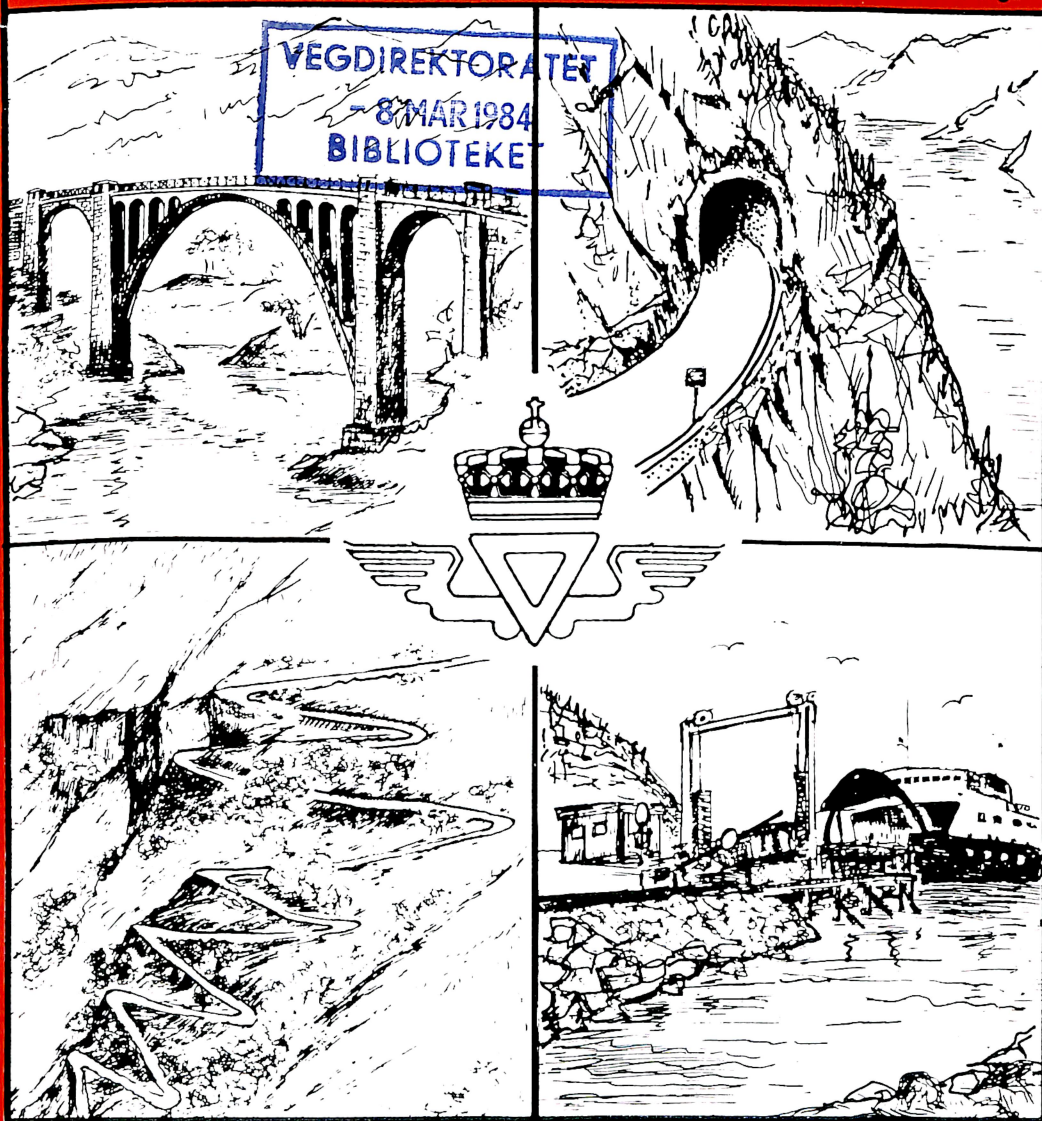
VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 4

Desember 1983

11. årg.



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 4

Desember 1983

11. årg.

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESNET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Redaksjonsutval:

Andor Wicken
Arne Johnsen
Terje Haug

Redaksjonsråd:

Ulf Myhre
Tore Hoëm
Ottar Brudeseth
Per Dalsbø
Olaus Winther
Oddmund Gussiås

Redaksjonssekretær:

Terje Haug
Utgitt av Statens Vegvesen,
Vegkontoret Møre og Romsdal.

Redaksjonens adresse:

Fylkeshuset,
Julsundvegen 1 B, 6400 Molde

Sats og trykk:

Jan Betten & Sønnys Trykkeri, Tingvoll

Opplag: 1850**Innhold:**

- | | |
|--|---|
| 3 Vanskeleg å vere fylkesveg | 32 Lab-nytt |
| 4 Litt om anleggsdrifta på riksvegane i 1984 | 37 Løsning på «Vegkryss nr. 3» |
| 6 Kurs i transport av farlig gods i Kristiansund | 38 Hemnskjel ferjekai |
| 8 Aksjon publikum | 39 Yrkesbevisordninga |
| 9 Rundkjøring i Spjelkavikkrysset | 40 Nye kvilebrakker |
| 10 Kontroll av moped | 42 Sofus-prisen 1983 |
| 11 Håndbøker fra Vegdirektoratet | 43 Bodstikke ved møte om vegarbeid for 150 år sidan |
| 12 Forskning og utvikling i vegvesenet | 44 Vegvesenets etterlatenskaper et klenodium i dag |
| 14 Studiereise til Oslo | 47 Kryssord |
| 15 Vegstasjonen i T-4 — Skodje | |
| 16 Slå eit slag i forslagsordninga | |
| 17 Hvorfor forslagsordning | |
| 18 Lønnskort | |
| 20 Nytt fra arbeidsmiljøutvalget | |
| 21 5 minutter med vernelederen | |
| 22 Budgættet | |
| 28 Avtale om medregning av permisjon uten lønn | |
| 30 Begynt i vegvesenet — Slutta i vegvesenet | |
| 31 Vi gratulerer | |



Vegsjefen har ordet:



VANSKELEG Å VERE FYLKESVEG

Det noverande fylkestinget syng på siste verset. Men før representantane skiljest skal dei mellom mange andre saker ta stilling til fylkesveg-investeringane for 1984. I den langtidsplanen vi har arbeidd etter var det rekna med 15 mill. 1982-kroner netto pr. år framover. Men i framlegget frå fylkesrådmannen i haust var det ikkje pengar på langtidsbudsjettet til veganlegg i det heile.

Vegsakene har tidlegare hatt høg prioritet i budsjetta for Møre og Romsdal. I 1978 var investeringane på fylkesvegane om lag 75 mill 1983-kroner. Under bygginga av Runde bru og Tafjordvegen kom det også inn midlar frå andre kjelder, og i 1980 var brutto investering over 107 mill. 1983-kroner. Fallet ned til berre 20 mill. kroner i 1983 er særskild merkbar for aktiviteten på vegen. Sjølv om mykje er gjort både med utbedring og nye samband, så er det endå meir som står att.

For 1984 skal fylkestinget sjå på eit framlegg om å bruke netto 15 mill.

1984-kroner til investeringar på fylkesvegane. Det er uvisst korleis det vil gå med dette, og vegvesenet har difor også sett på kva som bør gjerast dersom budsjettet blir null. Langtidsbudsjettet for åra framover viser i alle høve null til veganlegg. Løyvingane må difor brukast der dei kan kome til nytte etter kvart som arbeidet skrid fram.

Samstundes med at det er lite eller ingenting til investeringar, er det også i det komande år for små midlar til forebyggande vedlikehald. Ein del av fylkesvegnettet taper seg kvart år og det blir dyrare og dyrare å rette det opp igjen. På tampen av Nordisk Trafikksikkerhetsår vil små midlar til opprusting og manglande vedlikehold svekke arbeidet med trafikktrygging på fylkesvegane.

Det blir sagt at det er vanskeleg å vere politiskar i desse tider. For min del trur eg at fylkesvegane har det vanskelegare.

Kaare Flaate

LITT OM ANLEGGSDRIFTA PÅ RIKSVEGANE I 1984

E 69

Det vil stykkevis bli utført arbeid for forsterking til 10t akseltrykk mellom Veblungsnes og Kjelbotn. Dessutan blir det i vinter arbeidd med utviding av profilet i Runehammar tunnel. Elles er innfartsvegen til Ålesund prioritert på denne ruta med 20 mill. kroner til Lerstad-Nørvesund. Med kostnad i størrelsen 80 mill. kroner vil parsellen likevel først kunne takast i bruk i 1987.

Riksveg 14

Det blir stykkevis forsterkning til 10t akseltrykk mellom Festøy og Ørsta og opprustinga held fram mellom Straumshamn og Sogn og Fjordane grense.

Riksveg 16

Denne vegruta skal og forsterkast til 10t akseltrykk mellom Mo og Ålvundfoss, og ombygginga av parsellen frå Beiteråsen til Grimstad-høgda blir fullført.

Riksveg 58

Her skal det leggjast fast dekke på 5 km attståande grusveg mellom Geiranger og Korsmyra på Ørnevegen.

Riksveg 60

Arbeidet med strossing av Strekane og Storfossen tunnel mellom Stranda og Hellesylt vil bli fullført og der blir lagt fast dekke.

Riksveg 62

er og av dei rutene som skal forsterkast til 10t akseltrykk. Dette arbeidet vil halde fram mellom Kleive og Fossbakken. Åfar, Usma og Storvik bru er skal ombyggjast. Dessutan skal Driva bru utvidast med eit køyrefelt ved sida av eksisterande bru. Dette er første byggetrinn for ny bru.

Riksveg 64

Vi ventar klarsignal for oppstarting av arbeidet på parsellen Stein-Tokle. Det er p.t. ikkje heilt klart med plangodkjenning. Sølsnes ferjekai skal ombyggjast til betong.

Riksveg 56

Oppdøl-Rensvik skal forsterkast til 10t akseltrykk. Arbeidet blir starta i 1984 og skal etter planen fullførast i 1985.

Riksveg 67

Arbeidet på parsellen Eide-Ørjavik vil halde fram. Det er no strekninga Visnes-Lyngstad som står for tur.

Riksveg 651

Vegruta vil bli ferdig utbetra i denne omgangen mellom Volda og Hunes.

Riksveg 652

På denne ruta er det ein kort parsell som skal omleggast over «Ulvestad-

flatene». Her er ikkje alle formalia klar enno for å starte arbeidet, men vi håper at dette lar seg ordne i løpet av vinteren.

Riksveg 655

Etter eit opphald i arbeidet på denne ruta er det no parsellen Sæbø-Frøland som står for tur. Her er heller ikkje alle formalia klar enno m.h.t. plangodkjenning og grunnavståing. Vi håper likevel at dette ordner seg slik at arbeidet kan starte i 1984.

Riksveg 659

Parsellen Instevågen i Brattvåg skal ombyggjast. Arbeidet starta hausten 1983 og er rekna ferdig hausten 1984. Anlegget omfatter både ny riksveg og gang-/sykkelveg.

Riksveg 661

Vi reknar med å få sett trafikk på ny veg mellom Stokkelandsløken og Leirvikbukta. Her og omfattar anlegget dels gang-/sykkelveg i tillegg til riksvegen. Forutsetning for fullføring er at vi får bruke meir midlar enn disponibelt på anlegget i 1984.

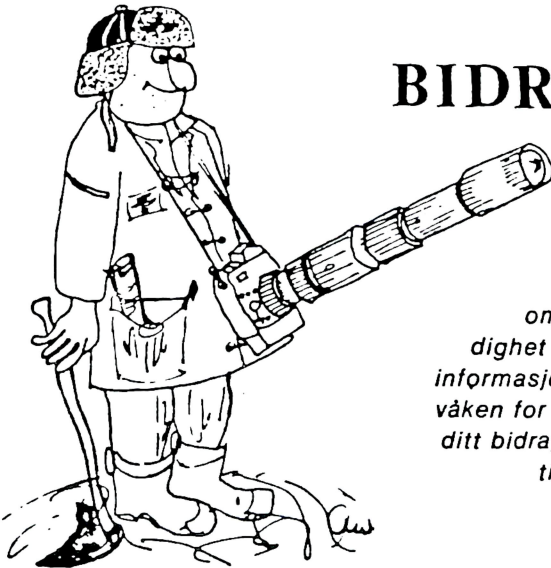
Riksveg 666

Arbeidet vil halde fram mellom Torvikbukta og Batnfjordsøra.

Riksveg 680

Arbeid med ny veg Byskogen-Seivika, vil halde fram. Det er rekna at anlegget skal være trafikabelt med anleggsutstyr hausten 1984 fram til Seivika slik at bygging av ferjekai kan starte.

Kjell Loen



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!

KURS I TRANSPORT AV FARLIG GODS I KRISTIANSUND 16. - 17. NOVEMBER 1983

Farlig gods er en samlebetegnelse på stoffer som på grunn av sin beskaffenhet er helsefarlig for mennesker eller skadelig for miljøet. Det eksisterer en europeisk avtale om internasjonal vegtransport av farlig gods, - ADR-konvensjonen. I konvensjonen finner man bl.a. de stoffer definert som klassifiseres som farlig stoff; sprengstoff, brannfarlige og giftige gasser, radioaktive- og etsende stoff osv.

Mesteparten av farlig gods, anslagsvis 70 - 75%, transporteres på veg. Av den totale godsmengde som fraktes på veg anslår man at farlig gods utgjør 5 - 8%.

De krav som er fastsett til kjøretøy som skal frakte farlig gods er meget

strengt. Kravene omfatter praktisk talt alle kjøretøy som vanligvis frakter farlig gods. Man må derfor kunne regne med at kravene virker risikoreduerende.

Men som kjent vil ikke et regelverk fungere, hvor omfattende det enn måtte være, dersom man ikke har en kontrollinstans som kontrollerer at reglene blir overholdt.

Biltilsynet er meget sterkt involvert i dette arbeidet. Det er vår oppgave å sørge for at våre folk kan jobben både for å kunne håndheve regelverket og for ikke å bli påført skade i forbindelse med kontrollene.

På kurset i Kristiansund hadde vi foruten fra biltilsynet med deltakere fra vegsentralen, politiet, brann-





vesenet, oljeselskapene og fra beredskapen på Kværnberget luft-havn.

Som forelesere hadde vi med distriktssjef John Thompson, Norsk Hammersverk, avdelingsingeniør Gunn Sørmo Sorte, Vegdirektoratet, avdelingsingeniør Einar Moe Magnussen, vegvesenet i Østfold, avdelingsingeniør Magne Ommedal, Biltilsynet Kristiansund og inspektør Ole Lied, Brukskontrollen.

Foruten å gjennomgå lover, forskrifter og kontrollrutiner i forbindelse

med kontroll av kjøretøy som frakter farlig gods, var det også lagt opp til en omfattende øvelse i brannsløkking.

Avdelingsingeniør Ommedal og Inspektør Lied har hatt ansvaret for opplegg og gjennomføring av kurset.

Et meget omfattende forarbeid og dyktige forelesere gjorde at kurset ble meget vellykket.

Arne Johnsen



AKSJON PUBLIKUM

Vi som arbeider innan den offentlege sektoren har frå mange hald fått ord på oss for å være lite servicevennlige. Vi arbeider etter tungroddene rutiner, og vi møter sjeldan publikum med ei hjelpande haldning, blir det hevda. Fullt så ille trur eg ikkje at det er. Det er neppe serleg stor forskjell på folk anten dei arbeider innan privat eller offentleg sektor. Dei fleste ønskjer nok å gjere ein god jobb, og freistar kva dei kan for å oppnå dette.

Vi bør likevel ta all kritikk alvorleg, og dei fleste er vel samde i at service og publikumsbehandling er viktig.

Frå regjeringa si side er det sett igang ein aksjon som skal vare i 3 år: Aksjon publikum. Målet er å gjere all offentleg verksemd meir retta mot publikum sine ønskjer og behov.

Vi i vegvesenet bør ta denne aksjonen alvorleg. Store delar av etaten vår er prega av å vere eit serviceorgan som er til for publikum.

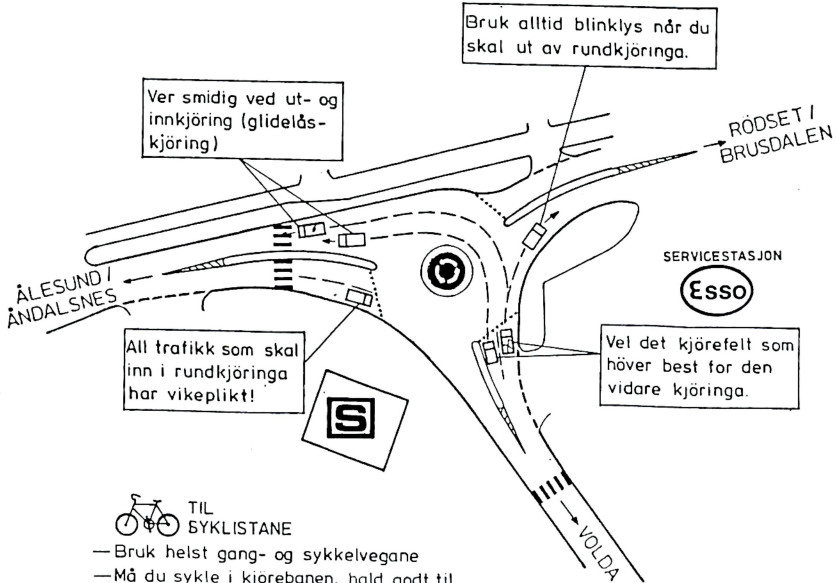
Vi har og alt laga ein handlingsplan for Aksjon publikum i vegvesenet. Biltilsynet har her fått ein dominerande plass. Ikkje fordi dei tilsette i biltilsynet har ord på seg for å vere lite publikumsvennlige, men fordi dette er den delen av etaten vår som har aller mest med publikum å gjere. Nokre av dei tilsette i biltilsynet har og gjennomført kurs i publikumsbehandling. Resten vil følge etter i løpet av 1984.

Det er viktig at vi alle gjer vårt beste for at vegvesenet skal stå i eit positivt lys i publikum sine augo. Vegvesenet skal vere eit triveleg vesen! Med eit slik motto trur eg at vi vil nå langt - uavhengig av Aksjon publikum.

Karstein Fauskanger

Rundkjøring i Spjelkavikkrysset

Vi har bygd om krysset til rundkjøring. Dette er ei ny og uvant trafikkregulering for dei fleste trafikantane. Her er nokre viktige prinsipp vi må vere merksame på:



TIL
SYKKLISTANE

- Bruk helst gang- og sykkelvegane
- Må du sykle i kjørebana, hald godt til høgre i rundkjøringa.
- Vis teikn!



TIL
FOTGJENGERANE

- Bruk alltid gang- / sykkelvegane og gangfelta.



STATENS VEGVESEN
- i arbeid for betre transport

NOVEMBER 1983



Kontroll av moped

Ein moped vart innkalla til kontroll ved biltilsynet i Ørsta. Nokre dagar seinare fekk vi ei pakke i posten

som inneheldt skilt, vognkort og eit brev. Vi har innhenta løyve for å nytte det i «Veg og Virke».

Helge-Idar Vartdal

Gurskøy 1. november 1983

Til Statens Biltilsyn
6150 Ørsta.

*Då eg har vorte for tung
og ikkje lenger er ung.
Har det vorte til litt av ei plage,
når mopeden ikkje vil drage.*

*Sender ved skiltet og kortet.
For lufta i dekk er borte,
og sist eg skulle ta meg en tur,
gjorde motoren seg vrien og sur.*

*Med helsing
Reidar Kleppe
6080 Gurskøy*

*Vedlegg: 1 skilt
1 vognkort*



Håndbøker fra Vegdirektoratet

101 — TRAFIKKSANERING

Veiledning 64 s.

Siktemålet med denne veilederen er å gi informasjon til planleggere, politikere og andre interesserte:

- om hva trafikksanering er
- hvilke tiltak som er hensiktsmessige
- hvordan planlegging og gjennomføring av trafikksaneringer kan organiseres.

105 — SPESIALTRANSPORT

Veiledning 60 s.

Boka er en rettleiding for saksbehandlere ved vegkontorene. Adgangen til å dispensere er regulert gjennom en rekke rundskriv m.v. Disse rundskriv er tatt med som eget vedlegg. I tillegg bygger den på «Be-

stemmelser om kjøretøy» «Vilkår for bruk av kjøretøy/vogntog med vekt, lengde eller bredde over det generelt tillatte». Dispensasjon for vanlig transport under spesielle forhold som teletøsning — vinterakseltrykk m.v. er også behandlet.

106 — KNUSEVERKUTSTYR

Lærebok 186 s.

Denne læreboken er basert på kurs med samme tema avholdt høsten 1980 for maskininstruktører. Boken er tiltenkt støttefunksjon i opplæringen av førere til knuseverkestyr i Statens vegvesen. Den vil også kunne brukes som lærebok i videre forstand for målgrupper som har befattning med produksjon av steinmaterialer.

Forskning og utvikling i vegvesenet

*Dette var et tema på vegsjefmøte tidligere i år
Noen tanker om dette er gjengitt nedenfor.*

At det drives «forskning» i Vegvesenet er kanskje ukjent for mange. At vi driver med «utvikling», eller «rasjonalisering» som ofte nevnes i samme åndedrag, er det kanskje flere som har hatt føling med.

Mange av de arbeidsmetoder og utførelser som vi i dag ser på som dagligdagse og helt rutinepregede, og som vi ikke ville ha vært foruten, ville ikke ha sett dagens lys (eller ville sett dette lyset svært mye senere) om det ikke hadde vært satset midler på forskning og utvikling.

På tross av mange år med relativt svakere vegbudsjetter har vegnettet likevel fått en merkbar standardheving, og ulykkestallene har klart gått nedover. Det betyr at vi er blitt flinkere til å gjøre jobben vår, og mye av dette må tilskrives utviklingsarbeidet.

Lønner det seg å forske?

En riktig fordeling av forskningsinnsatsen skulle tilsi at den var satt inn på de områder hvor den økonomiske gevinst var størst. I dette ligger også at det gjerne kan satses på prosjekter hvor sannsynligheten for å lykkes er liten dersom den mulige gevinst er tilsvarende stor. Veglaboratoriet satset f.eks. i 1979 40.000 kr. på en «Petter Smart» som mente det var mulig å skumme opp problem-

avfallet gips slik at det kunne brukes i lette fyllinger. Forsøket resulterte kun i en tidlig jul på Veglaboratoriet (hvitt nedfall i alle korridorer etc.) Hadde prosjektet vært vellykket ville gevinsten vært et titalls millioner kr). Slike sjanser bør man derfor kunne ta.

Forskningen på slitesterke vegdekker og skånsomme pigger har på den andre siden kostet totalt 10 mill. kr. Den årlige besparelse her, om vi sammenligner med «gammel» teknikk, dreier seg om ca. 100 mill. kr.

Tenker vi så på at den årlige FoU-innsatsen i Vegvesenet er på ca. 30 mill. kr, er det nærliggende å spørre om ikke en opptrapping av denne ville ha vært økonomisk riktig. 30 mill. kr er det Vegvesenet årlig bruker på strøing.

Vegkontorene må være med

Det meste av FoU-arbeidet i Vegvesenet skjer i Vegdirektoratet. Det er store variasjoner i innsatsen ved de enkelte vegkontor både absolutt og fra det ene året til det andre.

Deltakelse i feltforsøk i samarbeid med Vegdirektoratet er svært vanlig. Enkelte vegkontor har utviklet et direkte samarbeid med lokale forskningsinstitusjoner, i første rekke

Sør-Trøndelag (til NTH) og Rogaland (til Rogalands-forskning).

Vegkontorene må være med i utviklingsarbeidet i Vegvesenet. En slik deltakelse vil gi oss en trenings- og opplærings-effekt som er fremtidsrettet. Det vil sette oss bedre i stand til å utnytte forskningsresultatene. Dette er nødvendig for at etaten skal mestre de nye oppgavene.

Den erfaring som vi i fylkene har er samtidig verdifull for prioritering og styring av prosjektene. Spesielt ved de direkte nytteorienterte prosjekter bør bidragene fra vegkontorene ha stor verdi.

Ressursene må ikke sløses bort

De ressurser som finnes ved vegkontorene for deltakelse i FoU-arbeid varierer sterkt. Ved riktig tilpassede feltundersøkelser er ressursene ved vegkontorene store. Det samme gjelder også deler av resultatutnyttelsen.

Når det derimot gjelder den direkte bearbeiding av resultater er ressursene mer begrenset og variable. De er begrenset fordi vegkontorene har mange presserende driftsoppgaver som ikke blir dekket helt ut.

Det ligger også begrensninger i kompetanse, men ved å gå direkte på den enkelte ansatte kan en trekke fram ressurser. Det bør også nevnes at Vegdirektoratet lett kan bruke opp de ressurser som finnes ved omfattende krav om utredningsarbeider på en rekke felter.

Vi må utnytte våre fortrinn

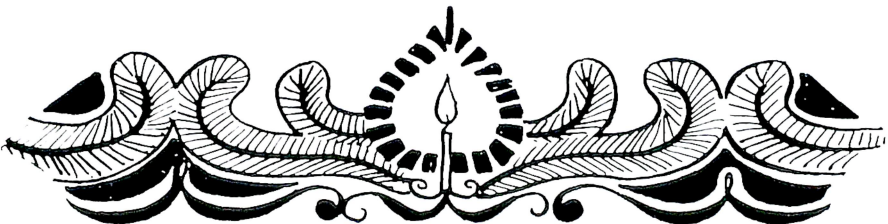
Selv om FoU-innsatsen i dag kan sies å være en overskuddsforretning for Vegvesenet, er det nok mye som mangler på at resultatene blir presentert slik at de egner seg til praktisk utnyttelse.

I et lite land er det gode muligheter for hurtig å få forskningsresultater fram til praktisk utnyttelse (ferre komitéer og bremsende ledd).

Dette gir oss ofte en mulighet til å ligge langt fremme på visse områder.

Vi må imidlertid ha fagkompetanse for å kunne utnytte slike fordeler, og her ligger nok det største problem for Vegvesenet i tiden fremover. Vegkontorene bør spille en sentral rolle i en god resultatutnyttelse.

*Kaare Flaate
Geir Refsdal*



STUDIEREISE TIL OSLO

Fra 7.-9. okt. fikk 7 representanter fra biltilsynet i Molde, Ørsta og Ålesund reise på en studietur til Oslo. Det deltok 3 stk. fra biltilsynet Molde, 2 stk. fra Ørsta og 2 stk. fra Ålesund. Vi fikk besøke biltilsynet i Oslo, Toll- og avgiftsdirektoratet og til slutt Vegdirektoratet.

Vi startet besøket ved biltilsynet i Oslo. Der ble vi først vist rundt i lokalet. Førerkortavdelingen var forholdsvis liten, siden den største avdelingen av denne ligger i sentrum. Vi ble forøvrig orientert om at denne avdelingen også skulle flytte til Risløkka i nærmeste framtid. Registreringsavdelingen virket imponerende stor i forhold til det vi er vant til fra våre 3 stasjoner. Der var adskilt registrering for firma og private personer. Registreringsdokumenter ble sendt via skinneganger gjennom lokalet. Det var en egen avdeling for opplysningstjeneste hvor det satt damer og kun svarte på opplysninger pr. telefon. På skiltavdelingen jobbet 3 personer som hadde med utlån av prøveskilt samt lagring og kapping av innleverte skilt. Vi fikk også se eksempel på falske skilt som var tatt. Det varierte fra papp-plater til noen ganske profesjonelle som virket ganske ekte. En titt ut i hallen ble det også tid til. Det er sikkert mange som kunne tenke seg å ha det like rommelig som her.

Ellers gikk vi litt rundt i lokalet og

snakket med de ansatte og fikk prøve oss litt på dataskjermene. Stort sett et hyggelig inntrykk, men jeg tror de fleste av oss heller foretrekker forholdene på en stasjon av litt mindre størrelse.

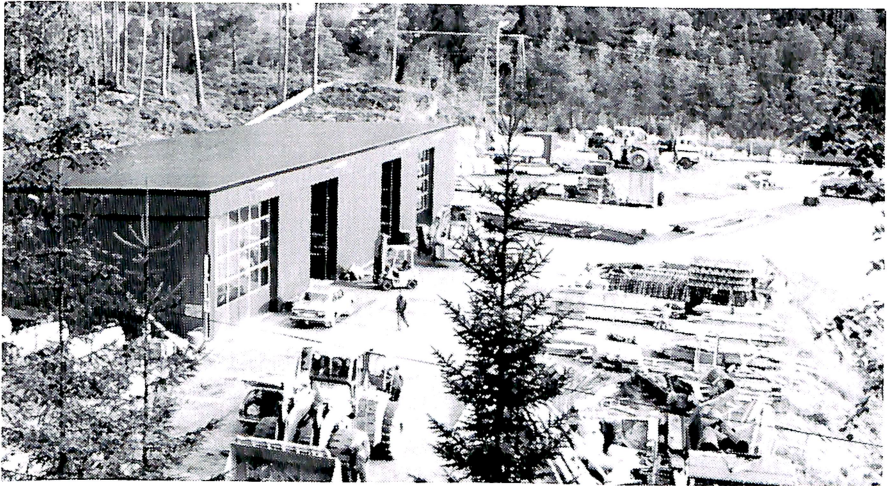
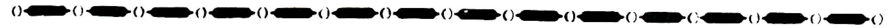
Deretter gikk turen til Toll- og avgiftsdirektoratet. Vi ble tatt med til et konferanserom hvor vi først ble orientert litt om årsavgiften. Det ser ut til at den fortsatt blir kr. 700,—, men det kommer sannsynligvis et tillegg på kr. 100.— for de som somler med betalingen til etter forfallsdato. Ellers fikk vi også vite at registreringsavgiftene skal stige med ca 10%, og det er vel det vanlige. Her ble vi også vist rundt på kontoret. Dette er en gammel bygning, men de har laget et hyggelig kontorlandskap. Det var satt opp skillevegger slik at hver enkelt hadde sin private krok pyntet med blomster og bilder. Foreløpig var det her lite datautstyr av budsjettmessige grunner.

Den siste dagen gikk turen til Vegdirektoratet. Der var det mange etasjer og mange avdelinger, men vi var på besøk på motorvognavd. og A-data. Først ble vi orientert litt om etaten av R. E. Larsen, før H. Hagen tok oss med på en rundtur blandt de store datamaskinene. Så fikk vi komme inn på motorvognkontoret og fikk se hva som skjedde med alle de meldinger som blir innsendt fra

oss i biltilsynet. Dette var ganske interessant for å få en bedre helhet i det arbeidet vi utfører til daglig. Vi fikk bedre forståelse for problemer som kunne oppstå når vi skriver feil opplysninger i våre meldinger. Men det ble opplyst at det var ganske liten feilprosent av de mengder som kommer inn, — fra 3 - 5%.

Et besøk i kantinen på toppetasjen var det også avsatt tid til. Her fikk vi servert deilige rundstykker og tittet litt på den fine utsikten over store deler av Oslo. Det var i det hele tatt en hyggelig Oslo-tur for oss kontor-damer, som vi håper at andre får anledning til å være med på senere.

*Vennlig hilsen
Jenny Kvalheim*



Vegstasjonen i T4 — Skodje

har i lang tid hatt knapt med areal både ute og inne. Etter at ein del av anleggsverksemda i distriktet òg er blitt nærare knytta til stasjonen har det særleg synt seg ynskjeleg med utviding. Dei siste par åra har derfor anlegg, vedlikehald og maskin gått saman om å få utført spregnings- og planeringsarbeid for å auke utearealet. Dette er no fullført med fast dekke. No i år er òg det nye fellesbyg-

get teke i bruk. Her er ved sida av felleslager ein stor strøandsilo og eige lager for armering og betongutstyr.

Ansvarleg for verksemda i nybygget er Jakob Øvstedal, som no har fått orden i sakene på lageret slik at alle brukarane kan nytte det slik intensjonen er.

Slå eit slag i forslagsordninga

Ref. handbok — 043. Forslagsordninga:

«Formål

- Stimulere interessen for effektivitet hos de ansatte i Statens vegvesen.
- Nytte personellet sine ideer og kunnskaper til forbedringer, slik at det kan oppnås større trivsel og sikkerhet på arbeidsplassane.
- Skape bedre forståelse for den betydning rasjonelt arbeid har for både etaten og samfunnet.»

Forslag innan alle saksområda i vegvesenet kan fremjast. Dei kan vere frå eige eller andre sitt arbeidsfelt.

Eit forslag skal om mogleg formast etter følgjande retningslinjer:

- Kort utgreiing av noverande ordning/utstyr.
- Forslag til ny ordning/utstyr.
- Fordelar med ny ordning/utstyr.

PREMIERING

Lokalt — opp til kr. 3.000,-.

Sentralt — Vegdirektoratet — opp til kr. 10.000,-. Dersom eit forslag vil få høgare premie enn kr. 10.000,-vert forslaget lagt fram for Vegdirektøren før endeleg vedtak.

Representantar i forslagsnemnda Statens vegvesen Møre og Romsdal:

Vegmeister Kolbjørn Engen
Formann Jørgen Sigerset
Overingeniør Oddmund Gussiås
Konsulent Frank Malme

Sekretær — konsulent Harald Valved

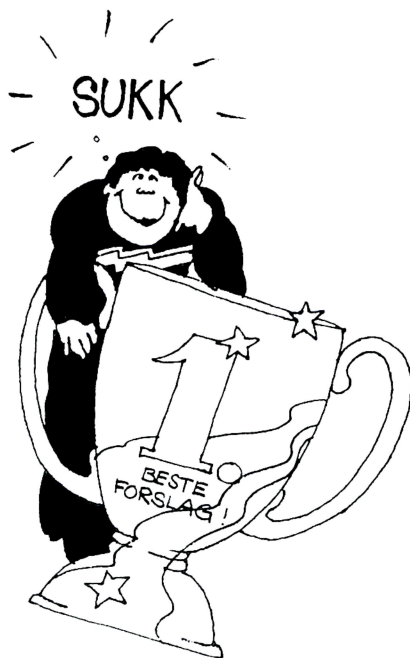
Alle forslag skal sendast vegkontoret og vil bli handsama i nemnda.

Alle vegstasjonar har fått Retningslinjer for Forslagsordninga tilsendt.

Alle spørsmål av praktisk eller teoretisk art kan rettast til sekretæren eller medlemmer av forslagsnemnda.

IKKJE NOKO FORSLAG ER FORLITE FOR FORSLAGSORDNINGA

Harald Valved
personalkonsulent/sekretær



Hvorfor forslagsordning?

Jo, naturligvis for å spore oss ansatte til å vise interesse i jobben, bringe fram i lyset de ting vi mener er positive, — små som store — og som andre kan ha nytte av.

Få er vel uenige i at dette er positivt. Det finnes idéer rundt om i hopetall som både hjelper oss til å effektivisere og bedre trivsel og arbeidsmiljø. Svært få av oss er vel også av den typen som vil holde det for oss sjøl når vi tror vi har funnet opp kruttet.

Derfor er det så deprimerende å konstantere hvordan forslagsordninga har virket. Min kjennskap er overfladisk, men jeg tror den er representativ for det store flertall i etaten:

1. Antall forslag i året til den lokale nemnda er lite — svært få går videre sentralt.
2. Fra et forslag sendes inn til innsenderen får svar kan det gå flere år.
3. Apparatet som skal spre opplysning om alle de gode idéene er slett organsiert.

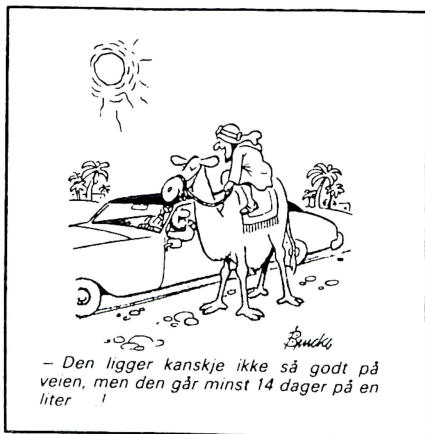
Det er flere eksempel på at gode idéer og forslag er blitt liggende så lenge ubehandlet at når «premien» endelig kommer, er kanskje maskinen eller arbeidsoperasjonen forbedringen er knyttet til, utbyttet eller foreldet. Slik er en hån mot den som sender inn forslag og til liten nytte for etaten.

Det er ikke bare i vårt fylke vi har forslagsordning. En skal ikke se bort fra at det også andre steder kan finnes lyse hoder med idéer vi kan ha nytte av. Hvordan får vi rede på dette? Inneholder forslagsordninga noen systematisert utvekslingsordning? Hvor finner jeg de forslag som angår mitt arbeid enten de nå kommer fra dette fylket eller andre?

Det er i *praksis* de forskjellige «ordninger» — enten de heter forslagsordning eller annet — viser sin berettigelse. Denne ordninga slik den til nå er praktisert har *ikke* vist dette.

Harde ord? Javel, men rask respons og spredning av det positive forslagene innebærer *må* være et krav — bare ved å demonstrere i *praksis* at slik er det, kan ordninga komme fri fra det «supperåds»-stempel den idag har.

A. W.



Lønnskort

På vegkontoret har vi registrert en rekke henvendelser som gjelder betydningen av kodene som finnes på lønnskortet som blir sendt ut til arbeidstakerne ved endringer.

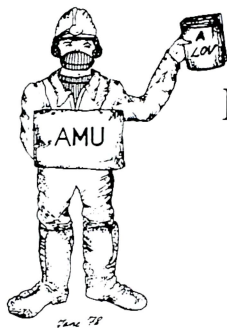
Vi skal forsøke å gi en liten forklaring på de rubrikker som er mest brukt og samtidig kan virke litt uklare.

- Kategorikode** som begynner på 0,1 eller 5 betyr at lønnstakeren er fast ansatt med månedslønn. Øvrige tall i første siffer brukes for korttidsinntatte lønnstakere med timelønn.
- Stillingsgruppekoder** angir den stillingen lønnstakeren er ansatt i, og er for arbeidstakere i driften den koden som vanligvis skal brukes i timerapporteringene.
- Tjenesteforhold:** Dette kan være en kombinasjon av opptil tre bokstaver. Den første vil være en H eller D som står for henholdsvis hel- eller deltidsansatt. Neste bokstav, F eller M: fast eller midlertidig ansatt. I den tredje kolonnen kan det stå en F = fungering i høyere stilling, P = personlig avlønning eller R = permittert med redusert lønn.
- Et ettall i denne kolonnen betyr at arbeidstakeren er **formann**. De som fremdeles oppbeholder formannspenger (øretillegg) vil i så fall få, og bli trukket, pensjon etter A-regulativet med ett lønstrinn høyere enn avlønningen tilsier.
- Datoen som står oppført her vil som hovedregel være den siste **begynnelsesdatoen** hos oss. Den har ingen betydning for avlønningen, og vil i mange tilfeller altså heller ikke vise hvor lenge en lønnstaker har vært ansatt i vegvesenet.
- Pensjonsansienniteten** skal vise den samlede pensjonsgivende tjenestetid i staten, samt i fylkets vegarbeidsdrift. Denne datoen blir alltid kontrollert, og eventuelt rettet når det er aktuelt for en lønnstaker å gå over på pensjon.
- Datoen i denne rubrikken viser **all tidligere offentlig og privat praksis** som er godkjent som tjenesteansiennitet.

Begge de to siste datoene er stipulert, slik at samlet pensjonsgivende tid og tjenesteansiennitet er omregnet til år og måneder. Denne ansienniteten blir så tilbakeført i forhold til siste begynnelsesdato. F.eks. vil en lønnstaker som begynte 1. januar 1983, og har 8 års likeverdig praksis som blir godkjent som tjenesteansiennitet, og to års tidligere tjeneste i staten, få pensjonsgivende tid fra 1. januar 1981, og tjenesteansiennitet fra 1. januar 1973.

STATENS VEGVESEN LØNNSKORT

LØNNSNR	BRUKER	LØNNSNR		KORT NR.		DATE	LØNNSNR
8	10	FAE LØNN: ART	22 01	DELTSBROK	ENDR.DATO	NESTE LØNNST	KODE KOSTNADSDSTED
9	11	12	13	14	15	16	17
20	NAVN	31					
"	ADRESSE	" 02					
"	POSTNR	" 03					
"	KOMM NR KOMMUNE	" 04					
"	TABELL %	" 05					
1 2	88 89 90 91 92	96 97	101 102 103 105				
21	11 12 13 14 15	16 17	21 22 23 24 25 27				
"	28 30 31 31 32	34 35	37 38 40 41 41				
"	42 45						
" 5	BEGYNT DATO	SLUTT DATO	PENSI ANS FRA TJ ANS FRA				
46	51 52	57 58	61 62				
"	BEGYNT FERIEP	FERIEPENGKAT	FRAV TJ ANS				
1 2	66	71 72	73				
"	KODE	FORSIKR SELSKAP					
"	KODE	FORSIKR SELSKAP					
"	KODE	FORENING					
"	KODE	FORENING					
24	TA ENDIG DATO	MERKVALD					
1 2 3 5 11	14 15	16	17				
1 2 3 4 5 11 17	18	19	20				
SALDERINGSTREKK							51
FAE TPE:K I TEKST						24 25	32 33
BELOP						36 37	39 40 43 43
SALDO						30 31	34 35 37 38
KOMMUNE KODE KOSTNADSDSTED							



Nytt fra arbeidsmiljøutvalget

I tida 8.-9. juni 1983 vart det halde AMU-møte i Volda.

Før møtet gjennomførte arbeidsmiljøutvalget synfaring ved veganlegg i Austefjorden. Etter at møtet var avslutta gjennomførte utvalet synfaring på veg- og tunnelanlegg ved Mauseidvåg, vegstasjonen og biltilsynet i Ørsta.

6 skadar — 1. kvartal 1983

Skadane resulterte i til saman 64 fråværsdagar. 2 av skadane besto av steinflis i auge under boring. Desse kunne etter verneleiarens meining vore forhindra dersom vernebriller hadde vore nytta. Dei 4 andre skadane hadde ikkje utspring i manglande bruk av verneutstyr.

I 1982 hadde Statens vegvesen i Møre og Romsdal 28 skadar som resulterte i 472 fråværsdagar.

I mars skjedde ei ulykke med alvorleg utfall under lasting av kamstål-bunt på lastebil med kran.

AMU har oppmoda vegsjefen å syte for at det vert sett i verk tekniske til-

tak på alle lastebilar med kran slik at liknande ulykke ikkje skjer i framtida. Tiltaka bør iverksetjast innan utgangen av 1983.

Omlagging av bedriftshelsetenesta

AMU gjekk inn for å legge om bedriftshelsetenesta med større vekt på selektive helsekontrollar. Etter dei nye retningslinene skal rutinemessige kontrollar skje etter følgende system:

- helsekontroll ved tilsetjing og 12 månader etter tilsetjing
- årleg kontroll til fylte 18 år
- kontroll kvart 3 år til fylte 45 år
- kontroll kvart 2 år til fylte 60 år
- kontroll kvart år etter fylte 60 år

AMU gjekk i tillegg inn for at det skal setjast iverk nytt system for egenmelding ved sjukdom. Systemet byggjer på at meldinga skal vera ei rein legesak. Systemet er førebels under utgreiing.

AMU skal på sikt arbeida for ei egen bedriftshelseteneste for heile fylket med ein lege. På grunn av manglande løyvingar kan ikkje ei slik ordning setjast iverk no. Førebels må vi nytta oss av lokale legar ute i distrikta.

Harald Valved



5 minutter med vernelederen

FØRSTEHJELPSOPPLÆRING

I haust vart det halde førstehjelpskurs i Surnadal, Molde, Vestnes og i Spjelkavik. Til kursa vart kalla inn verneombod og arbeidsleiarar som ikkje tidlegare hadde fått opplæring i førstehjelp. Den gongen valde vi å ta med kontorassistentane ute på vegstasjonane. Det vart gjort fordi dei er til stades på vegstasjonen det meste av arbeidstida og soleis tilgjengeleg for vårt radiosamband, og dei har telefonen ved sida av seg. Om ei ulykke skulle hende ute so kan dei verte kontakta over radiosambandet og gje melding vidare. Då dei har fått opplæring i førstehjelp vil dei vite kva slag opplysningar det er viktig å få med og dei kan til ei viss mon gje råd til dei som er på ulukkesstaden. Det kan vere mogeleg å vinne inn avgjerande tid ved at ein kan bruke radiosambandet der det er lagt til næraste telefon.

Kursa var lagt opp som eit 12 timars grunnkurs utvida til 16 timar. Dei 4 ekstra timane vart brukt til serleg øving i sårforbinding og livreddande førstehjelp, som til dømes gjenoppliving med munn til munn metoden.

Til kursleiar hadde vi også denne gongen fått Finn Evensen frå Fiskåbygd, han er tilsett i Norsk Folkehjelp som distriktsleiar og instruktør i førstehjelp. Undervisningsforma

han brukte var på ein måte ny og uvant for deltakarane, men dei likte forma og meinte at dei fekk mykje større utbytte av kurset med slik undervisning. Forma er slik at det heilt frå starten av blir sett saman arbeidsgrupper på to eller fire deltakarar, og utan noko slags instruksjon på førehand vert dei delt ut oppgåver som dei skal løysa i gruppa. På denne måten vart deltakarane på eit vis stillt overfor ein uventa situasjon som måtte løysast, og det er slik ei ulykke alltid vil vere. Som rimeleg var, vart det gjort mange feil, men dei vart gjort i ei øving og oppgåvene vart løyst i fellesskap etterpå. Ved ein slik læremåte vil ein få lagt vekt på det som deltakarane ikkje kan eller veit minst om frå før. Reaksjonane frå deltakarane til denne form for undervisning var positiv.

Tilsaman var det kalla inn 60 deltakarar og 50 av dei møtte. Av dei som meldte fråfall var det to sjukdomsfråfall, ein hadde slutta i vegvesenet og gått over i anna arbeid, permisjonar og ymse andre grunnar.

Når vi neste gong vil halde førstehjelpskurs er noko uvisst. Det er eit spørsmål om kor mange nyttilsettinger det vert i arbeidsleiinga, og kor mange nyval det vert på verneombod i tida frametter.

Egil Bakke

Budgættet

Vær hilset, I Vejfolk! Et aar er paa hell,
 — et aar hvor man lovede bedre stell og
 — bedre Balance for Landet!
 Men braadt og brutalt er Budgættet blit svagt,
 Debet og credit er ude af Tagt,
 saa Willoch gaar lige i Vandet!

Ja, selv om han modtager tredobbelt Løn,
 saa lytter han icke til Almuens Bøn.
 Nei, Veje og Bane kan vænte!
 Thi nuu skal det spares! Viis Ansvar og Vett!
 Stands alle Machiner, brug Hacke og Spett!
 Her er det Gevinster at hændte!

Stryg Asphalt af Planen! Byg Veje af Gruus!
 Og hvorfor skal nygifte laane til Huus
 naar Fjældenes Hule staar tomme?
 Lad Tæmpoet øge, løft Byrden i Tagt,
 saa gjænvinder Mynten sin Styrke og Magt,
 og fyldnere Tiider kan komme!

Vor Nabo har givet os Spænding en Stund
 med snigende Baader paa Fjordenes Bund —
 Hr. Pjoto, den villfarne Chipper!
 Hans Lag og kompass var ei meget til Gavn!
 Han bommet fullstendig paa Petersburg Havn,
 og «landet» ved Vestlandets Clipper!

Nuu, saadant kan hænde den bedste iblandt.
 Enhvær kan gaa vild som en farende Fandt
 naar skiltingen haver en mangel!
 Nei, der har vi Vegfolk en udmerket Skik:
 at Skilte correct for Alværdens Trafik,
 saa undgaar vi trættende Crangel!

Og nuu haver Almuen valgt sine Raad,
 og Tingmænd bekjendtgjør sit Virke og Daad
 forat de af Folket skal vælges —.
 De haver en Vane, bestandig og trudt,
 at længe før Bjørnen er skikkelig skudt
 skal Skindfælden listelig sælges!

For mange gik Valgvinden ganske på Tvers.
 De Røde i medvind, de Blaa i Revers.
 Slik talte nu Almuens Vilje!
 Kjell Magne er saaledes kommet til kort,
 for stadigt gis Adgang til lovlig Abort
 naar Dansen har gaaet over Tilje!

Se, Bispen er vigslet i Rosenes Stad,
 der Provst og Prelater tog sete og kvad
 i flagrende, hvide Gevanter!
 Men, Søndmør faar Jarlen! Derom er ej Strid.
 Saa bliver der slut paa Caneffling og Splid
 om icke paa Viljen det skranter—.

God jul til Jer alle, og Glædeligt Aar!
 Vi inn i det Nye Budgættaaret gaar
 med alle dets ukjendte Dage!
 Hva venter Etaten paa Veie og Sti?
 Skal Flaxen gaa Fattigmands Hytte forbi
 uagted Hans jammer og klage?

Kolbjørn Haaheim



For 22 år siden:

I november 1961 ble det arrangert et regnskapskurs for oppsynsmenn og ansatte ved vegkontoret. Bilde og navn på deltakerne følger på de neste sidene.

Foto: Birkeland



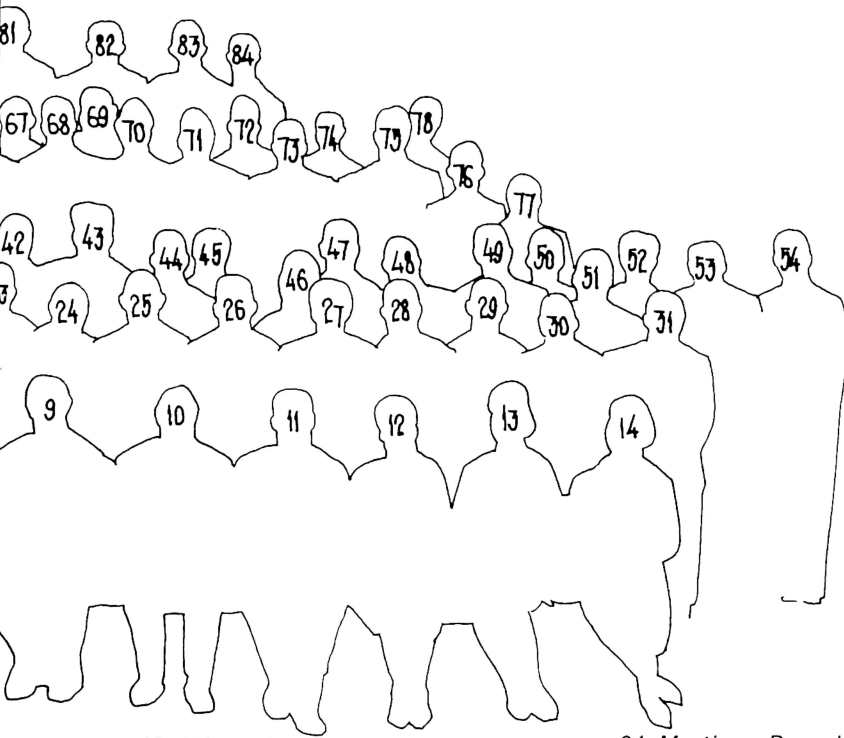






- 1 Asbjørg Lid
- 2 O. Durban Hansen
- 3 Lisbeth Jermstad
- 4 Bodil Frostad
- 5 Gunnvor Sund
- 6 Olav Hjelen
- 7 H. Bakken
- 8 T. Iversen
- 9 Kristian H. Oppegaard
- 10 Ola Husby
- 11 Knut Vatne
- 12 Åse Aarø
- 13 Eva Bjordal
- 14 Anne Marie I
- 15 Åshild Rusten
- 16 Eva Zernin
- 17 Bjørg Gamsgrø
- 18 Sigrid Lorentzsen
- 19 Knut Rykke
- 20 Randolph Storetvedt
- 21 Finn Grinaker

- 22 Knut Kringstad
- 23 Jon P. Øveraas
- 24 Peder Torsetnes
- 25 Jan Hanekamhaug
- 26 Ingolf Skaldebø
- 27 Ole Wenge
- 28 Georg Thompson
- 29 Sigmund Kleppe
- 30 Hjalmar Monsås
- 31 Theodor Aarønes
- 32 Otto Trønningsdal
- 33 Terje Haug
- 34 Kåre Ellingsgård
- 35 Karl Wulvik
- 36 Gunvor Hafstad
- 37 Olaus Kaasen
- 38 Thorvald Hoel
- 39 Ståle Solheim
- 40 Kristian Furland
- 41 Oddvar Åfløydal
- 42 John Husby



43 Alf Løvik
 44 Kjell Loen
 45 Johan Saltkjelsvik
 46 Tormod Meisingset
 47 Martin Uri
 48 Torleif Leikanger
 49 Arne Almestad
 50 Lauritz Rørstad
 51 Sigurd Sildnes
 52 Jørgen Brudeset
 53 Tørris Meisingset
 54 Per Korsbrekke
 55 Erling Scherer
 56 Kåre Munkvik
 57 Sverre Hjelvik
 58 Kristian Follan
 59 Sigmund Vårdal
 60 Lars Heggen
 61 Aslaug Rindarøy
 62 Kristian Røv
 63 Asbjørn Talsethagen

64 Martinus Bergsli
 65 John Samdal
 66 Arne Lauvrak
 67 Martin Vadset
 68 Leif Hattrem
 69 Karl J. Berge
 70 Johannes Bjørkedal
 71 Ragnvald Seberg
 72 Ole Saltkjelsvik
 73 Sverre Brænd
 74 Hans Roth-Hansen
 75 Jens Rønning
 76 Rudolf Ølander
 77 Peder Gammelsæter
 78 Amund Sylte
 79 Arne Inge Torvik
 80 Johannes Solheim
 81 Gunnar Eidsvik
 82 Einar G. Eriksen
 83 Leif Horvli
 84 Asbjørn Sæter

AVTALE OM MEDREGNING AV PERMISJON UTEN LØNN OG ANNET MIDLERTIDIG FRAVÆR SOM PENSJONSGIVENDE TJENESTETID FOR MEDLEMSKAP I STATENS PENSJONSKASSE INNGÅTT I MEDHOLD AV LOV 28. JULI 1949 OM STATENS PENSJONSKASSE § 20, 1. LEDD, PUNKT D MELLOM FORBRUKER- OG ADMINISTRASJONSDEPARTEMENTET OG STATSTJENESTEMANNSKARTELLET, YRKESORGANISASJONENES SENTRALFORBUND - SEKSJON STAT, AKADEMIKERNES FELLESORGANISASJON OG NORSK LÆRERLAG.

I Permisjon uten lønn/annet fravær som i relasjon til pensjonsloven medregnes som tjenestetid:

A. For en tid av inntil 2 år medregnes:

1. Ved adopsjon - jf. fellesbestemmelsenes § 10 nr.11.
2. Ved flytting på grunn av ektefellers beordringsplikt.
3. Ved fravær som i følge Statens personaldirektors bestemmelse regnes med i tjenesteansienniteten, jf. fellesbestemmelsenes § 3 nr. 6.
4. Ved fødsel - jf. fellesbestemmelsenes § 10 nr. 1.
5. For militært personell som tjenestegjør i utlandet.
6. Ved militærtjeneste, sivilforsvarstjeneste, polititjeneste, siviltjeneste - jf. fellesbestemmelsenes § 3 nr. 3.
7. Permisjon på grunn av streik.
8. Som sendelektor i utlandet.

9. Ved studiereiser i utlandet.

10. Ved sykdom i familien.

11. Ved velferdspermisjon (utover fellesbestemmelsenes § 10 nr. 13).

B. For tid utover 2 år medregnes:

1. Arbeid for internasjonale organisasjoner: inntil 4 år.
2. Nordisk tjenestegjøring: inntil 4 år.
3. Omsorgstjeneste - jf. fellesbestemmelsenes § 10 nr. 5: inntil 3 år.
4. Tjeneste i tjenestemannsorganisasjon (tiltitsvalgt) -jf. hovedavtalen pkt. 1.8.1: begrenset til tiltitsvervets varighet.
5. Tjeneste i tjenestemannsorganisasjon (tilsettingsforhold) jf. hovedavtalens pkt. 1.8. begrenset til tilsettingsforholdets varighet.
6. Utdannelse for statstjeneste - jf. fellesbestemmelsenes § 3 nr. 5 og studiepermisjon som etter lov av 13. juni 1969 nr. 24

§ 19 nr.6 og lov av 21. juni 1974 nr. 55 med forskrifter, regnes med i tjeneste-(lønns-)ansienniteten 3 år.

C. Pensjonskassens styre kan etter søknad forlenge medregningsperiodene i pkt. A og B ovenfor når særlige grunner foreligger.

D. Forbruker- og administrasjonsdepartementet kan etter søknad fastsette at også permisjoner/annet fravær enn nevnt ovenfor i pkt. A og B skal regnes som tjenestetid.

Medregning som fravær som nevnt ovenfor i pkt. A-5, er betinget av at det innbetales innskudd og arbeidsgiverandel. Medregning som nevnt i pkt. I. B-4 og B-5 er betinget av at det innbetales pensjonsinnskudd. Ved fra-

vær med delvis lønn er medregning av tjenestetid betinget av forholdsmessig pensjonsinnskudd av den delvis utbetalte lønn. For øvrig skal medlemmet ikke innbetale pensjonsinnskudd.

Det er et vilkår for medregning av tjenestetid at medlemmet samtidig er trygdet etter lov om folketrygd, jf. pensjonslovens § 6 som gjelder tilsvarende.

II Inntreffer et pensjonstilfelle i permisjonstiden, skal pensjonen beregnes av det pensjonsgrunnlag som gjaldt ved permisjonens begynnelse. Når innskudd betales, legges det faktiske pensjonsgrunnlag (lønns-trinn) til grunn.

III Avtalen gjelder fra 1. juli 1982 og løper til den blir sagt opp med 3 måneders varsel.

Vi skal skrive:

Statens vegvesen med liten v

«Bare det første ordet skrives med stor forbokstav i navn som består av flere ord som ikke er egennavn.»

Denne påminnelsen er sendt ut av Vegdirektoratet (med stor V) fordi alt for mange for ofte skriver navnet på vår etat feil.

Vegdirektoratet skal altså skrives

med stor V og det samme skal Vegvesenet når det egentlig betyr Statens vegvesen med liten v.

Men husk: det finnes flere vegvesener i landet, og når/hvis vegvesenet skrives med liten v så betyr det slike vesener generelt, skriver Vegdirektoratet med stor V.

BEGYNT I VEGVESENET**Vegkontoret**

Harald Valved, konsulent
 Asbjørn Gardsjord, konsulent
 Palma Pladsen, kontorassistent
 (vikar)
 Arve Remmen, avdelingsingeniør
 (vikar)
 Per Woldstad, ingeniør
 Terje Fugelsnes, ingeniør
 André Moltubakk, ingeniør
 Gudmund Stavik, ingeniør
 Arne Åsmund Skotheim,
 overingeniør (vikar)

Biltilsynet

Lina Marit Haukås, kontorassistent
 Harald Rødahl, ingeniør (vikar)
 Anne Garberg, kontorassistent
 Marit Michalsen, kontorassistent
 Mariann Nordal, kontorass. (vikar)
 Geir Nordahl Svendsen, ingeniør

Vegarbeidsdrifta

Marit Bårdsgjære, renholdsass.
 Jorulf Meek, spesialarbeider
 Øystein Tafjord, spesialarbeider
 Svein L. Sandblåst, spesialarbeider
 Steinar Brevik, spesialarbeider
 Øyvind Myren, spesialarbeider
 Odd Helge Innerdal, spesialarbeider
 Rune Åkernes, spesialarbeider
 Sven Vollset, spesialarbeider
 Arne Humberstet, spesialarbeider
 Ola Anders Dalebø, spesialarbeider
 Oddvar Bergseth, spesialarbeider
 Eli Iren Gule, praktikant
 Hilde Stavik, praktikant
 Odd Arne Kvammen, spesialarb.

SLUTTA I VEGVESENET**Vegkontoret**

Rune Hagås
 Målfrid Fjelle Jacobsen

Biltilsynet

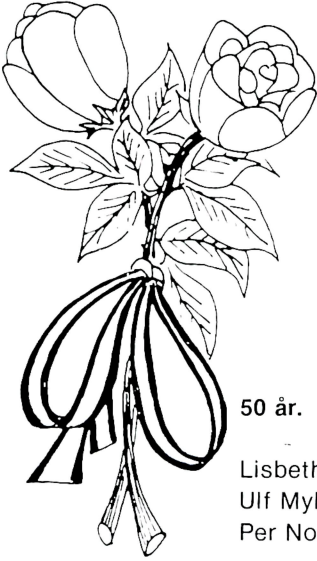
Rolv Kornberg
 Aslaug Magerøy
 Randi Hanson

Vegarbeidsdrifta

Hans Petter Eide

Pensjonister

Arne Aarøe, Molde
 Alf Naas, Molde
 Jan Leirvik, Tingvoll
 Ola Smevold, Rindal
 Lars H. Røv, Vindøla
 Kåre Rodal, Engdal
 Lars Martin Smoge, Valldal
 Sverre Sjøholt, Sjøholt
 Erling Voll, Engjan
 Idar Jarle Tretnes, Innsmøla
 August Furu, Vågstranda
 Kristian Alme, Eresfjord
 Rolf Torvik, Torvikbukta
 Lars Stette, Skodje
 Nils A. N. Sæther, Valderøy
 Magnar Hjelvik, Vågstranda
 Bjarne Flemmen, Flemma
 Karstein Steinsvoll, Eresfjord
 Martin Bjerke, Vågstranda
 Knut Kringstad, Molde
 Karl Wulvik, Molde
 Lars E. Bakke, Åsestranda
 Rikard Muribø, Vallidal



Ti gratulerer

følgende som i 1. kvartal 1984
passerer åremålsdagar:

50 år.

Lisbeth Jermstad,	6400 Molde	7. febr.
Ulf Myhre,	6400 Molde	15. febr.
Per Norvald Ræstad,	6410 Midsund	19. febr.

60 år

Trygve Kirkeslett,	6410 Midsund	17. januar
Peder J. Ringstad,	6070 Haddal	8. febr.
Edvin Nås,	6490 Eide	13. febr.
Petter Gunnar Nonsvik,	6260 Skodje	6. mars
Einar Birger Lyngstad,	6493 Lyngstad	19. mars



Nytt i forslagsordninga

Følgjande har vore behandla/er premiert i forslagsordninga i 1983:

Forslag frå **Torgeir Døssland**, vegkontoret om raskare gjennomføring av analysearbeidet for grusprøver vart premiert med kr 800,-.

Forslag frå **Ole Misund**, Vestnes og **Erling Mogstad**, Molde om bor for senking av mutrar i boltsamanbindingar i trekonstruksjonar vart premiert med kr 1.500,-.

Forslag frå **Odd Rekdal**, Molde om hydraulisk justering av støvsugar på borerigg Nemek Kl 21 vart premiert med kr 800,-.

Forslag frå **Torgeir Døssland**, vegkontoret om dataframstilling av kornfordelingskurvar med tilknytta karakteristikk av materiale er oversendt det sentrale Bedømmelsesutvalg.

*Harald Valved
Personalkonsulent*

LAB- NYTT



FORANKRA STØTTEMUR PÅ LYS-GRAVENS RAND

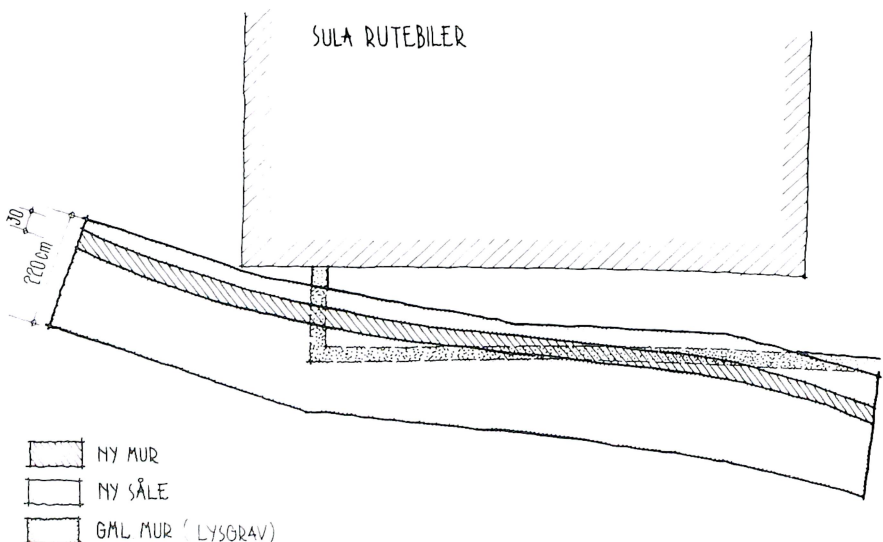
Våren/sommaren 1982 blei det bygt eit nytt vegkryss i Mauseidvåg der trafikken nordanfrå fordeler seg på riksveg 657 mot Langevåg og riksveg 656 mot Sulesund (sjå elles

orientering i Veg og virke nr. 1 1982).

Den nye armen mot Langevåg omfattar ein ny kulvert over elva, og vegen skulle smygge seg tett inntil hjør-

FIG 1

PLAN OVER MUR OG BYGNING



net på den gamle garasje-/verkstadbygningen til Sula bilruter. Sjå planteikning i fig. 1.

For å få akseptabel stigning inn mot krysset måtte den nye vegbanen ligge 1-2 m over plassen ved vestveggen av bygningen, og kravet til sikt og kurvatur gjorde at den nye

kjørebaneanten måtte komme rett over kanten på lysgrava til kjeilartetasjen. Eit typisk snitt gjennom bygning med lysgrav og ny vegfylling er vist i fig. 2. Som ein ser av figuren, er det snakk om ein temmeleg stor høgdeskilnad frå kjellargolv og opp til ny vegbane. Fundamentering,

FIG. 2

SNITT VED HJØRNE PÅ LYSGRAVA

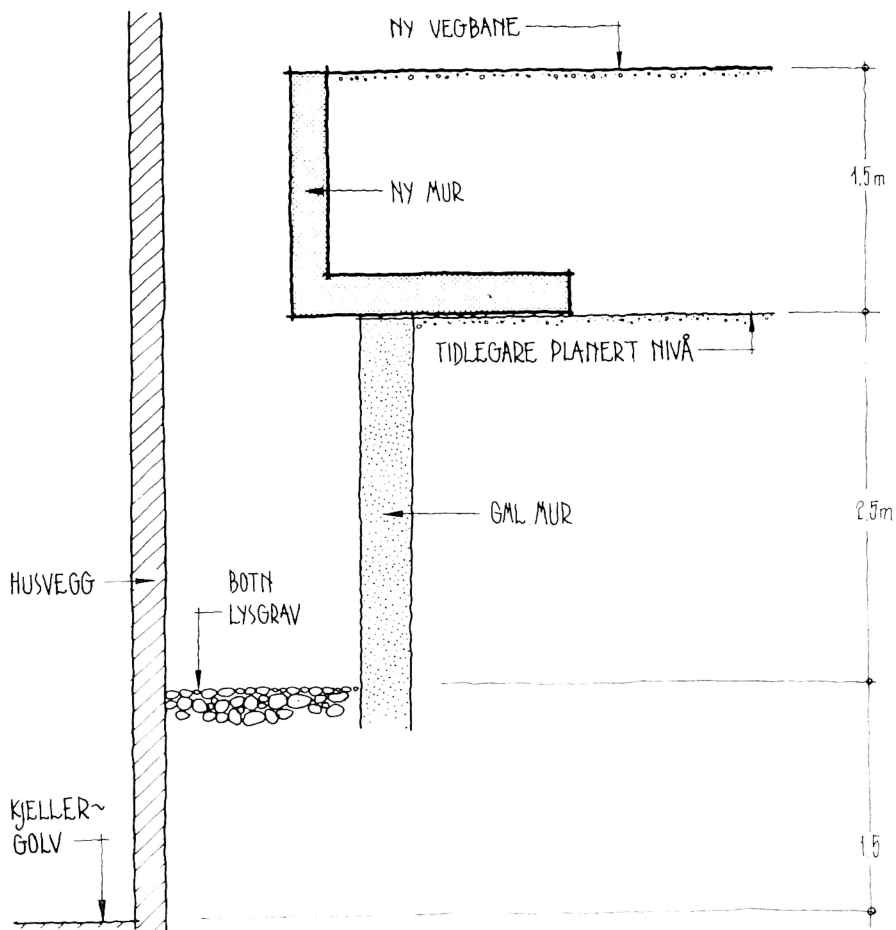
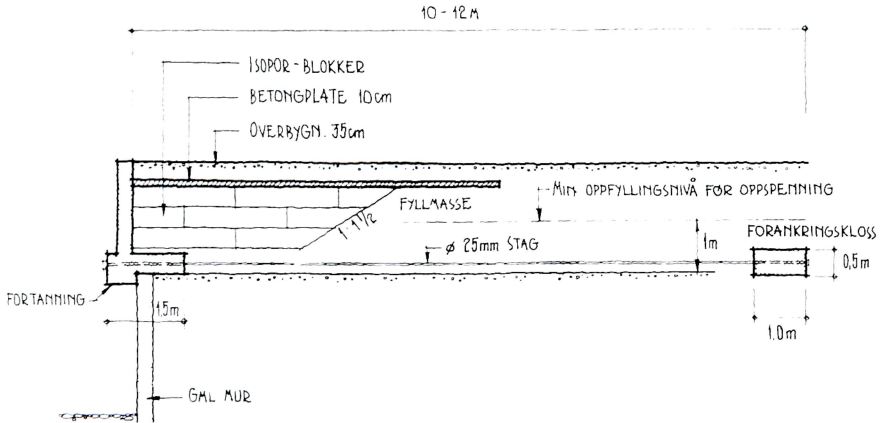


FIG. 3

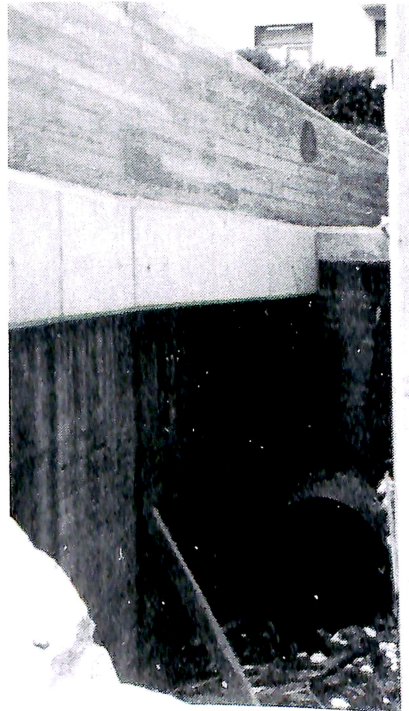
TVERRSNITT AV FERDIG KONSTRUKSJON



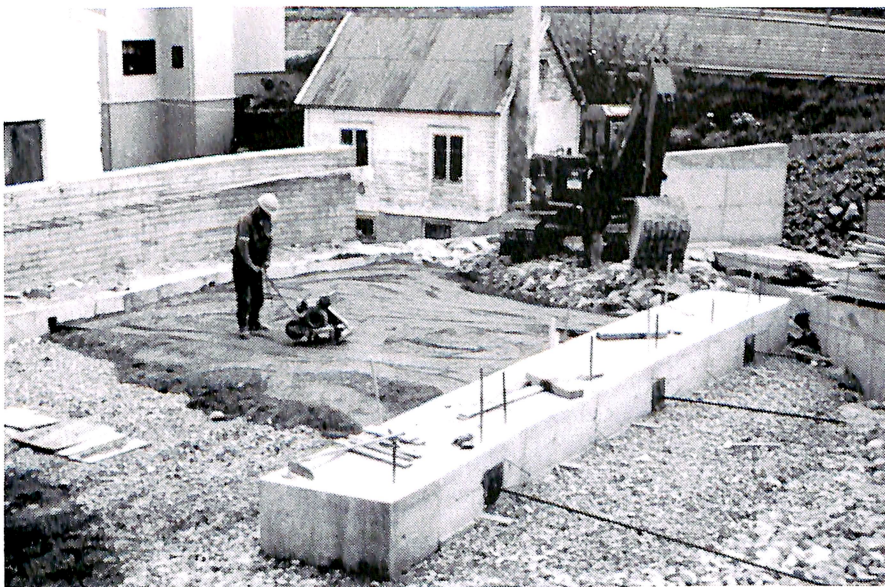
armering og styrke for den gamle muren som utgjorde lysgrava var ukjent, men etter alt å dømme var det ikkje gjort rekning med større påkjenningar enn dei som allereie var der. Vekta av ei inntil 2 m høg vegfylling kunne såleis lett føre til innpressing av både lysgravmuren og husveggen innanfor.

For at dette prosjektet skulle la seg gjennomføre, måtte det pønskast ut ei spesial-løysing. Vi kom då fram til ein konstruksjon som gav lite tillegg i vertikaltrykk bak lysgrava ved at det blei brukt sundolitt som fyllmasse i ein kile bak den nye støttemuren. Dermed blei tillegget i jordtrykk bak muren svært lite.

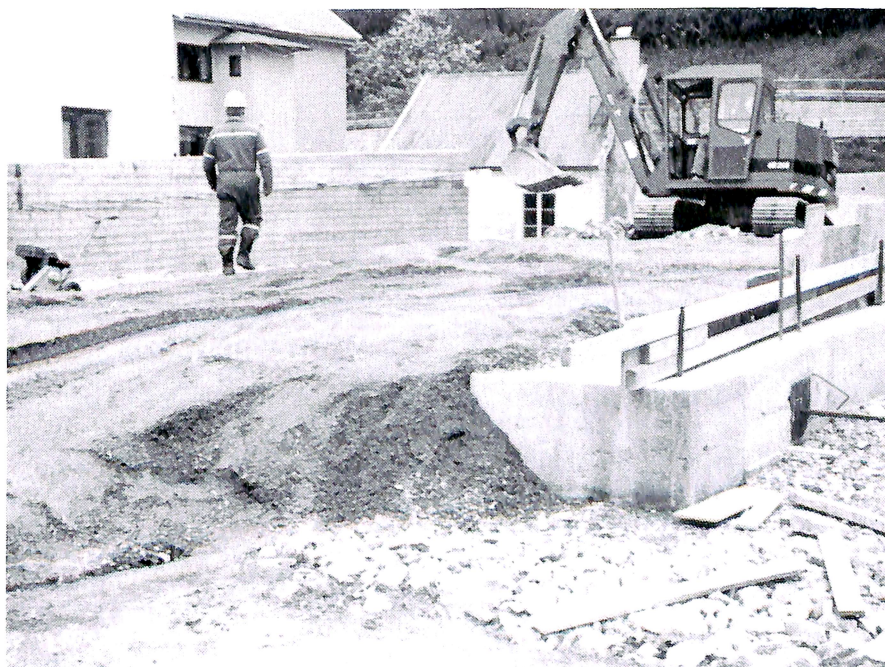
For å redusere påkjenningane på den skrøpelege lysgravmuren endå meir, blei sålen på den nye muren fortanne framfor kanten på den gamle og det blei sett på ei horisontalkraft bakover ved hjelp av stag som var innstøpte i mursålen og



(4) Eit glimt forbi hushjørnet inn i lysgrava med ny støttemur på toppen.



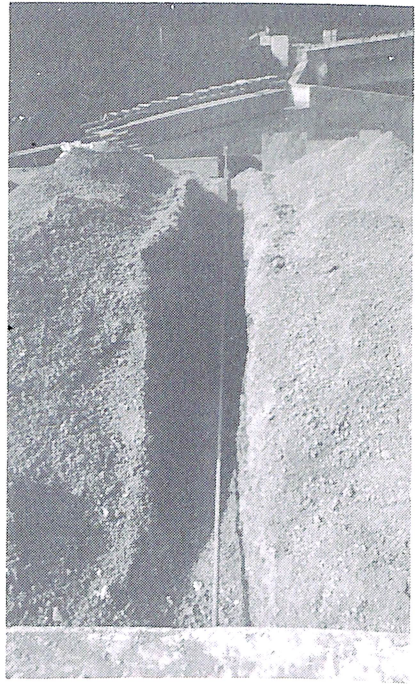
(5) Utlegging og komprimering av fyllmasse mellom mur og forankringskloss.



(6) Utlegging av fyllmasse. Forankringsklossen i framgrunnen. (Stigerør for gysemørtelen stikk opp av klossen).

oppspente mot ein forankringsklosse lenger inne på plassen. Såleis blei forankringa «stående og dra» både gammal og ny mur inn mot fyllinga. Fig. 3 viser eit tverrsnitt av den ferdige konstruksjonen. Betongplata over sundolitten tener både som avlastingsplate for dette svake fyllingsmaterialet og samstundes som ei horisontalforankring langt oppe på den nye støtteveggen.

Forankringsklossen var støypt på eit avretta pukkunderlag og mothaldet frå klossen var basert på friksjon mot underlaget og jordtrykk frå massane framfor. For at mothaldet skulle bli stort nok, blei det fylt opp med 0-30 mm godt komprimert subb frå knusverk i 1 m høgd i ei brei stripe framfor klossen. Det blei berre tatt opp smale grøfter for staga før oppspenninga tok til. Det vart brukt 3 stk. Ø 26 mm Dywidag stag som kvart skulle spennast opp til ei kraft på 18 tonn. Staga var gjennomgåande i forankringsklossen. Oppspenninga blei gjort frå baksida med to hydrauliske jekkar med åk mellom som «stanga» mot ein mutter på staget og «sparka frå» mot baksida av forankringsklossen. Etter ein del plunder med å skaffe godt nok måleutstyr til å registrere den påførte krafta med, blei det tilkalla assistanse frå Møre og Romsdal materialprøvningsanstalt. Utstyrte med ei trykkcelle mellom klossen og den eine jekken, og eit kontrollert manometer på den andre, hadde vi såpass kontroll at vi greidde å føre på dei tilsikta 18 tonn på kvart stag, med forskyvningar på 4 til 13 mm av



(7) Grøft for stag er utgraven i fyllmassen.

forankringsklossen og 0,2 til 1,5 mm av sjølve støttemuren. (Etter ei ukontrollert oppspenning viste det seg at det stod om lag 32-33 tonn på det eine staget, og forskyvningane var her 22 mm av klossen og 10 mm av muren).

Den nødvendige stagkrafta blei fastlagt utfrå ein teoretisk stabilitetsanalyse der vi kravde at sikkerhetsfaktoren mot ei total innpressing av mur og kjellarvegg skulle vere 1,5.

Etter oppspenning blei det rent ekspanderande gysemørtel omkring staga inne i klossen og seinare blei staga også omstøypte i lausmassesona og resten av fyllmassen blei utlagt slik det er vist på fig. 3.

Bileta fig. 4 til 7 viser glimt frå arbeidet med utlegging av fyllmasse mellom dei to betongkonstruksjonane.

Arbeidet blei utført av Ottar Engkrok og Per Åkernes under leiding av oppsynsmann Per Austnes som også stod for bereknings- og teiknearbeidet for dei ulike detaljane i konstruksjonen.

I og med at staga blei omstøypte etter oppspenning, har ein her ikkje høve til å utføre nokon etterstramming dersom det skulle vise seg nødvendig etter ein del år. På den andre sida har vi her ein del å gå på i

og med at vi kan akseptere ein viss deformasjon utan at situasjonen blir kritisk.

Det er sjølvsagt for tidleg å seie noko om korleis konstruksjonen vil oppføre seg gjennom ein dimensjoneringsperiode på 20-50 år, men på det første «leveåret» har det iallfall ikkje oppstått synlege skader.

Slike, og andre typar forankra konstruksjonar blir i aukande grad brukt i vegbygging, og vi vil ved seinare høve komme tilbake med fleire døme.

Torgeir Døssland

Løsning på «Vegkryss nr. 3 -83»

Det kom inn 25 riktige løsninger.

Vinnere ble:

1. Solveig Hustad, Molde
2. John Sanden, Åndalsnes
3. Edel og Ola Skjølvoll, Surnadal

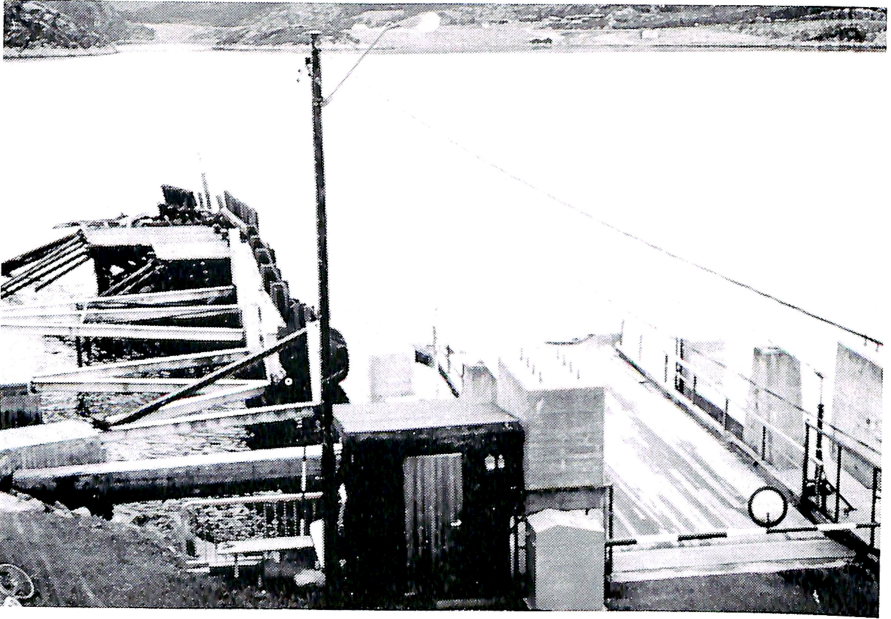
Premiene er tilsendt.



Andre mottatte riktige løsninger ble sendt inn av:

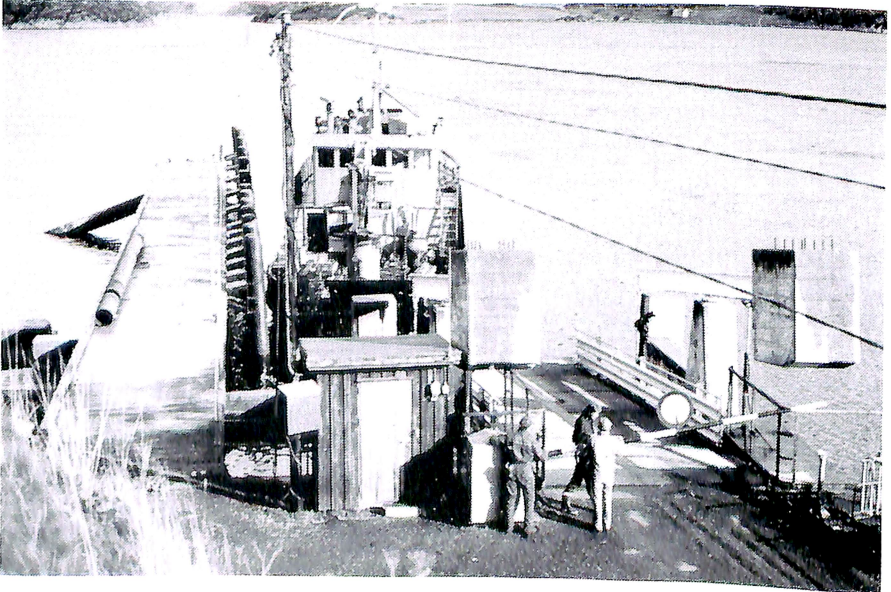
Liv Andresen, Egil og Hulda Bakke, Solveig Eik, Olga Hesthol, Knut Kolstad, Jeanette Lorentzsen, Asbjørn Molaup, Palma og Oddbjørn Pladsen, Lauritz Rørstad, Unni Vassgård, Trygve S. Vestad, Staben ved fylkestannlegens kontor og Else Aasen **alle Molde**, Andreas Andersen, Kari-Anne Grebstad, Lars Heggan **alle Vestnes**, Jan Fjellanger, Stranda, Peder Færøy, Eresfjord, Peder Midtbø, Midsund, Kristian Myrstad, Liabygda, Steinar Svennevik, Kristiansand S, og Petter Aarset, Skodje.

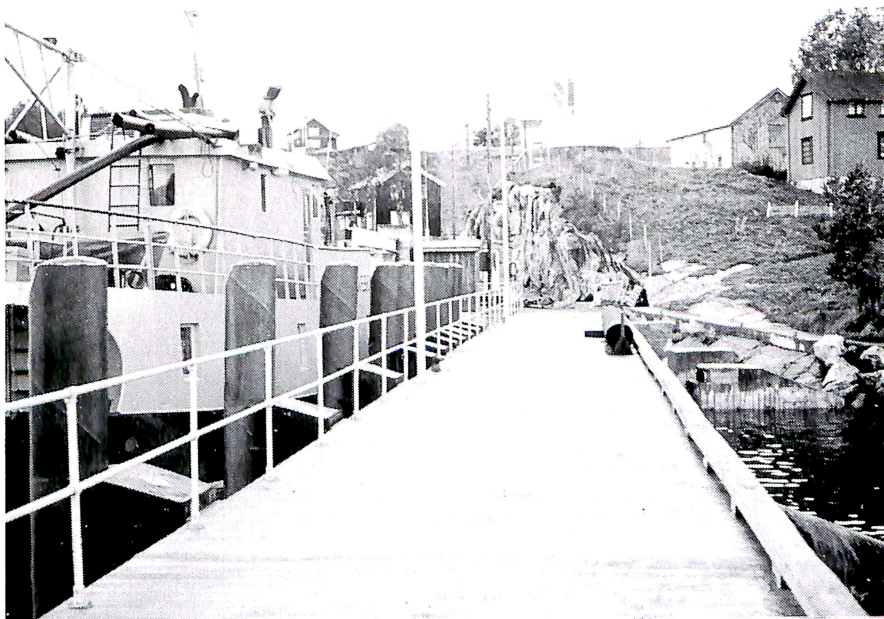
HEMNSKJEL FERJEKAI



Vår pelebåt «Basen» med 5 mann stod for bygging av ny standard hovedkai i betong på Hemnskjel ferjekai i Sør-Trøndelag.

Bildene er tatt før arbeidet startet og da det var ferdig. Arbeidet pågikk i 4½ måneder.





YRKESBEVISORDNINGA

Det har igjen blitt endringer i ordninga med yrkesbevis for maskinførarar. Opplegget no går i korte trekk ut på:

- Frå første juni 1984 skal anleggsmaskinførarfaget leggst under lov om Fagopplæring i Arbeidslivet.
- Overgangsordninga med tildeling av yrkesbevis etter 3 år og 9 månader praksis og 8 timars teorikurs, held fram til 1. juni 1984.
- Praksis kan opptenast fram til 1. juni 1984 (tidlegare var grensa sett til 31. desember 1982). Registrering og utskriving av yrkesbevis vil kunne halde fram ca. eitt år etter denne datoen.
- Dei som pr. 1. januar 1984 ikkje alt har fått yrkesbevis, skal føre opplæringsbok som syner at dei er under opplæring. Slike opplæringsbøker (for registrering av praksis) vil bli sendt til maskinførarane.
- Alle maskinførarar med yrkesbevis vil etter 1. juni 1984 kunne avlegge fagprøver og motta fagbrev. Fagbrevet vil representere det fremste kompetansenivået innan anleggsmaskinførar faget.

Vi vil seinare kome attende med meir informasjon til maskinførarane våre.

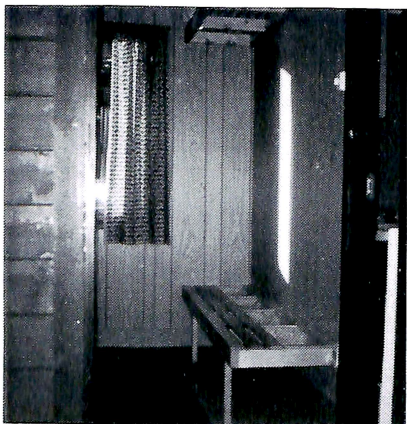
Karstein Fauskanger

Nye kvilebrakker

Vi har bygd om ialt 10 stk. brakker i størrelse 2,5 m × 7,5 m. Vi har også kjøpt inn 4 stk. 4-manns brakker og 3 stk. 6-manns. Som en ser av billed-

montasjen mangler ingen ting av det som en forventer skal finnes på faste arbeidsplasser.

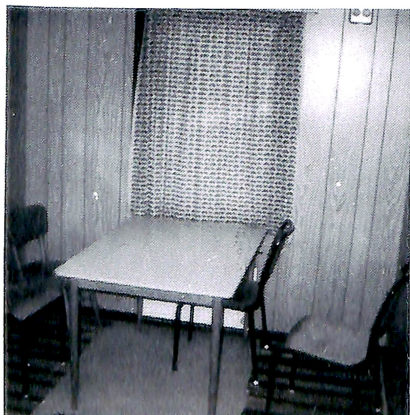
El. oppvarming på alle rom. Varmt



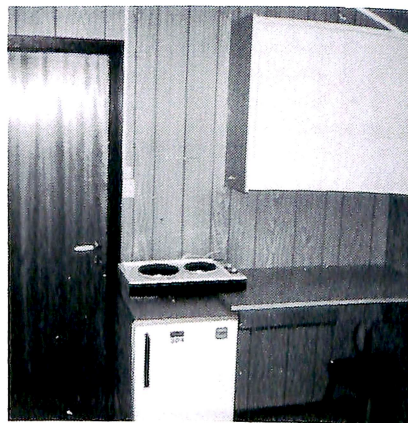
Lomp



Vask



Spisekrok



Kjøkkenkrok

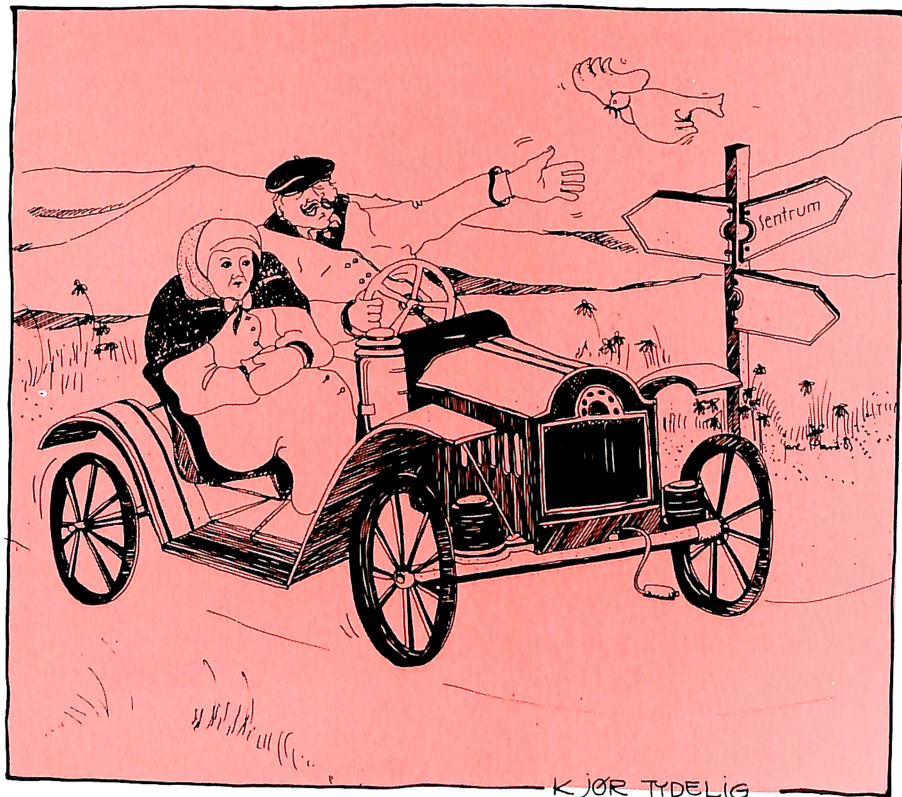
og kaldt vann. WC er av fabrikat «Pacto». Over og ned i toalettstolen er det trukket en plaststrømpe som ved hvert besøk sveises igjen og trekkes ned i en sekk under brakken ved at en trækker på en pedal.

Erfaringene med disse brakkenes er meget gode, det ser vi på etter-spørselelsen.

Sigurd Solemdal



WC/redskapsrom



SOFUS-PRISEN 1983

Våren 1984 skal det deles ut Sofus-priser for første gang. (SOFUS - Sykkelorganisasjonenes Fellesutvalg).

Til orientering følger en fotokopi av annonse vedrørende prisutdelingen.

Særlig når det gjelder trafikantprisen og politikerprisen vil undertegnede bli engasjert i juryarbeidet og er derfor interessert i å få frem velgennede «kandidater».

Det ville derfor være av stor nytte om bedriftsavisene med sin store kontaktflate i etaten, kunne bidra til

å gjøre tiltaket kjent. Våre folk ved vegkontorene, utedriften og biltilsynet skulle jo være særdeles velinformert når det gjelder innsatsen på disse områdene hos enkeltpersoner/fylker/kommuner etc.

De som har forslag til kandidater til en av de to prisene bes vennligst sende dem til undertegnede innen 1. januar 1984.

Med hilsen
Eskild Jensen

SOFUS-PRISEN TIL ÅRETS SYKLIST

TRAFIKANT PRISEN	POLITIKER PRISEN	BEDRIFT PRISEN	MEDIA PRISEN
<p>KRITERIER: Tildeles den/de personer som har vist, ved egen innsats, at den myke trafikant har sin berettigelse i trafikken. Som representant for de myke trafikanter har man også vist fordelene ved bruk av sykkel.</p>	<p>KRITERIER: Tildeles innenfor et av områdene politikk, planlegging, og forvaltning. Hvor en av gruppene har bidratt til at sykkelbruken blir mer verdsett og at forholdene blir lagt til rette for bruk av sykkel.</p>	<p>KRITERIER: Tildeles den bedrift som har vist størst interesse for å påvirke sine ansatte til bruk av sykkel. Spesifisert gjennom aksjonen «Sykkle til jobben».</p>	<p>KRITERIER: Tildeles den person eller medium som i særlig grad har presentert de positive sider ved bruk av sykkel. Og også gjort sitt for å fremme forståelse for sykkelstens situasjon.</p>

Våren 1984 skal det deles ut Sofus-priser for første gang i Norge. Det er første gang i Norges historien at det blir utdelt slike priser. Selv om det er langt fram til selve prisutdelingen, ønskes vi all den tid som skal til, å være åpne for å komme med din kandidat. Alle forslag som kommer inn før 1. januar 1984, vil bli forelagt en sammensatt jury.

Forslag sendes til : SYKKELRÅDET, Drammensveien 30, Oslo 2. Merk konvolutten: «ÅRETS SYKLIST»

*SOFUS Sykkelorganisasjonenes Fellesutvalg, bestående av: Sykkelrådet, Sykkelstens Landsforening og Norges Cykleforbund.



Bodstikke ved møte om vegarbeid for 150 år sidan

Ved samling om vegarbeid etter veglova av 28. juli 1824 vart det ved kunnngjering nytta bodstikke som gjekk frå mann til mann, og som elles vart gjort kjent ved lesing frå kyrkjebakken. Ei slik bodstikke om veg på Averøy vert her attgjeve:

«Budstikke.»

Da Beboerne af Strøget fra Kværnæs Præstegaard til og med Kornstad Annæxgaard i Meegs Thinglaug have indgivet Andragende om at erholde Bøigdevei anlagt mellem disse Stæde under Veibestyrelsen, saa indkaldes samtlige dette Strøgs Beboere, der navnlig findes anførte paa den her medfølgende af den forrættende Lensmand for Bøigdeveivæsenet i Kværnæs Præstegjeld udstædte Navneliste, at møde undertægnede Veiinspectøer paa Gaarden Strand i Kværnæs Hovedsogn, Maandagen den 14. October anstundende om Formiddagen Kl. 9, for der og da, inden en afholdende Forretning at afgjøre det fornødne angaaende bemældte Veianlæg og alt hvad dermes staar i Forbindelse, i Overensstæmmelse med den under Forretningen Bekjendtgiørende Amtets Ordre af 13de i denne Maaned.

De fra denne Forretningen udebli vende ansees at samtykke i alt hvad de mødende angaaende Forretningens Gjenstand afgjøre.

Surendalen den 21. August 1833.

Brun

Veiinspectør i Normør

Ifølge foranstaaende Budstikke have følgende Gaardbrugere at møde paa Gaarden Strand den 14. October førstk. nemlig: (her er listeført 69 navn på gardbrukarar under 19 gardsnamn).

Denne Budstikke med vedfølgende Navneliste ombæres uopholdelig fra Mand til Mand, fra Kværnæs til Kornstad, og tilbageleveres Undertegnede af Knud Hansøn Kornstad ved Forretningens Begyndelse.

Bræmsnes den 6. September 1833

P. Lied

Vei-Oppsynsmand i
Kværnæs Præstegjeld

Bekjendtgjort paa Kornstad Kirkebakke den 8. September. Ligeledes paa Kværnæs Kirkebakke den 22. September, og da afleveret til Gaarden Strand til videre Circulation.

P. Lied.»

På samlinga 14. oktober 1833 vart det vedteke å arbeide bygdeveg mellom Kvernes prestegard og Kornstad kyrkje og korleis pliktarbeidet med opparbeidinga skulle delast. Den opparbeidde vegen vart rote- og stykkedelt til vedlikehald hausten 1844.

B.R.



VANNRETT

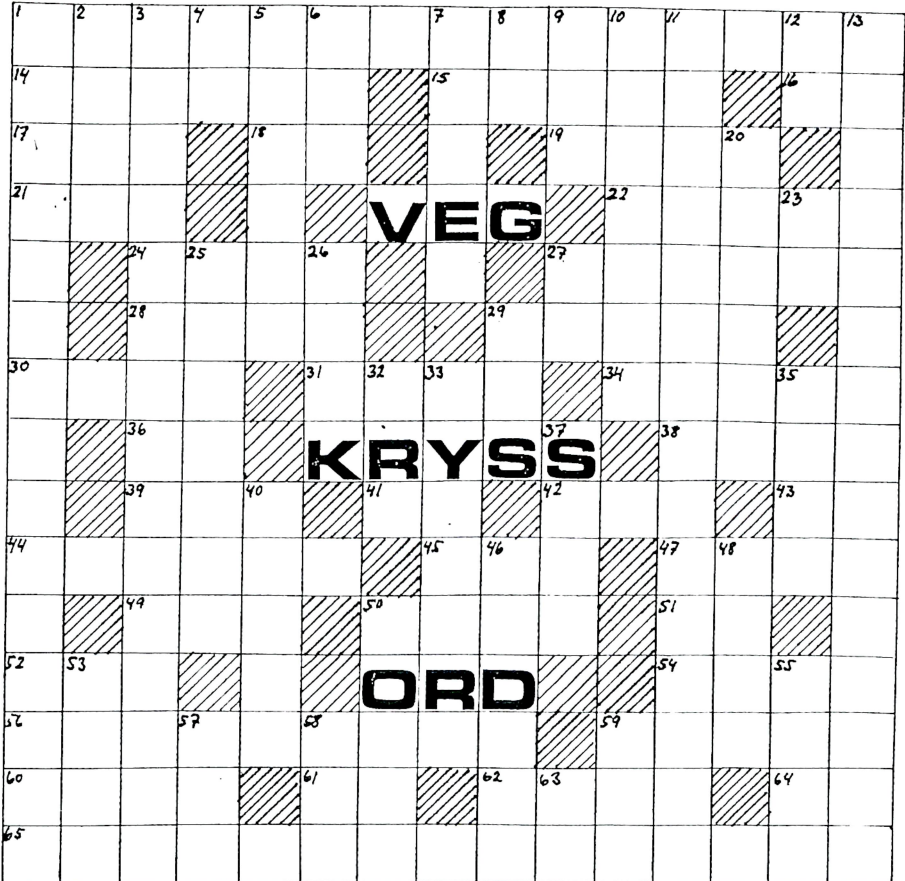
- 1 Alternativ
- 14 Sport
- 15 ---kk, pynt
- 16 To like
- 17 Røre
- 18 Drikk
- 19 Gudinne
- 21 Fotsåle
- 22 Sterk
- 24 Krydder
- 27 Øses
- 28 Koke
- 29 Fisk
- 30 Belegg
- 31 Forbund
- 34 Slå
- 36 To like
- 38 Plattform
- 39 Herred
- 41 Brukket
- 42 Over
- 43 Konj.
- 44 Årgang
- 45 Rett
- 47 Frøken
- 49 M. navn
- 50 Parat
- 51 Dessert
- 52 Elv i Sveits
- 54 Organ
- 56 Mystiske
- 59 Fugler
- 60 Fisk
- 61 Nils Foss
- 62 Elte
- 64 Helligdom
- 65 Speidingen

LODDRETT

- 1 Styre
- 2 Eiendomsrett
- 3 Bedrift
- 4 Naut
- 5 Poststed i Østfold
- 6 E---, tirre
- 7 Smårollingen
- 8 Tall
- 9 Interjeksjon
- 10 Brann
- 11 Den benyttes bl.a. til huset
- 12 Rekke
- 13 Forpakteren
- 20 Kildene
- 23 V---, ofre
- 25 Velvære
- 26 Fir
- 27 Interjeksj.
- 29 Retning
- 32 Fugl
- 33 Forlenget ferie
- 35 Inndeling
- 37 Smerte
- 40 Herred i Hedmark
- 46 Legge sammen
- 48 Sykehus
- 50 7427
- 53 Dyrke
- 55 Bremse
- 57 M. navn
- 58 Travel tid
- 59 Kanton
- 63 Svimmel

KRYSSORD

av avd.ing. Kristian Furland



De tre først uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 4 -83» og sendes til Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 20. januar 1984.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:



*Vi ønsker alle en
riktig god jul
og et godt
nyttår*

Redaksjonen