

MMK: Kjetgrav + sørede

Veg og Virke

Nr. 2 1994 22. årgang

Bedriftsblad for
Statens vegvesen Møre og Romsdal



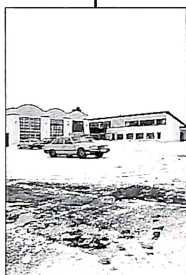
13 MAI 1994
BIBLIOTEKET

VEGDIREKTORATET



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

INNHALD



Leder	3
Beredskapsøvelse i Freifjordtunnelen	4-5
Eiksundsambandet	6-7
Under samme tak	8
Vi tar i bruk HMS	9-33
Vegvesenet dømt.....	34
Driftskonferansen	35-37
Kryssord	38-39
Personalia.....	40
Fylket rundt.....	40

Redaktør: Wiggo Kanck
Redaksjonssekretær: Palma Pladsen

Redaksjonsutvalg: Ottar Brudeseth, drift,
Sverre Digernes, driftsavdelinga,
Terje Haug, administrasjonsavdelinga,
Berit Ingebrigtsen, planavdelinga.

Utgitt av: Statens vegvesen Møre og Romsdal,
Fylkeshuset, 6400 Molde
Telefon: 71 25 80 00 Telefax: 71 25 83 28

Opplag: 2100

Etter ønske frå vegsjef E. Vollset vert side 3 stilt til disposisjon for ansatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Om ikkje anna er gjeve opp, er teksta laga av redaktøren. Ettertrykk vert anbefalt, men angi kjelde. Personlege meiningstryingar gjer nødvendigvis ikkje greie for etatens offisielle haldningar.

Framsida: Arbeid på ny Nås bru.
Foto: Wiggo Kanck

Deadline for neste nr. er 1. juni 1994.

Sats og trykk: EKH trykk, Molde. Telefon: 71 21 11 33



Paul Bølset

Ved siste årsskiftet blei den første utgåva av HMS-handboka vår ferdig trykt og sendt ut til aktuelle personar i vegetaten. HMS-handboka er delt i tre hovuddelar:

- Fellesdel
- Spesialdel
- Dokumentasjonsdel

Ei arbeidsgruppe hadde då stått for utarbeidinga av handboka sidan årsskiftet 1991/92. Arbeidsgruppa som hadde overingeniør Geirmund Nordal som leiar og verneleiarane Egil Bakke/Knut Stokkeland som sekretærar, har her lagt ned eit svært omfattande og godt arbeid. I tillegg har arbeidsgrupper frå dei ulike avdelingane delteke i utarbeidinga av spesialdelen.

HMS-handboka byggjer på arbeidsmiljølova av 1977 og forskrift om internkontroll som blei innført frå 1. januar 1992, og utgjer ein del av det totale kvalitetssikringssystemet vårt. HMS-handboka gjev såleis grunnlaget for å sikre kvaliteten for helse, miljø og sikkerheit.

Som byggherre og arbeidsgjevar har Statens vegvesen det mål at all verksemd i etaten skal gjennomførast utan at menneske, miljø og materiell blir påført skade. Å hindre skadar er ei prioritert oppgåve for Vegvesenet i dette fylket.

HMS - Handboka

HMS-arbeidet i etaten vår blir såleis i sum ulike tiltak for best mogeleg å kunne oppfylle målet i arbeidsmiljølova om å gje arbeidstakarane «full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkningar».

I Statens vegvesen Møre og Romsdal er det vegsjefen som har det overordna arbeidsgjevaransvaret. Det seier seg sjølv at det ikkje er mogeleg for vegsjefen åleine å sørge for at produksjons- og forvaltningsoppgåvene våre blir gjennomført i samsvar med aktuelle lover og forskrifter.

Derfor er avdelingsleiarar og seksjonsleiarar, stasjonssjefar i biltilsynet, anleggsleiarar og vegmeistarar delegert arbeidsgjevaransvar på vegne av vegsjefen. Vegsjefen kan sjølv sagt likevel ikkje fråskrive seg det overordna ansvaret.

Det er mange lover og eit svært omfattande regelverk som har verknad for HMS-arbeidet i Vegvesenet. Handboka er ei hending og oversiktleg informasjonskjelde om lover, forskrifter og føresegner som ein må gjere seg kjent med i samband med gjennomføringa av ulike arbeidsoppgåver i etaten.

Men først og fremst gjev HMS-handboka informasjon om kontrollsystemet for å førebyggje ulykker, skade eller tap og skape trivsel på arbeidsplassane. Dessutan skal HMS-handboka vere ein dokumentasjon av HMS-kontrollsystem andsynes tilsette og styresmakter.

Kort sagt gjev såleis handboka ei oversikt over det regelverket vi er pålagt å følgje, korleis HMS-kontrollsystemet er bygd opp og kor-

leis vi skal dokumentere at systemet verkar og at resultatata er i samsvar med målsetjinga.

Arbeidsmiljø og tryggleik skal inngå som ein naturleg del av kvar arbeidsoppgåve, frå planleggingsstadiet til arbeidet er utført. Handboka vil såleis bli eit nyttig oppslagsverk for leiarar og verneombod i det daglege arbeidet. Likeeins vil handboka vere viktig i arbeidet med å kunne dokumentere at leiinga planlegg og fører kontroll med at lover, forskrifter og reglar blir følgde.

Helse, miljø og tryggleik på arbeidsplassane er eit ansvar for leiinga, men skal vi få systemet til å verke må vi også ha ein stor grad av medverknad får alle arbeidstakarar. Alle må vere interessert i å redusere talet på skadar og ulykker og betre det totale arbeidsmiljøet i etaten. Derfor er HMS-arbeidet også eit fellesansvar for alle i etaten vår.

Det er viktig at vi no set oss inn i korleis HMS-kontrollsystemet er bygd opp og at vi tek systemet aktivt i bruk og vinn erfaring med systemet og korleis det fungerer i praksis. 1

Paul Bølset

TØFF JOBB I TETT RØYK



Ut av røyken kommer to skikkelser, pusten går tungt inne i maskene. Mellom seg bærer de en livløs kropp opp fra bunnen av tunnelen dypt under Freifjorden. Sikten er bare noen få skritt.

Like etter midnatt mandag kveld gikk alarmer. Tykk røyk veltet ut av bilen, en av passasjerene hadde klart å komme seg fram til nødtelefonen for å varsle om ulykken. Utmatt et segnet han om på den kalde asfalten.

Denne gang var det øvelse. En viktig og helt nødvendig trening på å mestre de ekstreme forholdene inne i den drøyt halvmil lange tunnelen som binder Kristiansund og Frei til fastlandet.

De røde lysene i hver ende av tunnelen ble øyeblikkelig slått på da alarmsentralen fikk meldingen. Da de første brannfolkene kom fram på Bergsøy-siden veltet røyken

ut. Med sitt egen-konstruerte søkerutstyr startet de det møysommelige arbeidet med å ta seg innover. Ved hjelp av stenger forbundet med hverandre ved hjelp av et sterkt tau, «dregget» røykdykkerne kjørebanelen innover mot den brennende bilen. De hadde ingen mulighet til å se hverandre på hver side av veggen. Først ble en person funnet og båret ut mot ambulansene som hadde kjørt et lite stykke inn. Deretter traff tauet en til. Og snart var alle på veg ut.

Halv time

Svetten rant på innsiden av maskene. Flaskene på ryggen hadde oksygen for en

Lyden av sirener forplanter seg mellom tunnelveggene, men blålysene «slukes» fort av røyken. Marerittet er et faktum, en bil med fire personer har brast inn i berget inne i tunnelen.

drøy halvtime. Lite tid i en slik situasjon.

Fra den andre siden av tunnelen arbeidet brannfolkene fra Kristiansund seg framover. Også de slet tungt i motbakken opp mot tunnelåpningen på Bergsøy. Men karene fra brannvakta hadde i alle fall oksygen til fire timer i de spesielle flaskene som er kjøpt inn som en del av Krifast-beredskapen.

Fire mann gikk side om side innover. Lyskeglene fra lyktene ble fort «spist opp» av røyken. Pusten gikk tungt Denne gangen var røyken «ufarlig». Lyset i tunneltaket var tent og sambands-

kablene var ikke ødelagde av varme. En brann inne i tunnelen kan gjøre forholdene enda vanskeligere enn de var denne gangen.

– Det dere opplevde inne i tunnelen må være en tankevekker. Dere fikk møte forhold opp mot det som venter den dagen alarmer går og det er alvor. Jobben som venter er tøff og vanskelig. Ulykker og branner inne i tunneler krever mye, sa øvelsesleder Ole Jørgen Wirum til slitne mannskaper etter at øvelsen var avblåst, tunnelen effektivt tømt for røyk og de sju-åtte bilene som hadde ventet på hver side hadde fått grønt lys.

Ferske inntrykk

Mens inntrykkene ennå var ferske og erfaringene nye, samlet alle som deltok seg for å diskutere og foreta den første gjennomgang av øvelsen.

Denne gangen var varslingssystemet og det tverrfaglige sambandet under utrykningen hovedmålet for øvelsen. Og sambandet fungerer bra, det største minuset som ble avdekket var mangelen på radiogram for å hjelpe de forskjellige redningsenheter med å finne hverandres arbeidskanaler.

Leteutstyret som ble brukt av brannfolkene fra Gjemnes, ble også rost. Og for Vegvesenet – eieren av tunnelen med ansvaret for øvelsen – var det betryggende å få slått fast viftenes enorme kapasitet og evne til å styre røyken. Noen tekniske feil og mangler ble oppdaget og rettes på for å gjøre tunnelen enda tryggere.

Samkjøring

Øvelsen avdekket stort behov for medisinsk ledelse og oppsamlingsplass for skadde på Gjemnes-siden og bedre kontakt og samkjøring mellom helsepersonellet i hver ende av den lange tunnelen. Det er også klart at båt, eventuelt helikopter, må rykke ut for å kunne frakte redningspersonell til den siden av tunnelen der behovet er størst.

– Som øvelse var dette svært vellykket. Vi fikk se at systemet fungerer, men også avdekket ting som må rettes på. Sammen må vi legge hodene i bløt og finne gode løsninger på de problemene vi avdekket og vil møte den dagen det er alvor, sa Wirum før han sendte folket hjem til en dusj og et par-tre timer søvn før en ny arbeidsdag.

Ole T. Strand



Ambulansene kjørte et stykke inn i tunnelen, men røykdykkerne måtte bære de skadde et godt stykke. En tøff og tung jobb under de ekstreme forholdene.

SLIK BLE DET ØVELSE

Da den tykke røyken veltet «ut» fra bilvraket i bunnen av Freifjord-tunnelen var det mange timer planlegging i øvelsesstaben som lå bak. Sent mandag kveld ble det ved hjelp av røyk, et bilvrak og dukker skapt en situasjon så nær opp mot en realistisk ulykke som mulig.

Etter at tunnelen var stengt for trafikk, fraktet Vegvesenets folk inn bilen. Observatørene fra sykehuset la ut de skadde «personene» og to brannmenn gjorde alt klart for «brannen».

Røykmaskiner og sekker fulle av fuktet trespon ga voldsom røykutvikling da øvelsesleder Ole Jørgen Wirum en halvtime over midnatt ga klarsignal. Ved hjelp av de enorme viftene inne i tunnelen ble røyken først ledet mot tunnel-



åpningen på Bergsøy for at redningsmannskapene fra den siden skulle få øve. Noe senere ble viftene snudd og røyken presset mot mannskapene som rykket ut fra brannvesen, sykehus og politi i Kristiansund. Halvannen time etter at underbrannmester Kjell Pedersen startet røykmaskinene, var øvelsen avslut-

Vegvesenets folk fraktet bilvraket inn i tunnelen, mens dukker ble lagt ut av observatørene fra sykehuset.

tet. Det tok viftene bare noen få minutter å tømme hele tunnelen for røyk.

Ole T. Strand

EIKSUNDSAMBANDET – HER ER HOVUDPLANEN

I hovudplanen for Eiksund-sambandet er det vurdert ulike alternativ for undersjøisk tunnel frå Hareidlandet til Ørsta/Volda. Det rimelegaste alternativet for eit fast samband er kalkulert til om lag 470 mill. kr i anleggsinvesteringar. Av dette kan bompengar dekkje ca. 120 mill. kr ved å leggje til grunntakstzone 7 i 15 år. Det er òg utgreidd alternative opplegg for eit betra ferjesamband på strekninga Eiksund-Rjånes. Det rimelegaste forbetra ferjesambandet – der ferjestrekninga er redusert frå 3400 m (takstzone 4) til 2850 m (takstzone 3) – krev investeringar på land til om lag 25 mill. kr. Då er det rekna med 10 mill. kr til eit nytt og vesentleg betre ferjeleie med større oppstillingsplass på Rjånes.

- enklare rutetider med avgangar heile og halve timar.
- framleis tilbod til syklistar og gåande.

For ferjeselskapet vil eit innkorta samband føre til:

- større kapasitet/tilbod slik at eventuelle investeringar i nye større ferjer kan utsettast.
- eventuelle nye ferjer kan byggjast enklare og billigare, men likevel innretta på rask ombord- og ilandkøyring.

Nytte/kostnad (N/K)

For alle fordelar (nytte) og ulemper (kostnad) er brukt same samanlikningsår.

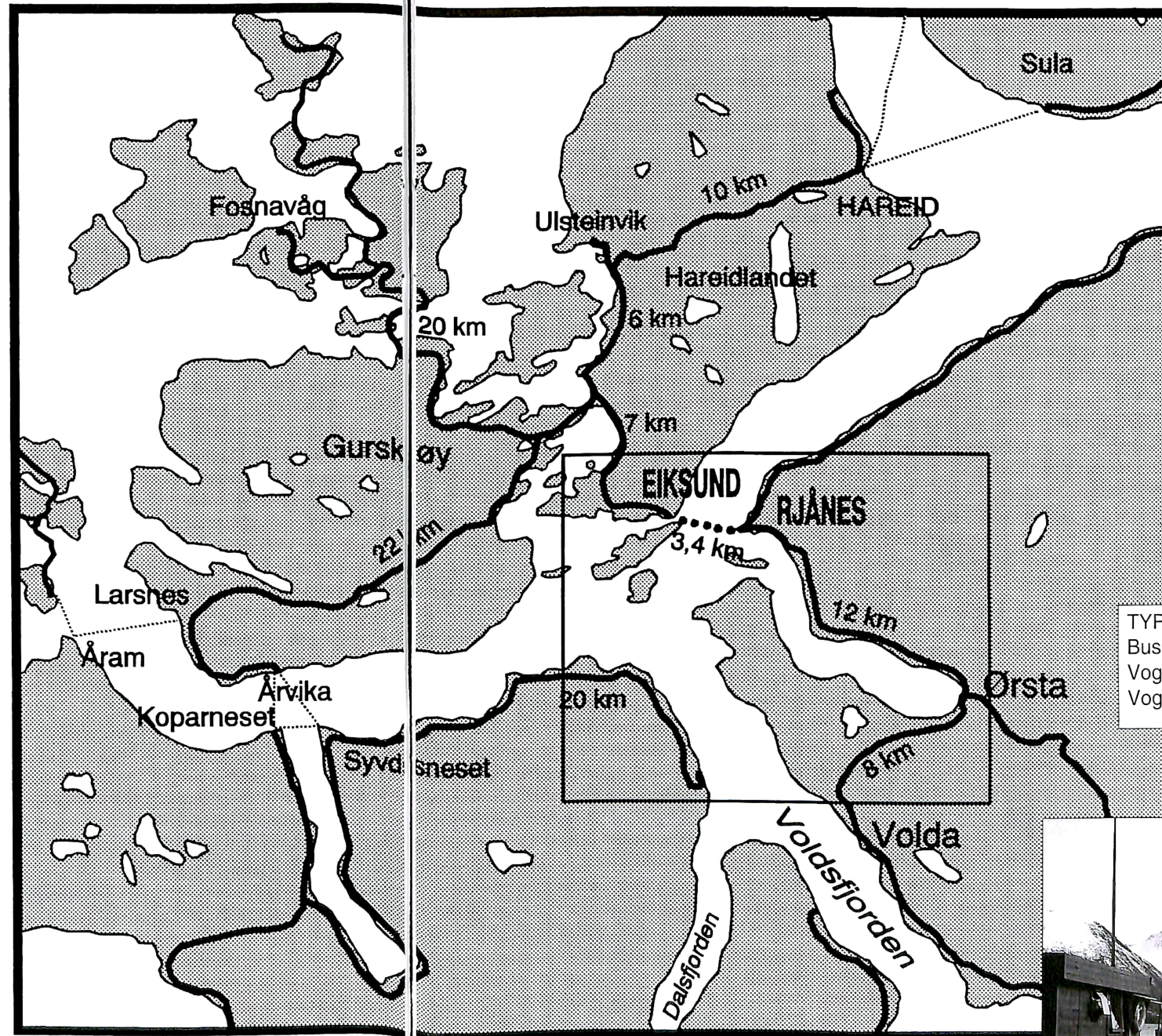
I tunnelalternativet vil trafikantane spare ventetid når ein samanliknar med dagens ferjetilbod. Verdien på denne tida er utrekna til 38 mill. kr. Ved nedlegging av ferje sparer ein i tillegg driftskostnader som tilsvarande er rekna til 17 mill. kr. Årlege driftsutgifter for tunnelen på 8 mill. kr er rekna inn. Samla nytte blir dermed 55 mill. kr.

For å oppnå dette krevst ei neddiskontert investering på 311 mill. kr. Forholdet mellom nytte og kostnad (N/K) blir dermed $55/311 = 0,18$, eller m.a.o. ein utrekna nytte på 18 øre for kvar krone investert.

Ved samanlikning mellom dagens ferjetilbod og eit innkorta samband vil trafikantane spare ventetid utrekna til 13 mill. kr. Med tettare avgangar og heildøgns ferjetilbod vil driftskostnadene for ferje auke med ca. 2 mill. kr. Samla nytte blir dermed redusert til ca. 11 mill. kr. Neddiskontert kostnad for å oppnå dette er rekna til 16 mill. kr. $N/K = 11/16 = 0,69$. For kvar krone investert i dette tilfellet er utrekna nytte 69 øre.

Undersjøisk tunnel

Av dei tre alternative tunnelpåhogga på Hareidlandet, er alternativ 1A det som synest å vere det minst kontroversielle. Tunnelen blir her kopla direkte til riksvegen i ei rundkøyring. Alternativ 1B



Trafikken til/frå øyane har få reisemål langs Vardalsstranda (om lag 6 %).

Andre viktige konklusjonar som kan trekkjast ut av trafikkundersøkinga:

- Føremålet med reisene er relativt likt fordelt på tenestereiser, innkjøp, til/frå arbeid, skule og vekeslutt/feriereise med om lag 20 % på kvar.
- Om lag 94 % av trafikken er mindre bilar, tungtrafikkdelen er dermed uvanleg låg - 6 %.

Årsdøgntrafikk

(ÅDT) 1992: 572 bilar
 ÅDT 1993: 575 bilar

Ca. 26 % av biltrafikken til/frå øysamfunnet går over Eiksund/Rjånes.

Her er nokre døme på kor lang tid ulike kjøretøy treng gjennom tunnelen:

TYPE	VEKT	FART	TID
Buss/lastebil	5,5 tonn	60 km/t	9 minutt
Vogntog	24,0 tonn	35 km/t	16 minutt
Vogntog	50,0 tonn	20 km/t	27 minutt

Ferjealternativ

Av dei 3 moglege alternativa for innkorting av strekninga Eiksund-Rjånes, peikar alternativ 0.2 seg ut som det minst kontroversielle m.o.t. naturinngrep. Dette alternativet til ca. 14 mill. kr går ut på bygging av ny ferjekai ca. 600 m aust for noverande Eiksund ferjekai. Dette reduserer overfartstrekninga til under 3 km og overfartstida til ca. 10 minutt.

Med 1/2-times avgangar i tida frå kl. 0600 til kl. 2400 og nattferje kvar time, kan døgntilbodet bli auka med minst 10 avgangar eller ca. 40 %.

For trafikantane betyr dette eit heildøgns tilbod med:

- oftare avgangar med mindre ventetid.
- kortare overfartstid og med kortare samla reisetid.
- lågare takstar.

går gjennom ein verneverdig eikeskog i Havåg og er av den grunn konfliktskyt. Alternativ 1C har påhogg nord for Selvågtunnelen og blir dermed ca. 870 m lengre og 40 mill. kr dyrare enn alternativ 1A.

På Ørsta/Volda-sida av fjorden er det òg utgreidd 3 alternative påhogga med tilhøyrande tilføringsveggar. Alternativ 2B gjennom Alida vil få vanskar med ras og steinsprang. Vegbrukarane sine krav til rassikring gjer det vanskeleg å forsvare at Eiksundsambandet blir knytta til dagens tilføringsveg langs

Voldafjorden. Ein får ikkje full sikring mot ras og steinsprang her utan at tunnelen vert forlenga forbi Alida. Gjennom Alida ville det elles bli svært vanskeleg å få til akseptabel kurvatur for ein riksveg på grunn av det svært bratte terrenget.

Rjånesalternativet vert om lag 10 mill. kr dyrare enn alternativet i Sørestranda og tunnelen vert over 11 km lang.

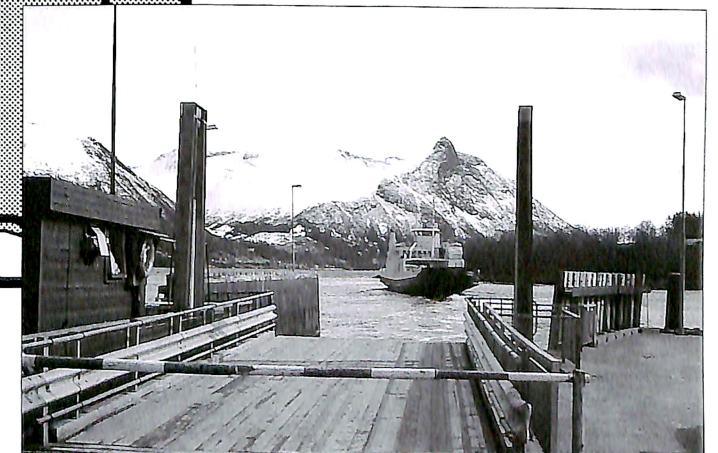
Alternativ 2A med tilknytting til riksveg 1 på Rystlandet vil kunne bli ein rastrygg trasé med god linjeføring. Dette

alternativet peikar seg difor ut som det klart beste av tunnelalternativa.

Utsprengte massar utgjer eit volum på ca. 800 000 m³. Det tilsvarar ca. 80 000 billass.

Trafikk

Undersøkinga i 1993 tyder på at trafikken mellom øyane og Ørsta/Volda fordelar seg likt mellom Ørsta og Volda og er vesentleg av lokal karakter.



Eit alternativ er innkorting av ferjestrekninga Eiksund-Rjånes.

Slutt på 14 års brakketilværelse

Etter 14 år tok brakketilværelsen for Biltilsynet Ørsta slutt. Mandag 11. april kunne stasjonssjef Helge Idar Vartdal i Biltilsynet Ørsta og vegmester Sigmund Kleppe ta i bruk den nye veg- og biltilsynsstasjonen i Hovdebygda.

Ørsta veg- og biltilsynsstasjon er den første i Møre og Romsdal med felles ekspedisjon for vegstasjon og biltilsynet. Stasjonen har et bruttoareal på 1580 kvadratmeter. Tomtearealet er på 11,5 mål. De totale byggekostnadene vil ligge på om lag 21 millioner kroner. Det er Statsbygg som er byggherre, og den offisielle åpninga vil skje når anlegget er komplett senere i år.

– Det har gjennom de 14 årene med brakketilværelse vært arbeidet jamt og målretta for å skaffe tidsmessige og permanente lokaler. Når vi endelig har nådd målet, har vi også oppnådd vesentlige forbedrede arbeidsforhold. Ikke minst kan vi nå tilby publikum tjenester med en langt høyere kvalitet. Vi går inn i en ny epoke, sa stasjonssjef Helge Idar Vartdal da han kunne ta imot den første kunden.

Og som se hør og bør ble den første kunden møtt med blomster og mange hyggelige ord.

I nybygget vil vegstasjonen få sine kontorlokaler, mens resten av T-2 sin virksomhet fortsatt vil skje fra «gammelbygget». Den nye stasjonen har fått et



Etter 14 års brakketilværelse kunne inspektør Arild Stølen og hans kollegaer flytte inn i moderne og tidsmessige lokaler.

romslig teorirom for spente og nervøse førerkortkandidater, bibliotek, arkivrom, velutstyrt kantine og gode garderobe-forhold. Kontrollhallene har enten fått eller vil om kort tid få spesialstyr for håndtering og gransking av skadde kjøretøy.

Biltilsynssjef Arne Johnsen var under åpninga ikke i tvil om at distriktet



har fått en veg- og biltilsynsstasjon som på alle måter er på linje med det beste som er i landet.

De 11 gamle brakkene er for øvrig solgt til Ørsta Røde Kors. Brakkene skal brukes som lagslokaler for Røde Kors-foreningene i distriktet.

Stasjonssjef Helge Idar Vartdal lover publikum høyere kvalitet på biltilsynets tjenester.



Internkontroll – det er viktig det!



Eit kvalitetssikringssystem for helse, miljø og sikkerheit

Arbeidsgruppa for HMS-handboka har hatt desse medlemene: Avdelingsingeniør Knut Inge Braute, maskinavdelinga, avdelingsingeniør Sverre Digernes, driftsavdelinga, oppsynsmann Arnold Hustad, anleggsavdelinga, stasjonssjef Kjell Ramstad, trafikant- og kjøretøy-avd., overingeniør Geirmund Nordal, verneombod, vegkontoret, spesialarbeidar Levor Legernes, hovudverneombod, verneleiar Knut Stokkeland, verneleiar Egil Bakke, pensjonist frå 1.2.93, spesialarbeidar Helge Lilleidet, verneleiar kontoret frå 1993.

Gruppa hadde sitt første møte 13. desember 1991, og møte nr. 12, det siste, 4. januar 1994.

Arbeidet har altså teke 2 år, og resultatet er då samla i desse 3 permene som utgjør HMS-handboka.

Bakgrunnen for arbeidet er Kommunaldepartementet sin forskrift for internkontroll, gjeldande frå 1. januar 1992. Vegdirektoratet kom med meir utfyllande kommentarar i eit brev av 20. september 1991, der ei arbeidsgruppe hadde vurdert: «hvordan Vegvesenets kontrollsystem for HMS, som er et kvalitetssikringsopplegg for helse, miljø og sikkerhet, kan bygges opp innen vegvesenet.

Det nye og viktige med et kontrollsystem for HMS er at:

- Ansvarlig leder (vegsjef) må etablere et system som tilfredstiller forskriftenes krav om internkontroll.
- Sørge for at systemet følges opp, og at en reagerer på avvik.»

Utkastet var inndelt i 3 deler:

- Fellesdel
- Spesialdel
- Dokumentasjonsdel

Inndeling i kapittel og tekst bygde på eit utkast som Nordland hadde laga.

Gruppa vår har og i hovudsak brukt Nordlandsmodellen, med ein del endringar.

Arbeidet i gruppa:

Vi må berre innrømme at arbeidet i starten var famlande for dei fleste av oss. Og utan verneleiar Egil Bakke sin gode oversikt og tilrettelegging, ville arbeidet den første tida blitt mindre strukturert.



Arbeidsgruppa for HMS-handboka har hatt desse medlemene: avdelingsingeniør Knut Inge Braute, maskinavdelinga, avdelingsingeniør Sverre Digernes, driftsavdelinga, oppsynsmann Arnold Hustad, anleggsavdelinga, stasjonssjef Kjell Ramstad, trafikant- og kjøretøy-avd., Overing. Geirmund Nordal, verneombod vegkontoret, spesialarbeidar Levor Legernes, hovudverneombod, verneleiar Knut Stokkeland, verneleiar Egil Bakke, pensjonist frå 1.2.93, spesialarbeidar Helge Lilleidet, verneleiar kontoret frå 1993. Egil Bakke er ikkje med på bildet.

Tidplanen vart også endra undervegs. Vi såg det var viktigare å jobbe med stoffet enn å ha ein stram tidsfrist, mao.: Vegen vart til medan vi gjekk.

I spesialdelen har det også vore breid medverknad frå alle avdelingar. Viktige arbeidsoppgåver er gjennomgått, risikoforhold som er knytt til utførelsen av arbeidet er vurdert. Vidare er sett opp kva krav som er sett frå offentlege myndigheiter eller interne instruksar for utførelsen av vedkomande arbeid.

Arbeidet med stoffet har vore engasjerande. Undervegs trur eg at alle har merka dette. Svært lite forfall til møta har vist at engasjementet har vore til stades, og der medlemene heile tida har

vurdert Vegvesenet som ein etat.

Det er lagt mykje vekt på å beskrive organisasjonen vår. Dette er viktig, for det fortel om korleis ansvaret er fordelt. For tilsette er det viktig å vere kjent med dette, ein finn lettare fram i systemet, og til rett person.

I perm nr. 1, Fellesdel, er alt dette samla. Det gir også innsikt i etaten som på mange punkt ikkje har vore så lett tilgjengeleg før. Berre denne delen burde få mange lesarar.

Perm nr. 2, Spesialdel, har beskrivelse av arbeid, med risikoforhold knytt til arbeidet, og kva krav som er sett til sikring, m.v.

Perm nr. 3, Dokumentasjonsdel, har oversikt over instruksar, retningslinjer, sertifikat, m.v. Her

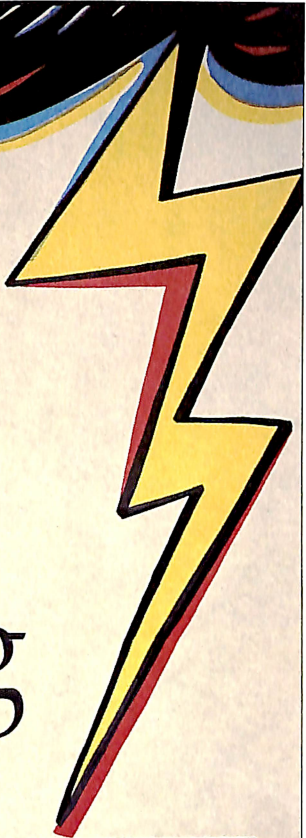
skal vi setje inn møtereferat, rapportar frå verne- og helsetenesten og meldingar om avvik. Når dei ulike tilsynsmyndigheiter kjem på besøk, vil innhaldet her fortelje kva du konkret har gjort på din arbeidsplass.

Som tidlegare nemnt er HMS ein del av Vegvesenets totale kvalitetssikringssystem. Det skal leggjast til grunn ved all planlegging, og i byggje- og driftsfasen.

Handboka inneheld nok enno både feil og manglar. Men gjennom ajourhald og utvikling vil handboka kunne bli eit godt og effektivt reiskap i all vår verksemd.

Geirmund Nordal

SAMORDNING AV HMS-ARBEIDET



Sikkerhet
skal være
en naturlig
del av
jobben!



Vegvesenets politikk er klar: Arbeidet med å forhindre skader skal prioriteres på linje med produksjon, teknikk og økonomi - og være en del av ledernes resultatansvar. Sikkerhet skal inngå som en naturlig del av alle arbeidsoperasjoner, fra planlegging til fullført jobb.

Vår nye Håndbok for helse, miljø og sikkerhet kommer som et resultat av en omfattende intern prosess.

Det er viktig å få en samlet dokumentasjon av gjeldende forskrifter og rutiner, bl a for å kunne følge opp saker som ikke er som de skal være.



Alle som leverer tenester til Vegvesenet må kunne dokumentere at dei har Internkontroll og driv si verksemd i samsvar med gjeldande lover og forskrifter.

På arbeidsplassar som har «blanda drift» ser Vegvesenet

på seg som hovudbedrifta og ansvarleg for å samordne HMS-arbeidet, dette frittek ikkje innleidde firma frå ansvar for Internkontroll i eigen bedrift. Det er no viktig at våre arbeidsløiarar tek ansvar for samordning av HMS-arbeidet og kontrollerer dei krav Vegvesenet stiller ved utlysing av entreprisar, ved bruk av eigne og innleidde maskiner. Byggjemøta må brukast aktivt til oppfølging av HMS-arbeidet, det er viktig å skrive vedtak i møteprotokoll, som blir dokumentasjon i handboka D.11.

Avvik er omtalt i handboka F.12 det må reagerast på avvik, ikkje godta forklaringar og lause lovnader.

Ved reine entreprisarbeid der Vegvesenet berre har kontrollfunksjon, skal ansvaret for HMS-arbeidet avklarast og førast i møteprotokoll, protokollen skal inn i handboka D.11 som dokumentasjon.

For einmannsbedrifter, til dømes ein gravemaskineigar, er det også krav om Internkontroll, det må understrekast at som minimum er det Vegvesenets Internkontroll som gjeld.

Maskineigar skal etterleve gjeldande lover og forskrifter, til dømes bruk av personleg verneutstyr AT forskrift 483, maskina skal ha godkjent kontrollbok, nødvendig forsikring og maskinførar skal ha yrkesbevis eller opplæringsbok.

Knut Stokkeland

ARBEIDSMILJØUTVALGET

Paragraf 23 og 24 i arbeidsmiljølova (AML) seier klart frå om kva bedrifter som skal ha eit arbeidsmiljøutval (AMU) og utvalet sine oppgåver.

Medlemene i utvalet blir valt for 2 år, der 3 er frå leiinga og 3 frå arbeidstakarane.

AMU for perioden 94/95 består av:

Paul Bølset, Arnold Hustad, Else Karin Flisnes, Levor Legernes, Tore Andersen, Oddvin Haukeberg.

Verneleiar sit i utvalet saman med ein sekretær.

I HMS-boka's F-del kap. 7.1, finn vi omtale om AMU sine gjeremål.

AMU har tre underutval:

AKAN (Arbeidslivets Komite mot Alkoholisme og Narkomani)

AFU (Attføringsutvalet)

Byggjeutval

Underutvala sine gjeremål



AKAN: AMU ved Statens vegvesen Møre og Romsdal gjorde i 1984 vedtak om å starte AKAN-arbeid. I 1993 og 1994 er leiarar på alle nivå samt verneomboda hatt ein dag opplæring på dette temaet.

Retningslinjene finn vi i HMS-handbokas S-del kap. 21, nr. 11. Akanutvalet består av hovudkontakt, verneleiar, adm.sjef og bedriftslege/sjuepleiar.



AFU: AFU skal hjelpe tilsette som av helseårsaker ikkje lenger kan utføre sitt daglege yrke. I staden for trygding, kan det som alternativ verte tale om attføring eller omplassering. HMS bokas F-del kap. 7.2 og 11.5 gir leiar ei rettesnor for dette arbeidet.

AFUs samansetjing er hovudtillitsmann, representant frå arbeidsgjevar, bedriftslege/sjuepleiar og verneleiar.

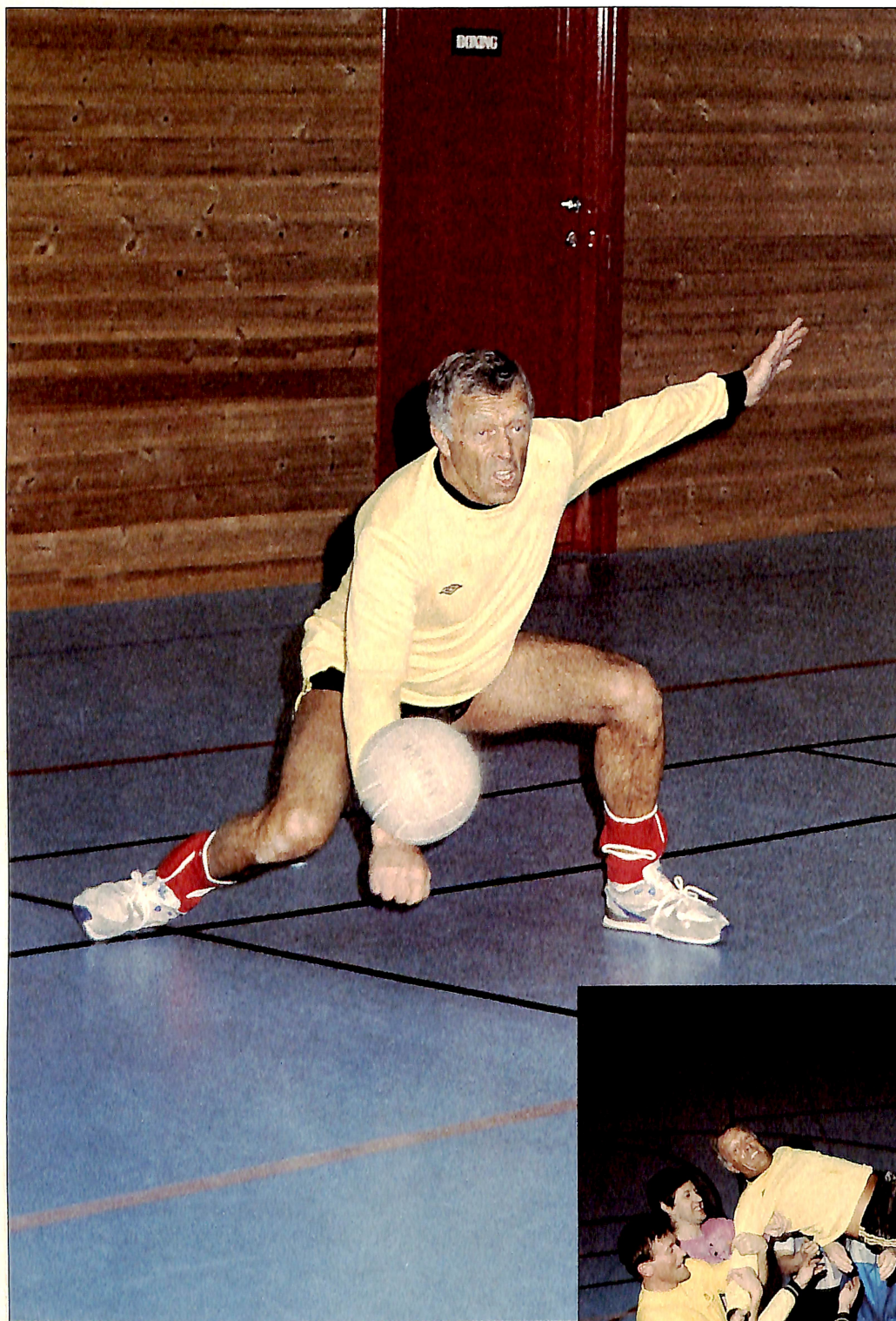


Byggjeutvalet: Byggjeutvalet skal orienterast om planlagt byggjeprojekt, takast med på råd, samarbeide med brukarane, og følgje opp bygginga fram til ferdigstilling og godkjenning ligg føre. Retningsliner for handsaming av byggjesaker er omtalt i HMS kap. S.2.2.

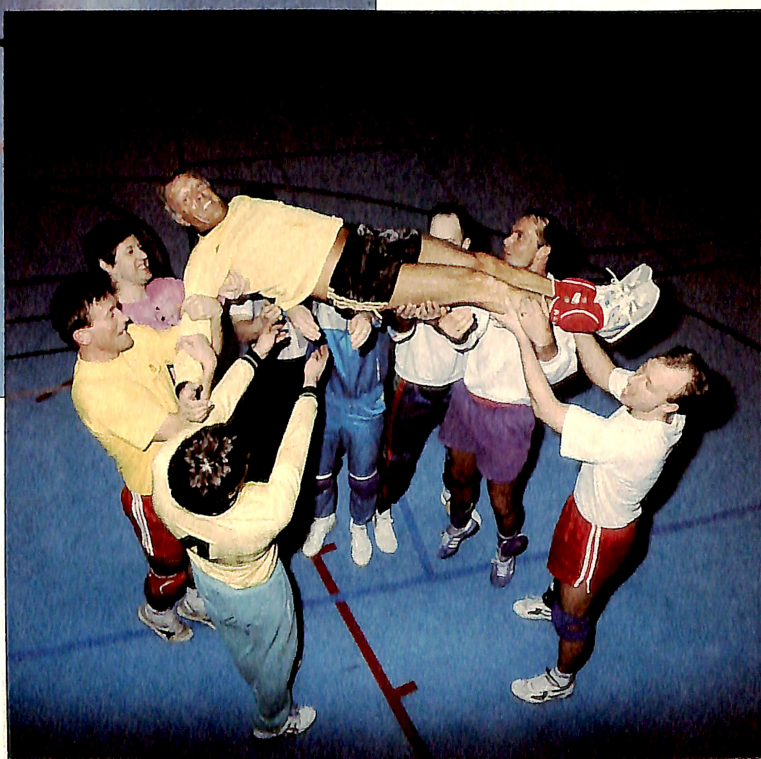
Byggjeutvalets medlemmer er: Hovudverneombod, hovudtillitsmann og verneleiar.

Helge Lilleidet

Fysisk aktivitet gir trivsel



Ingen ting å si på innsatsen her. Odd Harnes, superveteran på volleyball-laget, har spensten i orden.



Odd Harnes har vært en av drivkreftene bak volleyballen. Han er en miljøfaktor lagkameratene vet å sette pris på.

Adrive fysisk aktivitet på et normalt plan er sunt. Skadene blir færre og gjerne ikke for alvorlige. Jeg tror nå en gang at den sosiale siden og gleden blir tatt bedre vare på gjennom en normal bedriftsidrettsinnsats. At bedriftsidretten betyr mye for arbeidsmiljøet er sikkert.

Det er Odd Harnes, lagerformann ved vegsentralen i Molde, som sier dette – samtidig som han beskriver sin idrettsinnsats. I mer enn 25 år har han vært en av drivkreftene bak det spenstige volleyballmiljøet blant vegvesenansatte i Moldeområdet. At førstelaget, med han selv som en av de faste spillerne, har vært førende i bedriftsseriens førstedivisjon, er liksom bare slik det skal være.

Det var bare tilfeldigheter som førte den tidligere MFK-spilleren, med mange kamper på Molde stadion bak seg, til innendørsidretten volleyball.

– Det var fotball som var min idrett fra barnsben av. Som guttunge hadde jeg ikke tanker for så mye annet enn nettopp fotball. Jeg var guttemester for MFK i 1946 og i 1948 var jeg på laget som ble juniormestre. Siden ble det A-lagsspill i fire år, fra 1952 til 1956. Fotball var også da en stor idrett omfattet med stor interesse, men langt fra så viktig som leken med lærkula i dag.

Da jeg begynte i etaten midt på sekstitallet, tok jeg og flere arbeidskamerater initiativ til å få igang et volleyball-lag som kunne være med i bedriftsserien. Jeg må tilstå at fotballen fort ble glemt, innrømmer Odd Harnes.

Foruten at han ledet volleyballutvalget i bedriftsidrettskretsen i Romsdal en periode, har han med sin store interesse for bedriftsidrett vært formann i bedriftsidrettslaget vårt i en tiårsperiode.

– Fortsatt er volleyball min store lidenskap og min store fritidsaktivitet i den mørke årstiden. Som bedriftsidrett er volleyball utmerket. Denne idretten gir få skader, den foregår innendørs og vi er ikke avhengig av 11 mann på banen. I

bedriftsfotballen er gjerne skadene flere og mer alvorlige enn i annen bedriftsidrett.

Bedriftsfotballspillere trener kanskje ikke nok og riktig. Dette, sammen med for stor innsats på banen og det faktum at vi alle etter hvert blir eldre, tror jeg kan være årsaker til at det er flere skader i bedriftsfotball enn det er i volleyball. Før seriestart trener vi en gang i uka. Når serien er i gang trener vi en gang i uka i tillegg til en kamp.

Sammen med kona, også hun vegvesen-tilsatt, lever Odd Harnes et aktivt friluftsliv. Han forteller at helgene gjerne brukes til turgåing, men når sola kryper over åskammen og gresset etter hvert blir grønt, frister hagen og båtlivet mer.

– Det er viktig å være ute i frisk luft. Friluftslivet betyr mye for meg. Min filosofi er at man skal gjøre det man har lyst til, men med måte. Så jeg overdriver ikke, hverken når det gjelder bedriftsidrett eller friluftslivet. At arbeidskamerater også har felles interesse og noe vi kan samle oss om i fritida, betyr mye i arbeidstida og for miljøet på arbeidsplassen, sier han.

Vi tror ikke det skulle være ukjent for så alt for mange i etaten vår, at Odd har vært en av drivkreftene bak Møre og Romsdal sin gode innsats i Vegmesterskapene i presisjonskjøring.

– Møre og Romsdal har jo så absolutt markert seg under disse mesterskapene, men det kommer først og fremst av at vi har så mange dyktige sjåførere. Jeg har fått vært med på å ta ut lagene og har vært reiseleder i forbindelse med de siste års "VM", forteller Odd Harnes som også innrømmer at han ser fram til å bli pensjonist.

– Jo, det skal bli fint. Det er vel kanskje på tide å slippe yngre krefter til. Innretter man seg på arbeidsplassen og kanskje driver fysisk aktivitet i både organisert og uorganisert form, opplever man gjerne å få trivselen på kjøpet, avslutter Odd Harnes, superveteran på volleyball-laget vårt – og kanskje den ivrigste?

Tone Rød

Handboka på anlegget

HVORDAN ANLEGGSSOPPSYNSMENNENE SKAL BRUKE BOKA
OG HVILKEN NYTTE HAR ANLEGGslederen AV BOKA



Bevisstgjøring av alle ledd i organisasjonen til aktivt å ta del i HMS-arbeidet er viktig for å lykkes.

HMS-boka er klart påpekt at stedlig tenestemann, dvs. anleggsoppsynet, har det hele og fulle ansvar for at risikoforhold blir gjort kjent blant arbeidstakerne og at sikkerhetsbestemmelsene blir fulgt.

Dette er grei tale, men det er helt klart at det er flere enn bare anleggsoppsynsmannen, alene, som må bidra med å tilrettelegge for et forsvarlig HMS-arbeid. Blant annet kreves det at oppsynet har fullstendig oversikt over arbeidsoppgavene og dernest en omfattende detaljkunnskap om de enkelte arbeidsoperasjoner. Det vil derfor, etter mitt syn, kreves et forum mellom oppsyn og arbeidstaker for å diskutere arbeidsoppgavene, avdekke mulige risikofaktorer og finne forholdsregler mot disse.

I denne anledning tror jeg at «fredagsmøter», som er et kort planleggingsmøte mellom arbeidstaker og oppsyn der kommende ukens arbeidsoppgaver gjennomgås og bestemmes, er et ypperlig forum for også HMS-arbeidet. Dette vil også gi arbeidstaker anledning til aktiv medvirkning i HMS-arbeidet. En kort rapport som også omhandler HMS-diskusjonen på «fredagsmøtet» skal skrives.

Dette mener jeg er en av de beste og mest aktive måter anleggsoppsynet kan bruke HMS-boken på.

Byggemøtet er det formelle forum for innspill og meningsutveksling, også når det gjelder HMS. Anleggsleder og oppsyn er faste representanter på byggemøtene der HMS er fast post på saklisten.

I byggemøtene er det nødvendig å få dokumentert at sikkerhetskrav som f.eks. sertifisering, lagring og transport av brannfarlige og eksplosive varer, søknader/godkjenninger osv. er tilfredsstillende og at dette kommer i byggemøtereferatet. Boka gir tilvisninger på hvordan en skal forholde seg til dette.

Videre vil det, under drift, kunne komme diskusjoner i byggemøtene som har direkte tilknytning til HMS som kan få økonomiske og fremdriftsmessige konsekvenser. HMS-boka vil være et godt støtteredskap for anleggslederen i slike tilfeller.

Jeg tror at nøkkelord i denne forbindelse er opplæring i bruk av materialet for bevisstgjøring av alle ledd i organisasjonen til aktivt å ta del i HMS-arbeidet.

Arnold Hustad

KVA VEIT DU OM HMS?



**Oppsyns-
mann
Stig
Seljeseth**
T-5:
– HMS

står for helse, miljø og sikkerheit. HMS-handboka er ein nyttig reiskap, og vi blir tvungne til å tenkje tryggleik, helse og miljø i det vi gjer.



**Oppsyns-
mann
Dagfinn
Rotevatn**
T-2:
– HMS er

vår kvalitetssikring heile vegen! Eg har ikkje tenkt nok gjennom kva handboka vil få å seie i kvar dagen vår, men eg er ikkje i tvil om at ho vil verte viktig på alle område.



**Første-
sekretær
Unni
Vassgård**
– HMS
står for

helse, miljø og sikkerheit. Ellers må jeg innrømme at jeg ikke har så altfor god kjennskap til dette.



**Kontroll-
ingeniør
Halgeir
Brude-
seth:**
– Jo da,

eg veit kva HMS står for. Innanfor mitt arbeidsområde er det klart at HMS og stiller krav til entreprenørane, og det dreier seg om lovpålagte krav entreprenørane skal følge opp. Eg får sjå til at det vert gjort.

OPPRETTING AV NY ARBEIDSPASS

spesialdelen, S1-S5, er det opplistet en ryddig oversikt og huskeliste over de formelle prosedyrer og rutiner som skal følges under forberedelsen før oppstart av anleggsdrift. For så vidt er ikke dette noe nytt, men å få det samlet i kronologisk rekkefølge er ubetinget en fordel.

HMS-boka inneholder også en fin påminnelse om vurderinger en må gjøre og planlegge i denne tidlige fasen. Som f.eks. standard på bygninger og personalrom, lagring av sprengstoff og brannfarlige varer. Henvisningene til hva eller hvilke rundskriv, lover, håndbok osv. eller ATs publikasjoner som gjelder er nødvendig.

Å få opplistet verneombudene er «nytt» og nyttig. Siden dette står blant de første sidene i boka, er dette en grei oppmoding om å dra vernetjenesten mer aktivt inn i oppstartfasen og også senere når anlegget er i drift.

En aktiv vernetjeneste bør delta i noen av byggemøtene når HMS blir behandlet.

Arnold Hustad

KVA VEIT DU OM HMS?

**Full-
mektig
Mary
Seljeseth**



– Helse, miljø og sikkerheit. Ellers vet jeg ikke så veldig mye.

**Hovud-
tillits-
mann
Tore
Andersen:**
– HMS



har mykje å seie for den einskilde arbeidstakar og etaten sine kvalitetstryggleikssaker. Gjennom HMS-handboka blir helse, miljø og tryggleiksaspektet teke hand om.

**Oppsyns-
mann Nils
Björdal,
T-2:**



– Eg veit svært lite om HMS-filosofien vår. Handboka har eg fått, men eg har ennå ikkje sett meg inn i innhaldet og kva ho seier om helse, miljø og sikkerheit.

**Konsulent
Marit
Halvorsen**



– Det er ikke mye jeg vet om HMS, men vet at bokstavene står for helse, miljø og sikkerheit.

Skal forebygge skader

Arbeidsoppgavene på veg-anlegg har et utrolig mangfold og de fleste av oppgavene er forbundet med mer eller mindre risiko for liv og helse. Jeg oppfatter at HMS-bokas hovedbudskap nettopp er å forebygge skader og ulykker på arbeidsstedet.

I boka, Spesialdelen, er det forsøkt gjort rede for de fleste arbeidsoppgavene som kan være farlige. Risikoarkene gir oversikt over de aktuelle arbeidsoppgavene og mulige risikoforhold. Når det gjelder krav til verneutstyr og sikkerhet blir det henvist til gjeldende sikkerhetsbestemmelser eller håndbok. Dokumentasjonsdelen har for øvrig en komplett oversikt over risikoarkene.

Vi ønsker selvsagt å unngå ulykker av enhver art, men en skal heller ikke ha den mening at det aldri kan skje. Skulle derimot ulykken være ute er dette ivare tatt i Fellesdelen på en god måte, ved at det er innbakt fastlagte melderutiner ved alvorlig ulykke eller dødsfall. Likeså er det gjort rede for hvordan pårørende skal følges opp.

Dette var bare noen sporadiske utdrag av HMS-bokas innhold, men jeg tror at det trengs en systematisk opplæring for å lære å bruke HMS-boka i det praktiske liv og ikke minst bevisstgjøre brukeren til å få et ryddig og systematisk forhold til helse, miljø og sikkerhet på anleggsstedet.



Overingeniør Arne Lauvrak (t.v.) og oppsynsmann Arnold Hustad sier at HMS-bokas hovedbudskap er å forebygge skader og ulykker på arbeidsstedet.

Arnold Hustad

Skadar og melderutinar

Ulykker – Nestenulykker og mel-
dingsrutinane for desse. Vi kan
lese i HMS-boka kap. F-4 at
Vegvesenet har eit overordna mål:

I vårt arbeid skal det ikkje oppstå
ulykker eller belastningar som kan
skade oss. Tilsette i etaten må difor
arbeide aktivt for å få ned talet på
skadar. Dette kan ein blant anna gje-
re ved at alle skadar/ulykker blir rap-
portert til verneleiar på fastsette skje-
ma, samt RTV bl. 11.01 A.

Ser vi i HMS-handboka kap. F-11.1
og 11.2 finn vi retningslinjer for
rapportering.

Det er viktig at alle skadesaker blir
handsama i avdelingsmøte og i AMU,
dette for at andre kan lære av opp-
stått skade.

I 1992 hadde vi 35 melde skadar
som gav ca. 480 fråversdagar. I 1993
hadde vi 34 melde skadar som gav
ca. 215 fråversdagar.

Nestenulykker/tilløp til skadar skal
meldast og handsamast på same
måte som skadar og ulykker. Det vart
meldt om ei nestenulykke i 1993. Det

synes som om det er uvisse om ruti-
nane for melding av denne kategori.
Ein ting er sikkert: Er du i tvil så send
melding!

For HMS, vernetenesta, er skade-
meldingane det viktigaste hjelpemid-
del for å unngå nye skadar. Vi kan her
ta eit døme:

I fleire år er det bl.a. snubling og
fall som har gått igjen som største
skadepost. Ut frå meldingane har vi
sett i verk utprøving av nye modellar
av fottøy som betre passar dei ein-
skilde arbeidsoppgåver, dette med
håp om at fallulykkene kan reduse-
rast.

Talet på fråversdagar innafor den-
ne skadegruppa har gått ned i 1993
(1992: 64 dagar, 1993: 35 dagar).

Dette er en positiv utvikling.
I HMS-handbokas dokumentasjonsdel
kap. D.9.1 og 9.2 skal vi, som det går
fram av namnet, dokumentere mel-
dingane og handsaminga av dei ein-
skilde skadar.

Helge Lilleeidet

Sjukefråver

Sjukefråveret i Vegvesenet for
heile landet har gått ned i 1993.
Vi kan halde tala opp mot NSB,
som har same tal på tilsette som
Statens vegvesen:

NSB: 3 kv. 1992 6,1 %
3 kv. 1993 6,2 %

Statens vegvesen:
3 kv. 1992 3,5 %
3 kv. 1993 3,1 %

Møre og Romsdal ligg over desse
tala, og har hatt ei auke i fråveret i
1993:

3 kv. 1992 5,2 % 3 kv. 1993 6,4 %
Kapittel F.7.2 seier oss litt om det

førebyggjande arbeidet som kan gje-
rast for at vi lokalt kan redusere sju-
kefråveret. Dette blant anna ved at vi
aktivt nyttar dei bedriftshelseteneste-
ne vi har avtale med.

Som arbeidsleiar har du og ei opp-
gåve for å hjelpe den tilsette med å
snarast kome tilbake til sitt daglege
arbeid. I HMS-boka kap. F-11.5 finn
ein kva vi skal gjere i høve til den
sjukmelde.

Tenkjer vi på våre arbeidskamera-
tar? Er det eit godt miljø på arbeids-
plassen som gjer at den sjukmelde
ønskjer å bli
frisk?

KVA VEIT DU OM HMS?

**Oppsyns-
mann
Kjell
Hauke-
berg, T-4:**



– HMS-
handboka
er eit oppslagverk for
kvalitetssikring. Ved til
dømes oppstart av nye
anlegg vil handboka vere
retningsgjevande for hel-
se, miljø og tryggleiks-
hensynet.

**Full-
mektig
Marianne
Amundsen**



– Jeg må
nok vedgå
at det er lite jeg vet om
HMS.

**Oppsyns-
mann Tor
Inge
Unhjem,
T-6:**



– Eg veit
for lite om HMS. Det er
difor vanskeleg å vite
kva HMS og handboka
vil få å seie for meg.

**Oppsyns-
mann
Terje
Anundsen,
T-5:**



– HMS-
handboka vil verte ein
nyttig reiskap i arbeids-
dagen vår. Den tek vare
på arbeidstakarar sine
interesser innanfor nett-
opp helse, miljø og
tryggleik. Handboka vil
verte eit viktig oppslags-
verk innanfor denne sida
av verksemda vår.

KVA VEIT DU OM HMS?



**Oppsyns-
mann
John
Lillegård,
T-9:**

– Eg veit
ikkje kva

HMS-handboka vil få å seie for meg. Eg kjenner lite HMS-arbeidet i etaten, men likevel vil eg tru at dette vil vere til fordel for kvar av oss.



**Full-
mektig
Irene Hoel**

– Det er
noe jeg
ikke har
særlig

kjennskap til. Jeg jobber på et område som medfører at jeg foreløpig ikke har kommet direkte i berøring med HMS.



**Over-
ingeniør
Per Arne
Gjerde:**

– Gjennom
HMS-
handboka

vert vi pålagt å følgje HMS ute på anlegg?



**Første-
fullmektig
Irene
Bolsø**

– HMS?
Ingen ting!

HMS-GRUPPA KVA NO?

HMS-gruppa som har leia og samordna utarbeidinga av dei 3 HMS-handbøkene ser seg no ferdig med arbeidet. Det er no opp til avdelingane å ta produktet i bruk og gi tilbakemeldingar på godt og vondt.

Det vidare arbeidet:

Kap. F-0.1 viser korleis den framtidige oppdateringa er tenkt gjennomført.

Det vil no bli verneleiar og HMS-kontoret som har ansvaret for oppdatering av HMS-handboka, så tilbakemeldingar må meldast til dette kontoret.

På sikt er planen å få heile HMS-handboka med tilhøyrande tilvisingar inn på data. Det vil då vere mogleg å ta ut aktuelle kap. på nettverk i dei einiskilde avdelingane i fylket. Oppdateringa vil då til ein kvar tid vere á jour.

Arbeidstilsynet sine forskrifter vil verta tilgjengeleg så snart avd. blir knytt til PC nettverk med vegkontoret.

Helge Lilleidet

KVA VEIT DU OM HMS?

**Oppsyns-
mann
Sigurd
Solemdal,
maskin-
avde-
linga:**



– Eg er heilt utan kunnskap om HMS, og eg har heller ikkje hatt tid hittil til å setje meg inn i HMS-handboka.

**Oppsyns-
mann
Arne
Eidskrem:**



– HMS

står for

helse, mil-
jø og sikkerheit.

Handboka tek vare på arbeidstakaren sin tryggleik, og boka er eit viktig bidrag i vår arbeidsdag.

**Oppsyns-
mann
Jørn
Storli,
T-7:**



– Eg må

innrømme

at HMS kjenner eg i dag svært lite til.

**Første-
sekretær
Liv
Andresen**



– HMS

står for

helse, mil-
jø og sikkerhet. HMS

utgjør en del av det totale kvalitetssikrings-systemet vårt. HMS-håndbøkene er laget for å påvirke og forbedre prosedyrer og rutiner i vårt daglige arbeid.

Bedriftstrening

Det er liv og røre og mye svette blant unge og eldre hver torsdagskveld i Raumahallen når bedriftstrimmen står på.

Det hele startet da bedriftshelsetjenesten i Rauma ansatte Kari Opseth Øren som fysioterapeut. Ho satt inne med ideen om å få stive muskler myke igjen, og tok initiativet til å starte opp bedriftstrimmen som er blitt en suksess.

Det var i vinter Vestnes/Rauma Bedriftshelsetjeneste gikk ut med et tilbud til våre medlemsbedrifter om trening for tilsatte på kveldstid.

Treningen er lagt opp som vanlig sirkeltraining, noe som de fleste er kjent med fra skoledagene, og foregår i en time en gang pr. uke. Sirkelen har 15 stasjoner der en jobber i 45 sek. med musikk til arbeidet, også 15 sek. pause for å bytte stasjon.

Målet er å gi flest mulig et gratis og uforpliktende treningstilbud som virker forebyggende på de vanligste belastningssykdommene. Disse er i all hovedsak rygg- og nakkeplager.

Erfaringen fra vårt ståsted er udelt positivt, og vi har også fått masse positive tilbakemeldinger fra deltagerne. Antall deltagere har variert fra 70 til 5, alt etter hva folk har hatt tid til.

Både kvinner og menn benytter seg av treningstilbudet. Organiseringen gjør det mulig for alle å delta, uansett formnivå.

Vi håper at flest mulig i Statens vegvesen som bor slik til at det er mulig, møter opp i Raumahallen torsdag kl. 1900, oppfordrer Kari Opseth Øren.

Karl Arne Ekroll/ Kari Opseth Øren



Kari Opseth Øren oppfordrer ansatte i Vegvesenet til å komme i gang med organisert bedriftstrening.

TENKJER TRYGGLEIK OG MILJØ

Det blir mykje farting rundt i fylket for hovudverneombod Levor Legernes frå Vikebukta. Annakvar veke tek han med seg «kontoret» sitt og nyttar bilen til å reise dit tjenesten fører han. «Kontoret» er ein stor stresskoffert som inneheld alt det han treng som hovudverneombod. Tryggleik og miljø for Vegvesenet sine folk skal alltid vere det beste. Når han ikkje fungerer som hovudverneombod arbeider han på Vestnes veggarasje.

– Hovudverneombodjobben svarar til 50 % stilling og eg har valt å dele arbeidet i to – ei veke på veggarasjen og ei veke som ombod, seier Levor Legernes som har vore over 28 år i Vegvesenet si teneste. Det var ingen ukjent mann som for to år sidan blei valt til hovudverneombod og så gjenvalt ved årsskiftet.

– Dei har vel funne ut at det trengst ein spesiell mann til ein slik jobb, seier han muntert og peikar på at det tidlegare kanskje ikkje var så enkelt å vere i den stillinga han no har.

– Men det har blitt lettare etter at internkontrollsystemet blei innført. Dessutan vil eg rette ein takk til leiinga for den fine innstillinga dei har til arbeidet mitt og den hjelpa eg har fått. Til dags dato har eg ikkje møtt på store problem, sjølv om ein av og til er ueinige i nokre saker, understrekar Legernes. Han legg til at når leiinga blir gjort merksam på det ansvar dei har når det gjeld tryggleiken til arbeidarane, så er det ikkje vanskeleg å få gjennomslag og gehør for dei merknadene han kjem med.

Hovudverneombodet representerer alle tilsette i Vegvesenet, frå vegsjef til vegarbeidar. Med seg i arbeidet har han ca. 38 stadlege representantar som verneombod.

– Eg brukar verneombodet på staden dersom nokon kontaktar meg og vil ha hjelp til å løyse eit problem. Det er sagt at kvart eit problem skal løysast på lavast mogleg plan, og det prøver vi å halde oss etter. Eg reiser ut når eg blir tilkalla, men eg kunne nok tenkje med å reise litt meir enn det eg gjer.

– Eg har vore med i arbeidsgruppa som har jobba fram HMS-handboka. Det er laga tre permar som skal liggje på alle vegstasjonar og større arbeidsplassar og vere tilgjengelege for leiinga og verneombod mellom anna. Dette vil lette arbeidet, ikkje minst for arbeidsleiinga som kan bruke desse permene som eit hjelpemiddel når det gjeld å følgje lover og reglar. Ein kan seie at dei er eit godt arbeidsdokument, som skal fornyast etter kvart. I desse permene finst alt som ein treng for å vite korleis ein skal gå fram når det gjeld internkontrollar, seier Levor Legernes. Som eksempel nemner han at det i det siste har blitt vanskeleg å vere vedlikehaldsarbeidar i dei undersjøiske tunnelane i fylket.

– Under vedlikehaldsarbeid blir arbeidarane ofte hindra i arbeidet, anten av stor trafikk som fører til mykje eksos eller til tider stygg trafikk der sjåførane køyrer temmeleg fort, arbeidsforholda er rett og slett dårlege. Det som kan bli løysinga er nattarbeid og at tunnelane då blir stengde. Elles er vi opptekne av at arbeidarane brukar riktig verneutstyr og at det på nye prosjekt blir lagt til rette for at tryggleiken heile tida er den beste.

Levor Legernes føler at Vegvesenet har god styring på internkontrollar. Han karakteriserar miljøet innan Vegvesenet som røft, men realt. Likevel håpar han at det vil bli meir fokusert på det mellommenneskelege forhold.



GAS

VEGSENTRALEN. ÅRØ



Fungerende stasjonssjef Morten Rømme forteller at det ved biltilsynet i Molde er investert flere hundre tusen kroner i nytt ventilasjonsanlegg.

INNEMILJØET

Denne spesialdelen tar for seg krav til bl.a. arbeidsrom, terminalarbeid, kopiering o.l.

For å illustrere hvordan denne spesialdelen kan benyttes, passer det å ta utgangspunkt i biltilsynet i Molde, idet de nylig har fått nytt ventilasjonsanlegg og følgelig forbedret innemiljøet (temperatur, luftsirkulasjon o.l.).

Riktignok var denne prosessen i gang før HMS-handbøkene var ferdige, men framgangsmåten var likevel tilnærmet det som er angitt i disse bøkene.

For enkelhets skyld tar vi for oss kun ett av temaene under kap. S-16, nemlig ARBEIDSRUM.

Under dette kapitlet er følgende risikoforhold nevnt:

- Dårlig ventilasjon/sirkulasjon
- For høy/lav temperatur
- Luftforurensing
- Støy
- Støv

Under hvert av disse punktene er det også angitt konsekvenser for de ansatte, om de arbeider i et «miljø» som ikke er tilfredsstillende.

Ved biltilsynet i Molde kunne en påvise flere av disse uheldige forhold, og også sannsynlig kunne tilbakeføre problemer hos hver enkelt ansatt til disse forhold.

I kap. F-9 (bok nr. 1) er det beskrevet hvordan vi kan kartlegge arbeidsmiljøet. Det vil si hvordan vi skal/kan gå fram for å få en status på forhold som kan være skadelige for hver enkelt ansatt. I kap. F-5 er det angitt hvem som har ansvar for at HMS blir etterlevd og at ingen blir utsatt for unødig fare.

Idet vi ved stasjonen hadde problemer med ventilasjon og temperatur, og at dette ikke var nye problemer, måtte det legges en strategi for å få rettet på dette. Vi fikk derfor foretatt «miljømålinger» via bedriftshelsetjenesten og noen andre målinger via et ventilasjonsfirma. Når vi hadde disse målingene kunne vi kalle inn til møte med vår overordnede ledelse og representant fra Bygge- og eiendomsdirektoratet. Med bakgrunn i disse samtalene ble det besluttet å engasjere konsulent innenfor området ventilasjon.

Etter at konsulenten hadde kommet med utredninger og forslag til løsninger, var det nye møter med de tidligere partene, samt verneleder og hovedverneombud. Det ble så foretatt et valg, under forutsetning av at det kunne skaffes økonomiske midler til dette (flere hundre tusen kroner). Med bakgrunn i velvilje fra Bygge- og eiendomsdirektoratet, samt at de innså sitt ansvar som huseier, greide de å skaffe de nødvendige midler til denne ombyggingen.

Etter noen mindre innkjøringsproblemer virker det som at dette nye ventilasjonsanlegget tilfredsstiller de krav vi har til et moderne ventilasjonsanlegg.

Hva er så konklusjonen på dette i forhold til HMS? – Jo, det må være at alle parter er interesserte i at hver enkelt ansatt skal ha et «riktig» arbeidsmiljø. Ved å systematisk dokumentere tingenes tilstand har ledelsen både plikt til og interesse for å forbedre forholdene til de ansatte. HMS-håndbøkene er et hjelpemiddel for å «finne veien» for å dokumentere dårlige forhold, samt setter standarder for enkelte forhold, samtidig som det klart forteller om arbeidsgivers ansvar med hensyn til Helse - Miljø - Sikkerhet.

Kjell Ramstad



Det er påbode å bruke verneutstyr når arbeidsoppgåven tilseier det.

VERNEREGLAR FOR STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

1 Det er påbode å bruke oransje vareklede ved alt arbeid i Vegvesenet sin teneste som går føre seg utanom kontor og verkstad.

Vert det brukt regnklede skal dei vere i verne-fargar. Dersom det ikkje er påsydd fullgode refleksband på vare- eller regnklede, skal det brukast vernevest eller anna fullgodt refleks-utstyr.

For biltilsynet gjeld eigne uniformsreglar.

2 Det er påbode å bruke hjelm ved arbeid i alle hjelmområde. Hjelmområde er t.d. arbeid under dagen (tunnel), arbeid i sand og grus-tak, større grøftarbeid, alt sprengningsarbeid, kranarbeid m.v. Hjelm skal og brukast alle andre stader der det kan vere fare for hovud-skadar.

3 Det skal brukast vernesko eller -støvlar ved alt arbeid der det kan vere fare for fotskadar.

4 Høveleg hørselsvern skal brukast når støyen er høgare enn 85 dB(A), t.d. ved alt fjellborings-arbeid, når det vert brukt maskinar som ikkje er godt nok dempa og ved einskilt arbeid på verkstad m.v. Dersom det gjeld påverknad over lang tid vert det og rådd til å bruke hørsels-vern om det er noko lågare støy enn 85 dB(A).

5 Det skal brukast vernebriller ved alt arbeid der det kan vere fare for skade på synet t.d. ved hogging av stein, sliping, sveising m.v.

6 Sikringssele m/tau skal brukast der det vert arbeidd i høgder der det kan vere fare for fall til lågare plan, og det ikkje er anna godkjent sikring. Bilbelter i Vegvesenets bilar og maski-nar skal og brukast.



Vegvesenets bil foran Dynos distriktslager i Ålesund. Bilen har en totalvekt på 3500 kg og er ikke godkjenningsspliktig. Her er den opprustet for transport av eksplosiver. Bilen skal ha oransje skilt foran og bak, faresedler på sidene og bak, brannslukningsapparater, stoppeklosser, oransje varsellys og nødvendig verktøy. Bilen har også trefiberkledning i kassebunn og på sidelemmer, samt presenning til å dekke lasten med.

TRANSPORT AV EKSPLOSIVE VARER

Det er ikke enkelt å sette seg inn i all verdens lover og regler. For å finne fram i denne jungelen og for å få en god verne-tjeneste, skal vi bruke HMS-håndbøkene.

Eksempel: Det skal transporteres 500 kg dynamitt og 600 stk. el. tennere fra Dynos distriktslager i Ålesund til et anlegg på Skodje.

Hvilken bil kan brukes? Hvordan skal den merkes? Trenger føreren noen spesiell kompetanse? Kan dynamitt og tennere lastes i lag (samlastes)? Spørsmålene kan være mange og vi skal prøve å finne svar. Har vi en ukjent bok vil vi lettest finne fram ved bruk av registret. I registret for HMS-Håndbok nr. 2 (spesialdelen) finner vi 5. Transport – på-/avlastning. Slår vi opp punkt 5 finner vi under 5.4.1 Transport av eksplosive varer.

Setter vi oss inn i det som er oppført på de 2 første linjene under Henvisning – Krav får vi svar på alle spørsmål vedrørende transport av eksplosi-

ver, men dette blir for omfattende.

Det er derfor utarbeidet: Instruks nr. 2 – Transport av eksplosive varer. Denne kan i de fleste tilfeller gi oss de svar vi søker.

Spesielle Instruks - Retningslinjer finner vi under punkt 21.

I vårt tilfelle må vi ha en diesebil (punkt 4). Er bilen maksimum 3500 kg behøver den ikke være godkjent (punkt 2) og føreren trenger ikke kompetansebevis (punkt 13). Bilen merkes som angitt under punkt 1 og opprusting for transport av eksplosiver går fram av punkt 7, 8 og 9. Samlastning av dynamitt og tennere kan finne sted, jf. punkt 4.

Skulle det i enkelte tilfelle være spørsmål som instruksene ikke gir svar på så prøv en henvendelse til biltilsynet.

Kjell Atle Fugelsnes

Vegvesenet konstruktive i HMS-arbeid



Konsulentene Sverre Øvstegård (t.v.) og Øystein Jacobsen ved Arbeidstilsynet i Molde slår fast at Statens vegvesen tar HMS-arbeidet på alvor.

Jeg bruker å si at HMS/internkontroll ikke er noe nytt. Allerede på slutten av 80-tallet tok en del større bedrifter i bruk internkontroll, men loven kom først i 1992. Løsbladsystemet skal bort. Nå skal vi samle dokumenter, rundskriv og lover i ei håndbok.

Slik forklarer konsulentene Øystein Jacobsen og Sverre Øvstegård ved Arbeidstilsynet i Molde historien bak og innføringen av HMS i Statens vegvesen.

– Statens vegvesen i fylket var tidlig bevisst på at dere ville satse på innføringen av HMS, og dere var vel også klar over hva som skjedde før loven kom. Den bevisste holdningen har vist at dere har en klar profil på HMS-arbeidet. Det arbeidet som er lagt ned er omfattende og konstruktivt. Det virker som Vegvesenet hele tiden har klart for seg hva som skal gjøres. Arbeidstilsynet hadde tidlig kontakt med dere i denne prosessen, kvitterer Sverre Øvstegård da vi kunne overrekke han et ferdig sett HMS-håndbøker.

– Det var så langt, men hva skjer mellom Arbeidstilsynet og Statens vegvesen videre?

– Arbeidsformen fremover vil skje gjennom en revisjon av håndboken. Under revisjonen vil både

Arbeidstilsynet, Forurensingstilsynet, Direktoratet for brann og eksplosjonsvern og Etlilsynet i sterkere eller mindre grad komme inn. Denne revisjonen vil jeg tro kan skje omtrent samtidig, om ikke på samme dag så iallefall i løpet av ei uke. Konkret ser jeg for meg at et team sammensatt av de overfornevnte instanser vil gå gjennom håndbøkene. Vi vil snakke med og intervju ansatte fra forskjellige deler innenfor Vegvesenets drift. Videre vi vil ta stikkprøver av forskjellige ting og områder som er omfattet av håndboken, og selvfølgelig vil det bli satt krav til at det vi påpeker av mangler og feil blir rettet innenfor en angitt tidsfrist. En detaljinspeksjon vil ha lite for seg, sier Øystein Jacobsen.

– Hva er så viktig med en slik håndbok?

– Nå må alle store og mindre arbeidsplasser tenke gjennom sine handlinger. Det viktige med HMS-håndboka er at vi har fått nedfelt hvem som har ansvar, ved navns nevning, og vi har dermed fått en klar ansvarfordeling for dette området på arbeidsplassen. Den ansvarlige vil ha klart for seg hva han skal gjøre på sine forskjellige områder, og Statens vegvesen har fått et oppegående internkontrollsystem. Innføringen av HMS vil være lønnsomt på alle områder og ikke minst vil det totale arbeidsmiljøet bli bedre, sier Sverre Øvstegård.

Internkontroll er ikke kostbart!

Hydro Sunndal tok i bruk internkontroll i 1987. Resultatene er positive for alle ledd i bedriften.



Sjukefraværet har sunket, vi har færre skadde, utslippet har minsket, kostnadene har gått ned og produktiviteten har gått opp. Selv om vi er inne i en hyggelig utvikling, er det ennå mye å rette på.

Det er tilsynssjef Svein Lund ved Hydro Sunndal som sier dette etter fire år med internkontroll ved bedriften. Han slår fast, internkontroll lønner seg!

Innføringen og gjennomføringen av internkontrollen er en prosess som angår hele Hydro Sunndal, den enkelte ansatte og er ikke en oppgave for toppledelsen alene. Svein Lund kunne under sin gjennomgang for «HMS-anvarlige» i Statens vegvesen Møre og Romsdal nylig, fortelle at ansvaret for gjennomføringen av miljøpolicyen tilligger verksdirektør og følger linjeansvaret i organisasjonen.

– Vi har satt krav om at helse, sikkerhet og ytre og indre miljø skal være høyt prioriterte innsatsområder på linje med produktivitet og lønnsomhet. Målsettingen for HMS-arbeidet på vår bedrift er å innfri lovbestemmelser, forskrifter og pålegg fra offentlige myndigheter både når det gjelder arbeidsmiljø og ytre miljø. Vi skal legge arbeidsmiljøet tilrette for at hver enkelt medarbeider skal yte sitt beste og at ingen skal skades eller få sin helse forringet på grunn av utførelsen av sitt arbeid. Til slutt skal vi etterstrebe et konfliktfritt forhold til lokalmiljøet med hensyn til utslipp til luft, land, sjø og vassdrag, kunne Svein Lund fortelle.

Bedriftens HMS-statistikk er overbevisende lesning. På skadesiden, på utslippssiden og i antall færre håndbrannslukkere er tallenes tale klare:

1987 - 89	skader	1988 - 642	håndbrannslukkere
1988 - 65	"	1989 - 542	"
1989 - 41	"	1992 - 232	"
1990 - 32	"	1993 - 159	"
1992 - 15	"		

I 1987 slapp Hydro Sunndal ut 30 kg fluor, mens tallet for 1991 var 12 kg. Også sjukefraværet har gått drastisk ned.

- Det nytter altså?
- Ingen tvil om det, noe statistikken skulle vise.

Men vi er fortsatt ikke fornøyd med 15-16 skader årlig.

Bedriften vår har de siste årene brukt 15 millioner kroner på å rydde opp i eget rot på anlegget. Gamle og utrangerte gjenstander er fjernet og vi har gitt bygningsmassen vår et strøk med malerkosten. Miljøutslippene mener vi bør få større oppmerksomhet. Da vi hadde et høyt nivå på fluorutslippet vårt, påførte vi skogen og husdyra stor skade.

– Men uten den enkeltes innsats og interesse for HMS hadde vel heller ikke Hydro Sunndal lyktes?

– Det er vel riktig! Stikkord for oss er opplæring, informasjon og motivering. En annen del av den positive utvikling ligger på forbedret teknologi, men mye ligger på kunnskap og påpasselighet. Når ansatte får tilgang til kunnskap, ser de også sammenhengen og resultatene kommer deretter. Våre ansatte er mer opptatt av å være på arbeid enn å være hjemme med sykdom. Slikt er hyggelig.

– Et annet område vi sporer framgangen på, er gjennom utviklingen i forslagsordningen vår. I 1991 hadde vi over 2000 forslag på det som omfattet forbedringer av arbeidoppgaver og rutiner ved bedriften. Slikt vitner om engasjement. En stor del av forslagene blir benyttet.

– Internkontroll er ikke kostbart. Kvalitet er lønnsomt. Innføringen av internkontrollen tror vi har ført til at alle føler seg mer ansvarlig for sin jobb, avslutter tilsynssjef Svein Lund ved Hydro Sunndal.

Loven ga bedre arbeidsmiljø, men....

Siden arbeidsmiljøloven ble innført 1. juli 1977, har det skjedd store forandringer med hensyn til vårt arbeidsmiljø ute på arbeidsplassene våre. Vi har i denne tiden opplevet en rivende utvikling, som har påvirket vårt arbeidsmiljø på både godt og vondt. Stadig har vi fått nye stoffer av forskjellig art, andre typer materialer og nye produksjonsmetoder.

Dette har medført at vi har måttet tenke i nye måter å organisere arbeidet på. Denne utviklingen har på mange måter endret risikoforholdene på arbeidsplassene. Like viktig er det at vi har fått økte kunnskaper om hvordan forholdene på den enkelte arbeidsplass virker inn på våre helsemessige situasjoner.

Vi er blitt mer bevisst på hvordan de forskjellige stoffer og materialer virker inn på oss, samt at vi er mer oppmerksom på faren for stress og slitasjer som kan skyldes vår egen arbeidsorganisasjon, ledelsesform og styringssystem. Det siste som her er nevnt er av meget stor betydning for arbeidsmiljøet, og det er derfor svært viktig at ledelsen tenker nøye igjennom dette, da alle disse momentene kan skape både frustrasjon og motløshet.

Hvordan virker så vernearbeidet i vårt daglige arbeid? Bli vernearbeidet fulgt opp? Til det må vi vel kunne si et nokså klart ja. De fleste områder gjennomfører i dag vernerunder hvert halvår, der ev. svakheter og mangler blir avdekket. Disse svakhetene og manglene blir i all hovedsak rettet på. Dette er saker som er forholdsvis greie å gjennomføre, da disse sakene ikke utgjør de alt for store konsekvensene rent økonomisk. Det er når de større sakene skal rettes på, at ting blir utsatt eller lagt til side under henvisning til lave bevilgninger, eller at man rett og slett mangler bevilgninger i de enkelte tilfeller.



*Slår økt
privatisering
negativt ut på
arbeidsmiljøet?
Ja, mener
artikkelforfatteren.*

Dette kan slå uheldig ut på arbeidsmiljøet på arbeidsplasser som lider under trangboddhet, og store arbeidsbyrder for visse grupper i vår organisasjon.

Slike ting vil gi frustrasjon, en følelse av oppgitthet som igjen gir utslag på arbeidsinnsatsen i vårt daglig arbeid.

Andre momenter kan være den stadig større privatiseringen som i dag blir gjennomført i Vegvesenet, og som kan gi våre egne ansatte en følelse av at de ikke blir verdsatt på en slik måte som de egentlig fortjener.

Dette må bli en utfordring for oss alle og ikke minst ledelsen å få rettet på. En bedring på dette feltet vil gi et positivt utslag på arbeidsmiljøet, og den enkeltes trivsel og arbeidsinnsats.

*Harald Dragset
Vegmester*

Tunnel-arbeid med livet som innsats

Det store vogntoget dunderer forbi de tre karene i bunnen av Freifjordtunnelen. De svaier i det voldsomme vindsuget, sjåføren var neppe bortpå bremsa ... – Vi jobber med livet som innsats her nede under fjorden, sier Tor Sæther. Det tas svært lite hensyn til oss, vi blir små og sårbare, roper han gjennom suset fra de store viftene i tunnel-taket.

– Problemene er vel ikke spesielle for Freifjordtunnelen, alle som arbeider inne i tunneler opplever den samme frykten og følelsen av maktesløshet, sier Sæther. Olav Fløystad nikker, den store, skjeggpydede elektrikeren er den som oftest har arbeid å gjøre inne i den drøyt halvmil lange tunnelen.

– Det kjøres svært fort, det er farten vi frykter. Det er den som er farlig, sier de to. Vegarbeid inne i tunnelen varsles på hver side med skilt og lys. Inne i tunnelen blinker det heftig, og på bilene roterer de gule lampene. Men, til tross for at ingen kan unngå å se at det er folk som arbeider inne i mørket under Freifjorden, står speedometernåla høyt på de fleste bilene. Og de tyngste og største er ofte de verste.

- Yrkessjåførene burde vite bedre, men det er ofte de som dunderer forbi i størst fart. Også når det arbeides langs vegene under åpen himmel opplever vi at det kjøres fort og hensynsløst, men inne i tunnelen har vi ingen steder å rømme. Vi er på et vis «fanget» mellom bergveggene. Denne følelsen av ikke å kunne gjøre noe selv er slett ikke god, sier Sæther.

Han har flere ganger sett vogntog passere så nært at speil på Vegvesenets lastebil er revet av. Under arbeid med lift mot taket har karene opplevd at trailere har tatt borti kurva de har stått i.

– Det er arbeidet oppunder taket som føles farligst. Når vi jobber med liften er det svært liten klaring mellom kurva og de høyeste vogntogene. Kommer de i stor fart har sjåføren ingen mulighet til å stoppe, sier Fløystad.

For å gjøre det litt tryggere under tunnelarbeid har det vært nødvendig å bruke en mann til å stå i vegbanen med rødt stopplys for å dempe farten på bilene.

– Det burde jo være helt unødvendig å ha en mann til å gjøre en slik jobb. Men det har vist seg at det er det eneste som hjelper.

Det er spesielt under langvarig arbeid oppunder taket at det har vært nødvendig.

– Det har gått bra så langt, men jaggu har det vært nære på. De som kjører gjennom tunnelen har bare noen sekunder å tape på rolig og hensynsfull kjøring. Vi har livet å tjene på det, sier Olav Fløystad og Tor Sæther.

– Ta det med ro, er bønner fra de to. Tunnel-arbeid er tøft på flere måter. Vernemasker foran munnen og solide hørselsvern er sammen med refleksdress obligatorisk tillegg til Vegvesenets orange kjeledresser. Støv, eksos og bråket fra viftene holdes ute best mulig. Lydløst er det heller ikke når de store vogntogene kommer.

– Det er verst vinterstid, piggdekkene sliter løs massevis av støv.

– Vått og dårlig vær ute gir mindre støv og bedre arbeidsforhold inne i tunnelen, sier karene.

Ole T. Strand



Karer med tøff arbeidsplass under Freifjorden. Magne Punnerud, Tor Sæther og Per Kalvøy (fra venstre) opplever til stadighet farlige situasjoner under arbeid i tunnelen.



Vegvesenet dømt til erstatning for brann- å betale skader



Romsdal herredsrett avsa 5. januar 1994 dom i en erstatningssak som gjaldt brannskader en 10 år gammel gutt var blitt påført inne på området til Toven veggarasje.

Ulykken inntraff 26. mars 1992. To gutter på 10 og 11 år hadde kommet seg inn på veggarasjeområdet. Inne på området fant de et 200 liters fat som inneholdt ca 30-40 liter vegmerkemaling. Guttene åpnet spunsen i fatet og veltet dette slik at maling rant ut. De hadde med seg fyrstikker og tente på malingen som rant ut av fatet. Dette førte til at fatet eksploderte og den yngste av guttene ble påført alvorlige brannskader.

Veggarasjeområdet er avgrenset av en bekk på den ene langsiden og av et gjerde på de øvrige tre sider. Porten til området var ikke låst. Veggarasjen er ubemannet og området består av en garasjebygning samt et friluftslager for diverse maskiner, redskap, utstyr m.v. Den skadede gutten og hans familie er nabo til veggarasjeområdet. Vegvesenets ansatte hadde ved tidligere anledninger påtruffet barn inne på området og bedt disse om å fjerne seg.

Gutten og hans foreldre krevde erstatning fra Vegvesenet. Kravet ble avvist både av vegkontoret og Vegdirektoratet og sak ble deretter reist for Romsdal herredsrett.

Saksøker påberopte seg prinsipielt at det forelå uaktsomhet fra Vegvesenets side. Vegvesenet burde ha forutsett de skademuligheter malingsfatet med malingsrester representerte. Dette fordi det var lagret på et ikke inngjerdet område hvor det erfaringsmessig hendte at barn oppholdt seg. Saksøker hevdet også at fatet ikke var merket slik at omgivelsene ble gjort oppmerksom på innholdets farlighet. Vegvesenet burde sørget for sikrere lagring eller destruksjon av fatet.

Subsidiært påberopte saksøker seg at Vegvesenet driver en farlig virksomhet og derfor måtte være ansvarlig for skaden på objektivt grunnlag.

Saksøker nedla påstand om en erstatning på kr 750 000,-.

Staten bestred både skyldansvar og ansvar på objektivt grunnlag. Staten fremholdt at brannforskriftenes krav om sikring overfor den generelle risiko for brann var oppfylt ved lagringen av fatet. Staten anførte at saksøkers handlemåte måtte karakteriseres som en ulovlig handling og ikke som lek. Åpningen av fatet var ikke helt enkel. Saksøker måtte ha et verktøy og opplysningene i saken tydet å at han hadde slått med dette verktøyet, trolig en jernstang, inntil kranen på fatet ble slått av og malingen rant ut. Det var videre upåregnelig at barn skulle foreta slik forsettlig ildspåsettelse. Staten hevdet at det ikke forelå handlingsalternativer for lagring av fatet. Full inngjerding var lite praktisk og uhensiktsmessig. Låsning av porten ville ikke vært tilstrekkelig. Destruksjon av malingen ville ikke vært praktisk så lenge en fortsatt hadde behov for å oppbevare slike malingsrester.

Staten avviste videre ansvar på objektivt grunnlag fordi oppbevaringen av malingsfatet representerte et engangstilfelle og ikke var typisk for den virksomhet som ble drevet ved garasjeanlegget.

Staten fremholdt at saksøkers handlemåte var den dominerende årsaksfaktor for ulykken.

Staten la ned påstand om full frifinnelse. Subsidiært hevdet staten at ansvaret, på grunn av skadelidtes medvirkning, måtte fordeles med 3/4 på skadelidte og 1/4 på staten.

Retten fant avgjørelsen av ansvarsspørsmålet svært vanskelig. Retten fant ikke sikre holdepunkter for hvorvidt fatet var merket eller ikke før eksplosjonen. Retten setter likevel spørsmålsteget ved om merking av

fatet ville ha virket avskrekkende på de to guttene. Retten fant videre at det var uklart hvorvidt fatet var tilstrekkelig avstengt for avtapping av den brannfarlige malingen. Retten legger imidlertid til grunn at Vegvesenet ikke i tilstrekkelig grad hadde sikret fatet mot at uvedkommende, i dette tilfelle en 10 år gammel gutt, greide å åpne det. Videre la retten til grunn at saksøker hadde utvist stor iherdighet for å få undersøkt fatets innhold.

Retten fant under en viss tvil at Vegvesenet ved sin beslutning om å lagre den brannfarlige væsken på området, måtte bebreides for ikke å ha tatt tilstrekkelig hensyn til at malingsfatet med innhold representerte en skaderisiko dersom det kom under behandling av uvedkommende. Retten fant også at påregneligheten for at dette kunne skje var til stede ettersom Vegvesenet hadde erfaring for at området ble benyttet til lekeområde og oppholdssted for barn. Retten fant at Vegvesenet burde ha truffet disposisjoner for å forebygge skademuligheten, f.eks. ved oppbevaring av fatet på et sted med forsvarlig inngjerding.

Retten fant imidlertid at erstatningen måtte reduseres med 1/4 på grunn av skadelidtes egen medvirkning.

Retten la til grunn en medisinsk invaliditetsgrad på 30 % og tilkjente saksøker en erstatning på kr 337 500,-. Hver av partene måtte bære egne saksomkostninger.

Dommen er rettskraftig.

Torbjørn Hauso

Variasjon i programmet



Driftskonferansen 1994 var lagt til Ålesund. I motsetning til konferansen i Kristiansund for to år siden, som hadde vår miljøetsatsing som hovedtema, fulgte driftskonferansen opp vår satsing på miljøet samtidig som de to dagene også ble sterkt preget av vårt daglige «veg og virke».

I sin innledning til de rundt 100 konferansedeltakerne, foreleserne og innbudte gjester, pekte assisterende vegsjef Paul Bølset på at miljøet aldri i noen tidligere vegplanperiode har vært så fokusert som tilfellet er for innværende periode. Paul Bølset var heller ikke i tvil om at Statens vegvesen Møre og Romsdal måtte få «stå-karakter» for sin miljøinnsats. I innledningen var assisterende vegsjef opptatt av Hollerutvalgets arbeid og den kommende behandling av «Det nye Vegvesen». Han var ikke i tvil om at innføringen av Krøsus, omorganiseringen vi står foran og at vi nå har tatt i bruk HMS-håndboka gjør 1994 som et av de mest spennende år i Statens vegvesen Møre og Romsdal sin historie.

Reidun Kallestad fra fylkesmannens miljøvernavdeling slo fast i sin oppsummering at Statens vegvesen nå tar miljøet på alvor.

Men Kallestad la til at fylkesmannen ikke ville ha noe imot å følge opp vår innsats for miljøinnsats noe nærmere.

Den første dagen gikk ellers med til å sette søkelyset på maskindriften i Statens vegvesen i fylket. At motpolene var sterke og oppfatninga i salen for og imot egen maskindriften var stor, kom ikke overraskende. Sterkest tro på økt leie av fremmedmaskiner hadde driftssjef Oddmund Gussiås. Han hevdet i debatten at egen maskindriften ikke må være et mål i seg selv. Første dag ble avsluttet med blikket rettet mot fremtiden og den framtidige organiseringa, ikke bare av maskinavdelinga, men av hele etaten.

Andre dag var satt av til avdelingsvise tema. På programmet til driftsavdelinga sto orientering om siktrydding, tiltak mot utforkjøringsulykker, overtakelse av gang- og sykkelveger langs riksveger, brannfare i tunneler og erfaringer med den nye vedlike-

Rundt 100 deltagere var med på driftskonferansen i Ålesund.

holdsstandard. Driftssjef Oddmund Gussiås orienterte om de økonomiske rammene for vedlikeholdsdriften og opplyste at den nye tildelingsmodellen gir en reduksjon på 3 % i riksvegbudsjettet.

På anleggsavdelingens møte inviterte landskapsarkitekt Anne-Trine Hoel til bredt samarbeid mellom nettopp anleggsavdelinga og landskapsarkitekten samtidig som hun viste et lysbildekåseri over emnet «Rett, men likevel galt» – i vegbygginga.

Bruk av pickup i laboratoriets tjenester, felleslager og kvalitetssikring er emner som ble debattert. Rekruttering til anleggsdriften var andre tema som ble behandlet.

Hva betyr driftskonferansen for deg?



Denne gangen fikk vi belyst en del problemstillinger innenfor Statens vegvesen, som kan gi riktige løsninger, og like løsninger i hele fylket. Årets emner var høyaktuelle temaer, men kanskje kunne vi nå enda flere saker som vedkommer Statens vegvesen Møre og Romsdal innenfor samme tidsfrist. I tillegg må jeg nevne ulike synspunkt i Vegvesenet, som fikk sine løsninger i løpet av kvelden, sammen med godt sosialt samvær.

Magne Nauste

Jeg synes det er positivt at Jansatte på ulike nivå på vegkontoret og vi fra utedrifta kan komme sammen på en slik driftskonferanse. For oss som arbeider så spredt utover i fylket, er driftskonferansen den eneste anledning vi har for å treffe «andre». Gjennom de emnene som blir tatt opp i løpet av konferansen og gjennom diskusjonen får vi bedre kjennskap til og belyst saker som mange av oss støter på i vårt daglige arbeid. Årets tema var ikke uventet, men jeg synes det er noe spesielt i og med at det ikke er klarlagt hvorledes «Det nye Vegvesenet» skal bli. «Det nye Vegvesenet» burde ha vært et tema, og må bli et av temane til neste driftskonferanse.

Per Leikanger



Sagt på driftskonferansen i Ålesund 8. og 9. mars 1994



«Vegen er det stedet der den norske befolkning får sin landskapsoppfatning». (Landskapsarkitekt Anne Trine Hoel)

«Å bygge veg har med økonomi å gjøre». (Prosjektleder Oddbjørn Pladsen)

«Politikeren skal nok få være med å si sitt om overtakelsen av gang- og sykkelveger langs riksveger. Formell omklassifisering er en omfattende sak.» (Driftssjef Oddmund Gussiås)

«Min største styrke er jo ikke akkurat evnen til å holde stilt.» (Vegmester Otto Jøsok)

«Overtakelsen av gang- og sykkelveger kommer i ei Stortingsmelding. Jeg tror den er vel gjennomtenkt» (Ass. vegsjef Paul Bølset)

«Hovedsaken er at krysset blir ryddet. Hvem som gjør det er vel ikke det vesentlige.» (Vegmester Kolbjørn Engen)

«Jeg sitter med flere uløste spørsmål nå enn hva jeg hadde da jeg kom hit.» (Vegmester Johan Nybø i sin oppsummering av driftskonferansen)

«Ola trenger ikke å løfte meg opp til mikrofonen. Fremskrittet gjør at jeg kan

«Det var en del pessimister fra Sunnmøre her. Det er jeg ikke vant til.» (Oppsynsmann John Lillegård)



feste mikrofonen på skjorta.» (Inge Bergum om det å være liten å ikke rekke opp til mikrofonen).

«Er en best tjent med å gjøre en jobb til lavest mulig pris eller til riktig pris. Jeg tror vi klemmer ryggmargen ut av våre egne og innleide om vi går på lavest mulig pris.» (Knut Stokkeland om prissetting)

«Et av mine fortrinn i livet er at jeg har kraftig stemme, og jeg tror jeg også kan

legge fram en konklusjon. Jeg misunner folk som har evnen til å peke ut andre til slike oppgaver» (Vegmester Kolbjørn Engen)

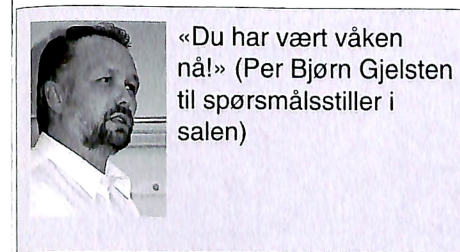
«Det har tatt 20 år å utvikle PBR til det det er i dag. Vi må finne oss i noen problemer med Krøsus i startfasen.» (Per Bjørn Gjelsten om startproblemer i Krøsus)

«Jeg gjør meg til talsmann for de kontraktører som holder utstyr». (Driftssjef Oddmund Gussiås)



«Ellers har vel noe blitt gitt bort, og noe kan kanskje og ha forsvunnet på et eller annet vis i nattens mulme og mørke.» (Gunnar Flemmen i sitt innlegg)

«Jeg kan liksom ikke se for meg en lege med lege kofferten om bord på verkstedvogna.» (Knut Stokkeland om bedriftshelsetjensten)



«Du har vært våken nå!» (Per Bjørn Gjelsten til spørsmålsstiller i salen)

«Er noe uklart, får vi prøve å bringe klarhet i det om ikke så alt for lenge» (Paul Bølset i et forsøk på å bringe klarhet i uklarheter under avslutninga av konferansen).

«Hvis en er usikker, er det mulig å spørre seg til råds». (Knut Stokkeland om HMS - det er aldri flaut å spørre)

«Tragedien blir bare større og større jo lengre vi venter på å gripe inn» (Knut Stokkeland om AKAN-arbeidet)

«Akan handler om å hjelpe. Akan dreier seg ikke om angiveri.» (Knut Stokkeland)

«Kjekt å ha en (dynamitt) gubbe på lur om noen skulle komme på besøk.» (Knut Stokkeland om oppbevaring av sprengstoff)

Vi er blitt bedre?

Som vi veit er «Godt miljø» eit av Statens vegvesen sine fire hovudmål. På siste driftskonferanse for 2 år sida var nettopp «Miljø» hovudemne. Det er neppe grunnlag for å hevde at konferansen førte til eit markert vendepunkt (i positiv lei) i anlegg si åttferd i forhold til miljø, men den var eit viktig bidrag.

Erkjenning av at godt miljø er viktig er ein prosess som tek litt tid. Eg trur denne prosessen var igang før konferansen vart halden, men at konferansen var med på å forsterke den.

No må ikkje det eg seier tolkast dit hen at målet er nådd og at alt er såre vel. Det er enno mange holdningar som må endrast og mange rutinar som må betrast, dersom omverda skal oppfatte oss som miljøetat.

Betringane så langt i anleggsavdelinga si åttferd og rutinar i forhold til miljø kjem klårare fram i kvaliteten på ferdiggjeringa av anlegga, altså «finishen». Det må vere lov å kunne seie at vi har fått eit godt renome når det gjeld dette, både hos grunneigarane, andre naboar, til vegen og hos «den vanlege mann». Det er no unnataket dersom skjerings, fyllingar og sideterreng ikkje blir planert og pussa på ein tiltalende måte. Det er og blitt meir og meir vanleg å runde av skjerings- og fyllingsfotar. Når det gjeld sideterreng t.d. sidetak og sidetippar har enkelte anlegg blitt flinke til å planere med runde former og med god tilpassning til terrenget omkring og ikkje etter det tidlegare idealet med rette liner og plane og regelmessige flater.

Når det gjeld tilsåing av disse, har det og skjedd ei positiv utvikling i anleggsavdelinga sin praksis. Før var metoden med påsprøyting av grasfrø/gjødselblanding heilt einerådande. Denne metoden vil nok fortsette å vere den mest brukte (metoden er billeg, enkel og sikker), men no blir også planting av store og små tre, busker og blomster nytta der dette passer. Sist sommar vart det på sådd to mindre areal med blomsterfrø i staden for grasfrø. Vi er spente på om dette eksperimentet blir vellukka. På området støyisolering av bustadhus har vi opparbeidd erfaring og fagkunnskap ved at vi i eigenregi har støyisolert 29 husvære i 1993 (Langveien i Kristiansund).

I samband med vegbygging er vi ofte nøydd til å byggje forstøtningsmurar. Dette er eit element som er særst synleg og der kravet til god estetikk bør ligge høgt. I dei seinaste åra har det skjedd ei markert (for ikkje å seie dramatisk) dreining frå å bruke plass-støpt betong eller betongstein i desse murane til å bruke naturstein, altså tørrmuring. Ingen er vel ueininge i at dette er ei klar betring i forholdet til miljøet på fleire måtar:

- Det er langt billegare
- Materialbruken er særst ressursvenlege. Stein og fjell er det nok av på våre kantar.
- Som oftast (men ikkje alltid) er tørrmurar penare og glir lettare inn i landskapet enn betongmurar.

Dreininga mot meir bruk av tørrmurar kan dokumentast med følgjande tal: I 1992 har vi registrert bygging av 17 forstøtningsmurar og av dei var 4 av plassstøpt betong og dei resterande 13 var tørrmurar. Tørrmurane utgjorde heile 81% av samla murareal. I 1993 har vi registrert 3 murar av betong og 10 tørrmurte. Tørrmurane utgjorde det året 67% av samla murareal.

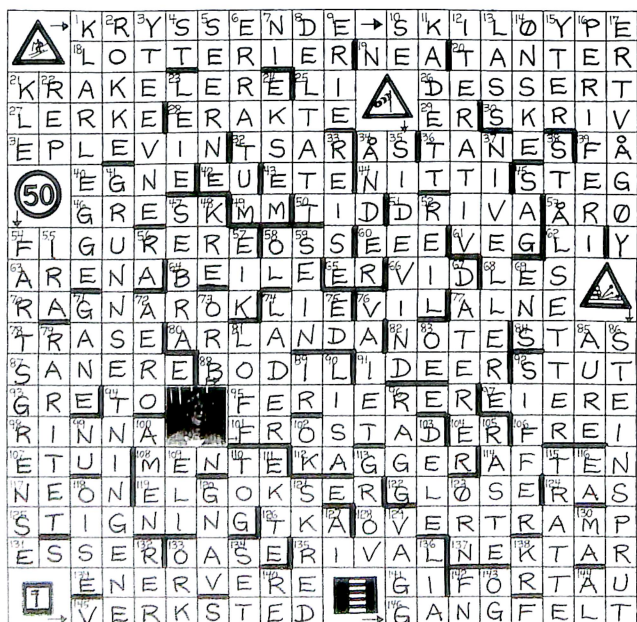
Dei mange positive tilbakemeldingane frå publikum gjer oss grunn til å tru at dette har gitt resultat.

Til slutt vil eg seie nokre ord om leskur. Når det gjeld type leskur har skur av betongelement heilt fram til det siste vore dominerande. Desse skura er robuste, har lang levetid og har og vore dei billegaste. Men spesielt pene kan ein ikkje seie dei er. I dei to-tre siste åra har imidlertid fleire anlegg sett opp leskur av tre og med torvtak. Det er ein type med lafta plank som blir produsert i fylket. Prismessig konkurrerer dei lett med betongskura og utanfor bymessige strøk kan det vel ikkje vere tvil om at dei er penare og passar betre til den lokale byggekikken. At dei kan vere meir utsett for hærverk er eit minus som eg meiner Vegvesenet må leve med.

Praksisen med å «dumpe» leskura ned på busslomma er i ferd med å betre seg. Fundamentet blir no gravd ned i terrenget og det betrar både utsjånaden og gjer det lettare for brukarane, spesielt for barnevogner og rullestolar.

VANNRETT	70	Kjemme
1 Se ill.	71	Elv i M&R
12 Abrahams slave	75	Grums
13 Plutselig (omv.)	77	Tann (omv.)
14 Slår	78	Mynt (omv.)
15 Stad	80	Rydderedskap
16 Ytret	82	Kjerneved
17 Nag	83	Etui
18 Pronomen	86	Høvding
19 Sjarm	88	Uhyre
20 Sykdom	90	Lydpinner
25 Stoff	92	Nedbørfattig
28 Rask	94	Bielv til Donau
31 Ukjent	95	Tiltrekkende
32 Veg	99	Narkotisk middel
33 By i USA	100	Mener
34 Tidl. biskop	101	Avløpsrør
37 500	103	Forbause
38 Finland	104	Se. ill.
39 Tall	105	Land i Europa
40 Innsjø	106	Demre
41 Nederlag	108	Stenge
44 Naboer	111	Tone
45 Skurepulver	113	Kj. tegn
46 Kubus	115	Kvist
48 Japansk skuespill	117	Krigsskipet
49 Naboer (omv.)	118	Krem
50 Bielv til Thames	120	Duft
51 Sporte	122	Område
52 Pumpe	123	Flokk
55 6490		
56 Fisk		
57 2670		
58 Anløper		
59 Trefat		
60 Kort		
62 Uttalte		
63 Flyselskap		
64 Tone		
65 Fugl		
66 Skred		
68 Tillate		
69 Krydder		

LODDRETT	75	Stamp
1 Kollega	76	Paraderer
2 Søkkesteinen	79	Raserer
3 Ferjeanløpssted i M&R	81	Hvis
4 Fangstmann	83	Kule
5 Regner	84	Vind (omv.)
6 Pikenavn	85	Nøktern
7 Streik	87	Pikenavn
8 Arb. område til 43 L.	89	Sår
9 Konjunksjon	91	Aldrende
10 Preposisjon	93	Verktøy
11 Tidsangiv.	95	Se ill.
16 Pronomen	96	Sand
20 Dekke	97	Mas
21 Krenker	98	Slag
22 Hovedstad i Europa	102	Månefase
23 Forsynt	107	Brev
24 Sang	108	Prakt
25 Skjelver	109	Amorin
26 Foreviser	110	Fryse
27 Pikenavn	111	Medisiner
29 Luft	112	Pikenavn
30 Ale opp	114	Guttenavn
35 Mark	116	Tall
36 4500	117	Smette
38 Fløyte	119	Hast
42 Eller	121	Flatemål
43 Ansvar for 8 L i M&R		
44 Hovedstad i Afrika		
47 Nesten blink		
53 Ferjeanløpssted i M&R		
54 Spise		
56 Verktøy		
61 Utmerket		
63 Spetakkell		
67 Preposisjon		
72 Asiater		
73 Felle		
74 Moro		



LØSNING PÅ «VEGKRYSS NR. 1-94»

VINNERE BLE:

1. Harald Engdal, Valsøybotn
2. Sverre Hjelvik, Molde
3. Mary Eide Seljeseth, Molde

Vi gratulerer vinnerne.

KRYSSORD av konsulent Terje Haug

The crossword puzzle grid consists of 123 numbered squares. The grid is partially filled with black bars indicating non-letter positions. There are four inset images: a construction site (top left), a man with glasses (top right), a man with a beard (middle left), and a stone arch bridge (bottom right). Arrows indicate the starting points for the words.

De tre første riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd.

Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 2 - 94» og sendes
Vegkontoret
Fylkeshuset
6400 Molde

innen 6. juni 1994

Innsender:.....

Adresse:.....

Postnr.: Poststed:.....

Rundt om i fylket



C

Internasjonalt

Dette bilete er frå det internasjonale tidsskriftet World Highways (1/93). Biletet viser eit parti av rv. 1, sør for Liadal, i Ørsta kommune, og illustrerer ein artikkel om materiale eigenskapar. Det er redaktøren sjølv, Russ Svan, som tydelegvis har vore på våre kantar. Overflatabehandlinga vart lagt i 1972, og den kvite steinen er gabbrolit frå Sogn. Litt artig er det å bli lagt merke til i den store verda. (GN)



Sprengkulde og rekordtele

I skrivende stund har ikke vinteren enno sluppet taket i oss. Fortsatt opplever vi nattkulde og rimfrosne hustak og vegar. Flere steder i fylket er det denne vinteren målt tele på mer enn to meter. I så måte skulle det ikke være noe særskilt tilfelle at Magnar Toven og Gunnar Sandnes kunne måle 1,82 meter tele da vi dro forbi Toven vegstasjon. Men la oss med den gang legge til, staven var på veg nedover og hadde ikke nådd bunnen. Siden har vi latt oss fortelle at telen nådde langt over to meter. (TA)



Siste salve fra Ragnar

Ragnar Samuelsen er av den gamle garde vegarbeidere. Men tida går! Det gjør den også for tunneldriveren Ragnar,

som om ikke så alt for lenge vil være å finne i pensjonistenes rekker. Om vi ikke tar munnen for full, tror vi at denne ladningen var en av de siste han gjorde i Statens vegvesen sin tjeneste. Ladningen ble for øvrig lagt i en av tunnelene på Ruøya. Godt humør har alltid vært et av Ragnar Samuelsen sine gode kjennetegn. (TA)



Vi gratulerer



50 år

Trygve Lønsethagen, Røbekk	17. april
Odd Einar Risan, Kortgarden	14. mai
Arnfinn Olav Alnes, Valldal	3. juni
Morten Rømme, Elnesvågen	18. juni
Terje Mahle, Bud	28. juni
Irene Tørlen, Ålesund	30. juni
Tor Dagfinn Myklebust, Fosnavåg	2. juli

60 år

Asbjørn Sæter, Åndalsnes	8. mai
Björg Moa, Ålesund	20. mai
Johannes Nordgård, Leira	3. juni

Bildene var fra Hjørundfjorden

Vår lille fotorebus fra forrige nummer var visst litt vanskelig. Vi skal med en gang avsløre at bildene var hentet fra Skår i Hjørundfjorden. Sissel Humborset fra Hjørtåbygda i Volda og Ivar Ville fra Sæbø var nesten samtidig ute med svarene. Begge to får en hilsen fra Vegvesenet. Andre svar var Engdal, Eikesdal og Overåneset.



Statens vegvesen
Møre og Romsdal