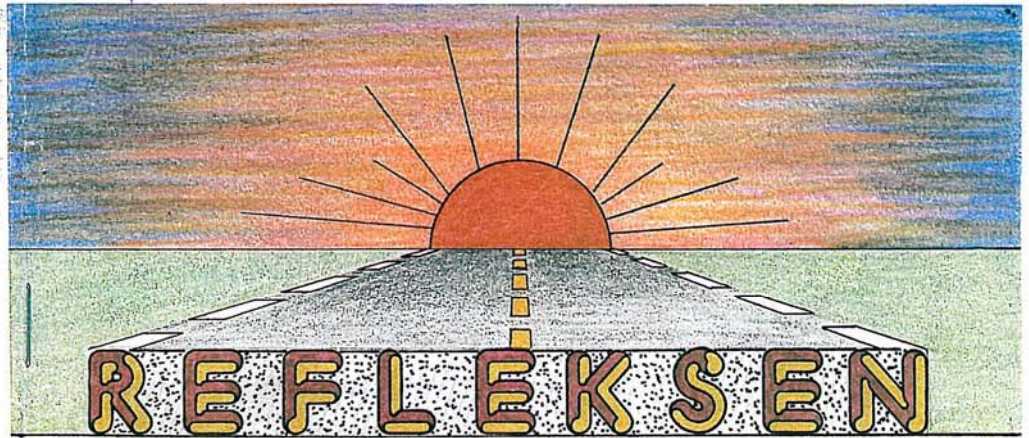


MASSEKORSBÄND

STATENS VEGVESEN
JOHN ANDERSEN
POSTBOKS 2070
9510 ELVEBAKKEN



NR. 2 — 1983



2. ÄRGANG





Bedriftsavis for
Statens Vegvesen
Finnmark

Redaktør:

BJARNE LANGSETH
Redaksjonssekretær:
ARNOLD KJÆRENG

Redaksjonsråd:

JOHN FULLAND, formann
KARL S. FOSLUND, nestformann
HALVAR HALONEN
JOHN JOHANSEN
KJELL R. JOHNSEN

Opplag: 1500 eksemplarer

Trykk:

HELFJORDS BOKTRYKKERI
Vadsø

INNHold

Forvandlingens tid	3
Vår sjef i miniportrett	4
Planlegging og økonomisk drift	5
Vi presenterer: Adm./øk.-avdelingen ..	7
Dynalect på vårbløte veger	10
Vegkontoret i Alta	13
NTL-årsmøte	14
Øst-Finnmark Vegarbeiderklubbs årsmøte	15
NITO-årsmøte	16
Indre-Laksefjord Vegarbeiderklubbs årsmøte	17
Sør-Varanger Vegarbeiderklubbs årsmøte	17
Gullmerke til «Ganda»	18
Anlegg i utkantsstrøk	19
Gamle minner	20
Ny organisasjon og driftsform i vedlikeholdet	22
Nybygg på Skaidi	27
10 viktige trafikksikkerhetstiltak	28
Møteulykker	29
Eldre fotgjengere mest ulykkesutsatt ..	30
Avpass farten etter forholdene	31
Reflaksen	32
Personalnytt	33
Verksted i Lakselv	34
Møte i redaksjonsrådet	35
Årsmøte i Veiva	36
Nå skal det trimmes!	37
Nye håndbøker	38

NESTE NUMMER!

Det tredje nummeret av Refleksen vil komme ut før sommerferien. Det blir et trafikksikkerhetsnummer — ikke hele avisa, men mye av den. Redaksjonen vil gjerne ha stoff fra leserne om ting som angår trafikksikkerhet i Finnmark, men vi er også fortsatt interessert i alt annet som angår oss i vegvesenet i det nordligste fylket. Frist for innlevering av stoff til neste nummer er: **fredag 10. juni.**

Forsidebilde:

Planlegging, det er stikkordet for framtidens virksomhet i vegvesenet. Det er både vegsjef Geir Johnsen (t.v.) og anleggssjef Tor O. Lid enige om. Bildet er fra anleggskonferansen i Vardø, og tallene på plakten de holder fram viser utviklingen av anleggsbevilgningene til egen drift.
(Foto: Bjarne Langseth)



Forvandlingens tid

Det er vår i Finnmark. Litt senere enn ellers i landet, men dog vår, med de forvandlinger, gleder og sorger det medfører. Det er ikke bare naturen som forvandles i disse vårlige tider. Vegene våre kan nok ofte bli omdannet til flytende irritasjonsmomenter for vårlige vegfarende, men sammenlignet med sørligere forhold ligger vi tålelig bra an. Vårbæreevnen er høy i Finnmark, tross alt.

Forvandlinger er ikke bare noe som skjer når årstidene skifter. Tidene endrer seg sakte, men sikkert, og framtida ser ikke så lys ut i dag som den gjorde i midten av syttiåra. Det herrens år 1978 var et jubelår for vegvesenet — et toppår som nok aldri kommer igjen. Nedskjæringer og innstramminger har preget tida etter jubelåret, og etaten må i denne forvandlingens tid tenke mer på planlegging, effektivitet og økonomisk drift enn noensinne for ikke å havne i grøfta. Det gjelder ikke bare anleggsvirksomheta, som er den mest utsatte med hensyn til reduksjon av bevilgningene. Også de andre avdelingene må og vil tenke effektivitet og sparing i framtida. Vedlikeholdet har tatt et langt skritt i riktig retning ved å gå inn for en omorganisering og ny driftsform tilpasset framtidens krav. Desentralisering og delegering av myndigheten ut der hvor tingene skjer er svaret på de krav framtida stiller til effektiv drift. For arbeidet med innstillinga om «organisasjon og driftsform i vedlikeholdet» må det gis honnør til styringsgruppa og arbeidsgruppa. De har tenkt lenge enn nesen rekker.

Bjala

Vår sjef i miniportrett:

Bak dokumenthauger eller ute på vegene

Vil du treffe vegsjefen i Finnmark? Av og til kan det lykkes å finne ham på kontoret. Bak enorme hauger med dokumenter møter du ham da, når du endelig får grønt lys ved døra. På tross av dokumenthaugene og køer av folk som skal snakke med ham, tar han seg god tid til å snakke med deg — om hva som helst innen etaten. Han har detaljkunnskaper om vegetatens virksomhet i Finnmark som ingen annen, og han står gjerne for det han sier.

Men det er stor sjanse for at du ikke treffer ham på kontoret. Fra sitt ansvarsområde viker han derimot sjelden. Med sin blå Mercedes kjører han årlig 25.000 km på finnmarksvegene og totalt har han 100 reisedager i året. Det skal ikke gjøres mye på disse vegstrekningene før sjefen ser det. Og sitter han ikke i førersetet på bilen eller

på sitt kontor, så sitter han i møter eller konferanser.

Landets yngste vegsjef

Det var stor glede i Finnmark høsten 1973 da berlevåggutten Geir Harald Johnsen ble vegsjef i Finnmark i en alder av 39 år. Som landets yngste vegsjef satte han seg i sjefsstolen for å styre en etat som skulle vise seg å vokse med rekordfart nesten inn i himmelrike før de trange tider kom i slutten av syttiåra og begynnelsen av de åtti. Innstramninger er en ting, stadig gjennomtrekk av fagfolk en annen. De som holder ut og får god kjennskap til etaten og fylket, må også ta den største arbeidsbyrden. Sjefen er den som påtar seg mest. Det er et ansvar han er seg bevisst, men fritidssysler?, nei det har han ikke tid til.

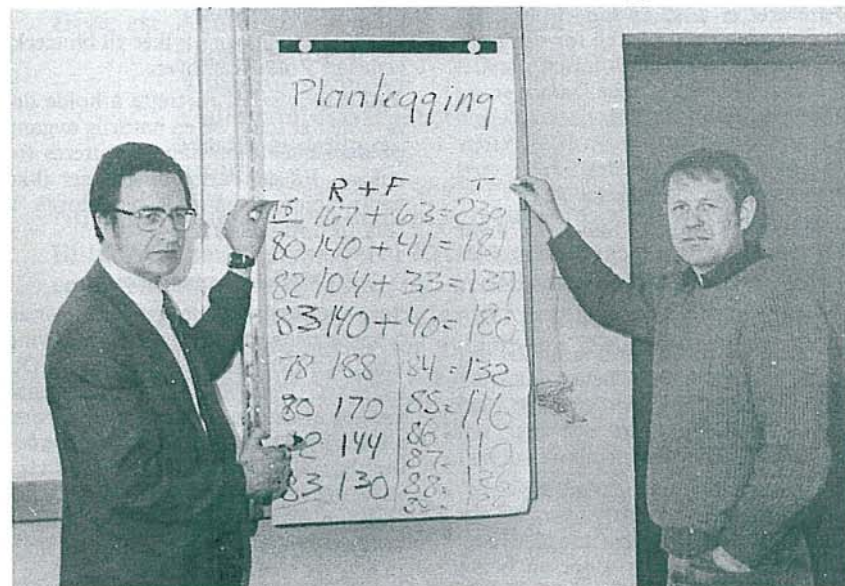


Bak enorme hauger av dokumenter . . .

Vegsjef og anleggssjef om framtida på anleggssektoren:

Planlegging og økonomisk drift

Jubelåret 1978 kommer aldri igjen



Planlegging er stikkordet for framtidens anleggsdrift. Det er vegsjef Geir Johnsen (t. v.) og anleggssjef Tor O. Lid enig om. Årsaken ligger i de stadige reduksjoner av midler til drifta. Den negative utviklingen går fram av plakaten de to holder mellom seg.

(Foto: Bjarne Langseth)

Planlegging og økonomisk drift er nøkkelord for framtidens anleggsdrift. Mens hovedproblemet i 1978 var å få brukt pengene, må man i dag konsentrere seg om riktig bruk av bevilgningene. I 1978 fikk anleggsavdelingen 230 mill. 83-kroner til egen drift. I år er posten redusert til 180 mill. kroner.

— Vi må være innforstått med at jubelåret 1978 aldri mer kommer igjen. I framtida kreves det nøye planlegging for å få utført mest mulig for det lille vi får.

Dette sa vegsjef Geir Johnsen på anleggskonferansen i Vardø nylig og anleggssjef Tor O. Lid fulgte opp med å presisere at hver prosent vi sparer er en besparelse på 1,5 mill. kroner for Finnmark fylke.

Fra jubelåret 1978 med 230 mill. -83-kroner til egen drift, gikk bevilgningene raskt nedover. I 1980 var beløpet blitt 181 mill., i 1982 137 mill. og altså i 1983 opp igjen til 180 mill. kroner. Dette året er altså en liten topp, men det er ingen grunn til å bli for stor optimist for det. Vegsjef Johnsen antydet en stadig nedgang i årene framover, og i 1985 vil vi sannsynligvis ha et anleggsbudsjett som er halvert fra 1978. Ytterligere nedgang forespeiles i 1986, med litt oppgang de påfølgende år.

Mens sysselsettingen i januar 1978 var 188 månedsverk, er dette tallet i år nede på 130 — det laveste på 14 år.

Høye brukostnader

Om ett eller to år har Finnmark tatt igjen det forsømte når det gjelder rekverkbygging. Når det er gjort, må vegvesenet konsentrere seg mer om bygging av småbruer, mente vegsjefen.

— Våre anleggskostnader på bruer ligger 40 prosent over gjennomsnittet for landet. Dette må vi gjøre noe med. Sette bort arbeidet, eller gjøre en bedre jobb, sa vegsjef Johnsen.

I spørreundersøkelsen etter vegsjefens foredrag ble brukostnadene viet stor oppmerksomhet. Det ble hevdet at vi kan bygge bruer billigere, men da trengs det bedre utstyr. Anleggssjef Lid henviste til at andre fylker hadde sin egen spesialseksjon som tok seg av brubygging. Bedre utstyr og større ekspertise er det som skal til for å bedre dette forholdet, mente han.

Reduksjoner

Vegsjefen kom også inn på reduksjonen av antall ansatte, og presiserte at

det var nettopp anleggssektoren og i noen grad maskinforvaltningen, som fikk merke dette. På anleggsavdelingen ved vegkontoret er antall stillinger redusert fra 18 til 15 siden 1978, og bare 11 av disse er nå besatt. Tallet på oppsynsmenn er redusert med to, det samme for oppsynsmannsassistenter. Totalt har det fra 1978 til i år vært en reduksjon på 75 fast ansatte i drifta altså 15 pr. år. Dette har kun skjedd ved naturlig avgang.

Også antall anlegg i fylket vil bli sterkt redusert i tida framover.

Vedlikeholdet vil fortsette å holde det nivå de har idag, og en naturlig avgang på denne sektoren kan rekrutteres fra anlegg. På denne måten trenger ikke nedtrappingen på anleggssektoren å føre til oppsigelser.

Ottadekke sparer penger

Som et eksempel på hvordan det går an å spare penger i anleggsdrifta, nevnte vegsjefen den utstrakte bruken av Ottadekket. Dette billige vegdekket har vist seg å være mer slitesterkt enn først antatt, og brukes ikke bare som et midlertidig dekke etterhvert som nye vegstrekninger blir ferdig. Nå legges det oljegrus kun på hovedvegene, ellers brukes Ottadekket.

Driftsplanlegging viktig

I «anleggssjefens time» brukte Tor O. Lid mye tid på å presisere nytten av driftsplanlegging.

— Driftsplanlegging er ikke noe mål i seg selv, men et middel til bedre og mer økonomisk drift. I framtida vil driftsplanlegging bli ytterligere prioritert, sa anleggssjef Tor O. Lid.

Vi presenterer oss:

Administrasjons- og økonomiavdelingen

Vegadministrasjonen i Finnmark er i likhet med de fleste vegkontorer i landet organisasjonsmessig delt i 6 avdelinger.

Disse er: Administrasjons- og økonomiavdelingen
Planavdelingen
Anleggsavdelingen
Vedlikeholdsavdelingen
Maskinavdelingen
Biltilsynet

Anlegg, vedlikehold og maskin betegnes som driftsavdelingen. Biltilsynet har vi presentert i Refleksens to første nummer. Nå er turen kommet til adm./øk.-avdelingen. Administrasjonssjef Asbjørn Anthonsen redegjør her helt generelt om organisering og arbeidsoppgaver for avdelingen. I neste nummer vil vi se nærmere på de enkelte seksjoner og hvem som gjør hva.

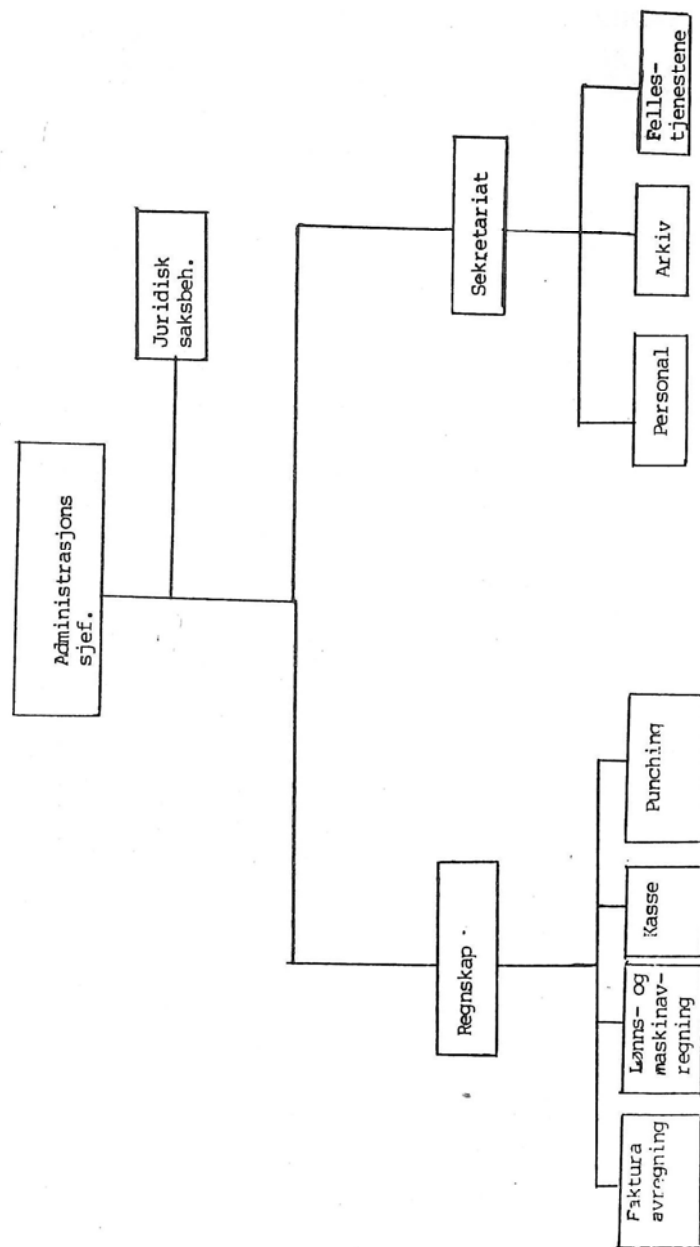
Adm./øk.-avdelingen:

Først og fremst en serviceavdeling

Vegadministrasjonen i Finnmark har i dag, inklusive Biltilsynet, 128 stillinger og 40 av disse er tilknyttet administrasjons- og økonomiavdelingen. Avdelingen er den største ved vegkontoret bemanningsmessig. Leder av avdelingen er administrasjonssjefen. Ved en presentasjon av avdelingen er det viktig å understreke at hovedformålet med vegvesenet er å bygge og vedlikeholde veger, og sørge for framkommeligheten og trafikksikkerheten på disse. Ut fra dette blir administrasjons- og økonomiavdelingen naturlig nok spesielt en serviceavdeling.

Avdelingens organisasjon går fram av kartet på neste side:

Organiseringen av Adm./øk.-avdeling



Adm./øk.-avdelingens

seksjoner og arbeidsoppgaver

Personalseksjonen:

- personalplanlegging
- tilsettingssaker
- permisjonssaker
- opplæring
- velferdstiltak
- bedriftslegeordning
- pensjonistsaker
- sekretæroppgaver AMU og andre utvalg
- kontroll funksjonærlønninger
- kontroll overtidsregninger
- ferieavvikling
- medbestemmelsesavtalen
- budsjettarbeid
- forvaltning og formidling av personalboliger

Fellestjenesten:

- sentralbordtjenesten
- ekspedisjonstjenesten
- postbehandling
- skrive- og kopieringstjenesten
- budtjenesten
- håndbøker
- bibliotek
- forvaltning og kjøp av utstyr og rekvesita

Når det gjelder personalfunksjonen har bestemmelser som arbeidsmiljølov og medbestemmelsesavtale, stilt sterkere krav til etatens personalpolitikk. Under strammere budsjettammer og krav fra sentralt hold om reduksjon i bemanningen, vil personalplanlegging få en sentral oppgave i kommende år.

Det er videre viktige oppgaver å bedre rekrutteringsforholdene og lønnsforholdene for de ulike tjenestemannsgrupper. Videre å bryte ned prestisje mellom avdelingene og bygge opp po-

sitive holdninger, som å bidra til en rettferdig og objektiv behandling av personalsaker.

Regnskapsseksjonen:

- egen maskinavregning
- fremmed maskinavregning
- lønnsbehandling
- fakturabehandling
- føring av eksternt regnskap
- innsending av regnskapsmateriell
- revisjonsantegnelser
- kassaettersyn
- bevilgningsoversikt
- budsjettarbeid
- budsjettoppfølging
- punchetjeneste
- telefonregning
- reiseregninger

I tillegg til disse gjøremål har økonomisiden det faglige ansvaret for å legge forholdene til rette for de enkelte avdelingslederes planlegging og kontroll av virksomheten ved å skaffe til veie det materielle av økonomisk art som er nødvendig for at ledelsen kan treffe sine avgjørelser på et forsvarlig grunnlag.

Juridisk saksbehandler:

- erstatningssaker
- kontraktsaker
- ankesaker
- avkjørsels- og dispensasjonssaker
- gebyr for overlast
- juridisk veiledning til de tekniske avdelinger, Biltilsynet m.v.
- oppgaver i forbindelse med grunn-ervert

For tiden er den juridiske saksbehandlertstillingen ikke besatt.

Bæreevnerregistreringa er igang:

Dynalecten ruller på vårbløte vegger

Viktig hjelpemiddel for å fastslå vegenes beskaffenhet



Dynalecten klar til bruk. Jon Aronsen (t.v.) og Asbjørn Store kjører nå rundt med denne doningen på slep og måler bæreevnen.

(Foto: Bjarne Langseth)

I disse dager er teledøsninga i full gang, og Dynalecten ruller rundt på Finnmarksvegane for å måle vegenes beskaffenhet og fastsette vårbæreevnen. Telerestriksjonene blir fastsatt etter målinger med Dynalect og utsatte telegrensemålere. Erfaringer viser at den kritiske teledybden er 1 — 1,5 meter. Da er bæreevnen dårligst. Dynalecten er også til meget stor hjelp for å fastsette hvor og hvordan svake vegstrekninger skal utbedres. Alle riks- og fylkesveger i Finnmark skal nå måles med Dynalect for å fastsette sommerbæreevnen.

Dynalect er en amerikansk oppfinnelse beregnet på indirekte måling av bæreevnen på vegger. Den trekkes etter en

personbil, og når måling skjer er vognen heist opp slik at den bæres av to kraftige jernhjul på samme aksel. Hjulene

slår i vegen med 8 slag i sekundet og med en vekt av 900 kilo, og setter dermed bakken i en viss svingning. Det måles da hvor mye bakken gir etter. En annen måling, 30 cm fra hjulet, måler krumningen på dumpen. Resultatene av disse målingene forteller mye om vegens egenskaper, og etter å ha vært behandlet i en datamaskin kan man lese av hva vegstrekningen tåler av akseltrykk.

Disse målingene tas normalt for hver femtiende meter, men i spesielle tilfeller måles for hver tjuende meter. Man oppnår da et nøyaktigere bilde av vegens beskaffenhet.

Vårbæreevnen

Når teledøsninga starter om våren, måles vårbæreevnen. Rundt om i Finnmark, på de mest utsatte stedene, er det plassert i alt 13 telegrensemålere. Disse står to meter ned i vegen, og kan trekkes opp for avlesning av teledybden. Samtidig som teledybden leses av, måles bæreevnen med Dynalect 500 meter på hver side av telemåleren. Dette gir et godt grunnlag for å si noe om vegens beskaffenhet og å beregne hvilket akseltrykk vegstrekningen tåler. Man forsøker å holde vegene med 10 tonns bæreevne, men om våren må det innføres telerestriksjoner på enkelte vegstrekninger ned til 8 og 6 tonns akseltrykk.

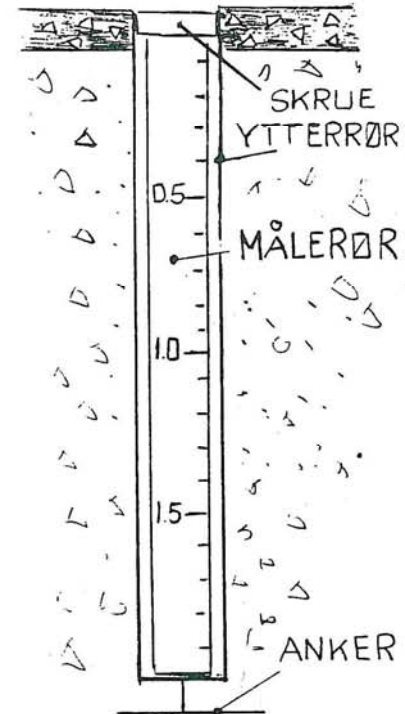
— Det viser seg at den kritiske teledybden er fra 1 til 1,5 meter. Da er bæreevnen dårligst, sier ingeniør Willy Hansen ved geoteknisk avdeling til «Refleksen». Det er også et problem når man skal innføre restriksjoner. Vi kan innføre telerestriksjoner med en gang teledøsninga starter, men underlaget kan fryse til igjen om natta eller etter kortere kuldeperioder.

Alle vegene måles

Alle riks- og fylkesvegane i Finnmark skal nå måles med Dynalect. Ingeniør

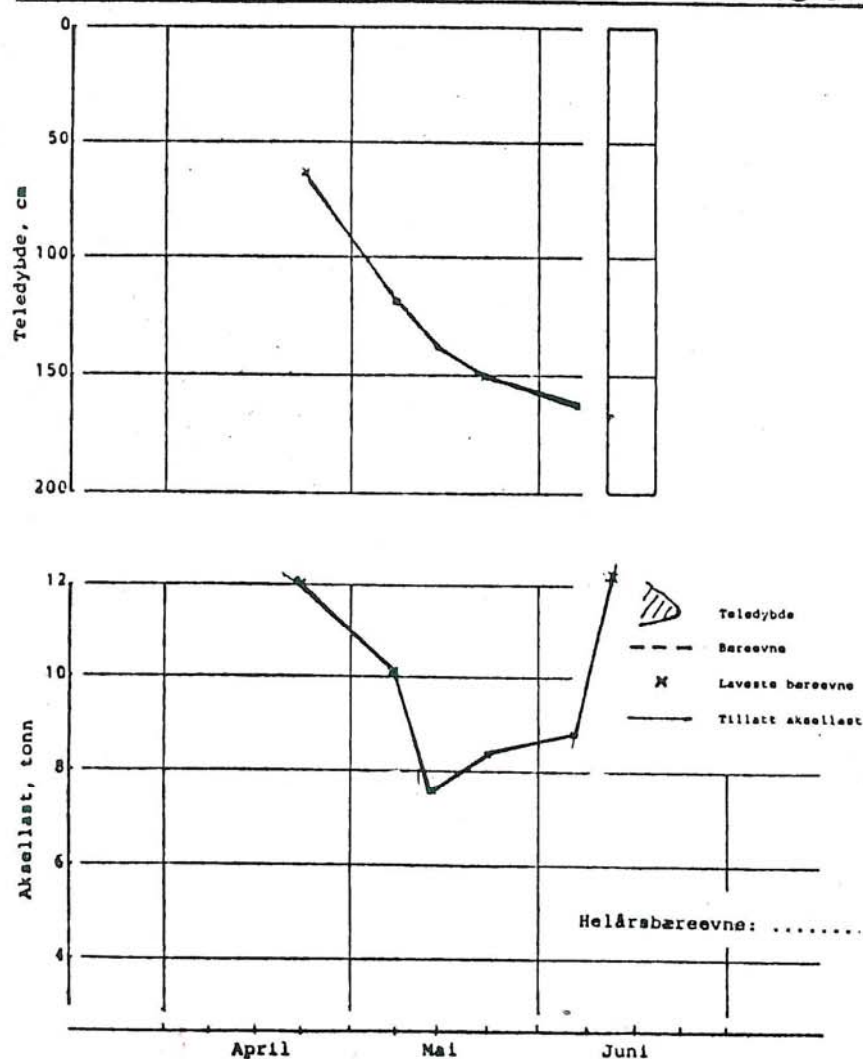
Willy Hansen opplyser at man vil måle spesielt nøye de svakeste partiene. På denne måten får man avdekket strekninger hvor utbedring er nødvendig, og ut fra resultatene kan det avleses hva som skal til av utbedringer for å få vegene i tilfredsstillende standard.

— Det er nå tredje sommeren vi har Dynalect i Finnmark, og resultatene viser at vi ikke har spesielt dårlige vegger i Finnmark. Vårbæreevnen er høy i vårt fylke, sier ingeniør Willy Hansen ved geoteknisk avdeling til «Refleksen».



Skisse av en telegrensemåler nedsatt i vegbanen.

BÆREEVNE OG TELEDYBDE OVER
TELELØSNINGSPERIODEN Ar: 82.



Disse to figurene viser bæreevnen og teledybden på en vegstrekning i Alta i tidsrommet slutten av april til midten av juni 1982. Bæreevnen (nederst) er dårligst (7,5 tonn) når teledybden (øverst) er nesten 1,5 meter.

Vegkontoret i Alta:

Bra bygg og gode arbeidsforhold



Vegkontoret i Alta er et pent trebygg som passer godt inn i omgivelsene.

De ansatte ved vegkontoret i Alta er godt fornøyd med det nye bygget og synes de har fått gode arbeidsforhold.

— Vi savner ingenting, selv om utsikta vi hadde før er blitt borte, sier førstesekretær Rolf Dahl i en samtale med Refleksen i det pene trebygget inne i furuskogen på Arroneset.

Nybygget ble ferdig 1. august 1981 og totalkostnadene ble 3,3 mill. kroner. Første etasje har en grunnflate på 400 kvadratmeter, med en kjeller på 34,5 kvadrat og et tilfluktsrom på samme størrelse. Det er 21 kontorplasser fordelt på 18 kontorer og ekspedisjon.

Det er i dag 2 ansatte på kontorsektoren, 4 ingeniører, 11 oppsynsmenn og en kontordame som tilhører utedriften.



Førstesekretær Rolf Dahl er godt fornøyd med bygget og arbeidsforholdene.

(Foto: Bjarne Langseth)

Vegetatens Landsforening avd. 110-4 av NTL:

Aktivt år med god oppslutning

Vegetatens Landsforening avd. 110-4 av NTL har lagt bak seg et aktivt år med 12 styremøter og 5 medlemsmøter. Oppslutningen på medlemsmøtene har vært meget god, med 50—60% oppslutning. De viktigste sakene har vært hovedtariffoppgjøret 1982, bemannings-situasjonen, ekstraordinær sysselsetting, budsjett, streik og NTLs landsmøte. Kartellets forslag til lønnstillegg ble godkjent med 36 mot 7 stemmer. Medlemstallet for avdelingen er 57, derav 7 utenbys fra.

Årsmøtet foretok følgende valg for 1983: Oddlaug Betten ble gjenvalgt som leder, med Torstein Stock som nestleder/studieleder. Ellen Frøyseth ble gjenvalgt som skretær, og gjenvalg ble det også på Jan Henninen som kasserer. Bjarne Langseth ble valgt som 1. styremedlem med 14 stemmer mot 3 stemmer for Finn-Roar Stock. Varamenn: Anne Marie Niska, Karin Wickstrøm og Finn-Roar Stock.

Revisorer: Oddvar Baumann for 2 år og Torbjørn Pedersen for 1 år.

1.mai-komiteen: Oddlaug Betten.

To representanter til AOFs årsmøte:



Fra årsmøtet: «Tabu» Pedersen (t.v.) var dirigent, Rita Iversen referent og til høyre sitter leder Oddlaug Betten.

(Foto: Bjarne Langseth).

Øst-Finnmark Vegarbeiderklubb avd. 17:

Edvald Svendsen takket av etter ti år som formann

Halvar Halonen overtok formannsklubba

Øst-Finnmark Vegarbeiderklubb avd. 17 avholdt årsmøte den 12. februar 1983 på Skipagurra Gjestgiveri med 40 frammøtte medlemmer. Halvar Halonen ble valgt som ny formann etter Edvald Svendsen, som hadde vært klubbens formann i 10 år. Av årsberetninga går det fram at samholdet og arbeidsforholdene i styret og innen klubben er meget godt, men styret ønsker gjerne at klubbens medlemmer slutter mer aktivt opp om klubbens arbeide.

Klubbens årsberetning for 1982 kan fortelle at det i perioden er holdt 5 styremøter hvor 14 saker ble behandlet. Spesielt blir nevnt «nytt tilsetningsreglement i Statens Vegvesen» og «organisasjon og driftsform i vedlikeholdet». Klubben har hatt 2 medlemmer på kurs og formannen har møtt som varamann på landsstyremøte i Sulitjelma, som representant til det 30. ordinære landsmøte i Oslo og på hovedmannskonferansen.

Valg

Halvar Halonen ble valgt som formann med 23 stemmer mot 17 stemmer for Kasper Kristiansen. Som sekretær ble Einar Hegge gjenvalgt. Kirsti Joks ble valgt som styremedlem. Som revisorer ble Hjørdis Mathisen og Henrik Iversen valgt. De i styret som ikke sto på valg var nestformann Valdemar Mikkelsen og kasserer Isak P. Gaski.

Som representanter til årsmøtet i Finnmark Arbeidsmannsforening for 1983 og 1984 ble valgt: Hilmar Johnsen, Einar Hegge, Hans G. Nilsen og Trygve Ballo. I tillegg møter Roald Store, Øyvind Bakken, Hjørdis Mathisen, Johan Jakobsen og Per Ole Mathisen på årsmøtet i år. Disse var valgt på forrige årsmøte.

Andre valg: Studieutvalg: Mathis Pettersen, Sissel Kosnes og Einar Mathisen.

Representanter til hovedtillitsmannsutvalget: Edvald Svendsen og Einar Hegge.

Valgkomite for 1983: Roald Store, Kirsti Joks og Harry Jakola.

Avtroppende formann avsluttet med et historisk tilbakeblikk og takket for godt samarbeid. Som en personlig gave til klubben, overrakte han en dirigentklubb, som ble mottatt av den nye formannen, Halvor Halonen.



Edvald Svendsen gikk av som formann i Øst-Finnmark Vegarbeiderklubb avd. 17 etter ti år.

(Foto: Bjarne Langseth)

Den nystiftede NITO-avdelingen i Varanger:

Første årsmøte vedtok aktivt arbeidsprogram

NITO avd. Varanger, som ble stiftet 25. november 1982, avholdt sitt første årsmøte den 12. mars 1983 på Siviltforsvarets bygg i Vadsø. Det var 16 medlemmer tilstede, samt forhandlingskonsulent Frank Anthun fra kommunesektoren i NITOs sekretariat. Det ble bl.a. vedtatt et aktivt arbeidsprogram for perioden 1983—85 hvor kontakt, informasjon og opplæring er viet stor oppmerksomhet. Amandus Frøyseth fra vegkontoret og Kjell-Asbjørn Zahl, Forsvaret ble valgt som henholdsvis formann og nestformann.

Av avdelingens årsmelding går det fram at NITO avd. Varanger har 103 medlemmer fordelt på kommunene Berlevåg, Båtsfjord, Tana, Nesseby, Vadsø og Vardø. Langt over halvparten av medlemmene kommer fra Vadsø. I perioden fra stiftelsesmøtet den 25. november 1982 til årsmøtet i mars 1983, er det holdt 4 styremøter hvor 16 saker er behandlet. Det er også holdt et kontaktmøte i Vardø. I helgen den 22.—23. januar ble det holdt kurs i «NITO-stigen» på SAS Vadsø Hotel med 15 deltakere.

Avdelingen utga den 10. februar sitt første meldingsblad. Det er meningen at dette bladet skal komme ut 4 ganger i året, og være en kontakt mellom styret og medlemmene.

Valg

Amandus Frøyseth, vegkontoret ble valgt som formann med funksjonstid 1 år. Kjell-Asbjørn Zahl, Forsvaret nestformann for 2 år. Styremedlemmer ble: Per-Einar Samuelsen, fylkesmannen, Torgeir Akselsen, televerket, Leif I. Sommer, Vadsø kommune. Varamenn: Audun Sander Pedersen, Asbjørn Sletten A/S og Kjell Haabet, kartkontoret. Revisorer: Jermund I.

Synnevåg, Vadsø kommune og Arild Varsi, vegkontoret. Kursleder: Kjell-Asbjørn Zahl. Infotillitsmann: Per-Einar Samuelsen. Lønnsråd: Audun Sander Pedersen. Formann og nestformann ble valgt som representanter til NITOs representantskapsmøte i 1983, med Per E. Samuelsen og Kjell Haabet som varamenn.

Arbeidsprogram 1983 — 1985

Årsmøtet vedtok enstemmig forslaget til Arbeidsprogram for 1983—85. Hensikten med dette programmet er å formulere hovedretningslinjene som det nye styret skal arbeide etter i kommende 2-års periode. Det er understreket i programmet at det er verdiløst dersom ikke det enkelte medlem aktivt går inn for å gjennomføre det, sammen med styret og øvrige tillitsvalgte.

I programmet blir det presisert at informasjon og kontaktarbeid er viktig for å vervé medlemmer og for å holde en god kontakt mellom styret og medlemmene, spesielt med bakgrunn i at avdelingen er nystartet og medlemmene bor spredt. Også samarbeid med andre avdelinger er nevnt som spesielt viktig for den nystartede foreningen.

Indre Laksefjord Vegarbeiderklubb:

Ingen nedskjæringer!

Indre Laksefjord Vegarbeiderklubb avholdt årsmøte på Ifjordfjellet Gjestgiveri lørdag den 12. mars 1983. Det var møtt fram 11 medlemmer samt to gjester — Edvald Svendsen og Reidar Helgesen. Møteleder var Reidar Helgesen.

Edvald Svendsen redegjorde blant annet om de nye bestemmelsene angående fordeling av velferdsmidler. Klubben skal sende medlemsfortegnelse til hovedtillitsmannen og da vil velferdsmiddelbeløpet bli beregnet etter medlemstallet.

Formannen redegjorde for klubbens virksomhet i årsmøteperioden. Den nåværende formann, Ivar Persen, ønsker å flytte over til Nordkyn Vegarbeiderklubb, og det ble derfor foretatt slikt nytt valg:

Formann: Hans Nordholm.

Nestformann: Arvid Nilsen.

Kasserer: Benjamin Kåven.

Sekretær: Sigfred Nyland (gj.v.).

Representanter til årsmøtet i Alta den 23.—24. april 1983: Hans Nordholm. Varamann: Sigfred Nyland.

Klubben går inn for at Edvald Svendsen blir gjenvalgt til hovedtillitsmann i foreningen. Klubben går også inn for at Ivar Olsen blir valgt til hovedverneombud.

Klubben behandlet også arbeidssituasjonen i Statens Vegvesen i framtida. Blant annet kom møtet fram til at det kan ikke aksepteres at det skjæres ned på bevilgningene til Statens Vegvesen slik at arbeidsstyrken derved blir redusert.

Årsmøtet forlanger at arbeidsstyrken ikke blir redusert i de kommende år.

Sør-Varanger Vegarbeiderklubb:

Olav Abrahamsen ble gjenvalgt som formann

Sør-Varanger Vegarbeiderklubb avholdt årsmøte den 26. februar på Kirkenes Rica Turisthotell. Tilstede var 12 medlemmer pluss hovedtillitsmann Edvald Svendsen. Til klubbstyre ble disse valgt:

Formann: Olav Abrahamsen, gj.v.

Nestformann: Bjarne Lien, ny.

Kasserer: Ero Edvartsen, gj.v.

Sekretær: Ingeir Kristiansen, gj.v.

Styremedl.: Karl Grindsten, ny.

Varamann: Asmund Smuk og Torbjørn Mortensen.

Som tillitsmann ble Olav Abrahamsen gjenvalgt med Karl Grindsten som varamann. Representanter til Finnmark Arbeidsmannsforenings årsmøte i Alta møter: Olav Abrahamsen, Karl Grindsten og Bjarne Lian. Varamenn ble: Richard Ingerøyen og Kåre Mortensen.

Det totale medlemstallet pr i dag er 60 medlemmer.

Etter snart 26 år i forbundet:

Gullmerket til «Ganda»

John E. «Ganda» Johansen i Skipagurra i Tana var 16 år da han begynte i vegvesenet. Det var i 1936. Siden dengang har han arbeidet 74.747 timer i vegvesenet, og da er ikke overtida regnet med.

Tirsdag den 22. mars ble det gjort stor stas på «Ganda», men det var ikke først og fremst på grunn av hans mange arbeidstimer i etaten. Den 2. mai 1957 ble «Ganda» organisert i Norsk Arbeidsmannsforbund og har nå vært medlem i snart 26 år. For dette fikk han nå forbundets gullmerke, og kona fikk blomster. Overrekkelsen fant sted i hjemmet og hovedtillitsmann Edvald Svendsen sto for overrekkelsen.

Over en kaffekopp i den fine stua for-

talte «Ganda» om de mange hyggelige årene i vegvesenet, om slit og om gleder.

— Vegvesenet er verdens fineste arbeidsplass, slo han fast, men mintes tider i smia når røyken var så tjukk at man ikke så hvem som arbeidet der inne. «Ganda» fortalte om sykdommen som presset ham ut av aktivt arbeid og om alle forsøkene på å komme tilbake til det daglige virke i vegvesenet. De siste årene var «Ganda» formann på verkstedet i Skipagurra — men det vare bare i navnet, jeg har aldri likt å dirigere, sier Johan E. «Ganda» Johansen med gullmerket på jakkeslaget — en velfortjent takk for god innsats.



Fra overrekkelsen av gullmerket i Johansens hjem i Skipagurra. Fra venstre: hovedtillitsmann Edvald Svendsen, fru Johansen og Johan E. Johansen med gullmerket på jakkeslaget.

(Foto: Bjarne Langseth)

Anlegg i utkantstrøk

Hopseidet på Nordkynhalvøya kan vel sortere under benevnelsen utkantstrøk. I alle fall har vi som arbeider i vegvesenet og bor på brakkeleiren her på Hopseidet, især vinterstid, følelsen av at vi er ganske isolert. All post og varer forøvrig må vi hente i Mehamn. Vinterstid kan det mange ganger være problematisk — det kan være kolonnekjøring og da må vi passere gjennom to brøyteroder. Men det har også hendt at vi har måttet kjøre med beltevogn straks før St.Hans. Det var det herrens år 1982. Da var vegen stengt for all trafikk, det vil si personbiler, brøytebiler, snøfresere og veghøvler. Dette var på fredag og vi skulle hjem med ferga fra Kifjord. Vi hadde ei gammel fillevogn av en snowmobil, som hele vinteren igjennom hadde satt seg det fore at den ikke skulle la seg benytte så lenge det var vinter på kalenderen.

Antagelig hadde denne gamle snøhesten også hjemlengsel denne fredagen. Den vrikket og valset over alle snøfonnene som en drøm opp til Mehamn bru hvor det var drosjebil som ventet oss og kjørte oss til ferga. Beltevogna ble levnet på fjellet til søndagskvelden, da kom vi igjen med ferga og skulle tilbake til Hopseidet. Men det ville ikke den gode snowmobilen vår. Den var ikke til å få i forovergir. Vi måtte rygge 18 kilometer til Hopseidet.

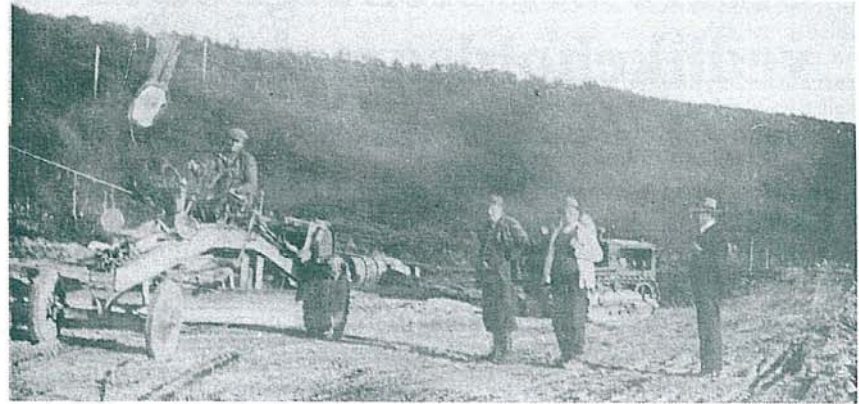
Ellers går nå brakkelivet sin vante gang på Hopseidet, som ellers i leirene rundt omkring. Det er nå TV, spar-Ess og gamle aviser som knekker fritida om kveldene. Vi henter proviant og post mandag og torsdag. Provianten oppbevares på kjølerom og i fryseboks, og holder seg frisk og fin. Men det blir verre med avisene. Jo lengre de lages, jo mindre gode blir dem. Og blir det nå i tillegg veisperring og denslags hindringer, så kan det hende at avisene blir så gamle at statsministeren begynner å mogle på hodet — kanskje er det en begynnelse til parykk. Han vil vel være noen hår bedre han og.

Gamle minner



Fra vegarbeide på strekningen Alta — Kautokeino. Her foretar anleggets kasserer — lensmann Ola Markhus — utlønning. Basen som mottar lønninga er ukjent. Det er fru Markhus som holder orden på kassererens penger. Bildet er fra omkring 1936.

Gamle minner



Dregleanlegg på veganlegget Alta — Kautokeino. Fra venstre: ukjent, oppsynsmann Ole Opgård og overingeniør Knut Fixdahl.



Fra veganlegget Alta — Kautokeino i 1934. Planering med bulldozer og BM-veghøvel, den første i sitt slag i Finnmark. Maskinfører er Harald Næss, Skaidi. De øvrige er, fra venstre: overingeniør Knut Fixdal (sjef for vegvesenet i Finnmark), oppsynsmann Ole Opgård. Mannen helt til høyre er ukjent. I bakgrunnen en Hanomag traktor.

Innstillingen om «organisasjon og driftsform i vedlikeholdet»:

Større selvstendighet til vedlikeholdsområdene

Oppmyking av funksjonsdelingen

Større del av oppgavene og større myndighet ut fra vegkontoret til vedlikeholdsområdene. Desentralisering for å oppnå større motivasjon og effektivitet i arbeidet. Forenkling av saksbehandlingen slik at beslutninger tas nærmere der oppgavene løses.

Oppmyking av skillet mellom anlegg, maskin og vedlikehold. Vedlikeholdsleder med større krav til utdanning, istedenfor vegmester. Arbeidsledere istedenfor oppsynsmenn. En vegstasjon i hvert vedlikeholdsområde.

Dette er noen stikkord i forbindelse med styringsgruppens innstilling om «organisasjon og driftsform i vedlikeholdet», som ble lagt fram i juli 1982. Innstillingen har nå vært ute på høring hos vegsjefene og organisasjonene.

Styringsgruppen, som hadde overingeniør Kjell Levik som formann, hadde fått som mandat og komme med forslag til hovedmønster (prinsipper) for organisasjon og driftsform i vedlikeholdet, og å komme fram til driftsformer som i større grad kan samordne og bruke de totale ressursene som vegvesene disponerer.

Hovedprinsipper

I innstillingen er det listet opp en del hovedprinsipper som må legges til grunn ved utforming av vedlikeholdsorganisasjonen for å oppnå ønsket målsetning: Funksjonsdelingen opprettholdes som grunnprinsipp, men forholdene tilrettelegges for en oppmyking av skillene mellom anlegg, maskin og vedlikehold i utdriften.

Vedlikeholdsområdene bør bli mest mulig selvstendige administrasjonsheter innen gitte rammebetingelser og lederen for området må ha ansvaret for vedlikeholdets utøvende funksjoner innenfor sitt område. Oppgaver bør overføres og myndighet delegeres, fra vegkontoret til vedlikeholdsområdene.

Vedlikeholdets organisasjonsstruktur tilpasses det opptrukne organisasjonsmønster for anlegg. De samme nivåene og prinsippene innføres i vedlikeholdet, samtidig som samarbeidet mellom driftsavdelingene formaliseres.

Uteledelsen, dvs. anleggs- og vedlikeholdsleder styrkes og samles i størst mulig omfang ved vegstasjonene.

Områdenes størrelse

På grunn av lokale forhold kan det ikke trekkes opp noen entydige kriterier for valg av områdestørrelse, men det må skje på grunnlag av en analyse i hvert enkelt fylke med avgjørende vekt på å oppnå så rasjonelle og økonomiske enheter som mulig. Så langt det

er mulig bør en tilstrebe å følge kommunegrensene. Det kan være flere kommuner i et vedlikeholdsområde. Områdestørrelsene kan ikke standardiseres, men bør reguleres innenfor en ramme av 400 til 750 km. Økingen i områdestørrelsen begrunnes med at det i de siste 20 årene har vært en utvikling innenfor kommunikasjonsforhold, mekanisering av driften og samband.

I hvert område skal det være en vegstasjon. Der forholdene ligger til rette for det, bør vegstasjonen bli et samlingssted for vegvesenets avdelinger og et informasjonssted for de lokale myndigheter og publikum. Disse bør kunne henvende seg til vegstasjonen for å få den nødvendige informasjon om planer for vegutbygging, avkjørslar og dispensasjonssaker osv.

Kvalifikasjonskrav

Vedlikeholdslederen, som erstatter vegmesteren, skal ha administrativ og faglig ansvar for et definert geografisk vedlikeholdsområde. Han får et utvidet ansvars- og myndighetsområde enn dagens vegmester har. Han bør ha en utdanningsmessig bakgrunn som sivilingeniør, ingeniør eller oppsynsmann

med 2-årig teknisk fagskole eventuelt elementærteknisk skole med tilleggsår. Erfaring og personlige egenskaper vil imidlertid telle sterkt.

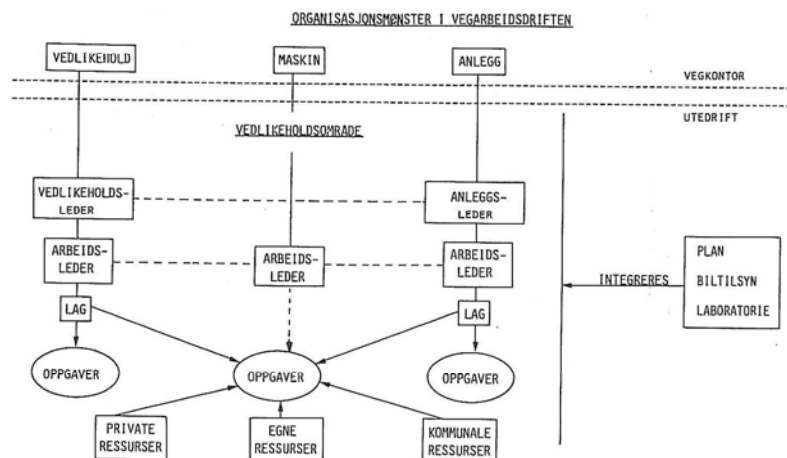
Arbeidslederne skal erstatte oppsynsmenn og stå for den daglige arbeidsledelse i vedlikeholdsområdet. Det bør kreves teknisk fagskole, elementærteknisk skole med «tilleggsåret» eller lign. Det blir også her lagt spesielt vekt på erfaring og praktisk innsikt.

Arbeidende formann får et visst faglig og eller geografisk ansvar for praktiske jobbutførelser. Hovedvekten ved ansettelse vil bli lagt på praktisk innsikt og erfaring.

Gjennomføringen

I innstillingen heter det at organisasjonsendringene bør gjennomføres i løpet av en 5-års periode i tida 1983—87. Etter at uttalelsene nå er ferdig samordnet i Vegdirektoratet og eventuelt justert, vil det bli ført forhandlinger med tjenestemannsorganisasjonene før gjennomføring kan skje.

Forslaget skal ikke medføre at noen sies opp eller får redusert sine lønnsbetingelser.



Dette mener ledelsen:

Mange positive punkter — for løselig skissert

- Vedlikeholdslederens lønnsforhold?
- Hvilken framtid venter de vegmestere som ikke blir vedlikeholdsledere?
- Distriktslederens oppgave og arbeidsmengde.

Dette er for løselig skisserte forslag som må avklares.

En del forslag til forbedringer synes riktige og fornuftige, men vi mener at mye av dette kan gjennomføres uten gjennomgripende organisasjonsendringer.

Dette går fram av vegsjefens uttalelse til innstillingen om «organisasjon og driftsform i vedlikeholdet».

Bakgrunn og begrunnelse for de foreslåtte organisasjonsendringene er noe tynn, heter det i uttalelsen.

Vedlikeholdslederen

Det er muntlig forutsatt avlønning for vedlikeholdslederen i lønnsklasse 24. Dette må avklares før forslaget kan vedtas. En kan ikke se begrunnelsen for at praksiskravet for denne stillingen skal være så framhevet. Det er dermed åpnet for en praksis der det vil bli meget vanskelig å ansette andre foran dagens vegmestere. Hva er dermed oppnådd? All erfaring viser at for dagens distriktsledere og deres oppgaver kommer teknisk teoretisk skolering godt med. Nå skal mange av disse oppgavene ifølge forslaget føres ut til vedlikeholdslederen. Det vil si at oppgavene overføres fra ingeniør/sivilingeniør til elementærtekniker med tilleggsår og lang praksis.

Vegmesteren

Hvilken framtid venter de vegmestere som ikke blir vedlikeholdsledere?

Det er skissert følgende:

A: Han blir ordinær arbeidsleder med samme lønn som disse.

B: Han blir arbeidsleder med personlig lønn.

C: Han beholder sin tittel og status.

Mulighet A og B skulle begge være akseptable i systemet, mens B i så fall synes mest sannsynlig. Mulighet C medfører at vi får et mellomledd mellom arbeidsleder og vedlikeholdsleder. Det vil være uakseptabelt.

Øvrige punkter

Stillingen som arbeidsleder må «åpnes» slik at bl.a. ingeniører kan søke. Oppgavene for distriktslederen synes noe diffust beskrevet. Antall distriktsledere er usikkert. En reduksjon av denne gruppen vil svekke rekrutteringsgrunnlaget til høyere stillinger innen driftsavdelingen.

De tre første områdene i fylket vil falle inn under de nye grensene for størrelser, men de tre siste skulle slås sammen til to. Dette vil, mot sin hensikt, føre til en sentralisering.

Dette mener Finnmark Arbeidsmannsforening:

Enig i dissensen fra Kleiven og Ingulstad

Medbestemmelse, ansvar og riktig organisering er viktig

Finnmark Arbeidsmannsforening er enig i dissensen i innstillinga fra Kleiven og Ingulstad om at vegvesenet bør basere seg på et system med faste førere som gir et klart ansvarsforhold med interesse for maskinenes utnyttelse, produktivitet og vedlikehold. Utredningen har mange meget gode avsnitt. Effektivitet og fornuftig ressursbruk er helt avhengig av bl.a. medbestemmelse og ansvar og ikke minst riktig organisasjon av hele drifta.

Innstillingen om «organisasjon og driftsform i vedlikeholdet» har vært behandlet i vegarbeiderklubbene. I tillegg til dette har styret pålagt hovedtillitsmannen og forretningsføreren å gjennomgå uttalelsene.

I denne gjennomgåelsen blir det påpekt at styringsgruppas mandat er meget omfattende og viktig å få utredet. I brevet til Norsk Arbeidsmandsforbund fremheves avsnittet om at hovedmålet for vedlikeholdet skal være, at driften tilrettelegges mest mulig praktisk og effektivt innenfor et desentralisert og demokratisk miljø, samtidig som kravet om et trafikkrettet vedlikehold skal tilfredsstilles. Foreningen mener det ville vært en styrke for utredningsarbeidet om forbundets tillitsmenn i vegsektoren hadde vært bedre representert i styringsgruppa.

Finnmark Arbeidsmannsforening er enig i dissensen fra Kleiven og Ingulstad. Der heter det at vegvesenet bør basere seg på et system med faste førere som gir et klart ansvarsforhold med interesse for maskinenes utnyttelse, produktivitet og vedlikehold. For å

oppnå større fleksibilitet i maskindisponeringen i tiden framover må det legges mer vekt på en systematisk opplæring og trening av reserveførere i bruk og vedlikehold av maskiner enn i dag.

Mange gode avsnitt

I uttalelsen fra foreningen blir det trukket fram mange avsnitt som får betegnelsen «gode» under bl.a. punktene målstyring, ledelsesform, driftsform.

Det går også fram av et notat fra forretningsføreren, at utredningen har mange meget gode avsnitt, som sikkert kan drøftes nærmere og «gjøres mer praktisk» og mange av målsetningen er i samsvar med situasjonen i 80-åra. Det blir også i notatet påpekt at mange tillitsmenn og fagarbeidere kan bidra til å få bedre utnyttelse av vegvesenets samlede ressurser og større effektivitet på mange felt.

— Effektivitet og fornuftig ressursbruk er helt avhengig av bl.a. medbestemmelse og ansvar og ikke minst riktig organisasjon av hele driften, heter det i forretningsførerenes notat.

Etter høringsrunden:

Mange positive uttalelser

— Uttalelsene fra vegsjefer og organisasjoner slutter seg i hovedtrekkene til innstillingen om «organisasjon og driftsform i vedlikeholdet». Det var mye positivt i bermerkningene, og det blir bare små forandringer i det endelige forslaget som nå skal drøftes med organisasjonene før endringene settes ut i livet. Den viktigste endringen blir at det åpnes for personlig lønn for vedlikeholdslederne.

Dette sier formannen i styringsgruppa, overingeniør Kjell Levik, til Refleksen på forespørsel om hvor saken står i dag. Det nye forslaget skulle behandles på fagsjefmøte 2. mai, og Levik har tro på at organisasjonsendringene kan starte opp i løpet av dette året, slik det er lagt opp til i innstillingen. Det er der sagt at organisasjonsendringene bør

gjennomføres i løpet av en 5-årsperiode i tida 1983—87.

Levik opplyser også at det har vært forsøk i vel et halvt år med den nye organisasjonsendringen i to områder i Telemark. Erfaringene derfra har vært svært gode.

Teknisk direktør Arne J. Grotterød:

— Et godt organisert vedlikehold er viktig

— Det har vært svært viktig å få til en bedre organisasjon og driftsform i vedlikeholdet, sier teknisk direktør Arne J. Grotterød til Refleksen.

Vedlikeholdet blir en permanent organisasjon, mens anlegg er mer usikkert. Det er derfor nødvendig i framtida å sørge for et best mulig vedlikehold av det vegnettet vi har. Det er god økonomi. Til dette trengs en organisasjon tilpasset framtida. En organisasjon der ansvarsforholdene er delegert. Ansvaret ut der hvor tingene skjer, det er stikkordet for et effektivt vedlikehold i 80- og 90-åra, sier Grotterød.

Hybelbygget på Skaidi:

Ferdig til 15. juli



Det nye hybelhuset på Skaidi, eller beredskapsinnkvarteringsbygget som det offisielt heter, skal stå ferdig til innflytting 15. juli. Totalkostnadene vil bli 3,8 mill. kroner.

I hovedetasjen blir det 10 hybler hver på 8,5 kvadratmeter, kjøkken, spiserom og oppholdsrom. Det blir også en egen kokkefløy med 3 hybler og eget spiserom for kokkene.

I sokkeletasjen blir hovedinngangen, og der vil det være 3 enkle og 1 dobbel hybelleilighet. I tillegg kommer trimrom og badstu.

Arbeidet med bygget er blitt litt forsinket, men 15. juli er nå den datoen entreprenøren har som frist til å ha bygget ferdig. Hovedentreprenør er Hauans Materialhandel i Hammerfest.

(Foto: Bjarne Langseth)

Trygg Trafikk-direktøren presenterer

10 viktige trafikksikkerhetstiltak for dette år

Direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk presenterer under organisasjonens nyttårspressekonferanse en liste over 10 trafikksikkerhetstiltak som han mente det var spesielt viktig å satse på i kommende år. Listen som var satt opp i uprioritert rekkefølge så slik ut:

- Opprettelse av prøveordning med ulykkeskommisjoner spesielt rettet mot wekendulykker.
- Innføring av obligatorisk kjøreskoleopplæring for alle som tar førerkort for bil.
- Økt innsats på informasjons- og opplæringssektoren for å bedre trafikantholdningene.
- Sterkere prioritering av tiltak som gir økt oppdagelsesrisiko.
- Lengre inndragingstid for førerkort ved promillekjøring og grove fartsovertredelser.
- Obligatorisk bruk av bilbelter som er montert i baksetet.
- Innføring av godkjenningsordning for sikkerhetsutstyr for barn i bil med spesiell produktmerking.
- Minste tillatte mønsterdybde for sommer- og vinterdekk økes til 3 mm.
- Påbudt montering av underkjøringshinder på sidene på tyngre kjøretøyer.

Flest møteulykker om vinteren

55 prosent av alle møteulykkene på vegene skjer om vinteren. Overingeniør Henrik Hvoslef i Vegdirektoratet slår fast at de skjer i uforholdsmessig høy grad på vanskelige førerforhold som snø og is, mens lysforholdene ikke synes å spille noen avgjørende rolle. Blant møteulykkene er det overraskende få forbikjøringsulykker. Langt de fleste skjer ved at bilisten mister kontrollen ved kjøring i kurve. For om mulig å minske ulykestallet vurderer

Vegdirektoratet å forbedre oppmerkingen og skiltingen i særlig utsatte vegkurver.

— Vegdirektoratet håper dessuten på en ulykkesreduksjon etter hvert som flere bilister har gjennomført bilopplærings fase 2, med blant annet glattkjøringskurs, sier han.

Møteulykkene utgjør på årsbasis om lag 16 prosent av persons-kadeulykkene og 21 prosent av dødsulykkene.

Møteulykker typisk for lastebiler om vinteren

Tunge kjøretøy kommer oftere ut for ulykker om vinteren enn om sommeren. Dette gjelder spesielt lastebil med tilhenger. Møteulykkene utgjør 1/3 av lastebilulykkene og er mest typisk for vinteren. I hovedsak skjer møteulykkene ved at et kjøretøy mister kontrollen ved kjøring på glatt føre i en kurve. Noen ulykker skjer ved oppbremsing av bil med tilhenger, slik at tilhengeren sklir ut og over i motsatt kjørebane.

— Men selv om tunge kjøretøy har en vesentlig høyere ulykkeshyppighet om vinteren, behøver ikke dette bety at det er lastebilen som er den skyldige part. Tvert imot viser svenske undersøkelser at når det gjelder møteulykker, er det personbilen som er den direkte årsak i de fleste tilfelle, sier overingeniør Henrik Hvoslef i Vegdirektoratet.

Når det dreier seg om oppbremsingsulykker, kan årsaken i mange tilfelle

være dårlige bremsere og dekk, spesielt på tilhengeren, og dårlig bremsetilpassning mellom lastebil og tilhenger.

— Men det er selvsagt flere grunner til at slike ulykker skjer, sier avdelingsingeniør Olav Bitustøyl i Vegdirektoratet; — blant annet kjører lastebiler og vogntog ofte for tett opptil bilen foran, sjåføren kan ha en tendens til å overvurdere bremseevnen, og ikke være oppmerksom på at bremsene på et vogntog reagerer langsommere enn i en personbil.

— På grunn av den relativt store vektforskjellen mellom et fullt og et tomt vogntog, kan det også være vanskelig å regulere bremsene slik at de alltid fungerer likt i forhold til den vekt de skal bremse ned. Sjåføren har dessuten liten føling med når tilhengerens hjul blokkeres og dermed glir ut.

Anti-is asfalt: forhindrer isdannelse

Nor-Skilt Trafikkprodukter A/S lanserer i år Verglimit, en kjemisk multikomponent De-Icer for innblanding i asfalten.

Verglimit produseres av CFK i København og er testet og utprøvd gjennom flere år i utlandet, bl.a. i Sverige hvor det er oppnådd gode resultater.

Verglimitkorn blandet inn i asfalten forhindrer isdannelse og glatt kjørebane ved temperaturer rundt 0 grader C og ned til ca. -5°C , og egner seg utmerket til bruk på problemstrekninger som broer, ramper, i vegkryss, gjennom skyggefulle skogpartier, etc. Verglimit er virksom så lenge asfalten

varer og medfører heller ikke redusert slitestyrke av asfalten.

Bruk av Verglimit-asfalten reduserer antall trafikkulykker ved glatt kjørebane samtidig som bruk av salt kan reduseres betraktelig. Videre reduseres miljømessige ødeleggelser som utstrakt bruk av salt medfører, ikke minst nedbryting av betong- og stålkonstruksjoner på broer.

En Verglimit-asfalt blir ca. dobbelt så dyr utlagt som en tradisjonell asfalt, men dette innspares flere ganger ved sikrere kjøreforhold (færre ulykker), mindre bruk av salt og mindre miljømessige ødeleggelser.

Eldre fotgjengere mest ulykkesutsatt

Eldre trafikanter blir som trafikantgruppe generelt ikke skadet oftere enn andre trafikantgrupper. De eldre er mest ulykkesutsatt som *fotgjengere*. I fjor var 33 av i alt 83 drepte fotgjengere 65 år eller eldre. Fotgjengerulykker med eldre er alvorligere enn de som skjer med øvrige fotgjengere. Risikoen som fotgjenger er bortimot fire ganger så høy for eldre som for øvrige voksne, og aldersgruppen 70—80 år synes å være særlig utsatt. Eldre innblandes i flere ulykker enn øvrige grupper når de krysser på grønt lys, og de er spesielt utsatt for mange fotgjengerulykker i vintermånedene når vær og føre er uberegnelig.

Derfor, kjære bilist, kjør varsomt når eldre mennesker ferdes i trafikken. Ikke alle eldre er vokst opp med moderne trafikk slik som yngre mennesker. Utenlandske undersøkelser viser at bilførere tar mindre hensyn til eldre enn til andre fotgjengere. Eldre bruker fotgjengerovergangene i større utstrekning enn yngre, men bilførerne tar ofte ikke det hensyn til dem som loven for- eskriver.

Samarbeidet mellom disse to trafikantgruppene fungerer altså ikke godt nok. Dårlig kontakt fører til tvil og usikkerhet hos begge parter, og i verste fall til ulykker. Det som er viktig i spillet mellom gående — spesielt eldre fotgjengere — og bilføreren er å forsøke å få øyekontakt. Da kan begge gi tydelig beskjed om hva de har tenkt å gjøre. Bilføreren viser for eksempel klart og tydelig at han har til hensikt å stoppe foran fotgjengerovergangen.

Eldre har jevnt over vel så gode kunnskaper om trafikkregler for fotgjengere som øvrige gående. Men de er langsommere og mer forsiktige i trafikken enn andre voksne. Problem med hørselen er vanlig blant eldre, og økende skjelettskjørhet medfører alvorligere konsekvenser ved trafikkulykker. Kunnskapen om hva selv en mindre skade kan føre til, gjør at redselen for å bli skadet i trafikken ofte er stor, noe som gjør forsiktigheten større.



**TRAFIKKSIKKERHET
— OGSÅ DITT ANSVAR**

«Avpass farten etter forholdene»

Nye fartsgrenser ga nedgang i personskadeulykker, men økning av materiellulykker om vinteren

— Trafikantene bør avpasse farten etter forholdene i stedet for å kjøre etter fartsgrensene. Dette sier kontorsjef Gunnar Sлагnes i Vegdirektoratet i en kommentar til en undersøkelse av virkningen av de nye endringer av fartsgrenser. De nye fartsgrensene har ført til en stor nedgang i personskadeulykkene, men det er samtidig registrert en økning av ulykker med materielle skader på glatt føre.

— Årsaken til dette kan være flere. De reduserte kjørehastighetene gjør at ulykkene nå blir mindre alvorlige enn tidligere, men det ser også ut til at bilistene under glatte og vanskelige føreforhold kjører mere etter fartsgrensene enn etter vegforholdene. Dette bekrefter at fartsgrenseskiltning både har fordeler og ulemper, legger Gunnar Sлагnes til.

Undersøkelsen tyder på at fartsgrensendringene tilsammen fører til ca. 300 — 400 færre ulykker pr. år på de 2500 km riksveg hvor endringene er gjennomført etter 1979.

Rapporten viser også at fartsgrensendringen fra 80 til 60 km/t ga gode effekter på hastighetene. Middelhastigheten ble redusert med 12,6 km/t og de store hastighetene med 14,8 km/t. Fartsovertredelsene økte med 18% enheter.

Effektene av endringen fra 70 til 60 km/t var ikke like store. Snittfarten avtok med 3,6 og de store hastighetene med 4,3 km/t. Fartsovertredelsene derimot økte mye, med 30%-enheter, og også de store fartsovertredelsene økte. Fartsgrensendringen fra 80 til 90 km/t førte til 4,1 km/t økning i mid-

delhastigheten, men de store hastighetene økte noe mindre. Fartsovertredelsene minket med 21%-enheter.

— Fartsgrensene har ennå ikke fått stått lenge nok til at man har kunnet foreta endelige analyser, men de foreløpige analyser tyder på at man har hatt en ulykkesnedgang på 15% i de nye 50 km/t-sonene, sier Sлагnes.



De nye fartsgrensene har ført til en stor nedgang i personskadeulykkene, men det er samtidig registrert en økning av ulykker med materielle skader på glatt føre. Derfor: Avpass farten etter forholdene.

REFLEKSEN

Vår superkjendis Veileif Vesen oppfordrer alle ansatte:

— Hold på alvoret!

Vegulf Gul

— Vi må holde på alvoret blant våre ansatte.

Med disse historiske ord har superkjendis Veileif Vesen innledet en ny epoke i vegvesenets historie. Vi har ikke før fått «Refleksen» tredd ned over ørene, så kommer «Reflaksen» — hva blir det neste?

Hr. Vesen er ingen morsom mann, men som han selv uttrykker det: — så lenge vegvesenet i seg selv er så morsomt som det er, så bør de ansattes morsomheter begrenses til begravelsestemning.

— Det er summen av morsomhetene som teller — og her er faktorenes orden — i likhet med de ansatte — likegyldige.

— Dette var en drøy påstand Hr. Vesen. Du er ikke redd for å bli stemplet som et uvesen med dine uvesentlige påstander om problemer i dette vesenets indre vesensanliggende?

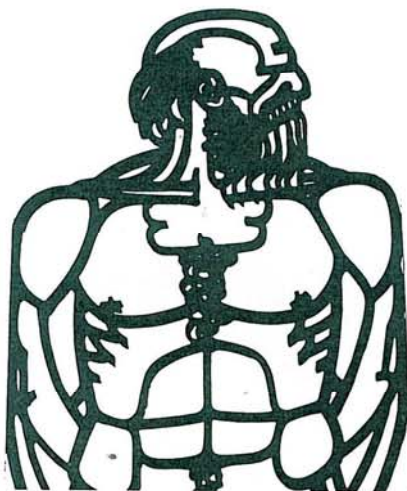
— Jo, . . . MEN, la oss nå se på vesentlige problemvesener. Vegvesenet er et humørfyllt, kostelig, muntert, løyelig og ikke minst, ubetalelig vesen. Det er derfor vi er her. I andre vesener, for eksempel i kringkastingsvesenet, må alle de ansatte gå rundt å være morsomme fordi arbeidsplassen er så alvorlig (det er intet som er så alvorlig som en radio- eller TV-boks). I vårt vesen derimot, er arbeidsplassen noe av det morsomste vi har her i landet. Tenk bare på alle de vitsene og morsomhetene som gjennom alle tider er

ytret om vegvesenet. (Statens vegvesen har nå fått spader med liggeseter).

Hvis de ansatte i tillegg skulle være morsomme, så ville vegvesenet bli en eneste stor vits — og det er jo ikke vitsen. FRAM FOR ALVORET I VÅRE REKKER!

— Men Veileif, da. Er du gått helt i frø? Tidene har forandret seg. De nye tider viser mer hensyn til de ansattes ve og vel. En god latter forlenger livet.

— Til alle tider i all slags vær — morsomheter er usunt. PUNKTUM.



Veileif Vesen er ingen morsom mann. — Jeg har aldri hatt utseende med meg, sier Hr. Vesen i en fortrolig samtale med «Reflaksen».

(Foto: Vegulf Gul)



PERSONALNYTT

Vibeke Hegg Persen fratrådte som midlertidig tilsatt tegneassistent 1/1-83.

Håkon Kollstrøm fratrådte som kontorassistent 1/2-83.

Trond Skorstad tiltrådte som ingeniør (vikar) fra 6/1-83.

Øystein Langdalen tiltrådte som avdelingsingeniør, vikar, fra 5/4-83 til 1/1-84.

Isak Henriksen tiltrådte som oppsynsmannsassistent 11/4-83.

Ole E. Nedredal tiltrer som oppsynsmann 15/5-83.

Øivind Olsen tiltrådte som oppsynsmann 1/3-83.

Odd Walter Hirsivaara tiltrådte som kontorassistent, vikar, fram til 14/6-83.

Bodil J. Hansen midlertidig tilsatt som kontorassistent ½ dag fra 7/3-83.

Liv Raastad midlertidig tilsatt som kontorassistent fra 7/3-83.

Tom Pedersen midlertidig tilsatt som kontorassistent fra 212-83.

Sissel Kosnes tilsatt som adm.sekr., vikar, fra 11/4-83.

Vårlige problemer



Tro det eller ei — våren er i anmarsj. Det betyr blant annet at vårlige problemer skal løses på vegene våre. Dette bildet viser stikkrennetning i Munkefjord i Sør-Varanger. Fra venstre: Ole Thrane, Ric. Ingerøyen og Kåre Olsen.

(Foto: John Johansen)

Maskingjengen i Lakselv:

Godt fornøyd med nyverkstedet



Ved årsskiftet 1979/80 flyttet maskingjengen i Lakselv inn i nytt verkstedsbygg. Byggingen av dette betonghuset på 1200 kvadratmeter startet opp i 1977 og gleden var stor da man kunne flytte ut fra de kummerlige forholdene i gamlebygget, som var bygd i 1956. Det gamle ble for lite og for dårlig etter tidens krav, og man hadde maskiner som ikke gikk inn i verkstedet.

— Vi er godt fornøyd med nybygget, sier maskinoppsynsmann Johannes Blix til «Refleksen». Det er varmt og godt, lyst og fint. Selve verkstedet er på 500 kvadratmeter og resten av de 1200 er lager og kontor.

Blix fremhever varmegjenvinningsanlegget på verkstedet. Det har virket bra og har ført til mye besparelse.

Hærverk

Vegvesenets anlegg i Lakselv er ille plaget med hærverk og tyverier. Dette bildet viser hvordan rampen har skåret hull i et lagertelt. Det er etterhvert blitt mange slike huller og annet hærverk som koster oss store pengebeløp. Fra maskiner og biler stjeles det utstyr, og for ikke så lenge siden ble det også stjålet fenghetter fra vegvesenet i Lakselv. Nå skal anlegget få gjerde rundt, men det er likevel forunderlig hvor lite respekt enkelte har for andres eiendom.

(Tekst og foto: Bjarne Langseth)

Møte i redaksjonsrådet for «Refleksen»:

Flere bidrag fra de ansatte!

Mandag den 21. mars avholdt redaksjonsrådet i bedriftsavisa «refleksen» møte på vegkontoret i Vadsø. Rådet diskuterte de to første numrene som er kommet ut og så litt på hvordan avisa bør være i framtida. Til slutt pratet redaktøren kort om de viktigste journalistiske prinsipper. Det framkom ingen alvorlig kritikk mot avisas linje, men rådet var opptatt av hvordan de ansatte i større grad kunne bidra med stoff. Etter at redaktøren hadde sitert re-

tningslinjene for bedriftsaviser i Statens vegvesen og henvist til innstillingen fra informasjonsutvalget, var det et sterkt ønske om at medlemmene kunne få et eksemplar hver av disse dokumentene. Det ble også diskutert om avisa skulle inneholde temasider, og to framlagte forslag til ny «heading» på 1. sida ble vurdert. Det var ikke stemning for overgang til A-4-format med det første. Ellers ble forskjellige tips og forslag til stoff diskutert og vurdert.

Retningslinjer for bedriftsaviser

- 1: Bedriftsavisens formål er å informere de ansatte om det som skjer i etaten. Bedriftsavisen skal være et forum for fri meningsutveksling.
- 2: Bedriftsavisen er administrativt direkte underlagt vegsjefen, eller den han bemyndiger.
- 3: Bedriftsavisen ledes av en ansvarlig redaktør eller en ansvarlig leder av et redaksjonsutvalg som må gis reelle forutsetninger arbeidsmessig innenfor ordinær arbeidstid til å oppfylle det formål som er uttrykt under punkt 1. Redaktøransvaret utøves på basis av redaktørplakaten og de herskende presseetiske prinsipper.
- 4: Det oppnevnes et redaksjonsråd som har til oppgave å støtte redaktøren for å nå de mål som er uttrykt under punkt 1. Rådet skal fungere som idébank, det skal være et kontaktledd med de ansatte og det skal ha en rådgivende funksjon.
- 5: Bedriftsavisen skal ha et

redaksjonsråd på minst 5 medlemmer. Følgende bør være representert i rådet:

- ledelsen ved vegkontoret
 - personalet ved biltilsynets stasjoner
 - tjenestemennene i driften
 - oppsynsmennene/oppsynsmannsassistentene
 - personalet ved vegkontoret
- 6: Redaksjonsrådet oppnevnes av vegsjefen. Før oppnevning skjer, skal redaksjonsrådets sammensetning drøftes med de tilsattes organisasjoner. Funksjonstiden er 2 år med mulighet til gjenvalg.
 - 7: Bedriftsavisens budsjett og drift skal settes opp og utføres etter nærmere retningslinjer fastsatt av Vegdirektoratet.
 - 8: Bedriftsavisen skal ikke inneholde betalte annonser.
 - 9: Honorarer kan gis til etatens pensjonister og bidragsytere utenfra i spesielle tilfeller.

Årsmøte i bedriftsidrettslaget VEIVA:

Høy aktivitet og god økonomi

Flytting til nytt bygg og samling under ett tak har tydelig ført til både høy aktivitet og god økonomi i bedriftsidrettslaget Veiva. Selve flyttingen var en økonomisk gullgrube for Veiva, som innkasserte 15.000 kroner for sin del av jobben. Med lomma full av klingende mynt, og med kjelleren full av muligheter, er det nå lagt opp til fysiske aktiviteter som kan ta pusten fra selveste Grete Waitz.

Av årsberetningene, som ble lagt fram på årsmøtet den 13. april, går det fram at de forskjellige lag og deltakere har høstet ære og poenger både innen og utenfor fylket.

Årsmeldingene ble opplest og vedtatt bortsett fra fotballgruppa, som ikke var innlevert. I forbindelse med ski-gruppa's årsmelding ble det presisert at Veiva dekker all startkontingent for sine løpere.

Regnskapet var godkjent av revisor og ble vedtatt med merknad om å presentere dette fyldigere i framtida.

Valg

Valgkomiteens forslag ble vedtatt med akklamasjon:

Leder: Bjarne Langseth.

N.leder: Kurt Stormo.

Kasserer: Merethe Furu.

Sekretær: Egil Hellesø.

Styremedl.: Liv Skram, Oddlaug Betten.

Vararepr.: Svein Kaski, Odd Hammarri.

Revisor: Torbjørn Pedersen.

Håndballutvalg, herrer: Per Morten Lund, Svein Kaski, Willy S. Johansen.

Håndballutvalg damer: Ragnhild Basso, Kari Ann Ø. Dahl.

Fotballutvalg: Torgeir Solli, Bjarne Oldernes, Tor O. Lid.

Skiutvalg: Willy Hansen, Egil Hyllestad.

Skyteutvalg: Tor E. Isaksen, Amandus Frøyseth.

Valgkomite: Velges av styret.

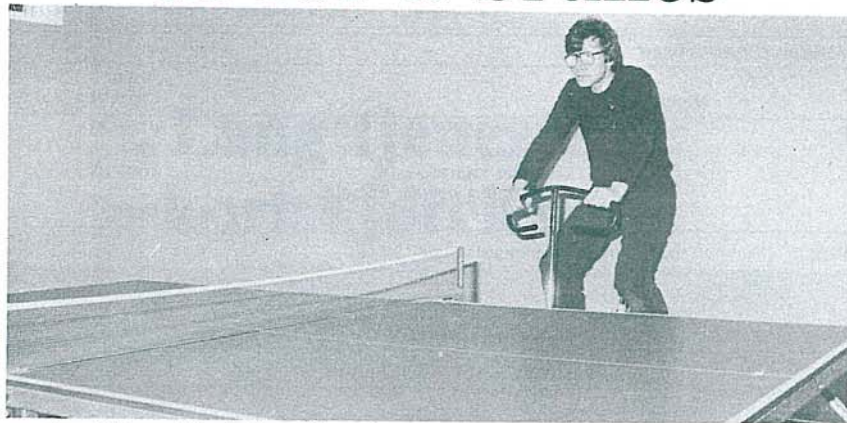
Golturneringen

En sak angående Golturneringen ble tatt opp på årsmøtet. Følgende forslag fra Per Morten Lund ble enstemmig vedtatt: «Veiva får anledning til å stille med inntil 10 deltakere på hvert lag i Golturneringen. Hvis man ikke kan få med 10 aktive pr. lag, er det mulig for «ikke-aktive» å delta. Vurdering av hvilke «ikke-aktive» som kan være med blir foretatt av Veivas styre.»

I et annet vedtak ble utelukkelsen av Viktor Trøsten fra Golturneringer vedtatt opphevet.

Nå skal det trimmes i vegvesenet:

Trimutstyret er til for å brukes



— La ikke sykkel, bordtennis og annet trimutstyr stå og støve ned rundt omkring på vegvesenets installasjoner i fylket. Bruk fritida til noe nyttig, la det gå sport i det, sier formannen i bedriftsidrettslaget til vegvesenet i Lakselv, Magne Persen, mens han demonstrerer hva han mener.

Også på vegkontoret i Vadsø trimmes det, og det skulle da bare mangle så mye utstyr som vi har fått. Atletene nederst er: Oddlaug Betten (tv.) og Liv Skram.



Oversikt over planlagte håndbøker 1983 pr. 1. mars 1983

Revisjoner/nyutsendinger

	Hb.nr.	Tittel	Antatt utgivelse
Plan	019	Vegutforming — 2	01.06.83
	050	Trafikkavvikling	1984
	052	Skjerming mot vegtrafikkstøy	Høst 1983
	064	Nordisk beregningsmetode for veg- trafikkstøy	Utgitt
Drift	020	Materielladministrasjon	
	038	Maskinforvaltningen	
	041	Mobile radioanlegg	
	051	Arbeidsvarsling	1984
		Arbeidsvarsling (brosjyre)	01.04.83
Bru	100	Bruprojektering (001-Bruhåndbok)	
Veglab.	014	Laboratorieundersøkelser	1984
Vegtraf.	090	Bestemmelser om kjøretøy — 1	01.07.83
	070	Farlig gods på veg	Høst 1983
Pers. og adm.seksj.	009	Rundskrivoversikt	
Øk.seksj.	056	Driftsregnskap og driftsstatistikk	15.05.83
	059	Driftsstatistikk for egne maskiner	15.05.83
	061	Veg- og kjøretøystatistikk	15.05.83
	063	VegtrafikkteLLinger	15.06.83
	083	Personalstatistikk	01.06.83
Nye			
Plan	101	Trafikksanering	15.03.83
		Forskrifter etter veglovens § 13	01.11.83
		Rasteplasser — utforming	01.08.83
		Hovedplan — Arbeidsbeskrivelse og plankode	
	Bompengeprosjekter	Utgitt	
Drift	087-2	Sprengningsteknikk	
		Driftsøkonomi og ledelse — 2	
		Tekn. planer	
	087-3	Driftsøkonomi og ledelse — 3	
		Kvalitetssikring	
088	Tunnelsprengning		
089	Bygging av småbruer		
	Knuseverk — Instruksjon for førere		
	Driftsbygninger — Tekniske normer		

Revisjoner/nyutsendinger

	Hb.nr.	Tittel	Antatt utgivelse
Bru		Minimumskode — Bruer og kaier Økonomisk oppfølging og framdrift ved bruarbeider	
Veglab.	015	Feltundersøkelser	
Vegtraf.	095	Bestemmelser om kjøretøy — 2	

Lang tjenestetid kort kjørelengde



Etter 20 års lang tjenestetid hadde en av Hammerfests brannbilder oppfylt pensjonskravene og biltilsynet tildelte den straks permisjon p.g.a. tekniske mangler. Nå burde bilen se framover mot en aktiv pensjonisttilværelse — for kjørelengden — den var kort. Bare 12.000 miles hadde doningen gått, og heller ikke det problemfritt. Påstanden om at mekaniske ting er til for å brukes, ble bekreftet igjen.

(Foto: John Fulland)