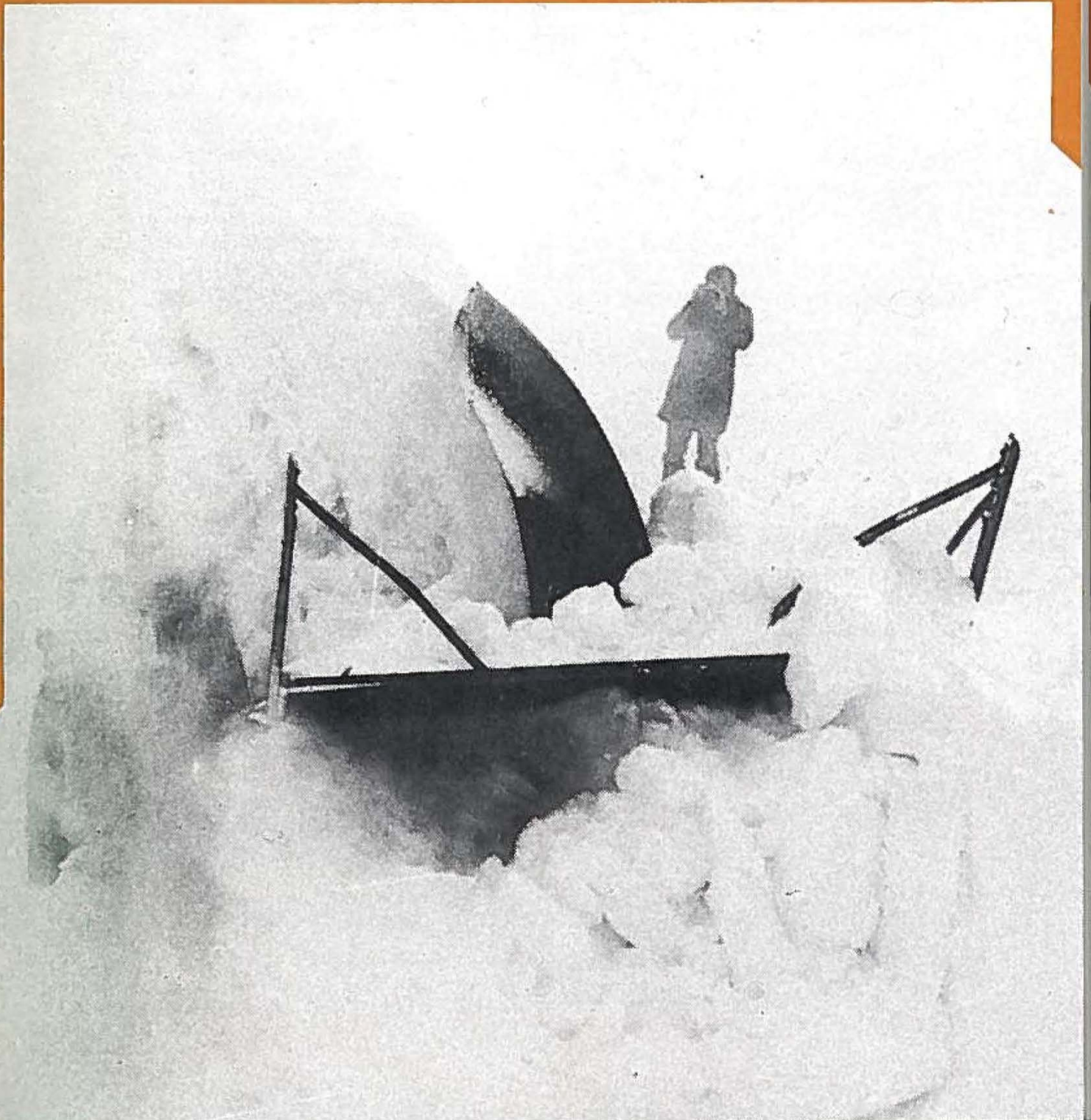


Vægs i kka



Januar 1981 - Nr. 1 - Årg. 13



Nr. 1 - januar 1981
13. ÅRGANG

INNHOOLD	side
Et nytt år — innsatsfylt start	3
Langtidsplanen	4
En tømmerstokk — anno 1881	8
Glattkjøringsbane	9
Gjøres det nok for å skaffe helseveike tjenestemenn egnet arbeid innen vegvesenet	11
Samarbeidsavtalen ut — medbestemmelse inn	14
Maskinkjøp 1981	16
Forbudt for passasjerer å sitte i bilene ved ombord- og ilandkjøring og også under overfarten	17
Nye vegnormaler «Vegbygging» — mer fleksibel enn før	19
Takk og anerkjennelse	21
Ludvig Aarhaug — viktig brikke i motstandsbevegelsen	22
Ikke kjøpt boremaskiner etter AMU-vedtaket	24
Åndervåg bru	25
Avdelingslederen har ordet	27
Vegdirektør Eskil Jensen	28
Ny piggdekkdato?	30
Utnyttelse av vegvesenets maskinressurser	31
Veteraner går av	38
Personal-nytt	40
Veg-sport	41
Påmelding VM -81	42
Påskebrakkene 1981	43
Bidragstydere denne gang	
TEKST	
Bjarne Otterdal, Harald Grønsvoll, Åge Seppola, Ingvar Sommerlund, Erik Johannessen, Arild H. Johansen og Steinar Norum	
FOTO	
Bjørn Eriksen og Jarle Hansen	

I redaksjonen

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red.sekr.

Redaksjonsråd

Overing. Oddmar Eilertsen
Vegmester Inge Iversen
Verkstedarb. Paul Jernberg
Avdelingsing. Bjarne Otterdal
Kjøretøykontr. Jan Haukland

Utgiver

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk

Troms Trykk, Tromsø

Opplag

1500 eksemplarer

Forsiden: Nokså illustrerende for vinteren så langt.

LANGTIDSPLANEN

Vi skal i dette nummer beskjefte oss med maskin- og materiellforvaltningen. Som utgangspunkt for en grov dimensjonering av maskinparkens størrelse har vi tatt sikte på å dekke ca. 40 % av den totale maskininnsetning. Dette makter vi også når vi tar hensyn til den tildelte ramme for maskinkjøp i den første planperioden 1982—85.

MASKINDRIFT

De senere år har andelen av den totale maskininnsetning vært noe lavere enn 40 % for vår egen maskinpark — den har ligget på ca. 36 %. Årsaken ligger bl.a. i en ganske omfattende utrangering av mindre og umoderne maskiner så som knusere, kompressorer og hjullastere. Videre har det i en periode vært ekstra høy aktivitet

på fylkesveganlegg og dette har medført til større innleie av private maskiner.

Regnskapsmessig er det nå — etter mange år med overskudd på egenmaskindriften — blitt vanskeligere å få endene til å møtes. En vesentlig årsak til dette er at avskrivningen og renter har økt betraktelig som følge av en bevisst standardheving av mas-

Nytt utstyr ved Vegsentralen — koldsag som her betjenes av Oddbjørn Heimly.



Et nytt år — innsatsfylt start.

Praktisk talt daglig siden det nye året tok til, er vi foret med meldinger om store snømengder, fokk, ras og ikke nok med det — oversvømmelser er vi heller ikke spart for. Flere vegtrekninger har periodevis vært umulige å holde åpne — på andre strekninger har vi med ekstra "gå på"-humør klart det.

Brøttemannskapene har vist stor evne til å takle vanskelige situasjoner og sammen med den øvrige vedlikeholdsberedskap er det gjort en innsats som også andre har lagt merke til.

Fylkesordføreren har gjort det med dette brevet:

"Vårt distrikt opplever for tiden vær- og føreforhold av en vanskelighet som man heldigvis sjelden ser maken til. Dette har pålagt alle som har ansvar og medansvar for vegvedlikeholdet enorme ekstraordinære oppgaver under særlig vanskelige arbeidsforhold. Til tider har situasjonen sett direkte håpløs ut.

Det er derfor med den største respekt og beundring man har vært vitne til en innsats som stort sett har behersket oppgavene.

Fylkesordføreren vil gjerne uttrykke en varm takk til Vegsjefen og til alle medarbeiderne, direkte og indirekte knyttet til vegetaten, for den store innsats som hittil er gjort, og som jeg er sikker på vil bli gjort også i tiden fremover.

Det er for alle deler av distriktet av uvurderlig betydning at våre trafikksystemer fungerer mest mulig normalt.

Jeg vil også gjerne samtidig sende en oppmuntrende hilsen til alle som innenfor transportsektoren påtar seg et ekstra stort slit for å holde trafikken gående, på tross av store hindringer og ekstra vanskeligheter".

Med vennlig hilsen
Arne Nic. Sandnes

kinpark og driftsbygg. Når det gjelder driften av maskinparken er det vanligvis lastebilene som har skaffet oss de største bekymringer hva driftsresultat angår. Men etter at vi nå har fått i sving en "transportoppdragsgruppe" som forøvrig presenteres annet sted i dette nummer av "Vegstikka", ser det ut til å gå bedre.

Selv om lastebilene volder oss bekymringer tar vi sikte på å holde på antallet, dog med mere vekt på lastebiler med trekk på bare 1 aksel. Vi overveier å ta noe mere brøyting i egen regi ved naturlig

avgang av private kontraktører og håper å kunne oppnå fordeler som:

— mulighet for god utnyttelse av egne biler.

— brøyteberedskapen på hovedrutene gjennom fylket vil bli styrket.

— et passende antall lastebiler vil gjøre vegvesenet mindre sårbar i krisesituasjoner.

— lastebiler i brøytetjeneste, på flere skift, vil være vel egnet til å sysselsette reservesjåfører og maskinkjørere, som det er stort behov for i sommerhalvåret.



Merkemaskinen — spesialutstyr som må inngå i vegvesenets maskinpark.

Det siste er viktig da vi fortsatt i stor utstrekning vil bruke egne mannskaper og utstyr til legging av faste dekker, produksjon av oljegrus, vegmerking m.m. Dette bør også kunne gi muligheter for interessant og riktig jobbrullering.

De tiltak som er nevnt kan føre til en liten økning av mannskapstyrken, fortrinnsvis sjåførere og maskinkjørere.

Ut over det som er nevnt om lastebiler, foreligger ingen konkrete planer om å endre maskinparkens størrelse og sammensetning. Flere gravemaskiner ville kanskje være en fordel, men nødvendig utskifting i andre maskin-grupper må gå foran.

Det er vanskelig å si hvilke kostnader ved maskinparken som kan føres direkte tilbake til miljøkrav. Vi har allerede anskaffet meget gode betjeningshus til knuserver-kene og likeså støv- og støydempingsutstyr til boremaskiner. — Bortsett fra slike tiltak er det lite

trolig at man vil flikke på eldre maskiner for å gjøre disse mere miljøvennlig. Hurtigere utskifting synes å være mere naturlig fremgangsmåte.

RADIOSAMBAND

Vi har ikke tilfredsstillende radiodekning overalt — mye kunne bli bedre dersom enkelte basisstasjoner ble plassert i andre posisjoner. Vi er imidlertid avhengig av strøm og det betyr at vi må inn på eksisterende anlegg som eies av Televerket eller Forsvaret. Det er sendt inn søknader om etablering på 3 nye posisjoner. Vi ønsker å flytte 2 basisstasjoner og etablere en ny. På grunn av bemanningen i Televerket tar saksbehandlingen lang tid, så det er usikkert om det gis svar i 1981.

Vi er inne i en periode med utskifting til nytt og bedre materiell — overgangen til nytt system forutsettes fullført innen 1985 og vil kreve anslagsvis følgende investeringer:

Radioområde	Antall mobilstasjoner	Investeringer i 1000 kr.	År
Kistefjell	60	840	1982-83
Kvævangsfjellet	30	420	1983
Steilia, Bardu	30	420	1984
Fjellheisen, Tromsø	20	280	1984
Lyngseidet	20	280	1985
Samaåsen	30	420	1985

DRIFTSBYGNINGER

Vi har i de siste årene bygget nye vegstasjoner på Finnsnes og Storslett. Av større prosjekter gjenstår bygging av ny vegstasjon

i Tromsø. Den forutsettes å stå ferdig i 1983.

Behovet for ombygging av eksisterende bygg, for å oppfylle kravene til arbeidsmiljøet, burde

MATERIELLADMINISTRASJON

De generelle innkjøpsbestemmelser fra Vegdirektoratet bør nok på enkelte områder mykes opp slik at vi kan stå friere når det gjelder innkjøp og valg av typer, merker m.v. på diverse forbruksmateriell.

Innkjøp etter rammeavtaler/rabattavtaler og separate tilbud hos lokale leverandører virker tilfredsstillende, og denne ordning bør opprettholdes. For å oppnå planmessige og rasjonelle innkjøp må behovet for varer i alle områder innen fylket sees under ett. Ved å samle innkjøpene kommer man opp i større kvanta, og derved oppnår man større rabatt hos

leverandørene. Dette medfører færre leverandører, og derved også færre fakturaer, noe som både vegvesenet og leverandørene sparer behandlingskostnader på.

Varer som kjøpes inn til lager fordyres med ca. 20—25 %. Dette dekker frakt, husleie, lønninger m.v. så det tas derfor sikte på å ligge med minst mulig på egne lager og heller benytte seg av lokale leverandørers lager.

Ved å kjøpe varer direkte til forbruker og benytte lokale leverandørers lager noe mer enn tilfellet er i dag, skulle materiellbehovet for anlegg og vedlikehold kunne bli dekket på en hensiktsmessig måte.

EN TØMMERSTOKK ANNO 1881

Vår tidligere kjenning fra gammelt arkivmaterieell — amtsingeniør A. Tygen — skrev for 100 år siden slik til regnskapsfører Grøtli:

H. Pedersen, Bakkehaug har bjerget en Tømmerstokk der tilhører Veivæsenet. For bemeldte Stokk vil H. Pedersen, Bakkehaug betale 1 — een — Krone, som bedes indfordret og mig tilsendt. Hvis han mod Formodning ikke vil betale, maa Stokken opmaaales, idet den saafald maa sælges sammen med Materialerne efter de gamle Broer.

Jeg tillader mig at henstille til Dem at greie denne Sag naar De reiser ned til Moen for at lønne.

Men denne saken var ikke så helt enkel, her svarer regnskapsfører Grøtli:

Oversendes Hr. Amtingeniør Tygen med Oplysning om at jeg paa Lønningsreisen ikke traf H. Pedersen, men han har senere givet den Forklaring, at Flommen i sidste Vaar tog bort den omhandlede Stokk, og da H. Pedersen ikke da havde faaet Tilsagn om kjøbe Stokken, saa finder han sig ikke beføiet til at betale samme.

Maalselven, den 15. November
1881
Ærbødigst
Simen Grøtli

P.t. Moen, 24. Oktobr. 1881
A. Tygen

nå ikke være av noe stort omfang ettersom alle stasjonene er av relativ ny dato. Imidlertid har utviklingen innenfor området varme og ventilasjon gått fortere enn kanskje vegvesenet har klart å følge med, og det synes klart at installasjoner i forholdsvis nye bygg allerede er foreldet.

Dette gjelder ikke bare det miljømessige, men kanskje i enda større grad det energiøkonomiske.

Innenfor de gitte rammer har vi likevel bare funnet plass til å foreslå ombygging av varme- og ventilasjonsanlegget på vegsentralen i Nordkjosbotn.

Byggeprogram 1982—85:

	Areal	Kostnad 1000 kr.	År
Tromsø, vegstasjon	800 m ²	3.500	1981-82
Nordkjosbotn, modernisering av fyringsanlegg		500	

Deleregister på mikrofilm — et hjelpemiddel i bedre materielladministrasjon — her lagersjef Martin Rognli ved Vegsentralen.



Glattkjøringsbanene — hvordan få de glatte bestandig?

Som bilfører synes man nok ofte at vegene så altfor lett blir sleipe og glatte. Utrolig nok er det et problem å få til glattkjøringsbaner som er jevnt glatte året rundt. Glattkjøring skal i henhold til de nye bestemmelser for opplæring til førerkort, inngå som en del av undervisningen.

For å kunne virkeliggjøre intensjonene om at alle nye bilførere skal ha hatt anledning til å gjennomgå et glattkjøringskurs, er det rundt omkring i landet anlagt en rekke glattkjøringsbaner, alle i regi av Norges Automobilforbund. Forutsetningen er at 28 glattkjøringsbaner skal ligge klar innen utgangen av 1981. Hittil er 14 tatt i bruk, og ytterligere 3—4 vil være klare i løpet av høsten.

MEN HVA ER DET SOM GJØR EN BANE TIL EN GLATTKJØRINGSBANE?

I Norges Automobilforbund opplyser ingeniør Sverre Høgvard at det på de siste banene NAF har anlagt, er brukt en bitumen-epoxy-blanding som Sigurd Hesselberg A/S er kommet frem til i samarbeid med Veglaboratoriet. Denne blandingen er brukt på banen i Hoff i Vestfold og på Eggemoen. Dessuten er denne blandingen nå lagt på banen i Moi Rana. Utførelsen av dette dekke er meget væravhengig, og det må tas hensyn til temperatur og vær når blandingen blir lagt på banen. Å legge dekket i regnvær, er noe som forbyr seg selv, sier Høgvard.



STRAKS-LØSNING

Overingeniørene Erling K. Hansen og Sigmund Dørum ved Veglaboratoriet kan fortelle at NAF tok kontakt med Veglaboratoriet for vel to år siden for å få undersøkt om det var mulig å få til et dekke som er brukbart året rundt til dette formålet. Tidligere hadde NAF brukt en dansk tjære-emulsjon, men leveransen av denne stoppet. Den viste seg heller ikke særlig slitesterk, og NAF var interessert i å finne frem til noe mer holdbart. Veglaboratoriet ble derfor forespurt om de kunne bistå med å finne frem til en mer permanent løsning. — Men foreløpig ligger dette prosjektet og "skulper i vannskorpen", fordi det tidligere ikke har vært noe presserende behov, sier Erling Hansen.

— Da leveransen av tjære-embulsjonen fra Danmark plutselig stoppet, oppsto det en vanskelig situasjon for NAF, og det gjaldt derfor å finne en straks-løsning, påpeker Dørum. Sigurd Hesselberg tilbød et spesialbindemiddel, en bitumen-epoxy-blanding. Nå hadde bitumen-epoxy vært prøvet før, men det hadde vært problemer med blandingen. Vi bestemte oss likevel for å prøve dette på nytt. Testene viste et noenlunde brukbart resultat, og blandingen har vært benyttet på tre baner siden. På en av banene falt det første forsøket med bitumen-epoxy ikke tilfredsstillende ut. Årsaken var at banen tidligere var påført et glatthetsmiddel og kjemikaliene i dette hadde vært på asfalten. Her ble det derfor lagt et

nytt lag med asfalt og deretter påført bitumen-epoxy. Resultatet synes å være bra.

60.000 KRONER OG ET VISST VEDLIKEHOLD

Men hvor godt dette dekke holder, er det ennå for tidlig å si, fordi man ikke vet hvordan vinteren vil tære på det. Det kan tenkes at det blir sprekkdannelse, men det er ikke sikkert at dette behøver å føre til noen funksjonell skade. Belegget vil antagelig kreve et visst vedlikehold.

NAF regner med at belegget på en glattkjøringsbane koster ca. 60.000 kroner, men beløpet varierer med størrelsen på banen. NAF opererer med to størrelser på glattkjøringsbaner. De store har to bremsestrekninger og en sving, mens de små har en bremsestrekning og en sving.

PERMANENTE LØSNINGER DYRERE

Veglaboratoriet har også vurdert mer varige løsninger for glattkjøringsbaner. Det er blant annet gjort forsøk med å legge glasskuller i banen på Eggemoen. Ellers begrenser forsøkene seg til laboratorieprøver. I laboratoriemålestokk er det gjort prøver med polert stein, hvilket vil si nedslippt kalkstein. Dessuten er det gjort prøver med elvesingel, stålplater og plast. Men foreløpig stiller Veglaboratoriet seg noe avventende inntil man får se om betumen-epoxy-blandingene står sin prøve. Permanente løsninger vil iallfall bli adskillig dyrere, påpekes det i Veglaboratoriet.

sider. Derfor må problemet i tiden som kommer vies større oppmerksomhet.

Som sagt har vi stilt oss kritisk til måten helseveike er blitt tatt hånd om i den senere tid. Det er nå grunn til å spørre om disse menneskene føles som en klamp rundt etatsens fot? — Er årsaksforholdet at det står lange køer og venter på en ledig jobb i vegvesenet? — Kanskje ligger endel av svaret her. Vi kan iallefall ikke godta at uføretrygd skal stå som eneste løsning.

Hovedtillitsmannsutvalget mener bestemt at mer kan gjøres for disse. Vår oppfatning er at et omplasseringsutvalg ville være av stor verdi i så måte. Mange gode grunner taler etter vår oppfatning for at et slikt utvalg bør gjenoprettes her i Troms.

Blant annet fungerer bedriftslegeordningen så vidt dårlig at utvalget også av den grunn skulle ha sin misjon. Men det viktigste ville i første omgang være å få en diskusjon igang omkring mulighetene for å plassere om ansatte som på grunn av helse må forlate det de holder på med. Erfaringene fra det tidligere utvalget må kunne betegnes som relativt gode.

Vi har også fra utvalgets side pekt på oppgaver som burde være velegnet for de med problemer. Som et eksempel kan nevnes at vegvesenet forvalter brakker og bygninger for anseelige beløp. Vedlikehold av disse måtte kunne gi beskjefligelse for flere.

Selvsagt er vi innforstått med at den store geografiske spredning av de ansatte vil begrense omfan-

Gjøres det nok for å skaffe helseveike tjenestemenn egnet arbeid innen vegvesenet?

Nei — mener hovedtillitsmann Åge Seppola som i et foredrag på vegvesenets kontaktmøte i Bardu i desember 1980 på nytt slo til lyd for at vi igjen oppretter et omplasseringsutvalg innen etaten. Erfaringene med det utvalget vi engang hadde var såvidt gode at et nytt omplasseringsutvalg uten tvil vil bringe oss et godt skritt på veg til å få bukt med problemet.

Seppola siterte bl.a. dette fra Arbeidsmiljølovens § 13: "Hvis en arbeidstaker er blitt hemmet i sitt yrke som følge av ulykke, sykdom, slitasje eller liknende, skal arbeidsgiveren, så langt det er mulig, iverksette tiltak for at arbeidstakeren skal kunne få eller få beholde et høvelig arbeid. Arbeidstakeren skal fortrinnsvis gis anledning til å fortsette sitt vanlige arbeid, etter særskilt tilrettelegging av arbeidet, endringer i tekniske innretninger, gjennomgått attføring e.l.".

Og Seppola fortsatte:

— Allerede for 50 år siden, i 1931 finner en at vegarbeiderne var sterkt opptatt av sitt arbeidsmiljø.

En av hovedgrunnene til den 4 måneders lange streiken blant vegarbeiderne i østlandsområdet dengang, var nettopp krav om bedre sikkerhetstiltak ved helsefarlig arbeid.

Samtidig som den teknologiske og sosiale utviklinga har fjernet endel gamle arbeidsmiljøproblemer, er det skapt nye, som ikke var forutsett.

Noen vil kanskje hevde, og da



Seppola: Vi må få omplasseringsutvalget igjen.

med en viss rett, at det egentlig ikke kan være noe stort problem, dette med helseskadelig arbeid i vegvesenet lenger. Alle arbeidstakere har jo fått en langt bedre utdannelse enn hva tilfellet var tidligere. I tillegg er de representert ved verneombud med vidtgående rettigheter. Og med dem følger plikten til å overta ansvar, ved for eksempel å påse at skadelige arbeidsmetoder ikke benyttes. Det er riktig å hevde at det er skjedd en spredning av myndigheten når det gjelder arbeidsmiljøspørsmål. Men utedriften føler seg tildels makteløse når det gjelder muligheten til å fjerne helsefarlige arbeidsmetoder.

Jeg tenker da spesielt på de håndholdte bormaskinene. Da-

11

gens faktiske forhold er ifølge ledelsen, at det umulig lar seg gjøre å sysselsette alt folket om vinteren på annen måte enn å la endel stå med borehammeren.

Til tross for at en er kjent med at yrkesskade oppstår etter relativt korttids arbeid med borehammeren, må en nesten bare godta disse brukt når valget blir håndboring — eller ingen beskjefligelse.

Hva skal en fra verneombuds- og arbeidstakerhold stille opp med når det ikke finnes alternative arbeidstilbud?

I det hele tatt er håndboring det største arbeidsmiljøproblemet i vegvesenet i dag. En arbeidsmetode som er så tvilsom for helsen at bruken av disse burde vært redusert til et absolutt minimum. Dessverre synes det også å forekomme på et par — tre anlegg at enkelte mennesker står hele året igjennom med bormaskinen.

For vel to år siden fikk vi et vedtak i AMU i Troms om at det ikke lenger skulle innkjøpes nye håndholdte bormaskiner. Et vedtak som for øvrig ble hilst med stor glede i utedriften. — Vi har nå grunn til å tro at AMU-vedtaket ikke er etterkommet, og at nye maskiner er innkjøpt siden vedtaket ble gjort.

Vel, det var litt om arbeidsmiljøproblemer.

Det som det nå er grunn til å frykte, er at økonomisk strammere tider vil gjøre hensynet overfor de helsevake mindre. Strenge bedriftsøkonomiske hensyn vil veie tyngere i vektskåla, enn menneskelige og samfunnsmessige

get av omplasseringer. Men slik det har vært i den senere tid, har problemet dessverre ikke vært tatt alvorlig nok.

Troms var i sin tid et foregangsfylke når det gjaldt hensynet til de helseveike. Muligens det fylket som først opprettet omplasseringsutvalg. Senere er flere fylker kommet etter. Dessverre ble vårt utvalg oppløst etter en tid.

Som arbeidstakerorganisasjon er vi selvsagt sterkt opptatt av måten problemet takles på. Vi har ikke vunnet gehør for at man igjen oppretter et internt organ for dette, men vi gir oss ikke.

Vårt mål er at alle gode krefter må settes inn for å gjøre maksimalt for å få bukt med problemet, eller iallfall forminske det i den grad det er mulig.



Håndholdte bormaskiner volder fortsatt bekymringer. Her Ivar Bakklund.

13

Samarbeidsavtalen ut - medbestemmelsen inn

Så er samarbeidsutvalgenes tid forbi. Noen gråter for det, men vi forstår jo at andre har funnet at det var på tide å endre avtalen til en medbestemmelsesavtale i pakt med tidens strømninger. Tillitsmannsapparatet overtar og får utvidet rett til forhandlinger og drøftinger.

Da Samarbeidsutvalget i Troms møttes til sitt siste møte 18. desember 1980 var det en viss vemodig stemning tilstede. Og flere mintes i taler SU's virksomhet gjennom flere år, kanskje ikke fått gjennomført noe revolusjonerende, men det hadde heller ingen ventet. Men det hadde da vært behandlet en rekke saker gjennom årene og noen tiltak for de ansattes beste skriver seg da fra SU.

Nå er imidlertid SU's tid forbi og 12. desember 1980 ble partene enige om en særavtale om med-

bestemmelse for arbeidstakerne i Statens Vegvesen, og den trådte i virksomhet samme dag.

Det er Hovedavtalens del 2 Medbestemmelse som ble lagt til grunn ved disse forhandlingene og enkelte punkter i denne avtalen har fått tilføyelser spesielt berøgn på Statens Vegvesen.

Hovedpunktene i tilføyelsen er:

Om særavtaler. Tvist om fortolkning av særavtale på fylkesplan, søkes løst ved forhandling med Vegdirektoratets ledelse, videre Samferdselsdepartementets eller arbeidsretten.

Fra siste møte i SU.



14

Arbeidsmiljølovens § 19 og planer om byggearbeider, innkjøp av maskiner, rasjonalisering, arbeidsprosesser og arbeidstidsanordninger.

Avtalens varighet. Denne avtalen gjelder fra 12/12-1980 til 30/9-1982 og videre for 1 år av gangen hvis ikke en av partene sier den opp med 3 mndrs. varsel.

MASKINKJØP 1981

De første maskinene for 1981-budsjettet blir levert ved årsskiftet 1980/81, og resten noe senere. Følgende er bestilt når dette skrives:

- 2 stk. lastebiler, Scania LBS 111 og Volvo F 7
- 5 stk. små lastebiler, Mercedes 608 m/enkle førerhus
- 5 stk. varebiler Mercedes 307 m/enkle førerhus
- 2 stk. grustilhengere, langboggi
- 2 Stk. vegghevler Cat. 140 G
- 1 stk. traktor, Ferguson MF 50
- 1 stk. gravemaskin, Åkermann H 9 MB
- 1 stk. hjullaster Cat. 950
- 2 stk. kompressorer, Atlas 12,6 m³/min
- 2 stk. kompressorer, Atlas 4,8 m³/min
- 18 stk. snøploger (14 diag. og 4 spiss)

Dessuten under vurdering, men ikke bestilt:

- 1 stk. oljegrusutlegger
- 2 stk. slepevalser, 6,0 t
- 1 stk. transp.knuseverk (lite)
- 1 stk. spes.tilhenger for utlegger m.m.

Bortsett fra gruppene grustilhengere og slepevalser, hvor det blir litt økning i antallet, er det bare snakk om utskifting av gammelt materiell.

16

Om forhandlinger/drøftelser. Enighet om at medbestemmelse for vegvesenets arbeidstakere skal skje ved at tillitsmannsapparatet får utvidet rett til forhandlinger og drøftinger.

Parter ved forhandlinger. Forhandlinger skal føres på det plan hvor sakene naturlig hører hjemme, eventuelt i første omgang med vegkontorets ledelse. Forhandlinger skal føres med tillitsvalgte for den eller de tjenestemannsgrupper saken vedrører.

Forhandling. Fortolkning av saker. Interne organisasjonsendringer av varig karakter som medfører omdisponering av arbeidsstyrke og utstyr må betraktes som varig, når dette tar sikte på å vare ut over 3 måneder.

Spørsmål som henger sammen med forholdet egen regi/entreprise og spørsmål i forbindelse med innleie av fremmedmaskiner, er ikke gjenstand for forhandlinger, men kan drøftes mellom partene.

Fordeling av nye stillinger. Fordeling av stillinger som vedtas av Stortinget i forbindelse med det årlige budsjett, er ikke gjenstand for forhandlinger.

Valg ved anskaffelse av utstyr. Kjøp av utstyr er forhandlings saker når det ikke ersonnakk om større kapitalvarer så som biler, hølver, dosere, gravemaskiner, hjullastere, knuseverk, traktorer og kompressorer o.l. Slike innkjøp kommer inn som drøftingssaker.

Trivselsmessige tiltak. Bedriftsintern opplæring, unntatt arbeidsmiljøopplærings, er gjenstand for forhandlinger.

Informasjon. Rammeavtalens bestemmelser om informasjon må få anledning til å virke på den mest mulig naturlig og hensiktsmessige måte i etaten, før en eventuelt trekker opp nærmere retningslinjer.

Organisasjonene har adgang til å nytte administrasjonens konfektive utstyr og interne distribusjonskanaler i forbindelse med informasjon til sine medlemmer om saker som går inn under avtalen om medbestemmelse.

Saksbehandling. Partene er enige om at forhandlinger skal være påbegynt senest 2 uker etter at krav om forhandlinger er satt fram.

Forhandles det i første omgang på et lavere administrativt nivå og enighet ikke oppnås, kan hver av partene kreve forhandlingene ført videre med vegkontorets ledelse. Deretter kan det forhandles i Vegdirektoratet, videre til avgjørelse i Samferdselsdepartementet eller i en partssammensatt nemnd.

Forholdet til Arbeidsmiljøloven. Partene er enige om at følgende saker som i henhold til Arbeidsmiljølovens § 24. 2 behandles av AMU, istedet skal behandles som forhandlings- eller drøftingssaker etter denne særavtale:

"Planer som krever Arbeidstilsynets samtykke i henhold til

15

Forbudt for passasjerer å sitte i bilene ved ombord- og ilandkjøring og også under overfarten

Dette skiltet finner vi ved alle våre ferjesamband her i fylket og såvidt vites også i mesteparten av landet ellers. Mange er det som spør — er dette nødvendig og hvorfor? Hvor gammel er denne bestemmelsen?

Forbudet er fastsatt av Samferdselsmyndighetene i "Instruks for førere av ferjer i riksvegsamband" av 21. august 1970 — og har også stått i tidligere instruksjoner siden midt i 40-årene. Bakgrunnen er ulykker i Syd-Norge fra den tiden. Denne ferjeinstruksen er under revisjon, men det er intet som tyder på at denne paragrafen i instruksen vil bli endret. Dersom dette skal være mulig, må ferjeleiene og ferjene tilfredsstille spesi-

elle vilkår for sikkerhet. Ferjebruene må være ombygget slik at mothakesystem og fallport kan brukes og ferjene må også være av en mer moderne type. I Troms har vi 3 ferjeleier som er bygget for dette system, men vi har ennå bare 2 standardferjer og med umoderne ferjeleier kommer ikke disse til sin rett.

Det er vel ingen av oss som har unngått å se skiltene som er satt opp ved ferjeleiene i fylket vårt.

Et skilt vi møter over alt på ferjeleiene i Troms.



17

Men det er vel kanskje få av oss som har fulgt henstillingen til alle tider.

Det heter bl.a. i instruksen at "ferjeføreren påser at passasjerer ikke sitter i bilene ved ombord- og ilandkjøring eller under overfarten" og likeså "ferjeføreren har rett til når det foreligger spesielle omstendigheter, f.eks. transport av syke, å fravike bestemmelse- ne".

Av erfaring vet de fleste at mannskapene på ferjene stadig gjør trafikantene oppmerksomme på skiltene.

Vi spurte en av ferjeførerne, Arne Tobiassen, m/s "Malangen" som går i riksvegsambandet 863 i Karlsøy kommune om publikum er flinke til å etterkomme henstillingen.

— Enkelte overholder skiltene, men ikke alle. Passasjerene vil som oftest sitte i bilene ved ombordkjøring, helst når det er dårlig vær. De velger det som er

mest lettvtint, selv om de vet om påbudet.

— Det er vanskelig for dere å påse at denne henstillingen blir etterkommet?

— Vi har flest faste reisende på denne ruta og det er trasig for mannskapet å påpeke dette for hver gang. Det skulle også være unødvendig. Likeså er det umulig med den bemanningen vi har å påse at ingen til enhver tid sitter i bilen under overfarten.

Selv om passasjerer blir sittende i bilen så har det såvidt meg bekjent ikke skjedd noen ulykker på grunn av dette. Men likevel — selv om vi kan gi dispensasjon — har vi pålegg om å påse at ingen sitter i bilene. Men det virker som om alle forbud i dag må ha straffe- bestemmelser for å bli overholdt.

— En ting er i alle fall sikkert. Det er ikke av vrangvilje, men kun for passasjerenes sikkerhet dette på- budet er gitt.



Slik festeanordningen er idag.

18

Kapittel 2 omhandler frostsikring og er betydelig omarbeidet etter de nye bekjennelser som senere års forskning har brakt for dagen. Det er vist aktuelle frostsikringsmetoder for ulike konstruksjoner og grunnforhold. Kapitlet inneholder også tabeller som viser bl.a. midlere telenedtrengning i samtlige av landets kommuner.

Kapittel 3 omhandler underbygning og er noe omarbeidet. De viktigste endringer vedrører dypspredning.

Kapittel 4 omhandler overbygning og er betydelig omarbeidet. Av viktigere endringer kan nevnes:

— Dimensjoneringsgrunnlaget er noe endret.

— Spesiell dimensjonering for grusveger.

— Lempninger i krav til korngradering for bærelagsgrus.

— Grus tillates som bærelag ved høyere trafikkbelastninger enn tidligere.

— Lempeligere krav til bærelags mekaniske styrke på mindre trafikkerte veger.

— Komprimeringskrav er endret.



— Betydelige lempninger i jevnhetskrav.

Kapittel 5 omhandler drenering. Dette kapittel er også betydelig omarbeidet og det legges større vekt enn tidligere på god drenering. Nødvendig dybde på åpen drengroft er øket til 35 cm under traubunn. Dette medfører øket vegområde i skjæring på 60 cm.

I kapittel 6 omtales vegdekker og mange nye typer dekker er

Her er en illustrasjon til kap. 6 som forteller en hel del.

SLITELAG	VEGER OG GATER							GANG- OG SVRKEK-VEGER	FLY-FLASBER
	ADT	100	500	1000	2000	3000	6000		
GRUS									
ENKEL OVERFLATEBEH. (IKKE PÅ GRUSUNDERLAG) Eo									
DOBBEL OVERFLATEBEH. Do									
DOBBEL OVERFLATEBEH. MED GRUS Dog									
OLJEGRUS Og									
ASFALTØSNINGSGRUS Alg									
ASFALTGRUSBETONG II (FAKRIJONSFORBEREDE TILTAK) AgbII									
ASFALTGRUSBETONG I AgbI									
ASFALTBETONG Ab									
TOPEKA Top									
STØPEASFALT Sta									
BETONG									

 BRUKES VED VANLIGE FORHOLD
 BRUKES NÅR SPESIELLE FORHOLD TILSIER DET

Nye vegnormaler «Vegbygging» — mer fleksibel enn før

Senhøstes 1980 ble de nye vegnormalene introdusert på en regional konferanse i Tromsø for et engere utvalg vegfolk fra de tre nordligste fylker.

Samtidig ble problemene med oppfølging og kontroll av den foreskrevne kvalitet viet stor oppmerksomhet.

De nye vegnormalene er blitt et voluminøst bokverk på hele 500 sider og mange vil nok synes at den har vel mye lærebokpreg.

Fire nye kapitler er kommet med og bidrar til volumøkningen. Bedre redigering av stoffet gjør imidlertid at boka likevel er grei å finne fram i, og vi er sikre på at denne vegfolks "bibel" vil bli et verdifullt hjelpemiddel i årene framover. Stort opplag skulle forøvrig borge for at boka ikke bare havner i vegkontorets hyller, men virkelig finner vegen ut i praktisk vegbygging.

Generelt sett virker det som at denne utgaven av vegnormalene innretter sine tekniske krav mere i samsvar med de realiteter som norsk vegbygging har å stri med.

Ordrbruken er mye godt endret fra "skal" — krav til "bør" — benyttes. Til gjengjeld skal det ikke fires en tomme på kravene der normalene benytter formuleringer med "må".

La oss så se på de viktigste endringer.

Kapittel 1 består for det meste av lærebokstoff om dannelsen av berg- og jordarter, samt klassifisering og byggetekniske egenskaper. Dette stoffet hører neppe



Vegsjef Herteif Solberg åpner konferansen i Tromsø. I forgrunnen konferanseleder, Jens Fosheim fra Vegdirektoratet.

hjemme i en bok av vegnormaltype, og vil etter sigende bli tatt ut i neste utgave.

omtalt. En ny figur gir enkel og grei veiledning for valg av dekketype. Kapitlet er i særklasse vegnormalenes mest voluminøse.

Kapittel 7 tar for seg forsterkning av eksisterende veger, som dermed er skilt ut som eget kapittel og betydelig endret. Det skilles mellom forsterkning til helårs- og sommerbæreevne.

Kapitel 8 som omhandler vegskråninger inneholder en god del nytt stoff. De tekniske krav er imidlertid lite endret.

Kapittel 9 omhandler vegrekverk og er et av de nye kapitlene i vegnormalene. Stoffet vil være kjent for planleggerne fra "Geometrisk utforming".

Kapittel 10 omhandler tunneler og er litt omarbeidet. Bl.a. er et nytt mindre tunnelprofil introdusert.

Kapittel 11 har gang- og sykkelveier som emne. Også dette er et helt nytt kapittel. Den geometriske utforming er uendret fra "gatenormalene". Her får en imidlertid også dimensjonering av overbygning.

Kapittel 12 omhandler snøsi-

kring og er nytt stoff for de fleste. Man kan her finne anbefalte løsninger på de fleste av våre velkjente problemer i denne sammenheng.

Kapittel 13 er også nytt og tar for seg vinterbygging. Dette skulle absolutt være nyttig stoff for våre breddegrader.

Når det gjelder kvalitetskontroll og dokumentering av kvalitet, så vil dette for fremtiden få høy prioritet. Både kapitlene "underbygning" og "overbygning" inneholder bestemmelser om kontrollomfang og kvalitetskrav.

Det nye er imidlertid at normalene ikke lenger krever at 100 % av måleresultatene skal ligge innenfor oppsatte krav. Det er nå tillatt med 20 % overskridelse (10 % for de høyere vegklasser), men dette forutsetter at det foreligger minst 10 måleresultater.

For geometrikrav som høyder, jevnhet og lagtykkelse sier normalene dessuten at disse kan fravikes når alternativ utførelse gir bedre økonomi og tilfredsstillende kvalitet.

TAKK OG ANERKJENNELSE

Vegdirektøren har i brev av 15. januar 1981 skrevet slik:

I store deler av landet har vi hatt en jule- og nyttårshelg med særlig vanskelig vær- og føreforhold. Det har vært storm, skred eller stor nedbør.

I denne situasjonen har vegvesenets mannskaper og de private brøytekontraktørene gjort en stor innsats for å holde vegene åpne og gi sikkerhet for de vegfarende. Vegdirektoratet vil uttrykke takk og anerkjennelse til disse mannskapene for den innsats som er gjort. En vil be om at vegsjefen bringer dette videre til alle i driften, oppsynet og på vegkontoret som har vært med på dette.

Eskild Jensen

Ludvig Aarhaug – viktig brikke i motstandsbevegelsen

Okkupasjonsmakten var svært avhengig av et noenlunde godt forhold til vegvesenet. Etaten ble derfor mye nyttet i motstandsvirksomheten — spesielt i kurertjenesten gjorde vegvesenet en stor innsats. Private bileiere med helårsdrift for etaten var særlig egnet — hvis det skulle gå galt sto disse alene.

En av de som var midt oppe i det var Ludvig Aarhaug i Bardu. Fra 1936 hadde han egen lastebil og kom straks med i brøytetjenesten, først ovenfor Sjørdalsbrua. Etter hvert ble det helårsbeskjeftigelse i vegvesenet, sommerhalvåret gikk hovedsakelig med til grus- og massetransport. Men transportene utviklet seg til i krigsårene å omfatte litt av hvert. Aarhaug forteller:

— Det var spennende tider. Vi som brøytet var utstyrt med en slags passerseddel utstedt av tysk transportsjef og denne seddelen var nærmest som en slags sesamsesam i mange tilfelle. I tillegg fikk jeg et relativt godt forhold til krigspolitisjefen i dette området, og han berget meg unna 3 anmeldelser, den ene sto sogar en tysk major bak. Han ville ikke slippe meg forbi med ploget og tilslutt presset jeg meg forbi hans hestekjøredning og hadde nær tatt han med plogvingen. Han forlangte førerkortet, men jeg dro døra igjen og var hard på at han måtte flytte seg. Politisjefen berget meg ut av den knipa.

— Hvordan kom du inn i tjenesten for motstandsbevegelsen?

— Daværende major Hundstad

22



... en spennende tid.

som var min sjef i 1940-krigen, spurte om jeg kunne være behjelpelig med å bringe folk og dokumenter over grensen til Sverige. Det var ruta gjennom Sjørdalen som skulle brukes. Jeg kjørte gjerne folkene til vegs ende i Sjørdalen og måtte ofte holde dem i

ikke så annen mulighet enn å stikke av, bl.a. en rekke av vegvesenets folk som var knyttet til anleggskontoret for vegen gjennom Tamokdalen. For mitt vedkommende gikk ikke turen lenger enn til "Karistasjonen" hvor jeg gikk inn i den gjengen som var der. — På den tiden tok vi også imot flyslipp.

— Og etter krigen?

— Jeg fortsatte med lastebilkjøringen fram til 1974, hadde måttet drive med leiesjåfør de siste årene, trøbbel med en fot satte meg tilbake, sier Aarhaug som tilslutt ikke får fullrost nok oppsynsmennene som virket i Barduområdet i den tiden han drev aktivt. Først Harald Løvhaug, så senere Harald Langmo og Håkon Kollen, beundringen for dem stiger mere og mere ettersom årene går. De hadde et voldsomt arbeidspress, men alltid i godt humør.

dekning hjemme. Men også andre steder lå folk i dekning i påvente av viderebefordring. I et hus ankom plutselig krigspolitisjefen, folkene ble i hui og hast bragt på loftet, mens vi rigget til kaffe til politisjefen i første etasje.

— Og det ble etterhvert andre oppdrag?

— Oppsynsmennene i området her, Harald Langmo og Håkon Kollen, medvirket aktivt til å lette arbeidet for motstandsfolkene. Det ble rigget til mange proformaoppdrag både hit og dit. Endel transportoppdrag var reelle nok, men ble nok dirigert litt uøkonomisk for vegvesenet.

— Det forekom kanskje mere fjernliggende mål for kurervirksomheten også?

— Oppdragene førte meg flere ganger til Alta, der plasserte jeg en blikkboks med papirer i en bestemt fjellsprekk og der fant jeg også eventuell returpost. Så var det å skjule dette best mulig i lasten. Turene til Alta hang sammen med spionasjen på slagskipet "Tirpitz" og jeg hadde også en av de mest aktive karene i den affæren, Torstein Raaby, med på en av turene. Hos kjente Petra Øvergård, fikk vi to servert middag i stua, mens Petra lot tysk politi spise på kjøkkenet.

Aarhaug deltok på første snøfreskurs i Sør-Norge under krigen. Vi ser ellers en annen Troms-væring — Torbjørn Barstad som nr. 2 fra høyre i første rekke.



23

Åndervåg bru

ble avlevert under stort fram møte av bygdefolket den 27. november 1980. Blant gjestene fant vi også May-Britt Nilsen og Grete Tøllefsen som hadde ansvaret for at begivenheten ble presentert i klasseavisen for 8. klasse ved Straumen skole.

"Krut" heter avisen — hva annet forresten — her slås fast hvordan kvinne- og herremotene skal være, her finner vi resultater fra en lokal gallup om tobakk og alkohol, endel konkurranser, regler for brannsikring, om en drømmebil og selvfølgelig en fyldig reportasje fra avleveringen av Åndervåg bru.

I den forbindelse trekkes det fram forutgående alvorlige henstillinger til myndighetene om snarlig utbedring eller ombygging av denne brua som har vol-

det bygda så mange problemer. Og så har de da også fått ny bru 2 år før den var planlagt bygget. Redaktørene av "Krut" intervjuet vegsjefen og fikk her vite de tekniske detaljer, at den kostet 2,6 mill. kroner og at gammelbrua trygt kunne brukes som gang- og sykkelveg.

Klasseavisen har ellers fått med at varaordføreren Peder Seljebø ønsket gjester velkommen til en enkel bevertning og uttrykte ønske om at vegnettet på Åndørja nå måtte få et bedre vegdekke og

Gammelbrua og nybrua.



IKKE KJØPT BOREMASKINER ETTER AMU-VEDTAKET

I et foredrag på kontaktmøtet i Bardu i desember i fjor, og som er tatt inn i dette nummer av Vegstikka, hevdet hovedtillitsmann Åge Seppola at det ble kjøpt inn håndholdte boremaskiner etter at AMU gikk inn for at det ikke skulle kjøpes inn flere slike.

AMU gjorde dette vedtaket 8. mai 1978.

Overingeniør Gunnar Berntsen opplyser at disse ryktene må nok skrive seg fra det at de boremaskinene som ble kjøpt inn i 1977 lå en tid før de ble tatt i bruk. Altså — det er ikke kjøpt håndholdte boremaskiner etter AMU-vedtaket.

24

25

overrakte tilslutt vegsjefen blomster som takk til etaten for den nye brua. Blomstene var, som Seljebu sa, også som et håp om at vegsjefen ville være folket der behjelpelig med ytterligere en bru — den over Mjøssundet.

Vegsjefen takket for all denne

oppmerksomheten og ga en kort historikk over bruplanene for Åndervåg bru.

Tilslutt takket fylkesvaraordfører Oddmar Mathiassen på gjestenes vegne og uttrykte glede over at dette bruprojektet nå var vel i havn.

May-Britt Nilsen og Grete Tøllefsen fra skoleavisen "Kruttt".



26

VEGDIREKTØR ESKILD JENSEN

gjestet Troms fylke i desember. Sammen med avdelingsdirektør Tor Norman Johansen og kontorsjef Nils Paulsen møtte han en utvidet ledergruppe ved vegkontoret og biltilsynet og hvor også ansattes tillitsmenn deltok.

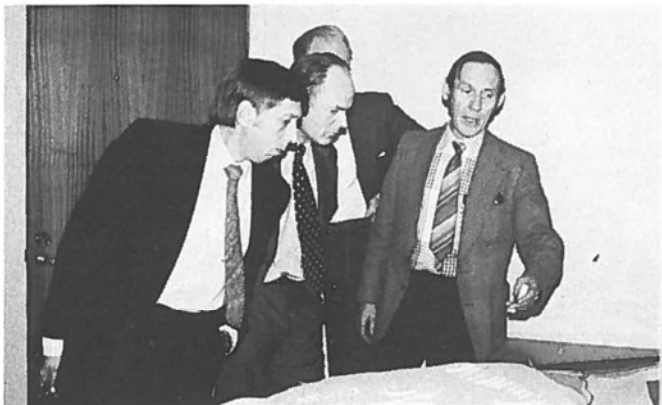
Her fikk Vegdirektøren en orientering om dagens situasjon og om de viktigste oppgaver vi står foran.

Dagen etter foretok Vegdirektøren med følge en befaring til Pollfjellet hvor tilriggingen for tunnelarbeidene var igang. Befaringen omfattet også et besøk på anlegget Kvesmenes — Olderbakken og på Vegsentralen i Nordkjosbotn.



Vegsjefen fikk høve til å presentere vinter-Troms for Vegdirektøren (til v.)

Vegsjefen orienterer her fra v. Nils Paulsen, Eskild Jensen og Tor Norman Johansen (skjult) om den nye innfartsvegen til Tromsø.



28

AVDELINGSLEDEREN HAR ORDET

Denne gang Administrasjons- og økonomiavdelingen v/Arild H. Johansen.

Vi har over budsjettet for 1981 fått 2 nye stillinger til vegkontoret. Stillingene er økonomisk saksbehandler og personalmedarbeider (førstesekretær/konsulent).

Med denne tildelingen er økonomi- og personalfunksjonen ved kontoret godt ivaretatt, og vi regner med at administrativ avdeling nå har det nødvendige og riktige antall stillinger.

Begge de nye stillingene er utlyst for søker med høyere utdanning eller tilsvarende kvalifikasjoner. Det er det sentrale ansettelsesråd som foretar ansettelse etter innstilling fra vegsjefen.

Vegkontoret har ialt 115 stillinger og av disse er 38 ved administrativ avdeling. Det er dessuten merkantile stillinger ved planavdelingen, vedlikeholdsavdelingen, maskinavdelingen og ved innkjøpsseksjonen. Biltilsynet har 19 merkantile stillinger fordelt på stasjonene Tromsø, Harstad

og Finnsnes.

Under behandlingen av vegbudsjettet for 1981 i Stortinget kom det klart til uttrykk at Stortinget så med liten velvilje på øking av administrasjonsutgiftene i vegvesenet og særlig gjaldt dette oppretting av nye stillinger, bortsett fra til biltilsynet hvor Stortinget fant at det på grunn av nye arbeidsoppgaver fortsatt var behov for en viss tilgang på nye stillinger.

Vi regner ikke med, og det er heller ikke foreslått i budsjettmessig sammenheng nye stillinger til administrativ avdeling i de nærmeste årene.

Etter vår vurdering er bemanningen tilfredsstillende og vi har mannskap nok til å utføre de mange oppgaver som er tillagt administrativ avdeling på en god måte. Hvorvidt vi lykkes, vil bero på vår egen vilje og evne til å gjøre jobben.

27



Ved foten av Pollfjellet informeres Vegdirektøren av fra v. Andor Larsen, Eilif Mathisen og Andreas Setsaa om de forestående arbeider.

På anlegget Kvesmenes — Olderbakken møtte Vegdirektøren bl.a. Torbjørn Borge og Trygve Johnsen.



29

Ny piggedekdato?

I bladet for Bilgummiverkstedenes Landsforbund desember 1980 slo redaktøren til lyd for å skyte fram piggedekdatoen fra 15. oktober til 1. oktober. Fordelen skal være at arbeidspresset på verkstedene med skifting av dekk skulle bli mere spredt — man fikk bedre flyt i dette arbeidet. Stasjonsjef Ingvart Sommerlund ved Biltilsynet i Tromsø har reagert på dette og har skrevet til bladet "Gummi for all transport" slik:

Piggedekk fra 1. oktober må vel være en like firkantet datobestemmelse som nå 15. oktober, avhengig av sted, vær- og føreforholdene.

Påstand om at først den 15. oktober har norske bilister adgang til å ta i bruk piggedekk er oppfattet galt. Ifølge kjøretøyforskriftene, § 136, 4 siste ledd heter det at piggedekk ikke må brukes i perioden 1. mai — 15. oktober med mindre særlige føreforhold gjør det nødvendig. Altså ved føreforhold "glatte veier" kan piggedekk brukes, og skal også brukes i henhold til forskriftens § 136, 4, første ledd, for å sikre tilstrekkelig veggrep, uansett dato.

Om det skulle hende for noen at snøen kommer presis den 15. oktober, så vil den neppe komme presis den 1. oktober til alle. Problemet vil være det samme, men det er ikke i datoen at problemet ligger.

Hvorfor ikke gjøre noe innen bransjen? Gi tilbud om hurtig pigging, nymontering av hjul komplett ferdig til bruk når snøen kommer allerede i september. Gi 30

oppgjort med 300—400 kroner pr. dag. Vi ville derfor prøve å la sjåførene selv føre på oppgjørform, noe de allerede hadde innført bl.a. i Nordland med godt resultat. I en kursrunde før jul i 1979 som biltilsynet holdt for sjåførere om "beredning og sikring av last" fikk maskinavdelingen og lønningskontoret henge seg på med en orientering om dette samtidig som kjøpreisene ble utdelt. Sjåførene har derved lettere å se hvilken oppgjørform som lønner seg best for bilene. Samtidig har de nå en bedre mulighet til å følge med i totaløkonomien. Her må det vel for ordens skyld nevnes at oppgjørformen skal avtales og godkjennes av vegmester/oppsynsmann.

Som et positivt trekk for lastebil-driften må også nevnes den interesse vi har registrert inne på

Beløpene i tusen-kroner

	1977	1978	1979	1980
510	136,9	370,5	299,3	272,4
511	90,6	155,7	166,4	104,8
Sum	227,5	526,2	465,7	377,2

Enda tydeligere blir tallene hvis vi tar hensyn til prisstigningen på verkstedprisene:

	1977	1978	1979	1980
Sum	290,0	596,4	500,1	377,2

f. eks. gode rabatter for å spre arbeidstilgangen og tilbud om å hente og bringe.

Forfatterens fremstilling ansees som en oppfordring til opposisjon mot regelverket, og leserne påvirkes nok av dette. Slik skapes negative holdninger om regelverk som har til hensikt å få system og styring i ekspertenes "forstå-seg-på"-uttalelser og meninger. Forskriftene kan ikke lages slik at de passer alle personer under alle forhold.

I mange tilfeller burde salg av piggedekk medfølge varsel som f. eks.: **Dette er ikke sommerføre, men en liten sikring som ikke tåler samme kjørefart som sommerdekk selv på sommerføre.**

En annen dato måtte betinge flere datoer i det langstrakte landet vårt, som har vinter i den ene enden og sommer i den andre. Vinter på Sørlandet er vel ikke så ulik vinter på høye fjelloverganger og i Nord-Norge, så flytt dato i bransjen, vi andre bruker piggedekk når føret gjør det nødvendig og håper å få kjøpt piggedekk også i månedene juni, juli og august.

vegkontroret og ikke minst ute, både fra oppsyn og sjåførere. Det synes å ha kommet en ny giv for å få det beste ut av situasjonen selv om vi fremdeles har et langt lerret å bleke, noe jeg vil komme tilbake til.

I denne sammenheng må vi også ta for oss utgiftssiden. I 1977—1978 startet vi opp med forebyggende vedlikehold også for lastebiler. Erfaringene her ble det samme som for de øvrige maskin-grupper. Det kostet ganske meget den første tiden etter at vi startet opp med dette, men senere har utgiftene gått ned. Jeg har noen tall som illustrerer dette. Tallene, som gjelder vedlikeholdskostnader, er fra de 3 første kvartalene i årene 1977, 1978, 1979 og 1980. Jeg har også bare tatt med de bilene som har vært i drift hele denne tiden.

Utnyttelse av vegvesenets maskinressurser

Bedre planlegging — bedre og mere effektivt transportutstyr — virkningene av systematisk vedlikehold — sjåførenes rolle i fastsettelse av oppgjørformen — ga bedre driftsresultater, spesielt på lastebil-siden, konstaterer transportoppdragsgruppen ved vegkontoret som har vært i sving siden våren 1980.

Og det var nettopp bekymringen omkring lastebilenes driftsresultater som ga støtet til at det ble satt ned en gruppe for å se nærmere på rutine og maskindisponeringen. Gruppen som har bestått av avdelingsingeniør Harald Grønsvoll, ingeniørene Knut Grimstad og Arne Fossbakk konsentrerte seg om lastebil-driften.

— Harald Grønsvoll, hvordan grep dere saken an?

— Vi ble snart klar over at det etablerte plansystem var for tidkrevende og tungstyrt, det omfattet bl.a. 3 måneders perioder. Dette merket man særlig i lastebil-driften og på dekkeleggingssiden hvor forskyvelser i tidsprogrammet kunne skape forskjellige problemer. Men det lå også fordele i dette systemet — de berørte parter fikk mulighet til å uttale seg.

Nå har vi gjort planperioden kortere for lastebiler, det dreier seg stort sett om 6 uker fremover. Vi innhentet opplysninger om behov og oppdrag fra alle avdelingene og planen er nå satt opp ut fra lønnsomhetskriterier for lastebil-driften. Det er særlig lagt vekt på å holde hengerne i drift.

Et nytt trekk i år som også må nevnes er at vi tok i bruk 2 nye grushengere slik at vi i år har hatt 3 hengere mer eller mindre i bruk på massetransporten. Selv om våre biler med hengere har kjørt på de samme reduksjonssatser som de private har hengertransport vist seg å være en lukrativ forretning for oss. Jeg har regnet ut gjennomsnittsinntekter for perioden fra og med mai til og med oktober i år for biler med og uten hengere. Det er da tatt med biler som har vært i typisk fyllmasse-transport.

Gj.snittsinntekt u/henger kr. 151.900,-
Gj.snittsinntekt m/henger kr. 240.900,-

Disse tall får vi ta noe lett på. Med dette mener jeg at vi ikke ukritisk bør ta forskjellen og multiplisere med 3 for å finne merinntektene. De totale utgiftene for hengerne var i samme periode kr. 55.000,-. På dette grunnlag kan vi slå fast at hengertransport er en god forretning. Det kan i denne sammenheng nevnes at vi satser friskt på hengertransport og kjøper inn 3 nye hengere for levering i 1981.

Transportoppdragsgruppens første disponeringsplan for lastebiler var satt opp fra og med uke 20. Driftsresultatet for lastebiler inkludert grushengere til og med uke 22 (utgangen av mai) i år var ÷ 250.000 kroner, til samme tid i fjor ÷ 330.000 kroner, altså en forbedring på 80.000 kroner. Ved utgangen av oktober var de samme tallene henholdsvis ÷ 37.500 kroner og ÷ 1086.000 kroner. Forbedringen her i forhold til



Harald Grønsvoll presenterer Transportoppdragsgruppas resultater.

— Vi hadde et elendig driftsresultat i 1979. Totalt på 510- og 511-gruppene hadde vi et underskudd på 1,2 millioner kroner.

— Hvordan har det så gått med lastebil-driften i 1980?

— Det ble i løpet av 1979 fra maskinavdelingens side påvist at tilfeller med feil og mangelfull rapportering førte til at det ble benyttet gale oppgjørformer, — noe som i de mest ekstre tilfeller førte til at en boggibil ble

31



Systematisk vedlikehold — positivt for økonomien. Karl J. Sivertsen (stående) "overvåker" Kåre Olaussens reparasjoner — fra Storslett verksted.

i fjor er på hele 1048.500 kroner. Som vi også ser har driftsresultatet i forhold til utgangen av mai forbedret seg med 212.500 kroner.

For ytterligere å illustrere utviklingen i lastebil-driften har vi tatt med noen tall fra anlegg.

Vi transporterte 98.600 kbm med egne biler i 1979, 131.400

33

kbm i 1980 (t.o.m. 10. mnd.), en økning på 33 %. Vi ser også at andelen for innleide biler er gått ned med 6,7 %.

Her er bare tatt med transportert masse oppgjort etter fyllmassepriser og det er også her de store kvanta ligger.

For ordens skyld må det også nevnes at transportkapasiteten vår har økt med ca. 21 % i forhold til 1979, vi har byttet ut 3 enkeltaklede biler med 3 boggbiler i tillegg til de 2 nye hengerne.

Dette er jo pene tall som må forbedres ytterligere. En kan vel vanskelig si at transportoppdragsgruppen ene og alene skal ha ros for dette. Vi må vel heller kunne si at resultatet er en følge av gruppens arbeide i tillegg til de tidligere nevnte momenter.

— Er det spesielt lastebiler som viser gunstig utvikling?

— For de andre maskingrupper er sammenligningsgrunnlaget for spinkelt til at jeg kan trekke frem noe tall. Vi har benyttet samme fremgangsmåte ved planarbeidelsen som for lastebiler, forskjellen har bare vært lengre planperioder.

Denne arbeidsmåten har vært meget arbeidsbesparende for maskinavdelingen samtidig som vi føler at de forskjellige avdelingens behov og ønsker blir ivaretatt bedre enn før. Arbeidsmåten er likevel i støpeskjeen og vil sikkert bli forandret etter hvert som vi vinner flere erfaringer.

I oktobernummeret av "Vegstikka" sto det om de 2 dozerne som selv med våre 59 kvalifiserte dozerkjørere periodisk har måttet

stå på grunn av førermangel. I tillegg vet vi at i løpet av de 2 siste år har gravemaskiner, hjullastere, lastebiler og borevogner stått i perioder av samme grunn. En kan her spørre om disponeringen av mannskapet alltid har vært vel gjennomtenkt.

Mange vil sikkert synes at denne kritikken er preget av en snever synsvinkel og det er forståelig riktig. Vår oppgave, eller mandat, er å få best mulig utnyttelse av maskinparken. Når vi så av og til erfarer at det kan være vanskelig å få bemannet maskiner og biler, så håper jeg at vi blir forstått når vi anser akkurat dette problemet for å være det mest betydelige i øyeblikket.

Selvsagt er vi klar over at maskinkjørere/sjåfører kan være opp-tatt i annet viktig arbeide, men det er i slike tilfelle våre ønsker om prioritering kanskje ikke er sammenfallende med anlegg/vedlikehold.

Mobilkranen vår har også vært i liten aktivitet. Vi har i dag bare 2 som har kranførerbevis. Hvorfor er det ikke tatt hensyn til dette ved de siste ansettelser?

I Harstad-området har det i høst stått en borevogn, Roc 601, mens det har vært innleid en privat. Årsaken til dette sies å være at vår vogn ikke egner seg til arbeidet, den har bare en bom som ikke er bevegelig. Bør vi kvitte oss med den eldste 601 og kjøpe inn en maken til den nyeste, Roc 302? Vi kjøper inn senkboretstyr til rek-kverksoppsett til den ene av de eldste borevognene.

— Hvor mange timer må vi så ha

de forskjellige maskiner i produksjon for å dekke de faste utgifter?

— Et slikt regnestykke må basere seg på at maskinen ikke er avskrevet og at den har hatt over-skudd siste driftsår. Tallene jeg bygger på refererer seg fra og med 9. måned 1979 til og med 8. måned 1980.

Da dozerne tidligere er nevnt hadde det vært naturlig å ta med en av disse i et slikt regnestykke, men den ene av dozerne er avskrevet, det vil si at vi ikke har faste kostnader på denne, og den andre dozeren er så ny at vi har ikke regnskap for et helt år på denne.

530-14	Brøyt X21TL	Ny 1979	
Variable kostnader			kr. 140.000,-
Faste kostnader			kr. 136.600,-
Disponerte dager	232	1596 produksjonstimer	
Udisponerte dager	14		
Rep.dager	5		
Inntekter pr. prod.time			kr. 175,-
Variable kostnader		140.000 ./ 1596	kr. 87,72
Dekningsbidrag pr. prod.time			kr. 87,28
Nødv. prod.timer		136.600 ./ 87,28	1565

— Har så gruppen forslag til enda bedre utnyttelse av våre biler og maskiner?

— Ja, mener vi.

I rolige perioder om vinteren med lite brøyting har det vist seg å være vanskelig å utnytte ledig kapasitet på vegvesenets lastebiler, og da spesielt i områder med liten anleggsvirksomhet.

For de som ikke er klar over det kan det nevnes at brøyteberedskapen koster vedlikeholdet ca. 1000 kroner pr. dag for å ha en lastebil stående uvirksom. Dette må samtidig virke lite tilfredsstillende på våre sjåfører og er heller

ikke i samsvar med intensjonen i Arbeidsmiljølovens § 1 om meningsfylt arbeide. De vegmestrene som har egne biler i brøyting er selvfølgelig klar over dette og har tatt konsekvensen av det.

Vegmester Hansen har regnet litt på dette og funnet ut at det lønner seg for han å transportere grus 8 mil fra Rognmoen i lager for utkjøring på vegen til våren, fremfor å ta grusen i båt fra Tyttebærvika og kjøre grusen direkte på vegen.

Vi har satt opp et talleksempel på dette.

34

Transport av 1200 kbm grus til Fossbakken:

1) Transport bil/henger 80 km Rognmoen - Fossbakken ./ 20 % red. Ny opplasting lager Transport bil ca. 10 km	kr. 118.000,- kr. 3.000,- kr. 29.000,- Kr. 150.000,-
Spart beredskap: (1200 : 13) = 92 lass 2 turer pr. dag = 46 dager x 1000,- Totale utgifter til transport m/bil	kr. 46.000,- Kr. 104.000,-
2) Båtfrakt Tyttebærvika - Tennevoll 1200 x 70 Kaileie Transport bil ca. 12 km Totale utgifter til transport med båt/bil	kr. 84.000,- kr. 4.000,- kr. 32.000,- Kr. 120.000,-

Regneeksempelet viser at Ernst Hansen har spart ca. 46.000 kroner i beredskapsutgifter (vintervedlikehold), mens transportutgiftene ved å ta grusen fra Rognmoen i stedet for fra Tyttebærvika er blitt ca. 30.000 kroner dyrere, men totalt sett har han spart ca. 16.000 kroner.

I tillegg har vi fått inntekter på lastebilene ved å utnytte ledig kapasitet, og ikke minst har sjåførene fått det som kan kalles meningsfylt arbeide, noe som må telle ganske meget.

Eksempelet viser at dersom forholdene ligger til rette, må en ta seg tid til å vurdere, eventuelt regne på alternative løsninger på grusleveranser.

Vi bør også være spesielt oppmerksom når vi går ut med anbud på leveranser av armeringsjern, betongrør etc. Dersom vi har muligheter til å utføre en eventuell transport av disse varer med egne biler fra leverandør til arbeidsplass, kan det vise seg å være kjærkomne oppdrag. Det må da ikke stå i anbudet "levert arbeids-

plass", men at en får anbudet med og uten transport.

Hvordan gruppen har funnet ut etter å få impulser for vårt videre arbeide, og har da følgende ønskemål å fremføre:

For at gruppen skal være effektiv må vi i god tid i forvegen ha beskjed om bil- og maskinbehov samt tidspunkt for dette. Videre må vi også ha beskjed om biler og maskiner som forventes å bli ledige. Også her er tidspunktet viktig.

Slike beskjeder kan gis direkte

til en av gruppemedlemmene, eventuelt gjennom anleggsbestyrer/vegmaster.

Til slutt vil jeg si noe om disponeringsplaner. Planene er satt opp fra de kriterier som gjaldt under planarbeidelsen. Som nevnt tidligere kan det under planperioden ha oppstått tidsforskyvelser i f.eks. dekkeleggingsprogrammet. Vi må da ikke komme i den situasjonen at en bil eller maskin blir dårlig utnyttet på anlegget bare fordi den skal være der ifølge disponeringsplanen.

Mere bruk av tilhengere i transport øker lønnsomheten.



36

35

37

VETERANER GÅR AV

På Møllerhaugen tok vi i høst avskjed med Sigurd Johansen, Vangsvik, Ole M. Sivertsen, Aspeund, Ival Johansen, Navaren,

Arnold Bergh, Hemmingsfjord, Gunvald Engen, Rossfjord, og Alf Nymo, Keianes.



Overing. Andreas Setsaa som her representerer Vegsjefen overrekker gaver til Ival Johansen. og her til Arnold Berg.



38

Personal ~ Nytt

TILTREDELSE

Utdriften:

Stig Strømsør er tilsatt som tjenestemann i anleggsdriften.

Disse to er overført fra anlegg til vedlikeholdsdriften:

Olav Johansen, vedlikeholdsområde 8.

Odd Isaksen, vedlikeholdsområde 6.

Lovise Evenmo er tilsatt i fast halvdagsstilling ved vegstasjonen i Bardu.

FRATREDELSE

Vegkontoret:

Eilif Mathisen er fratrudd som avdelingsingeniør ved anleggsavdelingen.

Vivi Kristin Michaelsen (Johansen) er fratrudd sin stilling som kontorassistent.

Utdriften:

Disse er fratrudd med pensjon: Peder O. Eriksen, Samuelsen 1/1-81.

Henry Karlsen, Oteren 1/1-81. Karstein Larsen, Grovfjord 1/12-80.

Med 50-års dag:

Asle Solås, Samuelsen 27/1. Ivar Langstrand, Vesteråsvn. 20, Harstad 10/2.

Torstein Pettersen, Karlstad i Målselv 14/2.

Arvid Andersen, Karlstad i Målselv 1/3.

Nikolai Didriksen, Seljelvnes 3/3. Nils Konrad Nilssen, Nordmannvik 10/3.

Leif Steen, Aspelund 11/3. Leif Nystad, Nordkjosbotn 22/3.

Vilmar Larsen, Burfjord 16/4. Johan Pedersen, Malangseidet 24/4.

Med 60-års dag:

Helge Sørensen, Laksvatn 1/3-81. Hans Kr. Olsen, Nordvik, Sørvik 7/4-81.

40

Vi gratulerer!



Vegsjef Herleif Solberg gir presang.

I Harstad ble oppsynsmann Agnar Nilsen hedret ved oppnådd aldresgrense.



. og her takker Agnar Nilsen.

39

VEG-SPORT



Årsmøtet i bedriftsidrettslaget ble holdt 11. desember 1980 i vegkontorets kantine. Oppslutningen var dårlig — kun 14 medlemmer var tilstede.

Likevel — årsrapporten fra styret gir grunn til å tro at den idrettslige aktiviteten har vært jevnt god i året som er gått.

Høydepunktet i året var Vegcupen i fotball hvor Troms fylke sto som arrangør. Ellers var både dame- og herrelaget representert i Hallingkastet på Gol. Resultatene herfra ble følgende for våre lag:

Damer:

Vegdirektoratet—Troms2—1
Troms—Rogaland2—6

Herrer:

Vegdirektoratet—Troms9—5
Hordaland—Troms17—3
Troms—Sogn og Fjordane11—8

Ellers kan vi se at førstedivisjonslaget i fotball har spilt noe ujevnt i sesongen og havnet på 4. plass i serien. I cupen avanserte de til tredje runde før de måtte gi tapt.

I håndball er herrelaget ferdig med serien og berget plassen sin i 1.divisjon.

Damelaget er ferdig med serien og spiller første cup-kamp 17. februar.

Idrettslagets arbeid er preget av desentralisering og arbeidsfordeling mellom styret og gruppene. Med ansvarsbevisste og initiativrike folk i de enkelte grupper gir denne arbeidsformen liten belastning på styret og trolig fin inspirasjon til videre arbeid i gruppene, uttaler styret.

Ellers viser regnskapet at aktiviteten har "tært" endel på kapitalen. Reduksjonen i egenkapitalen er ikke illevarslende, men den viser at vi fremdeles må holde liv i vår velkjente dugnadsånd.

Ved valget ble følgende hovedstyre valgt:

Formann: Svein J. Hansen. Nestformann: Lisa Sundstrøm. Kasserer: Harry Albrigtsen. Sekretær: Svein Stormo. Styremedlem: Knut Arne Henriksen. Varamenn: Anton Bævre og Anna Josefsen.

Følgende ble gruppeformenn: Fotball: Per Nilssen, håndball: Anton Bævre, ski: Bjarne Otterdal, skyting: Kåre B. Tune, trim: Knut Grimstad.

41

V.M. PÅ SKI 1981

Vegmesterskapet vil bli arrangert lørdag 21. mars på Møllerhaugen i Målselv.

Arrangør vil bli Finnsnes Vegstasjon og Vegkontoret.

Opprop kl. 11,30, start kl. 12.00. Det blir servert en varmrett etter rennet med påfølgende premieutdeling. Vi vil få disponere 2-3 rom m/dusj slik at deltagerne kan få skiftet etter rennet.

Påmelding kan skje ved å fylle ut blanketten nedenfor, og sende den til Vegkontoret innen 15. mars. Påmelding kan selvsagt skje enkeltvis, men helst samlet i konvolutt for hvert område/stasjon.

Mesterskapet vil ikke bli kunngjort på annen måte.

Idrettslaget ønsker vel møtt til en hyggelig dag på Møllerhaugen.



Påmelding VM 1981

Navn	Alder
Stasjon/Område	
Tidligere antall ganger deltatt:	

42

MASSEKORSBÅND

har du et forslag til



bruk forslagsordningen


Statens vegvesen
Samarbeidsutvalget

PÅSKEBRAKKENE 1981

Det vil også i år bli anledning til å leie vegvesenets brakker/stasjoner i påsken og tilbudene er denne gang disse:

Skoddebergvatnet, Grovfjord
Innset brøytestasjon, Bardu
Veglund brøytestasjon, Lavangen 1)
Vegnes brøytestasjon, Gratangen 1)
Vegvang brøytestasjon, Takelvdal 1)
Vegås brøytestasjon, Malangen
Svanelvdalen, Senja
Reinøy, Reinøy
Vannøy, Vannøy
Tamok, Øverbygd
Perskogen, Skibotndalen (4 leiligheter)

1) Disse stasjonene må det tas forbehold om utlån dersom brøyting gjør det nødvendig at stasjonene bemannes med sjåfører.

I tilfelle flere søkere på samme brakke/stasjon, foretas loddtrekning. De som ble tildelt hus forrige påske, kommer i siste rekke. Komiteen vil også, hvis pågangen er stor, begrense utlånstiden, slik at de som i forbindelse med vinterferien belegger en stasjon fra f.eks. palmelørdag, må vike plass onsdag før skjærtorsdag for ny familie.

Søkere bes ta hensyn til dette i sine ønskemål.

Under henvisning til melding nr. 64/80 av 21. oktober 1980 fra Vegdirektoratet kan det bli aktuelt å kreve leie for stasjonene fra kr. 30,- for første døgn og kr. 15,- for hvert døgn utover et døgn.

Søknad bes sendt skriftlig til:

Formidlingskomiteen v/Steinar Norum
Vegkontoret, Postboks 615
9001 Tromsø

innen 20. mars d.å.

Husk å anføre eventuelt alternativ og dato for leietiden.

