

Harald Pedersen, Ingolf Moan, Johs. Barsli, Tormod Erntsen og A



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 3 - juli 1981
13. ÅRGANG

INNHold	side
Riktig arbeidsvarsling	3
Langtidsplanen til Stortinget	4
Lapping av vegdekke	10
Snart 700 bruer i Troms	12
Er vi fattige på ideer?	13
Arnøya - lang vintersesong	14
Etterrensk i tunnel	18
Nytt anlegg	20
Den årlige repetisjonsøvelse	22
Nils Skavberg er sluttet	25
Med personalsaker som tema	26
Velferdsmidlene for 1981	28
Plassering av last i patruljevogn	30
Skadestatistikk for 1980	32
Avdelingslederen har ordet	34
Personalnytt	35
Peder Bergmo - pensjonist i 25 år	36
Vi gratulerer	38
Et apropos til Nord-Norgebanen	39
Etter ti tusen timer	40
Yrkesbevis for anleggsmaskinførere	42
Veg-sport	42

I redaksjonen:

Olive 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:

1400 eksemplarer

Bidragstere denne gang:

TEKST: Andreas Setsaa, Svein Liland og Jarle Hansen.

FOTO: Ulf Winther og Jarle Hansen

Riktig arbeidsvarsling.

Vi er nå inne i en ny sommersesong. Vegtrafikken øker fra dag til dag og når vel i år som andre år toppen i juli måned.

Turisttrafikken - med i hovedsak bilførere uten lokalkjennskap - kan i år som tidligere, gjøre sikkerheten på våre arbeidsplasser langs vegene mere utrygge.

Det er derfor viktig nå i sommermånedene å være ekstra påpasselig med arbeidsvarslingen - at de riktige og nødvendige skiltene kommer opp i rett tid. Og like viktig - å fjerne skilt som ikke gir rett informasjon til vegfarende. Arbeidsvarsling f.eks. skal bety at her foregår arbeid.

Med riktig varsling gjør vi ihvertfall vårt til å høyne sikkerheten for trafikantene og for våre egne arbeidstakere.

Langtidsplanen til Stortinget

Vi har før skrevet at utgangspunktet for Langtidsplanens fylkesvegdel ble revet i stykker før planen skulle ta til å virke — fylkets økonomiske situasjon ble bare stadig verre. I stortingsmelding nr. 80 (1980—81) kan vi lese at også for riksvegvesen del av Langtidsplanen er de økonomiske rammer som planen bygget på noe redusert. Før planen havnet i Stortinget ble forslaget til investeringer for perioden 1982—85 satt ned med 61 mill. 1981-kroner for Troms fylkes vedkommende.

STYRKING AV VEDLIKEHOLDET

Likevel er det Troms sammen med de øvrige fylker i Nord-Norge og på Vestlandet (unntatt Rogaland) som kommer forholdsvis best ut på investeringssiden når det gjelder riksveger. Landet sett under ett holdes summen av bevilgningene til anlegg og vedlikehold tilnærmet konstant i perioden 1982—85, Samferdselsdepartementet går inn for å prioritere vedlikeholdet — dermed blir det mindre til anlegg.

Det er lagt opp til en gjennomsnittlig vekst på 3% når det gjelder riksvegvedlikeholdet, mens riksveganlegg får en årlig nedgang på 1,8%. Den totale ramme for riksveganlegg er omlag 600 mill. kr. mindre på landsbasis for 1982—85 enn den har vært i årene 1978—81 omregnet til 1981-priser.

MERE TIL DEKKELEGGING

I Stortingsmeldingen heter det at man er innstilt på å satse en del ekstra midler for å få redusert andelen grusveger i Nord-Norge. Innen utgangen av 1985 skal bare

10% av riksvegvesen her ha grusdekke. Idag har vi 32% grusveger på riksvegvesiden hos oss i Troms.

Om man er oppmerksom på at det også kreves midler til et visst forarbeid som forsterkning, grøfting — skal dette programmet kunne gjennomføres. Til dette og dekkeleggningen vil det gå med 75 mill. kroner og programmet er allerede startet opp i år med 15 mill. kroner til de 3 nordligste fylkene, hvorav Troms har fått 4,3 mill. kr.

NYE VEDLIKEHOLDS-OPPGAVER

Økte vedlikeholdsbevilgninger, altså — men også nye oppgaver. Ansvar for vegbelysning f.eks. har vi hittil stort sett bare hatt i tunneler og på ferjeleier. Nå mener man at staten ut fra trafikksikkerhetsmessige vurderinger tar på seg større ansvar for belysning av riksveger. Belysning som sikkerhetstiltak må prioriteres på linje med andre slike tiltak og staten vil dekke driften av lysanlegg fra og med 1982 etter standardtakster.

Av andre nye oppgaver kan nevnes oppsetting, vedlikehold og renhold av leskur for kollektivtrafikk, det samme for toaletter for vegfarende, skilting og merking av ruter for tungtransport og farlig gods. Jo — de økte bevilgninger skal få ben å gå på.

MINDRE TIL ANLEGG

Som vi nevnte foran — vedlikeholdsbevilgningene øker på bekostning av anleggsmidlene. I forhold til den rammen vi utarbeidet langtidsplanen etter, får vi i Troms altså 61 mill. kroner mindre for perioden eller drøye 15 mill. mindre pr. år i årene 1982—85. Og i forhold til det som er bevilget innværende planperiode (1978—

81) — 37 mill. kr. mindre. Alt regnet i 1981-priser. Det er satt av kr. 419 mill. til Troms fylke for perioden 1982—85 — dette er 5,2% av de totale investeringer for hele landet. — Nordland og Hordaland er de fylker som får mest, omlag 11% hver.

Howdan kommer så de enkelte riksvegstrekninger ut i forhold til vegsjefens forslag? Det gir vi et bilde av nedenfor. Her viser vi investeringsprogrammet slik vegsjefen har foreslått (1979-pris) — i neste rubrikk er dette tallet omregnet til 1981-pris — så følger Samferdselsdepartementets forslag i Stortingsmeldingen og tilslutt differansen.



Ser Agnar Kvernnes symbolikk i skiltene? Innsnevring av arbeidsplassen? Nå — her i Gratangen vil vi imidlertid få et av fylkets større anlegg — Hilleshamn — Tjuvskjør.

4

Strekning		Alle beløp i mill. kroner			
		Vegsjefens forslag		Samf. dep forslag	Diff.
		1979 pris	1981 pris		
E6/rv6	Nordland gr — Finnmark gr	62,1	74,6	75,8	1,2
E78	Nordkjosbotn — Tromsø	41,1	49,3	49,5	0,2
Rv19	Nordl. gr — Nordl. gr v/Langv.	18,8	22,6	22,6	—
Rv83	Tjelsund bru — Harstad	26,5	31,8	31,9	0,1
Rv84	Fossbakken — Nordstraumen	9,4	11,3	7,9	3,4
Rv86	Andselv — Gryllefjord	25,1	30,1	12,2	17,9
Rv87	Elverum — Øvergård	5,9	7,1	4,7	2,4
Rv91	Olderdalen — Fagernes	20,4	24,5	24,6	0,1
Rv824	Breistrand — Nordl. gr	4,8	5,8	5,8	—
Rv825	Tjeldsund bru — Hilleshamn	4,3	5,2	5,2	—
Rv825	Hilleshamn — Storfossen	42,8	51,4	51,6	0,2
Rv850	Harstad — Langvassbukt	13,2	15,9	15,9	—
Rv852	Elvevoll — Brøstadbotn	4,7	5,7	5,7	—
Rv854	Rundhaug — Målsnes	1,7	2,1	2,1	—
Rv855	Buktamo — Finnjordbotn	1,1	1,3	0,8	0,5
Rv856	Finnjordbotn — Fredheim	5,0	6,0	6,0	—
Rv858	Storsteinnes — Larseng	9,2	11,1	7,2	3,9
Rv860	Islandsbotn — Stonglandseidet	12,4	14,9	4,7	10,2
Rv861	Silsand — Mefjordaksla	15,2	18,3	18,3	—
Rv862	Tromsø — Kvaløysletta	22,6	27,1	4,8	22,3
Rv862	Kvaløysletta — Bakkejord bru	2,2	2,2	2,7	1,3
Rv863	Kvaløysletta — Hansnes	14,5	17,4	16,5	0,9
Rv866	Langslett — Skjervøy	13,7	16,5	16,5	—
Rv867	Samamoa — Fenes	6,9	8,3	8,3	—
Rv868	Oteren — Lyngseidet	15,8	19,0	19,0	—
	Sum	400,0	480,0	419,0	61,0

Dette betyr altså en utsettelse av en rekke anlegg — disse er ført opp som marginalprosjekter for samme periode. Marginalprosjekter vil si — får vi mere penger enn hva som er lagt opp til etter planen, kommer også disse eller endel av disse til utførelse.

— Men, vegsjef Herleiv Solberg, vi finner vel positive trekk i Norsk Vegplan tross lavere investeringsramme enn forutsatt?

— Styrringen av vedlikeholds-budsjettet på riksvegvesiden må så absolutt trekkes fram som positivt. Det må etter dette kunne bli

lettere å drive et vedlikehold som kan gi oss bedre veger å trafikere på.

— Noe som er skuffende?

— Investeringsrammen hadde vi jo gjerne sett større, men reduksjonen på anleggssiden betyr ikke noen radikal tilbakegang. Skuf-



Det blir nok nye oppgaver for Johs. Barski (til venstre) og Ingolf Moan.

fende er det imidlertid at det er prosjekter som innfartsvegen til Finnsnes, Stakkevollvegen i Troms og en del andre trafikksikkerhetstiltak som rammes av denne reduksjonen. I Troms fylke er vi kommet langt i utbyggingen av nye veger, men det står fortsatt store oppgaver og venter når det gjelder forsterkning og dekkeleggning. Ettersom vi gjennom Norsk Vegplan pålegges nye oppgaver som f.eks. veglys, leskur, toaletter, så er jeg redd for at vi får store problemer med å nå igjen landsgjennomsnittet for vegstandard.

— Som du nevner her gir vegplanen signaler om at vegvesenet både skal bygge og drive veglys. Vil vi få en strøm av søknader om å overta driften av eksisterende lysanlegg?

— Ser vi Troms fra oven i vintermørke, synes fylket å være kommet langt i utbyggingen av veglys. Det vil være helt umulig for vegvesenet å overta alt dette. Jeg antar at vi i første omgang må prioritere trafikksikre vegkryss og strøk der gangtrafikk fra før er særlig stor. Veglys kan også virke negativt på trafikksikkerheten. Har barn valget mellom å bruke en mørk boliggate og en opplyst riks- eller fylkesveg som lekeplass, så vil de nok velge det siste.

— Hvem skal avgjøre om det er nødvendig med veglys, vegvesenet eller politiet?

— Vegvesenet har budsjettansvaret og må derfor ha det avgjørende ordet, men vi vil selvsagt også legge vekt på politiets vurde-

6

5

7

ringer. Vi regner imidlertid med at det her må komme utfyllende bestemmelser.

— Vi skal jo også sette opp leskur for kollektivtrafikken, sørge for vedlikehold herunder renhold av disse. Sammen med de nye oppgaver med veglys og toaletter for vegfarende, vil vel dette kunne bli en stor utgiftspost på vedlikeholdsbudsjettet.

— De nye oppgavene er forså-

vidt OK, men tempoet i denne utbyggingen vil være sterkt avhengig av bevilgningsrammen først og fremst, men også av vinterkostnadene. Vi opplever jo enkelte år med så store vinterutgifter som i år f.eks., at det blir lite igjen til de øvrige oppgaver. Når det gjelder leskur, må de stedene hvor behovet antas størst, få først.

— På riksvegsiden venter vi altså en liten nedgang i anlegg-

saktiviteten, men til gjengjeld noe økning til vegvedlikeholdet. Til fylkesvegene må vi vel regne med en nedgang både på anlegg- og vedlikeholdssiden. hvilke tilstander kan vi vente oss av dette?

— Vi må regne med at dette vil føre oss lengre bort fra et harmonisk vegnett. Heretter vil vi få helt uensartede telerestriksjoner som vil skape komplikasjoner for trafikkantene og dermed for deler av

samfunnet. Vi vil ellers f.eks. bli nødt til å opprettholde en høvelpark for sommerbruk mere eller mindre bare for fylkesveger.

Til slutt vil jeg si at, på tross av rammereduksjonen, tror jeg vi går et interessant og aktivt vegliv i møte. De økonomiske betraktninger må selvsagt stilles ennå mere i fokus enn hittil, men også det er et interessant moment.

Trafikksikkerhet er viktig stikkord - her solid adskillelse mellom myke og harde trafikanter. - rv. 86 ved Finnjordbotn.



8

LAPPING AV VEGDEKKE

Vedlikehold av veger med fast dekke prioriteres høyt. Derfor legger vi også vinn på å reparere huller i kjørebanelen så snart de oppstår. Det er god økonomi og sparer trafikkantene for ergrelser og hindrer skader på biler og materiell.

Det er vegmester Almar Leirbakk som sier dette og han fortsetter:

— Lapping av veger med fast dekke pågår hele sommeren. Det kan være mange grunner til at det oppstår huller i vegbanen. Årsaken kan bl.a. være slaghull, spølning med kjetting, galt fall på vegen som gjør at vannet blir stående å tære, dårlig skjøting, kortere leirlomme og telebrudd.

Det er rimelig forsikring å lappe tidligst mulig — før skaden blir

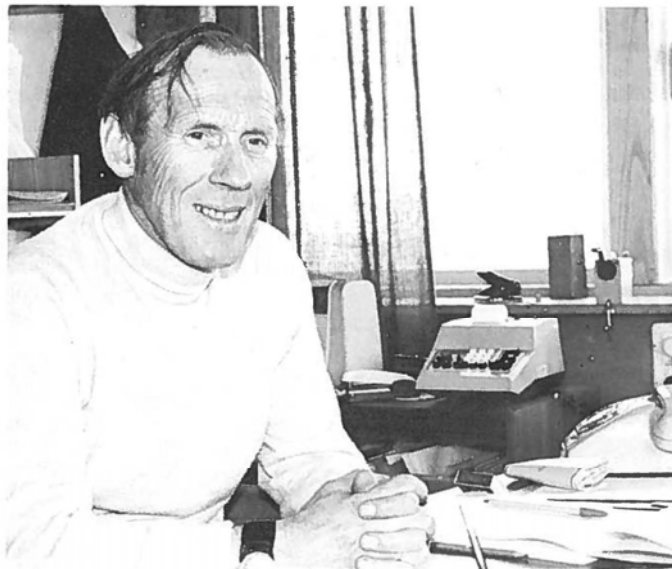
større og fører til ulempe for trafikkantene.

Vedlikeholdet blir utført etter den generelle standard på vegen forøvrig. Er det større svikt i veggrunnen ser vi derfor ingen grunn til lapping. Da må drastiskere tiltak settes i verk. Vi skjærer da kantene, skifter masse i grunnen og oljegrusen legges med høvel.

— Men mindre hull lappes hurtig og greit?

— Vi bruker Pick-up til frakting av oljegrus og redskaper. Først

Vegsjef Herleif Solberg: Tross stramme økonomiske vilkår - vi går et interessant og aktivt vegliv imøte.



9

hugger vi opp hullet med slegge og gjør kantene rene. Etterpå pensles en klebrig emulsjonsvæske i hullet og oljegrus fylles på i passe mengde. Til slutt går vi over med en håndkomprimeringsmaskin. (Hoppetussa). Vi legger stor vekt på at lappingen utføres nøyaktig. Ellers kan det snart oppstå nye huller i skjøtene og dette påfører oss bare ekstra arbeide.

For å få til skikkelig lapping kreves det oppholdsvær og 5—6 varmegrader. Om vinteren og når det er regn og kaldvær hender det at vi må foreta ren midlertidig lapping.

Dette kan også skje på tampen av en arbeidsdag. Bli det ikke tid til skikkelig arbeid velger vi en foreløpig lapping fram til neste dag. Vi finner dette mer hensiktsmessig enn å sette opp fareskilt. Oppsetting av skilt tar også tid og der vi kan unngå dette er det mest tjenlig, ikke minst for trafikkantene.

— Skjer det ofte at bileiere krever erstatning for skader oppstått på grunn av hull i vegbanen?

— Dette skjer heldigvis svært sjeldent. Om vi skal operere med tall — kanskje en hvert 3. år.

— Vi retter også opp etter andre, både for private og for andre etater, bl.a. etter graving over veg for vannledning og kabler f.eks.

— Visst gjør vi det, og det blir mange ganger i løpet av året. Det følger mye arbeid med dette og opp-

rettingen må skje så raskt som mulig. Vegvesenet er rette instans til å gjøre dette. Men vederlaget er altfor lite etter min mening og arbeidet blir derfor utført med underskudd.

Den som graver over veg idag betaler kr. 60,- pr. løpende meter for veg med oljegrus og kr. 100,- for fast dekke.

Og Leirbakk sier til slutt:

— Vedlikeholdet av faste dekker går greit. Vi har flinke folk som utfører dette. Det meste skjer med handkraft. En spesiallaget kuttemaskin til bruk istedet for hakke står langt oppe på ønskelista.



Etter oppfylling med oljegrus, komprimering med "Hoppetussa" - Harald Mathisen.

Forskriftsmessig smøring av hullet.



10

11

SNART 700 BRUER I TROMS

Vi har for tiden 698 bruer i Troms fylke som skal vedlikeholdes i vegvesenets regi — 353 av disse ligger i riksveger og de øvrige 345 i fylkesveger — altså temmelig likt fordelt på stat og fylke når det gjelder antall, men alle de store bruene ligger i riksveggruter.

Betongplatebruer er den bru-konstruksjon som forekommer hyppigst her i fylket — 291 slike bruer har vi, dvs. nærmere 42% av det samlede antall.

Nærmest opp til dette i antall kommer stålbekebruer — 189: 27% hvorav 12 med tredekke, de øvrige har betongdekke.

Å legge bruer i rør hører med i tiden — 88 bruer ligger som stål-rør, 65 som betongkulverter, mens vi har 45 betongplatebruer.

Bruer i stålfagverk var jo impo-

nerende byggverk å skue — nå er det bare 16 igjen av dem — og de elegante hengebruene har vi ennå færre av, nemlig bare 2 — Tjeld-sundbrua og Trongstraumen bru.

Og hvelbruer av huggen stein finnes det ennå 2 igjen av som fortsatt er i bruk — Bergseng bru i rv. 850 og Bjoreldal i fv. i Lenvik.

Bruene i dagens riks- og fylkes-vegnett er selvsagt av ulik årgang. Den eldste skriver seg fra ca. 80 år tilbake, det er Fossen bru i Kåfjord, — vi har 2 som er bygget i

De "3 bruer Kalvebakk" i E 78, men bare 1 teller med i statistikken.



12

ARNØYA — lang vintersesong

Vintervedlikeholdet har lang sesong på Arnøya. Her ute ved havgapet er snemengden den store bøyggen. I år har sneproblemene vært ekstra store. 12. mai var siste brøytedag. Øya har heldigvis en fast stasjonert snefreser. 400 timerverk har den utført i vinter.

Arnøya hører til Skjervøy kommune. Her og på Laukøya bor det ca. 920 mennesker. Tettstedene er Lauksletta, Arnøyhamn, Akkarvik, Årviksand og Nikkeby.

Det er fisket og fiskebedriften som gir de fleste arbeidsplasser, men her drives også gårdsbruk. 1973 var et godt år for de som drev fiske og dette ga en stor økning i bilkjøpet. Det synes som om hver husstand har minst en bil og biltrafikken er derfor forholdsvis stor.

Fra fastlandet må du bruke 2 ferger hit ut. Å få bru over Maur-sundet er derfor blitt et folkekrav på disse kanter. Særlig dersom man får et fergeleie på Kvitnes (Kågen). Da må det bygges 6 km ny veg. Til fastlandet vil det da bare bli en ferge. Den vil ta 10 minutter og gå utenom åpne havstrekninger. Fra Skjervøy tar fergeturen ca. 45 minutter.

Arnøya har 54 km veg og Laukøya har 9 km. Av dette har 18 km fast dekke. I tillegg skal 9 km fast dekke legges i år. Det blir strekningen fergeleiet — Nymoen. Det var lite veg her før 1969. Da ble strekningen Nymoen—Årviksand ferdig. Vegene til Akkarvik ble åpnet i 1975.

Det er 3 personer som tar seg av vedlikeholdet på vegene her ute. Da Vegstikka var på besøk var Reidar Berg og Hugo Lorentzen opp-tatt med å demontere snefreseren etter vinterens strabaser, mens Anton Johansen var kjørt til vegstasjonen på Storslett.

De sier:

— I vinter har snefreseren gått omlag 400 timer mot 30 timer i fjor. I likhet med fylket forøvrig har snemengden vært ualminnelig stor. På strekningen Akkarvik-/Langfjorddalen kan det gå skred på forholdsvis lange strekninger. I og med at vi har snefreseren blir vegene tatt opp fort. Vi freser kantene godt ut slik at brøytebilen kan overta snarest mulig. Det er vanskelig å forebygge skred her. Skal det gjøres, må større tiltak settes i verk og det blir for kostbart.

— Sperrer dere når det er rasfare?

— Vi har valgt å ikke sperre. Det kan være lett å sperre. Men når du åpner vegene poengterer du at ras-faren er over og den vurderingen kan være vanskelig å ta. Her er forresten ingen gjennomgangs-trafikk og de som bor på øya er godt kjent med forholdene og kan

årene 1910—19, 21 bygget mellom 1920—29 og 80 mellom 1930—39. Så fikk vi en periode — krigsårene bl.a. hvor det var mere labor aktivitet på brufrenten, i årene 1940—49 ble det bygget bare 28. Men vi kom sterkt igjen i 50-årene — resultat 175 bruer, i 60-årene 178 og i 70-årene til idag 179. Og vi har faktisk hele 34 bruer vi ikke vet nøyaktig når de er bygget.

I fjor tok vi i bruk 19 bruer — i

t tillegg ble 2 ombygget til stikkrenner. Bæreevnen på bruene våre er vel ikke så aller verst, sett i forhold til noen år tilbake — nærmere 79% tillates for minst 10 tonn akseltrykk og inntil 13 tonn — 15% tillates for inntil såkalt Tung 8 tonn, ca. 5% inntil 8 tonn, mens akseltrykket på 6 bruer ikke må overstige 6 tonn og vi har faktisk 4 bruer som vi har måttet sette en ennå lavere grense på.

Er vi fattige på idéer?

Ledelsens møte med organisasjonene den 27/5-81 oppnevnte ny **Forslagsnemnd** som fikk fullmakt til å avgjøre premiering av forslag som måtte komme etaten til nytte.

Nemnda fikk følgende sammensetning:

Fra tjenestemenn i utedriften:

Martin Rognli, formann (varamann Ivar Langstrand).

Fra vegkontoret:

Gunnar Berntsen (varamann Martin Eriksen).

Fra oppsynet:

Ernst Hansen (varamann Jan Jørgensen).

Fra biltilsynet:

Karl Erik Andreassen (varamann Odd Jarl Bergan).

Nemndas sekretær:

Loyd Lauritsen.

I rapporten til møte med organisasjonene gikk det fram at det var lenge siden (flere år) at det var presentert et forslag eller en ide med tanke på premiering.

Vi oppfordrer sterkt de som siter med ideer eller de som allerede har utviklet forbedringer å komme fram med disse. Kanskje vanker det en premie — slett ikke

umulig.

Og skulle noen ha bruk for tegnehjelp f.eks. for å kunne legge fram et forslag, er vi behjelpelig med det.

Adressen er **Forslagsnemnda, Vegkontoret, postboks 615, 9001 Tromsø**, eller en av medlemmene i nemnda.

13

forhåpentlig beregne skredfaren like godt som oss.

— Sne og blåst. Kan noe gjøres for å hindre at vegene fyker igjen?

— Vegene er bygd opp på kortere strekninger. Der hvor dette kan gjøres er det til stor nytte. Men på åpne høyder kan dette være et aber. Her er værhardt. Vinteren 1978/79 tok f.eks. stormen bussen ut av vegene i Langfjorden. Heldigvis ble ingen skadd.

Og Reidar Berg fortsetter:

— Vi benytter også sneskjerm. Men etter mitt syn er de til liten nytte. Kanskje noe av vegene som går til dette kunne vært

anvendt bedre, f.eks. til oppbygging av vegbanen eller lignende.

Maskinparken på Arnøya består av en hjullaster, høvel, Pick-up og snefreser.

De sier det begge to:

— Vi burde absolutt hatt en garasje for maskiner og redskaper. Det er ufyselig å måtte stå ute i all slags vær når noe skal repareres og stelles. Maskinene har heller ikke godt av dette. Vi har forstått det slik at det skal bygges garasje, men når tid det blir, vet vi ikke.

— Hvordan er kontakten med ledelsen?



Vintersesongen er over — Reidar Berg (til venstre) og Hugo Lorentsen demonterer snefreseren.

14

15

— Vi har daglig god kontakt med folkene på Storslett vegstasjon. En mobiltelefon har vi — og VHF-sendere. Det hender ofte at vegmesteren og oppsynsmenn er her og vi er også endel på Storslett. Dersom vi får feil med maski-

nene kan vi få verkstedfolk hit ut. 3—4 ganger for året er det vanlige behovet. I 1979 fikk vi satt opp en ny, god brakke ved fergeleiet. Den blir blant annet mye benyttet til overnatting, både av folk fra vegkontoret, Storslett og av brøytere. Det er lettere å ta seg tur hit ut når forholdene er tilstede for overnatting.

Når det gjelder informasjon om driftsplaner o.l. synes vi orienteringsmøtene er gode, men de burde i allefall holdes to ganger i løpet av året. Vi synes også det er rimelig at vi blir tatt med på råd når planer utarbeides.

— Hvordan er forholdet til publikum?

— Gode veger gir fornøyde trafikkanter. Grusvegene her ute er nye og forholdsvis gode. Problemer i forbindelse med teleløsningen er få. Likevel, grusveg er grusveg og alle, også vi, ønsker fast dekke overalt. Klager på forskjellige ting forekommer. Da vurderer vi om vi kan rette på dette, eller om dette er noe som publikum må godta og leve med.

Folk her ute retter forresten stadig kritikk til oss om avkjørselspolitikken i vegvesenet. Vi synes ofte den er berettiget. Enkelte avslag synes uforståelig for oss. Bestem-



Vintersesongen er over — brøytestikkene skal ned — Reidar Berg.

16

Etterrensk i tunnel — nytt utstyr og ny metode for bortledning av vann

Ikke alle tunneler går gjennom sikkert fjell — så er tilfelle med Mebytunnelen i fylkesvegen til Grunnfarnes. her er tatt i bruk nytt utstyr for etterrensking og her skal for første gang i Troms prøves ny metode for å lede bort vannet fra taklekasjer.

VANSKER MED RENSKETUSTYRET I STARTEN

Det var like over nyttår i år vi i Mebytunnelen tok i bruk en gravemaskin med peleagregat, d.v.s. en meiselhammer som drives hydraulisk.

Utstyret skulle avløse de metodene som hadde vært mest vanlig til rensk hittil, nemlig spett og kiler for håndkraft.



Der hvor man er noe usikker på om maskinrensk er nødvendig, kjøres renskbukke foran og "prøver" fjellet, merker så av med rødt partier som meiselhammeren kommer etter og tar.

— Rolf Hagensen, du har kjørt dette maskineriet fra første dag, hvilke erfaringer sitter du igjen med?

— Vi var svært skuffet den første tiden over hvor ustabil utstyret var, stadige reparasjoner. Var det ikke hammeren som ikke klarte påkjenningen så var det maskineriet eller rør, nipler løsnet, skruer ble slitt av, stadig en dags stopp innimellom.

— Men nå ser det ut til å fungere bra?

— Utstyret var egentlig laget for å slå ned rekkverkpæler og kunne også nyttes til å knuse eller dele steiner. I renskarbeid i tunnel fikk det nærmest en omvendt belastning, hammeren ble brukt i slag oppover mot nedover i de funksjoner den opprinnelig var konstruert for. Dette må antakelig være årsaken til alle de plagene vi har hatt. Maskineriet og hammer kan ikke ha vært riktig tilpasset hve-

Maskineriet i arbeid.

melsene synes å være strengere enn nødvendig. Spesielt gjelder dette Laukøya, som har særdeles liten trafikk.

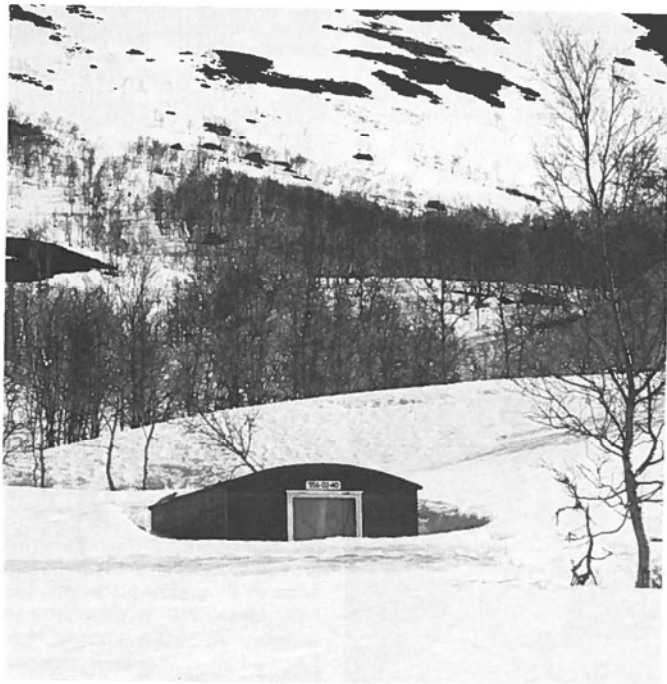
— Spisebua som står i Langfjorden var godt nedsnedd. Er den ikke i bruk?

— I år snedde den ned og vi tok ikke bryet med å grave den fram. Enten spiser vi i brakka her ved

fergeleiet eller i Pick-upen. Vi får ikke kompensasjon for manglende spiserom. Vi synes forresten at det enten burde vært satt en fast godtgjørelse eller kortere arbeidstid for alle. Slik det er nå, blir det bare misnøye og krangel.

I allefall burde halvtimen ikke gå til fradrag på den fastsatte overtidskvoten.

Vintersesongen er ikke over for spisebrakka i Langfjord på Arnøya — 26. mai d.å.



17

randre til dette arbeide. Men nå har vi fått en ny og noe omarbeidet hammer. Denne fungerer helt etter hensikten og synes også å være et mere driftssikkert redskap.

— Hindringer i arbeidet ellers? — Her er forholdsvis stor trafikk, busser, skolebiler, varebiler, årsjer. For hver bil som kommer, stopper vi arbeidet og rensker noe opp i vegbanen. Går det bra nå, vil vi antakelig være ferdig her i midten av juni. Deretter står Bjørgatunnelen for tur.

STØYPING I TAK

Mebytunnelen går i et dårlig tunnelfjell. Vannlekasjene er plagsomme og 4 steder er massene i tunneltaket så løse at de holdes oppe med nett. Ett nett ble fjernet for nytt renskarbeide, det resulterte i et ganske stort ras. Det ble kjørt bort 7 — 8 lass.

Hva skal gjøres her, oppsynsmannen Asbjørn Theodorsen.

— Vi har latt geolog se på forholdene her, og det går vel i retning av at det må støypes i tak. Dette vil bli vurdert særskilt for hver av de 4 stedene. Det er mulig vi overlater dette arbeidet til entreprenøren som driver i Vassdragsvesenet, de kommer vel ikke sjelden bort i slike tilstander og har utstyr som kan ta denne operasjonen.

Rolf Hagensen viser kompressoren som er påmontert gravemaskinen for å bringe smøring til hammeren.

VANNLEKASJER SKAL LEDES BORT

— Hva med vannlekasjene? — Tidligere er både i Ørnfjordtunnelen og Skalandstunnelen brukt et tetningsstoff som ble sprøytet inn i sprekker. Dette er nå av helsemessige årsaker forbudt å bruke. Stoffet hadde bra tetningseffekt. Ved en prøveborring for å finne ut om hvordan stoffet hadde virket på fjellboltene, fant man ikke stoffet igjen. Men nå skal vi kle enkelte partier av Mebytunnelen med isolasjonsmatter (Ethafoam) for å lede vannet ut i grøftene. Isolasjonsmatter fordi vannet ikke skal fryse. De er garantert å greie inntil 15 kuldegrader. Mattene er 2,75 x 0,6 meter og limes sammen. Det er første gang dette prøves i Troms fylke. Arbeidet med dette kommer imidlertid neppe igang før til høsten, slutter Theodorsen.



18

19

Nytt anlegg:

FV. HØGDA — GRUNNVASSBOTN

I august regner vi med å starte en høyst påkrevet ombygging av fylkesvegparsellen Høgda—Grunnvassbotn i Harstad. Til anleggsarbeidene har vi i år kr. 1,37 mill. til disposisjon og de vil i første omgang bli brukt til å legge om vegen mellom krysset på Høgda og opp til vegens høyeste punkt.

Og det er her vi i dag har de største problemene på denne vegen, spesielt for brøytingen. Det er en gammel veg vi har å gjøre med og den bærer da også

preg av det, bratt og kronglete som oppkjøringen fra Høgda er.

Anleggsparsellen er 1170 meter lang og går fram til krysset for vegen ned til Kasfjord. Den første



20

Den årlige repetisjonsøvelse – teledøsningen

Teledøsningen har fart pent med vegnettet i år. Litt langvarig riktignok, men til gjengjeld er vi blitt spart for de store skadene. Gunstige værforhold — strengere krav til dispensasjoner og når åpning for normal belastning kan finne sted er nok det momenter som har bidratt til fastsettelse av åpningsdag.

Teledøsningsproblemer må vi fortsatt leve med i mange år ennå, sier Langtidsplanen, men fra neste år skal vi med nytt utstyr bedre kunne følge med utviklingen under teledøsningen.

I Troms har vi alltid forsøkt å holde en forholdsvis restriktiv linje i teledøsningsperioden, men i år er denne faktisk noe skjerpet etter direktiver utgått fra Vegdirektoratet. Veglaboratoriet har gjennom undersøkelser påvist at motorvogntrafikk med 8 tons akseltrykk/12 tons boggitrykk virker helt ned i en dybde av 1,25 meter under vegbanen.

— Det er dette som er bakgrunnen for de strengere bestemmelsene vi har fått i år for trafikken i teledøsningstiden, sier avdelingsingeniør Dagfinn Brønnlund Nilsen ved vegkontorets vedlikeholdsavdeling, og fortsetter:

— I bestemmelsene er anført at telen skal være sunket ned til 1,10 — 1,25 meters dybde og deretter vente i 2 a 3 uker før restriksjonene oppheves. Da først regner vi med at vegen har sommerbæreevne.

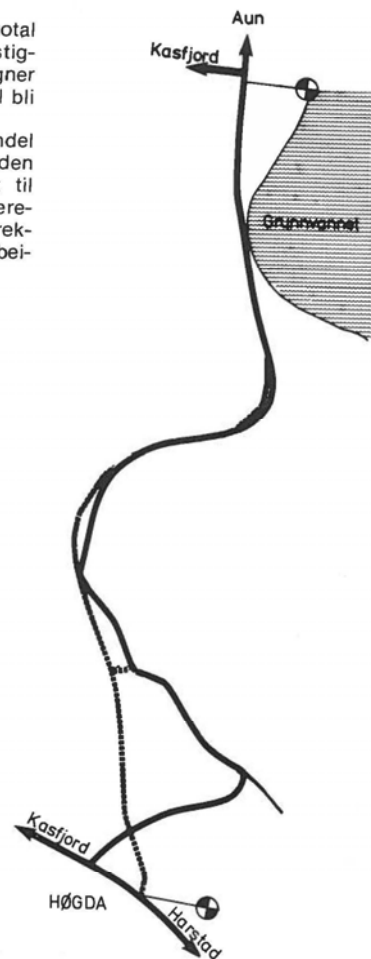
— Hva skjer hvis vi begynner å kjøre med for høyt akseltrykk før dette?



22

delen av anlegget omfatter total omlegging til en bedre linje i stigningen opp fra Høgda. Vi regner med at den nye vegen her vil bli tatt i bruk i år.

Det vil i år også bli utført endel arbeider der vegen skal følge den nåværende linje slik at det til neste år vil gjenstå å føre på bærelag og dekke, oppsetting av rekverk og diverse skråningsarbeider.



◀ Fra parsellen som nå skal bygges om.

21

— Vi vil få en pumpevirkning nede i vegbanen. Vann og slam blir suget opp i de lag av vegen som på det tidspunkt var blitt telefri og resultatet av dette sier seg jo sjøl.



◀ Vegmester Ernst Hansen måler teledybden.

... og konstaterer at her er bare 85 cm.

23

— Hvilke metoder har vi til å avgjøre slutt på restriksjonene?

— Vegmestrene skal foreta regelmessige målinger for å avgjøre hvor langt ned telen er kommet. Til dette har vi i dag ikke annet enn spett eller et bor å klare oss med. Og disse redskapene gir ikke alltid pålitelige målinger. Rapporteringen av disse målingene har heller ikke vært så god som ønskelig. Imidlertid skal vi i sommer i samarbeid med laboratoriseksjonen vår montere telegrensemålere i vegbanen. En telegrensemåler består av et plastrør i inntil 2 meters lengde. Inne i røret er det et annet plastrør, dette er gradert (som et målebånd) og det er fylt med en blå væske som blir hvit ved null grader, altså når det fryser. Disse telegrensemålerne skal settes ned i midtlinjen på veger med fast dekke. Røret skrues opp og vi kan da lese av hvor langt ned telen er kommet. I første omgang blir disse målerørene montert på de viktigste vegene og fordelt på alle vedlikeholdsområdene. Hvor mange som skal settes ned er ikke avgjort ennå.

Og telegrensemåleren er vel litt av et hovedproblem for alle vegmestrene på denne tiden av året. Vi traff vegmester Ernst Hansen i full gang med spett for å måle seg ned til telen — ikke alltid like greit og slett ikke lett oppgave overalt.

— Også her i område 2 har telegrensemåleren fart pent med vegene. Vi har unngått alvorlige brudd både på de med fast dekke og på

grusvegene. Restriksjonene har vært litt strengere, men til gjengjeld har vi i dette området ingen gradering på akseltrykkbestemmelsene i år, det har vært satt til 6 tonn akseltrykk/9 tonn boggi-trykk på alle vegene. Dette har jo lettet også oss for en del arbeide.

— Har pågangen etter dispensasjoner vært stor i år?

— Som normalt, vil jeg si, og det innebærer at vi har fått en viss økning nå mot slutten av telegrensemålingstiden. Det er et spørsmål om ikke vegvesenet burde informert publikum bedre om hva som skjer med vegene i denne tiden, slik at de kunne få en viss forståelse for bakgrunnen for våre restriksjoner. Jeg tenker særlig på den oppfatning mange har på slutten av restriksjonstiden, de ser tørre, fine veger som de mener står for en større belastning. Ikke minst de nye bestemmelsene om at det er satt en grense på telefri dybde på 1,25 meter før vi kan begynne å tenke på å avvikle restriksjonene, burde det vært opplyst om.

— Telegrensemåleren i år har forløpet gunstig, sa du, ingen spesielle skader som må repareres?

— Som sagt, skadene i år er minimale. Det er imidlertid klart at for tung trafikk i denne tiden forringer vegenettet, men jeg tror at dette ikke gir utslag før neste år, særlig på fylkesvegene. Det sterke pengeforbruket i vinter, gjør nemlig at tiltak som grøfing og grusing må utstå og dette vil vi nok få merke senere.

Nils Skavberg er sluttet.

Så har også Nils Skavberg nådd pensjonsalder. Skavberg vil være kjent over store deler av fylket som brumaler og ellers der malerarbeid skulle utføres.

I de senere år har han vært det faste punkt på Tromsdalen vegstasjon med mange oppdrag som kontormann.

Her fra en humørfyllt avskjed med vegsjefen og andre medarbeidere.



Til h.: kontrollerer Petter Dass at gaveoverrekkelser går riktig for seg og under takker Skavberg med en riktig godbit ser det ut for.



MED PERSONALSAKER SOM TEMA

Fortolkninger og praktisering av regelverket, innføring i nye oppgaver var de hovedlinjer personalforvaltningskonferansen bygget sitt program på da personaleseksjonene ved vegkontorene i Nord-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark møttes i Tromsø først i mai måned. Såvidt vites var det den første av sitt slag på regionbasis, og erfaringen såvidt bra at det var enighet om å fortsette med slike konferanser.

Personalseksjonen ved vegkontoret i Troms hadde påtatt seg dette arrangementet og det møtte 17 tjenestemenn fra personaleseksjonene — i tillegg deltok samtlige fylkers administrasjonssjefer og dessuten en tropp på 3 fra Vegdirektoratet.

Programmet omfattet ansettelsesprosedyre, medbestemmelsesavtalen, bemanningsplanlegging, introduksjon av nyansatte, forhandlingsprosedyre, personaleseksjonens funksjon og plass i vegvesenets organisasjon og om permisjoner, overtid, avspasering. Med andre ord et temmelig vidt spekter av de oppgaver personaleseksjonen kommer i befatning med.

Vi hadde en samtale med lederne for personaleseksjonene — John Grøtan, Nord-Trøndelag, Edgar Kristensen, Nordland, Jan Pettersen, Troms og Rita Iversen, Finnmark — som alle ga uttrykk for at det hadde vært en god konferanse. Her var aktuelle emner, både for erfarne og nye personalfolk, den var godt forberedt og det vanket også ros for god ledelse av konferansen.

— Var det noen av emnene som fanget særlig interesse?

PETTERSEN: Personalseksjonens funksjon og plass i forhold til andre avdelinger og seksjoner var et interessant tema som nok også vil bli gjenstand for diskusjon i tiden framover.

IVERSEN: Vi vil jo etterhvert få mye med hovedavtalens del 2 Medbestemmelse å gjøre og dette samt forhandlingsprosedyren var emner som jeg fant viktige.

GRØTAN: Bemanningsplanlegging er en sak som opptar meg og som det er vanskelig å få i system. Dette er et saksfelt vi personalfolk bør satse på å få gjort noe mere med enn hittil.

KRISTENSEN: Også jeg synes at bemanningsplanlegging er et særlig viktig emne. Forventningene til dette tema ble dessverre for mitt vedkommende ikke helt innfridd. Jeg savnet en bedre konkretisering av hva personalplanlegging innebærer og for såvidt også hva hensikten er. Vi fikk imidlertid henvisning til bemanningsplan utarbeidet for Oppland som jo er et godt dokument.

— Vi fikk registrert en noe ulik praksis i enkelte personalsaker. Regner dere med at noen spørsmål vil bli gjenstand for en videre diskusjon i hjemfylket?

GRØTAN: Fylkenes geografiske ulikheter og størrelser gir nok grunn for at enkelte saker kan praktiseres noe forskjellig. Og disse ting vil nok bli drøftet internt hos oss.

IVERSEN: Jeg merket meg noe ulik praksis i behandlingen av permisjonssøknader og jeg registrerte jo også at personaleseksjonens funksjon og plass på vegkontoret er noe forskjellig i fylkene. Dette er spørsmål som nok vil bli gjenstand for diskusjon i Finnmark.

— Bør vi fortsette med slike konferanser?

PETTERSEN: Denne konferansen har vært både nyttig og engasjerende. Det er viktig å kunne dra sammenlikninger over fylkesgrensene om hvordan regelverket fortolkes og praktiseres. Slike konferanser vil kunne bidra til mere lik behandling av personalsaker og derfor bør vi jevnlig komme sammen for å registrere utviklingen og drøfte nye oppgaver.

KRISTENSEN: Jeg skulle tro det er mye å hente for personalfolkene på en slik konferanse. Den nye medbestemmelsesavtalen er nylig trådt i kraft og det vil være av stor betydning med erfaringsut-

Senrale personer i personalarbeidet, fra v. Roar Kjos, Vegdirektoratet, Edgar Kristensen, Nordland, Jan Pettersen, Troms, Rita Iversen, Finnmark og John Grøtan, Nord-Trøndelag.



veksling på dette feltet etterhvert som tiden går.

— Bør på senere konferanser andre grupper fra etaten trekkes inn?

KRISTENSEN: Det kunne utvilsomt være nyttig å få synspunkter fra andre avdelinger om hva de forventer av personalseksjonen og samtidig diskutere hva som er personalseksjonens ansvar innen personalforvaltning/-administrasjon.

IVERSEN: Jeg er noe i tvil. Kanskje kunne representanter fra andre fagavdelinger bidra med synspunkter som kan være verdifulle i vårt arbeide.

GRØTAN: Vi bør trekke inn andre grupper ved behandling av spesielle emner, bl.a. kunne det være interessant å drøfte med tilitsvalgte om personalseksjonens forhold til organisasjonene.

PETTERSEN: Jeg synes generelt at denne konferansen bør være forbeholdt personalfolk. Derimot kan vi invitere representanter fra andre grupper hvis vi behandler emner som særlig berører disse.

Og konferansen avsluttet med å spille ballen over til representantene for Nordland vegkontor med oppfordring til å forsøke å få istand en samling neste år.

Velferdsmidlene for 1981

På et møte mellom ledelsen og organisasjonene den 27.5.81 var **Fordeling av velferdsmidlene for 1981** ført opp på programmet.

Møtet gikk inn for en fordeling i tråd med den praksis som har vært fulgt de siste årene.

Samtidig ble det oppnevnt et utvalg som for ettertiden fikk fullmakt til å forestå den endelige fordeling av velferdsmidlene. Utvalget fikk i oppdrag til neste møte med organisasjonene å utarbeide forslag til dets endelige mandat.

Utvalget fikk denne sammensetting:

Olve Reiersen, formann (rep. for vegkontoret).

Åge Seppola, (rep. for tjenestem. i utedriften).

Bjørn Eriksen, (rep. for oppsynet).

Odd Halvorsen (rep. for biltilsynet).

Som utvalgets sekretær — Loyd Lauritsen.

Velferdsmidlene som i 1981 i alt utgjør kr. 115.000,- ble fordelt slik:

Pensjonistturer kr. 12.000,-.

Bedriftsidrett kr. 20.000,-.

Velferdsdistriktene kr. 70.000,-.

Reserve kr. 13.000,-.

Forslag til bruk av reserveposten må være kommet inn innen 1. oktober 1981. Penger som gjenstår denne dato vil bli fordelt til velferdskomiteene i distriktene.

Den ordinære tildeling til disse, kr. 70.000,- er fordelt slik:

Område 1	kr.	7.845,-
» 2	»	7.340,-
» 3	»	6.521,-
» 4	»	5.808,-
» 5	»	7.030,-
» 6	»	4.177,-
» 7	»	1.834,-
» 8	»	6.215,-
» 9	»	3.464,-
Vegsentralen	»	2.853,-
Vegkontoret	»	12.430,-
Biltilsynet	»	4.483,-

Fordelingsnøkkelen er som før antall ansatte bosatt innenfor de forskjellige områdene.



28

Plassering av last i patruljevogn

Kombinasjonen dårlig veg og last plassert for langt bak i kassen var årsaken til at en av våre patruljevogner knakk sammen forleden. Det var rammen det gikk ut over. Nå er rammen reparert og også forsterket noe.

Wilmar Lorentsen forteller her hva som hendte:

— Vi drev med gruslapping og denne gang som oftest ellers lastet vi for hånd i grustak. Ettersom vognen ble rygget inn i grustaket, ble lasten plassert bak i kassen. Dette bl.a. for å unngå og flytte på grusen pånytt før lappingen. For under lappingen må vi jo likevel ha den bakerst. Gruslasten var denne gang ikke større enn van-

lig, men da vi passerte en stikkrennedump knakk rammen og det merket jeg jo med det samme.

— Med en annen fordeling av lasten i kassen, kunne dette vært unngått?

— Kanskje, men jeg synes rammeutstyret er temmelig spinkelt på disse vognene. Og når vogna utstyres med dobbelhytte vil kassen nødvendigvis bli forskjøvet noe bakover. Dermed blir kassen

også stående for langt bak i forhold til hjulene. Dette øker faren for skjev belastning.

Lorentsen føyer ellers til at patruljevognene burde vært utstyrt med tipp. Da hadde man ikke hatt problemet med å flytte lasten bakover i kassen ved grusing. Ofte går det med et helt lass i en stikkrennedump f.eks., og med tipp

ville en slik operasjon vært unngått på et øyeblikk.

Inntil så er et faktum, gjør Lorentsen andre patruljevognførere oppmerksom på faren med last plassert bakerst i kassen. Før den en viss tyngde, må den fordeles framover ellers kan man risikere gjentakelse av dette uhellet.

Slik så rammen ut etter uhellet.



30

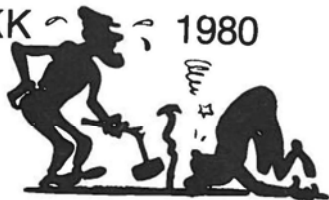
Har knakk det, sier Wilmar Lorentsen.



31

SKADESTATISTIKK 1980

Nok en gang registrerer vi en gledelig tendens i et synkende antall skader. Men antall fraværsdager øker tross for at de fleste skader ikke er direkte alvorlige. Fallskader er fortsatt dominerende og det gjøres her ikke nok for å rette på uheldige forhold. Vernelederen peker ellers på at bruk av riktig utstyr, planlegging



av arbeidsoppdrag, må bli bedre skal vi unngå de tilfeldige (unødvendige) skadene.

Totalt antall registrerte skader i 1980 er 19.

Antall skader bragt til avslutning er 16 med 320 fraværsdager. De 3 skader som ikke er avsluttet i 1980 overføres til 1981-statistikken. Fraværet for disse 3 skadene utgjorde i 1980 268 dager.

Videre er 3 av skadene fra 1979 først avsluttet i 1980, med tilsammen 399 fraværsdager.

På bakgrunn av ovennevnte vil statistikken for 1980 lyde på 19 skader med 719 fraværsdager.

Skadene fordelte seg slik:

Anlegg	13 skader
Vedlikehold	3 skader
Maskin	3 skader

Av arbeidets art oppstod flest skader ved maskinell lasting, losing, graving m.v. samt reparasjon, montering og klargjøring av maskiner og utstyr. Deretter kommer arbeid med boring/håndtering av borutstyr og forskalingsarbeider, støping m.v.

Skadene er fremkalt slik:

- 8 skader ved snubling/gliing/fall
- 5 skader ved skjæring/klemming/kutt
- 2 skader ved påkjøring/kollisjon
- 2 skader ved sprut fra lufttr. arb.
- 2 skader ved annen årsak.

Skadene har gått mest ut over kropp, ben og hender.

Iflg. skademeldingene har de skadede i vesentlig grad nyttet farlig eller uhensiktsmessige fremgangsmåter eller vært uoppmerksomme.

Dårlig planlegging og bruk av dårlig eller uhensiktsmessig redskap kan anføres som faremoment på arbeidsplassen.

Av de registrerte arbeidsskader for 1980 har 8 stk. oppstått på mandager, mens de resterende fordeler seg på ukens øvrige virkedager.

Skadefrekvensen er størst i aldersgruppen 32—48 år.

Som det fremgår av skadestatistikken er det en synkende tendens på antallet skader, men fraværsdagerne øker til tross for at de

fleste skader ikke har alvorlig omfang.

Sammenlignet med tidligere år viser statistikken følgende:

År	Antall skader	Fraværsdager	Fraværsdag pr. skade	Skadehyppighet	Fraværsrate
1976	30	330	11,0	5,5	60,4
1977	30	401	13,4	6,3	83,5
1978	23	407	17,7	4,3	76,6
1979	21	706	33,0	3,9	130,7
1980;	19	719	37,8	2,8	107,3

Vernelederen gjør tilslutt oppmerksom på at påbud og henstillinger fra AMU som behandler

skademeldingene, skal etterkommes. Disse påbud og henstillinger fremkommer i AMU-protokollene.



32

Avdelingslederen har ordet

Denne gang anleggssjef Andreas Setsaa

"Hva skal så du bli når du blir stor"? spurte de voksne oss. Om vi svarte "cowboy" eller "vegvesenet" kom kanskje litt an på været akkurat den dagen. Dersom det var herlig regnvær med vann i grøft og vegbane, var nok svaret enkelt, like enkelt som når vi kom over fuktig sand som lett kunne formes til smidig vegtraseer for bilparken som lå under juletreet.

Kanskje vil det være utrolig om vi skulle kunne beholde entusiasmen vi la i leken, når vi i voksen alder skal skape veg, men vi kan innrette oss slik at vårt arbeid blir målbevisst. Da må vi klart kunne se målene, f.eks. at 17. august kommer dekkeleggingsgjengen og da må vår anleggsparsell ha ferdig avrettet bærelag med skikkelig takfall og tilstrekkelig komprimering.

Resultatet av vår anleggsdrift bestemmes av måten vi organiserer arbeidet på og innsatsen til de produksjonsmidlene (maskiner og mannskaper) vi benytter. Det er min erfaring at et godt tilrettelagt arbeid fører til god innsats fra maskiner og mannskaper.

Et godt resultat er ikke nødvendigvis at vi oppnår lavere enhetspriser enn konkurrenten ved legging av en 60 cm stikkrenne i betong. Det er først når vi etter et par teleløsninger kan konstatere

at stikkrenna holder seg på plass, at vi kan dunke oss litt i brystet.

Dette kravet om på den ene siden å gjøre jobben billigst mulig, men på den annen side kvalitetsmessig god nok, står for meg som vår fornemste utfordring i anleggsdriften.

God kvalitet på vårt arbeid vil være nøkkelfordet fremover. Like mye som bakeren gremmes når han tar flate brød ut av ovnen, vil vegbyggeren fortvile når han får telehiv, setninger og krakelering av dekket før tida. Såvel gode brød som god veg har sine oppskrifter som skal sikre at både produsent og forbruker blir fornøyd.

Vår økte innsats for å dokumentere kvaliteten i vårt arbeid videre fremover, skal være et høyst påkrevet tillegg til den mer tilfeldige ris og ros som måtte tilflyte oss fra trafikkanter og venner i vedlikeholdet.

Dokumentasjon av kostnader har vi lang erfaring med, og dette arbeidet vil fortsatt ha en helt sentral posisjon når det gjelder å måle resultatene av det vi gjør. Nå foreligger årets utgave av enhetsprisen for anlegg i Troms og satt litt på spissen kan vi si at heri kan vi lese hvor vi har vært flinke/lite flinke til å organisere arbeidet samtidig som produksjonsmidlene har satt små eller store spor etter seg.

For de fleste anlegg i 1981 er det nå laget produksjonsplaner som forteller hva som skal gjøres og hva arbeidene er forutsatt å koste. Hver måned måles resultatet, og kostnadene registreres og kan således sammenlignes med hva som var planlagt. Det er min mening at innsatsfylt anleggsdrift får vi på sitt beste når alle berørte tjenestemenn kjenner produksjonsmålene både hvilke volum som skal produseres, hvilke kvalitetskrav som skal oppnås og til hvilken kostnad og at de selvsagt blir løpende orientert om produksjonsresultatene.

Det er vi ledere på alle plan i anleggsdriften som står ansvarlig for at produksjonsmålene blir satt opp, at resultatene blir registrert og at alle berørte blir informert. Jeg vil ikke betrakte en leder som fullkommen før hun eller han har mestret dette.

Meningsfylt og målbevisst arbeid gjør godt og det kan jo være et mål at vi innretter oss slik i etaten at neste gang smårollingen svarer "vegvesenet" på vårt spørsmål om fremtidsdrømmen, så kan vi tilføye:

"Det gjør du rett i".

Personal ~ Nytt

Tiltredelser

Vegkontoret:

Berit Kristine Kalstad er tiltrådt som jordskiftetekniker (vikar) ved Seksjon for grunneverv.

Fratredelser

Vegkontoret:

Asmund Skogstad er fratrudd som avdelingsingeniør ved Laboratorieseksjonen.

Utdriften:

Anders Stensaker, Grovfjord.
Ole Buvang, Sjørnes.
Hilmar Holmestrand, Øverbygd.
Marvin Hansen, Gausvik.
Ivar Pedersen, Kaldfarnes.
Sverre Selquist, Vannareid.
Klaus Hansen, Vannareid.

Nytt verneombud

Ernst Selvik er oppnevnt som nytt verneombud ved tiltilsynet i Harstad etter Kristian Lind.

34

33

35

PEDER BERGMO — pensjonist i 25 år

Nærmest en mannsalder som pensjonist. I år er det 25 år siden Peder Bergmo gikk av med pensjon etter 33 års slit i vegvesenet. En pensjonstid like lang som den yrkesaktive i vegvesenet er innen rekkevidde.

Peder Bergmo, som bor ca. 2 mil oppe i Reisadalen, var i sin tid en av de mest kjente vegformenn i Nord-Troms. Han har vært med på å bygge de fleste av bruene vi har i Nordreisa og omegn — den første var Bergmobrua og den siste Nordreisabrua på Storslett. "Å nyte sitt Otium" i 25 år — uendelig lang tid, synes vi.

Men Peder, som nå er i sitt 93. år sier:

— 25 år er nok lenge, men årene har likevel gått fort. Og selv om jeg sluttet i vegvesenet, sluttet jeg ikke å arbeide. Helsa var riktignok ikke så bra. Ryggen hadde fått en liten knekk, men ettersom årene gikk stabiliserte det seg og ryggen fungerte bra etterhvert. Jeg kunne ha arbeid lenger i vegvesenet, men ryggplagen var grunnen til at jeg sluttet da jeg var 67 år. Pensjonen jeg fikk var ikke noe å skryte av, men jeg hadde gårdsbruket å ty til. Det drev jeg i mange år etterpå, pløyde opp ny jord og hadde kyr på båsen. I dag har jeg bare 4 sauer.

Peder Bergmo bor i dag sammen med 2 av sine sønner. Kona hans, Hilda, døde for 7 år siden. 10 barn hadde de. Peder er still going strong og virkelighetsnær tross sin høye alder. Store ord og fakta ligger ikke for han.

Han forteller at han tilfeldigvis var innom brakkeleiren i Badderen for et par år siden. Vi kan ikke dy oss, men må spørre om det var forskjell fra den tiden da han var anleggsarbeider.

— Det kan nok ikke sammenlignes. Jeg husker en gang vi var på



anleggsarbeid i Straumfjord. Brakka vi bodde i var laget av torv og bordkledning. En av mine arbeidskamerater Oskar Fjellstad, han er forresten død nå, lå i overkøya. En morgen — etter en uværnsnatt — var han helt nedsnedd da han våknet. Hytta var ikke tett, nei.

— Hva hadde du i lønn da du begynte i 1923?

— Såfremt jeg husker rett fikk vi kr. 2,80 for dagen. Ikke rare greiene, men tiden forandret også dette. Etter at regjeringen Nygårds vold overtok roret, merket vi godt at lønna steg.

Det var ikke så flust med penger da, verken til lønninger eller anlegg. Det skulle spares på alt. I

den tiden vi bygde Bergmo bru hadde vi en oppsynsmann som var veldig gnieraktig. Vi hadde behov for mye stein til fylling, men han syntes det ble for dyrt å benytte hest til transport. Det ble å ty til trillebåra. Selv om strekningen var kort, var det et slit. Vi måtte bruke bærerem over skuldrene for å kunne klare det.

Likeså måtte vi bruke hakke for å få løs stein fra frossen jord. Dynamitten var for kostbar. En gang tente vi bål for å tine jorda. Men det hjalp vel lite og ingenting. Heldigvis kom avdelingsingeniør Holst og han ga oss lov til å skyte. Avdelingsingeniørene Holst og Schneider kunne forresten være



1 badstuveggen.

Fra første bruanlegget Bergmo var med på — Bergmo bru 1925.

med i byggingen i ukevis. Kommunikasjonene den gang ga ikke rom for hastverk. Det var forresten kjekke folk å arbeide sammen med.

— Hvordan var det å være formann?

— Det var greit nok. Jeg tror jeg kom godt ut av det, både med ingeniører og arbeidskamerater. Enkelte formenn hadde vel mye "respekt" for oppsynet. Straks de kom, brukte de kjeft, ropte og kommanderte de andre. Den slags syntes jeg ikke noe om og jeg tror også det ble gjennomskuet.

— Dine siste dagsverk i vegvesenet hadde du på Nordreisabrua.

— Ja, den gang var Solem avdelingsingeniør. Brua var så vidt kommet opp da vårflommen raserte byggverket. Det ene brukaret ble nedgravd av strømmen. Jeg hadde på forhånd sagt til Solem at dette kom til å skje. Halve elveleiet var fyllt opp med masser. Jeg kjente elva såpass at jeg skjønnte at det kom til å røyne hardt. Jeg fikk ansvaret med å løfte og skjøte

brua. Flerfoldige lass med stein måtte til før nytt landkar kunne støypes. Bruarbeid var tungt og ikke helt ufarlig. Solem ringte hver dag for å høre hvordan det gikk. Vær forsiktig — var hans daglige formaning. Og glad var vi da brua var på plass igjen.

— Peder Bergmo, du har fortalt endel fra gamle dager, men du har ikke nevnt noe om at du har bygd et bedehus også.

— Ja, det står ved elvebredden på eiendommen min. Det er 8 år siden det ble ferdig og har både kjøkken, spisesal og toalett. Litt tilskudd og litt hjelp har jeg fått, men ellers har jeg selv stått for oppføringen. Du vet at før i tiden var vi samlet i husene hos hverandre for å lese og høre Guds ord. Men i yngre tider passer ikke dette inn mer. Derfor ble bedehuset bygd. Her holder også presten gudstjenester enkelte søndager. Folk rundt omkring har vært gavmilde og gitt forskjellige ting som trengtes. Jeg håper huset kan bli til nytte også etter mine dager.

Med 50-årsdag:

Johan O. Johansen, Fauskeveg-9/7. Alfred Seppola, Skibotn10/7. Walter Emaus, Nordkjosbotn-10/8. Randulf Einebakken, Furuflaten13/8. Olav P. Jensen, Storslett13/8. Wiktor Eriksen, Vegkontoret28/8.

Med 60-årsdagen:

Rudolf Pedersen, Storslett8/7. Sverre Aspeli, Tennevik, Tovik12/8.

Vi gratulerer!

Et apropos til Nord-Norgebanens forlengelse og oppsynsmennenes moral.

Her har vi hentet fram noen bestemmelser fra tiden omkring århundredskiftet. Kilden er "Utdrag av viktige sirkulærer m.v. fra veidirektøren til og med februar 1906" som vel må sies å være en form for håndbok.

I avsnittet om **ingeniører** leses at marktilleggets størrelse var for overingeniører kr. 5,- pr. dag, for avdelingsingeniører fra kr. 2,40 til kr. 4,-, for ingeniørassistenter fra kr. 1,20 til kr. 2,40 og for aspiranter inntil kr. 1,50 pr. dag og det avsluttes med at "marktillegget tilstaaes ikke som tillæg i aflønning, men kun som godtgjørelse for ekstrautgifter".

Og om skyss- og kostgodtgjørelse heter det at overingeniører, amtsingeniører, avdelingsingeniører og ingeniørassistenter får slik godtgjørelse etter 2. klasse, aspiranter etter 3. klasse og i eget avsnitt er opplyst at til kontorister skal det beregnes etter 4. klasse.

Vegingeniørene har øyensynlig hatt behov for å karre seg fram langs jernbanen, for i et "sirkulære" står "veivæsenets ingeniører kan erholde afgiftsfri tilladelse til at passere langs jernbanene tilfods, hvorimod tilladelse til afbenyttelse af tralle ikke kan gives".

Men for **oppsynsmennene** er det ikke tilstrekkelig med framkomst tilfots for 15/7 1896 ble bestemt at "Velociped kan, naar det ansees tjenligt, anskaffes for an-

lægernes regning til brug for oppsynsmænd".

Det minnes ellers om at "Avancement efter regulativet forudsætter, at opsynsmændene foruden flid og dueilighet udviser hæderlig og moralsk vandel i enhver henseende".

Og i en "Instruks for veivogtere" finner vi bekymring for at vegvokteren ikke skal ha tilstrekkelig med arbeide. "Veivogteren er pliktig til at anvende den tid han kan avse fra vedlikeholdsarbeidet paa veien, til stenpukning. For hver kubikmeter puksten, han paa denne maate leverer, erholder han en godtgjørelse av 50 øre for redskabshold og sprængstoffe".



ETTER TI TUSEN TIMER

høvel 520-40 motoroverhales

Rutinene med det systematiske vedlikeholdet av maskinparken følges nå ganske nøye overalt. Føreren av f.eks. denne veggøvelen og oppsynsmannen passer i fellesskap på hvordan høvelens arbeidskraft og kostnader utvikler seg. Rapportene viser så at nå er tiden inne for en motoroverhaling.

Høvelen — en 1974 modell — har som de fleste slike maskiner jobbet sommer og vinter i anleggsdriften og i rent vedlikeholdsarbeide, denne mest i dets siste. Hver 250 timer den har gått tas den inn for oljeskift og kontroll — da har den allerede ved halvgått "løp" etter 125 timer vært gjenstand for en tilsvarende kontroll ute der den i øyeblikket befant seg — periodisk kontroll som det kalles.

Så når 1000 driftstimer ligger bak er det tid for en grundigere sjekk på verkstedet. Og hele tiden følges det bl.a. nøye med hvordan oljeforbruket utvikler seg. Og med den vinteren vi hadde i år har det røynt på, høvelen har gått nærmest kontuerlig, av og til 2 skift og oljeforbruket steg faretruende. Ettersom denne høvelen nå har kommet opp i 10000 driftstimer fant vi det nødvendig med en omfattende overhaling av motoren, sier oppsynsmann Leif Bruun ved Harstad vegstasjon og fortsetter:

— Vi gjorde et overslag over hva som burde gjøres, kostnadsberegnet dette og fikk klarsignal av maskinavdelingen for å ta høve-

len inn på verkstedet i Åsegarden. Og nå har vi skiftet alle stempelringene, videre vippearmaksling m/armer, ventiler, ventilstyringer og vi har konet opp samtlige sylindere. Det ble også skiftet endel pakninger som var skyld i noe lekkasjer.

— Hva koster en slik motoroverhaling?

— Vi har kjøpt deler for 3.900 kroner og det har gått med 115 reparasjonstimer fordelt på 2 mann slik at verkstedkostnaden dreier det seg om kr. 14.700,- til sammen altså kr. 18.700,- og det er faktisk detsamme som vi hadde kalkulert med.

— Kan vi si at det systematiske vedlikeholdet gir positive utslag også for høvelene?

— Så absolutt, tidligere opplevde vi vel ikke sjelden havari, nå har vi bedre kontroll og kan styre vedlikeholdet i riktig lei.

Og føreren av høvelen deltar i det vanlige vedlikehold av maskinen og også når det som denne gang gjelder større reparasjoner.

— Dette er en ubetinget fordel for oss, sier Ivar Langstrand som er den som er den daglige føreren

av nettopp denne maskinen og legger til:

— Når maskinen som denne gang gjennomgår overhaling av motor, får vi en ypperlig anledning til også å ta en grundig sjekk på høvelen ellers, reparere litt her og der, der det trengs. Jeg regner med at nå går motoren til utskifting finner sted. En høvel som ble solgt for en tid siden hadde gått 18000 timer, denne har nådd 10000, og nå etter dette verkstedoppholdet er både høvelen og motoren i god stand.

Høvelførerne blir jo gjennom

kvartalsvise regnskapsutskrifter holdt underrettet om hvordan det går økonomisk med maskinen. Synes du det er en fordel?

— Så absolutt. Dette bidrar til at vi skjerper oss for å holde kostnadene nede. Vi blir nemlig svært glad når vi ser at den maskinen vi kjører kommer ut med overskudd. Dette letter jo på økonomien på vegvesenets vedlikeholdsbudsjett ettersom et positivt resultat av maskindriften totalt gir mere penger i kassen for nettopp dette budsjettet. Og ved et underskudd skjer jo det motsatte.



Høvelfører Ivar Langstrand — her som reparatør.

MASSEKORSBÅND

VEGSTIKKA

ønsker sine lesere
en riktig

GOD
SOMMERFERIE