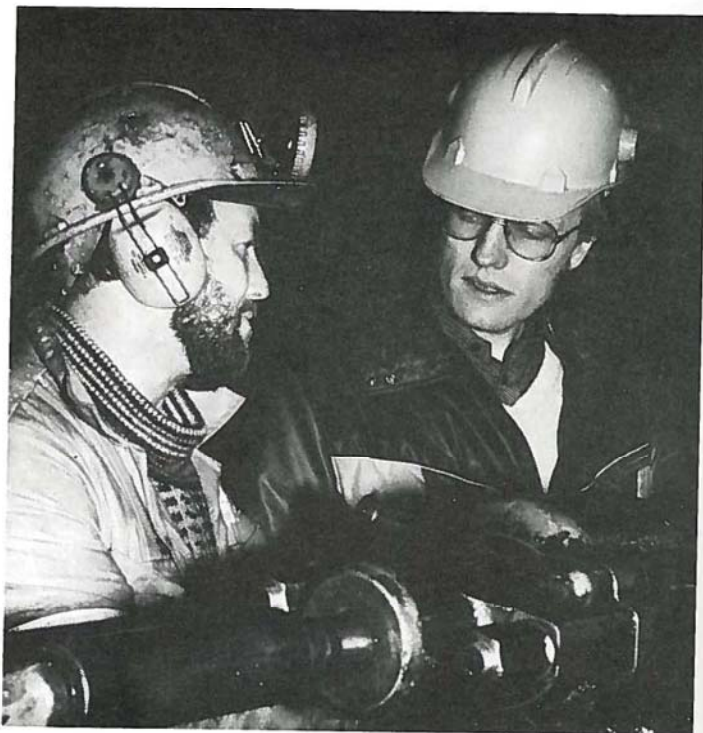


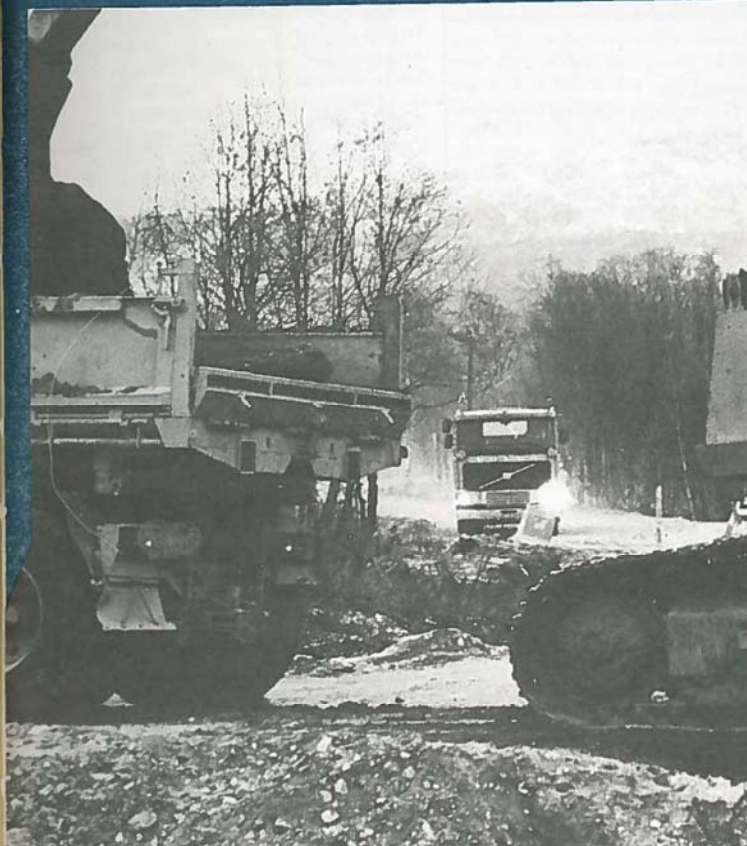
MASSEKORSBÅND



Oddbjørn Brattli og anleggsbestyreren Kjell Kvåle konfererer før siste salve i Pollfjellet.

Vegs i kka

Desember 1982 - Nr. 6 - 14. årgang



Nr. 6 — Desember 1982
14. årgang

I redaksjonen

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red.sekr.

Redaksjonsråd

Vegmester Inge Iversen
Inspektør Jan Haukland (land)
Adm.sjef Arild H. Johansen
Formann Kristian Myrvoll
Avdelingsing. Svein Jarle Hansen

Utgiver

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk

Lundblads Trykkeri, Tromsø

Opplag

1500 eksemplarer

INNHOLD

Nå er det jul igjen!	3
Anleggsprogrammet 1983	5
Tromsø Vegstasjon	10
Arbeidsrapport og regning på vers	11
Større selvstendighet til vedlikeholdsområdene	12
Bemanningsplanleggingen	16
Vegarbeide — en jobb i risikofyllt miljø	20
Det gule anlegget	22
Nytt anlegg: Rv 83 Blomjoten — Kilamyra	25
Maskinføreroppplæring	28
Fylkesvegvedlikeholdet snart bare oppsett og nedtak av brøytestikk	30
Med oppgaver også for biltilsynet	32
Uniflote — nytt beredskapsmaterieil til vegvesenet i Troms	34
Naturens kunstverk — min hobby	35
Avgang i utedriften	38
Nytt tilsetningsreglement	41
Personalnytt	42
Vi gratulerer!	43

FORSIDEN

Fra det "gule" anlegget Fagernes —
Breivikeidet i rv. 91.

Nå er det jul igjen!

Enda et år er gått, og en kan gjøre seg et visst inntrykk av resultatene.

Stort sett kan sies at vegvesenet i Troms har oppfylt de mål som var satt på bakgrunn av budsjett og driftsplaner. Vår dekkelegging — som ofte kan betraktes som det endelige mål — er gjennomført etter planene og vel så det.

Riksvegene i Troms er nå dekkelagt med 80 %, fylkesvegene — dessverre bare med 30 %. Riksveger med grusdekke vil være en sjelden sak om 3 år, mens for fylkesveger må vi kanskje vente til år 2050 før alt er dekkelagt, dersom ikke fylkesvegbevilgningene blir kraftig øket!

Vinteren 1982 var relativt snøfattig, men det ble likevel ikke de helt store besparelser i vedlikeholdet, fordi ishøvlving og -tining krevde verdi.

Likevel ble det såpass tilovers etter vintervedlikeholdet at det på nytt ble en aktiv dekkeleggings sesong også for vedlikeholdsmidler.

Sommer og høst har vært så fuktig at det medførte betydelige problemer for dekkelegging, men planene er likevel oppfylt.

Det sterke høstregnet har ført til særlig dårlige tilstander på vårt gamle og svake fylkesvegnett.

Av spesielle ting i 1982 kan

nevnes gjennomslag i Polfjel tunnelen, som allerede i vintre kan brukes med restriksjoner, c at trafikk er satt på Husøyvegen

De største bekymringer ligger den nære framtid. Mens vedlik holdsbevilgningene har en noe lunde stø kurs er anleggsbe vilgningene for riksveger reduse med ca 1/4 og for fylkesveg me mere enn 80 % fra 1977 — 7 Samlet anleggsbevilgning vil 1983 bli bare ca 50 % av h den var i 1977 — 78, målt i fas kroner.

Likevel mener vi — på ba grunn av meget forsiktig man skapsinntak de senere år — kunne unngå oppsigelser.

Økt produktivitet kan mc virke noe av nedgangen, m langt fra alt. Det blir derfor i dominerende oppgave for oss forklare publikum at vi fortsæ — og særlig på fylkesvegene — r regne med dårlig standard.

Mens våre "positive" drif oppgaver med forbedring vernetet minsker i takt m synkende bevilgninger, så øk våre "negative" oppgaver med forklare/forsvare ovenfor put kum de dårlige tilstander lange utsikter for fylkesvegene.

Øvrige forvaltningsoppav blir også mere krevende. Det f melle planleggingsarbeidet for t tak som skal forbedre såvel t fikksikkerhet som framkomm

lighet møter stadig større motstand, og det kan synes som om at dersom ikke stamvegen fortsatt går over nederste trappetrinn på forretninger så er ikke disse "liv laga". De mange i og utafør lokalsamfunnet som mener noe annet lar bare sjelden høre fra seg.

Avkjørselsbehandling er fortsatt en belastning for etaten. Samarbeidet med kommunene om holdningsklasser har ført til en langt mer differensiert og dermed mildere behandling av avkjørsler til de mindre viktige vegger — og slike er det mange av i Troms.

Fortsatt fremstilles vi i Tromsøpressen som svært restriktiv og negativ, mens faktum er at i 1981 ble 72,8 % av søknadene innvilget ved første gangs behandling, og svært mange av de avslåtte søknader har fått sin sak hørt på annen måte. Våre tall har ingen sjanse til å bli med i massemedia, dere presenterer nemlig ingen sensasjon!

Store deler av det norske riksvegnettet som p.g.a. avkjørselskriterier er blitt nedsonet de siste 2 — 3 år har gjennom de siste decenniene fått betydelige investeringer til forbedret linjeføring. Mye av disse investeringer kan nå ansees som bortkastet fordi tillatt hastighet er blitt lavere enn dimensjonerende hastighet.

Disse midler burde heller har vært og bør i framtiden bli kanalisert til trafikksikre omlegg-

inger av bare de aller viktigste vegger, samt enkle trafikksikkerhetstiltak og forsterkning av det sekundære vegnett.

Biltilsynsstasjonen på Finnsnes er ferdig utbygget.

På Setermoen har biltilsynet etablert seg med ekspedisjon på vegstasjonen, og vil kunne gi Brig. N et bedre tilbud for fører-kortekspedisjon.

I løpet av året vil biltilsynet i Tromsø være i stand til å ta i bruk Autosys som første stasjon i Nord-Norge.

Uten de mange store sensasjoner i 1982 kan dog sies at det er summen av de mange og mindre oppgaver innen planlegging, drift, administrasjon og biltilsyn som har gitt et godt resultat også i år.

Jeg takker alle for god innsats i 1982, og la oss ta imot de utfordringer som ligger foran oss. Reduksjonen av arbeidsplasser kan bare holdes i sjakk ved riktig økonomiske disposisjoner både i store og små saker, samt helhjertet innsats fra alle, hver på sitt felt.

Jeg ønsker alle — også våre pensjonister — en god jul og et godt nyttår!

En spesiell hilsen til brøytesjåførene på vegvesenets biler og kontraktørene, som må stå i beredskap eller utføre brøyting i jule- og nyttårshelgen.

Helmi Solberg

Anleggsprogrammet 1983

Av Bjørn Stiberg

Når Stortinget i desember skal behandle riksvegbudsjettet får det seg forelagt forslag om å bevilge kr. 123,0 mill til riksveganlegg i Troms for 1983. Fylkesutvalget har gått inn for en bevilgning på 11,5 mill kr til fylkesveganlegg, altså en vesentlig nedgang fra innværende år.

Bli disse tallene vedtatt, disponerer vi altså samlet 134,5 mill til anleggsdriften i 1982.

Totalt har det skjedd en merkbar nedgang i anleggsbudsjettene, men ikke verre enn at vi fortsatt makter å sysselsette alle egne arbeidstakere. Vi regner med at naturlig avgang skal være nok til at vi også de nærmeste år fremover skal makte å holde egne sysselsatt i helårsarbeide, men noen fornyelse av arbeidstokken vil neppe komme på tale.

RIKSVEGANLEGG

For 1983 kan vi i tillegg til tallet i budsjettproposisjonen på 116,5 mill kr. regne med en ekstra bevilgning på 6,5 mill kr. og midlene i alt 123,0 mill kr. foreslås brukt slik:

E6/Rv6 Nordland grense — Finnmark grense 4,1 mill kr.

Anlegget Krogseng bru — Solli fullføres med 1,1 mill kr. og kort omlegging forbi Nordkjosbotn starter opp med en tildeling på 3,0 mill kr.

E78 Nordkjosbotn — Tromsø 18,2 mill kr.

Parsellen Norberg — Sollgården fullføres i 1983 o en flaskehals på innfartsvegen t Tromsø er dermed en saga blot. Vi starter opp med rasomleggin i Lavangsdalen i tillegg.

Rv83 Tjeldsund bru — Harsta 14,6 mill kr.

Parsellen Harstadbotn — Harsta sentrum fullføres. Det gjelder første omgang støyskjerming c arbeide utenfor vegbanen. Tr fikkåpning på parsellen skjedd 2/12 '82. Videre starter arbeide på parsellen Blomjoten — K lamyra, og her regner vi med ta fatt på en mindre tunne ca 400 m lang i 1983. Grunne vervet er pr. d.d. ikke helt orden, men eksprosprisjonsvars er sendt til grunneierne.

Rv91 Olderdalen — Fagern 9,2 mill kr.

Omleggingen ved Fagernes fu føres og utbedring av eksistende veg videre mot Breiv

eidet går sin gang. Tre mindre bruer vil bli bygd om i 1983.

Hittil har anlegget vært drevet kun med egne maskiner, som et eksperiment for å få sammenlignbare kostnadstall mellom ege-ndrift og entreprisedrift. Anlegget vil også i 1983 for det meste bli drevet som et "gult" anlegg.

Rv825 Hilleshamn — Storfossen
16,0 mill kr.

Parsellen Årsteinstraumen — Tjuvskjær fullføres så godt som

med omlegging i Foldvik og ny bru over Foldvikelva.

Hoveddriften vil foregå på parsellen Hilleshamn — Tjuvskjær som er vårt største fjellanlegg idag. Vi regner med oppstart og så fra Hilleshamnsiden i 1983, bl.a. med bru over Hilleshamnelv.

Rv850 Harstad — Langvassbukt
9,0 mill kr.

Parsellen Gåre — Straumen er fullført og arbeidene foregår nå på parsellen Straumen — Refsnes. Dette er et rent utbedringsanlegg

slik at vi følger eksisterende veg og ruster denne opp. Parsellen ventes fullført i 1986.

Rv852 Elvevoll — Brøstadbotn
4,4 mill kr.

Anlegget omfatter en omlegging av eksisterende veg ned til Brøstadbotn. Arbeidene vil fullføres med bygging av Finnfjellbekken bru og legging av svart dekke i 1983.

Rv856 Finnfjordeidet — Fredheim
4,4 mill kr.

Arbeidene går ut på forsterking og dekkelegging og anlegget fullføres i 1983.

Rv860 Islandsbotn — Stonglandseidet
6,7 mill kr.

Omlegging gjennom Vesterfjell og videre utbedring/omlegging ned til Øverbotn fullføres i 1983. På rv 860 gjenstår da parsellen Islandsbotn — Lillevassmyr som bl.a. omfatter en omlegging gjennom Sollia. Denne parsellen vil måtte utstå minst to år før anleggsstart.

Rv861 Silsand — Mefjordaksla
3,4 mill kr.

Utbedringen Silsand — Gibostad er fullført i 1982, og vi ligger således foran tempoplanen når det gjelder utbedring av denne veg.

Arbeidene starter i 1983 opp på parsellen Gibostad — Lysnes med bl.a. bygging av ny bru over Grunnvåg og Valen.



Ny parsell på rv 83, Blomjoten — Kilahamn skal påbegynnes — her Terje Johansen i forberedelsene med grunnboringsutstyr.

6

Rv863 Kvaløysletta — Hansnes
6,5 mill kr.

Parsellen Kvaløysletta — Futrikelv fullføres med svart dekke og ombygging av Krabbelv bru i 1983. Vi ligger også her ca ett år foran tidligere tempoplan.

Rv866 Langslett — Hamneidet
6,5 mill kr.

Utbedring og avslutning av parsellen Langslett — Bukta og ny bru over Buktelv er planlagt utført i 1983. Videre vil det bli oppstart med grøftesprenging på parsellen Bukta — Hamneidet. Utbedring følger eksisterende veg.

Rv868 Oteren — Lyngseidet
8,3 mill kr.

Etter gjennomslaget i Pollfjell-tunnelen 6/10 fortsetter arbeidene med sikring og dekkelegging og anlegget avsluttes i 1983. Videre vil ny bru over Kvalvikelva bli bygd.

Spesielle trafiksikkerhets- og miljøtiltak
8,5 mill kr.

Gang- og sykkelveg Sørkjosen — Storslett fullføres i 1983.

Videre vil følgende parseller starte opp i 1983:

E6 G/S Rustadhøgda

E6 G/S L. Krokbecken — Andslimoen

Det vil være mulig å komme igang med flere G/S-veger, men arbeidene med miljøprosjektene avhenger av hvorvidt kommunen klarer sin del av jobben, nemlig grunntillegget. Dette ar-



Det ender nok i dekkelegging i 1983 også — Kåre Løvberg veier oljegrus.

beidet forsinker svært ofte planlagt oppstart og vegsjefen har derfor flere baller i luften og er innstilt på å prioritere de prosjekter som er klarert av kommunen.

FYLKESVEGANLEGG

Den store nedgangen i bevilgning til fylkesveganlegg har medført at en rekke planlagte prosjekter er utsatt på ubestemt tid. Med de tildelte midler for 1983 satser vi på å fullføre igangværende anlegg, og det blir ikke oppstart av nye anlegg.

Veg til Husøy
3,0 mill kr.

Sluttstrek for veganlegget settes i 1983. Dette inkluderer også utvidelse av molo til Husøy. Arbeidene i 1983 vil for det meste bestå i rekkverksoppsett og dekkelegging. Vegen ble åpnet for trafikk 22/11 -82.



Pollfjell-tunnelen skal gjøres ferdig — her Inge Andreassen.

Rv862 Tromsø — Kvaløysletta
1,7 mill kr.

Arbeidene omfatter dekkelegging og kryssutbedring på parsellen Breivika — Giæverbukt og ventes avsluttet i 1983.

Aglapsvik — Tennskjær
2,0 mill kr.

Vi regner med gjennomslag til Tennskjær i 1983. 'Veglinjer gjennom Aglapsvik er ikke avklart ennå, og billigste alternativ har møtt motstand fra grunneierne, så det er fare for at veggrunnen må eksproprieres.

Skøløv — Lavik
1,0 mill kr.

Midlene skal brukes til sikringsarbeide i Bjørgatunnelen vinteren 1983. Anlegget vil være fullført.

Rv 856 Finnfjordeidet — Fredheim
fullføres neste år.



8

Gisundbrua — Bjorelvnes
3,5 mill kr.

Parsellen Gisundbrua — Trollvik fullføres i 1983, og vi skal etter planen da være ferdig med opprustingen av denne fylkesvegen. Nå er ikke grunnetvervet klart på strekningen (ca 1,5 km) nærmest Gisundbrua hvor også bygging av et fortau er planlagt. Dette kan bety forsinkelser i anleggsarbeidene.

Tromsdalen — Kroken
2,0 mill kr.

Opprustingen av veggen fullføres i 1983. Arbeidene vil foregå på en mindre parsell ved Lunheim, ca 600 m lang. Grunnetvervet synes å være i orden.

MANGEL PÅ VINTERARBEID

Generelt kan sies om den til- deling vi har fått til anleggs-

sektoren, at bevilgningene går stadig nedover, og dette er en trend vi må regne med de nærmeste år framover. Å spå noe utover 1985/86 er vanskelig, men skal vi makte å holde på våre arbeidstakere så kan vi ikke krysse "en nedre grense" i tildeling av anleggsmidler.

Et annet vesentlig moment i vår arbeidssituasjon er mangelen på vinterarbeider på anleggssektoren.

Tradisjonelt vinterarbeide er en mangelvare, men foreløpig har vi klart å takle situasjonen ved bruygging, rekkverksoppsett og tildels støvskjerming som vinterarbeide. Også på dette området er fremtiden usikker, og vinterarbeidene kan godt komme til å bli et avgjørende kriterium for antallet egne sysselsatte for fremtiden.

Tromsø vegstasjon

er nå tatt i bruk. Stasjonens adresse er:
Tromsø vegstasjon,
Ringvegen,
Skattøra
Tlf. 083/71911

I Tromsdalen er kun vektstasjonen opprettholdt og telefonnummeret hit er:

083/37207

10

Større selvstendighet til vedlikeholdsområdene

Gjennom desentralisering å forenkle saksbehandlingen slik at beslutningene tas nærmere der oppgavene skal løses. Forbedret samarbeid mellom driftsavdelingene på det planet hvor de fleste problemer kan oppstå. Større vekt på planlegging, oppfølging og rapportering av resultater skal hjelpe til sterkere styring av vedlikeholdet og lettere gi muligheter til å dokumentere det fremtidige behov.

Det er bl.a. dette innstillingen "Organisasjon og driftsform i vedlikeholdet" håper skal bli resultatet av en organisasjonsendring av vedlikeholdstjenesten. Innstillingen ble 20. oktober 1982 presentert for vedlikeholdsavdelingen, vegmestrene, representanter for flere organisasjoner og andre. Det var utvalgets sekretær, distriktsleder ved Hordaland vegkontor, Svein Utkilen som stod for informasjonen.

FORTSATT FUNKSJON - DELING

Selvom det er røster i etaten som mener vi mer eller mindre bør avvike funksjonsdelingen, regner innstillingen med at funksjonsordningen vil opprettholdes ihvertfall ut 1980-årene. Det forutsettes imidlertid en oppmykning i utedriften, en mer fleksibel utnyttning av ressursene.

Og det første skritt i et utvidet og forbedret samarbeid, er å samle utadministrasjonen for de

3 driftsavdelingene under samme tak.

DESENTRALISERING OG OMORGANISERING

Innstillingen peker på at som noe av det viktigste for å kunne utføre vedlikeholdsoppgaven effektivt, er desentralisering. Det forutsettes å føre en god del arbeid ut fra vegkontorets vedlikeholdsavdeling og til uteadministrasjonen. I uteadministrasjonen skal opprettes stilling som *vedlikeholdsleder*. Under vedlikeholdslederen skal sortere arbeidsleder eller det vi i dag benevner oppsynsmann og vil bl.a. ta seg av administrasjonen av vedlikeholdslagene.

VEDLIKEHOLDSSOMRÅDENES STØRRELSE

Størrelsen av de fremtidige områdene er avhengig av flere faktorer — ikke minst lokale. Imidlertid er det et sterkt ønske å skape et visst fagmiljø innen-

Arbeidsrapport og regning på vers

En av de mest fargerike tjenestemenn som har husert på vegkontoret i Troms — Lars Ervik — var også kjent som litt av en poet. Mer enn en gang tillot Ervik seg å gjøre bruk av versfæfetter når han skulle fremme en intern sak.

Og her om dagen dukket det fram fra arkivet hans antakelig siste verseprodukt.

Ervik var i den første tiden som pensjonist engasjert i å bringe arbeiderkartoteket i orden, det var nylig innført pensjonsordning for statens vegarbeidere og dette kartoteket var den viktigste dokumentasjon over tjenestetiden. Den 3. mai 1956 gir så Ervik en arbeidsrapport samtidig som han bebuder en pause i arbeide og det gjør han slik:

Da jeg dårlig kan here
må jeg skriftlig føre
en liten rapport
om det som er gjort.

Har ført ca. 9000 kort
c. 5000 makulert bort.
Det synes jo ikke stort
25 kasser er ført
8 står igjen urørt.
Tålmodig man henger i
som en annen bi.
Takknemlig for noe å gjøre
Vær vennlig å la meg høre.
Liker ikke kontor i sommer
men hytta med skog og blommer.
15:5 tenkte jeg å slutte.
Kortlæring å avkutte.

Ville gjerne høre fra Dem
om de ønsker meg igjen.
Lyst å gjøre arkivet ferdig
skal arbeide nok så iherdig.
Men har De andre planer
om det jeg ikke aner.
Takknemlig om de sier fra
om arb. el. "katt", er jeg like gla!

Harstad den 3/5 1956
Ærbødigst
Lars Ervik



Og den 14/5 samme år ber ha om oppgjør med dette verset:

Hr. vegsjefen.

Regninger som De kan se
Jeg drar som nevnt avsted
Det halve er på staten
har over halvdelen av raten
Halve mai lønn i ferie
12 arbeidsdager i denne serie
1 uke har jeg hatt skoft
er mer enn arb. inn som lovt
Regn. kan jeg siden hente
Når ebbe har jeg noe ivente
i morgen tar jeg min frakk
og sier vegsjefen hjertelig takk.

Harstad, 14. mai 1956
Ærbødigst
Lars Ervik

for område og da bør de ikke være for små. Men det viktigste er tross alt å finne en rasjonell størrelse som kan gi full utnyttelse av maskiner og mannskap. Geografien teller også og det er et ønske at grensene følger kommunegrensene.

Det er antydnet en størrelsesorden på 400 — 750 km ved avhengig av bl.a. faktorer som er nevnt foran.

For rasjonell utnyttelse av ressursene bør man ikke bare skjele til samarbeid over funksjonsgrensene, men også over områdegrensene.

FORDELING AV ARBEIDSOPPGAVER

Et av målene er å frigjøre vedlikeholdsavdelingen ved vegkontoret for endel arbeidsoppgaver for at denne skal kunne ta seg av nye og å kunne legge mer vekt på enkelte andre oppgaver. Dette må selvsagt vurderes fra fylke til fylke, men avdelingen vil i hovedsak konsentrere seg om disse:

- utarbeide rammebetingelser/retningslinjer
- fordele de økonomiske rammer
- koordinering mellom områder
- sørge for et ensartet opplegg ute
- spesialoppgaver som dekkelegging, grusproduksjon, bruer, ferjekaier m.m.

Resten av vedlikeholdsoppgavene vil da det enkelte vedlike-



Vedlikeholdsoppgaver er så mangt — her Rolf Lunde til v. og Olav Karlsson setter opp omstridte markeringspåler for gang- og sykkelbaner over Rustadhøgda i Målselv . . .

holdsområdet ha ansvaret for som planlegging av bruken i midlene, gjennomføringen av oppgavene og rapportering av resultatene.

Et av hovedprinsippene som innstillingen bygger på er vedlikeholdsområdene skal bli selvstendige som mulig.

KVALIFIKASJONSKRAV

Det sies at vedlikeholdslederen kan ha en utdanningsmessig bakgrunn som sivilingeniør, ingeniør eller oppsynsmann med 2-årig teknisk fagskole eventuelt elementæreteknisk skole med tilleggsåret. Erfaring og personlige egenskaper vil imidlertid telle sterkt.

Tjenestemenn i oppsynet som aspirerer til denne stillingen skal kunne gis høve til å hospitere en

tid helst både ved vegkontorets planavdeling og vedlikeholdsavdeling.

GJENNOMFØRINGEN

Innstillingen mener at denne omorganiseringen bør skje i løpet av en 5-årsperiode.

— og sandblåsing av fylkesgrensestein på rv 6 for oppussing, Åge Boberg.



Men først skal innstillingen behandles i fylkene som har frist til innen 20. desember i år til å uttale seg, før den behandles i Vegdirektoratet. Sentrale forhandlinger med organisasjonene antas å bli gjennomført i februar/mars 1983. Deretter skal det føres tilpasningsforhandlinger lokalt.

Først når dette er avklart,

kan man starte vurderingsprosessen som:

- områdeinndeling
 - oppgave- og ansvarsfordeling
 - ressursfordeling
- og så kan man lyse ut stillinger som vedlikeholdsleder og det skal skje internt.

Men før den tid skal vi nok få en intens debatt om flere spørsmålene.



Kjetil Løding — i spesialfunksjon på vedlikeholdsavdelingen — får innstillingen innvirkning på hans arbeidssituasjon?

Foto: Arne Fosbakk

Bemanningsplanleggingen

Spørsmålet om nødvendigheten av en grundigere bemanningsplanlegging nå som det er inntakstopp reises stadig. Ved nærmere vurdering finner vi at det mer enn noensinne er viktig å analysere tilstand og behov. I nedgangstider må balansen mellom egendrift og entrepris, størrelsen av egen maskinpark og administrasjonen størrelsen og funksjonene — avveies nøyer i forhold til bevilgningsutviklingen.

Temaet *bemanningsplanlegging* var et hovedemne på et lederseminar på vegkontoret i begynnelsen av november i år. Vi skal fra dette møtet trekke fram endel synspunkter på hvilke problemer som ligger i bemanningsplanleggingen og dermed rettferdiggjøre en ny planlegging.

VEGKONTORET

Ved vegkontoret har vi for tiden noen ledige stillinger. Før vi gjør noe med disse, må vi i samband med budsjett- og vegplanarbeidet vurdere stillingsstrukturen nærmere. Videre bør vi se nøye på hvordan arbeidet i administrasjonen påvirkes av endringene/innskrenkningene i driften og videre en eventuell rokkering mellom avdelingene. Ettersom delegeringsprosessen fra Vegdirektoratet og ut til fylkene ikke er avsluttet, bør vi også av den grunn holde på de ledige stillingene uten at de besettes — det vil bli langt vanskeligere å få de tilbake om dette anses nødvendig. Signalene om reduksjon i administrasjonen bør i hvertfall først ramme de fylker

som har en større stab enn Troms — vi er beskjeden i denne sammenheng.

OPPSYNET

Anleggsoppsynet er de som i denne sektor sterkest rammes av den bevilgningsutvikling vi for tiden er inne i. Særlig interstid kan det by på vansker å tilby meningsfylt arbeide. Med den nedtrapping i anleggsbevilgningene vi er stillt i utsikt, må denne staben reduseres. En viss naturlig avgang vil i den nærmeste tid finne sted, spesielt i vedlikeholdet og dermed vil det vel være gode sjanser til å få plassert noen i den sektoren.

UTEDRIFTEN

For *vedlikeholdet* er det nå nødvendig å finne et minimumsbehov når det gjelder bemanningen. Gruppen med tradisjonelle vedlikeholdsfolk synes å skrumpe faretruende inn. Uten en grundig analyse og planlegging kan vi ikke få dokumentert det reelle behov, det være seg mindre enn idag, som idag eller større. Idag kan vi ikke si om dagens nivå er

riktig. Spørsmålet om mere bruk av entrepris vil også lettere kunne vurderes når vi har funnet fram til det riktige nivået i bemanningen.

Heller ikke i *anleggsdriften* kan vi idag legge frem tilfredsstillende dokumentasjon av behov. I utgangspunktet har vi ikke behov for egne folk, vi kan klare oss med entreprenører. Dette vil imidlertid føre til økt behov for oppsyn. Det er heller ikke aktuell politikk — vi har et stort behov for egen maskinpark — vi skal kunne dekke en krisesituasjon — det hører med at en erfaren arbeidsstokk lettere gir resultater.

Kommende år konsentrerer mye av anleggsdriften seg om Tromsø- og Harstadområdet, dette gir utslag i større forflytninger av arbeidsstokken enn på lenge. Og med konsentrasjonen minker behovet for antall tjenestemenn i oppsynet.

Videre, problemet med manglende vinterarbeid synes bare å forsterke seg. Bør vi nå i forbindelse med revisjonen av Landtidsplanen ta mer hensyn til dette og fremprioritere et par større anlegg slik at vi kan stille med mer meningsfylt arbeid vinterstid i årene fremover? I denne sammenheng ble det også hevdet at dette er bare å skyve problemene foran seg og det ble også reist spørsmål om det fortsatt er hensiktsmessig, sett fra samfunnets side, at alle skal være sysselsatt året rundt — om vi

ikke heller burde få yte en større innsats i barmarksperioden med tilsvarende større resultater. Større bruk av korttidsansatte som merstid var også nevnt som et middel.

Vi fikk også frem henstillinge om å bryte barrierene mellom avdelingene ytterligere, i større grad la anleggsfolk gjøre vedlikeholdstjeneste når behovet den sektoren var stort.

Det ble også etterlyst hvor all med maskinførerkompetanse var når vi kunne oppleve at egne maskiner stod på grunn av mangel på førere. Noe skyldtes vel bruk av dobbel skift i perioder, no kanskje en disponeringsplan som ikke klaffet fullt ut.

Vi må snarest gjennomdiskutere hvilken maskinpolitikk skal legge oss på i tiden fremover — størrelsen på egen maskinpark og bemanningen henger i mye sammen. I dette ligger og problematikken egen drift konti entrepris. I år stiger entreprisdelen i anleggsvirksomheten og mot 20 prosent — vi må finne det riktige balansepunktet her. Det ble i denne forbindelse nevnt at vi må få en større spredning over tid når det gjeld entrepriser. Og planleggingen i entreprisene måtte bli bedre så at vi kunne unngå mest mulig "uforutsette" ting og også være nøyer med hva som skal set ut på entrepris. Rekkverksett f.eks. bør vi ikke gi fra oss det er vel egnet som vintarbeid for egne styrker.

HVORDAN PLANLEGGE

Grovt skissert kan vi si at i en bemanningsplan ser vi følgende faktorer i sammenheng:

- Personalforhold (antall, alder, kvalifikasjoner m.v.)
- Organisasjon (oppgavefordeling m.v.)
- Budsjettrammer
- Teknologi (mekanisering m.v.)
- Driftsformer (egendrift – entrepriser, fremmedmaskinbruk i % av egendrift, korttidsinntak m.v.)

En samlet bemanningsplan for vegarbeidsdrifta bør kunne holde følgende hovedelementer:

- 1) En beskrivelse av "nåsituasjonen" m.h.t. bemanning.
- 2) En klargjøring av de rammebetingelser Vegvesenet i Troms må operere innenfor i bemanningsssammenheng.

Vinterarbeidene kan bli en avgjørende forutsetning for antall egne sysselsatte – Peder J. Pedersen på rv 866 Langslett – Hamneidet.



18

Sammen vil de ulike oversiktene som inngår i beskrivelsen av "nåsituasjonen" gi det erfaringsmaterialet som er nødvendig for å foreta en vurdering av framtidig bemanning.

b) Rammebetingelser.

Dersom det skal være mulig å gi et noenlunde realistisk overslag over framtidig bemanningsbehov, må driftsledelsen ha diskutert seg gjennom og gjort seg opp en mening om:

- 1) Hvilke bevilgninger kan vi forvente på stats- og fylkesvegbudsjettens side i planperioden.

- 2) Forholdstallet egendrift – entrepriser.
- 3) Fremmedmaskinandel i % av egendrift ("maskinpolicy").
- 4) "Policy" m.h.t. korttidsinntak.
- 5) Teknologiske og/eller organisatoriske endringer av betydning for bemanningen.

c) Overslag over bemanningsbehovet i planperioden. Vurderingen av framtidig bemanningsbehov må nødvendigvis i stor utstrekning bygge på skjønn. Bemanningsanslaget må således framkomme som et resultat av diskusjon i driftsledelsen.

Vegarbeide – en jobb i risikofylt miljø

Selv om trafikkulykker med personskade i forbindelse med vegarbeide er få, viser intervjuer med vegarbeidere at de selv mener de har en utsatt arbeidsplass. Det er særlig trafikken forbi arbeidsplassen de opplever som risikofylt. Farene for påkjørsel ved at bilistene kjører for fort forbi arbeidststedet, skaper utrygghet. Dessuten er støy og forurensninger fra bilene med på å forringe arbeidsmiljøet.

Dette fremgår av en rapport som en arbeidsgruppe innen Nordisk Vegteknisk Forbund nylig har lagt fram. Arbeidsgruppen som har bestått av en representant fra Danmark, Finland, Norge og Sverige, har siden 1978 arbeidet med å klarlegge arbeidsmiljøet ved vegarbeide. I alle disse land karakteriseres arbeidsmiljøet på vegene som utilfredsstillende.

Det største problemet synes å

være at bilistene ikke respekterer arbeidsvarslingen og følger de påbud som gjelder. Vegarbeide betyr en begrensning i trafikantenes frie ferdsel og skaper ofte irritasjon og konflikter som går ut over dem som arbeider på vegen.

Av de forskjellige typer vegarbeide er de bevegelige arbeider som utføres manuelt, ansett som de farligste. Det gjelder for eksempel vegoppmerking og repa-

- 3) Et overslag over bemanningsbehovet i planperioden.

NÆRMERE OM HOVED-ELEMENTENE I BEMANNINGSPLANEN

a) *Beskrivelse av "nåsituasjonen"*. Gjennom beskrivelse av "nåsituasjonen" søker man å tegne et bilde av de viktigste sidene ved dagens bemannings situasjon.

Foruten en beskrivelse av hovedproblemene (eller kanskje utfordringene) i bemannings sammenheng, bør følgende oversikter/tabeller være obligatoriske:

- 1) Oversikt over forventet naturlig avgang i planperioden (alder, uførhet m.v.).

- 2) Oversikt over antatt bemanningsutvikling i planperioden (eksklusiv nyrekruttering og interne overføringer).
- 3) Oversikt over forventet aldersfordeling i driften i planperioden.
- 4) Oversikter over de tilsatte kvalifikasjoner samt "antall kvalifikasjonstap" ved naturlig avgang.

Rekkverksoppsett vel egnet vinter-sysselsetting – fra v. Alf Arne Eidissen Asle Åsmo og Arvid Pedersen på fv Bjorelvnes – Langnes.



rasjon av sporslitasje etter piggedekkbuk. Trafikkregulering forbi arbeidsplassen må også ofte skje manuelt, noe som i seg selv innebærer en risiko for vegarbeideren.

For at en vegarbeidsplass skal kunne oppleves som noenlunde trygg, trengs det beskyttelse eller avstand fra trafikken. På mange av våre vegar kan det være umulig å få gjennomført fordi de ganske enkelt er for smale.

Dessverre finnes det sjelden omkjøringsmuligheter, og reparasjon av vegen må derfor vanligvis foregå mens trafikken utvikles forbi arbeidststedet.

For å komme uventig kjøring forbi vegarbeide til livs, bør det satses mer på bedre oppmerk-

ing, skilting og regulering forbi arbeidststedet, og trafikantene må læres opp til å vise hensyn ved passering av arbeidststedet. Rapporten peker på at farene ved vegarbeide kan minskes ved å vurdere arbeidsmetodene og eventuelt erstatte manuelle metoder med bruk av maskiner. Også når det gjelder støy, kan arbeidsmiljøet bedres ved å ta i bruk støyskjermende maskiner og utstrakt bruk av personlig hørsevern, likesom fartsbegrensning vil gi mindre støy.

Lapping et av de mest farefulle oppdrag. – Hans Fagernes til v. og Jan Skogli på E6 ved Sagelvvann.



Det gule anlegget

Utbedringen av første parsellen i riksveg 91 Fagernes – Breivikeidet har vi bevisst lagt an på å drive ikke bare i egen regi, men også utelukkende med egne maskiner og biler. Og det er såvidt vi har oversikt over første gangen her i fylket på et såvidt stort anlegg.

Bakgrunnen for å sette igang et "gult" anlegg – som det nå populært kalles – finner vi en intern diskusjon i anleggsavdelingen. Spørsmålet om lønnsomheten av å drive i egen regi ved enten egen maskinpark, blandet drift eller bare innleid maskineri

og biler, er et stadig tilbakevendende temaer. I den diskusjonen vurderes også entreprisdrift.

Utnyttelsesgraden av egne ma-

John Ivar Johansen fyrer med juletrær.



22

skal vi på rv. 91 sette igang ombygging av Bjørnskarelv og Tverrelv bru.

Neste år er det meningen å sette ut en parsell på entre-

prise, en parsell ganske lik den vi arbeider på nå, for om mulig få et så godt sammenligningsgrunnlag som mulig.

Ja, spennende skal det bli.



Trygve Johnsen til v. og Tor Hevnskjel har et og annet å konferere om.

24

skiner og kanskje særlig egne biler var også viktige momenter i denne debatten.

Og vi ble etterhvert sterkt interessert i å prøve et rent "gult" anlegg for å finne et sammenligningsgrunnlag. Riksveg 91 Fagernes – Breivikeidet egnet seg godt til formålet, noenlunde samme forhold det meste av strekningen. Men skal sammenligningen bli reell, må det vises nøyaktighet i oppmålingene også når vi overlater en annen parsell til private.

Nå stod hverken maskiner eller biler ledige ved anleggsstarten – de ble satt inn på rv. 91 på bekostning av andre anlegg som da istedet måtte leie inn privat utstyr.

Vi spør oppsynsmann *Tor Hevnskjel* hvordan han opplever å administrere bare egne maskiner og biler?

– Dette var litt uvant, tidligere har jeg alltid hatt med blandet drift å gjøre. Vi må planlegge denne driften på noe lengre sikt enn når vi har med innleid utstyr å gjøre. Det er spesielt viktig at egne folk og maskiner er i virksomhet hele tiden, at det ikke blir for mye avbrekk av forskjellig slag. Med innleid hjelp som biler f.eks. kan vi kutte de ut over natten og ta de inn igjen på et senere tidspunkt. For eget utstyr har vi sjelden andre oppdrag i nærheten hvor kapasiteten kan utnyttes i en overgangperiode.

Men ellers synes det greit å

administrere, vi har med en samlet enhet å gjøre.

Med seg i arbeidsledelsen har Hevnskjel oppsynsmannsassistente *Halvor Furnes* og formann *Trygve Johnsen*. Vi spør Johnsen hvordan han ser på denne driften?

– Også for meg er det en ny opplevelse å arbeide blandt bare vegvesenets maskiner og biler. Jeg har intet å utsette på anleggsdrift med innslag av privat maskiner så langt jeg har opplevd det. Men jeg tror den driftsformen vi har her, gir minst like gode resultater. Og interessen i arbeidsstokken for dette eksperimentet er god og hele opplegget virker ansporende.

Alf Antonsen som var i skogrydding da vi besøkte anlegget var ikke i tvil.

– Det er inspirerende og gir også utslag i større samholdighet. Driften på anlegget er et stadig samtaleemne i matpausene og også ellers. Å gjøre en god jobb, føles minst like viktig for oss på dette anlegget som på de vi har vært før, selv uten akkordkjøringen.

Vi spør tilslutt anleggssjefen, *Bjørn Stiberg*, om hvor langt vi skal drive dette anlegget "gult"?

– Vi skal prøve å holde det "gult" helt fram til dekkeleggingen neste år. Når vinteren kommer stopper vi imidlertid arbeidet og det er av 2 grunner. Terrenget egner seg lite for arbeid når frost og snø setter inn og dessuten forsvinner nesten alle bilene til brøytetjeneste. I vinter

23

Nytt anlegg:

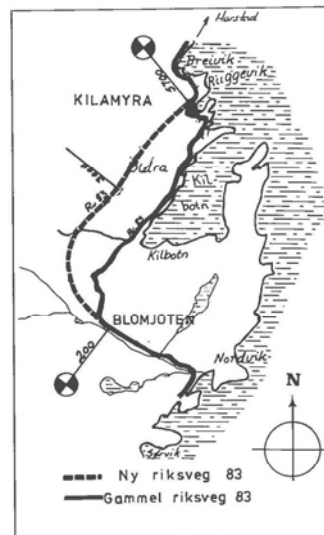
Rv 83 Blomjoten – Kilamyra

På nyåret starter vi med nytt stort veganlegg i Harstadorrådet. Det blir en fullstendig omlegging av riksveg 83 i drøye 5 km lengde til kostnad 31 mill kroner og avhengig av bevilgningens størrelse i årene framover en byggetid på 4 – 5 år.

Det er altså parsellen Blomjoten – Kilamyra (ved Ruggevik) det dreier seg om. Endelig skal det bli mulig å få trafikken bort fra de trange "kår" der den nå snor seg gjennom Kilbotn, Oldra og Kila stort sett etter den opprinnelige linje som ble anlagt i årene 1885 – 91.

To veglinjer vurdert

Planarbeidet startet faktisk så tidlig som i 1972 - 73 – lå så nede i årene 1975 - 80 – etter da har det gått for fullt og for såvidt løst uten store vansker eller konflikter. Den første planen gikk ut på en noe kortere linje og som også ville ta en god del dyrket mark. Og dette linjevalget førte da også med seg protester fra grunneiere, landbruksmyndigheter og også kommunen. Alternativet var å gå ut fra nåværende veg i nordenden av Nordvikmyra, føre den bak Blomjoten og bak all bebyggelse i Kilbotn og Oldra, gjennom Mølnåsen i tunnel og inn på nåværende veg igjen på Kilamyra ved Ruggevik.



Og denne linjen er man blitt stående ved. Planen som er behandlet etter vegloven, har vært forelagt grunneiere, alle berørte offentlige instanser og Harstad kommune som siste instans.

25

Under vegs er planen justert noe etter merknader fra grunneiere, f.eks. ved Oldra og Kilahamn.

Tross at den lengste linjen ble valgt, vil den ikke bli dyrere enn den første — ihvertfall ikke noe vesentlig.

Avkjørselsfri veg

Vegen er planlagt bygget avkjørselsfri — vegtype B. Det betyr at vi må legge en del over- og underganger for ferdsel til utmark, bl.a. dimensjonert for traktorbruk. Foreløpig vil det ikke bli annen vegtilknytning enn i begge ender. Imidlertid kan veg-

tilknytting komme senere gjennom kommunal reguleringsplan.

Hastigheten er forutsatt til 80 km/time som maksimumsgrense.

Andre vegtunnel på Hinnøya.

Vegen vil få en total lengde på 5.347 meter. Av denne veglengden skal 400 meter gå i tunnel gjennom Mølnåsen og det er den første på Hinnøya i Troms fylke. Nordland fylke har allerede en og altså den første på Hinnøya.

Tunnelarbeidet omfatter spren-

ging av 21.400 kbm fjell og det skal i veganlegget ellers sprenges 84.000 kbm i fjellskjæringer. Veglinjen går over forholdsvis store myrområder og det blir nødvendig å skifte ut 20.000 kbm myr. Jordskjæringer ellers vil dreie seg om 14.800 kbm.

Det er ingen bruer i anlegget, men til gjengjeld skal det bygges ialt 10 over- og underganger til en kostnad av 3,1 mill kroner.

5.832 kr. pr meter.

Kostnadsoverslaget lyder på 31,2 mill kroner i 1982-priser og det tilsvarer kr. 5.832,- pr. meter. I øyeblikket driver laboratorie-

seksjonen med grunnboringer i tunnelfjellet for å skaffe nærmere klarhet i fjellets beskaffenhet.

Fra nyttårskiftet regner vi med å være igang med selve anleggsarbeidet og da disponerer vi 9 mill kroner her. Med en byggetid på 4 — 5 år, alt avhengig av tempoet i bevilgningene skulle vi kanskje være ferdige innen 1987.

Terje Johansen og Ole Ellefsen har problemer med å få grunnboringsutstyret i posisjon. Prøver her med fiberduk på bløt mark i håp om at kompressoren skal "flyte".



Dagens veg gjennom Kilbotn.



Maskinføreropplæring

Etter oppfordring fra maskinavdelingen er det nedsatt en prosjektgruppe som skal se nærmere på maskinføreropplæringen ved vegvesenet i Troms fylke.

Prosjektgruppen har fått følgende medlemmer:

Maskinfører Kjell Stenvold
Maskininstruktør Bjarne Broderstad

Overingeniør Kjell Kvåle
Overingeniør Martin Eriksen
Ingeniør Harald Grønnavoll (formann) og førstesekretær Oddvar Nilsen (sekretær).

Prosjektgruppen har fått i oppdrag å gjennomgå maskinføreropplæringen slik den fungerer idag og fremme forslag til et mer systematisk opplegg hvor det spesielt tas hensyn til:

- behovet for geografisk spredning av maskinførerkompetanse basert på nåværende og antatt aktivitet i de ulike deler av fylket.
- maskinparkens nåværende og antatt fremtidige sammensetning og størrelse.
- at alle som blir satt til å kjøre maskin har fått den opplæring vegvesenet som arbeidsgiver er pliktig til å gi i henhold til Arbeidsmiljølovens § 14 h.
- i hvor stor grad opplæringen

skal baseres på kurs/Vegdirektoratets kurspakker og/eller "mann til mann opplæring".

Prosjektgruppen ble også bedt om å foreslå rutiner som gjør det enklere å bemanne sesongmaskiner, særlig i sommerhalvåret, samt foreslå rutiner som ivaretar den fortløpende "mann-til-mann opplæring".

Vi ser gjerne at andre som har synspunkter på hvordan maskinføreropplæringen bør legges opp tar kontakt med prosjektgruppens medlemmer om dette.

YRKESBEVIS FOR ANLEGGSMASKINFØRERE

Yrkesbevis vil bli et nøkkelord ved bemanning av maskiner i fremtiden. Fra 1. januar 1984 vil det bli krav om yrkesbevis for føring av traktor m/graveutstyr, dumper, veggøvel, dozer, gravemaskin og hjullaster. Vegvesenet i Troms har tidligere på frivillig basis registrert anleggsmaskinpraksis i utedriften. De tjenestemenn som tilfredsstillte kravene for yrkesbevis måtte deretter gjennomgå et 8-timers kurs før yrkesbeviset ble utstedt.

Overgangsordningen er som tidligere meddelt forlenget, og

praksis opparbeidet frem til 31. desember 1982 vil bli registrert på nyåret. Maskininstruktør Bjarne Broderstad har ansvaret for dette arbeidet og vil besøke hele fylket i registreringsfasen. Vi håper at samtlige som tidligere har vært førere av an-

leggsmaskiner lar dette registrere. Tjenestemenn som tidligere har mottatt yrkesbevis kan komplettere dette ved å registrere praksis på andre maskintyper.

Registreringen vil bli fulgt opp med 8-timers kurs i løpet av høsten 1983.



Kjell Stenvold med i prosjektgruppen.

Fylkesvegvedlikeholdet snart bare oppsett og nedtak av brøytestikk

Mens det av fylkesvegvedlikeholdsmidlene her i fylket medgår 42 prosent til vintervedlikeholdet, og det er galt nok, løper disse utgiftene i område 8 her i Nord-Troms, opp i 70 – 75 prosent. Dette gjør at vi ikke makter å opprettholde standarden på grusfylkesvegene og den er jo ikke særlig bra fra før av.

— Dette sier vegmester *Almar Leirbakk* og fortsetter:

— Ras og flom kan man ikke forutsi, ikke er det like mange av dem hvert år heller, men utgiftene som disse medfører bare øker for hvert år. De fører jo for det første ofte til brudd i vegen og dermed i trafikken, for det andre koster reparasjonene mer enn hva et normalt vedlikehold kommer på. Dette gjelder f.eks. stikkrenner som ved et mer aktivt vedlikehold eller utskiftninger kunne spart oss for brudd i vegbanen. For vinterstid er det f.eks. ingen billig sak å finne erstatningsmasser.

— Nå har jo fylkespolitikerne akseptert et vedlikeholdsprogram for vinterhalvåret som gir oss en lavere standard på vintervegene, hvordan kan det etterleves?

— Noe kan vel hentes inn på ikke å ha nybrøytede vegger overalt. Men det er vel begrenset hvor mye man sparer. Vi skal huske på at selv folk i mer grissgrendte strøk har krav på å komme seg på jobb til rett tid, få barna til skolen



Lite til somrervedlikehold, sier Leirbakk.

i rett tid, få post til rimelig tid og ikke minst få legebehandling tidnok.

Men det er ikke bare vintertid man må tenke fremkommelighet. Det meste av varetransport har endret karakter, større og tyngre biler, transporten går stadig mer i

paller, melk i tankbiler o.s.v. Men så tåler ikke vegene våre dette, vi må gi dispensasjoner. Og dette merkes på vegnettet, f.eks. kan fylkesvegene i Straumfjord, Oksfjord, Kildal, Mandalen, Vest-Uløy for å nevne noen av de dårligste, være et mareritt i teleløsningen.

— Skal vi bruke de sparsomme "sommereidene" konsentrert slik at vi ihvertfall får en bit skikkelig veg igjen for pengene og la resten seile sin egen sjø så lenge?

— Dette kan forsåvidt være god politikk, men vil publikum og politikere akseptere dette? Jeg tror likevel at det er nødvendig med litt "klatring" for i det hele

tatt at fylkesvegene skal være fremkommelig. Dette skjer idag bare i beskjeden grad, for hvert år blir det lengre mellom hvert gruslass vi kjører ut, men der vi tipper dem er det så absolutt nødvendig. Skal vi få noe skikk på grusvegene våre, må det sterkere lut til — full utbedring og dekkelegging — altså arbeider med karakter av anleggsdrift. Men det nytter ikke å planlegge når midlene mangler, sier Leirbakk tilslutt.

Ras skaffer oss ofte ikke bare utgifter til åpning av vegen, men også reparering. Eldar Hansen ved varslingskiltet fra Sifjordura.



30

Med oppgaver også for biltilsynet

For publikum synes det opplagt stor fordel å kunne orden endel forretninger med tilknytning til Biltilsynet ved Storslett vegstasjon og ikke minst få riktig vegledning i ulike spørsmål. Og for meg har oppgavene for Biltilsynet bare vært berikende.

Margit Pedersen ved Storslett vegstasjon har nesten daglig henvendelser fra publikum over et og annet som angår Biltilsynets virksomhet.

— Særlig er det mange forespørsler omkring fornying av førerkort. Gjennomgående hver 3. uke avlegges det førerprøver ved vegstasjonen — både teori- og oppkjøringer. Det er elever fra en skole på Skjervøy og en på Storslett som blir eksaminert her. Førerkortene kommer hit delvis utfylt og for de som har bestått prøvene, gjør jeg så kortene gyldige.

— Og når Biltilsynet utfører bilkontroll?

— Innkallingen foregår fra Tromsø biltilsynsstasjon. Avbestillinger kommer ofte hit og har jeg da i mellomtiden registrert noen som ønsker å fremstille bilen til kontroll, og det hendet ikke så sjelden, så ordner jeg time for disse så langt det er ledig kapasitet i kontrollhallen. Vegstasjonen her er jo som kjent utstyrt med et løp for bilkontroll.

— Andre oppgaver for biltilsynet? — Her er stasjonert 1 sett prøve-skilt og disse har jeg så ansvaret for.

— Har du inntrykk av at publikum er tilstrekkelig kjent med den servicen de kan få her?

— Det mangler nok noe informasjon om dette og jeg opplever at publikum uttrykker forbauselse, men også takknemlighet over den vegledning de kan få her i ulike spørsmål. Personlig synes jeg det er naturlig at en vegstasjon er et informasjons-senter i distriktet for flest mulig spørsmål i etaten.

— Kan publikum være ubehagelig?

— Hittil har jeg ikke merket noe slikt, men manglende informasjon har skapt misforståelser ved et par anledninger. Således er det visst ikke helt klart at hvis man ikke kan møte til kontroll her, pålegges man neste gang å møte i Tromsø. I den sammenheng har jeg hatt særlig irritert kunde på tråden.

— Erdettider hvor vegstasjonens tradisjonelle gjøremål og biltilsynets oppgaver kommer i konflikt?

— Det hender nok, men ikke slikt omfang at det skaper problemer. De øvrige på stasjonen tar villig et tak om det kniper, sier Margit Pedersen, som tilslutt

føyer til at hun på Storslett vegstasjon ellers får godt innblikk i etatens mangerte gjøremål

og i alle problemer som må takles. Og det gjør jobben interessant.



Prøveskilt ZN-30 — det er Margit ansvarlig for.

32

31

33

Uniflote – nytt beredskapsmaterieil til vegvesenet i Troms

Av Knut Davidsen

Vi er ikke lenger helt avhengig av faste kaier for å ta i land grus eller anleggsmaskiner. Uniflote-kaia eller flytekaia kan slepes dit det er behov for den og kan tas i bruk etter kort forberedelse.

Uniflote er betegnelsen på et elementsystem av flytepotonger. Systemet har lenge vært benyttet til militære formål. Det er imidlertid velegent også til sivil bruk og anvendes mye av entreprenører.

Vårt fylke har fått tildelt et sett pontonger som er innkjøpt av Vegdirektoratet som beredskapsmaterieil. Settet består av

Her som kai i Ramfjorden.
Foto: Ole Fr. Wikstrand.



34

Mangt et tre blir studert, det er faktisk langt mellom emnene, sier Holmseth.

– Har du bestemte figurer etter gjenstander i tankene når du rusler rundt slik?

Det er nesten nytteløst å ha slike planer. Noen emner gir seg sjøl hva resultatet skal bli, andre og det er vel de fleste, blir gjenstand for et nøye studium før jeg finner en løsning som jeg synes om. Oftest har jeg ideen klar før jeg drar det hjem. Men det hender også at jeg må ta tiden til hjelp og da tar jeg vare

på emnet. Etter en tid finner jeg så en måte å anvende det på.

– Såvidt jeg forstår er det ikke bare naturens eget kunstverk du formidler?

– Litt former jeg da sjøl og jeg fusker litt med gjenstander med nytteverdi også. Det er blitt endel skåler av treknorter, trekopper og lamper for å nevne noe. Men også emnene til dette kommer fra studier i skogen.

– Hvor gammel er denne hobbyen?

– Jeg har drevet på omlag 20 år, interessen kom sakte men sik-



Eleif Holmseth med kameraten som tar imot deg på tunet.

36

10 pontonger, 4 baugeksjoner og 4 ramper for av- og påkjøring. Hver pontong har dimensjonene 5,3 m x 2,5 m x 1,2 m og kan bære 10 tonn. De kan sammenkobles både i lengde- og bredde- retning til utallige formål, f.eks.:

Gruskaier
Anleggsferger
Grunnboringsplattformer
Peleplattformer
Kranplattformer

De kan dessuten benyttes som flytepillarer for vårt Bailey reservebrumaterieil.

Utstyret ble prøvd i sommer som gruskai innerst i Ramfjorden. Kaia var 25 m lang og hadde et ledd på midten slik at de innerste pontongene lå i fjæra og dannet kjørebbru ned til de ytterste som fløt horisontalt på sjøen. Grus-

båten ankret opp helt inne ved kaia og kunne losse grusen direkteover på lastebiler. Uniflote-kaia viste seg å fungere fullt ut som forventet.

Dette eksemplet viser at vi ikke lenger er avhengig av faste kaier for å ta i land grus eller anleggsmaskiner. Flytekaia kan slepes der det er behov for den og kan tas i bruk etter ca 1 dags forberedelse. Fjæra bør ha jevnt fall og må ryddes for steiner der kaia skal ligge. Det kan bli nødvendig å ramme ned fortøyningspeler for båtene hvis strømforldene er ugunstige.

Med Uniflote-potongene har vi i tillegg til et styrket beredskapsmaterieil også fått et nyttig redskap som ved riktig bruk kan føre til besparelser for våre drifts-avdelinger. Vi mottar gjerne forslag til flere bruksområder.

Naturens kunstverk – min hobby

Å studere fasongen på trær og greiner og ikke minst alle mulige utvekster som vi ofte kan se på trær, ble etter hvert en vane når jeg vandret i skogen – en vane som jeg følte som den beste avkobling fra hverdagens mas.

sier *Eleif Holmseth* fra Karlstad i Målselv som i sommer etter 31 år som anleggsmann i vegvesenet nytter høve som 62-åring å tre ut av de aktives rekker.

Og som pensjonist har han allerede funnet seg godt tilrette. Noen sauer har han og 2 – 3

bygninger på eiendommen krever sitt. Men aller størst glede gir arbeidet med rare utvekster og kronglete greiner og stubber. Av disse får han frem de underligste figurer og gjenstander.

– Det krever et våkent øye når jeg driver rundt i skog og mark.

35

kert da jeg drev i skogen. Og det er ikke bare i egen skog jeg har samlet emner. Hver gang jeg fikk være med på starten av et nytt veganlegg, nyttet jeg høve til å befare den nye linjen og tok da vare på det som jeg fant interessant. Så materialet til tingene stammer fra flere kommuner og områder i Troms innland.

– Du har jo endel av sakene her hjemme, men hvor er det blitt av de øvrige?

– Det meste er gitt bort etter hvert til slekt og venner. Noe har faktisk 2 ganger vært på utstilling på Husflidskolen ved Olsborg. En figur som mange har funnet artig er en kar, eller en kjepp som ligner en kar, må vi vel heller si og som står i et lite baseng i hagen og later vannet. Noen av

bygdefolket ivrer for at jeg skal få til en noe større slik figur og plassere i vegkrysset her nede, et slags turistmonument, men andre er ikke like begeistret for tanken, så jeg vet ikke hva det blir til.

– Men jeg tar det høle fortsatt som en hobby, en fin avkobling da jeg var aktiv vegarbeider og nå et koselig tidsfordriv.

– Og du savner ikke vegvesenet?

– Jeg har hatt en fin tid i vegvesenet, en fin arbeidsplass, gode arbeidskamerater, med andre ord et fint miljø. Og nå trives jeg utmerket som pensjonist, sa Holmseth tilslutt.

Og her med sine små innendørsvenner.



37

Avgang i utedriften

I løpet av oktober måned markerte vi avskjed for 21 tjenestemenn som er gått over i pensjonistenes rekker.

1. oktober var det ved en sammenkomst på Vollan Gjestestue og da gjaldt det følgende:

Richard Soini,
Skibotn
Henry Karlsen,
Oteren
Hilmar Holmestrand,
Øverbygd
Oddmund Back,
Oteren

Ludvik Fosslund,
Nordkjosbotn
Nils Bjørklund,
Moen
Ole Løvhaug,
Nordkjosbotn
Thomas Bergmo,
Sjursnes

Og den 14 oktober på Sørreisa Gjestgiveri og da var det for:

Jørgen Abrahamsen,
Brøstadbotn
Edvard Henriksen,
Aspelund
Geirolf Myrvang,
Sørreisa
Hans Henriksen,
Brøstadbotn
Hermod Johnsen,
Keianes
Eleif Holmseth,
Karlstad
Ivar Engen,
Bakkehaug

Sverre Theodorsen,
Vangsvik
Ivar Pedersen,
Kaldfarnes
Johan Sørensen,
Hamn i Senja
Leif Sørensen,
Hamn i Senja
Alf Berg,
Gibostad
Einar Langmo,
Silsand

38



Fotos: Oddmar Eilertsen.



Ektefeller blir også viet oppmerksomhet – i Nordkjosbotn servert kaffe av vegkontorets Jan Pettersen.

40



Til h.
Hermod Johnsen takker – fra Sørreisa.

Under
I Sørreisa mottar Einar Langmo
avskjedsgave av vegsjef Herleiv Solberg.

Fotos: Oddmar Eilertsen.



39

Nytt tilsettingsreglement

Vi har nå tatt i bruk et nytt tilsettingsreglement for Statens Vegvesen. Reglementet gjelder for alle tilsetninger som varer lenger enn et halvt år.

Hele tilsettingsreglementet er for langt til å gjengis i sin helhet. De som vil sette seg nærmere inn i reglene kan få et eksemplar ved å henvende seg til personalseksjonen på vegkontoret.

En av de vesentligste endringer er at det nå er langt flere stillinger som omfattes av de lokale tilsettingsråd.

Alle stillinger i biltilsynet unnatt biltilsynssjef og stasjonssjef tilsettes av det lokale tilsettingsråd.

Ved vegkontoret skjer alle tilsetninger av ingeniører og avdelingsingeniører lokalt. Likeså alle kontorstillinger uten høyere utdanning. Dette gjelder også for biltilsynet.

Tallet på medlemmer i de forskjellige tilsettingsrådene er økt fra 3 til 4. Tjenestemennene har fått en representant mer, slik at rådet nå består av to fra ledelsen og to fra de respektive tjenestemannsorganisasjoner. Formannen oppnevnes av vegsjefen blant ledelsens representanter. Formannen har dobbelstemme ved stemmelikhet.

Tilsettinger skjer etter forslag fra vedkommende avdeling. Søk-

erne har samme innsynsrett som ved innstilling.

Det nye reglementet gir også anledning for en tjenestemannsrepresentant for den aktuelle stillingsgruppe å delta i eventuelle intervju med søkerne.

Selv om bestemmelsen ikke er ny, kan vi nevne at en skuffet søker ikke har mulighet for å omgjøre en tilsetning etter at denne er foretatt. Detimot kan en flertallsavgjørelse i et tilsettingsråd ankes av mindretallet til høyere instans. Høyere instans vil i dette tilfellet være et sentralt tilsettingsråd (Vegdirektoratet).

Hos oss består tilsettingsrådene av følgende medlemmer:

Fra ledelsen:

Formann Herleiv Solberg, varaformann Eilif Mathisen, medlem Arild H. Johansen, varamedlem Olve Reiersen.

For stillinger i utedriften, unnatt oppsynsstillinger fungerer Eilif Mathisen istedet for Herleiv Solberg.

Ved tilsettinger av kontorstillinger i biltilsynet fungerer biltilsynssjefen istedet for vegsjefen.

For tekniske og trafikale stillinger i biltilsynet fungerer biltilsynssjefen istedet for Arild H. Johansen.

41

Fra tjenestemannsorganisasjonene:

	Medlem	Varamedlem
NVE Vegmestre Oppsynsm./og -ass.	Asbjørn Theodorsen Svein Liland	Ola Kristiansen Inge Iversen
NITO ingeniører teknikere	Dagfinn Br.-Nielsen Ingolf Moan	Jan Indseth Arne Fossbakk
NIF Avd.ingeniører	Svein Jarle Hansen Kjell Kvåle	Tore Leirstein Bjarne Otterdal
NAF Arbeidere i utedriften	Charles Hermansen Åge Seppola	Kjell Jensen HansM. Figenschau
NTL Kontorstilling uten høyere ut- dannelse v/vegkontoret rengj.ass., kantinepers. tegnere	Kirsti Stokmo Lisa Sundstrøm	Liss Laufitzen Hermod Johansen
ELF Kontorstillinger u/høyere utd. v/ biltilsynet	Anne Isaksen Else M. Olsen	Torild Heimdal Åsmund Jensen
SBF Ingeniører avd.ing v/biltilsynet	Kari Bottolfsen Anna Johansen	Aud Rydningen Aud Pedersen
BTTL/NTL inspektører v/ biltilsynet	Knut A. Henriksen Ernst Selvik	Karl E. Andreassen Kr. Øverås
	Odd Jarl Bergan Jan Haukland	Odd A. Andreassen Arvid Steffensen

*Vi
gratulerer!*

Med 50-årsdag
Ivar Ingebrigtsen,
Skulsfjord 27.1 -83

Nils Ludvik Nilsen,
Breivikeidet, 22.1 -83
Harry Pettersen,
Straumbukt, Borkenes 23.1 -83
Holger Siikavuopio,
Kvesmenes 10.2 -83

Med 60-årsdag
Eldar Augustinussen,
Fløyvn. 25, Tr.dalen . . . 21.1 -83



Vår nye driftssjef, Eilif Mathisen – summerer her opp på kontaktmøtet i år.

Personal-Nytt

VEGKONTORET

Fratredelse:
Kontorassistent Torill Synst-
rud har ett års permisjon fra
15/11 -82.

UTEDRFITEN

Tiltredelse:
Sverre Sandstrand er tilsatt som

vegmester i vedlikeholdsom-
råde 5.

Fratredelse:

Disse er fratrudd med permisjon:
Einar Bakkland,
Finnsnes 1.11. -82
Einar Langmo,
Silsand 1.10. -82
Joakim Fredriksen,
Gratangsbotn 1.10. -82
Andor Nilsen,
Rossfjordstraumen . . . 31.12 -82

MASSEKORSBÅND



Vi ønsker våre lesere
en riktig God Jul
og et Godt Nyttår!