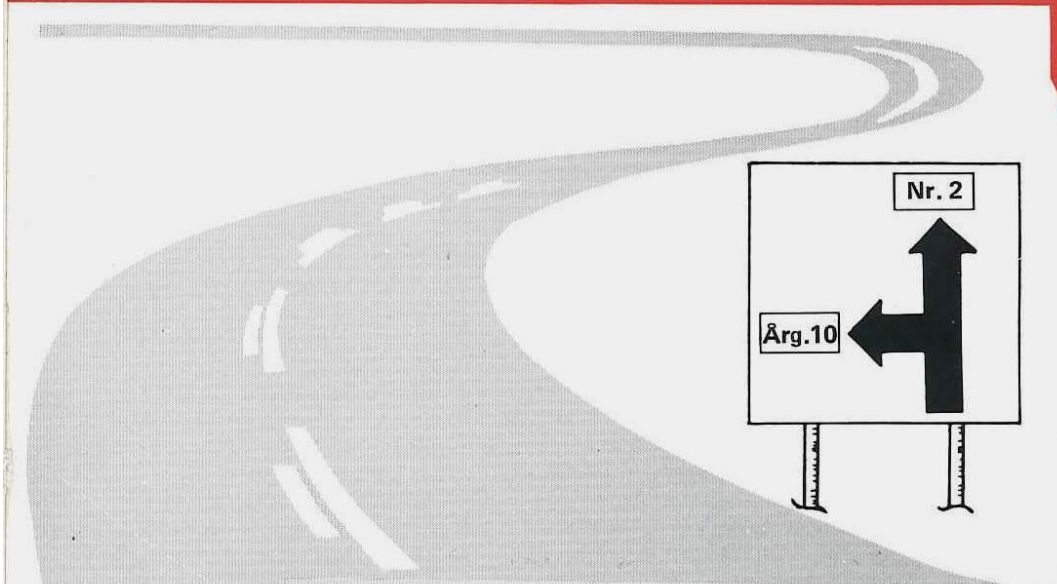


Vegstikka

10
ÅR



April 1978



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 2 – April 1978
10. ÅRGANG

I redaksjonen:

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red. sekr.

Redaksjonsråd:

Overing. Oddmar Eilertsen
Vegmester Guttorm Henriksen
Verkstedarb. Paul Jernberg
Avdelingsing. Kjell Kvåle
Avdelingsing. Randulf Kristiansen

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Lundblad Trykkeri, Tromsø

Opplag:

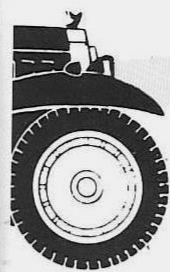
1400 eksemplarer

INNHOLD:

Vegfolk og fornuft hører sammen.	si
Årsmelding 1977.	
Sommarøy bru – nå åpnet for trafikk.	
Sørstraumen bru – rapport nr. 1.	
Alfon Lange – ferjemann i 30 år.	
VMU avløst av arbeidsmiljøutvalget.	
Ny vegstasjon på Finnsnes.	
Skadestatistikken for 1977.	
Særoppgave om vegvesenet Har 80% av våre folk hørselskader?	
Økonomisk stønad til større opplæringstiltak.	
Dekkeleggingsprogrammet 1978.	
Flexitid/innarbeiding.	
Avviklingen av årets sommerferie.	

Bidragstere denne gang:

Bjarne Otterdal, Ole Fr. Wikstrand, Sv
Liland, Gunnar Berntsen og Eilif Os.



VEGFOLK OG FORNUFT HØRER SAMMEN

Arbeidsmiljøloven representerer vel i grunnen ikke noe revolusjonerende nytt. De som måtte oppleve den nye loven som et sjokk, mistenker vi for ikke å ha hatt tilstrekkelige kunnskaper om arbeidervernloven som nå er avløst. I tillegg har vi gjennom massemedia opplevd en del «fortolkninger» som fraskriver arbeidsgivere og arbeidstakere fornuftens bruk.

En del av de som har deltatt i det opplæringsprogram om loven som nå er i gang, har møtt opp med en viss porsjon skepsis liggende på lur. De fleste av disse, ja, kanskje alle, har hatt en annen og positiv innstilling etter å ha gjennomgått kurset.

Kursdeltakerne har fått forståelse for loven som det hjelpemiddel den skal være som også gir mening for etaten. Ikke minst har man lært at problemene kan gjennomdrøftes slik at fornuften seirer. Og det er dette vi tror opplæringen i arbeidsmiljøloven er med å styrke.

Forsiden: Entreprenøren v/Geir Simonsen og byggherren v/vegsjef Herleiv Solberg øns hverandre til lykke med Sommarøy bru.

ÅRSMELDINGEN 1977

foreligger nå — 100 siders lesing. Vegsjefen har i forordet karakterisert 1977 som et jevnt godt arbeidsår, høy aktivitet og med resultater så nær opp til det planlagte som man med rimelighet kan vente.

De 6 hovedproblemer som var skissert i fjorårsmeldingen, har vegsjefen valgt å gjen- ta som karakteristisk for situasjonen også i år, nemlig

1. Lite svarte dekker
2. Dårlig bæreevne på stor del av vegnettet
3. Kostbart vintervedlikehold
4. Mange snørasstrekninger
5. Små bevilgninger til opprustning av fylkesveger
6. Innfartsvegene til bysentrene Tromsø, Harstad og Finnsnes har dårlig standard.

Arbeidet med Troms fylkesvegplan startet i 1977 etter samme mønster som for Norsk Vegplan og ventes å bli et viktig hjelpemiddel for vegvesenet og andre myndig- heter.

Vi har nedenfor plukket litt fra hvert hovedavsnitt i årsmeldingen.

ADMINISTRASJON

Det nye her er biltilsynets nærmere tilknyt- ting til vegkontoret. Biltilsynet er nå veg- vesenets 4. hovedavdeling og ledes av bil- tilsynssjef.

Kontorsituasjonen for vegkontoret er ikke den aller beste for den nærmeste tid fremover, men når fremleieforholdet med Skipskontrollen opphører, vil dette bedre seg.

Ved vegkontoret arbeidet ved årsskiftet 100 tjenestemenn — av disse var 105 i fast organiserte stillinger. I biltilsynet var det 26 stillinger fordelt på stasjonene i Harstad, Tromsø og Finnsnes.

I vegvesenets utedrift arbeidet det 61 som var tilknyttet oppsynet og ellers 538 (gjennomsnitt). Dette er omtrent som året før.

Videre finner vi at i utedriften, på anlegg og i vedlikehold, ble det arbeidet 994 000 timer og for dette ble utbetalt 53,2 mill. kroner i lønninger.

Det totale varekjøp kom i 1977 opp i 57,3 mill. kroner og i tillegg utgjorde tjenester og diverse leveranser 27.0 mill. Det var byg- ningsvarer, rør, maling, kjemikalier, elektrisk materiell etc. som var den største varegruppe — 24 % av det totale varekjøp.

VEGPLANLEGGING

Planavdelingen har fullført 69 km hoved- planer, mens det arbeides videre på 107 km. Når det gjelder detaljplaner ble 99 km gjort ferdig og 184 km var under arbeid. tillegg ble det arbeidet med planlegging av 2 ferjeleier og 10 bruer.

Vegkontoret har hatt til behandling 4 generalplaner, 66 reguleringsplaner og 14 soneplaner o.l.

Seksjon for trafikkteknikk har i likhe- med tidligere hatt mange oppgaver med vegoppmerking, forkjørsveger, fartsgren- ser, skilting, trafikktegn, registrering av

Anleggsskiltet for fylkesveganlegget Ersfjord- eidet—Grøt fjord var gjenstridig—men fylkesord- fører Sagelvmo og samferdselsutvalgets form- Markus Sørensen greide biffen.





Vintervedlikeholdet trekker grovt med penger

trafikkulykker (der det viser seg at fotgjengere oftere er innblandet i Troms enn landsgjennomsnittet) og trafikksikringsarbeidet. Innenfor sistnevnte felt har vi planlagt 11,6 km gang- og sykkelveger. Videre har seksjonen behandlet 1241 nye avkjørsels- og dispensasjons-søknader, det er 10% færre enn året før, Av de avkjørselssakene som ble behandlet, ble 73% innvilget, for dispensasjons-søknadene var innvilgelsesprosenten 78.

GRUNNERVERV

Det ble avvirket skjønn for 5 parseller i forskjellige riksvegtruter og hvor i alt 73 grunneiere var part.

I 1977 ble inngått 200 kjøpekontrakter og i forbindelse med oppgjør til grunneiere foretatt 737 enkeltutbetalinger, samlet sum 4,1 mill. kroner.

60 km riksveg er oppmålt og grensemerket og til det gikk med 2500 grensemerker.

LABORATORIEVIRK-SOMHETEN

har som vanlig hatt de største oppdrag i sektoren grunn- og materialundersøkelser. Registreringen av riksvegernes bæreevne har fortsatt og man kom gjennom 446 km.

Ellers er foretatt generelle boringer i linja for 24 vegprosjekter og dette er særlig arbeidskrevende oppdrag.

Seksjonen har videre deltatt i utførelsen av seismiske undersøkelser og varinstandsmålinger.

Oppløst av materialforekomster og prøvetaking/kartlegging av disse hører også med og i 1977 ble i alt 46 grustak undersøkt.

Laboratoriet i Nordkjosbotn har også i 1977 utført en rekke analyser av grus/-sand/silt/leire, myr, vegdekker og andre veg- og brubyggingsmaterialer.

I alt ferdigbehandlet seksjonen 169 oppdrag i 1977.

ANLEGGSDRIFT

Det sies her at et karakteristisk trekk ved anleggsdriften i Troms er at pengeforbruket i barmarkstiden er 3 ganger større enn om vinteren og at dette skaper problemer for ressursutnyttelsen av maskiner.

At det ble lagt 94 km nye faste dekker eller 98 % av det planlagte gir et dekkende bilde av produksjonen i forhold til den totalt planlagte anleggsdrift.

Ellers ble utført 78 km planering/utbedring på riks- og fylkesveganlegg og i alt 74 km veger kunne avleveres som fullførte oppdrag. Det ble tatt i bruk 12 ny bruer i 1977.

Det var i alt 9 større entrepriser i gang og entreprisarbeidene utgjorde 18 % av den totale drift på riks- og fylkesveganleggene. På anleggene fordelte utgiftene seg slik der vi drev i egen regi:

Oppsyn m.m.	3,4 %
Arbeiderlønn	15,3 %
Leie egne maskiner	13,7 %
Leie fremmede maskiner	36,6 %
Materialer	31,0 %

VEDLIKEHOLDSDRIFTEN

i Troms brukte i 1977 35 % av de totale vedlikeholdsbevilgninger til vintervedlikehold og arbeidsprosessene som omfattes av disse oppgavene er langt de største på denne sektoren.

Samlet utkjørt brøytedistanse var 2 mill. km.

Nærmere 93 % av vedlikeholdet utføres i egen regi og utgiftsfordelingen viser at til

Oppsyn m.m. går	3,7 %
Arbeiderlønn	20,3 %
Leie av egne maskiner	27,0 %
Leie av fremmede maskiner	32,6 %
Materialer	16,4 %

Det legges faste dekker også for vedlikeholdets midler — i alt 65 km nye dekker, mens 89 km er fornyet.

Telerestriksjonene varte 4–5 uker og omfattet 91 % av riksvegene og 83 % av fylkesvegene.

Ved våre knuserverk ble produsert 346 000 m³ grus til en pris av 29,61 pr. m³.

MASKINDRIFT

Maskindriften kom i 1977 ut med kr 0,5 mill. i overskudd. Også hjelpefunksjoner som verksteder, lager m.v. viste overskudd — o,3 mill. kroner.

Tar man så i betraktning avskrivninger, renter og salg av maskiner blir overskuddet kr 0,4 mill. som overføres med 80 % til riksvegvedlikeholdet og 20 % til fylkesvegvedlikeholdet.

Det ble gjort innkjøp av maskiner for i alt kr 11,5 mill. i 1977.

Bygging av nye vegstasjoner på Finnsnes og Storslett ble påbegynt.

Det er satset en god del på støvdempingstiltak og det ble kjøpt inn 100 støvsamlere til håndholdte boremaskiner og det skal være mere enn noe annet fylke har gjort.

Radiosambandet bygges stadig ut — vi har nå 5 basisstasjoner, 6 styrestasjoner, 205 mobilstasjoner og 7 mobiltelefoner.

BILTILSYNET

har nå 3 permanente stasjoner i fylket med tilsammen 5 kontrolløp. Når ny stasjon blir etablert på Storslett i 1978 vil ingen her i fylket ha mere enn 10 mils veg til nærmeste stasjon.

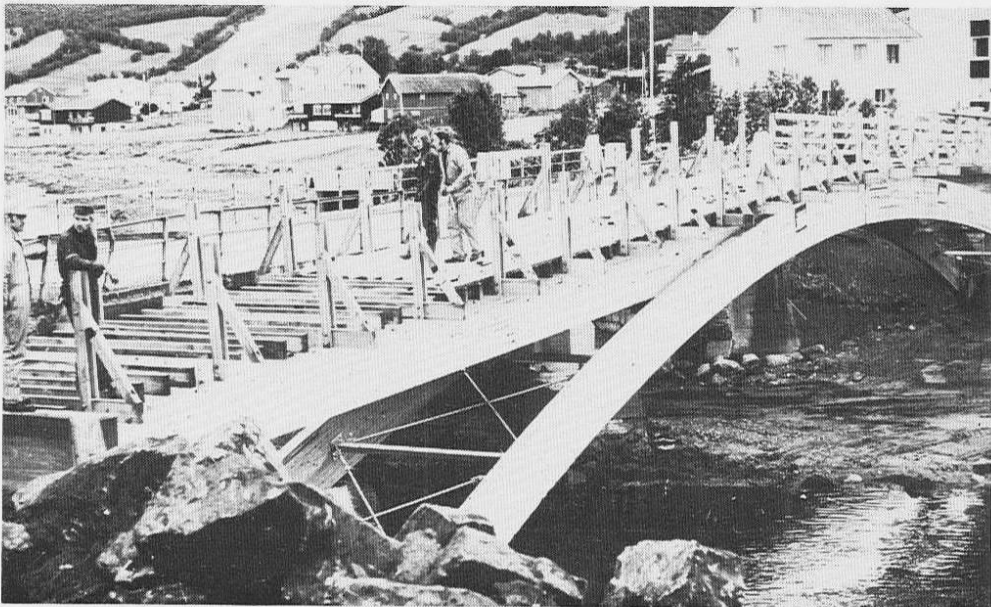
Biltilsynet har regelmessig besøkt Svalbard, Storslett, Øverbygd og Setermoen for tekniske kontroller og med unntak for Øverbygd også for avleggelse av førerprøver.

Antall registrerte kjøretøyer økte med 11 % til 55 276. Nyregistreringene økte med 26 %.

Det ble avlagt i alt 4497 førerprøver eller 9,5 % flere enn foregående år.

9050 kjøretøyer ble kontrollert mens vektkontrollen omfattet 1984 biler.

Fylket har 88 kjøretøyverksteder og 42 bensinstasjoner som er godkjent. Det ble i alt utført 61 kontroller av disse og dette har i alt vesentlig gått på produktkontroll.



Gang- og sykkelbru ble det i Sørreisa

Det er nå 25 autoriserte kjøreskoler med i alt 33 lærere her i fylket.

VEGNETTET

omfatter nå 4 660 km offentlige veger hvorav 1657 km er riksveger, 2018 km fylkesveger og 985 km kommunale veger.

Oversikten over faste vegdekker viser at det er langt igjen til landsgjennomsnittet på 80 % for riksveger, vi har bare 54 %. Av fylkesvegene våre har 12 % faste dekker — landet samlet 35 %.

Av riksvegene kan nå 100 % trafikkeres med vogner inntil 8 tons akseltrykk, for fylkesvegene er tallet 95 %.

FERJEDRIFTEN

i Troms fylke har i 1977 mottatt 23,4 mill. kroner i tilskott fra stat og fylke, dette er 5,9 mill. mere enn for 1976.

Biltrafikken med ferjene økte med 12,7 % fra foregående år og økningen kommer i alle samband med unntak av Lyngseidet—Olderdalen. Her var det nedgang også denne gang, 8,4 %.

Det er Svensby—Breivikeidet i rv 91 som er det største sambandet her i fylket, 54 066 biler og 172 204 personer ble fraktet i 1977.

BEVILGNINGER—FORBRUK

har vært høyere enn noen gang, nærmere 270 mill. kr passerte gjennom vegvesenets regnskap. Administrasjonen trakk 15 mill. — planlegging 3 mill. — anleggsdrift 150 mill. — vedlikehold (inkl. maskin) 96 mill. — ferjedrift (fylket) 6 mill.

Vi kan ellers av dette avsnittet se at kommunene har tilgode hos fylket drøye 35 mill. kroner for forskottering av fylkesveg-anlegg.

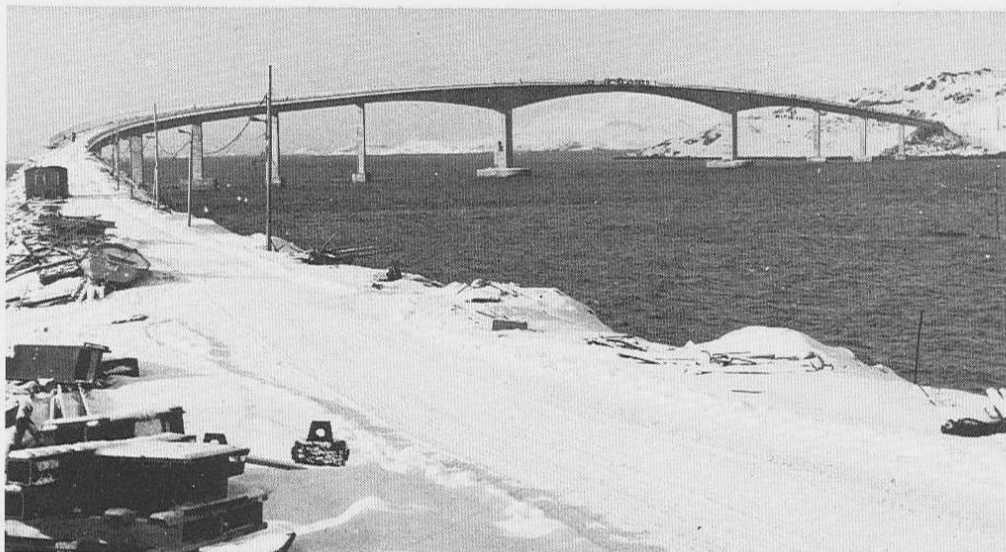
TIL SLUTT

— er du interessert i å lese mere om vegvesenets virksomhet for 1977 — henvend deg til din oppsynsmann/vegmeister eller direkte til vegkontoret og du kan få utlevert et eksemplar av årsmeldingen.



Det konfereres — fra v. Arvid Steinsvik, Gård Haugen og Asbj. Teodorsen

SOMMARØY BRU – NÅ ÅPNET FOR TRAFIKK



Prøvetur med vannjetbåten for innbudte i samferdselssektoren markerte med anløp av Sommarøy også åpningen av brua mellom Sommarøy og Kvaløy og dermed Sommarøyas tilknytning til vegnettet. Og vi tror nok dagen – 13. mars 1978 – var Sommarøy-folkets – fartsvidunderet vannjeten til tross.

Den offisielle åpning vil bli foretatt senere, men denne marsdagen lot man altså bilene ta i bruk Sommarøy bru og når dette leses er bussrutene allerede i gang. Det var glede å spore, foruten alle bilene som tok seg en tur over brua, fant vi barn i alle aldre, også i barnevogn, rene søndagsstemning.

I øysamfunnet her bor 330 mennesker og ordfører Helge Jakobsen i Tromsø vurderer de store investeringer i denne brua slik:

— Så å si hele eksistensgrunnlaget er bygget opp om fiskevirksomheten. Her har folket vist å utnytte de mulighetene de har hatt. Under vanskelige forhold har stedet hatt en jevn framgang, både økonomisk og befolkningsmessig. Det er en kjennsgjering at gode kommunikasjoner er en livsnerve for all virksomhet. I og med at brua er kommet åpner det mulighet for økt trivsel og trygghet og gjør også bygda mer

attraktiv. Dette har også en vekselvirkning for hele landsdelen. Det kan ikke understrekes nok hvor viktig det er at primærnæringa støttes, slutter Jakobsen.

Full utnyttelse av brua må nok vente litt. Først må vi gjøre ferdig tilførselsvegene, slik de ligger i dag mangler en god del før de kan ta i mot tyngre trafikk. Ellers er de trafikkale forhold i tettstedet her ute ikke tilfredsstillende og Tromsø kommune har lagt fram planer om en ny veglinje fra denne brua, om Sommarøy og til Hillesøy.

Men Sommarøy-brua er farbar og dette vil nok befolkningen i dette området vite å dra nytte av.

Millionene i kroner er 22 i tallet for komplett bru – 4,4 mill. for tilførselsvegene i tillegg og det er stat og fylket i fellesskap som har finansiert det hele med en halvpart hver.

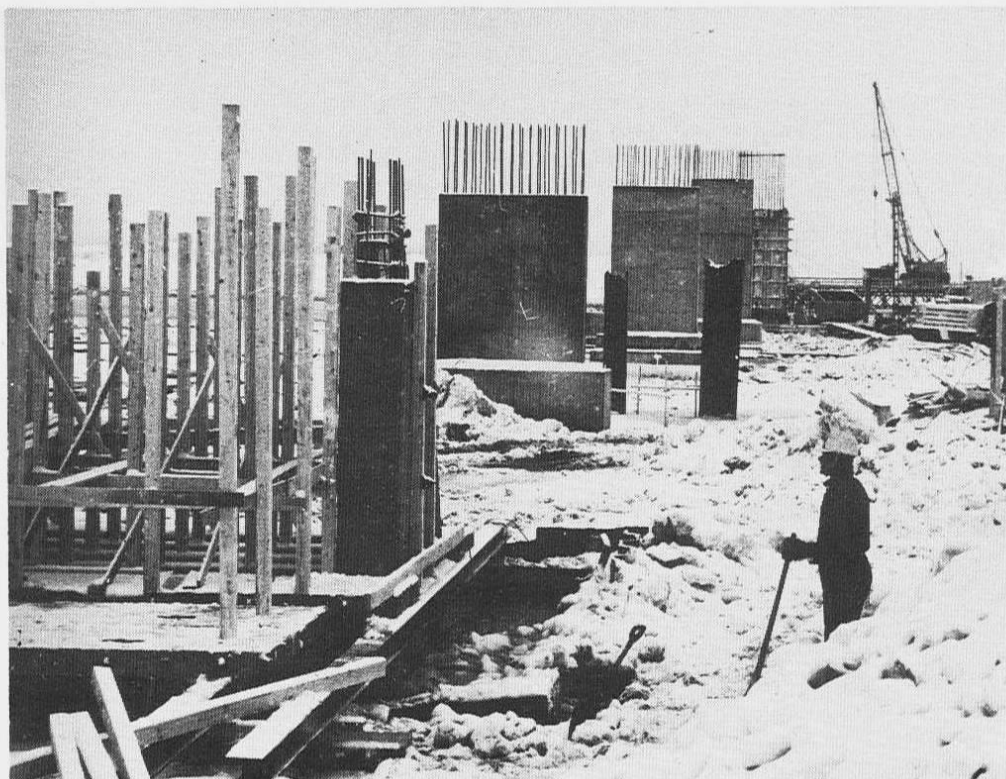
SØRSTRAUMEN BRU – RAPPORT NR. 1

¹²⁻¹⁴
Med sine ~~6-7~~ knop utgjør strømmen i dette sundet en stor utfordring for både arbeidsledelse og for mannskapene ellers. Man måtte f.eks. gi opp planene om å plassere arbeidsbrua på betongfundament – ble tatt av strømmen. Likevel – man har hittil ikke støtt på uforutsatte overraskelser – strøm, vind og kulde til tross.

Arbeidsbrua hviler nå i steden på peler. De drives 18 meter ned. Det nyttes ikke lodd eller rambukksystem, men en vibrator festes på toppen av hver pel – en effektiv og særdeles hurtig pelemåte.

Arbeidsbrua er nå klar til de forberedende spuntarbeidene for et av de 2 hovedfundamentene som har et grunnflateomfang på 10x18 meter.

— Men før dette arbeidet kan settes



Atskillig er utført på Sørstraumsiden

igang, må vi avvente resultatene av en del grunnundersøkelser oppsynsmann Kaino og hans tropper driver, forteller kontrollingeniør Thor Schefte til oss og fortsetter:

— Vi venter også på at en borevogn med kjerneboringsutstyr som NGU låner oss, skal komme og resultatene av de prøver denne maskinen skal frambringe sammen med de undersøkelser Kaino driver, vil fortelle oss om det blir nødvendig å nytte stålørspeler i fundamentene til hovedspennene.

— Og det betyr?

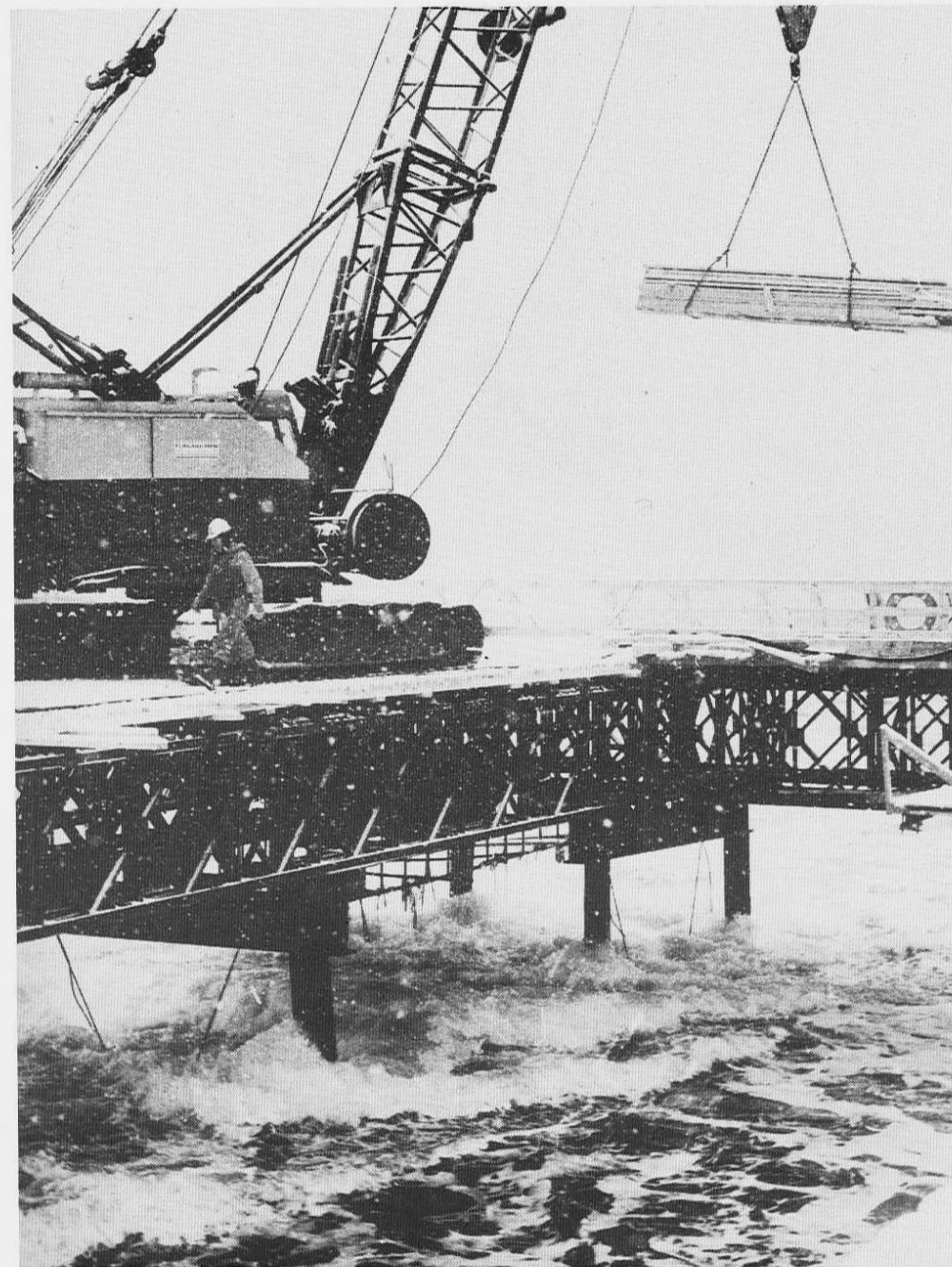
— Dette er en komplisert arbeidsoperasjon og pelene har lang leveringstid. Det innebærer selvsagt en ikke ubetydelig fordyrelse. Så vi går spennende tider i møte. Undersøkelsene avsluttes ved påsketider og resultatene bør foreligge i april måned.

Men det har da skjedd andre ting også, på Sørstraumen-siden står ferdigstøpt 6 søyler som brua skal hvile på, så på denne landsiden gjenstår faktisk bare et søylefundament.

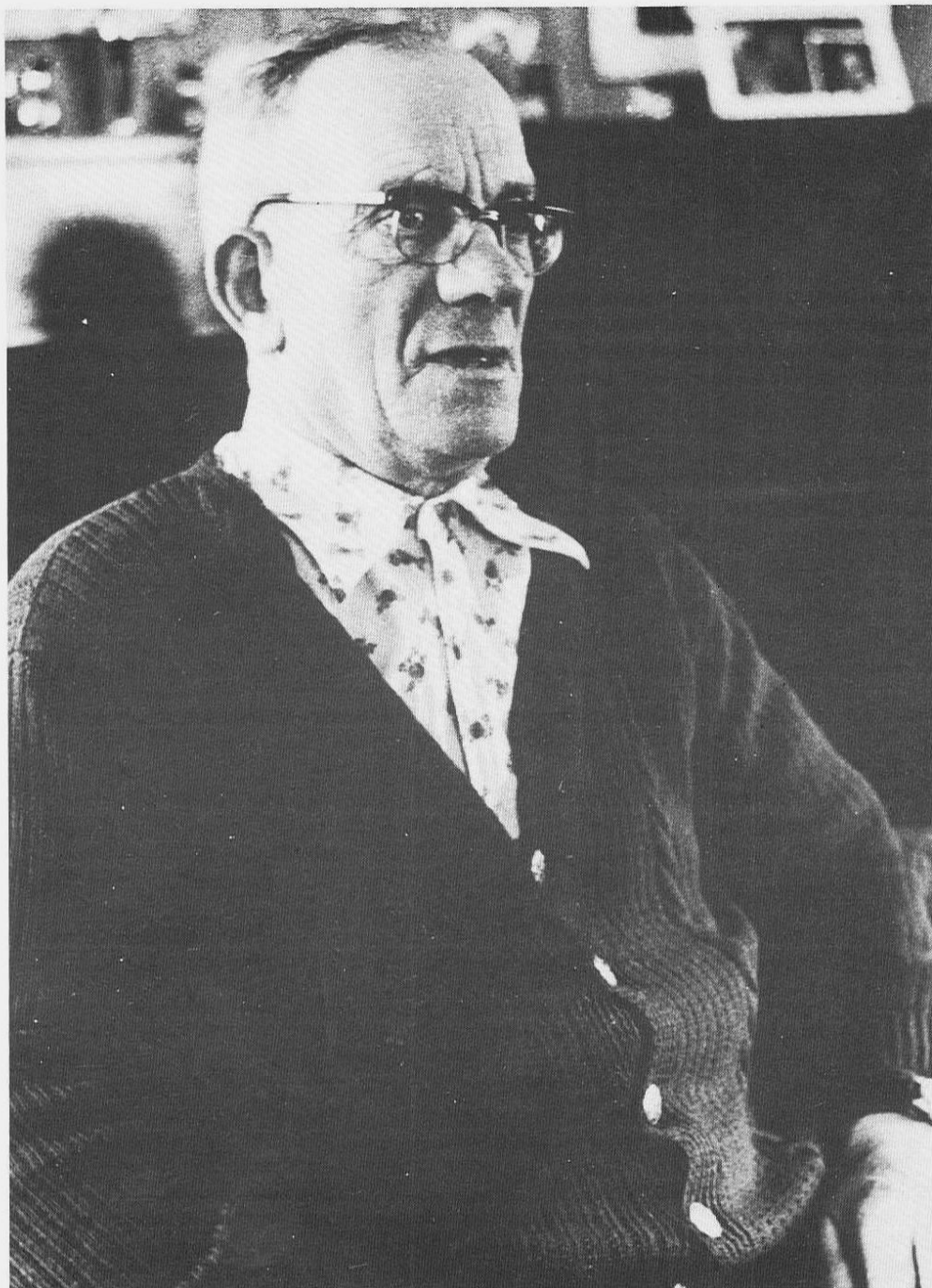
Det er entreprenørfirmaet T. Furuholmen som utfører arbeidet.



Almar Kaino og Thor Schefte (t.h.) er viktige brikker i undersøkelses- og kontrollarbeider



Straumen kan være stri



ALFON LANGE — FERJEMANN I 30 ÅR

Det var et utrolig slit — ingen hydrauliske løfteanordninger, ikke engang et mekanisk spill, hadde vi om bord. — Det var å ta tak med bare nevene når ferja skulle forhales og når fergeplattene skulle legges til rette for bilene. Det er 73-årige Alfon Lange på Karlstad i Målselv som forteller dette.

Det var i 1922 hans far Ludvik Lange med sønn Alfon og dessuten vekselvis en av de andre sønnene, som fikk oppdraget å drive ferjetrafikk over Målselva mellom Gullhav og Karlstad. Ferje hadde det vært før også, men da hovedsakelig personferje. Nå kom imidlertid driften inn i mer formelle former, ansatt av vegvesenet som de ble. Lønn kr 800,— pr. år + billettinntektene og når vi hører om billettprisene i 20-årene som var 50 øre for liten bil, 75 øre for en syvseter og kr 1,25 for lastebil, så var det ingen lukrativ forretning, men de hadde da et fast arbeide i sommerhalvåret og det var det viktigste, forteller Alfon Lange og fortsetter:

— De første 3 årene rodde vi ferja, 2 av oss ved årene, mens den 3. sto bak og staket. Flo sjø har innvirkning på vannstanden her, opptil 1 meters forskjell kan det være, dette medfører en viss variasjon i elvestrømmen som vi selvsagt måtte lære oss å mestre, i tillegg kunne flom skaffe oss problemer.

— Litt av slit måtte det ha vært.

— Ja, vi kunne ikke hvile på årene i den farten, nei. Men, likevel, det verste var at det ikke var ordnet arbeidstid. Kom det biler eller folk, måtte vi opp midt på natta, først senere ble det ordnet med 2 skift og nattstopp mellom kl. 2400 og kl. 0600. Ikke var det rutetider heller, vi gikk når det kom bil. Hvis det bare var personer, ble disse fraktet over i en mindre robåt og den

måtte vi holde oss selv med, det øvrige utstyr skaffet vegvesenet oss.

— Det var vel en lettelse da motorbåten kom.

— Jeg var selv med i 1925 og hentet motorbåten på Målsnes og jeg husker godt hvor fornøyd vi var med en slik farkost. Årene slapp vi, men vi hadde fortsatt de tunge ferjelemmene å håndtere og etter som trafikken steg ble det atskillige løft hver dag.

Vi kunne nå operere med bare 2 manns besetning mot 3 før, den ene førte motorbåten og den andre styrte ferjeprammen. Det skulle en egen teknikk til for å kunne lande ferjen på riktig sted. Etttersom ferjen under ombord- og ilandkjøring stod fast på elvebunnen ved stranden, måtte avstanden til land reguleres for hver bil som skulle i land — eller ombordkjøres. Særlig under ombordkjøringen måtte vi være påpasselig med dette ellers kom vi oss ikke løs.

— Dramatiske episoder?

— Det har godt utrolig godt alle disse årene. En konfirmasjonshelg var det så trangt om bord at en person trådte utfor, men han var en god svømmer så det gikk bra. Dårlige bremses var årsaken da en lastebil med gruslast seilet overbord. Sjøføren krøp ut og ble berget fra taket på bilen. Under krigen var vi litt plaget av tyskere som stadig forlangte transport nattestider. Gjennom vegkontoret ble det



Overfart og ilandkjøring i 1928

da sørget for et skriftlig reglement som også okkupasjonsmakten hadde godkjent — nattstoppen kunne det bare dispenseres fra ved lege- og jordmorskyss.

— Og dette holdt du på med i 30 år.

— Du vet, årene går fort, fra 1935 avløste jeg min far som sjef for denne trafikken og den pågikk helt til 1952 da vegen fra Karlstad opp til Bukta ble ferdigbygget. Nå kunne biltrafikken gå over Målselvbrua, men jeg skal si deg en ting, det burde vært bru her ved Karlstad også.

Lange fortsatte ferjedriften noen år etter 1952 også, men nå hadde kommunen overtatt driften for en personferje.

Vinterstid ble ferjestedene her forvandlet til bruhoder for en isbru over Måselva, og brukes faktisk ennå, men nå er det kommunen som sørger for denne forbindelsen.

Vi smiler vel litt i dag til hvordan denne ferjefarten ble drevet og til det utstyret de hadde å hjelpe seg med, men tar vi for oss trafikkallene fra 1938, så imponeres vi ikke så lite. Hør bare — 3019 biler, 647 motorsykler og 5732 personer — samme år fraktet f.eks. ferjen Lilleng—Steinsland over Tjeldsundet med en etter datiden moderne bilferje 3300 biler og Alfon Lange og hans ferje ville med de samme tall som i 1938 ikke befunnet seg på bunnen av ferjestatistikken for 1977 her i fylket.

VMU AVLØST AV ARBEIDSMILJØUTVALGET

Verne- og miljøutvalget (VMU) er nå avløst av *Arbeidsmiljøutvalget*. Dette er i samsvar med arbeidsmiljøloven og etter at Samarbeidsutvalget hadde behandlet spørsmålet om størrelsen av dette nye utvalget og dets sammensetning, fikk Arbeidsmiljøutvalget (AMU) denne sammensetning:

Fra ledelsen: Driftssjef Bjørn Stensli m/varamann overing. Andreas Setsaa, Avd. ing. Ingolf Moen m/varamann overing. Gunnar Berntsen. Vegmester Ernst Hansen m/varamann oppsynsmann Mag-nar Angell.

VELFERDSMIDLENE

I referatet fra Samarbeidsutvalgets møte som vi presenterte i forrige nr. av Vegstikka, oppfordret vi til å komme med forslag til bruk av disse pengene.

Det er allerede kommet inn noen søknader om velferdsmidler, men SU vil avvente eventuelle flere søknader før de tar standpunkt til de som foreligger.

Ettersom vi i Vegstikka sist ikke skrev noe om når søknadene måtte være kommet inn, skal vi nå gi alle sjanse til å komme med forslag om hvilke velferdstiltak som bør satses på, eller å komme med søknad om penger til konkrete tiltak.

Og da setter vi fristen til *20. mai 1978*. Adressen, som vanlig —

SAMARBEIDSUTVALGET
I VEGVESENET,
Postboks 615, 9001 Tromsø.

og fra de ansatte: Hovedtillitsmann Martin Rognli m/varamann Birger Sivertsen. Spesialarb. Hans Takøy m/varamann Agnar Kvernmo. Førstesekretær Arne C. Olsen, varamann oppnevnes senere.

De to førstnevnte representerer Norsk Arbeidsmannsforbund, den siste Norsk Tjenestemannslag. Denne plassen i AMU skal veksle mellom alle organisasjoner utenom NAF.

I AMU skal også vernelederen sitte, uten stemmerett, og utvalget har inntil videre Viktor Eriksen som sekretær. I det konstituerende møte 10. mars i år ble Bjørn Stensli valgt som formann for 1 år.

AMU gikk på dette møtet inn for å utarbeide handlingsprogram for utvalgets arbeid i tiden framover. Utvalget var også enige om i blant å legge sine møter ute i distriktet, for dermed å kune øke kontakten med arbeidsplassene i driften. Således ble neste møte bestemt holdt i Bardu fredag 5. mai 1978.

AMU ber i den anledning de som måtte ha saker som ønskes behandlet på dette møtet, å sende disse inn i løpet av april måned.

NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

Tiltredelse ved vegkontoret: Vivi Kristin Johansen begynte som kontorassistent (vikar) 20/2 d.å.

Likeså er Anita Grøttum antatt som kontorassistent (vikar) fra 1.3. 87.

Fratredelse i utedriften:

Jens Rasmussen, Skibotn, fratradte med pensjon 31/12 77.



NY VEGSTASJON PÅ FINNSNES

Dagens verksted vil bli endel av fronten mot riksvegen

Finnsnes er en gammel «bastion» for Vegvesenet. Som et av de viktigste trafikknutepunktene for sjø- og landtrafikken her i fylket har det lenge vært nødvendig å holde vegberedskapen på topp her. Det er faktisk den 3. i rekken av vegstasjoner på Finnsnes som nå er under bygging — eller skal vi kanskje si den 4. — for dagens verkstedbygg som riktignok kom som en erstatning for garasjebygg som ble revet i sentrum — har vel i grunnen vært betraktet som en mer eller mindre selvstendig enhet.

Og den første stasjon med et noe verdig utseende i hvertfall, så dagens lys i 1928. Den inneholdt 2 rom samt garasje med plass til «Gilforden» (bil) og en Dravn veghøvel. Her ble utført småreparasjoner bl.a. veising og det var Thomas Jakobsen som opererte som både sjåfør og «verksmester». Oppsynsmann, nå pensjonist, Ove Johnsen hadde sin stasjon her og når vi hører at Johnsens distrikt omfattet foruten dagens Finnsnes-område, hele Senja og nordover til Lyngen, kan vi forstå når det

fortelles at Johnsen i den tiden hadde det så travelt at han sov med slipset på.

Nå, stasjonen ble skrøpelig etterhvert, og i 1940—41 ble nåværende kontorbygg ført opp. Det var blitt krig og atskillig problemer med å skaffe til veie materialer. I hovedsak ble huset bygget av to gamle brakker som vi hadde brukt ved Andsvatnet under utbedringen av vegen Bardufoss—Sørreisa høsten 1940. Og vår gode Johnsen brukte alle knep for å få tak i spiker, og trematerialer fikset han på rot i

en den gang vegløs bygd, fikk den saget opp i hemmelighet og framkjørt med hest.

Gammelstasjonen gjorde fortsatt tjeneste som garasje hvor det ble utført småreparasjoner som vi har nevnt foran — inntil 1960 — da ble nåværende verkstedbygg ført opp og vi kan på en måte kalle den for den 3. stasjon — kontorene er fortsatt i «krigsbygget», dog har anleggsavdelingen laget seg et eget innsmett ved verkstedbygget.

Nå bygges opp en moderne stasjon med en prinsipløsning som avviker noe fra de andre vegstasjonene vi har bygget i de senere år.

Verksted- og lagerseksjonen utføres som en utvidelse av dagens verkstedbygg. Utvi-

delsen omfatter 747 m² og med gammelverkstedets 320 m² = i tillegg utgjør det en ikke liten bygningsenhet.

Når det står ferdig til ferien i år vil det ha kostet 2,25 mill. kroner tomteknaden inklusiv. Ser vi bort fra tomteknaden havner vi på en kvadratmeterpris på kr 2500,— og det må regnes som akseptabelt. Så langt verksted og lager.

I tillegg til dette skal føres opp et eget kontorbygg i to etasjer — grunnflate 220 m². Her skal vi så finne «uteadministrasjonen» for et større distrikt, nemlig vegmestrene for område 3 (Finnsnes-stasjonen) og 4 (Senja-stasjonen), videre anleggsoppsynet og maskinoppsynet. Dette bygget starter vi på i disse dager og venter det ferdig senhøstes. Kostnad beregnet til kr 1,1 mill.



Den første stasjonen fra 1928 — oppsynsmann Ove Johnsen poserer foran plogene



Tor Stenseth i jobb med vegvesenets nybygg på Finnsnes

Antall personskader på våre arbeidsplasser har de siste årene lagt på samme nivå — i 1977 29 skader og det er 1 mindre enn året før. Til gjengjeld har det vært flere fraværsdager i 1977, 13,4 dager pr. skade, mot 11 i fjor.

Årsakene til de fleste skader er fortsatt at skadede har inntatt farlig arbeidsstilling, vært uoppmerksom. Av faremomenter er spesielt dårlig planlegging/arbeidsmetode framtrepende.

SKADESTATISTIKKEN FOR 1977

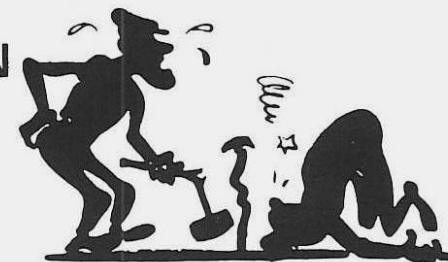
Det er fortsatt innen anleggssektoren vi har de fleste skadene — 17 i 1977 — vedlikeholdsavdelingen har hatt 9 og maskin 3.

Skadene oppstår ved de forskjellige arbeidsoperasjoner, men ved arbeid med boring og maskinell lastning/lossing forekommer skadene oftere enn ved annet arbeid. Skader ved boring er årvisst mange i forhold til det meste av annet arbeid.

Boring m.v.	5 skader
Knuseverk o.l.	1 skader
Manuell løfting/bæring	3 skader
Maskinell lastning/lossing o.l.	6 skader
Rensk, sikringsarbeid	2 skader
Rep., klargjøring maskiner o.l.	3 skader
Rydding skog/kratt	3 skader
Forskaling/støyping	2 skader
Diverse	4 skader
	Sum 29 skader

I 1977 som året før, det var skjæring, klemming, kutt med redskap som fremkalte de fleste skadene. Og ser vi lenger tilbake vil vi finne at det årlig har oppstått mange skader slik innenfor den årsaksgruppen.

Skjæring/klemming m.m.	12 skader
Snubling o.l.	6 skader
Fallende stein gjenstand, ikke håndtert	1 skader
Fallende stein/gjenstand, håndtert selv	1 skader
Utforkjøring o.l.	1 skader
Sprut	4 skader
Eksplisjon/forbrenning	1 skader
Annen årsak	3 skader
	Sum 29 skader



Hender og ben er vanligvis mest utsatte av legedelene, men denne gang har det vært like mange kroppsskader som ben-skader.

Hode	2 skader
Øyne	2 skader
Kropp	5 skader
Armer	3 skader
Hender	9 skader
Ben	5 skader
Tær	2 skader
Indre organer	1 skader
	Sum 29 skader

De fleste av skadene resulterte i åpent sår, muskelskader samt brudd, men også forbrenning og øyeskader forekom.

Gjennomsnittsalderen på de skadede ligger på 42,7 år og den aldersmessige fordeling var slik:

20—30 år	4 skader
31—40 år	9 skader
41—50 år	7 skader
51—60 år	8 skader
over 60 år	1 skader
	Sum 29 skader

Vi kan ikke peke ut noen ukedager som mere farefull enn andre — heller ikke er det noe tidspunkt på dagen hvor det forekommer spesielt mange skader. Av de 29 skadene gjaldt 4 korttidsintatte, de øvrige hørte til vår faste arbeidsstokk.

SÆROPPGAVE OM VEGVESENET

Randi Hege Skjelmo, gymnasiast på reallinjen 3 Rb i Tromsø, har skrevet en interessant særoppgave — hun valgte å skrive om oss — vegvesenet i Troms — et håndskrevet lite verk på 28 sider. Riktignok ganske mye fra svundne tider. Men så er det også som et ledd i historiekunnskap at en slik oppgave er sprunget ut. Det handler om vegvesenet slik det fungerer i dag og hvordan utviklinga har skjedd opp gjennom tidene.

Hun har heller ikke glemt lovgivningen og hennes omtale av denne synes vi fortjener å bli gjengitt her, kort og grei som den er:

MAGNUS LAGABØTERS LANDSLOV

De første forordningene angående vegvesenet i landet vårt finner vi i Magnus Lagabøters landslov av 1274. Denne inneholder hele 5 kap. om vegvesenet, og disse bestemmelsene ble gjeldende i lang tid framover, faktisk helt til 1824. Loven forteller lite om selve byggingen av veger. Den skulle først og fremst holde orden i vegstellet.

På denne tida var det bøndene selv som måtte utføre vegarbeidet, og de måtte se hvor i herredet det høvde best at arbeidet ble utført. Herredet var inndelt i roder, og hver bonde hadde sin egen rode å stå til ansvar for. Kongens ombudsmann skulle påse at vegene var forsvarlig vedlikeholdt. Var de ikke det, ble den ansvarlige bøtelagt.

1. VEGLOV AV 1824

I 1824 ble landets første veglov vedtatt i Odelstinget. Når det gjaldt administrasjonen dannet hvert amt en enhet, og loven bestemte at vegvesenet skulle bestyres av amtsmenn. Under seg skulle de ha lensmenn og rodemestre. Vegene ble delt i to klasser, hovedveger og bygdeveger, alt etter beliggenhet og bredde. Bøndene måtte fortsatt utføre vedlikeholdet.

2. VEGLOV AV 1851

Vel et kvart århundre etter 1. veglov kom veglov nr. 2. Forskjellen fra den forrige var hovedsakelig bestemmelsen om å utføre vedlikeholdet av offentlige veger ved leid hjelp. Til vedlikeholdet ble det ansatt vegvoktere. Denne vegloven inneholder også bestemmelser om minsteavstand mellom veg og byggverk.

3. VEGLOV AV 1912

Ved århundredskiftet fikk vi en merkbar skiftning i de trafikale forhold. Ferdsele gikk over til å bli mer og mer motorisert, og vegbygginga måtte innrettes deretter. Derfor fikk vi den 3. vegloven. Denne inneholder detaljerte bestemmelser om vegmyndighetene og deres arbeidsområder. Loven omhandler også tvangsavståelse av grunn til veganlegg. Denne loven ble stående ved lag til 1964.

4. VEGLOV AV 1964

Denne vegloven inndeler de offentlige vegene i riksveger, fylkesveger og kommunale veger og peker ut myndigheter som plikter å stå for planlegging, bygging og vedlikehold av disse vegene. Loven endrer også



tidligere bestemmelser om byggeavstand og eiendomsinngrep.

Ellers kan vi lese om vegvesenets administrasjon — fra år 1664 da statholder Gyldenløve utnevnte to generalvegmestre — og fram til i dag da atskillig flere er innlemmet i virksomheten.

Så har vi vegplanlegging før og i nyere tid. Her er planene for innfartsvegen til Tromsø viet oppmerksomhet. Anleggsdriften har også sin bakgrunns-historie. Her er tatt med om de første veger i Troms og den nye innfartsvegen til Harstad by. Vegbygging generelt er heller ikke uteblitt.

Randi er forresten ikke ukjent av oss inne på kontoret —. I sommerferie og travle tider har hun vært å se i kantinen. Hennes vafler og eplekake huskes av alle matglade.

— Hvorfor valgte du vegvesenet, Randi?

— Det var vegvesenet jeg først tenkte på i høst da vi fikk høre om oppgaven. Jeg hadde jo selv hatt en fot innenfor der og likeså arbeider far min i vegvesenet. Det er greit å ha nær kilde for råd og veiledning. I alle fall var interessen fattet. Og sist, men ikke minst — en særoppgave om noe fra nærmiljøet eller et emne som står sentralt også i dagens samfunn fant jeg mere interessant enn noe annet. Forresten så sies det at slike oppgaver snart blir en saga blott på gymnaset og synd er det.

— Det høres ut som du likte utfordringen som lå i oppgaven?

— Det kan ikke nektes og jeg ser også nytten en elev har av å arbeide med en sånn oppgave. Det er lærerikt på mer enn et felt.

Arbeidet var basert på å bli utført uten-om skoletid. Jeg brukte en del av juleferien. Da kunne jeg være på vegkontoret og dra nytte av biblioteket, og også snakke

med de ansatte som var veldig hjelpsomme.

Og jeg lærte en masse. Vegvesenets historie er interessant. Men det er vanskelig å begrense seg. Når stoffkildene er så enorme og emnet så omfattende. Det er bare en liten del av alt det jeg gjennomgikk som egentlig kom med i det innleverte hefte.

— Hva er ditt personlige inntrykk av vegvesenet?

— Jeg sitter igjen med et positivt inntrykk. Av det man leser i avisene — også gjennom diskusjoner på skolen ser man at det er mye usaklig kritikk ute og går. Og det trur jeg skyldes uvitenhet om bakgrunnen for de handlinger og avgjøresler vegvesenet tar.

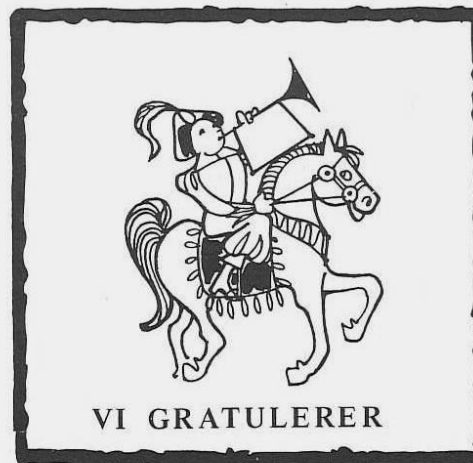
Det slo meg også at arbeidsoppgavene for de ansatte var omfattende og at det lå et nitidig arbeide bak hvert sak. Vegvesenet har mange samfunnsmessige oppdrag å løse. Her må tas avgjørelser som det brede publikum har nytte og gagn av. Dette kan nok mange ganger gå mot den enkeltes interesse — og derav utløse kritikk. Men de lover og forordninger som er tatt av Stortinget må overholdes.

La gå at enkelte veger sikkert burde vært bedre, men her i Troms har jeg forstått det slik at vegløse strøk er gitt prioritet.

— Kunne du tenke deg å bli «vegingeniør»?

— Etter de inntrykk jeg har fått skulle jeg gjerne det. Men likevel — jeg har andre planer.

Vi har beslaglagt en kopi av særoppgaven og den er å finne i biblioteket på vegkontoret.



MED 60 ÅRS DAG

Oddleiv Skogstad, Bakkehaug 25/4.
Walter Iversen, Vågnes, Krokeldalen 30/4.

MED 50 ÅRS DAG

Harald Ingebrigtsen, Storsteinnes 14/4.
Håkon Bjørkli, Gratangsbotn 18/4.

**I DETTE TRAUSTE GJENGET
PÅ TENNEVOLL BRU I 1922**

finner vi fra venstre Simon Andreassen, Jentoft Theodorsen, Martin Jakobsen, H. Nilsen, Fridtjof Aa, Thomas Sørensen, N. Spansvoll og Karl Johansen.

**Bruk
bil-
beltet**



HAR 80 PROSENT AV VÅRE FOLK HØRSELSKADER?

Prosjekt for å redusere og eliminere hørselskade blant arbeidere i Statens Vegvesen

Kontor for Teknisk rasjonalisering i Vegdirektoratet gjennomførte i 1975 en undersøkelse av hørselvern, og påviste i denne forbindelse utbredt hørselskade og manglende kjennskap til riktig bruk av personlig verneutstyr hos arbeiderne.

De fremmet i denne forbindelse et prosjekt som gikk på informasjon om hvilke skader støy kan forårsake, skadekonsekvenser, hva man kan gjøre for å hindre støyskader, arbeidsplassens støynivå, passende hørselvern, riktig behandling av hørselvern og arbeidernes hørseltilstand.

Dette informasjonsopplegg ble behandlet i HVMU og det var enighet om å gjennomføre opplegget i et prøv fylke (Buskerud), for der å vinne erfaring med tanke både på selve gjennomføringen av prosjektet og på nødvendigheten av å gjennomføre lignende prosjekter i andre fylker. «Buskerudprosjektet» som det ble kalt, er en del av et større prosjekt som har hovedmålsetting å redusere støyproblemene for arbeiderne i statens vegvesen. Arbeidet i prøv fylket ble delt opp i 3 faser:

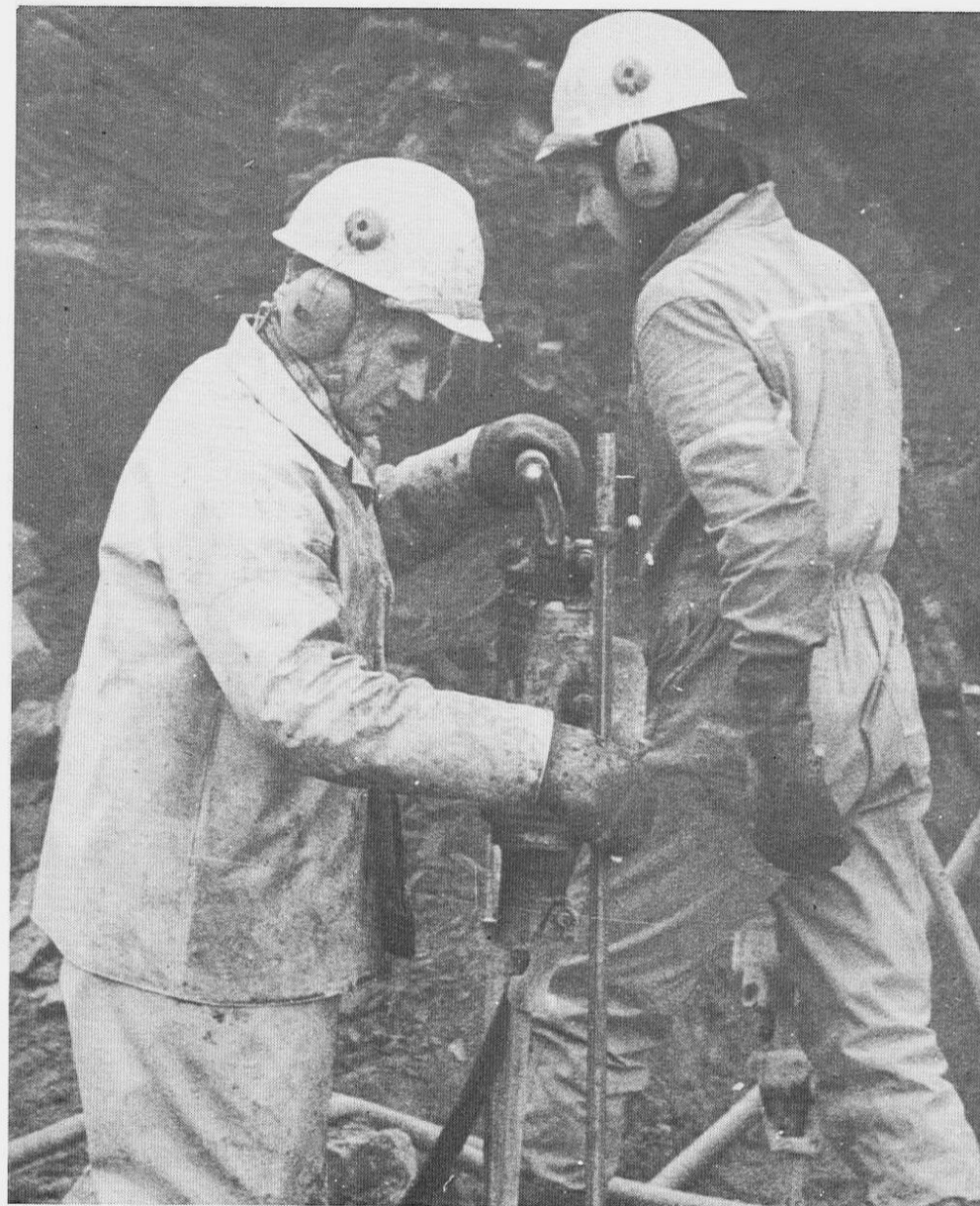
1. Kartlegge hørseltilstanden hos arbeiderne.
2. Kartlegge støyforholdene på vegvesenets arbeidsplasser.
3. Arrangere informasjonsmøter for arbeiderne i forbindelse med resultatene av undersøkelsene, og diskutere tiltak i denne forbindelse.

Et utvalg bestående av vernelederne i Hordaland, Aust-Agder og Hedmark samt representanter fra Vegdirektoratet har ledet undersøkelsene i Buskerud.

I alt var 211 personer med i undersøkelsen i prøv fylket. Ca. 80 % hadde svekket

hørsel, ca. 55 % av disse av annen og tredje grad. I prosenttallene er også inkludert skader forårsaket av annen grunn enn støy, idet man her må ha legeundersøkelse for å skille ut disse. Imidlertid viste støy-målingene at mange arbeidsplasser hadde altfor høyt støynivå, samt at bruken av hørselvern var tildels dårlig.

En lignende undersøkelse i Sverige viste at ca. 70 % av vegarbeiderne følte støy som en belastning. Videre kom det også fram at 50–70 % av arbeidstakerne innen industrien var mer eller mindre hørselskadet på grunn av støy. På fellesmøtet mellom HVMU og vegvesenets verneledere i Sandefjord i februar 1977, hvor resultatet fra gjennomføringen av prosjektet i prøv fylket ble lagt fram og diskutert, ble det en klar konklusjon på at prosjektet skulle gjennomføres i vegvesenet i alle fylker. Det tas således sikte på en støy- og hørselsundersøkelse av inntil en halvpart av arbeiderne eller, hvis dette viser seg ønskelig, av samtlige arbeidere i hvert fylke. Vernelederne vil stå som den ansvarlige leder for dette arbeidet, som bør prioriteres meget høyt. Det er fra Vegdirektoratet utarbeidet en «kurspakke» som skal benyttes i informasjonsopplegget, samt innkjøpt endel instrumenter. Utstyret er nå

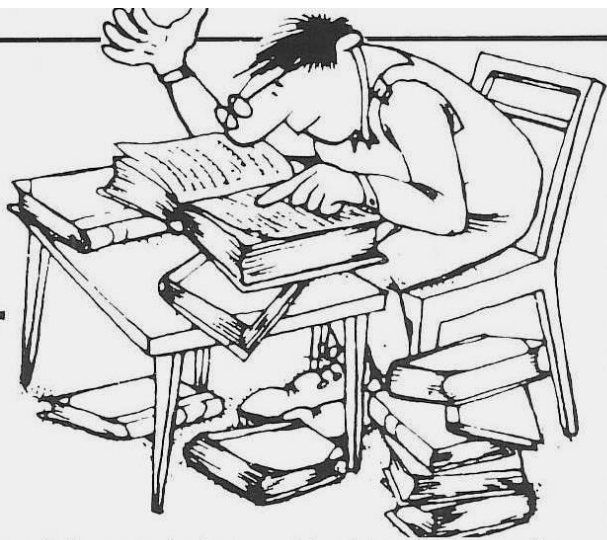


ankommet fylkene, og vi vil med det første utarbeide et opplegg for gjennomføringen i vårt fylke.

Kartleggingen av støyen på arbeidsplassen og hørseltilstanden hos arbeiderne vil

bli foretatt på den enkeltes arbeidsplass. Den påfølgende informasjon vil bli gitt som et arbeidsplassmøte. Skal prosjektet kunne gjennomføres kreves det velvilje fra arbeidstakernes side.

ØKONOMISK STØNAD TIL STØRRE OPPLÆRINGS- TILTAK



Vi har nå en tid hatt en ordning med økonomisk stønad til ansatte som bruker sin fritid til endel opplæringstiltak. Stønadsbeløpet er nå hevet til maksimalt kr. 4000,- for hvert tiltak. Reglene for å oppnå stønad er justert noe og vi gjengir nedenfor slik de er i dag.

Stønaden skal begrenses til større opplæringstiltak og med det menes opplegg som strekker seg over mer enn ett semester. Eksempler på slike tiltak er:

- 2-årig kurs ved Bedriftsøkonomisk institutt.
- kursopplegg gjennom Norges Handelshøyskoles kursvirksomhet.
- kursopplegg ved folkeuniversitetene.
- større sammensatte brevkursopplegg.

Betingelsene for å oppnå stønad er at:

- opplæringen må kunne henføres til tiltak som er nevnt foran eller tilsvarende.
- opplæringen må ha tilknytning til vedkommende arbeidsområde.
- tiltaket må i sin helhet foregå på fritid.

Og til dette siste kan tilføyes at det ikke kan gis studiepermisjon (heller ikke uten lønn) bortsett i forbindelse med avleggelse av

eventuell eksamen. Stønadens størrelse er begrenset til:

- 75 % av kursavgiften for hele det aktuelle opplæringstiltaket.
- maksimalt kr 4000,- for hele tiltaket.

Det er altså kursavgiften som legges til grunn for beregningen og med kursavgift menes for brevkurs den del som er igjen når den ordinære statsstønad er trukket fra. Således gis ikke stønad for utgiftene til bøker, materiell, reiser, eksamensavgifter m.v. Det må søkes skriftlig.

Stønadsbeløpet utbetales etterskuddsvis.

- når hele tiltaket er gjennomført.
- med en forholdsvis del når selvstendige enheter av studiet er fullført.

Og det må kunne legges fram bevitnelse for hva man har gjennomført. Vegdirektoratet opplyser ellers at det tas sikte på å justere det maksimale stønadsbeløp år for år.

DEKKELEGGINGSPROGRAMMET 1978

1978 blir nok et hektisk år når det gjelder dekkelegging. Planene viser at vi i Troms i år skal nylagge 190 km med svarte dekker og 133 km skal fornyes.

Disse dekkeleggingsarbeidene fordeler seg som følgende:

		Riksveg	Fylkesveg
Asfalt	Nylegging	8,0 km	3,8 km
	Fornyelse	16,4 km	3,8 km
Oljegrus	Nylegging	53,3 km	9,0 km
	Fornyelse	54,2 km	4,5 km
Overflatebehandling	Nylegging	22,7 km	96,7 km
	Fornyelse	49,3 km	5,0 km

Asfaltarbeidene blir i sin helhet satt bort til private entreprenører som tidligere.

Oljegrusen blir produsert og lagt i egen regi. Vi satser i 1978 på 4 produksjonssteder. Disse er:

Verk nr.
548-01 mai-juni Storslett 7000 tonn
juni-sept. Bårbakken 18800 tonn

Verk nr.
548-02 mai-juli Tyttebærvik 39500 tonn
aug.-sept Rognmoen 30650 tonn

I kvantumet fra Rognmoen inngår 14150 tonn asfaltløsningssgrus.

Produksjonen vil i hovedsaken foregå på ett skift, men oljegrusverk 548-02 som har det største programmet vil måtte gå på to skift i ca. 2 måneder. Utleggingen vil derimot foregå kun på ett skift og vi starter i begynnelsen av juni.

Utlegger 523-01 åpner sitt program på parsellene Skøelv—Nordstraumen og Finnfjordeid—Finnfjordbotn hvoretter den fortsetter på rv. 91 på Ura—Svensby og til over ferien på E 78 Nordkjosbotn—Sørbotn. Etter ferien fortsetter denne utleg-

geren på rv. 6 Kvesmenes—Olderbakken og i Skibotn før den går løs på parseller av E6 mellom Nordkjosbotn og Vegvåg. Videre legges rv. 855 Sandbakken—Karlstad før en flytter nordover for å legge rv. 6 Sandneselv—Karvik, rv. 6 Kvesmenes—Olderbakken og til slutt i siste uke av september legger 523-01 parsellen rv. 862 Larseng—Eidkjosen.

Første oppdrag for utlegger 523-02 vil være fornying av tre parseller på rv. 19. Deretter fortsetter den til Grytøy på strekningen rv. 867 Bjørnerå—Lundenes, så til fylkesvegen til Aun, rv. 850 Kvæfjordeid—Gåre og fv. Storfjord—Storvann fram til ferien.

Etter ferien starter vi i Gratangen og fortsetter til Bardu. Deretter står 3 parseller på rv. 855 for tur. Fram mot slutten av august skal denne utleggeren til E6 Forsetegga—Brandvoll før den må syddover for å fortsette på fv. Storfjord—Storvann. Finnsnesområdet står deretter på programmet med fv. Rossfjord—Rossfjordstraumen og fv.



Gisund bru—Bjorelvnes. Som siste post på programmet står rv. 851 Brandvoll—Sjøvegan og rv. 84 Medby—Ellevoll i siste uke av september.

Oljegrusprogrammet er lagt opp med ferie i anleggsferien både for produksjonen og utleggingen.

Overflatebehandling derimot må kjøres for en stor del på dobbelt skift og i ferien på enkelt skift. Årets program for overflatebehandling er 83 % større enn fjorårets.

Første oppdraget er rv. 825 Grov—Hilleshamn i slutten av mai. I juni legges penetrasjonsdekke på E78 mellom Nordkjosbotn og Sørbotn, enkel overflatebehandling på E78 parsellen Helligskogen—Slemmelv. Videre fortsetter vi med «ottadekke» i Kåfjorddalen, Kvæningen og Lenangen. Vannøya, Ringvassøya og

Kvaløya står deretter på programmet. På Senja blir vi å finne fra midten av august og fram til midten av september. Etter Senja skal vi så på ny nordover. Denne gang til fv. Minde—Ursfjordbotn og fv. Sørbotn—Kantornes. Årets siste «ottadekke» skal legges på fv.-parsellen Bardujord—Sørdalen. Men før vi kan avslutte sesongen skal det legges penetrasjonsdekke på to riksvegparceller, E6 Langmyra—Bukke-myra og rv. 83 Harstad S—Harstad sentrum. Programmet for overflatebehandling avsluttes ca. 18. oktober dersom ikke værgudene stopper oss på et tidligere tidspunkt.

Til slutt vil vi oppfordre alle som kommer i forbindelse med dekkelegging om å gjøre sitt ytterste for at programmet skal kunne gjennomføres i følge den oppsatte planen.



FLEXITID/INNARBEIDING

Då eg kom til Tromsø i mars 1974, hadde eg som mål å bruke opp 1 eske Hotis Red-Stripe (2000 staples for håndheftemaskin) før eg emigrerte syddover att.

Det er no 23 stifter att av dei 2000, men bålet i haust, som radikalt forbedra utsikten frå mitt kontor — syddover — gjorde merkeleg nok ikkje utferdtrongen sterkare.

No var vel den opprinnelege målsettinga altfor optimistisk, i det eg berre hadde eit engasjement på 2 år. Eg vurderer ymse tiltak for å auke forbruket, men det viste seg ikkje å være så enkelt. God saksbehandling krev som kjent berre ein stift pr. brev, og dessutan gjekk det nærare 1,5 år før eg avanserte til 2-siders brev. I tillegg har skrivestua den uvanen at dei hefter saman breva før dei kjem til underskriving. Dette medfører store problem for dei som har forbruk av stifter (staples) som målestokk på personleg innsats og ambisjonsnivå.

Det har altså gått 4 år, og eg har i mellomtida fått fast stilling. Det betyr at eg i tillegg må skrive oppseiing før eg kan levere frå meg nøkler og vernefottøy og gå, og dette i seg sjølv er eit tiltak.

No er det sjølv sagt fleire grunnar enn dei ovanfor nevnte til at eg framleis står oppført på Telefon- og Signaturlista ved Troms vegkontor. Vår etat — om eg kan få bruke eit slikt uttrykk — vår etat er ikkje perfekt på alle område, men mykje er bra, og eg trur utviklinga går rette vegen. Dei fleste har bra arbeidstilhøve. Eg har rett nok lite kjennskap til ein del

grupper — særleg arbeiderane i utdriften — men ein del overnattinger i brakkeleirane rundt om i fylket har i alle fall gjeve eit bra inntrykk.

Personleg er eg altså langt på veg nøgd med arbeidstilhøva — det spørst alltid kva ein ser det i forhold til. Men som nevnt er ikkje alt perfekt. Noko er det alltid som kan rettast på, og etter alle desse innleande krumspringa, skal eg omsider kome til det overskrifta indikerer.

1. FLEXITID

Eg stemte for flexitid fordi eg meinte den ordninga ville være eit steg framover. Det er ikkje til å kome forbi at mangt er noko stivbeint i ein statsinstitusjon som vegvesenet. Dette er ein av bakdelane i forhold til å jobbe i eit privat firma. Med så mange tilsette er det klårt at vi må halde på ein del prinsipp. Flexitid ville være med på å myke opp dette. Med flexitid ville den enkelte få høve til å disponere arbeidstid/fritid meir i samsvar med personlege ønsker og behov. Det ville dessutan bli høve til å innarbeide 1 dag pr. 2 mnd., og dette siste var kanskje det som talde mest for meg.

2. INNARBEIDING

Eg kan forresten ikkje godt forstå at dette med innarbeiding nødvendigvis må bindast saman med flexitid. Akkurat på dette området synest vår ærverdige statsinstitusjon å være unødvendig stivbent. Eg er klar over at det også her er prinsipp

fortsettes neste side

AVVIKLINGEN AV ÅRETS SOMMERFERIE

var oppe til forhandlinger i møte den 4. april d.å. mellom Troms Arbeidsmannsforening v/hovedtillitsmannsutvalget og vegadministrasjonen i Troms.

Troms Arbeidsmannsforening ønsket felles ferie for anleggsdriften/vedlikehold og med 4 uker sammenhengende.

Anlegg. 3 ukers sammenhengende ferie avvikles etter avtale mellom ledelse og ansatte innen hvert enkelt oppsynsmannsområde, enten som fellesferie eller puljevis.

Denne del av ferien må være avviklet i tidsrommet 1/6—1/10.

ORDET FRITT — flexitid

overgang fra side 31

ute og går, og at det frå sentralt hald ikkje er gjeve høve til innarbeiding. Eg har forstått det slik at eit vesentleg argument mot å gje høve til innarbeiding nok er hensynet til utedriften, der slik innarbeiding nok er problematisk. Denne sammenstillinga av utedriften og vegkontoret er for øvrig eit argument som vert nytta i mange slike høve. Av og til synest denne sammenstillinga å være lite relevant, og burde ikkje brukast som eit argument mot å endre forholda (til det betre) på den eine eller den andre staden. Vi må vel nemleg erkjenne at det på enkelte område aldri vil bli muleg å få like forhold for desse to gruppene, fordi arbeidet er så totalt forskjellig.

Eg vil såleis foreslå at det vert vurdert å innføre adgang til innarbeiding ved vegkontoret i samsvar med det som var forutsetninga å skulle inngå i flexitida, altså 1 dag pr. 2 mnd.

For øvrig går eg ut frå at det kan haldast ny avstemming om flexitid relativt snart.

Bjarne Otterdal

Ferielister må sendes anleggsledelsen for godkjenning innen 1. juni eller for ferier før St. Hans innen 20. mai.

For oljegrusprod. og legging avvikles fellesferie i tiden 10. juli — 31. august.

Ferien i ordinær drift i VEDLIKEHOLDET avvikles i 2 puljer à 3 uker i tiden 3. juli — 13. august med noenlunde lik styrke i hverpulje.

For OVERFLATEBEHANDLING/OTTA-DEKKE avvikles ferien i 2 puljer a 3 uker i perioden 3. juli—13. august.

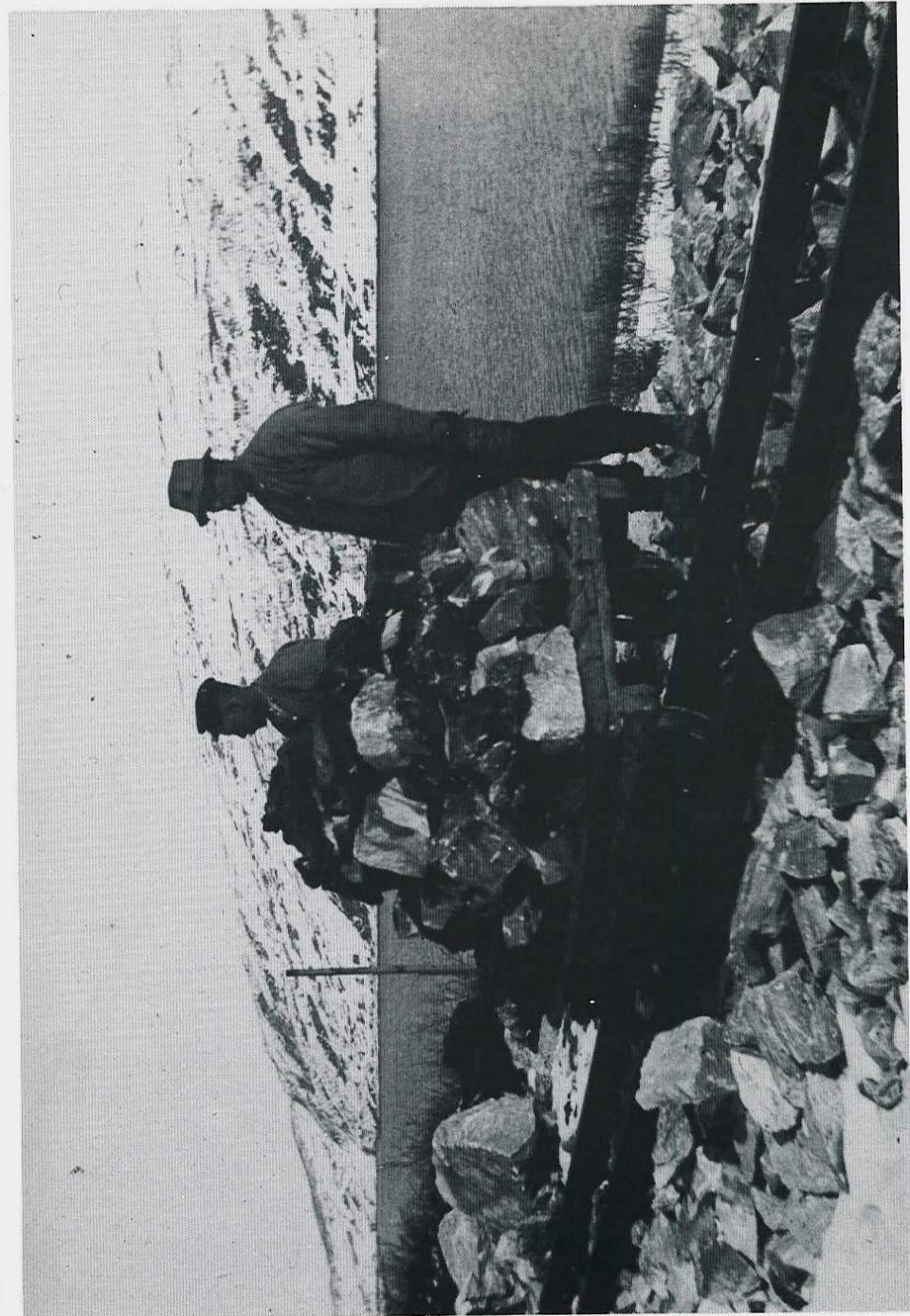
VERKSTEDENE avvikler sin ferie i to puljer med 3 ukers sammenhengende ferie som følger:

1. pulje fra:
3. juli til og med 22. juli
2. pulje fra:
24. juli til og med 12. august.

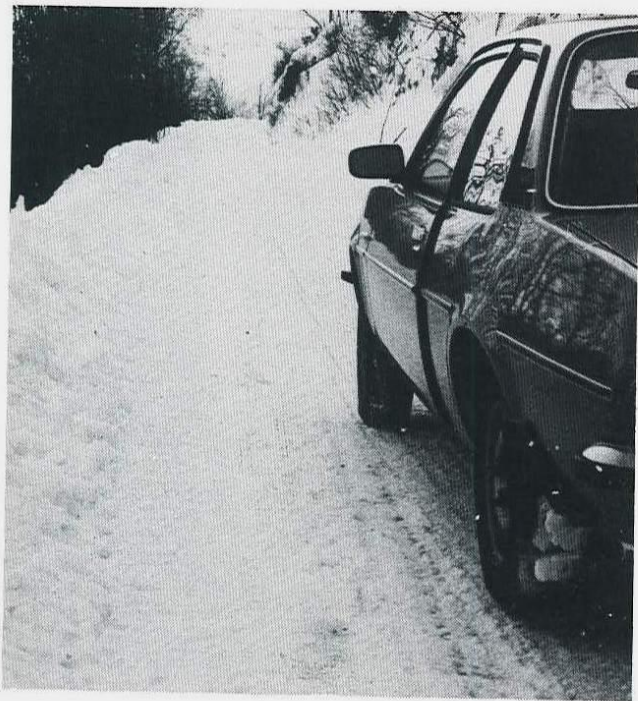
For tjenestemenn som er eller fyller 60 år i løpet av 1978 gis 4 ukers sammenhengende ferie.

GENERELLE BESTEMMELSER:

Tjenestemenn som har tungtveiende argumenter for lengere ferie, kan unntaksvis få innvilget 4 ukers sammenhengende ferie, dersom dette ikke er til hinder for vegarbeidsdriften. Begrunnet søknad herom må sendes til vedkommende vegmester/oppsynsmenn innen torsdag 1. juni. Avjørelsen treffes av ledelsen i samråd med vegmester/oppsynsmann. Vi gjør oppmerksom på ferielovens bestemmelser om å drøfte feriens plassering med den enkelte arbeidstaker eller hans tillitsmann. Etter ferielovens §4, første ledd, skal alle arbeidstakere underrettes om tiden for hans ferie en måned før denne tar til. Dette gjelder også den siste ferieuken. Det er viktig at disse bestemmelser blir fulgt.



HVEM OG HVOR? Kan noen av leserne finne ut hvor dette bildet er tatt og kanskje også hvilke trauste karer vi ser her? Filmen vi har er på glassplate, såpass gammelt altså, skal vi si omkring 1920?



UTBEDRING AV FYLKES- VEGEN FOLDVIK – TJUVSKJÆR

er et ganske omfattende arbeide. Den skal bli et ledd i riksveg 825 fram til Storfossen. Som vi ser til venstre er det ikke særlig god vegbredde langs denne parsellen. Fjellarbeidene her kan være farefulle nok, det fikk Charles Hermansen (over til høyre) oppleve. Snøskred tok både hjelm og briller og brillene de forsvant. Oppsynsmann Odd Markussen (til venstre) opplyser ellers at arbeidene med utbedring her nok vil ta noen år ennå.

På bildet til høyre ser vi oppsynsmann Markussen peke og forklare at man skal skjære seg 10 meter inn i fjellet her – på toppen skimter vi et gjeng som har en luftig arbeidsplass.



Har du forslag...



Send det til:



Statens Vegvesen

Samarbeidsutvalget i Troms,
Postboks 615
9001 Tromsø