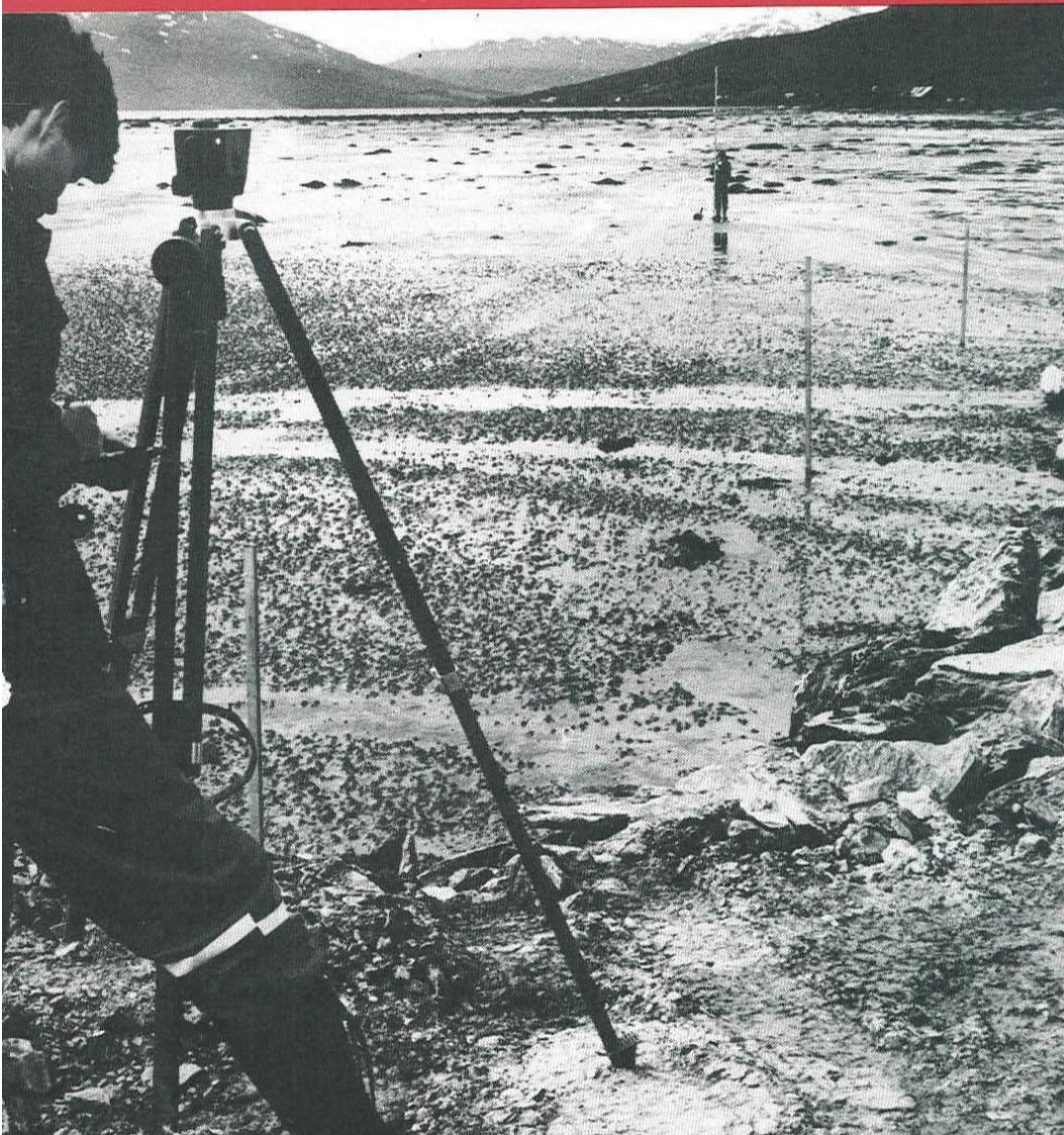


Vegstikka



Nr. 4 - August 1984 - 16. Årgang



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 4 — August 1984
16. årgang

Redaktør

Anna Josefsen

Redaksjonsutvalg

Lisa Sundstrøm
Trond Larsen
Bjarne Otterdal

Redaksjonsråd

Biltilsynssjef Johan Filseth
Formann Trygve Johnsen
Ingeniør Armond Bjørnstad
Førstesekr. Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen

Utgiver

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk

Lundblad Trykkeri A.s, Tromsø

Opplag

1450 eksemplarer

Innhold	side
Aksjon Kjørelys	3
Bevilgning og bemanning	4
Sementstabilisering	6
Vedlikeholdsområdene 5 og 7 går sammen	8
Hektisk i Førerkortavdelinga	10
Anlegget E78	
Lavangsdalen — Laksvatn	12
Vedlikehold av Tjkeldsundbrua	15
Ansiktsløfting på vegene i Malangen	16
Hærverk på vegsentralen	19
Hørselsundersøkelsen	20
Formann i vegarbeidsdriften	22
Brev fra gammelredaktøren	24
Valg av arbeidstakerrepresentanter	25
Samarbeid	
Biltilsynet — Maskinavdlingen	26
Vårt daglige brød	27
Ny maskininstruktør	28
For 100 år siden	29
Til Andenes	30
Dengang kassererne hadde penger	32
Vektstasjon og rasteplass på innfartsvegen til Tromsø	36
Nytt datautstyr	39
Fri konkurranse om vegvesenets transporter	42
Personallytt	46

Forsiden: Fra Laksvatnbukt.

AKSJON KJØRELYS

Aksjonen har nå pågått en god stund.

Det er satset atskillig tid og penger på denne kampanjen som Trygg Trafikk og Vegdirektoratet har gått sammen om å markedsføre.

— Bli sett i tide — bruk lys om dagen —

Det er gjort mye for å motivere oss for frivillig bruk av kjørellys. Vi er blitt forklart og påmint på forskjellige måter om de trafikksikkerhetsmessige fordeler med dette.

Op det har virket. Vegdirektoratet satte 85 prosent kjørellys som mål i aksjonen. Troms fylke ligger på topp i de gjennomsnittlige målinger som er gjort. Juli-tellinger viser at hele 85,7 prosent av bilistene i Troms bruker lys om dagen. Lysbruk om dagen på landsbasis ligger på 56,1 prosent. Selv om ikke målet er nådd, har kampanjen vist gode resultater. Kjørelyset skal vise andre trafikanter at her er snakk om et kjørellys i bevegelse.

Fra 1. januar 1985 vil alle nye biler som selges her i landet være utstyrt med automatisk kjørellys. Men det vil ta flere år før bilparken er fornyet og det hele går av seg selv.

Imens får vi stå på og la det bli en vane slik at bruk av kjørellys er like selvfølgelig som å skru om tenningsnøkkelen.

Bevilgning og bemanning

Vegvesenets årsberetning for 1983 viser at Troms bruker minst personell til å administrere sine bevilgninger enn de andre fylkene.

Av driftssjef Eilif Mathisen

Årsberetningen for 1983 inneholder mange interessante opplysninger, bl.a. om bevilgninger og syssetsetting i alle landets fylker. Ut fra disse tallene kan en f.eks. beregne bevilgning pr. ansatt og på den måten få et visst inntrykk av hvordan bemanningen hos oss er sammenlignet med andre fylker.

I tabellen nedenfor er vist pengeforbruk i mill. kr. i 1983.

- Pr. ansatt ved vegkontoret (biltilsynsstationenes personell ikke medregnet).
- Pr. ansatt ved vegkontoret og i oppsynet tilsammen.
- Pr. ansatt i vegarbeidsdriften (egne arbeidere).
- Pr. årsverk i vegarbeidsdriften (egne arbeidere, fremmedmaskinførere og entreprenøransatte).

Pengeforbruket omfatter anlegg og veglikehold, riks- og fylkesveger.

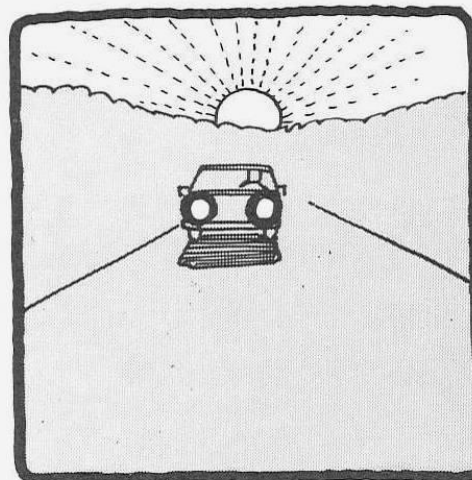
Fylke	A	B	C	D
Østfold	2.02	1.42	0.77	0.55
Akershus	3.43	2.03	1.23	0.66
Hedmark	2.22	1.36	0.78	0.48
Oppland	2.49	1.54	0.96	0.55
Buskerud	2.43	1.48	0.98	0.64
Vestfold	1.97	1.34	0.87	0.62
Telemark	2.56	1.45	0.76	0.51
Aust-Agder	2.00	1.16	0.79	0.55
Vest-Agder	2.68	1.61	0.87	0.60
Rogaland	2.14	1.33	0.72	0.52
Hordaland	3.07	1.83	0.69	0.47
Sogn og Fjordane	2.53	1.71	0.63	0.50
Møre og Romsdal	3.47	2.01	0.83	0.55
Sør-Trøndelag	2.58	1.72	0.68	0.50
Nordland	2.85	1.84	0.66	0.46
Troms	3.70	2.21	0.79	0.53
Finnmark	3.03	1.83	0.65	0.46

Tallet viser at Troms har klart høyest forbruk pr. ansatt i administrasjonen (vegkontor og oppsyn). Eller sagt på en annen måte, vi er det fylket som bruker minst personell til å administrere våre bevilgninger.

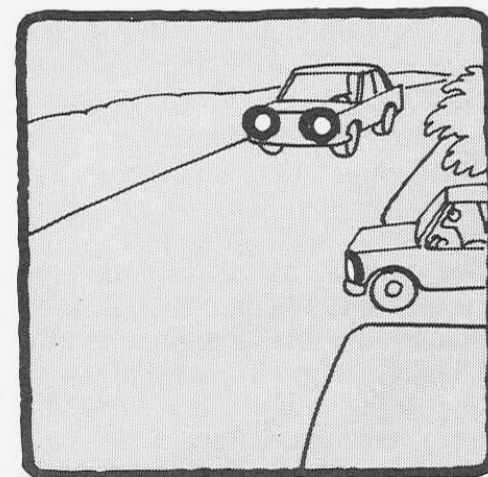
For vegarbeidsdriften ligger forbruket pr. ansatt nokså nær landsgjennomsnittet. Det gjelder både når vi bare regner med egne ansatte og når vi også tar med folk hos entreprenører og maskineiere. Nå er ikke slike tall helt sammenlignbare, spesielt ikke for admini-

strasjonen. En del spesialfunksjoner må utføres enten fylket er stort eller lite. Derfor er det naturlig at store fylker har større forbruk pr. vegkontoransatt enn små fylker. Det er heller ingen direkte sammenheng mellom bevilgning og arbeidsmengde når det gjelder såkalte "forvaltningsoppgaver" som f.eks. avkjørselssaker, gravetillatelser, klager på vegstandard osv. Men en viss indirekte sammenheng er det nok, etter som både bevilgningens størrelse og forvaltningsoppgavens omfang må an-

tas å henge sammen med lengden på vegnettet i en viss grad. En kan heller ikke si at Troms er noe utpreget "lett" fylke når det gjelder forvaltningsoppgaver. Årsberetningen viser f.eks. at bare to fylker hadde flere avkjørselssøknader på riksveger i 1983 enn oss. Når bevilgningene går ned, er det selvsagt at personellbehovet reduseres, også i administrasjonen. Men vi mener naturlig nok at tallene foran bør bety en del når stillingsreduksjonen skal fordeles mellom fylkene.



I motlys får du tidligere øye på biler med lys



Bli sett i tide - bruk lys om dagen

Sementstabilisering

— gir vegene slitesterkt bærelag

Relativt få grustak som tilfredsstillende de meget strenge kravene til tradisjonelle grusbærelag, gjør at vi tar en ny metode i bruk. Vi blander i sement og kan dra nytte av naturgrus som ellers ville vært ubrukelig som bærelagsmasse.

Nyvegen i Lavangsdalen er den første vegstrekningen hvor vi benytter sementstabiliserte bærelagsmasser, sier overingeniør Erik Johannessen.

Metoden har vært brukt i andre fylker med godt resultat. Hittil har vi vært i den heldige situasjonen at forekomstene av grusmaterialer har vært gode. Men det begynner nå etterhvert å bli vanskeligere å finne masser som er godt nok egnet som bærelag.

Jevn gradering er f.eks. et av kravene som stilles. Mer enn 3 % finstoff gjør vegen telefarlig. Videre er det strenge krav til mekanisk styrke.

Det er ikke mange av våre registrerte grustak som tilfredsstillende disse kravene. Avstanden vil ofte bli lang og transporten er kostbar.

Ombygd oljegrusverk

Sementstabiliseringsverket har vi leid hos vegvesenet i Sør-Trøndelag. Det er et brukt oljegrusverk som etter mindre ombygginger kan benyttes til sementstabilisering. De to oljegrusverkene vi har

fra før i fylket er fullt opptatt på sine kanter.

Hvorvidt vi kommer til å beholde blandeverket avhenger av resultatene.

I første omgang ble det satt opp ved grustaket i Sjøvassbotn, men vil sannsynligvis bli flyttet til Nordkjosbotn. Her trenges bærelagsmasser til vegomleggingen.

Blandeverket produserer ca 90 tonn bærelagsmasser i timen. Sementtilførselen ligger på 6 %. Det går likevel med omtrent 40 tonn sement for dagen under full produksjon. Alle steiner over 5 cm harpes ut før grusen mates i blandeverket og sement og vann tilføres. Det er viktig med riktig vanninnhold og ved tilsetning av vann tas det hensyn til været.

Vi har også passet på at dekke blir lagt straks etter at bærelagsmassene er kjørt ut, slik at vi har sluppet vanning.

Gode resultater hittil

Blandingens måles med jevne mellomrom. Vi har en laboratoriebrakke stående ved blandeverket for



Paul Jernberg har stått for styringen av blandeverket. Her i prat med Erik Johannessen.

Einar Larsen tar prøver.



kontinuerlig prøvetaking. Her tas prøver av ferdigblandet materiale som stemples i prøveterninger. De herdes i 1 uke før trykkprøve blir tatt. Disse prøvene har vist gode resultater. Den stabiliserte massen må ikke sammenlignes med betong. Den skal kunne tåle noe bevegelse. Endel riss og oppsprekking er det regnet med, sier Erik Johannessen tilslutt.

Vedlikeholdsområdene 5 og 7 går sammen

Vedlikeholdsområdene 5 og 7 går nå sammen til ett område med stasjon i Nordkjosbotn.

Lyngseidet vegstasjon blir nedlagt og vegmester Sverre Sandstrand blir leder av hele området.

Sammenslåingen av disse to områdene har lenge vært på trappene, og vil være et faktum fra høsten av. Lyngseidet vegstasjon skal nedlegges og vegmester Kjærvald Lundberg og oppsynsmann Torstein Pettersen vil være å treffe i Nordkjosbotn.

Et nytt tilbygg til Nordkjosbotn vegstasjon vil gi bedre plass og fra det nye driftsåret 1. desember vil Lyngseidet og område 7 være helt sammenflettet med område 5.

Område 5, Nordkjosbotn var fra før det største i omfang her i fylket og får nå 150 km riks- og fylkesveger i tillegg.

Lyngen hadde tidligere et stort snøskredproblem å hankses med. Men i og med at Pollfjell-tunnelen i rv 868 er ferdig er dette problemet fjernet. Likeså vil alle riks- og fylkesveger fra høsten av ha fast dekke. Med bakgrunn i dette vil det være mest rasjonelt å slå sammen områdene.

— Vegmester Sverre Sandstrand, hvordan ser du på sammenslåingen? Dere får flere veger, bl.a. Nord-Norges lengste tunnel og 2 ferjekaier å hankses med i tillegg til det dere har.

— Det er riktig. Men det blir også mer mannskap, flere maskiner og mere penger.

Sant å si har jeg tidligere syntes best om mindre områder. Det gir bedre oversikt og er lettere å administrere. Men jeg har oppdaget at vi nå får flere ressurser å ta av. Jeg har tro på at det gir en lettere og mer rasjonell drift. Men det krever flere i administrasjonen. Vi er hardt belastet med den bemanningen vi har i dag i området.

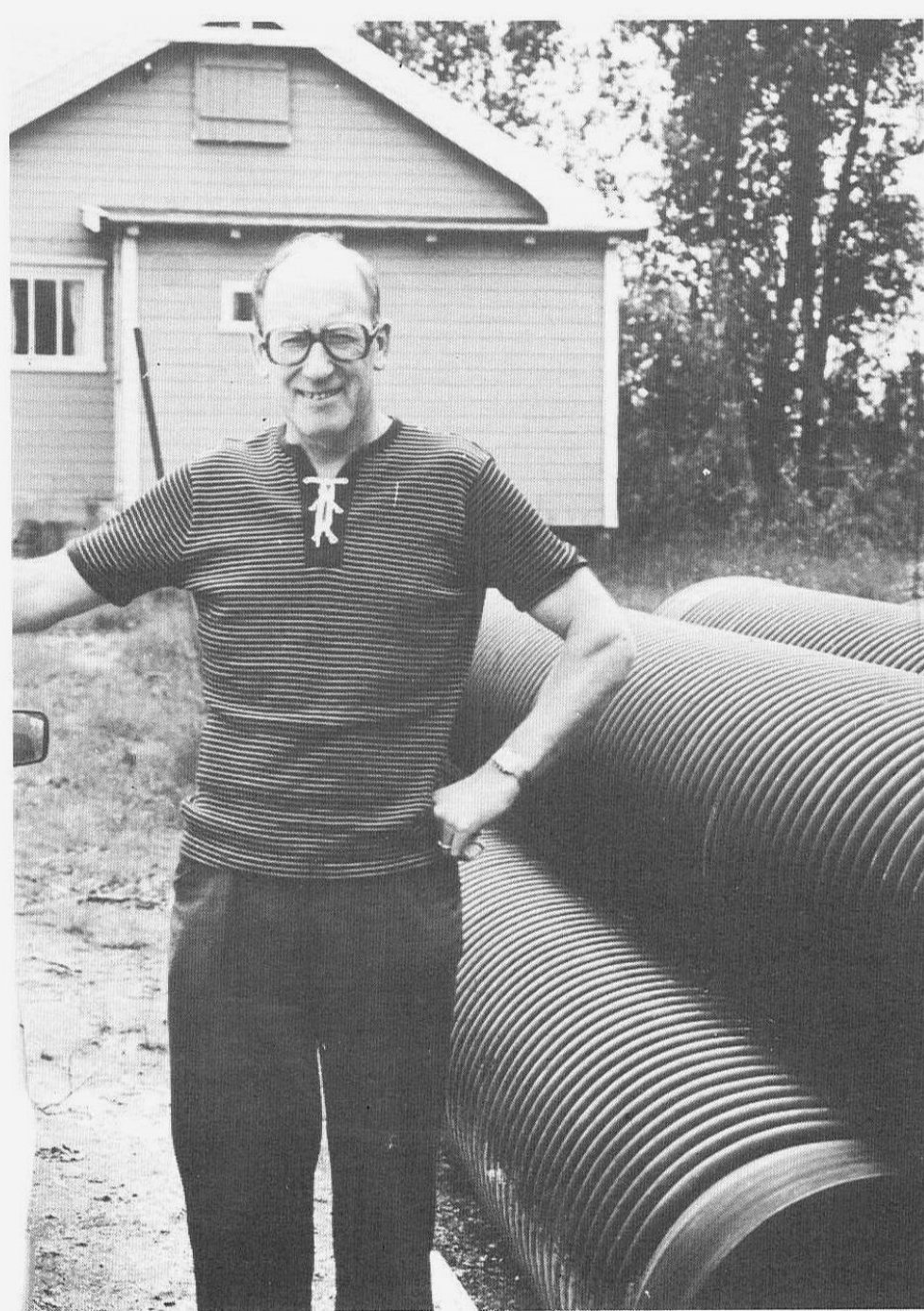
— Det blir lange avstander —.

— Avstanden til ytterpunktet i Nord-Lenangen er ikke lengere enn det vi har i dag i andre retninger.

Det vil nok gå bra. Vi har vante folk i området som kan takle vedlikeholdet av Pollfjell-tunnelen og ferjeleiene. Foruten oppsynet er det 7 tjenestemenn som har tilknytning til dette området.

Maskinparken er heller liten — og en hydraulisk maskin for nedsetting av vegstikker står høyt på ønskelista.

Vegmester Sverre Sandstrand blir leder i området.



Hektisk i Førerkortavdelinga

Førerkortavdelinga er en av de mest belastede funksjonene i Biltilsynet — spesielt nå i sommertida.

Av Lisa Sundstrøm

Vi stiller oss i kø — blant alle de andre — i håp om å få innblikk i Førerkortavdelingens hverdag.

Til Biltilsynet på Håpet i Tromsø er det en stadig strøm av folk.

— Vi tar oss av de som skal ha førerkort for første gang, de som skal opp til Fase 2, fornyelse av førerkort, samt utstedelse av duplikat, sier Ruth Eriksen, en av de som daglig jobber på avdelinga.

Det er mye å gjøre nå i ferietida — gjennomsnittlig 40 førerkort om dagen. De verste dagene kan antallet være oppe i 50 — 60 stk.

Ferietiden er stort sett den mest stressede perioden for Førerkortavdelinga. Både jule- og påskeferie får folk til å tenke på bilen og førerkort. Men sommeren er mest hektisk.

De gamle grønne førerkortene kan det bli problemer med i utlandet.

Myndighetene der er kanskje ikke helt kjent med våre regler, så det er en fordel å fornye disse.

— Vi hadde stor tilgang på folk etter at radioprogrammet "Trafikk og Musikk" for en tid siden gikk ut med opplysninger om fornyelse av

førerkort. Folk hadde oppfattet det dithen at grønne kort var ugyldige uansett. Så vi fikk mye ekstra arbeid.

— Hva med flere folk i sommerseongen — det er jo av erfaring mere å gjøre da?

— Joda, vi kunne gjerne vært flere her på Førerkortavdelinga. Vi er tross alt bare 3, sier Anne Sørensen, en av de andre som daglig jobber her.

— Det pussige er at det blir satt inn ekstra folk for å få unna alle oppkjøringene — 3 — 4 mann mot de vanlige 2 mann. Men vi får ingen forsterkninger, selv om mengden av oppkjøringer er fordoblet.

— Og køene blir lange — det hender folk må gå hjem med uforrettet sak.

Vi klarer ikke å ta unna alt enkelte dager.

— Hvordan blir behandlingen av publikum — klarer dere å ha i tankene "Aksjon Publikum"?

— Vi behandler folk som godt vi kan, synes selv at vi er hyggelige. Vi har faktisk alltid prøvd å være hjelpsom og publikumsvennlig — så "Aksjon Publikum" lærte oss forsåvidt ikke noe nytt, sier Ruth og Anne.

Ruth har vært i Biltilsynet i 13 år og Anne i 6 — 7 år.

— Vi trives, sier begge.

— Det er et stressende arbeid — men du møter folk hele dagen, og føler virkelig at du har et utadvendt arbeid.

Miljøet er fint her — og ingen dager er kjedelige, sier de to før vi blir avbrutt av stadig flere kunder.

Ruth Eriksen ved førerkortavdelinga på Biltilsynet i Tromsø.



Anlegget E 78 Lavangsdalen — Laksvatn

*Av Gisle A. Fossberg,
anleggsavdelingen*

Etter en innsats som det står respekt av, ligger pr. 19. juli 4,4 km med ny E 78 under oljegrus fra Smalak bru og sørover. Denne strekningen var planlagt ferdig til ferien, og med et aldri så lite overtramp p.g.a. maskinhavari så holdt tidsskjemaet fullt ut.

Fra ifjor var 3,4 km utført til og med forsterkningslag av Ing. F. Sel-

mer A/S. Ved oppstarten i år gjensto derfor 1,0 km med utbedringsanlegg som ikke var påbegynt, og dessuten en del oppretting av setninger og reparerende skråningspuss etter siste vinter, samt bærelag og dekke for hele strekningen. Takket være iherdig innsats av alle i arbeid på vegen klarte man å bli ferdig til ferien som var en dristig forutsetning. Vår maskintidsskjemaet fullt ut.

Fra sluttspurten. Oppsynsmann Max Hansen nivellerer.



avdeling viste også en enestående evne til å skaffe maskiner raskt ved behov etter havariet.

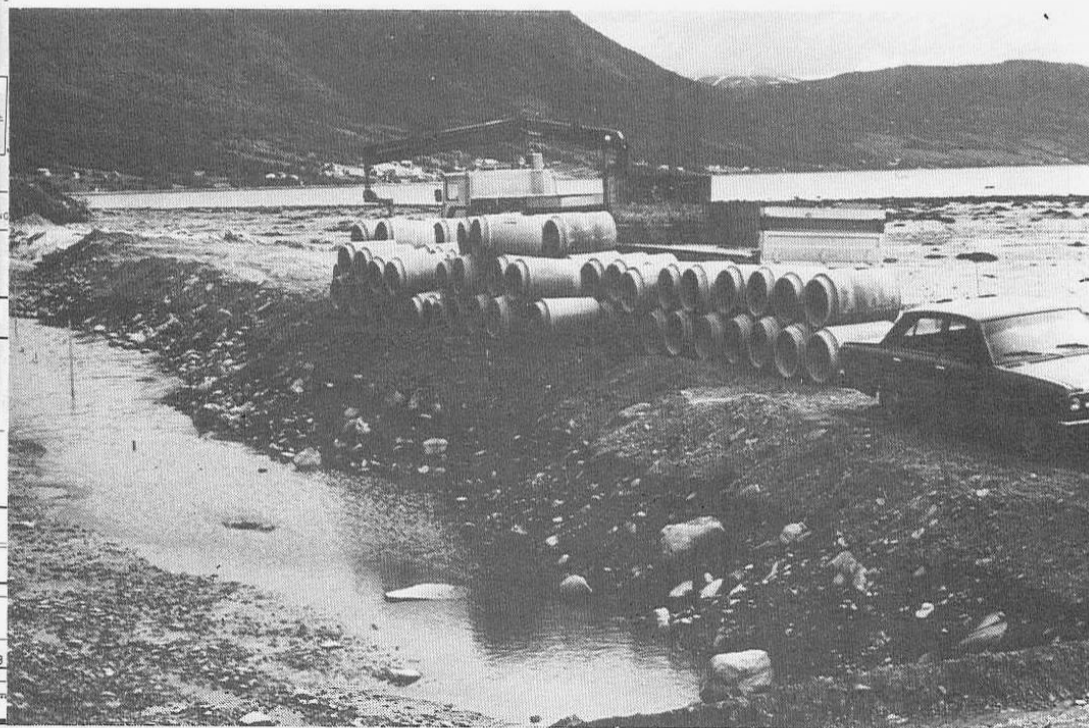
Hastverket med dette prosjektet skyldes at vi gjør bruk av sementstabilisert bærelag, som vi har valgt å forsøke i Troms i år og kanskje gjøre mer bruk av siden, avhengig av driftsresultater. Da metoden slik vi bruker den legger beslag på et modifisert oljegrusverk og utlegger med mannskap, kan vi bare drive et sted om gangen, og for å ha tid til å forsøke metoden også ved omlegging Vollan bru, har vi hatt stort press og mye hastverk for å bli ferdig innen ferien med anlegget i Lavangsdalen.

Endel røster har gitt uttrykk for at de synes den nye vegen er blitt vel svingete. Foruten skredsikring skyldes dete de særdeles vanskelige grunnforholdene i dalen. Faren for at den nye vegen skulle gli ut har tvunget oss fra en stiv linjeføring, og over på en mykere der inn-grep i terrenget ble mindre.

Ørnes — Kantornes

De utførte 4,4 km veg i Lavangsdalen er nordligste parti av anlegget E 78 Laksvatnbukt — Smalak på 10,4 km. Av de resterende 6 km

Ørnes — Kantornes. Vegen skal gå langs fjæra.



holder entreprenør Einar Bræck A/S på med bygging av 1,8 km ny veg fra Ørnes midt mellom Laksvatn og Kantornes, og til Kantornes. Vegen bygges langs fjæra ved Balsfjorden over 1,2 km fra Ørnes, mens de resterende 0,6 km drives oppover i terrenget mot kantornes. Ved Kantornes vil ny E 78 bli liggende ca 6 km rett under nåværende veg. Dette innebærer at en på forhånd må legge om gamle E 78 slik at trafikken avvikles under den videre bygging av ny veg. Om ett år eller to, når trafikken på E 78 blir lagt på den nye vegen, vil den gamle E 78 betjene lokaltrafikken for Kantornes — Laksvatn området.

Hva med resten?

Av de 4,2 km som gjenstår er 2,2 km veg fra Laksvatnbukt mot Ørnes, og 2 km fra Kantornes mot Storneselv i Lavangsdalen. Parsellen Laksvatnbukt — Ørnes består stort sett av veg på fylling langs fjæra, og representerer en liten forkortelse av eksisterende E 78, idet den nye vegen blir lagt lenger ute i Laksvatnbukt enn gamle E 78. Oppstart av anlegget blir sannsynligvis i 1985, men det er ikke avgjort om dette blir egenregiarbeid eller entrepriser.

Parsellen Kantornes — Storneselv består av 0,9 km ny veg fra Kantornes og nordover. Deretter 1,1 km med utbedring fram mot det som er ferdig i år. Denne strekningen er planlagt startet opp vinteren 1984/85 idet vi vil forsøke å gjøre nytte av frosten for å utføre en stor skjæring i leire, og dessuten nyttiggjøre oss den økte bæreevnen i grunnen som frosten kan gi for å avvikle trafikken på E 78 mens anleggsarbeidet pågår. Arbeidet blir egenregiarbeid og vil innebære litt kjærkommen vintersysselssetting i dette området. Dermed skulle hele anlegget Laksvatnbukt — Smalak kunne stå ferdig innen utgangen av 1986, eller i 1987 avhengig av byggetempo.

Overingeniør Erik Johannessen og sommerhjelp Erlend Solberg.

Vedlikehold av Tjeldsundbrua

Det har gått trått med malingsarbeidet på Tjeldsundbrua. Arbeidet kan ikke gjøres dersom det er for mye fuktighet i lufta. Og slik som været var ifjor og slik det har vært i år, er det slett ikke sikkert når tid arbeidet kan regnes ferdig. Det er ISS Servicesystem A/S, Drammen som gjør dette arbeidet. De begynte ifjor, men kun halvparten av det totale arbeidet under brua kunne gjøres. Tjeldsundbrua har ikke vært malt siden 1969, like etter at den sto ferdig. Stålfagverket under brua blir rengjort for rustflekker med en lett sandblåsing og sprøytes deretter med 4 strøk maling. Kabler og hengestrenger skrapes og males.

— Hvorfor gjør vi ikke dette selv? Vi spør overingeniør Knut David- sen.

— Vegvesenet har utstyr for oppdrag som dette, og vi har sikkert også folk som tåler å arbeide i høyden. Likeså er sikkerhetskabler for vedlikeholdsarbeid og også malevogner under brua montert. Det er ikke det. Men vi har det hektisk nok i sommermånedene med den mannskapsstyrken vi har, så dette har ikke vært på tale.

Anbudssummen er på ca 1,5 mill kr. For å gi bedre sikring mot skipspåkjørslar, ble det montert flombelysning på brua i sommer.

Tjeldsundbrua.



Ansiktsløft på vegene i Malangen

I Malangen blir vegene utbedret på rv 858 Nordfjordbotn — Meistervik og på de dårligste partier på fylkesvegnettet, hovedsakelig på strekningen Mortenhals — Vegås.

Utbedringen går henholdsvis i anleggets- og vedlikeholdets regi.

Vedlikeholdets anleggsdrift

Hovedtyngden av arbeidet pågår på fv 288 som er dårligste vegrute på fylkesvegnettet her. Nesten 8 km veg skal utbedres.

Det er rimelige vinterkostnader som har gitt penger til dette. Kr. 900.000,- står til disposisjon.

— Her var det utvilsomt behov for utbedring, sier distriktsleder Dagfinn Brønne-Nilsen.

— I sommer får vi gjort noe med de verste partiene. Vi håper at vi også til neste år får midler til rådighet slik at vi kan videreføre arbeidet. I år skal 3,5 km grøfter tas opp, 200 meter stikkrenner skal legges ned og vi regner med å kjøre på 6000 m³ grus og bærelag. Teledsningen vil sannsynligvis bli lettere å takle neste vår.

— Det trenges, sier høvelfører Alf Pedersen, Storsteinnes. Det tines sent oppe i bygda, og folk herfra etterlyser ofte meg og høvelen. De ser at vegene ved fjorden er nyhøvlet og gode. Men jeg er nødt til å vente til vegene blir noenlunde tørre før det kan høvles. Og det går atskillig senere oppe i høyden enn nede ved fjorden.



Kristian Olsen og i høvelen Alf Pedersen.

Det er mange gårdsbruk i dette strøket og endel problemer med kloakksystemet til driftsbygningene har det vært, sier distriktslederen. Dreneringssystemet virker ikke slik det skal hos alle og veggrøftene kan enkelte steder være fulle av gjødselvann. Nå er flere gårdbrukere blitt gjort oppmerksomme på at vi ikke aksepterer dette og vi håper at de ordner opp i forholdet. Kristian Olsen og Vidar Østerås er vedlikeholdets anleggsmenn. Begge er korttidsinntatt. I tillegg hører

en innleid brøyt og en traktorgraver med i virksomheten. Det er mulig vi må få forsterkninger etter ferien for å bli ferdige i løpet av september måned slik vi har tatt sikte på, sier han tilslutt.

Anlegget Nordfjordeid — Oldervik i rv 858

Denne strekningen på 9 km startet opp i juni i år. Vegen skal utbedres.

Ca 3,5 km blir grøftet.



Den skal få 6 meter bredde og de verste kurvene skal bort. Det medfører en god del fjellsprenging. 6000 m³ fjell skal tas ut på de første 4 km fra Oldervik og innover fjorden.

Boringen er satt ut på anbud, men sprengingen skal vi sørge for selv. Oppsynsmann Thor Inge Hole står for den daglige ledelsen her og i sommer har Helge Luneborg, Gudmund Johansen og Evald Furu-mo arbeidet her.

Før ferien har arbeidet for det meste gått ut på markkrydding og nedlegging av stikkrenner.

Det har vært problemer med grunnervervet. Men det ser ut til at det ordner seg slik at det kan bli skikkelig fart i driften etter ferien. Da vil Reidulf Engen og Martin Furu-mo slutte seg til mannskapet.

Helge Luneborg på anlegget Nord-fjordbotn — Oldervik.



Hærværk på vegsentralen

Det var ikke noe vakkert syn som møtte de tilsatte ved vegsentralen i Nordkjosbotn da de kom på arbeid om morgenen den 13. juni.

Det hadde vært innbrudd og motivet var tydeligvis hærværk.

En lastebil som sto inne på verkstedet var kjørt ut tvers gjennom veggen.

Utenfor verkstedet hadde gjerningsmennene gjort hærværk på 5 kjøretøyer og foruten skader på bygning, var en god del utstyr ødelagt.

2 VHF-sendere som var innmontert i kjøretøy var stjålet.

Samlet blir skadetaksten beregnet til ca kr. 250.000,-

Forholdet er anmeldt til politiet, men hittil er gjerningsmennene ikke tatt.

Et tap for vegvesenet, og neppe noen vinning for utøverne.

Tilsammen lød skadetaksten på ca kr. 250.000,-.

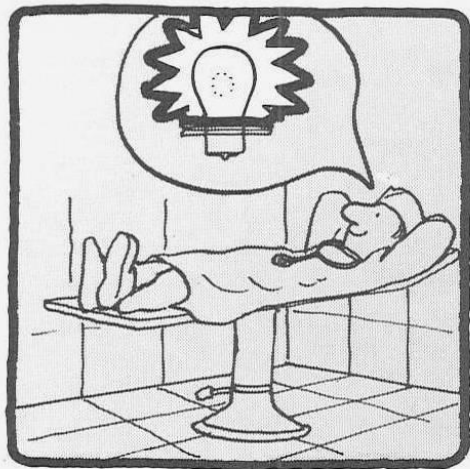


HØRSELSUNDERSØKELSEN

Av Wiktor Eriksen,
personal- og adm.seksjonen

Vegdirektoratet påla som kjent alle fylker å gjennomføre en omfattende hørselskontroll for utedriftens mannskaper for å kartlegge hørselskader og å lokalisere de av våre arbeidsplasser som er mest utsatt for støy.

Vegvesenet står foran en betydelig oppgave med å bekjempe hørselskadelig støy og å overvåke hørselen hos yrkesaktive arbeidstakere som er mest utsatt. Overvåkingen er en oppgave for vegvesenets driftshelsetjeneste.



Billys om dagen
= Færre trafikkulykker

Etter Arbeidstilsynets støyforskrifter er arbeidsgiver pliktig til å bekjempe risikofyllt støy og også plikt til slik overvåking som nevnt, med regelmessige audiometriske undersøkelser dersom personell er utsatt for et støynivå som kan frembringe hørselsnedsettelse.

Når hørselskontrollen er gjennomført vil Vegdirektoratet (bedriftsoverlegen) vurdere hvilke tiltak som er nødvendig å sette igang for å minske slike skader.

Systematiske audiometriske undersøkelser av arbeidstakere i Akershus vegvesen har vist at til tross for energiske støybekjempende tiltak er støyskader utbredt i etaten (46,5 %).

Hørselundersøkelsen for Troms' vedkommende ble foretatt høsten 1983 av verneleder Bjørn Eriksen og av undertegnede. Kontrollen ble utført i ambulerende bil med utstyr, som besøkte alle vegstasjonene og de mest konsentrerte arbeidsplasser i fylket. 400 av våre mannskaper i utedriften, oppsyn samt brakkepersonell ble undersøkt.

Resultatet av undersøkelsen foreligger nå i trykk fra Vegdirektoratet v/bedriftsoverlegen.

Bedriftsoverlege Adelsten Jensen var tilstede på møtet i Arbeidsmiljøutvalget den 25. mai i år og redegjorde for resultatet i vårt fylke. Konklusjonen er at det ved kontrol-

len i Troms vegvesen er avdekket at et stort antall arbeidstakere har larmskade, omlag 47 % har hørselsnedsettelse grunnet støyskade av grad I — III. Det ble imidlertid påvist få alvorlige former for hørselsskade, og høreevnene i taleområdet synes å være relativt bra bevart.

Vi gjengir her et par tabeller som viser fordelingen i hørselsskader vedrørende alder, skadenivå m.v.

Tabell 4:
Graden av støyindusert hørselstap på høyre øre i Troms vegvesen.

Antall i år	Antall undersøkt	Grad I		Grad II		Grad III	
		Antall	%	Antall	%	Antall	%
Under 25	1	0	0	1	100	0	0
25 — 34	41	8	20	1	2	0	0
35 — 44	134	34	25	13	10	1	1
45 — 54	116	33	28	12	10	13	11
55 — 64	99	27	27	4	4	15	15
65 og mer	9	2	22	2	22	0	0
Sum	400	104	26	33	8	29	7

Tabell 5:
Graden av støyindusert hørselstap på venstre øre i Troms vegvesen.

Antall i år	Antall undersøkt	Grad I		Grad II		Grad III	
		Antall	%	Antall	%	Antall	%
Under 25	1	0	0	1	100	0	0
25 — 34	41	11	27	2	5	0	0
35 — 44	134	34	25	18	13	4	3
45 — 54	116	30	26	20	17	18	16
55 — 64	99	20	20	14	14	10	10
65 og mer	9	3	33	0	0	1	1
Sum	400	98	25	55	14	33	8

Det vil her føre for langt å gjengi rapporten i sin helhet. De som er spesielt interessert i å studere rapporten nærmere, kan henvende

seg til verneleder Bjørn Eriksen, Finnsnes vegstasjon, som vil fordele den så langt opplaget rekker.

Formenn i vegarbeidsdriften

arbeidsoppgaver, kvalifikasjonskrav og opplæringsbehov

Planlegging og tilrettelegging av arbeidet er av vesentlig betydning for at ordningen med faste formenn skal virke etter intensjonene. Formennenes oppgaver bør knyttes nærmere til praktisk oppfølging av korttidsplaner. Lederegenskaper og samarbeidsevner vil være av stor betydning ved framtidig rekruttering av formenn. Det skal gjennomføres et opplæringsprogram for formennene i løpet av 1985.

Av Trond Larsen

POU-utredning

Innstillinga fra prosjektgruppa som fikk i oppdrag å vurdere arbeidsoppgaver, kvalifikasjonskrav og opplæringsbehov for faste formenn i vegarbeidsdriften har levert sin innstilling.

Gruppa har hatt følgende sammensetning:

- avd.ing. Ingolf Moan
- vegmester Svein Liland Paulsen
- formann Charles Hermansen
- formann Kristian Kvalberg
- førstesekretær Oddvar Nilsen har vært sekretær

Gruppa sier innledningsvis at innføringen av stilling som formann i vegarbeidsdriften var dårlig forbedret i fylkene. Formennenes arbeids- og ansvarsområde fungerer forskjellig fra område til område.

de. Det har derfor vært nødvendig at man lokalt klargjør arbeidsoppgavene og behovet for opplæring av denne gruppen.

Forslag til arbeidsoppgaver

Gruppa har som utgangspunkt at planlegging og tilrettelegging av arbeidet er av vesentlig betydning for at ordningen med faste formenn skal fungere etter intensjonene. Korttidsplanleggingen er her av vesentlig betydning. Formennene må gis anledning til å delta i planarbeidet. Formennenes arbeids- og ansvarsområde vil med dette være knyttet til daglig oppfølging av planene. I oppfølgingen inngår bl.a.:

- faglig arbeidsledelse
- arbeidstidskontroll
- arbeidsskiltning
- maskinutnyttelse
- kontroll/att. av kjøresedler
- supplerende arbeidsskiltning
- enkel oppmåling
- innkjøp etter delegering



Kontroll og attestasjon av kjøresedler blir en av oppgavene. Her formann Hans Kiil, Lyngseidet.

Det forutsettes her kontakt med uteadministrasjonen.

Kvalifikasjonskrav:

Gruppa viser til at det sentrale tilsetningsråd har fastsatt bestemte kvalifikasjonskrav til formannsstillingerne.

Gruppa mener at de viktigste kvalifikasjoner er faglig dyktighet og allsidig dekkende praksis. Lederegenskaper og samarbeidsevner bør tillegges stor vekt.

For utlysning av framtidige formannsstillinger må det i hvert enkelt tilfelle vurderes om det er behov for spesielle teoretiske og praktiske kvalifikasjoner (fagarbeiderstatus, yrkesbevis, sertifikater o.l.).

Opplæring

Gruppa foreslår at det gjennomføres et opplæringsprogram for samtlige formenn i 1985.

Det vil bli lagt vekt på emner som:

- vegnormalene
- arbeidsledelse
- formannsfunksjoner
- arbeidsskiltning

Forholdene bør legges til rette for at formennene — etter behov — kan delta i spesialkurs som sprengningsteknikk, betonglære osv. Behovet for slik opplæring skal kartlegges høsten -84.

Behandling og oppfølging

Prosjektgruppas innstilling har vært til behandling i Styringsgruppa for POU.

Gruppa har her fått tilslutning for sine forslag. Driftssjefen har ansvaret for den praktiske gjennomføringen av forslaget. Lokale forhandlinger/drøftinger gjenstår.

Styringsgruppa har spesielt bedt om at kurspakken for formennene bygges opp med en fellessamling og en samling hver for h.h.v. formennene i anlegg og vedlikehold. I tillegg til de emner som prosjektgruppa har foreslått ber styringsgruppa om at det i fellessamlingen gis en innføring i driftsplanssystemet og at formennene i vedlikehold gis en innføring i vedlikeholdsfunksjonen.

Brev fra gammelredaktøren

Nå har allerede to nummer av Vegstikka dumpet ned på pulten min og det uten den minste bekymring fra min side?

Skammelig nok — nei — men så var det vel på tide å la nytt blod flyte i spaltene.

Her i Hedmark preges vel vegvesenet stort sett av de samme problemene som ellers i landet — pengemangel og sysselsetting. Riksvegbevilgningene forutsettes redusert med 65 mill for 1986-89 i forhold til inneværende periode. Spesielt i 1986 forventes store sysselsettingsvansker i anleggssektoren, da skal nemlig Mjøsbrua sluttfinansieres og i dette ligger et stort refusjonsbeløp. Dermed blir det bare "småpenger" igjen å arbeide for. Dette er det store samtaleemnet på "alle" møtene og mann til mann imellom ellers også. Man leter med lys og lykter etter arbeidsoppgaver som anleggsfolkene kan ta for vedlikeholdet — men det er jo høyst begrenset.

Et spesielt trekk for Hedmark er de regionale samordningsmøtene — et ledd i medbestemmelsesprosessen. Disse møtene skal bidra til god samordning med tanke på økonomisk og effektiv drift. Fylket er delt i 4 regioner, hvorav 3 regioner geografisk omfatter 3 vedlikeholdsområder hver, mens den fjerde regionen bare ett. Deltakerne

på disse møtene er distriktsledere, anleggsbestyrere, vegmestere, oppsyn, vegarbeidere fra anlegg/vedlikehold/maskin og dessuten er laboratoriet representert. Det holdes 3 — 4 møter pr. år i hver region og det rapporteres til driftsmøtet på vegkontoret. Driftsmøtet går i allminnelighet hver 3. uke og der deltar driftssjef, og lederne for de 3 driftsavdelingene.

Jeg har fått sekretær oppgavene for både driftsmøtene og de regionale møtene. Har vært gjennom noen av disse møtene nå og førsteinntrykket er at man i de fleste sakene har med sterkt engasjerte forsamlinger å gjøre.

Ellers begynner jeg å finne meg tilrette utenfor kontorets vegger også. Hus og hage krever sitt, ikke minst stell av alle de vekstene en nordlending bare kjenner fra butikene. Og før man vet ordet av det, er man blitt rene giftmorderen i hagen — intet unngår angrep av flyvende og krypende horder av ulike slag.

Alkohol blir i slikt miljø rene vitaminnsprøytingen — og godt er nå det!

Fortsatt god sommer!

Olve Reiersen

ARBEIDSMILJØUTVALGET

Valg av arbeidstakerrepresentanter

Av driftssjef Eilif Mathisen

Det nåværende arbeidsmiljøutvalgs funksjonstid utløper høsten 1984, og det skal da velges 3 nye arbeidstakerrepresentanter.

Av disse er hovederneombudet selvskreven medlem. Iflg. arbeidstilsynets forskrifter om verneombud og arbeidsmiljøutvalg, § 4.2 utpekes hovedverneombudet av den fagforening som organiserer flertallet av arbeidstakerne, dersom noen forening har flertall alene.

Hos oss har Norsk Arbeidsmandsforbund slikt flertall. Foreningen har gitt beskjed om at Charles Hermansen fortsatt vil være hovedverneombud og dermed medlem av AMU.

Dersom fagforeningene ikke blir enige om oppnevning av de øvrige to representanter, skal det holdes valg blant samtlige arbeidstakere, unntatt virksomhetens leder (d.v.s. vegsjefen). Valget kan holdes som forholdstallsvalg dersom foreningene blir enige om dette. Hvis ikke enighet oppnås, avholdes flertallsvalg (forskriftens § 5).

For kommende to-årsperiode har Norsk Arbeidsmandsforbund fore-

slått følgende kandidater til de 2 plassene som er ledige:

Halvor Halvorsen, Straumfjord
Hans Takøy, Finnsnes

og som personlige vararepresentanter for disse:

Birger Sivertsen, Nordkjosbotn
Jørgen Tøllefsen, Silsand

En har fått opplyst at bare denne foreningen står bak dette forslaget.

Alle arbeidstakere og fagforeninger har rett til å foreslå kandidater. Mulige forslag ut over det som er nevnt foran, må sendes skriftlig til vegkontoret innen *15. september 1984*. Forslaget må også omfatte personlige vararepresentanter. Innen samme tidsfrist må også vegkontoret gis beskjed dersom fagforeningene blir enige om forholdstallsvalg. Dersom ingen slik beskjed foreligger, holdes flertallsvalg.

Dersom ingen andre kandidater blir foreslått enn de som er nevnt foran, ansees disse som valgt. Dersom flere kandidater foreslås, vil valg bli holdt i oktober. Nåværende AMU vil på første møte fastsette dato og oppnevne valgstyre.

Samarbeid Biltilsynet — Maskinavdelinga

I forrige nummer av Vegstikka presenterte vi innstillinga fra ei prosjektgruppe som har vurdert mulighetene for bistand fra maskinavdelinga i den periodiske kjøretøykontrollen. Innstillinga fra prosjektgruppa har nå vært til behandling i Styringsgruppa for POU og i avdelingsledermøtet.

Av Trond Larsen

Positiv mottakelse

Prosjektgruppas anbefaling om at det igangsettes en prøveordning fra årsskiftet 1984/85 hvor kvalifisert verkstedpersonell deltar i kjøretøykontrollen, er blitt positivt mottatt både i Styringsgruppa for POU og av avdelingsledermøtet.

Prosjektgruppa har fått tilslutning både til forslaget om ordningens omfang (Storslett, Nordkjosbotn og Finnsnes) og forslaget om kontrollmodell.

Biltilsynssjefen er utpekt som hovedansvarlig for den praktiske administrative oppfølginga av prosjektgruppas innstilling.

Vegdirektoratet godkjenner

Prosjektgruppas innstilling er nå til behandling i Vegdirektoratet. Det er behov for en nærmere behandling av de mer prinsipielle sidene ved prosjektgruppas anbefalinger. Spesielt gjelder dette forslaget til finansieringsmåte og forslaget til kontrollmodell. Foreløp-

ige signaler tyder imidlertid ikke på at samarbeidsordningen ikke vil bli godkjent av Vegdirektoratet.

Lokale forhandlinger/drøftinger

Etter at uttalelse fra Vegdirektoratet foreligger vil det bli ført lokale forhandlinger/drøftinger om iverksettingen av ordningen. Berørte organisasjoner (NVF, NAF, SBF, BTTF, NTL og ELF) har fått tilsendt prosjektrapporten.

Forhandlingen/drøftingene vil bli gjennomført i løpet av august/september -84.

Først etter at dette er gjort, vil det være endelig avklart om samarbeidsordningen iverksettes fra årsskiftet.

Mye arbeid igjenstår

Forutsatt at det gis endelig klarsignal for igangsetting av ordningen, vil det i løpet av høsten bli utarbeidet opplæringspakke og gjennomført opplæring for verkstedpersonellet.

Biltilsynets innkallingssystem vil også måtte tilpasses nyordningen. Det arbeides her med en EDB-

basert løsning. Verkstedet på Nordkjosbotn må opprustes utstyrmessig for å kunne inngå i ordningen.

Rettelse

I artikkelen "Vegvesenets verkstedpersonell som kjøretøykontrollører" i forrige nummer av Vegstikka har det beklageligvis sneket seg inn en feil med hensyn til prosjektgruppas sammensetning.

Prosjektgruppas sammensetning skal være:

- avd.ing. Knut A. Henriksen (formann)
- avd.ing. Tore Sæternes
- avd.ing. Svein Johansen
- verkst.form. Arthur Osvaldsen
- konsulent Hans A. Karoliussen
- konsulent Trond Larsen (sekretær)

Vi beklager!

Vårt daglige brød

Grovbrød

1,7 liter væske (skummet, H-melk, litt kefir)

600 gr. sammalt hvete — grov

600 gr. sammalt rug — grov

300 gr. sammalt rug — fin

300 gr. sammalt hvete — fin

300 gr. helkorn

300 gr. hvetemel

50 gr. gjær

2 ss. sirup

3 ts. salt

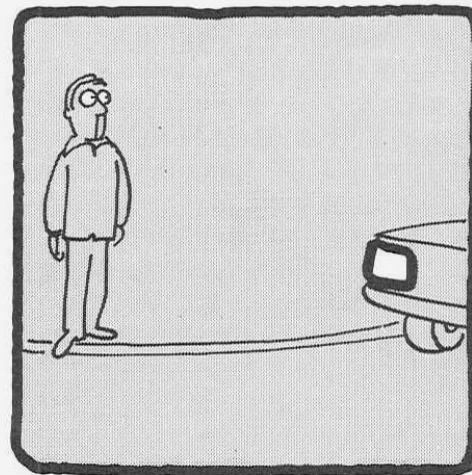
Settes kaldt. 3x2 liters melkekartonger (smøres). Deigen fordeles jevnt i alle 3 kartonger. Lukkes med limband eller hyssing.

Stekes 12 timer ved 100 °C. Ovn forvarmes. Avkjøles ca. 10 min.

Redaksjonen i Vegstikka har ikke fått anledning til å prøve denne oppskriften. Vi er litt skeptiske.

Den kommer fra Vegdirektoratet. (Vegnotisen).

Det ville vært bra om noen gjorde dette. Send gjerne resultatet (ikke brødet, men noen ord om hvordan det gikk) til oss — helst med bilde.



**Fotgjengere oppdager raskere
biler med lys**

Ny maskininstruktør

Han heter Hans Martin Figen-schau, bor på Kvesmenes og har fra i vår vært tilsatt som maskininstruk-tør. Stasjoningsstedet er veg-sentralen i Nordkjosbotn.

Det er stort sett her han har holdt til fra han begynte i vegvesenet i 1961. Mesteparten av tiden har han vært maskinkjører, selv om han også har brøytet og vært assistent for elektrikerer vår.

— Det skal en god del øvelse til for å bli en god maskinkjører, sier Hans Martin.

— Maskinene skal ikke bare kjø-res. De skal kunne brukes slik at de blir utnyttet maksimalt.

En høvel skal f.eks. ikke bare nyt-es til tradisjonell høvling. Den skal kunne benyttes til grøfting og skråning også.

Det kreves nye av en maskinkjører. Og vi har mange gode kjørere i fyl- ket, men de fleste er spesialister på sitt felt. Idag kreves det større fleksibilitet. Vi trenger flere som behersker flere typer maskiner.

Vi har vært uten maskininstruktør siden Bjarne Broderstad sluttet for vel ett år siden.

— Hva starter du opp med, Hans Martin?

— Jeg har mye å sette meg inn i. Et fullstendig kartotek over alle maskiner og maskinførere er nød- vendig. Vi må få registrert hvem som har yrkesbevis for anleggsma-



Hans Martin Figen-schau.

skiner og for hva slags maskiner det gjelder. Dette må gjøres først slik at vi får klarlagt opplæringsbe- hovet.

Det kreves yrkesbevis for førere av dozer, gravemaskin, veghøvel, hjullastere, traktorer og dumpere. Primært ønsker vi at flest mulig skal ha yrkesbevis for alle typene. Men vi vil prioritere opplæringen etter behov. Det avhenger av hva slags oppgaver den enkelte kan reg- ne med å få. Selv om vi tar hen- syn til ønsker, vil vi også pålegge opplæring dersom vi mener at be- hovet er tilstede.

Opplæring

Kursvirksomheten får vi ikke an- ledning til å starte opp med før ut- på vinteren/våren 1985.

Vi bruker egne krefter i undervis- ningen, samt at vi får hjelp fra ma- skinleverandørene.

Ellers vil nok mann til mann- opplæringen her som ellers være aktuell. Vi lærere av hverandre, både på kurs og i daglige arbeidssitua- sjoner.

Det er viktig å få godt kjennskap til

maskinene og det er viktig med daglig stell og ettersyn.

Vi har systematisk vedlikehold som er et godt hjelpemiddel for å overholde dette, sier Hans Martin tilslutt.

FOR 100 ÅR SIDEN

Nytt administra- sjonssted igjen

I Vegstikka nummer 1 ifjor, kunne vi lese at vegvesenets administra- sjon for Troms og Finnmark flyttet fra Tromsø til Lyngseidet i 1883.

Amtingeniør Holst fant imidlertid dette ikke tilfredsstillende og alle- rede 22. oktober 1884 sendte han følgende telegram til Veidirek- tøren:

"Haves noget imot at jeg tager bo- pel Harstad? Trondenesarbeidet begyndes antagelig vinter eller strax til våren."

Og det reageres fort, telegram 23. oktober 1884:

"Andragende bopel Harstad indvil- ges."

Og som en liten unnskyldning eller forbehold tilslutt i telegrammet:

"Veidirektøren fraværende.

Tengelkrog"

Amtingeniør Holst var snar i vend- ingen — siste brev datert Lyngs-

eidet var 4.11. og gjaldt melding til Veidirektøren om at fra 10. no- vember 1884 var adressen Har- stad. Og den adressen beholdt vegkontoret i 76 år til 1960.

For mange oppsynsmenn

I en revisjonsantegnelse bemerkes et for dyrt administrasjonsapparat. Amtingeniøren innrømmer at for- holdet "administrasjonsdagsverk" og "arbeidsdagsverk" er noe uhel- dig og kommer med følgende for- slag til en rimeligere løsning:

"— — — tung og kostbar admini- strasjon, her i amtet 3 faste opp- synsmænd med kr. 5,20 for dag, helligdage incl. Jeg agter for året 1.7.-84 — 30.6.-85 at gjøre en forand- ring heri ved at overføre den ene af herværende oppsynsmænd til Finnmarkanlæggene.

Her i amtet bør ikke mere end 2 fas- te oppsynsmænd tiltrænges, som undtagelse en 3 die, før man i arbeidsstokken sørger at faa en re- serveoppsynsmand. Om saa øns- kes, kan oppsynsmanden for fremtiden ved grusingsarbeider gjerne få tittel af grusingsformand og hans lønning føres paa konto B og C istedenfor paa konto G."

Til Andenes

gikk turen for veg-pensjonister fra Harstad-distriktet den 26. juni i år. Det blir lenge mellom hver gang vi har anledning til å treffes, men hyggelig likevel de gangene det skjer.

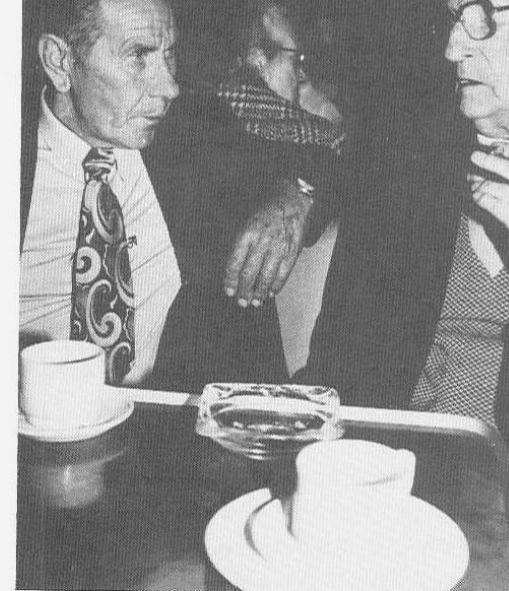
Vi viser fotoglimt fra turen.



Harald Andreassen benytter anledningen?

Lind Bernardsen takker for mat.

Agnar Nilsen og Harald Griff i ivrig prat.



Omvisning i "Oksebåsen". Vi ser bl.a. Hans Myrslett, Arild Eliassen, oppsynsmann Bruun, Odd Markussen og Agnar Nilsen.



Dengang kassererne hadde penger

EDB — postgiro — lønnskonto i bank er det man forbinder med kassereren i vegvesenet i dag — ikke som før — lønningsdagen og kassereren med pengevesken ble ofte høydepunktet ute på arbeidsplassene selvom det også kunne finne sted litt krangel om skatte- og trygdetrekk.

Ekstraarbeid

Ordningen med kassererstilling på vegkontoret er på langt nær like gammel som etaten. Først fra og med 1944 ble det etablert egen kontorkasserer i Troms. Før den tid var kassererarbeidet spredt over hele fylket — kommunekasserere, lensmenn, lærere og andre var engasjert som kasserere. De kunne hver ha kassereroppgaver for flere anlegg, men også bare ett eneste. 2-3 av tjenestemennene ved vegkontoret hadde også slike oppgaver, men det måtte skje hjemme, det var ekstraarbeid.

Pengeskrin med blekkhus.

Det første vi finner skrevet om kasserertjenesten er et brev fra Vegdirektoratet i 1875:

"Da der til et Par Veianlæg skulde

anskaffes Lønningssskrin, bleve flere bestilte samtidig, hvilke nu ved Henvendelse til Kontoret ere at erholde i fuld færdig stand, med dirkefri Laas, Blækhush og Bærerem for 5 Specidaler 12 Skilling.

Mere om penn og penneskraft sies intet — slike "håndvåpen" skulle man kanskje holde seg selv med.

Tilskudd fra egen lomme.

I Målselv finner vi Hans Andr. Irgens som kasserer, han skriver 28.3.1876 bl.a.:

"Jeg har vært over til Reisen (Sørreisa) paa Lønning hvor jeg paa noget nær udlønte det paa forrige Aar resterende samt betalede lidt

Fra venstre Johan Bjørnstad (tidligere vegsjef i Nord-Trønderlag), Martha Mack og en tilfeldig passasjer.



Forskud til Tømmermændene og Joramo, men endnu maa der nok til nær 100 Sp. før de gamle Regnskaber blir færdige. Jeg er atter imellem for Penge, men jeg tænker det er bedst jeg betaler af egne Penge indtil videre."

Et år senere er Irgens, som ellers er lærer, innstilt på å flytte.

Rift om jobben.

Ryktet om at Irgens skal forlate Målselv sprer seg fort og søknader om å få overta kassererjobben strømmer inn. Mellom 10.3. og 5.4. har 6 anbefalt seg sjøl på det varmeste og her er noen utdrag: ". . . om fornødig kan jeg skaffe min Fader Jon Larsen Løvberg og tvende andre gode Kautionister for et visst Pengebeløb."

". . . at jeg ikke gjør Fordring paa større Godtgjørelse for Reisene end om Regnskabsføreren bor i Centrum af Bygden."

". . . at jeg, for de mig anbettede Oppebøerer har formaaet Hr. Lendsmand Krogseng at indgaae som Selvskyldnerkautioneer og er villig til at skaffe Flere hvis saadant forlanges."

Og de 6 søkere var Nils Iselvmo, Kirkenes i Målselv, J.A. Helgesen, Fredriksberg, E. Forsæt, Kirkemo i Bardu, Simen Grøtli, Øverbygd, J. Larsen Løvberg, Målselv og P. Lilleeng, Målselv.

Ny kassererordning

Som nevnt innledningsvis — egen kassererstilling ble opprettet ved Vegkontoret i Troms fra 1.1. 1944. Første hovedkasserer her i fylket var *Egil Martinussen*. Finnmark fylke lå et par år foran og i 1944 tiltrådte vår nåværende kasserer *Martha Mack* jobben som distriktskasserer ved Alta vegavdeling.

Foruten hovedkassereren ved Vegkontoret i Troms var det også 2 distriktskasserere — en med kontor i Tromsø, opprettet 1.1. 1944 med *Thorvald Pettersen* som kasserer, og dekket Midt fylket, 1 på Storslett for Nordfylket og denne ble etablert 1.3. 1948. Den siste hadde *Olve Reiersen* ansvaret for. Da Vegkontoret flyttet til Tromsø i 1960 ble de 2 distriktskassererstasjonene etterhvert inndratt og all kasserertjeneste samlet hos hovedkassereren.

Utlønning på arbeidsplassene.

Martha Mack og Olve Reiersen kan berette om en kasserertjeneste under tildels primitive forhold sett med dagens øyne. Postgiro og bank var uakseptable hjelpemidler den gang, postgangen var treg, det var langt mellom bankene. Lønningene måtte betales i kontanter og avtaleverket forlangte utlønning på arbeidsplassen annenhver uke. — Kom timerapporter, lønningslister, akkordbøker inn til kontoret i rimelig tid før lønningsdagen, så hadde vi da tilgang på regnema-

skin, det var de gamle hånddrøvne summeringsmaskinene. Lønningsbilagene ble bokført i kassaboken som forøvrig var temmelig lik dagens. Deretter ble lønnsoppgjøret spesifisert på en lønningspose til hver arbeidstaker og penger lagt i. Hver gang like spennende om kassen stemte etter denne operasjonen.

Men ikke sjelden måtte vi ta "pengesekken" med oss ut på anleggene, for så i brakkene å regne ut forskudd, timelønn, ja sogar akkordoppgjør med skatte- og trygde-trekk og det uten regnemaskin. Aldri tid for skikkelig kontroll med rett utbetaling, det måtte vi ta når vi kom tilbake til kontoret. Ikke alle gangene hadde vi brakke å sitte i heller, lyngrabbene og gressbakkene ble brukt mer enn en gang.

Lønningsturer i krigstid.

Martha Mack var som nevnt distriktskasserer i Alta siste krigsåret og hun forteller:

— Lønningsturene gikk ofte med generatordrevet lastebil. Avstandene var lange og knottforbruket deretter. Sjøføren hadde etablert lager av knott langs de viktigste vegene. Hver gang vi passerte et av lagrerne stoppet han og kompletterte forsyningen. Stopp var det rett som det var ellers også, etterfylle knott i generatorovnen og stake som en fyrbøter måtte han, det dannet seg ofte tjære som hind-

ret forbrenningen. Og ble stigningen for bratt, måtte jeg ut å skyve for å komme over siste kneiken. Over Sennalandet hadde tyskerne bygget en tretunnel i 7-8 km lengde. Her var det teleløsning mest hele sommeren. Ofte måtte vi lange tyske kolonner som satte tålmodigheten vår på prøve — det var alltid vi som måtte vente.

Evakuering og bry med pengene.

— Hva så, når evakueringen ble iverksatt høsten 1944?

— Jeg satt med en masse ferdig-pakkede lønninger da evakueringsordren kom. Disse lønningsposene og kassa ellers tok eg med i en bil først til Tromsø og siden til Oslo. Der meldte jeg meg for Vegdirektoratet, men ingen ville overta hverken lønningsposene eller kassa. De som skulle ha dette oppgjøret var jo spredt for alle vinder. Om-sider ble hele beholdningen min forse-glet og lagt i et pengeskap. Etterhvert som folkene meldte seg sendte jeg da ut pengene til rette vedkommende.

Tilbake til Alta.

— Etter krigen ble kontoret for Alta-avdelingen første etablert i Tromsø. Hele vinteren 1945/46 gikk lønningsreisene med lokalbåt. Dette tok flere dager. Våren 1946 flyttet vi tilbake til Alta. Her var det bygget opp brakker, både for kontor og innkvartering. Vi hadde felles messe og kjøkken.

Lønningsturene den første tiden etter krigen var såvisst ikke mindre strabasiøse. Til vegarbeidsplassene rundt Hammerfest dro jeg i leid fiskeskøyte, en 5 timers tur. Ikke sjelden var det ruskevær og jeg minnes skipperen som utbrøt "Stakkars barn, ligger du der og spyr" da han observerte tilstanden jeg befant meg i der jeg lå sammen med rundt 100.000 kr. På grunn av den sene og ofte tilfældige postgangen, var ikke lønningslistene sendt inn til kontoret — så ved fremkomsten skulle det trekkes skatt og trygd, regnes ut netto — uten maskin — og så telle ut pengene. Dette var vanligvis en 3 dagers tur, bodde undervegs hos oppsynsmenn i kalde trekkfulle brakker.

Neste tur kunne bære til fjells, f.eks. til anlegget Kautokeino bru. Vegene dit var sperret vinterstid, og da kunne skyssen være en slede trukket av traktor. Reinskinnsklær fra topp til tå var det eneste brukbare på de turene. Det ble et par overnattinger også på den turen. Vegene ellers var så som så, alle bruene var jo sprengt, det var laget kronglete omkjøringsveger forbi de brustedene som skulle bygges opp. Jo, opplevelser var det nok av for en kasserer den gang.

På spark over fjorden.

Også *Olve Reiersen* kan fortelle

om lønningsturer utenom det vanlige.

— Mine reiser var på langt nær så dramatiske som *Martha Macks*. Så opererte jeg da i et strøk som med unntak av Kvænangen kommune ikke var totalt rasert under krigen. Men når Kvænangsfjellet stengte på høstparten hendte det jeg måtte ty til lokalbåten med skifte av båt undervegs — en reise rundt halve Nord-Troms — og *det* tok tid. Ved noen anledninger lånte jeg spark og dro over isen i Kåfjord til anlegget Manddalen — Birtavarre, et par kilometers sparketur med pengevesken på setet. Ellers opplevde jeg å bli vekket kl. 03.00 natterstid av 3-4 vegarbeidslag som ville ha akkordoppgjør før de reiste hjem til sommerferie. Og det ble ordnet slik at de kunne nå morgenfergen over Lyngenfjorden.

Postgiro — bank — EDB

På lønningsturene til fru Mack og Reiersen var det vel små sjanser for å bli ranet — i dag ville antakeligvis slike lønningsturer ikke vært forsvarlig av sikkerhetsmessige grunner. Videre har postgiro og bank etterhvert blitt raske hjelpemidler og som kan brukes overalt. Men selvom kontantene nå for det meste er forsvunnet fra kassaarbeidet, krever dette fortsatt stor nøyaktighet, ofte forbundet med knappe tidsfrister som alt annet i EDB-alderen.

Vektstasjon og raste plass på innfartsvegen til Tromsø

I løpet av høsten vil en ny vektstasjon og raste plass være oppsatt på innfartsvegen til Tromsø.

Rasteplassen vil vi neppe få nytte av før neste sommer, men vektstasjonen vil bli tatt i bruk allerede i år.

Av Lisa Sundstrøm

Det aktuelle området ligger ca 2 km sør for Tromsøbrua ved E 78, på oversiden av veien.

Området er todelt, en del til raste plass med turistinformasjon samt en del for vektstasjonen.

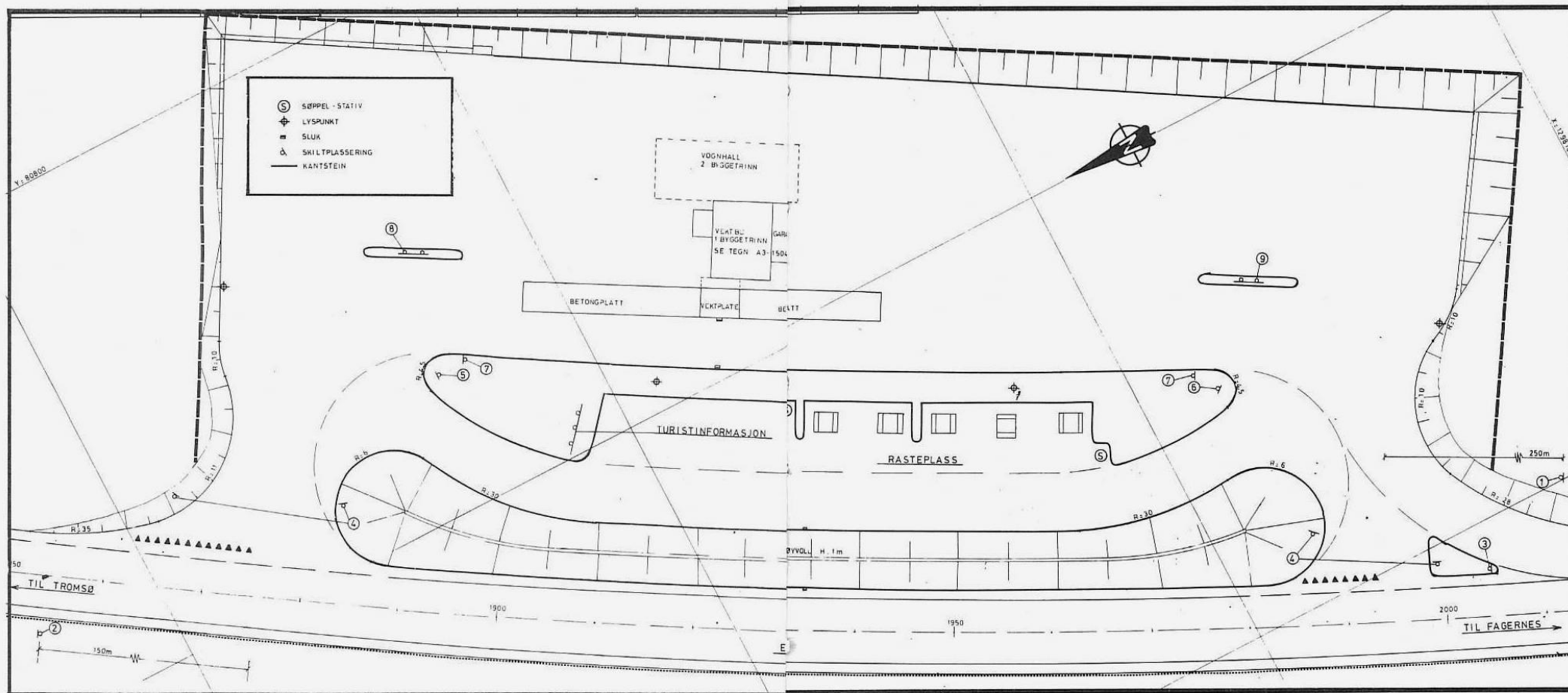
Rasteplassen vil være på det område som er nærmest veien. Her blir det oppsatt både benker, bord og søpelstativ.

Plassen vil bli avskjermet fra trafikken med en 1 m høy støvvoll, men utsikten over Tromsøsundet vil fortsatt være fin.

Turistinformasjonen vil også bli plassert på dette området.

På den andre delen av det aktuelle området skal vektstasjonen plasseres. Denne nye stasjonen er en erstatning for den vektstasjonen som i dag ligger i Tromsdalen.

Vektstasjonen vil bli utstyrt med en ny elektronisk vekt, som også



vil være tilgjengelig for publikum. Stasjonen vil få kontor samt oppholdsrom. Det er også mulig at det vil bli installert toalett til bruk for de som besøker rasteplassen, men det er ikke ennå med i planen.

Trafikkseksjonen vil også være med på et samarbeid og de får sine telleapparater plassert her. Planene i framtida, i 2. byggetrinn, er at stasjonen skal kunne utvides til en utekontrollstasjon som mere omfatter tekniske kontroller.

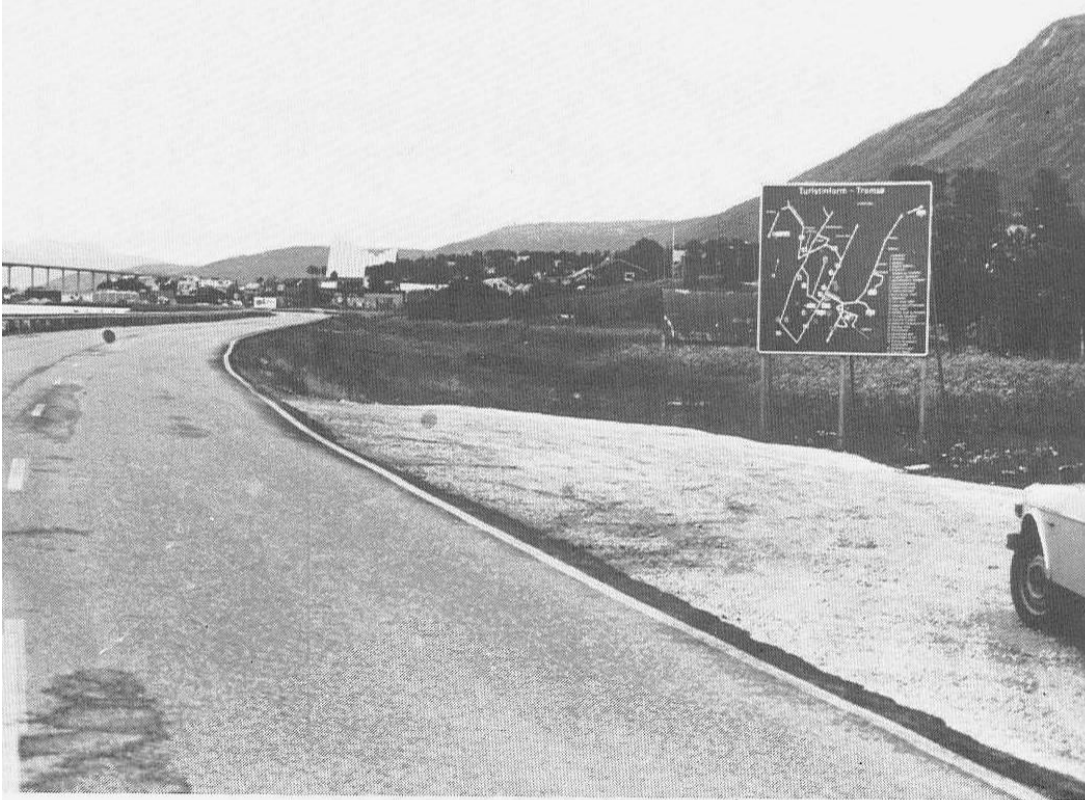
Arbeidet med denne nye rasteplassen/vektstasjonen, som forøv-

rig vil bli satt ut på entreprise, skal starte opp like etter ferien og pågå utover høsten. Dette betyr at når arbeidet umiddelbart er over vil vekta bli tatt i bruk.

Og byggetida er planlagt til ca 2 måneder.

Men gleden ved å stoppe for å ta en kaffepause, nyte litt utsikt eller innta informasjon, vil kanskje ikke bli mulig før neste års turist-sesong.

Det aktuelle området ligger 2 km sør for Tromsøbrua.



NYTT DATAUTSTYR

programutrustning, terminalfordeling og arbeidsplassutforming

Av Trond Larsen

Vegkontoret vil som kjent få installert nytt datautstyr (ND-530/cx m/12 skjermterminaler, lagringsenheter og 2 skrivere) i månedsskiftet oktober/november 1984.

Statens vegvesen Troms underskrev avtale med Norsk Data A/S vedrørende kjøp og levering av datamaskinutrustning og programmer med tilhørende vedlikehold 27.6.-84.

Programutrustning

Datamaskinutrustningen er lite verd uten at det finnes tilgjengelig egnede programmer for databruk. Det vil derfor være av interesse å vite hvilke programmer som vil være tilgjengelig når utstyret er installert.

Foruten de nødvendige styringsprogrammer, kommunikasjonsprogrammer, databaseprogrammer, programmeringsspråk m.v. vil følgende program være tilgjengelig for databruk umiddelbart etter installasjon:

- Tekstbehandlingssystem (Notis)
- "Vegpakken" (masseberegning m.v.)

- Lev Res (system for fakturereg.)
- Kontrollert registrering av fakturaer
- Reg. av egenmaskinrapporter
- Reg. av lønn og trekkrapporter
- Brupakken (datamaskinassistert konstruksjon)
- POU (planlegging, disponering og utnytting av egenmaskiner)
- D-kost (kostnadsbank anlegg)
- Dr-plan (driftsplansystem)
- Vk-Bud (budsjettering på vedlikehold)
- System for økonomistyring (vedlikehold)
- System for driftsdata — Biltilsynet
- Vegregisterert (deler av pakke)
- Lab.pakke

Terminalfordeling

Vegadministrasjon og tjenestemannsorganisasjonene er i møte 13.6.-84 blitt enige om følgende fordeling av terminalenme som blir tildelt i 1984:

- Regnskap 4 terminaler
- Skrivestua 2 terminaler

- Plan 3 terminaler*
- Grunn 1 terminal
- Lab. 1 terminal
- Bt-avd. 1 terminal
- Maskin 1 terminal

*) Inkl. terminal allerede installert i planavd.

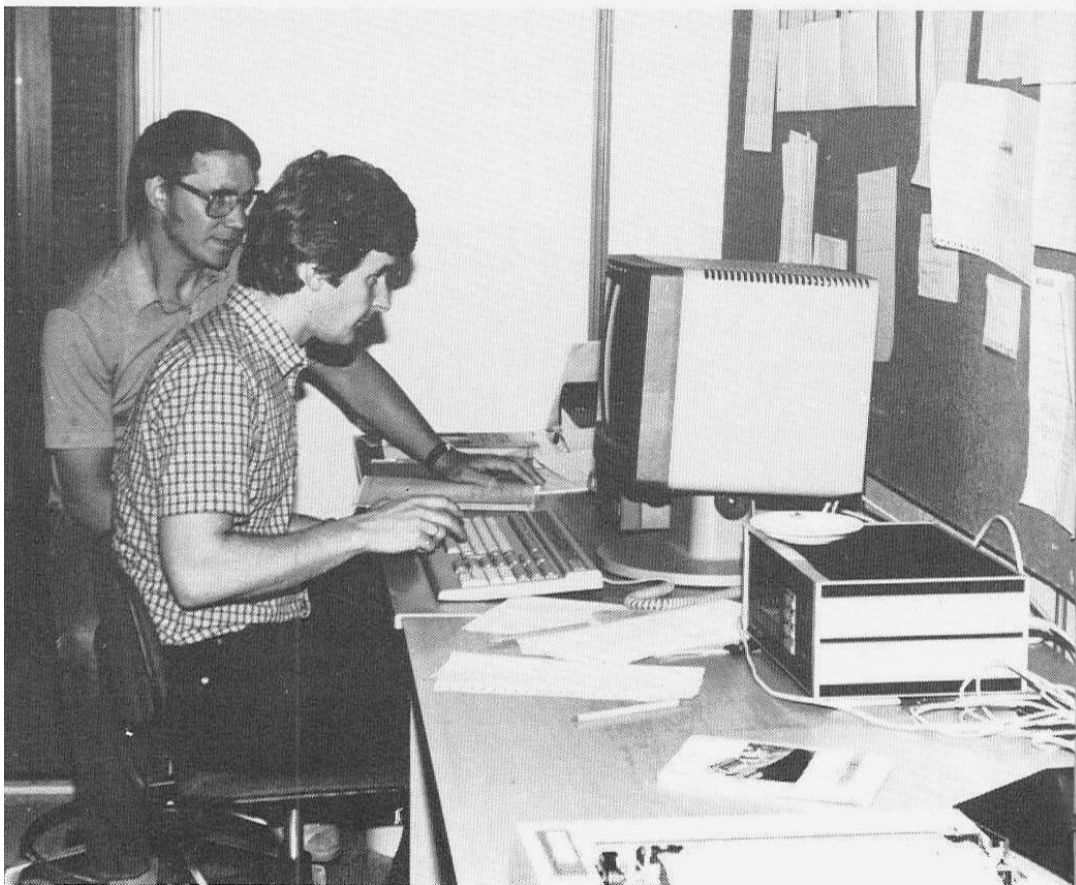
naler enn det finnes terminaler for i første omgang.

Arbeidsplassutforming

I møtet mellom vegadministrasjonen og tjenestemannsorganisasjonene 13.6.-84 var det enighet om at arbeidsplasser med utstrakt termi-

Magnar Marthinsen og Petter Hildre på terminalrommet.

Fordelingen sees i sammenheng med forventet EDB-bruk i startfasen og det forutsettes at terminalene kan omfordes etter behov. Det vil derfor bli lagt opp langt flere punkter for tilkopling av termi-



nalbruk (i første rekke regnskap og skrivestue) prioriteres ved innkjøp av terminalbord m.v. Bedriftshelsetjenesten har gitt råd i forbindelse med innkjøpene.

Administrative og praktiske forberedelser

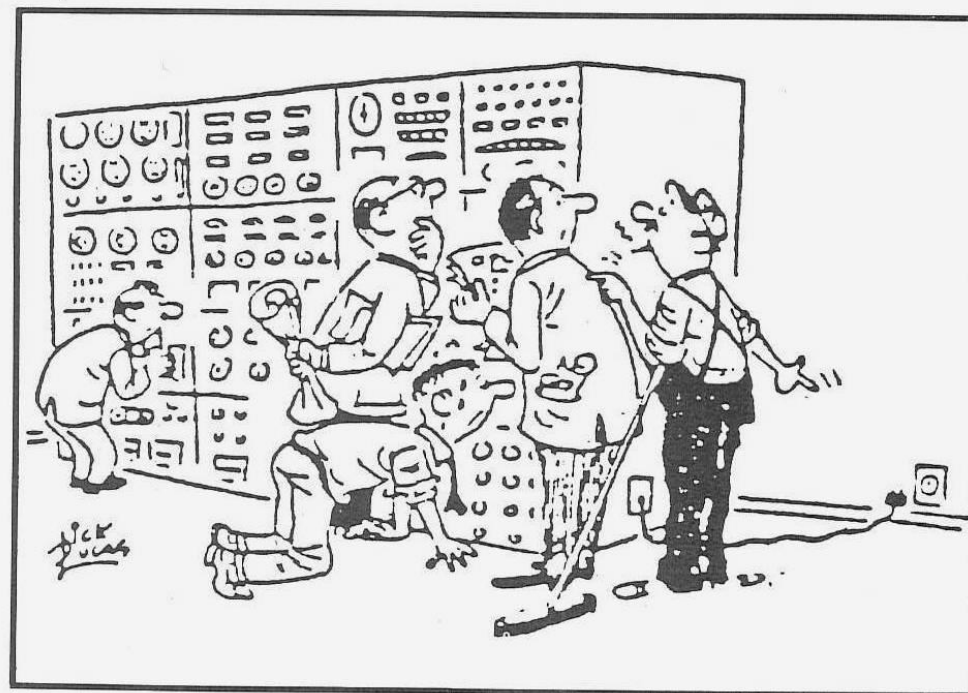
Det er en rekke forhold som må avklares og forberedes før utstyret er i huset.

I disse dager foregår preinstallasjonsarbeidene (trekking av kabler, innredning av datamaskinrom m.v.).

Et omfattende opplæringsprogram er også under utarbeidelse. Opp-læringen vil være to-delt.

- Opplæring i drift av datautstyret
- Opplæring i bruk av tilgjengelige datasystemer

Opplæringen vil dels foregå i regi av Norsk Data A/S og i egen regi (samarbeid med Vegdirektoratet) m.v.).



Fri konkurranse om vegvesenets transporter

Prisforskriftene for transport med lastebiler ble opphevet fra 1. jan. -84. Vegkontoret har fått pålegg om å innhente tilbud fra de enkelte lastebileiere for transportoppdrag.

Det er kun bileiere som har gitt tilbud som i denne perioden kommer i betraktning for kjøring i vegvesenet. Et unntak er brøyting og endel massetransporter som blir satt bort på egne anbud.

Ingen god løsning

mener formannen og nestformannen i Troms Brøyteforening, henholdsvis Arne Jernberg og Arthur Nyland.

— Brøyteforeningen som teller 130 medlemmer har helt fra 50-årene hatt fortrinnsrett på massetransport om sommeren. Ved forhandlinger har vi kommet fram til lavest mulig brøytepris og som en kompensasjon har vi fått gjøre regning med arbeid om sommeren, sier de. — I år har såvidt vi kjenner til, alle brøytekontraktører fått kjøring. Vi søkte direktoratet om dispensasjon for å kunne gi et samlet pris-

Nyvalgt formann i Troms Brøyteforening Arne Jernberg, Malangseidet.



tilbud på transport, og vi er visstnok de eneste som har fått forhandlingsrett med vegkontoret.

Og de sier:

— Vi betrakter faktisk vegvesenet som vår arbeidsplass. Vi har skaffet skikkelige biler og utstyr både for brøyting og massetransport. Det kan man gjøre når inntekten er noenlunde sikker. Nå er mange av våre medlemmer usikre og vil se tiden an.

Det spørres om ikke både vegvesenet og brukerne er best tjent med den ordningen som var. Det kan være en fare dersom lastebileierne stadig skal underby hverandre. Pristilbudene fra oss er i allefall så rea-

listiske at det er et spørsmål om de som ligger under dette vil kunne overleve økonomisk og ikke minst ha det sikkerhetsmessige i orden.

Vi er litt betenkte over at myndighetene kommer med et slikt forslag for en yrkesgruppe hvor det stilles strenge krav trafikksikkerhetsmessig. Ordningen kan gi utslag i dårligere biler og vedlikehold.

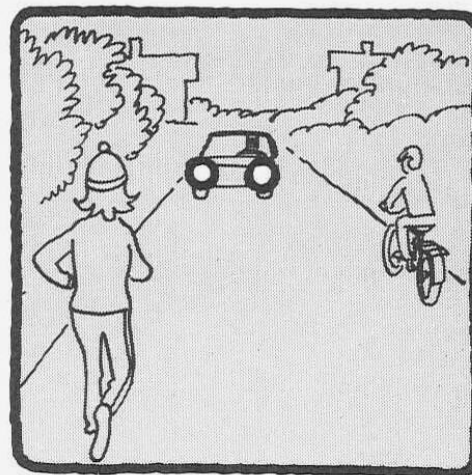
Høy kapasitet og sikkerhet har vi kunnet tilby i våre transport. Men fortrinnsretten er falt bort og det er en svekkelse for foreningen. Samlet har vi også stått sterkere i forhandlinger om kjørepris.

Rettferdig med fri konkurranse

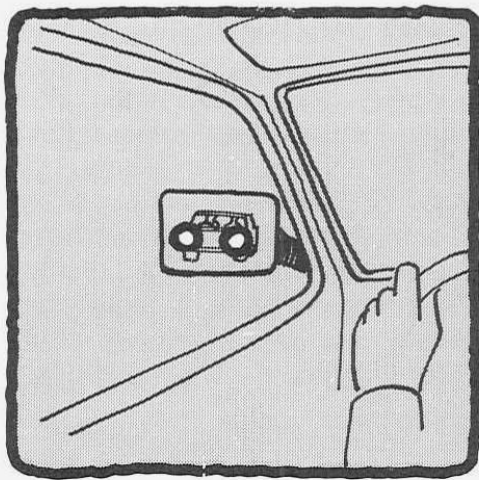
mener lastebileier Asbjørn Ovesen fra Breivikeidet. Ovesen har hatt lastebil i flere år, men kom først i kjøring av betydning for vegvesenet i sommer.

— Tidligere har brøytekontraktørene fått oppdragene før oss andre. Det var nytteløst for oss å prøve. Vi måtte bare se på at de fikk kjøring rett ut for stuedøra vår. I år gir de et samlet tilbud. Våre tilbud ligger under det de har gitt. Kanskje blir vi "uglesett". De laveste tilbud blir jo akseptert.

Men jeg synes det er helt rettferdig at fortrinnsretten for brøyterne er falt bort. Især når de ofte har en bil i brøyting om vinteren, men stiller



**Andre oppdager deg raskere
hvis du bruker lys**



Biler med lys er lettere å få øye på i speilet

opp med flere biler om sommeren — og alle får transportoppdrag.

Jeg kan godt forstå at de gjerne vil beholde den gamle ordningen. Det er et usikkert yrke vi har uten fast inntekt. Likevel starter flere og flere opp. Behovsprøvingen falt bort for et par år siden. Nå får alle løyve når de har gjennomgått et løyvekurs.

— Ser du faren ved at tilbudene kan bli for lave?

— Det blir verst for oss. Lastebilei-erne burde nok seg imellom være mer ens i pristilbudene, uansett om de er brøytere eller ikke. Men

Asbjørn Ovesen, Brevikeidet.



det må være rettferdighet og alle må få være med i konkurransen. Vegvesenet er største oppdragsgiver og de må være upartiske når de tar inn biler for oppdrag.

Ordningen gir merarbeid

sier vegmester Sverre Sandstrand. — Vi har hatt godt samarbeid med Brøyteforeningen. De har skikkelig utstyr og det var lett å få tak i rett bil til de forskjellige oppdrag. Nå er det også et betydelig merarbeid i oppgjørfsasen siden vi må operere med flere forskjellige priser.

Varig ordning

Fri konkurranse kontra fortrinnsrett, vi spør driftssjef Eilif Mathisen om hans synspunkter.

— Brøytekontraktørene har fortrinnsrett fremdeles under ellers like vilkår. Men tidligere var det slik at alle biler med samme lasteevne kjørte til samme pris — brøytere eller ikke.

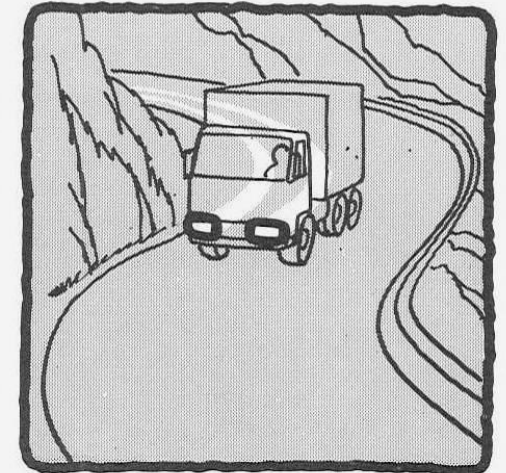
Fortrinnsretten var reell og brøyterne ble tatt inn før de andre. Utgiftene for vegvesenet ble de samme. Idag vil det ofte være slik at både brøytere og de forskjellige lastebiler opererer med ulike priser. Da er det ikke snakk om like vilkår og da blir prisen avgjørende såfremt materiellet er tilfredsstillende for oppdraget.

Er den nye ordningen permanent? — Ordningen er imidlertidig — for ett år. I Vegdirektoratet foreligger

nå et forslag til retningslinjer. Hovedprinsippet om fri konkurranse ser ut til å bli gjeldende. Maksimalprissystemet vil falle bort og det ser også ut som det går mot et tilbudssystem også for brøyting.

— Og erfaringene hittil?

— Vi har fått en god del merarbeid, innhenting av tilbud m.m. Foreløpig har ikke pristilbudet endret seg vesentlig. En av årsakene er vel at prisene tidligere lå under maksimalprisene på de fleste oppdrag. Tendensen fremover vil nok bli at vi i sterkere grad enn tidligere setter større massetransporter på anbud.



Billys som beveger seg fanger oppmerksomheten

Personal-nytt

Tiltredelse

VEGKONTORET

Trygve Pedersen er tiltrådt som avdelingsingeniør (jordskifte kandidat) ved Seksjon for grunnverv.

UTEDRIFTEN

Alf L. Hanssen er tilsatt som vedlikeholdsarbeider i område 1, Gullesfjord.

Rigmor Pettersen er tilsatt i vikariat som kontorassistent ved Tromsø vegstasjon mens Ann-Jorun Lorentsen har permisjon.

BILTILSYNET

Bodil Mikalsen er inntatt som kon-

torassistent (vikar) ved biltilsynet på Finnsnes.

Fratredelse

BILTILSYNET

Administrasjonssekretær Edin Arne Olsen er sluttet i stillingen ved Biltilsynet Finnsnes.

UTEDRIFTEN

Disse er gått av med pensjon: Walter Iversen, Vågnes
Ingfred Andersen, Meistervik
Karl Mikalsen, Borkenes

*Vi
gratulerer!*

Med 50-års dag

Leif Bendiksen, 19. 9.
Grovfjord
Wilmar Lorentsen,
Nedre Skavberg, Kvaløysl. 11.10.

Med 60-års dag

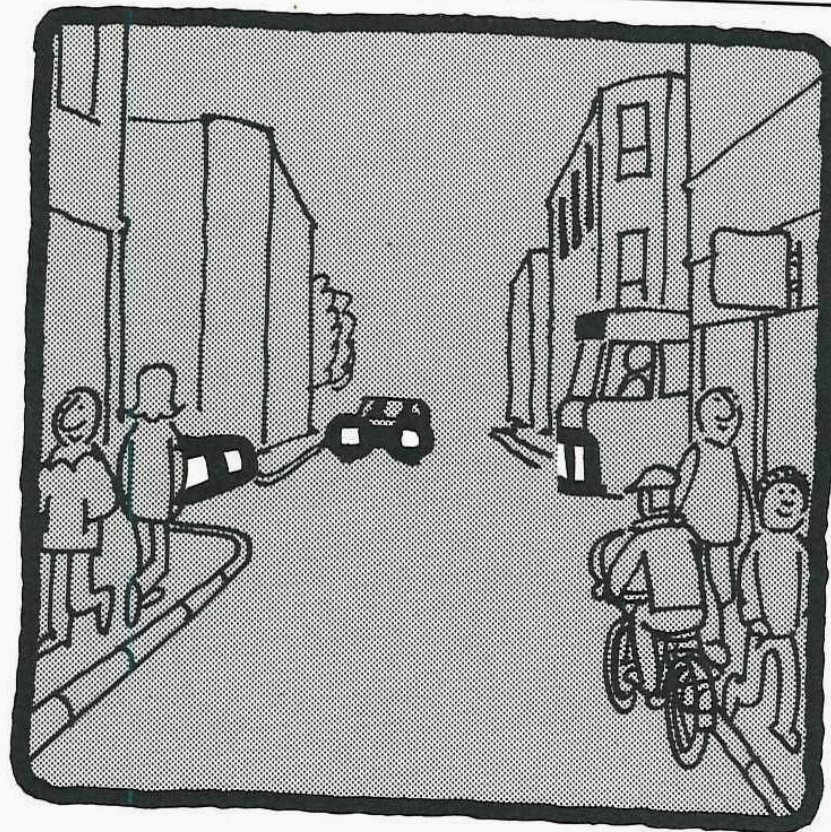
Alvin Nilsen, 25. 9.
Finnsnes
Isak Hansen,
Kvesmenes, Oteren 23.10.



Frå dekkelegging av Vollan bru.

Nyferga "Gullesfjord" i fergesambandet Revsnes — Flenes. På grunn av størrelsen måtte støttekaiene forlenges med 10 m på Revsnes og 5 m på Flenes.





**Bruk lys overalt
- også ved bykjøring**
