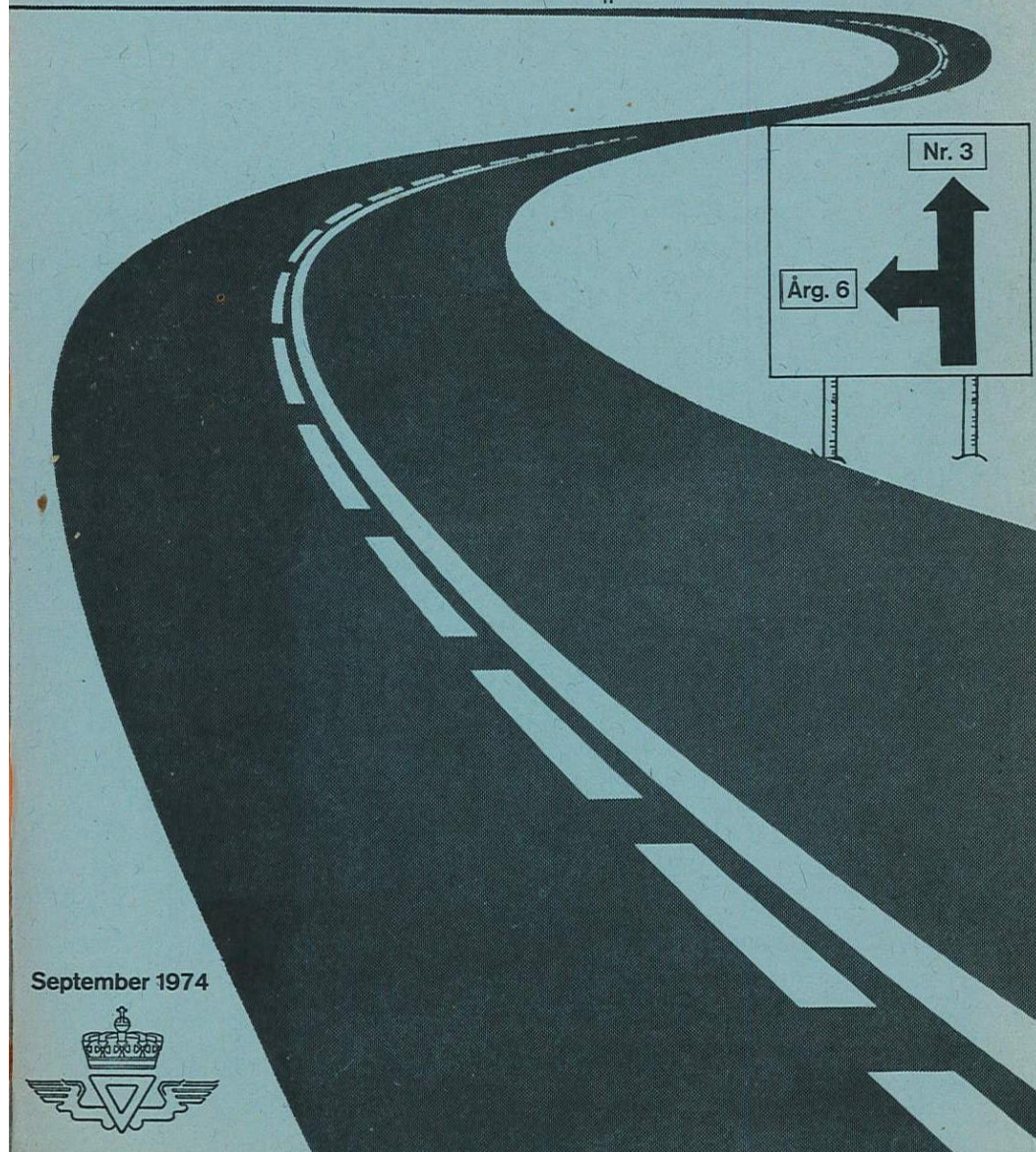


Vegs i kka



September 1974



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 3 september 1974

INNHOLD:

6. årgang

Redaktør: Konsulent

Olve Reiersen

Redaksjonsutvalg:

Overing. Eilif Os

Overing. Gunnar Berntsen

Vegmester G. Henriksen

Vegform. Arne Johnsen

Utgiver: Vegkontoret

i Troms

Neste nr. kommer i desember, og 1. november d.å. er fristen for innsendelse av stoff.

Side 3	Trafikk og sikkerhet
" 4.	Videreutdanning ved 1-årig Elementærteknisk skole.
" 5	Nytt fra administrasjonen
" 8	Høgtverrelv/Tune - endelig
" 12	Besøk i vegmesterområde 3
" 16	Samarbeidsutvalget
" 18	Ordbok for veg- og trafikkteknikk
" 20	Aksjon trafiksikkerhet 1974
" 22	Trafiksikkerheten økes i vegkryssene
" 25	Sikkerhetsbelter
" 26	Vernearbeid er også samarbeid
" 31	Nytt medlem av TUSENBENKLUBBEN
" 33	Vi vet bedre, men
" 34	Produksjon av oljegrus og asfaltløsningsgrus
" 36	Løfteinnretninger og løfteredskap
" 39	Gjennomslag i Medby-tunnelen.
" 40	Vegarbeidere i Troms
" 41	Planlagte opplæringstiltak for vegarbeidere.
" 42	"Filmskuespillere" søkes
" 43	Ny innfartsveg til Tromsø
" 44	Den gang det var "opsynsmænd og Velocipeder" til.
" 45	Larseng fergeleie på Kvaløya
" 46	Omplasseringsutvalg
" 47	Veg-sport
" 52	Personalia
" 53	Kryssord

3

TRAFIKK og SIKKERHET

I dette nr. av Vegstikka er det mere stoff om trafiksikkerhet og vernetiltak enn hva vi hittil har hentet fram på en og samme gang.

Dette er to emner som er særdeles viktig for oss og for publikum - ikke bare det, men de henger også nøye sammen.

Trafikken har i de senere år økt i den grad, at uten tildels omfattende reguleringer - av farten, av kjørefelter o.l. - med hjelp av skilter og annen anvisning, ville vi utsette først og fremst våre egne arbeidere, men også trafikanter for de alvorligste farer.

Arbeidsvarsling - og da selvfølgelig riktig og konsekvent arbeidsvarsling - betyr sikkerhet, herunder trafiksikkerhet.

Og trafiksikkerhet etterstreber vi nå i ennå høyere grad enn før. Planmessige tiltak gjennomføres nå etterhvert på en rekke steder i fylket, utbedring og sikring av kryss, utbygging av busslommer, rekkverksarbeid, bedre skilting m.m.

Dessverre er det trafikanter som ikke etterlever de anvisninger for økt trafiksikkerhet som innføres og setter både sine egne og andre liv i fare. Slike trafikanter har lett for å søke etter feil og mangler ved vegforholdene, ved trafiksikrings-tiltakene.

Vi må derfor være ekstra påpasselige med at våre tiltak gjennomføres forskriftsmessig og fornuftig og også i alle situasjoner selv tilstrebe å avpasse vår egen trafikk og vår egen oppførsel slik påbudene tilsier.



Videreutdanning ved 1-årig Elementærteknisk skole

Stønadsregler

Vi oppdaget nyss at stønadsreglene i forbindelse med videreutdanning ved 1-årig elementærteknisk skole er lite kjent og vi skal nedenfor forsøke "å bringe til torgs" vilkårene for at slik stønad kan gis.

Først - stønadsordningen omfatter kun overenskomstlønnet personell - og for ordens skyld presiseres - den gjelder utelukkende for utdanning ved elementærteknisk skole - ikke f.eks. ved teknisk fagskole.

Ordnningen er nemlig opprettet for å sikre etaten et nødvendig antall kvalifiserte arbeidsledere til vegarbeidsdriften.

For å få innvilget søknad om økonomisk stønad må søkeren ha vært tilknyttet vegarbeidsdriften en tid, f.eks. som oppsynsmansassistent eller innehatt oppgaver som arbeidsleder og vist evne og anlegg for dette.

Videre må vedkommende, som det også er nevnt innledningsvis, være lønnet i henhold til overenskomsten angående lønns- og arbeidsvilkår ved statens og fylkets vegarbeidsdrift.

Det skal ved behandlingen av søknadene også tas hensyn til fylkets rekrutteringsbehov for arbeidsledere i driften.

En forutsetning for at det kan utbetales stønad, er at søkeren gjeninntretr i vegvesenets tjeneste for et tidsrom av minst 2 år etter endt utdanning.

Fra og med skoleåret 1974/75 vil de aktuelle stønadsbeløp være som følger:

FORSØRGELSESBYRDE	BELØP PR. MÅNED
0	Kr. 350,-
1	" 450,-
2	" 500,-
3	" 550,-
4 og flere	" 600,-

Hertil kommer et Nord-Norgetillegg på kr. 50,- pr. måned.

Stønadsbeløpet utbetales i inntil 10 måneder under skolegangen. Det er gitt vegsjefen myndighet å avgjøre søknaden.

Nytt fra administrasjonen



VAR NYE DRIFTSSJEF

Skulle det dukke opp en person på arbeidsplassene med et utseende sånn omtrent som på bildet her, så er det vår nye driftssjef Gunnar Eigeland.

Som nevnt i forrige nr. av Vegstikka tiltrådte Eigeland stillingen som driftssjef i midten av mai og kom hit til fylket fra Vegdirektoratet hvor han i planavdelingen der ledet

Kontor for generell planlegging.

Hans inntreden i vegvesenet fant sted som kontrollingeniør ved byggingen av Tromøybrua ved Arendal i 1959 og fortsatte forøvrig hos vegsjefen i Aust-Agder fram til 1970 - avbrudt av ett års studieopphold i USA fra 1967 til 1968.

Som driftssjef skal Eigeland også være vegsjefens stedfortreder. Vi ønsker velkommen og håper han vil trives blant oss her i Troms fylke.

ANLEGGSAVDELINGEN

har vært gjenstand for en viss omorganisering fra 1. september d.å. Anleggsormåde I (Harstad, Kvæfjord og Bjarkøy) vil bli bestyrt av overingeniør Andreas Setsaa fram til høst/vinter 1974/75. Deretter overtar ingeniør Ingolf Moan som også får spesialoppgave med ny rv. 83 inn til Harstad bykjerne. Anleggsområdene II, III, IV og deler av V vil bli bestyrt av avdelingsingeniør Eilif Mathisen assistert av ingeniør Gudmund Reiertsen.

Anleggsområdene VI og deler av V og VII bestyres som før av avdelingsingeniør Nils Brønnlund-Nilsen og inntil overføring til Harstadområdet finner sted, sørger ingeniør Ingolf Moan fortsatt for områdene VIII og IV.

Ingeniør Per Gunnarsen har fortsatt som spesialoppgave bestyrelsen av bru- og ferjeleieutbyggingen.

Driftsplanseksjonen skal ledes av ingeniør Arnulf Sørensen med ingeniør Ove Tony Arnesen som medarbeider.

Avdelingsingeniør Ingolf Nilsen står fortsatt for prosjektering av bruer og andre større konstruksjoner.

OMPLASSERINGSUTVALG

Vegsjefen har oppnevnt følgende som medlemmer i nyopprettet omplasseringsutvalg:

Driftssjef Gunnar Eigeland m/varamann overingeniør
 Andreas Setsaa
 Overingeniør Gunnar Berntsen m/varamann avdelingsingeniør
 Martin Eriksen
 Oppsynsmann Petter Nilsen m/varamann vegmester Karsten Skog.
 Formann i hovedtillitsmannsutvalget, Martin Rognli
 m/varamann Charles Hermansen.

Vi viser ellers til nærmere omtale om dette utvalget, som er tatt inn på annen plass i dette nr.

FRATREDELSER VEGKONTORET

Ingeniør Størker Bjørnstad er sluttet og gått over i stilling i Vassdragsvesenet.

Tegnerne Kirsti Hansen og Magnar Teigen er sluttet, førstnevnte for videre teknisk utdanning, mens sistnevnte er begynt i teknikerstilling ved Hordaland vegkontor.

Ellers er sekretær Edidt Sandvik fratrudd etter først å hatt permisjon.

Videre er avdelingsingeniør Thor Jakobsen innvilget 2 års permisjon for tjenestegjøring i Vegdirektoratet og ingeniør Ivar Bjørnsund har fått 1 års permisjon for å arbeide i Bardu kommune.

ANSETTELSETER VEGKONTORET

Dagfinn Brønnlund Nilsen er ansatt som ingeniør og Tor Hugo Brox som avdelingsingeniør. Begge vil tiltre først senere i høst.

Norunn Tollefsen og Ranveig Fredheim er antatt som kontorassistent i vikarstillinger.

ANSETTELSETER VEGARBEIDERSTYRKEN

Til vedlikeholdstjeneste i Bardu, Borkenes, Brøstadbotn og Finnsnes har inntaksrådet i møte 11. juli 1974 tatt inn disse:

Ludvik Lundberg, Sjørdalen, Bardu
 Eilif Markussen, Borkenes
 André Silsand, Silsand
 Otto Guttormsen, Brøstadbotn

med reserver

Reidar Kristiansen, Bardu
 Idar Nikolaisen, Borkenes
 Bernhard Hansen, Langnes, Finnsnes
 Arvid Lillegård, Brøstadbotn

NYTT HOVEDVERNEOMBUD

Norsk Arbeidsmannsforbund har vedtatt at tillitsvervet som hovedverneombud ved vegarbeidsdriften i Troms fylke inntil

videre skal kombineres med tillitsvervet som formann i hovedtillitsmannsutvalget.

Dette innebærer at fra 1. juli i år heter hovedverneombudet Martin Rognli, adresse 9040 Nordkjosbotn, telefon nr. 12 - privat nr. 50.

Som formann i hovedtillitsmannsutvalget er han som kjent ellers gitt fri hver mandag for kontortjeneste med kontorsted Nordkjosbotn telf. nr. 12.

DISTRIKTLABORATORIET

Skarpsindige lesere av vegvesenets beretning for virksomheten i Troms fylke 1973 har sikkert merket seg en ny betegnelse - DISTRIKTLABORATORIET - det er det som tidligere ble benevnt "geoteknisk seksjon".

Virksomheten tilligger som før planavdelingen og det er fortsatt avdelingsingeniør Erik Johannessen som er den daglige leder.

HØGTVERRELV/TUNE - ENDELIG

Mellom Setermoen og Andselv har parsellen Høgtverrelv-Tune i E.6 lagt som et sorgens kapitel - for trafikantene, et irritasjonsmoment kanskje særlig under teleløysingen - for de som bor langs denne vegen, tildels livsfarlige forhold - for vår egen vedlikeholdstjeneste nærmest som et konstant "lavtrykk".

Og hvert år i mange år nå, har vi ved nyttårstider funnet denne parsellen presentert i bevilgningsprogrammet og like sikkert har vi etter en tid vært nødt til å fire startflagget.

Det har for det meste vært planene det har strandet på. Hensynet til jordbruket i området har stått sentralt og en rekke linjealternativer har vært vurdert og dette er nok hovedårsaken til forsinkelsen.

Riktignok har vi som erstatning fått riktig fin veg i Salangsdalen, ingen dårlig erstatning, gudbedre, men det har jo ikke hjulpet tilstandene på strekningen Høgtverrelv-Tune.

Men nå smeller det, dvs. når dette leses er vel startskuddet allerede avfyrt og vi lar avdelingsingeniør Kjell Kvåle presentere den nye parsellen:

"Høgtverrelv-Tune har vel i lengere tid vore sett på som eit stykke av E.6 som "ligg igjen". Dei som har ferdast Bardudalen i teleløysinga er nok enig i at det er på tide med ei viss investering på denne strekninga. No ser det ut til at både trafikantane og vedlikeholdsfolka kan venta betre tider. I alle fall er det i år avsatt midlar av dei ekstraordinære løyvingane til stamveggar i Troms.

I sommar er det lagt oljegrus på den ca. 3 km lange strekninga frå Utby til asfaltslutt nedanfor Tune. Denne parsellen reknar ein med ligg lengst ute i tid når det gjeld ombygging til fullgod standard.

På kartskissa har ein prøvd å framstilla kva som skal gjerast med Høgtverrelv-Tune på lenger sikt. Ombygginga til fullgod standard vil dels følga eksisterande veg og dels få ny trasé. Som utgangspunkt har ein brukt at eksisterande veg i framtida skal få funksjon som samleveg. Eit par strekningar har likevel såpass liten aktivitet og bebyggelse at ein har funne det forsvarleg å halda på noverande trasé også i framtida. På denne måten har ein spart noko dyrka mark, og ein får til ein viss grad nytte av verdien i eksisterande veg.

Parsell Moen-Utby har fått høgast prioritet til fullgod standard-utbygging. Her vil ein følga eksisterande veg så langt krava til geometrisk utforming tillet det. I skrivande stund ventar ein på godkjenning av detaljplanen, anleggsavdelinga reknar med å starta arbeidet etter ferien.

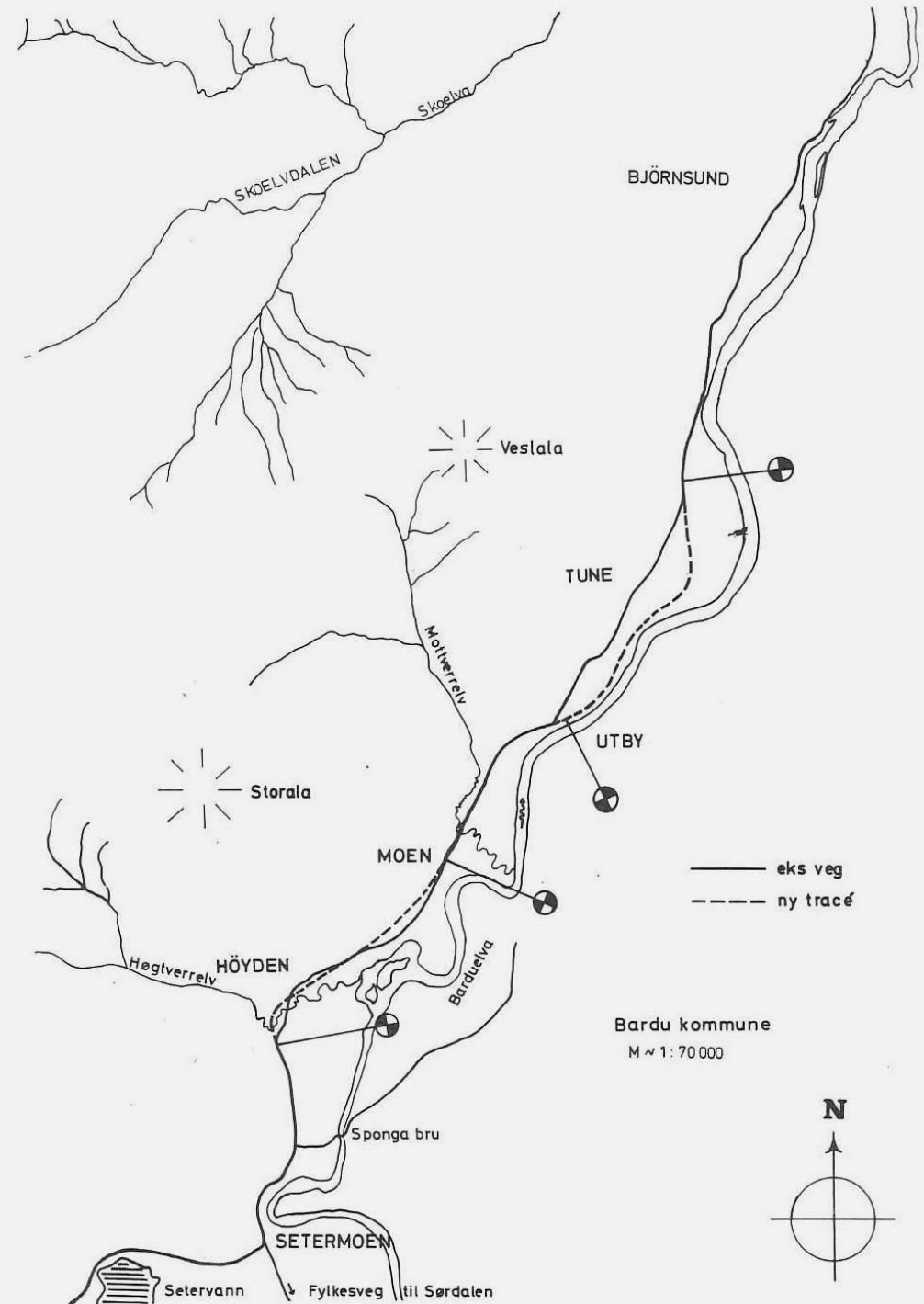
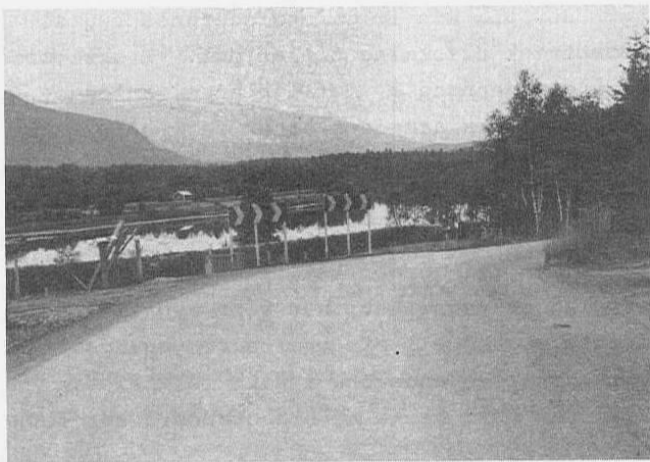
I neste omgang reknar ein med at parsell Høgtverrelv-Moen står for tur. Her kan ein nytta eksisterande trasé berre over ein kortare strekning. Omsyn til jordbruket, samt ønske om å få ei viss differensiering av vegnett, har vore avgjerande for trasévalget. I første omgang vil ein starta ombygginga frå Høgtverrelva og bruka eksisterande bru i alle fall ei tid framover. E.6 har i dag fast dekke og bra standard sør for Høgtverrelva.

Utby-Tune er den siste parsellen. Denne strekninga har bærevnemessig vore den beste på Høgtverrelv-Tune. Som nevnt har den i år også fått fast dekke, og den skulle dermed vera bra rusta til å ta E.6-trafikken enno ei tid. For ombygging til fullgod standard tek ein her sikte på heil omlegging av traséen. Ved å leggja linja ned mot elva kan ein stort sett unngå dyrka mark.

Langs eksisterande veg er det relativt tett bebyggt, og dei som bur her får i framtida bruka noverande E.6 som samleveg."



Passering av gårdstun, skarpe kurver med dårlig sikt og heller dårlig vegbredde er karakteristiske trekk ved dagens standard på parsellen Høgtverrelv-Tune.



"FORHOLDET TIL PUBLIKUM ER AV VESENTLIG BETYDNING"

Besøk i VEGMESTEROMRÅDE 3

Lenvik fastland, Sørreisa og deler av Målselv kommune, ja en snipp av Balsfjord og Dyrøy også forresten - det er det geografiske område som vegmesterområde nr. 3 omfatter. Vedlikeholdes skal, 204 km riksveger og 173 km fylkesveger + brøytning av en del anleggskilometre.

Av disse vegene hadde ved siste årsskifte 22 km asfalt, 100 km oljegrus- eller ottadekke, mens resten, 255 km, er av den "gode gamle sorten" - vel, i løpet av denne sommersesongen øker nok lengden av de "svarte" vegdekkene noe.

En rekke av vegene i område 3 har stor trafikk og også til dels tung trafikk - riks- og fylkesveger fører gjennom flere større og mindre sentra - noe som ofte skaper problemer av vedlikeholdsmessig karakter, vi nevner steder som Heggelia - Andselv - Rundhaug - Finnsnes - Sørreisa - Skøelv.

På grunn av en del av det eldre vegnettets spesielle tilstand - det er svakt bygget - har vi i dette området mange vegstrekninger som nærmest er ufremkommelig når teleløsningen er på det verste.

- Blir vi da aldri ferdig med dette problemet?

Vi overtaler VEGMESTER OLAV SOLVANG til å legge fra seg papirhaugen for en stund.

- Penger, sier Solvang - noe får vi imidlertid gjort, årlig foretas ikke så rent lite grøfting bl.a., men vi skal huske at i mitt område er mangelen på vegdekkemateriale særlig følbart. Med unntak for midtre del av Målselv er ikke slikt materiale tilgjengelig langs vegene våre her. Og de lange transportene vil da fordyre en opprusting ganske vesentlig. Men rett skal være rett, det er da blitt bedre etterhvert. Vi har imidlertid en skarp motkonkurrent - det er de stadig tyngre transportmidler som tas i bruk, men vi skal heller ikke legge skjul på at utvidet bruk av vektkontrollapparatet og trusselen om det, har hatt en preventiv virkning på tungtransportutøverne, slik at unødig belastning på telebløte og

svake veger har vært unngått i en viss utstrekning og bidratt til at vegtilstanden generelt må sies å være bedret.

- Belastning på vegnettet, ja, militærtrafikken, er den merkbar i ditt område?

- Et særpreg for distriktet her er stor militærtrafikk året rundt på en rekke veger. Det gjelder spesielt for trafikken til Blåtindfeltet. Også den konsentrerte militærtrafikken i området langs rv. 87, og i Heggelia/Andselvområdet og trafikken under manøvre, særlig Elverum-Kirkesmo, i Sørreisa og i Skøelvdalen medvirker til stor vegslitasje.

Imidlertid er det også andre forhold i mitt område som krever ytterst påaktsomhet, jeg tenker på vegene som fører inn til flyplassen på Bardufoss, til hurtigrutekai på Finnsnes og vegen mellom disse to viktige kommunikasjonspunkter. De skal jo også nattetider være i samme trafikale stand som om dagen.

- Bemanningsoversikten for 1974 viser 26 mann + 4 i verksteddriften i ditt område, Solvang, 15,2 km å holde vedlike pr. mann, gjennomsnittet for hele fylket er 14,5 km pr. mann. Til gjengjeld har du et verksted strategisk plassert, med andre ord bare velstand bemanningmessig?

Nå blir vegmesteren lett irritert, han er så aldeles ikke enig i den formuleringen av den personellmessige situasjon. Han hadde nok sett en noe annen disponering av arbeidsstokken. - Den bemanningsoversikten er mildt sagt noe overdrevet, den forteller ingenting om at en stor del av styrken er avgitt til andre, mer anleggspregede oppgaver i sommermånedene, en tid på året en rekke av vedlikeholdsprosessene bør utføres og må utføres. Det er særlig aktiviteter som rensk av grøfter og renner, rydding av skog og kratt langs vegkant og i skråninger som blir skadelidende. Spesielt i år har bemanningssituasjonen vært ugunstig - vi har nemlig ikke mindre enn 4 trafikktellepunkter - på telledagene skal også disse dekket av våre folk, da kan det bli knapt om arbeidshjelp flere steder. Vel, dette ble litt mye klager, men vi kommer ikke bort fra at det blir en del ting vi ikke rekker over. Men det henger da ihop likevel, med god innsats fra alle hold så holder vi unna for det verste.

Et ønske har vi imidlertid - skal vedlikeholdet tilføre andre arbeidsplasser personell - så bør disponeringsplanen for personellet være klar i detalj ennå tidligere enn nå, det vil gjøre disponeringen av det gjenværende mannskaper lettere for en maksimal utnyttelse. I denne situasjonen vi nå engang befinner oss i, vil jeg gjerne her og nå ovenfor vedlikeholdsarbeiderne nytte høve til å understreke nødvendigheten av å kunne ta vedlikeholdsmessige forholdsregler "på sparket" når det oppstår plutselige skader på vegene, uten først å avhente ordrer fra ledelsen. Ta selv initiativet til markering og eventuelt fjerning av farlige forhold, rengjøring av skilt m.v. Akkurat det initiativet kan være avgjørende for å avverge trafikkulykker eller hindre større skader på vegene.

- Forholdet til publikum?

- Det er stort sett godt, det, særlig når det gjelder trafikantene. Vi skal imidlertid ikke underslå at det i forbindelse med avkjørselssaker og saker om bygningers avstand fra veg, så kan det oppstå gnissinger. Publikums oppfatning av behandlingsprosedyren for slike saker er nokså entydig - de synes den er tungvint og sein. Og ofte er det vegmesteren som må tåle kritikken.

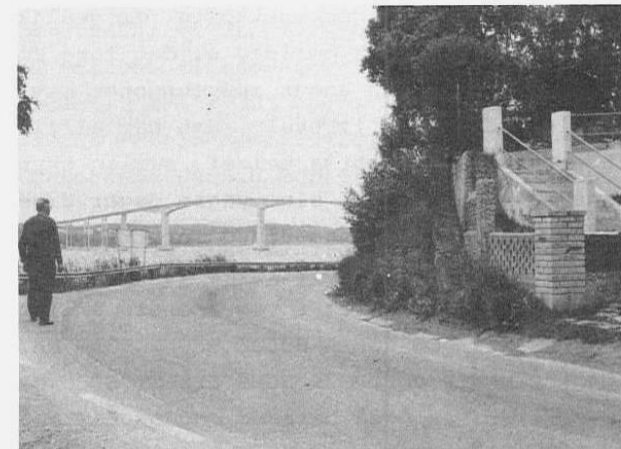
- Og når et avslag på en søknad foreligger?

- Søkeren tropper gjerne opp hos oss - det hender at det slås i bordet også - og utber seg ytterligere forklaring på hvorfor han/hun ikke gis tillatelse til f.eks. avkjøring etter ønske, spesielt når naboer og andre har fått innvilget sine søknader. Og det skal atskillig overbevisningskunst til før søkeren vender hjem med bedre tanker om vegvesenet enn ved adkomsten - det hender vi lykkes.

- Tilslutt, Solvang, en frimodig ytring?

- Vegmestrene ser det jo som en viktig oppgave å kunne skape et godt forhold til publikum og å kunne holde på det. Når en så blir pålagt slike oppgaver som f.eks. å stenge en avkjørsel, den være så ulovlig som bare det, ja, så blir man selvsagt

Vegmester Solvang går foran og ser om det kommer noen rundt svingen - fra problematiske Bjørnehiet mellom Finnsnes sentrum og Gisundbrua.



Det er blitt med VHF-en som med så mangt annet i vårt teknologiserte samfunn - Den er uunnværlig for en vegmester

upopulær, ikke bare hos eieren av avkjørselen, men i hele grenda. Ei grend man kanskje etterhvert hadde kommet på god fot med, betraktet folket der som sine venner. Derfor foreslår jeg opprettet en slags "eksekusjonspeletong" med nøytral bakgrunn, som kunne ta seg av slike oppgaver. - Vel, Solvang, du har talt - vi lar forslaget gå videre.

Til medarbeidere i vegmesteradministrasjonen i område 3 har Solvang i dag oppsynsmann Einar Bakland, oppsynsmannsassistent Edmund Skog og til å ta seg av det kontormessige, Sigurd Johansen.

Til slutt - vi som synes enkelte ting ved denne vegmesteren

bør trekkes frem, som ansvarlig for vedlikehold av vegger i et stort geografisk område, er det fare for at mange timer tilbringes i bilen under inspeksjoner m.v. - Solvang holder imidlertid formen likevel. Han har alltid vært levende interessert i idrettsarbeidet, særlig skyting og ski står hans hjerte nært. I sine yngre dager dager fant vi ham som aktiv delfaker i begge disse idrettsgrenene - han har fortsatt som idrettsadministrator og dommer, forbundsdommer for ski, deltar fremdeles i vegvesenets årlige skirenn - klasse over 60 år. OG FOR Å HOLDE SEG I FORM NÅ, HAR HAN FOR IKKE LENGE SIDEN BYGGET SIN EGEN LYSLØYPE! Den er 0,5 km lang og her samler han også barn og ungdom til aktivitet.

Litt laksefiske på fjorden blir det også tid til sommerkveldene.

SAMARBEIDS- UTVALGET

holdt sitt 3dje møte for året den 28. juni.

Det ble på møtet opplyst at spørsmålet om opprettelse av fysioterapeutstillinger i fylkene var under drøfting i Vegdirektoratet. Ettersom det før tiden er utstrakt mangel på fysioterapeuter, undersøkes nå muligheten av et enklere opplegg, bl.a. med treningsprogram, for å kunne bidra til riktigere arbeidsstillinger.

Det ble ellers anmodet om å skaffe fysioterapeut for instruksjon av riktige arbeidsstillinger hos kontorpersonalet.

Med bakgrunn i at flere fylker har etablert underutvalg for samarbeidsutvalget, ble spørsmålet reist om det kunne være behov for liknende tiltak i Troms særlig fordi det var så store avstander innen fylket.

Samarbeidsutvalget kom under en mindre debatt til, at det for tiden ikke synes å være hensiktsmessig med underutvalg. Det var flere av medlemmene som bl.a. mente at orienteringene til samarbeidsutvalget da blir mangelfulle og at utvalgene bør dekke et så stort felt som mulig.

Til informasjons- og opplæringskurs for medlemmer/varamenn av samarbeidsutvalg ved statens virksomheter i Troms og Finnmark på Gratangen Turiststasjon 27. - 30. august d.å. anmodet utvalget vegsjefen å sende Martin Rognli, Loyd Lauritsen og Ole Ellefsen med Inger Jakobsen, Harald Hansen og Asbjørn Hansen som varamenn.

Til utvalgets møte forelå det ikke mindre enn 4 forslag til forbedringer, nemlig:

1. En skjæreoperatør for riskratt langs vegkant var konstruert. Utvalget ba om å få komme tilbake til forslaget når konstruksjonen var nærmere utprøvd.
2. I forbindelse med støyping av brudekker etter "Hünerbeck-systemet er foreslått brukt konsoller med boltefester - dette skal kunne være både tids- og materialbesparende. Vegkontorets bruseksjon uttaler at forslaget i prinsipp er brukbart og nok i enkelte tilfelle kan brukes. Det innebærer imidlertid ikke noe nytt, idet liknende anordninger har vært benyttet flere ganger også her i fylket. Utvalget sluttet seg til denne uttalelsen.
3. Endring av vegvesenets skjema nr. 66 Søknad/erklæring-Vann- og kloakkledninger o.l. Det er foreslått avsatt plass med særskilt påtrykk for vitterlighetsvitner. Utvalget synes forslaget er godt og uttaler at det samtidig bør overveies om det ikke også avsettes plass for vitterlighetsvitnenes fødselsår og dato.
4. I forbindelse med en arbeidsulykke, ba verneutvalget om at de forholdsregler som vedkommende arbeidsleder hadde iverksatt, måtte bli gjort kjent. Det er ved montering av vegrør av stålplater foreslått anvendt sjakler istedenfor kroker som heisefester. Samarbeidsutvalget sluttet seg til forslaget og ba administrasjonen gjøre dette kjent med rundskriv. En viser ellers til annet sted i dette nr. av "Vegstikka".

Samtlige foranstående forslag ble vedtatt oversendt Vegdirektoratet med anbefaling om premiering, oversendelse av forslag nr. 1 måtte dog utstå til konstruksjonen var prøvd.

Det ble i utvalget videre reist spørsmål om ikke den planlagte ordning med omplasseringsutvalg nå burde etableres. Ettersom det var stor enighet at behovet nå i høyeste grad var til stede, viste utvalget til sitt vedtak i møtet 2. mars 1973 og henstilte til vegadministrasjonen å få gjennomført ordningen med omplasseringsutvalg.

En av utvalgets medlemmer hadde måttet assistere under en trafikkulykke, og det hadde da vist seg at førstehjelpsskrinene som er montert i vegvesenets maskiner ikke er fullt tilfredsstillende. Det er etter manges mening lagt for lite vekt på forbindingsaker.

Utvalget henstilte til at skrinenes innhold tas opp til ny vurdering.

Utvalget var ellers forelagt spørsmålet om fleksibel arbeidstid ved vegkontoret. Enkelte av personalet har nå fått så lang reise til og fra kontoret at det bød på vansker å nytte de kollektive transporttilbud da disses avgangstider ofte ikke var tilpasset vegkontorets kontortid.

Samarbeidsutvalget så positivt på spørsmålet og ba vegadministrasjonen vurdere om dette passer for etaten og i tilfelle drøfte saken med de ansattes tillitsmenn.

Neste møte ble besluttet lagt til Bardu i september/oktober.

ORDBOK FOR VEG- OG TRAFIKKTEKNIKK

Først på året fikk vi på vegkontoret inn en del eksemplarer av en flunkende ny "Ordbok for veg- og trafikkteknikk".

Ordboken er utarbeidet av Rådet for teknisk terminologi med støtte fra Vegdirektoratet.

Forskjellige fagfolk på veg- og trafikkspørsmål har vært med på utarbeidelsen, og svært mange fra Statens vegvesen. Det har vært spesielle arbeidsutvalg for vegplanlegging, veganlegg og vedlikehold og vegtrafikk.

Jeg tror det er mange som kan ha følt et behov for en slik bok. Med den rivende utviklingen som har vært innen veg- og

trafikksektoren, har det dukket opp mange nye ord og begreper. Det er ikke alltid så lett å vite hva ordene egentlig står for, det kan bli misforståelser og det kan komme mange unødige nye ord i omløp og skape forvirring.

Poka har et tiltalende utseende og hendig format. Trykningen er tydelig og grei på pent papir.

En kan faktisk få lyst til å ta den frem og bla i den! Vi begynner med et "akselerasjonsfelt", og hva det er for noe, finner en "akseptabel tidsluke", men må da bla helt frem til "tidsluke, akseptabel", og ville da måtte hoppe over 66 sider med nye ord som svært mange i vegvesenet støter på i sitt daglige virke og ord som vi kanskje burde bruke oftere.

Vi i Norge er vel svært flinke til å holde frem at vegbygging og vedlikehold er spesielt vanskelig hos oss? - Noe er det jo i dette, men la oss da prøve å dra mest mulig nytte av erfaringer fra det store utland gjennom tidsskrifter og rapporter på de felter det lar seg gjøre. Vi har svært sjelden råd til å drive med "forsøksvirksomhet" i full målestokk og gjøre erfaringer på "kroppen".

Vi har heller sjelden råd til å oversette utenlandsk litteratur, og fra skolen er det vel nokså få som er særlig drevne i å lese eller skrive på engelsk eller tysk om veger og trafikk.

Det er heller ikke mye hjelp å finne i de ordbøkene vi har hatt. For gammeldagse er de, og lite finner vi om det stoffet vi vil sette oss inn i!

Her mener jeg "Ordbok for veg- og trafikkteknikk" betyr en "ny provins til landet lagt". En finner dekkende oversettelser over et bredt faglig spekter når det gjelder dansk, engelsk, fransk, svensk og tysk.

Vegdirektoratet har bedt om at boken tas i bruk ved vegkontorene. Vi bør snarest finne ut hvor mange eksemplarer vi bør ha, og sende en samlet bestilling gjennom Veglaboratoriets bibliotek.

AKSJON TRAFIKKSikkerhet 1974

Hva er nå det ?

De aller fleste av oss blir stadig minnet på bl.a. gjennom presse, kringkasting og TV, at "Aksjon Trafikksikkerhet 1974" nå er i full gang. Det er de gående og syklende, også kalt de "myke" trafikanter, og deres sikkerhet som er i sentrum ved årets aksjon. Disse trafikantgrupper er svært utsatt og deres sikkerhet har hittil vært viet liten oppmerksomhet av myndig-

hetene. Bare tørre tall fra ulykkesstatistikken forteller at ca. 40% av alle trafikkdrepte er gående eller syklende. En målsetting for vegbygging i framtiden må derfor være i størst mulig utstrekning å skille "myke" og kjørende trafikanter fra hverandre i egne vegnett slik at en for framtiden kan få redusert slike trafikulykker. Inntil så skjer må en imidlertid forsøke å gjøre det sikrest mulig på våre veger under de forhold som hersker i dag. Spesiell oppmerksomhet skal rettes på ferdsel til og fra skoler.

Aksjonen i Troms er lagt opp med lokalt engasjement. I hver enkelt kommune er, eller vil det bli, opprettet egne arbeidsutvalg for ATS-74. Disse utvalg, kalt trafikksikkerhetsutvalg, som er oppnevnt av formannskapene, består av personer med forskjellig bakgrunn og stort sett "vanlig trafikanterpraksis". De fleste utvalg har vært i aktivt arbeid en tid, og noen har allerede utrettet en del. Utvalgenes arbeid skal både omfatte fysiske tiltak i trafikken og å spre informasjon. Ett år er alt for kort tid til å få noen effektiv virkning i praksis for en trafikksikkerhetsaksjon som denne og Statens Trafikksikkerhetsutvalg STU har derfor gjort vedtak om å forlenge aksjonen til også å omfatte 1975.

Vi i vegvesenet er således ikke direkte med i dette opplegget, men få er vel nærmere enn nettopp oss til å se hva som er galt og hva som kan gjøres for å rette på feilene. Alle har vi vel gjort oss tanker om sikkerheten i trafikken - eller kanskje mangler på den. Skal vi kanskje komme de

"utenforstående" henvendelsene i forkjøpet ved å fjerne busker, male fotgjengerfeltet eller sette opp rekkverket straks?

Naturligvis vil det komme en strøm av forslag til sikkerhetsforbedringer, dersom de lokale utvalg gjør jobben sin. Vegvesenet vil nå i aksjonsåret mer enn ellers ha pressens og publikums oppmerksomhet rettet mot seg; - det er jo vi som ellers driver med saker som angår trafikksikkerheten. Vår stilling vil dermed bli at vegvesenet vil måtte stå både som "hoggestabbe" og som eksempel for andre. Bare ved at "vegvesenets mann" på det enkelte sted viser velvilje, raskt engasjement og initiativ kan det være mulig å få gjort noe i praksis ved aksjonen.

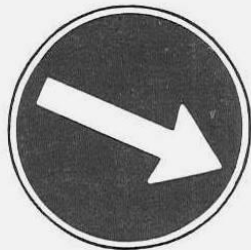
Nå er det jo ikke bare vegvesenet det kommer an på. I kanskje like stor grad vil det bli kommunenes oppgave å rette på farlige forhold i trafikken. Her er det da at vegvesenets (forhåpentligvis) gode eksempel og vilje til forbedring kan virke både som pressmiddel på den enkelte kommune og som "vitaminsprøyte" til øket engasjement.

JAJ



ATS-74 skal ta særlige hensyn til "bløte" trafikanter.

TRAFIKKSIKKERHETEN ØKES i VEGKRYSSENE



En stor del av trafikulykkene skjer i vegkryss og hva er derfor mer naturlig enn å etterstrebe en økt sikkerhet nettopp her?

Mange av oss som ferdes rundt i fylket er nok blitt forbauset over å se at store, "romslige" kryss i løpet av ett par år er blitt vesentlig "trangere" og har kanskje også fått anlagt en trafikkøy midt i sekundervegen. Nå må vi "rundt" trafikkøya dersom vi skal svinge til venstre inn på eller ut av hovedvegen, og må i tillegg kjøre med sterkt redusert hastighet. Hvorfor begrense bilistens manøvreringsfrihet på denne måten?

Jo, sier de sakkyndige, kanalisering dvs. separering og ledning av trafikkstrømmer gjennom ett kryssområde, det har blant annet følgende hensikter: -

1. Forbeorde bilisten (ved skilting, oppmerking etc.) på krysset og eventuelle nødvendige handlinger (f.eks. stopp p.g.a. vikeplikt).
2. Redusere kjørerens "ubesluttsomhet" ved å gi han et minimum av bevegelsesmuligheter. Forsinkelser og uhell skyldes vanligvis denne form for ubesluttsomhet.
3. Separere og fastlegge de ulike trafikkstrømmer ved f.eks. trafikkøyer, oppmerking.
4. Gjøre trafikkmønsteret både for bilister og fotgjengere så klart og lett forutseende for disse som mulig. Hvor enkelt ville det sannsynligvis ikke være å kjøre gjennom et kryss dersom de alle var ensartede?
5. Redusere kollisjonsområdet dvs. ta bort unødig vegbane.
6. Kontrollere hastigheten gjennom krysset.
7. Kontrollere krysningsvinkelen og siktforholdene.

8. Bedre mulighet til korrekt lokalisering av trafikklys og trafikkskilt.
9. Øke mulighetene for bedret kontroll og beskyttelse av fotgjengere.

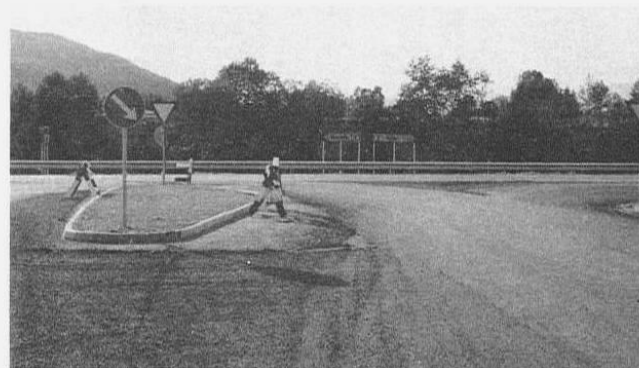
- Så kanskje er det noe ved denne kanaliseringen allikevel selv om den jo medfører en del ekstra problem for våre brøytemannskaper?

De første kanaliserte vegkryss ble bygd i 1973 ved Bardufoss, ved Nytrøa og ved Kirkesmoen, alle på rv. 87 i Målselv.

Erfaringene med disse var så gode, at videre utbedring til denne krysstypen vil bli gjennomført i de nærmeste år. Fra årets produksjon hentes følgende eksempler: -



I et år hvor "ATS 74" pågår, kan vi selvfølgelig ikke glemme fotgjenger og syklister, og her har vi en detalj som avser hensynet til "bløte" trafikanter. En passende åpning i rekkverket tillater fotgjengere og syklister å bruke den gamle E6 som gang- og sykkelbane fram til Olsborg.



Skiltene angir tydelig hvordan en skal kjøre og stoppe. (Målselvbrua)



Over: Trafikkøya og den halvmaneformede gatekunststein leder trafikken fra havneområdet tilnærmet vinkelrett inn på Rv. 86 gjennom Finnsnes sentrum. Konfliktområdet er betydelig redusert og bilistene vet hvordan de skal kjøre i krysset. De oppmerkede piler viser hvilke kjørefiler bilisten må "ligge i" for å komme til sine kjøremål.

Under: En korrekt kjøreveg rundt trafikkøya ned mot havneområdet. Kjøretøyet i venstresvingefeltet står kanskje litt for skrått i dette mens det venter på at sannsynlig ankommende bil fra nord skal passere.



En enkel rabattordning i krysset utenfor en bakenforliggende forretning. Her er aktivitetene ved forretningen fysisk adskilt fra vegens, samtidig som rabatten leder trafikken fra Rv. 84 inn i krysset (Sørreisa)

SIKKERHETSBELTER

ENDRINGER I KJØRETØYFORSKRIFTENE

Samferdselsdepartementet har fastsatt følgende endring i kjøretøyforskriftene:

§ 6 nr. 3, første ledd skal lyde:

"Bil med tillatt totalvekt mindre enn 3.500 kg skal være utstyrt med sikkerhetsbelter av godkjent type for fører og passasjerer i forsetet."

Endringen trer i kraft for kjøretøy som registreres første gang i Norge 1. juli 1975 eller senere.

For vegvesenets biler innebærer ikke dette noe nytt. Vi har jo allerede ikke bare montert sikkerhetsbelter i alle våre biler, også i biler større enn 3.500 kg totalvekt, men også gitt påbud om at alle som tar plass i forsetene på våre biler, skal bruke beltene.

Utskrift fra et møte i verneutvalget i et annet fylke, minner oss om alvoret i dette påbudet, der referertes nemlig fra en kollisjon hvor de som satt i forsetet på vegvesenets bil høyst sannsynlig hadde unngått de alvorlige skadene de pådrog seg hvis beltene hadde vært i bruk.

TA IKKE SLIKE SJANGSER - BRUK SIKKERHETSBELTENE

Distriktsjef Peter Munch-Ellingsen:

VERNEARBEID er også SAMARBEID

Truselen - får Statens Arbeidstilsyn se dette, da blir det andre boller - det brukes vel ennå, kanskje ofte av makelighetshensyn, vi kaster oss ikke ofte nok selv over problemene, men avventer ordrer og direktiver.

Og arbeidstilsynet har da i årenes løp gitt diverse pålegg - til oss, til andre. De fleste av oss kjenner arbeidstilsynet bare gjennom disse inspeksjonene og påleggene som gjerne følger.

Vi har derfor avlagt hovedkontoret for 12. distrikt av Statens Arbeidstilsyn her i Tromsø et besøk for litt informasjon om arbeidstilsynet, dets virksomhet og dets syn på vårt vernearbeid og på vernearbeid i sin alminnelighet.

- Bedriftene vet jo at ulykker og skader hemmer produksjonen, arbeidstakerne vet jo også at det å bli skadet, i verste fall betyr slutten på et normalt liv, i beste fall ikke å kunne delta i de vanlige aktiviteter for en kortere eller lengere tid - når det er så opplag, at alle parter er interessert i å holde seg sjøl og arbeidsplassen skadefri - hvorfor da arbeidstilsynet, distriktssjef Peter Munch-Ellingsen?

- Jeg går ut fra at det her menes arbeidstilsynets kontrollerende virksomhet. Arbeidstilsynet har andre oppgaver selv om den kontrollerende virksomhet fremdeles tar en stor del av arbeidstiden. En måte å dele inn arbeidstilsynets virksomhet på er ved en tredeling. Informasjonsvirksomhet, konsulentarbeid og kontroll. Det er en utvikling fra kontrollarbeid og mer over på informasjons- og konsulentarbeid, en utvikling, som er ønsket.

Denne utvikling kan sees i sammenheng med det spørsmål som er stilt. Så lenge den enkelte bedrift ikke i tilstrekkelig grad også i gjerning - jeg tenker her både på ledelse og ansatte - viser at man har forståelse for at en sikkerhetsmessig og trivselsmessig velordnet bedrift er den beste garanti mot ulykker, helseskader og mispasing, må arbeidstilsynet legge stor vekt på kontrollarbeidet. Den dag kontrollarbeidet blir mer eller mindre overflødig, er årsaken den at bedriftene driver

et helt effektivt og forskriftsmessig vernearbeid. I tillegg til bedriftenes økende forståelse for miljøproblemene i videste forstand, vil den måte arbeidstilsynet driver sin informasjons- og konsulentvirksomhet på ha innflytelse på utviklingen.

- Når et eller flere pålegg er gitt og bedriften har rettet seg etter det - da er vel arbeidstilsynet ferdig der, eller hender det ofte at en og samme bedrift må være gjenstand for stadig kontroll?

- Hvor ofte en bedrift skal inspiseres av arbeidstilsynet avhenger bl.a. av bedriftens art. Det er klart at en byggeplass hvor det stadig skjer forandringer bør besøkes oftere enn en etablert bedrift, hvor få forandringer skjer fra år til år. Slik som systemet er i dag vil de fleste bedrifter bli rutinemessig inspisert minst 2 ganger i året. Selv om det er store variasjoner er ingen bedrift statisk, slik at en engangsinspeksjon ville være nok for bedriftens levetid.

- Er vegvesenetsverre eller bedre enn andre bedrifter sett med arbeidstilsynets øyne?

- Uten å foreta en manngjevning mellom vegvesenet og andre bedrifter vil jeg nevne den markante positive utvikling som har funnet sted på verne-sektoren i Vegvesenet i de senere år. Det er en utvikling man har lagt merke til.

- Har du lagt merke til spesielle forhold som vegvesenet ikke synes å legge tilstrekkelig vekt på, vernemessig sett?

- Jeg har her lyst til å komme inn på arbeiderens representanter - verneombudene - i det organiserte vernearbeid og samspillet mellom verneombudene og de som har valgt dem, arbeiderene selv.

Vegvesenet har spesielle problemer med full dekning av verneombud på grunn av alle store og små arbeidsplasser som er spredt utover terrenget og av sterkt varierende varighet. Under disse forhold er det ikke enkelt til enhver tid å ha tilfredsstillende dekning med verneombud på enhver arbeidsplass. Dersom ikke Vegvesenet har en utarbeidet plan for takling av disse problemer, kunne det være en tanke at en slik plan ble utarbeidet. I planen måtte det slås fast hvilken dekning enhver arbeidsplass skulle ha med verneombud, og hvem som skulle ha ansvaret og påsynet med at planen ble fulgt. Dersom et verneombud skulle dekke flere arbeidsplasser måtte det fastlegges program for hans besøk på de andre arbeidsplasser

enn der han selv arbeidet osv.

Så viktig som verneombudsjobben er, er det alltid viktig å få den rette mann på rette plass og med tilstrekkelig opplæring til jobben. Det jeg imidlertid særlig vil rette søkelyset på her er den støtte ethvert verneombud trenger av de som har valgt ham, arbeiderene selv. De må fullt ut akseptere hans viktige jobb - som av og til kan være noe av en uriasjobb - og positivt gå inn for å hjelpe ham i hans daglige gjerning som verneombud. De må akseptere og rette seg etter rimelige påtaler av verneombudet, når det også gjelder deres egen jobb.

- Er vi flink til å kontakte arbeidstilsynet før større arbeidsplasser etableres for om mulig kunne veiledes med sikkerhetstiltak under de nye forhold som en ny arbeidsplass alltid representerer?

- Det er et vanlig fenomen i arbeidslivet - og ikke spesielt for Vegvesenet - at arbeidstilsynet kontaktes i for liten utstrekning på planleggingsstadiet når nye tiltak skal settes ut i livet. Dette er ikke bare bedriftenes feil, men årsakene ligger eller har ligget i like stor utstrekning hos arbeidstilsynet selv. Årsaken har i første rekke vært et svakt utbygget arbeidstilsyn. Utbyggingen av arbeidstilsynet vil også få virkninger på dette området.

- Arbeidstilsynet har jo det siste året gjennomgått en betydelig endring administrativt - hvilke fordeler kan summeres opp som de største etter denne omleggingen?

- Den store fordelene ved utbyggingen er den økte bemanningen som har gjort det mulig å samle tilsynsvirksomheten under en etat - Statens arbeidstilsyn. De kommunale arbeidstilsyn er opphørt og den tungvinte og mindre effektive ordning med både statlige og kommunalt arbeidstilsyn - de kommunale arbeidstilsyn var stort sett folkevalgte organer - er gått over i historien.

12. distrikt av Statens arbeidstilsyn som omfatter Finnmark og Troms fylke + Lødingen og Tjeldsund av Nordland fylke har økt staben fra 5-6 ansatte til 20. Vi har fått 8 avdelingskontor rundt i distriktet i tillegg til hovedkontoret i Tromsø.

- De kommunale arbeidstilsyn, som vi kjente dem, er borte, det er kommet inspektører som skal dekke spesielle geografiske områder og så ha vi fått kommunale arbeidervernemnder,

hva skal disse nemndene ta seg til?

- Da de kommunale arbeidstilsyn opphørte 1. mai 1973 ble det samtidig etablert en ny kommunal institusjon, de kommunale arbeidervernemnder. Dette er en ny ordning og ikke amputerte kommunale arbeidstilsyn som noen har oppfattet den som.

Opgavene til de kommunale arbeidervernemnder er stort sett informative. Nemndene skal arbeide for å fremme arbeidstilsynet innen kommunen. De skal informere bedriften om det organiserte vernearbeid, om lovens bestemmelser på dette området og hva det innebærer å drive et effektivt organisert vernearbeid i videste forstand. Dette skal være et påtrykk for å få bedriften til å etablere eller effektivisere sitt interne organiserte vernearbeid. Nemndene med bl.a. dette for øye er sammensatt av partene i arbeidslivet LO og NAF og representant fra bystyre/kommunestyre.

- Vernearbeidet i vegvesenet er jo organisert etter vanlige retningslinjer med bl.a. verneombud. Vi synes imidlertid fra arbeidsgiversiden og vi har også følelsen at arbeidstakerne er enig i dette - verneombudstjenesten fungerer ikke fullt ut etter intensjonene. Hvor feiler vi, tror du, og hva kan vi gjøre for å rette på dette?

- Når arbeiderenes representanter i det organiserte vernearbeid verneombudene, ikke fungerer tilfredsstillende er det erfaringsmessig fordi man ikke har fått rett mann på rett plass, svak motivering, for dårlig opplæring og for svak støtte fra ledelse og ansatte. Som regel er de fleste av disse mangler til stede.

Arbeiderne som skal velge verneombudene må minst være like strenge i sine krav ved valg av verneombud som ved valg av tillitsmann.

Når man kjenner til de store oppgaver et verneombud har og ser hvilken kunnskapsmengde han må tilegne seg for å kunne ta på seg disse oppgaver på en tilfredsstillende måte er det helt klart at et kurs på et par dager på langt nær tilfredsstillende dette kunnskapsbehovet. I tillegg til utvidet organisert opplæringstilbud må verneombudene drive en utstrakt form for selvstudium.

Det er viktig at den støtte og oppbakking verneombudene får fra sine overordnede er god. Motiveringen for å gjøre en god jobb styrkes når hans overordnede ved å legge forholdene vel til rette for verneombud,

viser at de finner denne jobb betydningsfull.

Det er like viktig at verneombudets arbeidskamerater viser at de respekterer hans jobb som verneombud, og at de støtter ham, men de skal også søke å aktivisere ham.

- Til slutt, Munch-Ellingsen, noe vi trenger og påminnes om?

- Jeg vil her nevne betydningen av et godt samarbeid.

I Hovedavtalen mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Landsorganisasjonen står det:

"For det enkelte menneske er det av den største betydning at samfølelse mellom ham og bedriften er sterk og levende, og dette er også en nødvendig forutsetning for en effektiv produksjon. For å oppnå en slik samfølelse er det viktig å ha hensiktsmessige former for drøftelse av felles problemer og for gjensidig orientering om de spørsmål som er av interesse for bedriften og for dem som arbeider i den."

Jeg kunne tenke meg å forandre på denne tekst ved å sette effektiv produksjon og effektivt vernearbeid.

Samarbeidsformen må ikke gi slike utsalg at "noen snakker hull i hue på de andre" eller at ingen sier noe i det hele tatt. Begge deler er like uheldig. Samarbeidsidéen er nettopp at alle skal være med i diskusjonene og at alle er ansvarlige for utfallet av dem. Man må være villig til å delta og til å ta stilling til de fremlagte problemer på en saklig og fordomsfri måte.

Fremfor alt må man være innstilt på felles løsninger av problemene. Man må akseptere hverandre og så langt mulig unngå å få et forsvarsklima i samarbeidet. Det er av vesentlig betydning at de enkelte kan innrette seg og innpasse seg etter hverandre, men også at man gjør en innsats og påtar seg sitt ansvar slik at man kan bidra positivt i samarbeidet.

Det er viktig at hele arbeidsstokken er klar over at samarbeidet i verneorganisasjonen går etter disse positive retningslinjer og at de vet det er en organisasjon de kan regne med og hvor de kan hente hjelp i saker som ligger under organisasjonen, men også at organisasjonen er meget på vakt overfor uansvarlighet fra deres side, og at slendrian i vernespørsmål straks vil bli slått ned på.

STATENS ARBEIDSTILSYNS INSPEKTØRER finner vi nå etter nedenstående adresser:

HARSTAD (omfatter Harstad, Lødingen, Tjeldsund, Kvæfjord, Bjarkøy, Skånland og Ibestad)
Statens arbeidstilsyn
c/o Arbeidskontoret for Harstad og Omland
Nils Nilsen, Boks 922, 9400 Harstad, telf. (082) 62064

FINNSNES (omfatter Lenvik, Gratangen, Salangen, Bardu, Dyrøy, Tranøy, Berg, Torsken, Sørreisa og Målselv)
Statens arbeidstilsyn,
c/o Arbeidskontoret for Midt Troms, 9300 Finnsnes, tlf. 253 og 254 Simon Kildal.

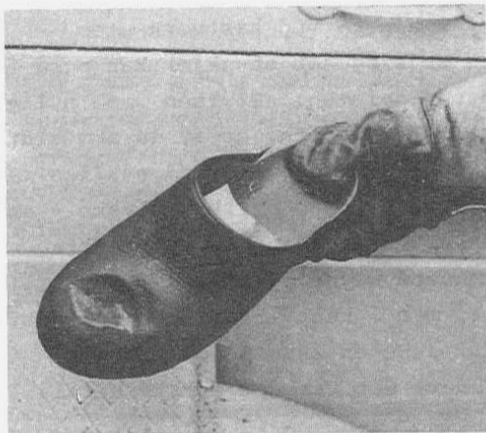
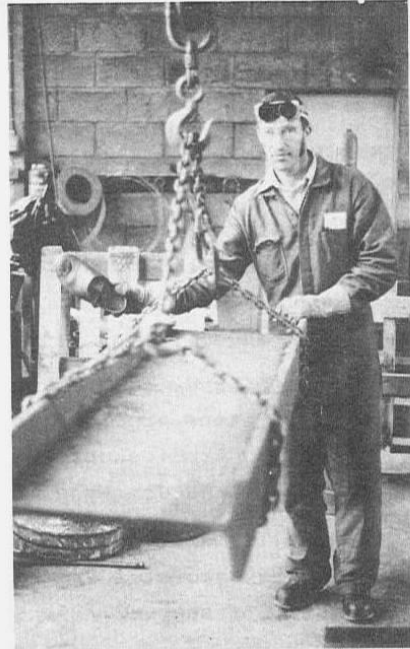
STORSLETT (omfatter Nordreisa, Lyngen, Kåfjord, Storfjord, Skjervøy og Kvænangen)
Statens arbeidstilsyn,
c/o Arbeidskontoret for Nord Troms, 9080 Storslett, tlf. 86 Jon Nyheim.

Kommunene Tromsø, Balsfjord og Karlsøy sorterer inntil videre under hovedkontoret i Tromsø: Statens arbeidstilsyn, 12. distrikt, Grønnegt. 27/29, 9000 Tromsø, tlf. (083) 81132.

Nytt MEDLEM av TUSENBEN-klubben

Så har man da til fulle lært 2 ting - med hastverk uten full kontroll kan det verste skje og når så skjer kan også verneutstyret være den eneste redningen. Ulykken som nylig skjedde på verkstedet vårt i Nordkjosbotn, er av de som aldri blir registrert, ikke rapportert på linje med andre slike hendelser, ingen ble nemlig skadet. Men hvilken ulykke - en nærmere 500 kg jernbjelke under forflytning i verkstedets løftekran rauset fra ca. 1 meters høyde og ned på foten til Oddbjørn Heimly. Ikke plant, men i kant, traff den stålhetten på Heimlys sko og den holdt. Ikke en skramme på foten - strømpen fastpresset til skinnet, det var det eneste Heimly merket.

Oddbjørn Heimly kan vel nå innlemmes i TUSENBENKLUBBEN, et begrep som er innstiftet av organisasjonen Vern og Velferd for folk som unngår smadring av tærne ved bruk av vernesko. Vi har rapportert hendelsen for å sikre Heimlys medlemsskap.



Oddbjørn Heimly presenterer den ulykksalige bjelken og den velsignede skoen - takk og pris for den oppfinnelsen.



Vi vet bedre

men bruker vi vår viten i det daglige liv på arbeidsplassen?

De fleste av oss har den kunnskap og erfaring vi trenger for å gjøre jobben vår, og de fleste av oss ønsker slett ikke å skade seg selv eller andre.

Hvorfor ignorerer vi da så ofte vår gode venn fornuften og utsetter oss selv og andre for ulykker som kunne vært unngått?

Ja, visst vet vi bedre — men —! Her er en del av de tingene vi *vet* sammen med de tingene vi *gjør*, selv om vi vet vi ikke burde gjøre det:

- Kulloksyd kan være dødelig — *men* det hender vi arbeider i en lukket garasje mens bilmotoren er i gang!
- Et slag i hodet kan være farlig — *men* det tenker vi ikke på et øyeblikk når en last med et eller annet svever over hodet på oss!
- En sirkelsag kan kutte en finger, *men* vi bruker den ofte uten noen form for beskyttelse!
- Det finnes en sikker måte å klatre i stige på, som vi bruker her på arbeidsplassen, *men* vi tar sjanser og faller ned fra stigen når vi maler huset hjemme!
- For stor fart ved bilkjøring kan forårsake ulykker, *men* vi prøver det likevel, og (klistrer) familiens bil mot et tre.
- Radioaktivt nedfall er skadelig, *men* det er ikke så rent sjelden vi selv etterlater oss giftig avfall på steder hvor barn kan få tak i det.
- Det er farlig for barn å løpe ut i veien foran en bil — *men* vi trekker dem selv over gaten på rødt lys!

● Det er viktig at tenåringer lærer seg gode og sikre kjørevaner — *men* vi bryter selv trafikreglene med vår tenåringsønn eller -datter ved siden av oss i bilen!

● Folk kan snuble i et løst bord i en trapp, *men* vi gidder ikke si fra om det!

● Oljesøl kan forårsake stygge fall — *men* vi «glemmer» at vi burde dekke til sølet med noe oljeabsorberende!



● Verktøy og løse deler kan forårsake fall eller snubling, — *men* vi setter dem sjelden på plass etter oss!

● Vi gjenkjenner en farlig situasjon når vi ser den — *men* vi bryr oss ikke om at det står materialer og traller i gangene.



● Vi kjenner igjen en uforsiktig handling når vi ser den, *men* vi smører og justerer en maskin uten en gang å stanse den!

● Vi burde ikke ta sjanser når vi håndterer utstyr, *men* vi kjører et lass på en truck med hevet *lofteapparat* mens vi prøver å runde et hjørne i full fart!

● Vi kan ikke lure sikkerhetstiltakene, *men* vi fjerner eller lukker (stenger) sikkerhetsanordningen på maskinen slik at den ikke gir den beskyttelse vi trenger!

● Det er farlig for oss å blokke brannslukningsutstyr — *men* vi stabler esker og kasser foran brannslukningsapparater og lagrer materialer helt opp til undersiden av *sprederne*.

● Vi burde benytte verneutstyr — *men* vi har brillene rundt halsen og hjelmen i skapet, i bilen eller på hyllen mens vi arbeider. (Grov spøk).

● Voldsom lek forårsaker en mengde ulykker (skader), *men* vi sprenger en arbeidskamerat med trykkluftslangen for å ha det litt gøy!

Jeg er klar over at *vi alle sammen vet bedre*, og jeg er sikker på at de fleste av dere ikke gjør alt det jeg nå har ramset opp. *Men* dere må innrømme at selv vi, med all vår kunnskap om den sikre måten å gjøre ting på, kanskje kunne komme til å gjøre noe av dette.

Ja, *vi vet bedre!* Men, siden vi bare er halvveis med kunnskap om tingene, må vi handle i samsvar med det vi vet for å være trygge.

Produksjon av oljegrus og asfaltløsningsgrus – sikkerhetsregler

Verneutvalget i Troms gikk i møte 21. mars 1974 inn for bruk av gassmasker for de som driver med fylling av aminolje på oljegrusverk.

Nærmere undersøkelser av faremomenter ved produksjon av oljegrus og asfaltløsningsgrus viser at øyne og hud er særlig utsatt og må beskyttes.

Videre er det også nødvendig å beskytte omgivelsene i det både dyr og den øvrige natur for de farer spesielt amin representerer.

Vi gjengir derfor i sin helhet Vegdirektoratets melding av 24. mai d.å.

"1. Alminnelige sikkerhetsregler overfor aminer og olje/asfaltløsning.

Felles for alle de forskjellige typer av aminer som brukes ved produksjon av oljegrus og asfaltløsningsgrus, er at de er giftige og virker etsende ved kontakt med hud. Varm flytende amin gir raskere skader enn fast. Spesielt er øynene omfintlige overfor amin. Ved håndtering av amin skal det derfor brukes plasthansker og helst vernebriller. Får en amin på huden, vil vanligvis en omhyggelig vask med såpe være tilstrekkelig, men forvask med fortynnet eddiksyre (3%-ig) anbefales. Sprut i øye skal behandles med 0,5%-ig eddikoppløsning etterfulgt av flere skyllinger med rent vann. Lege bør her kontaktes. Arbeidsklær tilsølet av amin skal ikke benyttes.

På arbeidsplassen må både amin og tomemballasje oppbevares utilgjengelig for uvedkommende. Amin som fortøres av husdyr eller andre dyr kan gi forgiftninger med alvorlig utfall.

Asfaltløsning og vegolje er i seg selv brennbare. Den virkelige brannfare ved produksjonsstedet oppstår imidlertid

som følge av at bindemiddelets lager- og blandetemperatur ligger over flammepunktet. Dette medfører at luften i nærheten kan bli eksplosjonsfarlig under bestemte forhold.

Røyking eller bruk av åpen ild må derfor ikke forekomme ved inspeksjon av blandetanker, ved tankfylling eller i umiddelbar nærhet av blandeverket når produksjon pågår.

2. Forurensningsfare

I forbindelse med produksjon av oljegrus og asfaltløsningsgrus må det vises særskilt forsiktighet med sikte på å unngå forurensning av grunnvann, elver og vassdrag. Spørsmålet om forurensning av grunnvannskilder som følge av oljegrusproduksjon har foreløpig vært reist i ett fylke og Veglaboratoriet har i denne forbindelse foretatt undersøkelser av forurensninger i grusprøver tatt i forskjellig dybde og avstand fra blandeverket. Disse undersøkelsene viser at grunnen er mest forurenset der blandeverket er plassert og i dets nærmeste omgivelser. I en dybde av 1 m har en funnet opp til 40 mg olje pr. kg, mens spor av forurensning (2 mg/kg) er påvist ned til 3 m dybde. På grunn av beliggenheten er det klare indikasjoner på at forurensningene skyldes spill av motorolje fra maskinene, selv om det ikke har vært mulig å identifisere forurensingen hverken som motorolje eller vegolje ad analysisk veg.

I forbindelse med produksjon av oljegrus og asfaltløsningsgrus er det derfor viktig at spill av motorolje fra maskinene begrenses mest mulig. Vegolje og asfaltløsning er mer tyktflytende enn motorolje og vil derfor vanskeligere kunne trenge ned i grunnen. Både vegolje, asfaltløsning og amin representerer imidlertid en fare for vannforurensning, og søl må derfor søkes unngått i størst mulig utstrekning. For amin må man være spesielt oppmerksom på faren for fiskedød ved dammer, elver og vassdrag.

Dersom spill av motorolje, vegolje, asfaltløsning eller amin forekommer, skal det ikke dekkes til med grus, men tas bort til egnet sted og brennes.

Ferdigblandet oljegrus og asfaltløsningsgrus er ikke

forbundet med forurensningsfare som nevnt ovenfor. Det vises i denne forbindelse til en undersøkelse utført av NIVA i 1971."



Løfteinnretninger og løfteredskap

Nye forskrifter

Direktoratet for Statens arbeidstilsyn har fastsatt nye forskrifter for løfteinnretninger og løfteredskap. Disse forskriftene trådte i kraft 1. august 1974. For kraner og løfteinnretninger som er tatt i bruk før ikrafttredelsen, gjøres forskriftene gjeldende fra og med 1. april 1975.

For at den enkelte skal være klar over hva som menes med løfteinnretning, løfteredskap og "sakkyndig person" vil jeg sitere fra de generelle bestemmelsene i forskriftene:

1.1 Generelt

Løfteinnretninger og -redskap må være utført og oppstilt på slik måte at de oppfyller de krav som stilles i punktene 1-7, og undergis periodisk ettersyn i samsvar med pkt. 11.

Ny løfteinnretning eller -redskap må ikke leveres til bruk før de er prøvet og undersøkt av sakkyndig person og før sertifikat er utstedt i samsvar med punktene 8-10.

Arbeidsgiveren skal forvise seg om at løfteinnretning og -redskap er forskriftsmessig undersøkt og sertifisert samt prøvebelastet før de tas i bruk på arbeidsstedet.

Når løfteinnretning i lengre tid har vært ute av bruk, når den er bygget om, vesentlig endret eller reparert, må den ikke tas i bruk før den er prøvd og undersøkt på nytt av sakkyndig person og nytt sertifikat utstedt. Det samme gjelder for redskap eller fast tilbehør til løfteinnretning som er forstrukket, endret eller reparert ved sveising.

Kranfører og signalmann må oppfylle vilkårene som er fastsatt i punkt 12.

1.2 Definisjoner

1.2.1 Redskap

Med "redskap" menes kjetting, sjakkell, ring, krok, svivel, fathake, plateklype, tobb, blokk, lastepall, stropp av kjetting, ståltau eller tauverk m.v. som ikke hører til kranens feste installasjoner.

1.2.2 Sakkyndig person

Med "sakkyndig person" menes i disse forskrifter en person som har tilstrekkelige kvalifikasjoner (teoretiske kunnskaper og praktisk erfaring) til å kunne foreta vedkommende forskrevne undersøkelser og prøving samt til å utferdige foreskrevne sertifikater, eller en institusjon eller et firma som til dette bruker en person som har nevnte kvalifikasjoner. Direktoratet for arbeidstilsynet kan avgjøre om en person skal anses for å ha tilstrekkelige kvalifikasjoner i forhold til disse forskrifter.

1.2.3 Grundig undersøkelse

Med grundig undersøkelse menes i disse forskrifter en undersøkelse som er utført med slik grundighet at den gir et pålitelig kjennskap til sikkerheten av de undersøkte deler. En grundig undersøkelse må i nødvendig utstrekning suppleres med prøver. Om nødvendig må deler av vedkommende innretning løses og deler av tilbehøret nedrigges.

Som en ser av de generelle bestemmelsene så forlanges det at løfteutstyret som en bruker i Vegvesenet skal kontrolleres en gang i året. Dette kan ifølge bestemmelsene ikke hvem som helst utføre, men må utføres av en såkalt "sakkyndig person". I ledelsen var en klar over at de nye forskriftene for løfteinnretning og løfteutstyr ville komme. Ved årsskiftet 1973 sendte vegsjefen i Troms en søknad til Direktoratet for arbeidstilsynet om å få godkjent en egen "sakkyndig person" til

å foreta kontroll, ettersyn og godkjenning av løfteutstyr (sertifisering) tilhørende Vegvesenet. I svar fra Direktoratet for arbeidstilsynet har de godkjent at ingeniør Svein Johansen ved maskinavd. blir "sakkyndig person".

11. PERIODISK TILSYN OG UNDERSØKELSE AV LØFTEINNRETNING OG REDSKAP

11.1

Løfteinnretning og redskap skal ha tilsyn avpasset etter bruken, og skal grundig undersøkes av sakkyndig person minst en gang hver 12. måned eller oftere når det er fastsatt av leverandør eller av Arbeidstilsynet. Jfr. punkt 1.23.

11.2 Kontrollbok og sertifikat

Ettersyn, undersøkelse og eventuelle reparasjoner eller endringer av løfteinnretning og redskap, skal noteres i en kontrollbok eller på annen måte etter nærmere regler fastsatt av Direktoratet for arbeidstilsynet. Noteringen skal utføres av den som har utført ettersynet, undersøkelsen eller reparasjoner.

Kontrollbok og sertifikat, jfr. punkt 8, skal oppbevares av den som eier løfteinnretningen eller redskapet som sertifikatet gjelder.

Kontrollbok og sertifikat skal på forlangende forevises Arbeidstilsynets tjenestemenn.



Den "sakkyndige" - ingeniør Svein Johansen med den 40 kg tunge kontrollvekta som vi nå har anskaffet.

Det vil i løpet av høsten bli satt i gang registrering og kontroll av det løfteutstyr som finnes i Vegvesenet. En tenker da på kjetting, sjakkeler, kroker, plateklyper, blokker, stropper av kjetting og ståltau. Dessuten skal alle løfteinnretninger på verksteder kontrolleres og sertifiseres. I

følge de nye bestemmelsene så er bilkraner også underlagt plikt til kontroll og registrering (sertifisering). Det vil bli sendt ut til de enkelte, som kommer i berøring med løfteutstyr, Arbeidstilsynets nye forskrifter komplett. Dessuten en veiledning i valg, bruk og vedlikehold av ståltau.

GJENNOMSLAG I MEBY-TUNNELEN



Så er det skjedd - Hullet på Grunnfarnessiden kom der det skulle være



Den første inspeksjon



*Og i brakka
var stemningen
høy den kvelden -
Det vanket både
bløtkake og
andre bløte
saker.*

Vegarbeidere i Troms

Litt statistikk

Ved bare å trykke på noen knapper spyr den så velkjente EDB maskinen ut statistikker om oss. Vi presenterer her noen fakta om vegarbeideren i Troms og sammenligner han med landsgjennomsnittet.

HVOR MANGE ER VI?

I 1973 var vi i alt 713 stats- og fylkesvegarbeidere i Troms fylke, fordelt på 612 statsarbeidere og 101 fylkesvegarbeidere, en økning på 33 fra 1971. Av disse var 542 anleggs- og vedlikeholdsarbeidere, 132 sjåførere og maskinførere og 39 verksted og lagerarbeidere.

Dette utgjør ca. 5,5 % av den totale styrke vegarbeidere som i 1973 var 13086.

HVOR LANG ANSIENNITET HAR VI?

Statsarbeidere i Troms hadde i gj.sn. 31381 timer i 1973, mens fylkesvegarbeidere hadde 27302 timer, landsgj.sn. var henholdsvis 30876 timer for staten og 28481 timer for fylket.

HVA KOSTER VI?

Gjennomsnittsarbeideren i Troms fylkes vegvesen forbrukte i 1973 (drift i egen regi + ekstraordinær sysselsetting) 129000

kroner, mens tallet for 1971 var 112000 kroner. Tilsvarende tall for landsgj.sn. var henholdsvis 128000 kroner i 1973 og 124000 kroner i 1971. I 1971 forbrukte en arbeider i Troms 12000 kroner under landsgj.sn., mens han i 1973 brukte 1000 kroner mer. Konklusjon må være god utnyttelse av arbeidsstokken i 1973. (rasjonalisering).

HVOR GAMLE ER VI?

Aldersforskjellen for ordinære stats- og fylkesvegarbeidere i Troms i 1973 var:

18 stk. (2,5%)	under 20 år
81 " (11,4%)	mellom 20-29 år
73 " (10,2%)	" 30-39 "
125 " (17,6%)	" 40-49 "
194 " (27,2%)	" 50-59 "
199 stk. (27,9%)	mellom 60-69 år
8 " (1,1%)	over 70 år og
15 " (2,1%)	med ukjent alder.

Sammenlagt er vegarbeidsstyrken i Troms ca. 34.803 år eller 48,7 år i gj.sn., landsgj.sn. for 1973 over 46,9 år.

Skyldig for avsløringene er Oddvar Nilsen.

Planlagte opplæringstiltak for VEGARBEIDERE

Denne saken har vi tidligere omtalt i Vegstikka nr. 1 for 1974 under referat fra Samarbeidsutvalget.

Vegdirektoratet har nå hovedtrekkene i det første kurset klart, dvs. kurset i "Generell vegbyggingsteknikk". Kurset skal i høst prøvekjøres i Buskerud og Rogaland, hvorefter eventuelle justeringer vil bli foretatt. Dersom det går etter planen, vil vi kunne få kursmateriellet hit til fylket på forsommeren 1975, og da skulle vi ha mulighet for å gjennomføre de første kursene i løpet av vinteren 1975/76.

Kursene i driftsplanlegging og fjellsprengning vil ventelig komme i løpet av 1976.

På maskinførersiden skal det nå foreligge kurspakker for veghøvler og hjullastere. I neste omgang vil Vegdirektoratet ta fatt på et kurs for valseførere.

Alt i alt er det et temmelig omfattende kursprogram det legges opp til. På driftsjefkonferansen i juni i år sa overingeniør Fossheim (Vegdirektoratets Kontor for teknisk rasjonalisering) at han regnet med at kursene i vegbyggingsteknikk alene burde utgjøre i størrelsesorden 10 kurs pr. fylke pr. år.

„FILMSKUESPILLERE”

SØKES



Er det noen av "gamlekara" som vil gå til filmen?

Vegarbeider Petter Nevermo har reist spørsmål om vi ikke bør se å få tatt opp en film om gamle arbeidsmetoder i vegvesenet. Det er vel en hel del gamle arbeidsformer som nå er i ferd med å glemmes. Fra sentralt hold er det tatt opp arbeid med å få opprettet et vegmuseum, og da ville en slik film være et fint supplement.

Vi har luftet saken med Informasjonskontoret i Vegdirektoratet som var "fyr og flamme" for ideen.

Derfor en appell til "gamlekara": Legg dere i trening med feiselen eller hva det nå måtte være - kanskje dere enda har sjangsen til å få oppfylt drømmen om "å gå til filmen".

Hvis det er noen som har tips om arbeidsmetoder vi bør filme (gjerne også "skuespillere") så ta kontakt med overingeniør Setsaa som er kontorets mann i denne saken.

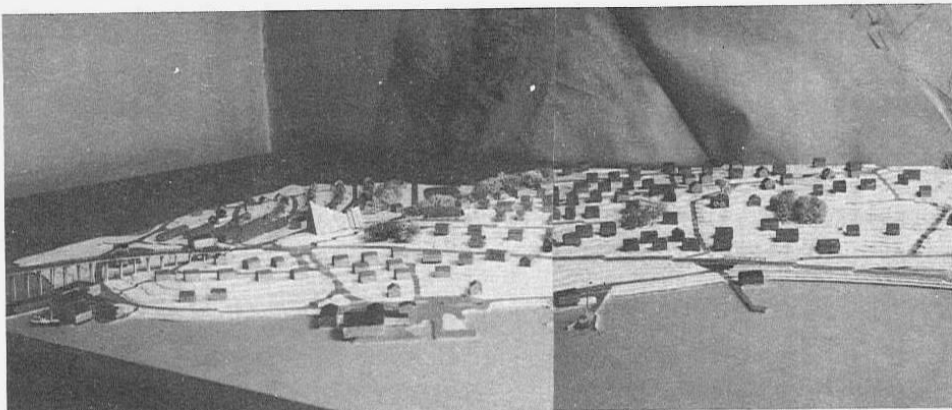
NY INNFARTSVEG TIL TROMSØ

Ombygging av E.78, "innfartsparsellen" til Tromsø, er aktuell om ikke altfor lenge og prosjektet foreligger nå i hovedplan. Planen er oversendt Tromsø kommune og ventes også lagt ut for publikum. Til dette bruk har Vegdirektoratets planavdeling latt utarbeide en modell av denne parsellen.

Slik vil den fortone seg fra Tromsøbrua og sydover forbi NOVA. Endel bukter blir liggende som innsjøer - disse vil kunne fylles igjen og gi arealer for parkering, opplagsplass for båter etc. Planumslinjen i sjøen kommer til å ligge på kote + 3,0 m over middelvannstand.



Slik vil vegen ta seg ut fra Tromsfisk og nordover mot Tromsøbrua. Moloen som ses, er brygga ved Esso.



Her er vist nedføringen fra Tromsøbrua til sjøen. Vi ser at kryssingen med fylkesvegen til Kroken går i to plan - I Bru over fylkesvegen.

Den gang det var "Opsynsmænd og Velocipeder" til.

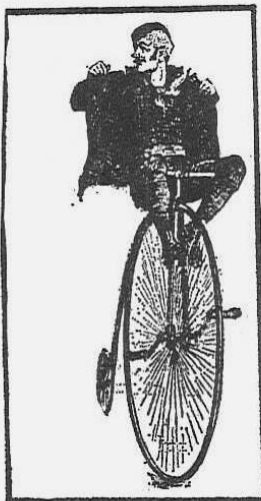
Behovet for hurtige framkomstmidler har alltid vært stort blandt vegvesenets tjenestemenn - ikke minst var det særskilt viktig at vegoppsynsmennene alt fra vegvesenets barndom kunne forflytte seg raskt og sikkert.

I 1896 heter det i et "cirkulære fra veidirektøren":

"Velociped kan, naar det ansees tjenligt, anskaffes for anlæggenes regning til brug for opsynsmænd".

Men de "Opsynsmænd" var noen utaknemlige knekter - de har øyensynlig ikke villet avgi rå pedalkraft gratis til stat og fylke, så i 1898 nærmere bestemt den 2. april måtte det et nytt "cirkulære" til for å sette tingene på plass - å trå velocipedpedalen var for intet utlegg år regne. Slik lød det:

"Under henvisning til veidirektørens cirkulære af 15de juli 1896 angaaende anskaffelse af velociped for anlæggenes regning, væsendtlig til afbenyttelse for opsynsmænd, finder veidirektøren på foranledning af enkelte besvarelser til bemerkninger fra veidirektørens tekniske revisjon med hen-



syn til skydsgodtgjørelse m.v. for opsynsmænd, der har benyttet velociped som befordringsmiddel, at burde meddele følgende til efterretning og iagttagelse:

Da opsynsmænd i henhold til instruksens litr. D § 6 kun erholder skydsgodtgjørelse efter utlæg, er der ved benyttelse af veivæsenet tilhørende velociped ikke anledning til at tilstaa godtgjørelse for de ved hjælp af dette befordringsmiddel foretagne reiser, medens der dog som ellers under reiser udbetales kostgodtgjørelse efter loven.

Tilhører derimot den benyttede velociped ikke veivæsenet, men disponeres af vedkommende opsynsmand, utbetales skydsgodtgjørelse svarende til det skydsudlæg, som reiser ellers ville medføre."

For hva har ikke oppsynsmenn å rutte med i de dager - i 1897 har det nok vært et slags "justeringsoppgjør" for lo. februar er det sendt ut "Lønningsregulativ for opsynsmænd". Etter en begynnerlønn på kr. 80,- pr. måned steg lønna med kr. 10,- pr. måned hvert annet år til å begynne med, senere bare hvert 3. år, slik at de etter 25 års tjeneste nådde en topplønn på kr. 160,- pr. måned. Vi skal ikke gi oss ut på noen vurdering om hvorvidt dette var en brukbar avlønning eller ikke dengang sammenliknet med andre yrkesgrupper, men skal bare konstatere at noen særlig størrelse på pengepungen var det ikke behov for.

LARSENG FERGELEIE

PÅ KVALØYA

Etter at vi i vår fikk stoppordre fra Samferdselsdepartementet for arbeidet med Larseng fergeleie, har adkomstvegen nå i noen måneder ligget som "fylkets flotteste naustveg". Nå har vi fått klarsignal for å fortsette arbeidet, og anleggsavdelingen vår er i full gang med å forberede anbudsmaterialet. Så her vil det bli ny aktivitet i løpet av høsten.

Omplasseringsutvalg

Samarbeidsutvalget behandlet i møte 2. mars 1973 spørsmålet om etablering av et omplasseringsutvalg.

Spørsmålet var stilt fra sentralt hold, men det har siden dukket opp andre ting som tildels har forsinket organiseringen av omplasseringsarbeidet, det er særlig Forbruker- og administrasjonsdepartementets utspill med "Avtale om verne- og miljøutvalg ved Statens virksomheter" som har brakt tankene inn på om vi nå får et "smør på flesk"-organ med våre påtenkte omplasseringsutvalg.

Vi er imidlertid kommet til at et omplasseringsutvalg i aller høyeste grad er påkrevd og at dette må tre i funksjon så snart som mulig.

Riktignok forekommer omplasseringer allerede i en viss utstrekning, men da slike omplasseringer gjerne berører flere på arbeidsplassen, vil det være nødvendig at dette kommer inn i organiserte former for å unngå unødige ringvirkninger.

Samarbeidsutvalget henstilte derfor i sitt møte at et omplasseringsutvalg måtte opprettes snarest. Vegsjefen ga sin støtte til dette synet og i rundskriv av 15. august 1974 meddelte han utvalgets sammensetting. Medlemmenes navn er referert under "Nytt fra administrasjonen" annet sted i dette nr.

I rundskrivet oppfordrer vegsjefen utvalget til selv å velge formann og gir også utvalget fullmakt til å rekvirere nødvendig sekretærhjelp fra administrasjonen.

Det heter videre at utvalget, ut fra det foreliggende materiale om saken, selv trekker opp grensene for sitt arbeidsområde, samt nøye setter seg inn i det materiale en venter å få fra Vegdirektoratet, samt rundskrivet fra Forbruker og administrasjonsdepartementet om "Avtale om verne- og miljøutvalg ved Statens virksomheter" av 14/1 1974.

Omplasseringsutvalget kan etter et års forløp vurdere om

utvalgets arbeid kan legges til Inntaksrådet, eller et utvidet Inntaksråd.

Første oppgave blir å registrere alle begrunnede behov for omplassering p.g.a. yrkesskader.

Det heter til slutt i rundskrivet - omplassering behøver ikke alltid å skje til andre avdelinger eller arbeidsplasser, men kan like gjerne skje i form av omplassering til annet og mere høvelig arbeid i den avdeling eller arbeidsplass som vedkommende har arbeidet på.

VEG - SPØRT



Med

seige åretak ---

*Sjarmerende respektløshet
for oppstogets orden.*



Tidlig i vår, ja, det var sogar før sneen var ordentlig forsvunnet, ryktes det at det skulle være livbåtkapproing på havna her i Tromsø.

Ryktet nådde vegkontoret - og dermed ble det fart for å tromme sammen et lag. Vi var noen "jenter" som hadde lyst til å prøve oss.

Seks kvinner måtte til + reserver - og så var det å få fatt i

en cox. Coxen ble hentet fra sverdsiden og Hermod Johansen fikk den jobben.

Livbåtkapring - hva går nå det ut på?

Fakta er at det i de siste årene har vært tradisjon av Verferds-kontoret for Handelsflåten har arrangert en sånn konkurranse på Redningsselskapets dag eller nærmeste lørdag. Deltakere har kommet fra forskjellige bedriftsidrettslag og de maritime skoler. To livbåter disponeres.

Vi fikk trene tre ganger i uka. Kamplystne og full av innsatsvilje troppet vi opp til trening. Vi fikk erfare at det er ingen lett sak å ro en livbåt. Alle krefter måtte brukes - og litt til. Vi fikk muskler - ! ?

Og så var det takten. Her trengtes samarbeide til om vi ikke skulle ro i zik-zak og sikre oss jumboplass. Hermod hadde ingen lett jobb.

Vi hadde ca. 1 måned å trene på før konkurransedagen, som var satt til 8. juni, var der.

9 damelag og 6 herrelag var påmeldt. Her skulle det bli "kniving". Alle lag stilte opp ved TFDS'kaia og defilerte med musikk til flytebrygga. Her var samlet en anseelig mengde med tilskuere. Starten gikk herfra og ruta var merket opp med bøyer - litt lengere for herrelag enn for damelag.

Vi, som ikke hadde vært med på dette før, merket "nervene", men konkurranseånden var der. Vi skulle ro som bare det og slik endte det:

- | | |
|------------|--------------|
| 1. pl. NKL | 3. pl. Grand |
| 2. " Tele | 4. " Veg |

Nå kan vel mange synes at en 4. plass ikke er så mye å rope hurra for, men vi er fornøyd med den plassen i år, og tar sikte på en bedre neste gang.

Om kvelden var det premieutdeling på Grand.

Pokalen (om den er liten) kan beskues i vegkontorets pokal-skap.

- Våren og roing - Vi ser fram til neste år.

Vi synes også at "Veg" burde stille opp med et herrelag og ta del i finalen.

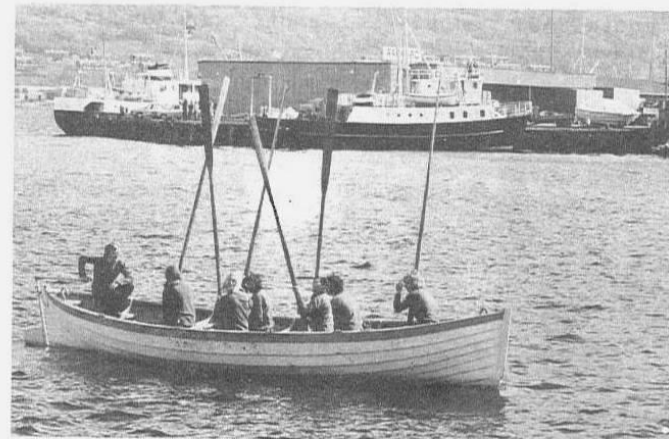
"Roargruppa"



Innta plassene
- klar
- startskuddet lar
vente på seg - men
kom igjen



Pass
på takten
nå.



Å løfte årene
etter slik en
innsats, var
verdt en premie
bare det.



Livbåtmannskapet på nært hold - fra venstre Gunn Wæraas, Margit Pedersen, Sollaug Ingebrigtsen, Anna Josefsen, Gunn Stenvold, Hermod "coo" Johansen og Sylvi Bavda.

FOTBALL VEGCUPEN

Sesonginnspurten er i full gang - vi kvalifiserte oss pånytt til sluttspillene i vegcupen med resultatene.

TROMS - FINNMARK 2 - 0

NORD-TRØNDELAG - TROMS 4 - 5

Sistnevnte kamp endte 3-3, men vi greide biffen i straffesparkkonkurransen.

Så bar det til Stavanger hvor sluttspillene fant sted 23. og 24. august.

Alle gode ting er tre, fjerde gangen skal det skje - en regle som ikke ble gjort til skamme. Fjerde gangen Troms stilte opp til sluttspillene lyktes det fullt ut.

Det rapporteres om enestående laginnsats - i semifinalen ble det seier over Vest-Agder 3-2 etter ekstraomganger og i finalen 2-1 over Rogaland.

Og det gratulerer vi med.

FOTBALL LOKALT

I 1.divisjon kjemper nå VEG I helt i toppen etter to fine resultater, 3-1 over BJØRN og 1-0 over TABI. Det gjenstår her 3 kamper.

VEG II har våknet til dåd, laget er ubeseiret etter ferien med 3-1 over KLIMATOR, 3-1 over SYKEHUSET og 1-0 over ELEKTRO. Tabellposisjonen er betydelig bedret og befinner seg i mellomklassen i 4. div.

I bedriftscupen i Tromsø er VEG nå klar for kvartfinalen etter brakseier i 2. runde med 7-0 over HÅKO.



Fra fotballtriumfen i Stavanger nøyer vi oss denne gang med et par "usportslige" bilder - øverst mottar kapteinen på laget, Andreas Setsaa, seierspokalen av vegsjef Chester Danielsen i Rogaland og til høyre fyller oppmannen Ingolf Moan lagets pokalskap med troféet.



FRIIDRETT

Aktiviteten her er heller laber, s nn generelt, til gjengjeld har vi Johan Filseth som herjer stygt i resultatlistene. Det har hittil blitt kretsmesterskap i terrengløp både i k rt og lang løype i sin klasse. I lang løype ble Filseth også beste løper uansett klasse.

I et løp "Prestvannet rundt" (3 runder) ble det også seier og har ellers vunnet flere treningsløp på Valhalla stadion. Han har bl.a. nådd resultater som 4,21 min på 1500 meter og 9,24 min på 3000 meter, tider som må ansees som svært gode i bedriftsidrettssammenheng.



PERSONALIA

Og så gratulerer vi med

50  r

Vegvokter Ivar Pedersen, Kaldfarnes 30/8
Sjåfør Norvald Sm rsg rd, Sørreisa 31/8
Verkstedarbeider Alvin Nilsen, Finnsnes 25/9

60  r

Vegmester Helge N. Lundberg, Storsteinnes 26/7
Vegvokter J rgen Abrahamsen, Brøstadbotn 27/7

NYE PENSJONISTER

Som nye alderspensjonister tar vi denne gang avskjed med:

 iel Solvoll, Aspelund
Johan Jensen, "
Har ld Andreassen, Kasfjord
Ole Jensen, Aspelund
Fridtjof Fagertun, Bardu
Ole Fossbakk, Fossbakken
Hilmar Nilsen, Kantornes
Hilmar Hansen, Rotsundelv
Bardolf Bendiksen, Borkenes
Martin Sletten, Bardu
Håkon Sørlie, Bardu

og dessuten er Ole  stlund, Fossbakken, sluttet grunnet helbredsvikt.

Kryssord

Vannrett:

1. M nstringen.
7. Greker.
13. Statsoverhoder.
14. Hundyr.
16. Uforfalsket.
17. Håkon Jarls trell.
18. Finn Strøm.
19. Bekledningsgjenstand.
21. Anrette.
23. Tau i seilet.
24. Forspiller.
26. Busker.
28. By i Sveits.
29. Norne.
31. Tegn.
33. Nasjonalitetsbetegnelse for fly.
34. Barnet.
36. Oppfostring.
37. Rett.
38. Rund.
39. Myntenhet.
41. Kamplass.
45. Smerte.
46. M lenhet.
49. Krypdyr.
50. Doktoren.
52. Militær grad.
54. Sukker.
55. Tull.
56. Sønnen.
59. Nyhetsformidler.
61. Hast.

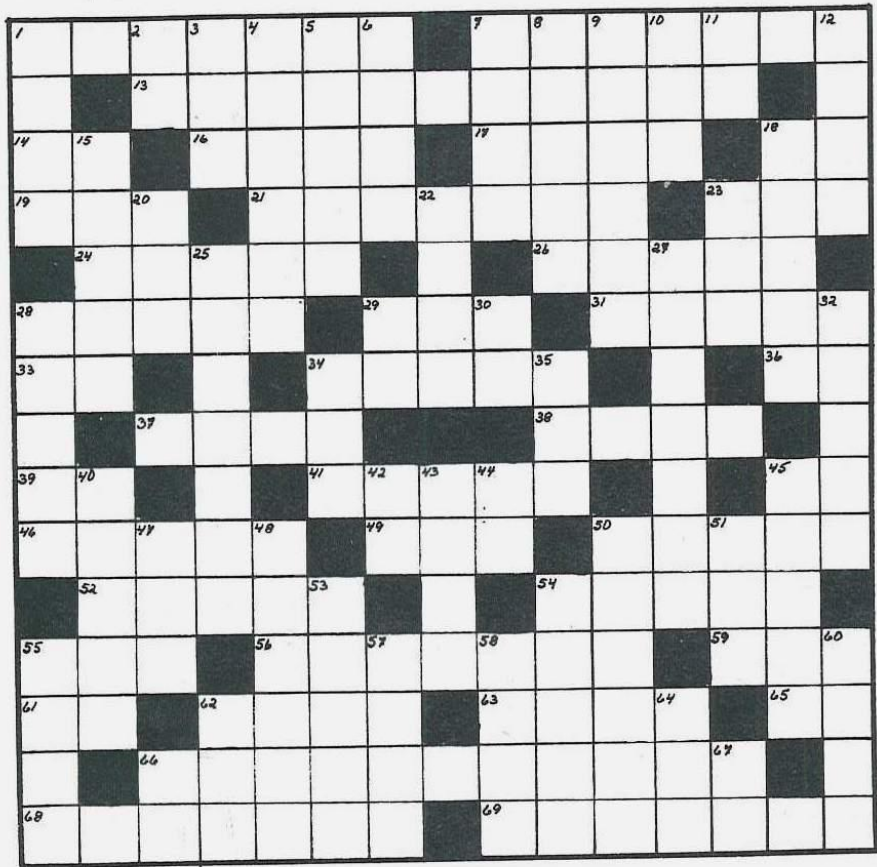
62. Tresort.
63. Sinte.
65. To like.
66. Overgrepene.
68. Hundyr.
69. Artist.

Loddrett:

1. Stell
2. Svar betalt
3. Mannsnavn.
4. Lokk.
5. Kvinnenavn.
6. Kort.
7. More seg.
8. Finsk innsjø.
9. Arbeidsnektelse.
10. Tetningsmiddel
11. Uro.
12. Hurtig.
15. M lenhet.
18. Bedrift.
20. Organisasjon av stater.
22. Ulv.
23. Legemsdel.
25. Fugl.
27. Omstreifere.
28. Pengel s..
29. FN.
30. Pronomen.
32. Vanlig.
34. Filmselskap
35. Gubbe.
40. Svensk artist.

42. Spørte.
43. Grønn øy.
44. Mesterskap
45. Bie.
47. Skjær.
48. Keeper.
50. Selger Brennevin.
51. Drikk.
53. Tynn.

54. Ny.
55. Ustyrlig.
57. Træl.
58. Tegneseriefigur.
60. Sund.
62. Geriljaorganisasjon (omv.)
64. Engelsk tall (omv.)
66. Varehus i Tromsø.
67. Einar Bruun.

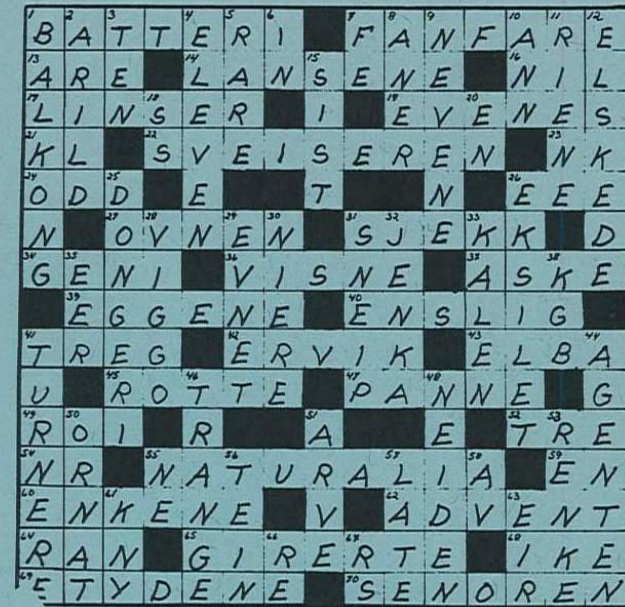


NAVN

ADRESSE

LØSNINGEN MÅ VÆRE SENDT "VEGSTIKKA", VEGKONTORET, POSTBOKS
615, 9001 TROMSØ, INNEN 1. NOVEMBER 1974 OG MERK KONVOLUTTEN
"KRYSSORD", 6 LODD I PENGELOTTERIET VENTER.

LØSNING PÅ KRYSSORD I NR. 2 1974



Denne gang ble det disse vinnerne:

1. 3 halvlodd Henning Ivarrud, Nordland vegkontor,
Bodø
2. 2 " Wiktor Eriksen, Tromsø
3. 1 " Inger Torkildsen, Tromsø

Vi gratulerer.

Har du forslag...



Statens Vegvesen
Hovedutvalget for samarbeidsutvalgene
i Statens Vegvesen.