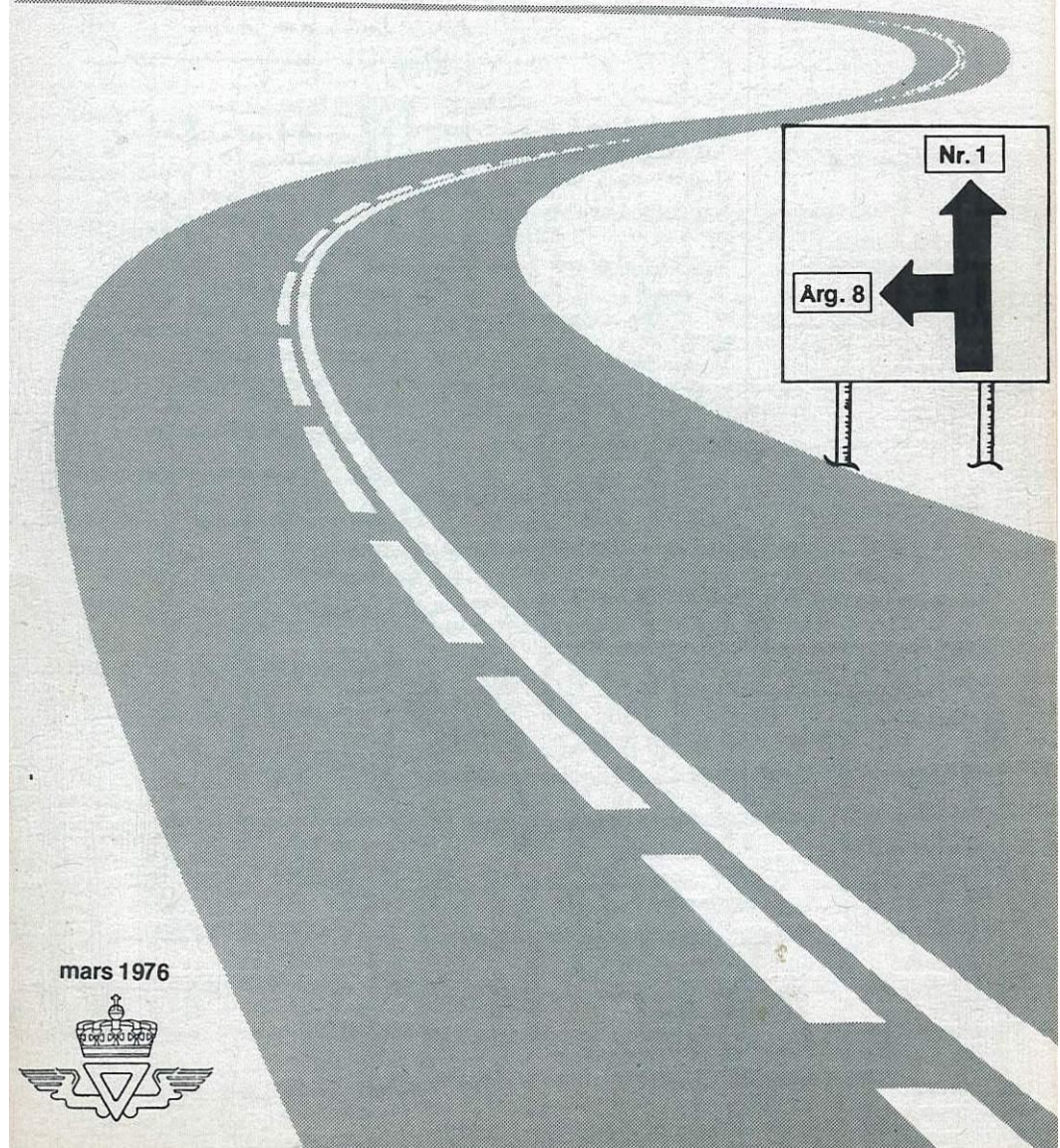


Vegs i kka



mars 1976



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

NR. 1 — MARS 1976
8. ÅRGANG

INNHold:	side
Det skytes på pianisten	3
Pendlingen —	5
Brøytemareritt både ute og inne	8
Besøk i vegm.område 8	10
På Kvænangsfjellet må man alliere seg med nordvesten	14
Økonomisk stønad til opplæring på fritid	16
Avskjedsprat med Gunnar Eigeland .	18
Og her	20
Rullering av Norsk vegplan	21
Håndboken 1976	23
VMU foreslår egne verneregler	24
Skadestatistikk for 1975	27
Troms vegoppsynsmannsforening ..	28
Program utbedring riksvegkryss 1976	29
Kurs generell vegbygging	29
Samarbeidsutvalget	30
Førkrigs i Grovfjord	32
Vegvesenet med i leting etter ulykkespunkter	32
Nye maskiner og biler i 1976	33
Bedre samkjøring	34
Vedlikeholdspatroljer for brakkene våre	34
Nytt fra administrasjonen	35
Vi gratulerer	35
Ordet fritt	36
Hytter/brakker i påsken 1976	36
Dødsfall	37
Veg-sport	38
Veteraner går av	40

I redaksjonen:

Olve Reiersen
Anna Josefsen

Redaksjonsråd:

Overing. Gunnar Berntsen
Oppsynsmann Olav Berglund
Verkstedarb. Åge Seppola
Jordskiftekan. Gaute Kydland
Bilsakkyndig Odd Halvorsen

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Harald Olsens Trykkeri

Opplag:

1300 eksemplarer

Det skytes på pianisten!

Gjennom avisene er det i det siste rettet ganske kraftig skyts mot vegvesenets avkjørselspolitikk i Troms fylke.

Det er særlig fra lokalpolitisk hold hevdet at vegvesenet ensidig tar hensyn til den del av trafikken som ønsker å komme hurtigst mulig fram. Formannskapet i en av Tromskommunene har nylig uttalt at de ikke aksepterer at vegvesenet i Troms fratar de politiske myndigheter muligheten til å gjennomføre en akseptert samfunnspolitikk, eller med andre ord, det er ikke vegvesenet som skal avgjøre bosettingen.

Selvfølgelig er det ikke det. Og vi synes dog, at når man fra lokalpolitisk hold, — har vært med å forme både de fylkes- og rikspolitiske tiltak — har arbeidet aktivt for de representanter som er valgt til stortinget og fylkestinget

så burde man enten akseptere de signaler nasjonalforsamlingen og fylkestinget sender ut, eller — hvis man ikke er enig — gjøre sine anstrengelser gjennom de rette politiske kanaler.

Her i Troms fylke har vi nå på andre året et fylkespolitisk trafikksikkerhetsutvalg i sving. Dette utvalget har vist en særlig høy og prisverdig aktivitet for å høye trafikksikkerheten på våre veier. De har gjennom opplysende virksomhet bl.a. søkt å sette fingeren på de eksisterende faremomenter og har kommet med forslag om en rekke tiltak til forbedring hvorav en god del allerede er satt ut i livet. Dette trafikksikkerhetsutvalget har i sitt arbeid også gitt ut en liten trykksak «Om bomiljø, spredt bebyggelse og trafikksikkerhet.» En av de aller viktigste begrunnelser for å gi ut en slik brosjyre, fant utvalget i det faktum at — **i løpet av de 4 siste år er over 1000 barn mellom 0-7 år skadet eller drept ved trafikkulykker i Norge.**

Undersøkelser som er foretatt av Transportøkonomisk Institutt har vist at barn i randbebyggelse er opptil 8 ganger mer utsatt for å bli invalid eller drept ved trafikkulykker enn de som bor i regulerte boligområder.

Trafikkulykker på riksvegene i Troms (med personskade) viser dessverre en markert stigning fra 1974 til 1975.

	1973	1974	1975
I alt	78	44	125
Herav ulykker i forbindelse med kryss /avkjørsler og hvor fotgjenger krysser kjørebanelen, tilsammen	29	21	50
	= 31%	= 48%	= 40%

Det viser også hvor riktig valgt utgangspunktet for nevnte brosjyre er.

Og Stortingets samferdselskomite uttalte i mai 1971 bl.a.

«Komiteen vil også legge stor vekt på avkjørselsreguleringen og at det blir ført en konsekvent og stram linje for i størst mulig utstrekning å unngå randbebyggelse med enkeltvise avkjørsler til de tilstøtende eiendommer»

Det skytes således på «pianisten» mens «komponisten» går fri.

Og at «pianisten» ikke spiller falskt — at vegvesenet etter beste evne tolker og håndhever de retningslinjer som er trukket opp av de bestemte politiske organer, nemlig Stortinget og fylkestinget, tror vi følgende klargjør:

Av de ca. 600 ferdigbehandlede avkjørselssaker i 1975 ble 500 innvilget og ca. 100 avslått eller henvist til løsninger som søkeren ikke fant å kunne akseptere. Videre fikk fylkesutvalget forelagt seg 8 ankesaker, hvor vegsjefen fikk medhold i 6 og søkerne i 2.

Dette mener vi er en behandling som er godt i samsvar med de politiske retningslinjer.

Troms fylkesting fulgte opp i Bardu, 7. juni 1974, med dette enstemmige vedtak:

«Fylkestinget vil understreke at trafikksikkerhet først og fremst vil være avhengig av en planlagt utbygging i kommunene, hvor det er lagt vekt på et trygt trafikkmiljø. Fylkestinget viser her til de oppgaver og styringsmidler i trafikksikringsarbeidet som kommunene har etter bygningsloven.»



Pendlingen — like gammel som vegvesenet

I de årrekker vegvesenet har vært i gang med nye vegger, utbedringer m.v. har anleggsbrakker og leirer skutt opp — snart her og snart der. For det meste på bortgjemte og ufarbare strøk — ikke så rart — det er jo vegger som bygges. I våre brakkeleirer er det for det meste ukependlere. Så sikkert som fredag og mandag kommer — like sikkert farer de fram og tilbake — fra arbeidsplass og hjem — hjem og arbeidsplass. Ikke alle har like enkel vegrute. Ute på Sommarøy f.eks. fant vi to karer, Rudolf Olsen og Sverre Selkvist. Begge fra Vanne-kammen og med en reiselengde en veg på over 13 mil + 2 ferjer og båt. Andre kan sikkert ha lengre strekning, men her ute i øygården i Troms er det ikke alltid like enkelt å komme seg fram til fastsatte tider.

Da «Vegstikka» var på besøk på Sommarøy — en fredag — var det oppbrudd på anlegget. Det skal bli bru til Sommarøy — nå går vegbåten «Veg» med arbeiderne over til leiren og «fastlandet». Fra anlegget og ned til kaia benyttes en Pick-up og så er det en 10 minutters tøffing med vegbåten. Skjønt 10 minutter — i dårlig vær her ute må det nok beregnès atskillig mer.

— Og ferden videre?

Rudolf Olsen forteller:

—Sverre Selkvist og jeg som er naboer, får nå sitte på med de som har bil til Tromsø. Vi må helt inn til sentrum for å ta bussen tilbake igjen og nordover. Etter de erfaringer vi har er vi nødt til dette for overhodet å få plass — det er så mange som reiser — og vi tar ikke sjansen på å bli stående igjen på Kvaløysletta en fredag for å se en fullstappet buss kjøre forbi. Bussen starter fra byen kl 17.15 og da går det

slag i slag med buss og ferje til vi er hjemme ved 21.00-tida om kvelden. Og søndag ettermiddag må reiseveska være ferdigpakket igjen for da starter vi herfra kl. 17.00. Framme i brakkeleiren på Brensholmen sånn ca. kl. 22.30. Så helgene blir svært avkorta på denne måten.

Men det er de enige om begge to. De har valgt å arbeide i vegvesenet. Så selv om det er mye mas med ukependlingen så er dette å foretrekke framfor å være borte fra hjemmet i lengere sesonger slik som f.eks. fiskere. Når man blir

Første etappe — vegbåten.



vant med det så går det bra, sier de. Og vant må man jo si disse to er, som har pendlet i en årrekke.

— Rudolf Olsen, hva med å være så mye borte fra hjem og familie?

— Det er vel slik i de fleste hjem at det meste der faller på husmora. Og for oss med all denne farten blir det dessverre sånn at man nesten blir fremmed for resten av familien — kona og barna ser oss ikke stort. Barnas oppvekst og oppdragelse kan man ikke ta den ønskelige del i. Det blir som alle skjønner mye som faller på kona. Og på toppen av dette har vi for vår del også litt fjøsstell.

De sier det begge to. En ting er sikkert, mye av det som de hadde lyst

Andre etappe.



til og trengte å gjøre hjemme, må utstå i mangel på tid. Det verste er at kveldene i brakkeleiren gir god anledning til å ta dette ugjorte fram i tankene. Men av erfaring har de lært at dette ikke hjelper stort — tvert imot. Det lønner seg bedre å la slike tanker fare. Men de innrømmer at det ikke er like lett alle ganger.

Brakkelivet ellers kan være ganske trivelig. Det er jo arbeiderne selv som bestemmer hvordan tonen skal være. Med godt kameratskap kan prat og diskusjoner gi liv i en ellers tom tilværelse. Leirene er jo som oftest utenfor tettbebyggelser og dermed også annen underholdning. Eget rom og god mat gjør også absolutt sitt til at det er trivelig.

Fjerde etappe — ombord til den første fergen.



At det helt skal bli slutt på pendlingen er nok likevel ønskelig. Men om dette ikke lar seg gjøre så i allfall at den blir så kort som mulig — det må det legges vekt på. Selv om varigheten kan bli kortere på et anlegg betyr det ikke så mye. Kortere reiserute vil også gi lavere reiseutgifter — og når en i tillegg tar det trivselsmessige i betraktning teller det stort.

En gledelig ting var fjorårets sommerferie som ble 4 uker sammenhengende. For vår del betyr det mye. Likeså at det gis muligheter til å opparbeide en arbeidsdag om den f.eks. skulle falle mellom to fridager.

OG HUN SOM STELLER HJEMME

Å være gift med en pendler — det betyr å være alene lange stunder med ansvaret for hjem og barn. Og vi kan tenke oss at det nok kan være problematisk av og til.

I Rotsundelv traff vi på Hildur Nevermo, gift med Petter Nevermo. Han begynte i vegvesenet i 1963 og har så og si hele denne tida vært ukependler — ja, også før den tid.

Vi lar Hildur Nevermo fortelle:

— Her vi bor er det mangel på arbeidsplasser og som på så mange andre steder må forsørgeren reise bort for å få arbeid. Far min f.eks. var ansatt i vegvesenet og så lenge jeg kan huske var han borte hele uka. Så jeg for min del er vant med at husfaren er lite hjemme. Og da var det gårdsbruk også og mangt et krafttak måtte tas. Sånn har jo jeg det lettere. I all fall ble jeg snart fortlølig med pendlingen. Det er jo han som må bort på arbeid som har den verste oppgaven tross alt — og når han påtar seg det — så må jeg også gjøre mitt beste.

Med 3 barn har det heller ikke vært tid til å gruble eller vantrives alene. Mens

alle barna var små trengtes det ofte en håndsrekning med forskjellige ting jeg ikke klarte alene. Men med familien i nærheten og gode naboer går det bra. Selvfølgelig kan det være tungvint mange ganger og man kunne ønske det annerledes. — Men man har jo weekenden å glede seg til — i og med frilørdagene så blir det jo litt familieliv også.

Og etter en liten betenkning:

— Kanskje blir man mer selvstendig — kanskje har dette også ført til større ansvar både for mine egne og dermed også en plikt til å ta del i det som skjer rundt en i samfunnet forøvrig. I alle disse årene har jeg vært aktivt med i foreningsarbeid, sanitets- og redningsforeningene og i de senere år er også politikken kommet inn i mitt liv. Selv om det ikke kan kalles for noen storpolitisk virksomhet så har jeg vært med i skolestyret, fortiden varamann til kommunestyret og i 1975, kvinneåret, var jeg medlem i Nordreisa kommunale kvinnerådsutvalg.

Hildur Nevermo.



Desember 1975:

Brøytemareritt både ute og inne

Leif Vaeng på rv 84 . . .



Einar Jensen på Arnøya . . .



. . . lar vi representere våre brøytekontraktører som alle har hatt en stri tørt.

Mens våre brøytemannskaper kjempet både dag og natt mot snøfall, snøfokk og snøras — lavtrykkene hadde visst årsmøte utenfor Tromskysten — tok disse lavtrykkene godt tor seg av vedlikeholdsmidlene.

Vedlikeholdssjefens vise lød som «Pengegaloppen» spilt baklengs. Etter å ha måket fram de tørre tall, ser vi at brøytebilene på riks- og fylkesvegene i desember tilsammen kjørte rundt jorden ved ekvator noe sånt som 25 ganger (hva de nå måtte ha der å gjøre) — nesten 1 mill. brøytekilometer — eller om man vil — hver kilometer riks- og fylkesveger i Troms fylke er brøytet 294 ganger.

Dette kostet kr. 4,6 mill. mens det var forventet omlag kr. 1,4 mill. i brøyteutgifter denne måneden. I tillegg har vi så utgiftene til annen snø- og isrydding, så som fresing, bortkjøring av snø, rydding etter ras m.v. slik at de totale vintervedlikeholdsutgiftene i desember 1975 løp opp kr. 6,5 mill. på riks- og fylkesvegene mot planlagt kr. 2,9 mill.

Men de tørre tall forteller ikke alt — de kan ikke til fulle beskrive den innsats våre brøytemannskaper leverte i den hektiske julemåneden. De har hver især fortjent å bli omtalt her i spaltene — deres opplevelser og anstrengelser lar seg imidlertid neppe beskrive.

La derfor vår billedreportasje være

vår lille honnør til alle i vedlikeholdstjenesten under det vintermareritt vi gjennomgikk — våre brøytekontraktører heller ikke glemt — de har sannelig ikke hatt den letteste oppgaven. Vår takk!

På Arnøya går freser hva remmer og tøy kan holde med Reidar Berg som fører.



Henrik Nygård — kjører høvel på Arnøya med plog og div. annet utstyr.

Også skiltene må graves fram — fra Bardu.



Besøk i vegmesterområde 8:

Nye ferjeforbindelser – mere aktpågivende vegvedlikehold

Det geografiske område er ganske imponerende — i overkant av 6 900 kvm og i størrelse ikke langt unna Vest-Agder fylke som slett ikke er det minste fylke — 3-4 ganger større enn andre vegmesterområder. Nå er det riktignok ingen veger på kryss og tvers innenfor dette arealet, men drøye 500 km setter dette vegmesterområde på topp i veglengde også. Av dette ikke mindre enn 20 mil av rv 6 — «hovedgaten» gjennom fylket.

Ferjeforbindelser har det også blitt flere av etter hvert i Nord Troms, så skal alle kriker og kroker i område besøkes — da går det med 3-4 dager, sier vegmester Roald Hjalmarsen og legger til: — «og skal man prate med folk underveis og det er jo ofte oppgaven, da må det legges til dager.»

Det er kanskje ikke noe annet vegmesterområde i Troms som har hatt større sommertrafikk i forhold til vintertrafikken. Turistene har foruten å nytte rv 6 som gjennomfart også forlengt plottet ut Nord Troms på sine kart som et meget attraktivt feriedistrikt — fin og frisk natur og hvor det lenge har vært brukbare fiskemuligheter.

Dette merker de som daglig steller med vegene nord for Lyngen. Området har ikke vært for godt forsynt med «svarte» dekker, men nå er det blitt litt sving på dette her også. Og Hjalmarsen legger til:

— Den intense sommertrafikken la et særlig press på oss når det gjaldt ferjetrafikken over Lyngfjord. At vi nå har veg rundt fjorden, har lettet dette

presset atskillig. Er det noe nå som f.eks. klikker på ferjeleiet i Olderdalen, så ligger jo vegen der.

Vintertrafikken har vært særlig lav i dette distrikt — lenge lå jo Kvæangsfjellet som en stengsel for Kvæningen og Vest-Finnmark — nå er dette problem overvunnet og i og med trafikkomleggingen i Skjervøyområdet, har nok

Hjalmarsen:og tettstedsproblemer med tilhørende papirmengde er nådd også hit.



vegtrafikken øket betraktelig i vinterhalvåret.

Og Hjalmarsen fortsetter: —Et nytt trekk i vintervedlikeholdsberedskapen har vi fått med ferjeforbindelsene. Tidligere isolerte vegnett er nå med ferjene knyttet til det øvrige vegnett — dette betyr et mere aktpågivende vedlikehold der — vegtrafikken på disse øyene blir avhengig av fast oppsatte ferjeruter. Og ute på Arnøya har vi vinterstid mangel på en hard tørn for å holde trafikken igang. Her er det særlig værhardt og vegene her må vel regnes til de absolutt vanskeligste brøyteroder i fylket. Ikke lenge etterat vegene på Arnøya var ferdig bygget, tok stormen snøskjermene. Og disse har vi ennå

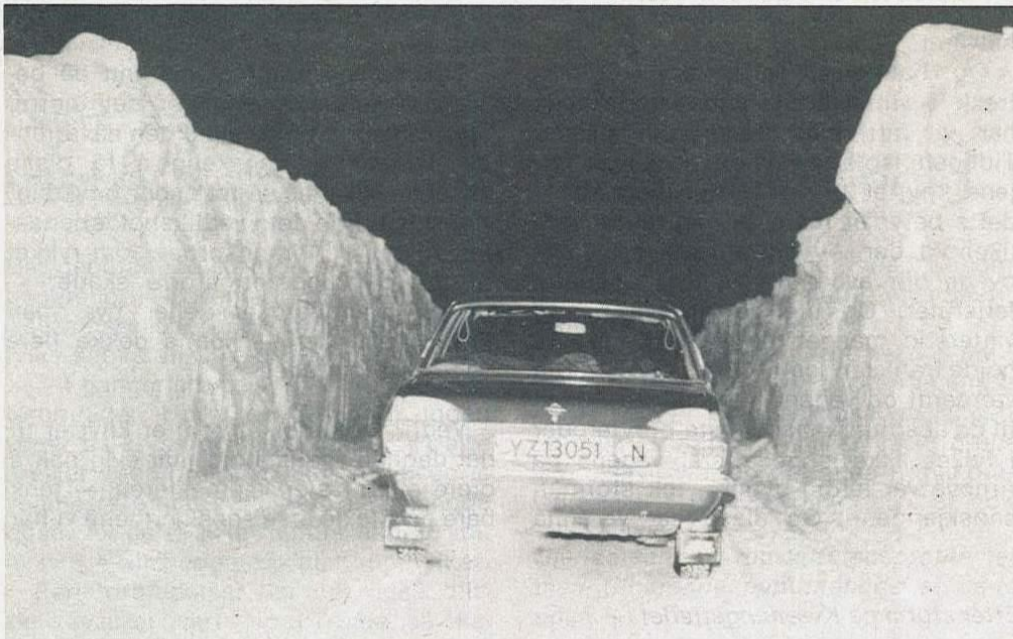
ikke maktet å sette opp igjen i sin fulle lengde.

Hjalmarsen kommer her inn på bemanningssituasjonen. Når det inntrer større skader, er det med den nåværende bemanning vanskelig å få disse skadene reparert så fort som ønskelig. Kanskje burde det i vedlikeholdstjenesten finnes et «brannkorps» som rykker ut når det oppstod større skader — dette «brannkorpset» eller hva man måtte kalle det — kunne dekke flere vegmesterområder.

Vedlikeholdsfolket som er knyttet til det daglige vedlikehold, har evig nok å gjøre ellers, sier vegmesteren — tenk bare på alle de løse snøskjermene vi har

Etter storm på Kvæangsfjellet





Slik kan det se ut på Arnøya vinterstid.

Snefonner eller ikke — litt rekkverk må også opp. H. Mathisen og O. Sætermo.



rundt omkring — settes opp om høsten og tas ned til sommeren. —

—Løse snøskjermmer, ja, såvidt vi vet, ligger dere på topp i fylket når det gjelder slike innretninger, skaper de noen problemer utenom det at det kan røyne på å få de opp og ned til rett tid?

— Her er vi avhengig av et godt forhold til grunneierne, det må innrømmes at det ikke alltid har gått helt knirkefritt. Imidlertid tror vi at vi nå har overvunnet de vanskene, som hovedsaklig dreide seg om den årlige betalingen da. Et annet problem er også at skjermene skaper jo store snøskavler som tiner i seneste laget. Dette avhjelper vi nå med å måke og også sandstrøskavlene for hurtigere å bli kvitt de.

Det har vært en rivende utvikling i Nord Troms også — vegmesteroppgavene merkes nå også her av tettstedsproblematikk, avkjørselssaker, m.v. Som de fleste steder i fylket har jo bebyggelsen grodd opp langs eksisterende veger uten tanke på den trafikkmengde vi har i dag. Så oppgavene innenfor dette feltet vil vel stadig øke.

Vegmester Hjalmarssen har vært borti litt av hvert i vegvesenet opp gjennom årene, formann, vegvokter, anleggsoppsynsmann og sitter inne med atskillig erfaring om både bygging og vedlikehold av veger. Selv sier han at tiden som vegvokter har vel kanskje vært den mest verdifulle for det arbeid han har i dag, selvom det da var helt andre forhold.

— Ja, hva har du nå erfart Hjalmarssen?

— At den gamle ordning med vegvoktere for bestemte, passende lange vegstrekninger, synes å gi et mere effektivt vedlikehold. De lærte sine

vegstrekninger å kjenne, visste bedre hva som kunne skje og også bedre når faremomenter kunne opptre. Kanskje fulgte det med litt mere æresfølelse også, tror jeg. Og slikt er godt å ta med.

Smil i matpausen — Thorvald Mortensen og Peder O. Eriksen.



På Kvænangsfjellet må man alliere seg med nordvesten

Skal man presentere vegmesterområdet i Nord-Troms, unngår man ikke Kvænangsfjellet — kanskje ikke den hardeste nøtt for våre brøytemannskaper i dag. Men det står fremdeles respekt av dette fjellet og de værforhold som kan forekomme her. Nyttårsaften klorte vindmåleren seg fast på *orkan* og forlot ikke den skalastreken før et par dager av 1976 var tilbakelagt. Likevel, etterat vegen over Kvænangsfjellet ble ombygget først i 60-årene har det ikke vært nevneverdige problemer med å holde den åpen — det forekommer nok at den er stengt — men dette er gjerne fordi manskapene ikke har sikt nok for brøyting. Brøytesjefen Martin Mathisen føyer til «vi har da også etterhvert lært oss at det ikke nytter å stange imot, nei, man må alliere seg med nordvesten, la den foreta snøryddingen der det er mulig».

Og Martin Mathisen kjenner fjellet — allerede i sin pure ungdom fikk han bokstavlig talt føle det på kroppen — snømåker og medhjelper på brøytebiler. Senere i den faste styrke som hver høst kjempet mot snømassene så lenge som mulig, for så ved påsketider neste år å sette igang med rydding. I tider med tildels skrøpelig materiell — tyske etterlatenskaper — dårlig med reservedeler, man ofret gjerne en bil eller maskin for å kunne plukke deler derfra. Og verkstedet på Storslett hvor disse reparasjonene skulle foregå — ikke oppvarmet — når landvinden i ukevis herjet på det verste, var temperaturen den samme innenfor veggene som utenfor, -150 -200.

Men var det kaldt å være innendørs der, så var det jammen også mangel på strid tørn på fjellet. Og spørsmålet om høsten var gjerne — hvor lenge skulle man holde ut?

Mathisen forteller — «det hendte vi lå 2-3 dager innesperret i brøytestasjonen

Fra arbeidet med å ta opp vegen over Kvænangsfjellet våren 1957 — snøfreser har allerede gjort atskillig arbeid, men Nils O. Nilsen konstaterer med målebånd at det er nok ennå 2 meter til vegbanen.



(den gang skrøpelig brakkestell), uten forbindelse med omverdenen, telefonforbindelsen brudt og noe VHF-samband fantes jo ikke den gang, omsider nådde, beskjed om tilbaketrekking for sesongen og jeg kan ikke si annet enn at utsiktene til å komme oss ned fra fjellet gjorde oss ekstra spreke. Det var ingen som klaget verken på arbeidstiden eller tempoet. Etter 7-8 timer hadde vi greid å ta oss ned. Som sistemann fra brakka skulle jeg sette en bøtte over skorsteinen — den var blåst bort — ikke rart at det luktet svidd.» Og Mathisen fortsetter, «Selv i dag med skikkelig veg over fjellet kan folk bli skremt. En libanesisk elektrostudent ble «merket for livet» da han møtte snøstorm på Kvæ-

Martin Mathisen.



nangsfjellet i mai måned. I forkommen og høyst forskremt tilstand tumlet han inn på brøytestasjonen etter å ha forlatt bilen et stykke unna — iført småsko og forøvrig sommerlig antrekk + et digert sjerf. Han fikk da ly og annen forpleining et par dager, og tross været hadde bedret seg, var det nesten ikke mulig å bli kvitt han — gråt og skalv av redsel — bare på tanken å måtte fortsette. Men det måtte han, han hadde jo hjemmet i Beirut, lest om det første kraftverk i Hammerfest — kastet seg inn i bilen og lagt avgårde med Hammerfest som mål. Vi måtte følge han til bilen og skysse han avgårde.»

En annen kjentmann fra fjellet, helt fra anleggstiden, er pensjonist Nils O.

Nils O. Nilsen.



Nilsen, bosatt i Vassbotn ved Oksfjordvatnet. Han gjorde sin første inntreden i vegvesenet allerede i 1922 og har hatt en finger med i spillet under byggingen av en rekke av vegene i Nord Troms, faktisk fra Furuflaten i syd og til Kvænangen i nord.

Og vegen over Kvæangsfjellet har han fulgt fra som kjentmann og medhjelper under stikningen og som formann da vegarbeidet begynte her i 1935. Vegen kunne trafikeres i 1939 og det ble allerede denne høsten gjort forsøk på brøyting, men det måtte man da som senere gi opp når snømengden og vinden ble for ille.

Det ble Nils O. Nilsen som fikk vegvokteroppgaven for denne fjellstrekningen. Ikke bare måtte han være tidlig ute om høsten med å stake opp vegen med tanke på brøytingen, men om våren hadde han ansvaret med å finne igjen vegen. Det meste av den var begravd av snømengder som i dybde langt oversteg brøytestikkene. Å merke vegen slik før snøryddingen tok til, var en særlig vanskelig og viktig oppgave, man måtte jo være sikker på at ikke snøfreseren arbeidet seg inn i bergveger eller utfor skråninger.

At fjellet kunne være lunefullt selv i årstider med midnattsol, fikk den tyske hær føle under krigen. Under oppmarsjen av militære styrker tør angrepet på Sovjet i 1941, hadde tyskerne foruten en masse folk til måkere også anskaffet de første snøfresere som var sett på våre kanter. Etter en lang arbeidsdag i midten av mai måned forlot de maskinene og drog ned av fjellet til sine forlegninger. Hva møtte de neste dag? Snø og atter snø — en veritabel snøstorm hadde begravet freserne og da de endelig ble lokalisert, var de under 4 meter snø.

Dette var vel med å sette fart i planene om en tretunnel over fjellet og

denne ble da bygget ved hjelp av en masse folk, hovedsakelig fanger.

Men selv med en slik tunnel var man ikke trygg, forteller Nilsen, det oppstod stadig skader etter storm og ras, og på vegbanen hadde man teleløsning atskillig lenger enn på veger i fri luft. Dette førte stadig med seg anklager fra tyskerne om sabotasje og stadige forhør, men det ble da med det.

Dette treoverbygget ble sprengt og brent i krigens siste dager, øyenvitner vet å fortelle at det arbeidet tok 5 uker.

Etter krigen søkte man å gjøre vinterstengningen så kort som mulig, og etterhvert fikk man bedre materiell, man fikk også større press fra publikum, også dette virket da slik at man holdt lengre ut om høsten og startet opp tidligere om våren.

Nilsen blar i notatboken, der er innført stengningsdatoer og datoer for gjennomslag. Han finner at i vinteren 1954-55 måtte de gi opp 22. oktober for så ikke å makte åpning før 22. mai — temmelig nøyaktig 7 måneder — 5-6 måneders stengning var imidlertid ikke uvanlig.

Men nå etterat vegen ble bygget om, er forholdene helt annerledes — utstyret er og blitt bedre — varslingsapparatet er bedre — og at man har fått tilfredsstillende boligforhold for menneskene — alt er med på å gjøre vegen over Kvæangsfjellet til en ganske trygg ferdselsåre, sier Nils O. Nilsen tilslutt.

Økonomisk stønad til opplæring på fritid

Til større opplæringstiltak som foregår på fritid kan det søkes om økonomisk stønad. Dette er ikke noe nytt — slik stønadsordning har det vært mulig å nyte godt av i flere år — men med Vegdirektoratets rundskriv nr. 4 av 21. januar 1976 er behandlingen av denne form for søknader overlatt vegkontorene. En noe mere forenklet behandlingsform, skulle man tro. For å sikre søkere en mest mulig lik behandling, er det gitt visse retningslinjer og vi skal nedenfor se litt på disse.

Hvilke tiltak kommer inn under ordningen?

Med større opplæringstiltak menes her opplegg som strekker seg over mer enn et semester. F. eks. 2-årig kurs ved Bedriftsøkonomisk institutt — kursopplegg ved handelshøyskolens kursvirksomhet — kursopplegg ved folkeuniversitetene — enkelte opplegg ved yrkeskoler og tekniske skoler, for å nevne noen. Videre omfatter ordningen også større sammensatte brevkursopplegg hvor det ikke ytes 100 % statsstønad fra Kirke- og undervisningsdepartementet.

Hvilke betingelser stilles?

Det aktuelle opplæringstiltaket må ha tilknytning til vedkommende søkers arbeidsområde og tiltaket må i sin helhet foregå på fritid. Det er således ikke aktuelt med studiepermisjon uten lønn eller liknende, bortsett i forbindelse med avleggelse av eventuell eksamen.

Hvordan beregnes stønadens størrelse?

Utgangspunktet for beregningen av stønadens størrelse er kursavgiften. For brevkursopplegg vil dette utgangspunkt være det beløp som står igjen etterat statsstønaden på 65 % er trukket fra.

Av budsjettmessige grunner gis ikke stønad til bøker, materiell, reiser, eksamensavgifter m.v. Det kan gis tilsagn om stønad for inntil 75 % av kursavgiften for hele kursopplegget — begrenset av et maksimalt stønadsbeløp — for 1976 fastsatt til kr. 3 300,—. Dette beløp tas det sikte på å regulere år for år.

Hvordan få tilsagn/utbetalt stønad?

Det må foreligge skriftlig søknad hvor kursavgiften dokumenteres. I tilsagnet vil fremgå at stønaden betales etter-skuddsvis — enten med et forholdsvis beløp når selvstendige enheter av kurset er fullført — eller med hele beløpet når tiltaket er fullført i sin helhet. Kursarrangøren skal bevidne at opplegget er gjennomført.

Noen søknadsfrist?

Utgiftene skal dekkes av bevilgningen til spesielle opplæringstiltak som gis vegvesenet i de enkelte fylker. Det er derfor ønskelig å få inn søknad om slik stønad så tidlig som mulig i året. De må nemlig vurderes i sammenheng med annen kursvirksomhet som skal utredes av den samme bevilgningspost.



Avdelingsingeniør 1962 — overingeniør 1970 — driftssjef 1974 og nå vegsjef i Vestfold fylke.

Rask karriere, får'n si. Har ikke rukket å bli skikkelig kald mellom snøfonnene i Troms, før han skifter over til en i dobbel forstand varmere arbeidsplass. Vestfold fylke — riktignok ikke større landareal enn et lite vegmesterområde i Troms — men tettbefolket, med helt andre trafikkmengder og de mange og vanskelige problemer som da følger med. Jo — det skal nok bli en «varm» stol å sitte i, tror vi nok. Men det kan vi kanskje få rapport om når det er gått en tid —.

Da Gunnar Eigeland kom hit til Troms avløste han nåværende vegsjef Herleiv Solberg som driftssjef. Denne stillin-

Avskjedsprat med

gen er ingen gammel stilling i etaten, særlig ikke hos oss. Mange har ment at opprettelsen av denne stillingen ikke var tilstrekkelig forberedt og også dermed kanskje fikk litt forskjellig karakter i de forskjellige fylkene, særlig i førstningen.

— Eigeland, var du klar over at slike tanker florerer da du søkte stillingen i Troms?

— Nei, det var jeg ikke, men jeg hadde nok søkt likevel. Jeg tror driftssjefstillingen i etaten kom i rett tid. Det er bare synd at det har gått så lang tid før alle har fått den. Aust- og Vest-Agder får jo først driftssjef i år. Jeg tror også det er vanskelig å forberede slike stillinger helt ut ved f.eks. å ha detaljerte stillingsinstruksjoner. Folk og fylker er forskjellige, og stillingen som driftssjef vil ta preg av det. Det må være et visst rom for å forme arbeidsoppgavene etter dette.

— Og arbeidsoppgavene, var det de du hadde ventet?

— Jeg hadde ventet meg å komme mer med i mange tekniske spørsmål, og kanskje vært mer ute i marken. Her kunne jeg forresten lett blitt kjørt fast. Mitt arbeidsfelt de siste 10 år før jeg kom til Troms var tilknyttet planfunksjonen, så mitt kjennskap til anlegg, vedlikehold og maskindrift var noe forældet. Oppgavene ute i marken fant jeg

Gunnar Eigeland

nok i fullt monn, men i tillegg kom det flere administrative oppgaver enn jeg hadde regnet med. Stillingen har vel derfor blitt mer preget av kontortilværelsen enn jeg hadde tenkt meg. Og så kontakten med ferjedriften, det var en for meg ny og kanskje litt uventet oppgave. Fergene utgjør en viktig del av vegnettet i Troms. For mange strøk representerer de eneste veg utad, en veg som ofte er stengt lange tider av døgnet. Samtidig må det konstateres at fergedriften medfører store uttelling for stat og kommune. Det har derfor vært en interessant oppgave å være med på å fastlegge hvor langt en kan imøtekomme de lokale ønsker og krav uten å komme i konflikt med realistiske økonomiske rammer. Har du forresten tenkt over at vi i løpet av kort tid vil ha 40 fergeleier å holde orden på bare her i Troms?

Eigeland sier ellers at før han inntok driftssjefstillingen hadde han forestillet seg en del vanskelige oppgaver som «mekler» mellom de forskjellige drifts-avdelingene. Men heldigvis, her i Troms snakker man stort sett ut om problemene og er dermed også ferdig med dem. Men det var ett felt som skaffet ham (og andre med) en del hodebry og det var omplasseringssakene og han fortsetter:

— Vi har nokså mange i etaten som

har helsemessige problemer som gjør at de bør ha lett arbeid, arbeid som ikke medfører kulde osv. Det er imidlertid ikke mange slike jobber i vegvesenet, så det kan virkelig være vanskelig å finne løsninger som er akseptable både for den enkelte og for etaten, men vi forsøker virkelig så langt det lar seg gjøre.

— Noen minner om interessante oppgaver å ta med seg?

— Kontakten med tjenestemenn ute i driften og deres tillitsmenn. Det er stort behov for slik kontakt. Jeg er også blitt mer klar over hvor viktig det er at etaten opererer som en enhet. Det har vi sett gode eksempler på ikke minst under de mange vanskelige periodene vi hadde i 1975. Vi må da ha et intimt samspill mellom driften ute og kontoret dersom vi skal kunne løse oppgavene på en måte som tilfredsstiller både oss selv og publikum. Jeg har mange ganger blitt imponert over den innsats som er ydet av den enkelte og over den etatsfølelse som en stadig møter. Det er mitt inntrykk at etatsfølelsen og ønsket om at vi skal bli anerkjent som dyktige av det brede publikum, er like utbredt ute som inne. Dette er et forhold som det er viktig å bygge videre på og som kan bli avgjørende for i hvilken form vegvesenet skal møte fremtiden. Det er mange som vil redusere vår innflytelse på planleggingen og det er mange som vil redusere omfanget av vår anleggsdrift. Skal etaten kunne opprettholde sin posisjon må vi kunne vise at vi er minst like effektive som andre både når det gjelder administrasjon, planlegging og drift. Et godt internt samarbeide og god intern informasjon må etter min mening være nøkkelbegreper i denne sammenheng.

— Og nå får vi vel si, herr vegsjef, men i Vestfold fylke da, det er jo ikke større i utstrekning enn et lite vegmes-

terområde i Troms, sykle på tjeneste-reise og likevel nå hjem til middag?

— Vel, ja, ikke særlig landareal å skryte av, men ganske tett vegnett, tett bosetting og problemene der er derfor atskillig mere av bymessig og miljømessig karakter, så som bilkøer, støy, trafikkuulykker, vansker med å finne nye akseptable veglinjer m.v. Kontakten med andre etater, politikere og publikum generelt vil derfor sikkert bli en enda viktigere oppgave der enn her. Problemer i form av å skulle skaffe veg til vegløse bygder er imidlertid temmelig ukjent i Vestfold.

— Har du angrepsplanen klar for å takle disse problemene?

— Kjøre rolig ut i starten. Lytte til de som kjenner fylket og problemene der bedre enn meg. Og så, etter hvert som jeg blir bedre kjent, legge opp de løpende slagplaner sammen med mine medarbeidere på vegkontoret og ute i driften.

Tilslutt vil jeg bare få si at jeg har lært en masse både om vegvesenet og om fylket i løpet av den korte tiden jeg har vært i Troms. Gjennom mine kontakter med alle fra vegsjefen til tjenestemennene ute i driften har jeg fått verdifulle impulser som jeg er viss på å få nytte av i mitt arbeid i Vestfold. Jeg har følt at man her i Troms har et usedvanlig godt arbeidsmiljø og en god kvalifisert stab ikke bare på vegkontoret men også ute i driften. Dette har gjort det lett og hyggelig å arbeide i Troms selv under perioder der værgudene har gjort sitt ytterste for å ødelegge både innsatsvilje og veger. Jeg kommer derfor til å se tilbake på min tid i Troms med glede selv om det bare ble snaut 2 år.

Og vi ved vegkontoret sier — og takk for det og takk i like måte — og «Veg-

stikka» vil takke en flittig bidragsyter og et meget interessert og aktivt medlem av redaksjonsrådet. Lykke til!

Og her ...



... presenterer vi, noe forsinket, kokke Alfhild Didriksen — du husker vel henne fra Sommarøy-reportasjen i forrige «Vegstikka».

Rullering av Norsk vegplan

Ja, hva er nå det for noe? Det kan kort sies å være en plan for hvordan millionene til riksvegane skal rulle i årene som kommer. Planen gir dermed også en pekepinn om hvor arbeidsplassene vil være å finne. Arbeidet med rulleringen begynte med at vegsjefen skrev til samtlige kommuner i Troms og ba om en vurdering av de aktuelle riksvegoppgaver i de to 4-års periodene 1978-81 og 1982-85. Når vi summerte de ønsker som kom inn og dessuten plusset på en del egne ønsker, fikk vi en ønskeliste som det vil koste 1 700 millioner å

oppfylle.

Nå har vi imidlertid en relativt streng julenisse. De økonomiske rammer, vi har fått å arbeide etter betyr derfor at vi bare kan få gjennomført omtrent en tredjedel av de prosjekter som er kommet med på listen. Det har derfor vært en meget vanskelig oppgave å lage det endelige forslag til fordeling av de forventede millioner på de enkelte vegruter. Vegsjefens forslag til fordeling på de enkelte vegruter fremgår av tabellen, der beløpene er angitt i prisnivået for 1975.

		1978-81	1982-85
E	6 Nordland grense — Nordkjosbotn	21,3 mill	41,5 mill
E	78 Nordkjosbotn — Tromsø	17,0 »	30,0 »
Rv.	6 Nordkjosbotn — Skibotn	27,0 »	3,0 »
»	6 Skibotn — Finnmark gr.	21,5 »	7,5 »
»	19 Nordland gr. — Nordland gr. Lang	4,0 »	12,9 »
»	83 Tjeldsund bru X 19 — Harstad	25,0 »	28,0 »
»	84 Fossbakken X E6 — Nordstraumen X 86	18,0 »	10,0 »
»	86 Andselv X E6 — Gryllefjord	20,5 »	22,0 »
»	87 Elverum X E6 — Øvergård X E6		4,5 »
»	91 Olderdalen X 6 — Fagernes X E78	8,0 »	18,0 »
»	824 Breistrand X 19 — Nordland gr.	2,5 »	
»	825 Tjeldsund bru — Hilleshamn	0,1 »	2,0 »
»	825 Hilleshamn — Storfossen X E6	10,4 »	19,6 »
»	849 Gåre X 850 — Borkenes		1,5 »
»	850 Harstad Sentrum — Langvassbukt	17,0 »	19,5 »
»	851 Brandvoll X E6 — Sjøvegan	17,5 »	
»	852 Elvevoll X 84 — Brøstadbotn	2,0 »	
»	854 Rundhaug X 87 — Målsnes		2,0 »
»	855 Buktamo X E6 — Finnfjordbotn	1,0 »	1,0 »
»	856 Finnfjordeidet — Fredheim	3,0 »	7,0 »
»	858 Storsteinnes — Vikran	4,0 »	2,5 »
»	860 Islandsbotn — Stonglandseidet	15,0 »	4,0 »
»	861 Silsand X 86 — Mefjordaksla	11,0 »	14,5 »
»	862 Tromsø — Kvaløysletta	12,0 »	4,0 »
»	862 Kvaløysletta — Buvik	11,0 »	3,5 »
»	863 Kvaløysletta — Hansnes fk	6,0 »	3,0 »
»	866 Langslett X 6 — Skjervøy kai	1,5 »	7,5 »

	1978-81	1982-85
» 867 Harstad — Grytøy — Bjarkøy — Senja	2,5 mill.	5,0 mill.
» 868 Oteren X 6 — Lyngseidet	2,0 »	8,0 »
Fv. 1900 Straumsbotn — Storvann		3,0 »
	<u>280,8 mill</u>	<u>285,0 mill</u>

Fylkestinget behandlet forslaget 3. desember 1975 og sluttet seg i det alt vesentlige til vegsjefens syn. De endringer som fylkestinget foreslo er:

— Prosjektet Straumsbotn-Storvann i Kvæfjord/Harstad skyves frem fra perioden 1982/85 til perioden 1978-81 mot en tilsvarende forskyning av 3 mill kr. til riksveg 850 fra perioden 1978-81 til perioden 1982-85.

— Fylkestinget har foreslått at rassikringsarbeidene på riksveg 868 under Pollfjellet skal tas med i bevilgningsprogrammet. I perioden 1978-81 har fylkestinget ført opp 9 mill kr. som er foreslått dekket ved å sløyfe bevilgningen på 2 mill kr. til opprusting og svart dekke på riksveg 868, samt ved å redusere bevilgningen til strekningen Kvesmenes-Skibotn på E 78 med 7 mill kr. For perioden 1982-85 har

Nytt anlegg i år — Rv. 851 Brandvoll/Sjøvegan — her skal utføres store utbedringer i årene som kommer.



fylkestinget foreslått 15 mill kr. til rassikringen under pollfjellet og disse millionene har de tatt slik: Pollfjellet og disse millionene har de tatt slik:

Forsterkning og svart dekke på rv 91, redusert med	6 mill kr.
Forsterkning og svart dekke på rv.868, redusert med	2 » »
Omlegging forbi rasparti i Lavangsdalen på E78 utsettes til etter 1985, dette frigir	7 » »
Dette gir en sum på	<u>15 mill kr.</u>

Vegplanen skal nå videre til behandling i Vegdirektoratet, Samferdselsde-

Magnor Fossbakk — i arbeid på Rv. 851 nært hjemmet og stemmer i lokalpatriotisk — det er dette vi har venta på så lenge.



partementet og Stortinget. Ved denne behandlingen må en regne med at det særlig vil være perioden 1978-81 som blir grundig vurdert. Vegplanen skal nemlig «rulleres» en gang til før vi begynner på perioden 1982-85, og det kan vel da bli relativt store justeringer for denne perioden.

For perioden 1978-81 tror vi imidlertid tallene i tabellen skulle gi en god pekepinn om hvor hovedtyngden av anleggsdriften på riksvegene vil komme de nærmeste år. Det er liten grunn til å tro at de sentrale myndigheter gjør noen større forandringer der fylkestinget og vegsjefen er enige. Litt verre får de det vel der det er uenighet, men dette er jo bare på en svært liten del av planen.

Håndboken 1976

kom også denne gang ut innebygget i en 7. sans — en hyggelig og populær julehilsen fra vegsjefen. Men den er jo først og fremst ment å være til nytte for oss alle i vårt daglige arbeide — og sannelig er den det også. Håndbokkomiteen er derfor stadig interessert i råd og vink om selve håndbokinnholdet — de vil jo gjerne presentere godt stoff.

Derfor — hva mangler — eller er det noe overflødig? Det vil gjerne håndbokkomiteen vite innen 1. mai d.å. — komiteens formann er førstesekretær Jan Pettersen og ved hans side står sekretær Loyd Lauritsen som sekretær. Og adressen — Vegkontoret, postboks 615, 9001 Tromsø.

Fra vernefronten :

VMU foreslår egne verneregler

Verne- og miljøutvalget har på møtet 27/1 d.å. behandlet bl.a. bedriftslegeordningen, førstehjelpsutstyret, forslag til verneregler for Troms, verneombudstjenesten m.v.

Bedriftslegeordningen:

Vernelederen skal nå overta den interne behandling av disse saker. Han ble pålagt, sammen med kontaktmennene ute i distriktene, å foreta en kartlegging av hvordan dette arbeidet fungerer i dag, og om mulig prøve å bedre bedriftslegeordningen der denne virker dårlig. Dersom distriktslegene ikke kan påta seg dette arbeid, vil en om mulig ta spørsmålet opp med fylkeslegen til nærmere drøftelse.

Førstehjelpsutstyr:

En revidering av utstyret til vegvesenets førstehjelpsskrin pågår for tiden i samarbeid med førstehjelpsinstruktør Hovde. Inntil dette er helt avklart er alle «forbrukere» ute på arbeidsplassene ansvarlig for å melde fra til arbeidsleder om evt. mangler, slik at skrinene ikke

blir tomme for nødvendige hjelpemidler.

Verneregler:

VMU har utarbeidet forslag til verneregler for vegvesenet i Troms. Før forslaget legges fram for Samarbeidsutvalg og vegsjefen ber VMU om kommentarer og/eller endringsforslag til de foreslåtte verneregler. Merknader må foreligge innen 5. april 1976 og de sendes til VERNE- OG MILJØUTVALGET. Forslaget er gjengitt bakerst i dette nr. av Vegstikka.

Verneombudstjenesten:

I henhold til valg og hovedtillitsmannsutvalgets behandling av saken foreligger nå liste over nyvalgt verneombud. Antallet er noe redusert i forhold til tidligere. Den nåværende vernemappe vil bli revidert og sendt ut når det er avklart hva mappen bør inneholde. Det vil om kort tid bli utarbeidet plan for opplæring i vernearbeidet for verneombud og arbeidsledere ute i driften. Listen over verneombud vil bli sendt vegmestere, oppsynsmenn og verneombud med varamenn. De som fungerer som verneombud er følgende:

Vedlikeholdsområde/-

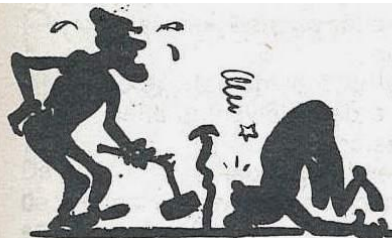
Vegmester:	Verneombud:	Varamenn:
Område 1 Olav Nilsen.	Harry Pettersen, Borkenes.	Olaf Andersen, Evenskjer.
Område 2 Ernst Hansen.	Ludvik Lundberg, Bardu.	Håkon Bjørkli, Gratangsbotn.
Område 3 Olav Solvang.	Erling Pedersen, Trollvik, Finnsnes	Karl Iversen, Bjorelvnes.

Vedlikeholdsområde/-

Vegmester:	Verneombud:	Varamenn:
Område 4 Kåre Liland.	Herleif Hansen, Vangsvik.	Aksel Karlsen, Stongl.eidet
Område 5 Helge Lundberg.	Alfon Pedersen, Storst.nes	Harry Fagernes, Nordkjosb.
Område 6 Asbjørn Hansen.	Nils. L. Nilsen, Breivikeidet.	Valter Iversen, Tønsvik, Tromsdalen.
Område 7 Karstein Skog.	Gunnar Berglund, Lyngseidet Rolf Skog, Lyngseidet.	Karl Nevermo, Oteren (Pukkverk Tyttebærvik)
Område 8 R. Hjalmarssen.	Halvor Halvorsen, Oksfjordh.	Ivar Johansen, Olderdalen
Område 9 G. Henriksen.	Ivar Ingebrigtsen, Skulsfjord.	Hans Richardsen, Kvaløysl.
Anleggsområde/- Oppsynsmann		
Område 1 A. Gideonsen.	Jakob Bruun, Gausvik.	Svein Markussen, Harstad.
Område 2 Odd Markussen.	Harry Sjøvoll, Grovfjord.	Asbj. Pedersen, Grovfjord.
Område 3 Karl Skogstad.	Arne Sletten, Salangsdalen. Per Pedersen, Sjøvegan.	Olav Thunhaug, Gratangsb. Arvid Stensvik, Gratangsb.
Område 4 Magnar Angell.	Hans H. Jensen, Aspelund.	Arne Johansen, Skognes, Silsand
Område 5 Arnulf Høyvåg.	Hans Østerås, Nordkjosbotn.	Trygve Johansen, Meistervik.
Område 6 Johs. Barski	Harald Pedersen, Stonglandseidet.	Ragnar Hansen, Bryggerh., Silsand.
Område 7 Peder Jenssen.	Sigurd Johansen, Kampvoll. Helge Luneborg, M. i Målselv.	Aksel Jensen, Vangsvik. Arnulf Antonsen, Silsand.
Område 8 og 9 Olav Berglund) Tor Hevnskjel)	Sverre Selkvist, Vannahamre.	Einar Nilsen, Ramfjord.

**Anleggsområde/-
Oppsynsmann****Verneombud:****Varamenn:**

Område 10 Petter Nilsen.	Kristian Kvalberg, Skibotn. Kåre Hansen, Skibotn.	Egil Seppola, Skibotn.
Område 11 Agnar Hansen.	Leif Larsen, Normannvik, Olderdalen.	Leif Elvebakken, Oksfjordh.
Verksteder		
Harstad:	Leif Henningsen, Arnes, Harstad	Arne Nilsen, Ervik, Harstad.
Bardu:	Inge Wang, Bardu.	Johan Dalberg, Sjøvegan.
Finnsnes:	Leif Steen, Aspelund.	Hans Takøy, Bjorelvnes.
Nordkjosbotn:	Birger Sivertsen, Nordkjosb.	Sven Aho, Oteren.
Kvaløysletta:	Oddmund Olsen, Håpet.	
Storslett:	Harald Tretten, Storslett.	Gudmund Veibakken, Storsl.
Vegkontoret:	Reidar Skjelmo, Tromsø.	Jostein Rinbø, Tromsø.
Bilkontrollen, Harstad:	Kristian Lind, Harstad.	
Bilkontrollen, Tromsø:	Petra M. Lunde, Tromsø	
Bilkontrollen, Tromsø.	Arne Salamonsen, Tromsø.	
Hovedverneombud er som før — Martin Rognli, Nordkjosbotn.		

**Skadestatistikk**

for 1975

For vegvesenet i Troms fylke ble det i 1975 registrert 21 ulykker som resulterte i personskader og hvor fraværet ble 1 dag eller mere. Det er i tillegg innrapportert 3 skader hvor de skadede fortsatt er sykemeldt og 2 skader uten fravær. For 1974 var tallet 20 skader.

Av yrkesskader som er bragt til avslutning i 1975 utgjør antallet fraværsdager 423, mot 528 i 1974. For de 3 skadede som fortsatt går sykemeldt utgjør fraværsdagene 267 i 1975. Dette tall er ikke med i skadestatistikken for 1975, da statistikken kun bygger på de registrerte skader/fraværsdager som er bragt til avslutning i året. Sammenlignet med de faktiske forhold blir skadestatistikken noe misvisende. I henhold til de utregnede tall er fraværsdager pr. skade gjennomsnittlig litt lavere enn foregående år. Skadehyppigheten og fraværsdagene pr. 100 sysselsatte ligger på henholdsvis 3,8 og 76,9. Tilsvarende tall for 1974 var 3,3 og 88,0

To av ulykkene i 1975 har dessverre medført dødelig utgang. En ved påkjøring under asfaltarbeide og en ulykke ved snøras. Statistikken viser ellers at skadetallet er noenlunde likt for anlegg- og vedlikeholdstjenesten, med 10 skader i anlegg og 9 skader i vedlikeholdet. Normalt skulle en anta at yrkesskadehyppigheten var større innen anleggssektoren, men vedlikeholdstjenesten viser til sammenligning et uforholdsmessig høyt skadetall.

Foruten de to dødsulykkene har skadene ikke vært av større alvorligere karakter, men det er ikke vår opptreden og handlemåte vi kan takke for det — flaksen har i flere tilfeller vært utrolig stor. Noen skader kunne vært unngått om vi hadde benyttet verneutstyr og vist større omtenkksomhet overfor farlige handlinger. Skal vi få redusert de tilsynelatende «unødvendige ulykkene» bør vi bedre benytte verneutstyret og vise aktsomhet.

Skademeldinger som sendes vegkontoret er fortsatt mangelfulle når det gjelder utfyllingen. Vernelederen ber om at alle punkter i skjemaet blir nøye gjennomgått ved utfylling i forbindelse med skader.

Her er så tallene for 1975:

1. SKADEDES ARBEIDSPASSER:

Veganlegg/utbedringsanlegg	10
Vanlig vedlikehold	9
Verksteder	0
Vegstasjoner (veggarasje)	1
Knuseverk	1
Andre arb.plasser	0

tilsammen 21

2. DE SKADEDE VAR SYSSELSATT MED:

Boring, handtering av boreutstyr	3
Knuseverk, transportbelte o.l.	1
Kjøring, brøyting	2

27

Manuell løfting, bæring m.v.	1
Maskinell lasting, lossing, graving	4
Lading, sprenging	0
Reparasjon, klargjøring av utstyr/maskiner	3
Sveising, skjæring, sliping m.v.	0
Diverse, (bl.a. gange til og fra)	7

Tilsammen 21

3. SKADENE BLE FREMKALT VED:

Klemming, hugg, kutt, støt	6
Snubling, gliing, fall, «trå feil»	2
Fallende eller kastet stein, gjenstand m.v.	3
Utforkjøring, velt, påkjøring, kollisjon	2
Svikt i underlag, ras	0
Sprut (partikler, lufttrykk)	1
Roterende maskin/maskindel	2
Eksplasjon, forbrenning	2
Annen årsak (slag, snøras)	3

Tilsammen 21

4. SKADENE HAR VÆRT FORARSAKET VED:

A. Farlige handlinger:

Brukt farlig el. uhensiktsmessig redskap	1
Brukt redskap el. utstyr på gal måte	1
Nyttet farlig/uhensiktsmessig fremgangsmåte	2
Inntatt farlig arbeidsstilling/-arbeidsplass	3
Brukt uhensiktsmessige klær eller sko	1
Uoppmerksom eller opptatt av uvedkommende ting	5
Unnlatt å bruke eller brukt på feil måte personlig verne- eller sikkerhetsutstyr	1

B. Farlige forhold:

Manglende eller dårlig vern eller sikring	5
---	---

Dårlig eller uhensiktsmessig redskap	1
Mangelfull arbeidsinstruksjon	0
Dårlig orden, belysning eller ventilasjon	1
Manglende eller dårlig personlig verneutstyr	0

Tilsammen 21

5. SKADENE HAR HOVEDSAKLIG RAMMET:

Kropp/hode	6
Øyne	0
Armer	2
Hender	5
Ben	6
Tær	2
Indre organer	0

Vernelederen

Troms Vegoppsyns mannsforening

har på årsmøtet 18/11-75 gjenvalgt Svein Liland som formann. Nestformann er Almar Leirbakk. Som medlem i inntaksrådet — Karsten Skog og i verne- og miljøutvalget — Bjørn Eriksen, begge er gjenvalgt.

Program utbedring riksvegkryss 1976

De gode erfaringer vi hittil har hatt med de vegkryss som ble utbedret og kanalisert i 1973, 1974 og 1975, gjør at vi i tiden framover vil fortsette med dette så viktige arbeidet. Med fin støtte fra vegmestrene i gjennomføringen av utbedringene, tar vi i 1976 sikte på å få utført følgende krysskanaliseringer ved riksveg: —

Setermoen, kryss mellom E6 og fylkesveg til Sør dalen.

Olderdalen, kryss mellom rv 6 og rv 91

Storslett, kryss mellom rv 6 og rv 865

Tromsdalen, kryss ved Tromsøbrua Ø

Elvevoll, kryss mellom rv 84 og rv 852

Storsteinnes, kryss mellom rv 858 og kommunal veg til kai

Vinnelys, kryss mellom rv 865 og veg til Vinnelys

I tillegg til disse krysskanaliseringene vil vi også forsøke å få gjennomført trafikkreguleringer ved Andselv sentrum, Storslett sentrum og ved bl.a. Larseng fergeleie.

Vi vil også ta fatt på bygging av busslommer langs noen parseller av E78, rv 83 og rv 86 for vedlikeholdsmidler.

For at det hele skal gå så knirkefritt som mulig, vil ingeniørene Bjørnar Johansen, Trafikk og Dagfinn Br. Nilssen, Vedlikehold se til at kart og terreng stemmer over ens.

Det er naturligvis ikke bare i vedlikeholds regi at slike sikringstiltak gjennomføres. Ved samtlige veganlegg er medtatt i planene krysskanaliseringer og busslommeutbygginger.

JAJ

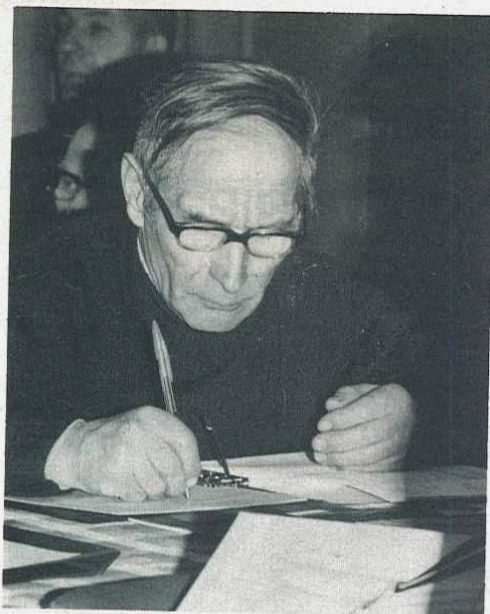
Kurs generell vegbygging



Gaute Kydland foreleste om vegvesenets organisasjon og om lovgivningen.

Så er vi også i Troms fylke igang med kurset GENEREL VEGBYGGING. I vinter har 3 puljer gjennomgått dette kurset og til høsten fortsetter vi med flere. Med det tempo vi foreløpig har lagt oss på, vil det ta 4-5 år før alle i utdriften har vært gjennom dette. Dette er for såvidt i tråd med de ønsker det sentrale opplæringsutvalg i sin tid la frem, men man skal huske at GENERELL VEGBYGGING bare er ett av de kurs som planlegges gjennomført. Et annet som også er av mere generell karakter er DRIFTSPLANLEGGING/DRIFTSOPPFØLGING.

Dette er foreløpig bare på prøvestadiet.



Palmer Kallbekken på skolebenken.

I tillegg kommer så en del kurs beregnet på spesielle grupper av tjenestemenn — av slike har vi jo i de senere år allerede arrangert en del av.

Vel, på Andselv, nærmere bestemt Bardufoss Hotell, var det samlet til kurs i **GENERELL VEGBYGGING** — det var 2. pulje — og foregikk i dagene 2. — 4. februar. Kursene, som legges opp distriktvis hadde denne gang deltakere fra områdene i nærheten — også fra oppsynsstaben.

Driftssjef Eigeland åpnet kurset og sa at når vegvesenet nå setter igang med disse kursene så er dette vel overveid. Store summer er ute og går i vegetaten. Det er kostbart å bygge veier i dag. Og når en tar i betraktning at ikke mer enn 2/3 av den ønskede sum til vegbygging kan ventes — da gjelder det å tøye hver krone vi får. Det er en plikt vi har ovenfor folket og skattepengene.

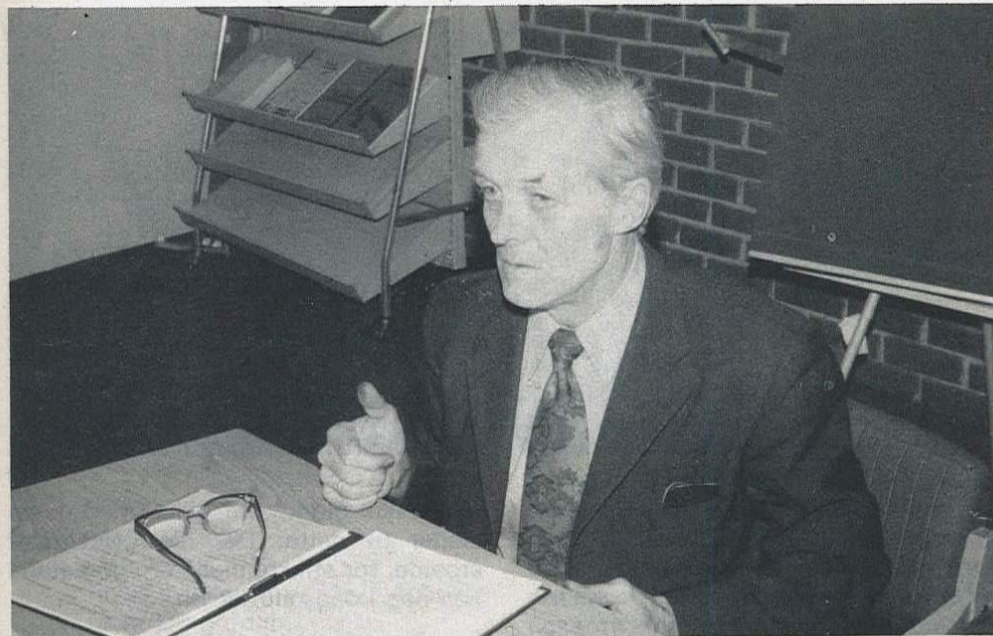
God planlegging må til. Vi må lære —

lære å bygge gode veier. Eller kanskje man må si det slik — ikke fullt så gode, men det best mulige, for de beste vegene blir for kostbare. Et slikt kurs som dette er også nyttig for samspillet mellom kontoret og arbeiderne ute i driften. Informasjonen begge veier om hva som skjer og skal skje i etaten er nødvendig. Og når det gjelder lærdom så kunne sikkert en og hver ha noe å hente. Den erfaring som høstes ute i driften håpet han kom til uttrykk — slik at også de av ingeniørene inne fra kontoret som foreleste, kunne dra nytte av den. Han ønsket lykke til.

Og kursprogrammet gikk videre. Det skulle bl.a. foreleses om organisasjon, lovgivning, et vegprosjekt blir til, geometrisk utforming, vegnormalene og prosesskoden.

Samarbeidsutvalget

hadde sitt første møte for 1976 den 22. januar. Dette året skal de ansatte bekle formannsvervet og som ny formann ble valgt Martin Rognli med Eilif Os som nestformann. Utvalgets sammensetting er ellers som foregående år idet dets funksjonstid ikke går ut før ved utgangen av 1976. Utvalget drøftet denne gang flere viktige saker og kom bl.a. med uttalelser om vegsjefens budsjettforslag for 1977-driften — både den ute i marken og den inne ved kontoret. En annen sak var informasjonen på arbeidsplassen. Her hadde samarbeidsutvalget invitert overingeniør Andreas Setsaa til å komme med synspunkter omkring dette spørsmålet. Han pekte på at det både i vedlikeholds- og verksteddriften tildels kunne være enk-



Den nye formannen — Martin Rognli.

lere å gi de ansatte løpende orienteringer, de hadde mere stasjonære arbeidsplasser, ihvertfall nærmere avgrensede geografiske områder og ledelsen nyttet også den muligheten dette gir til informasjon.

For anleggsdriften var forholdene noe annerledes — arbeidsplassene er ikke permanente — arbeidsstokken, en stor del ihvertfall — er stadig på flyttefot. Likevel er det nå forsøkt laget et opplegg som man håper vil vise seg å bli positivt mottatt og også gi både ledelse og de ansatte en bedre informasjon enn tidligere. Det er så mange uforutsette ting som spiller inn ved anleggsdriften og det er derfor viktig at usikkerhetsmomenter blir poengtert så tidlig som mulig.

I tiden 21/1 til 3/3 d.å. vil det bli holdt i alt 11 informasjonsmøter på forskjellige arbeidsplasser i anleggsdriften. Flere av utvalgets medlemmer

uttrykte seg positivt om de informasjonstiltak anleggsavdelingen hadde iverksatt og hadde særlig merket seg som et verdifullt tiltak at det ved enkelte større anlegg var slått opp karter og skisser som viste både planlagt og utført fremdrift ved anlegget. Det ble sagt at penger som er brukt til informasjon er vel anvendte penger.

Samarbeidsutvalget ba så om å bli holdt underrettet om hvordan disse informasjonstiltakene utviklet seg. Utvalget behandlet ellers spørsmål omkring avkjørselssaker, ferieavvikling, velferdstiltak og i forbindelse med at Troms i år skal arrangere fellesmøte for samarbeidsutvalgene i Nordland, Troms, Finnmark, sannsynligvis også med deltakelse av hovedsamarbeidsutvalget, ble Martin Rognli, Einar Skagen og Loyd Lauritsen oppnevnt som arrangementskomite. Dette møtet ble bestemt holdt i Harstad til høsten.

Førkrigs i Grovfjord



Fra venstre: Ole Martinsen, Marenius Marskar, Erling Strøm, Henrik Olsen (formann), Nils Antonsen, Torstein Myklevoll, Asbjørn Pettersen, Normann Marskar, Ole Olsen og Hans Antonsen som også var formann.

Vegarbeid for såkalte dagverksbidrag — et førkrigsfenomen — tilsvarte vel sånn omtrent det vi i dag kaller ekstraordinær sysselsetting.

Men den gang gikk ikke betalingen for slikt arbeid på de samme tariffen som for det ordinære vegarbeidet.

Erling Strøm — vår kjente tunnelformann — har sendt oss dette bilde av et arbeidslag han jobbet i. Det er tatt siste arbeidsdag ikke langt fra Myklevoll i Grovfjord i slutten av 30.-årene.

Arbeidet foregikk med dagsverksbidrag og dagsbetalingen var kr. 2,—, selvom dette ikke var det dårligst betalte arbeid, sier Strøm — så tillot det jo ikke store sprellen, en dongerydress f.eks. kostet kr.6,—. Oppsynsmann på anlegget var Håkon Kollen fra Salangsdalen, det var også han som hadde stukket vegen.

All transport gikk med hest og slede

av ferske bjørk, det gikk med noen sleder til dette. Det ble gjort godt arbeide, for stikkrennene er i god stand den dag i dag, slutter Strøm.

Vegvesenet med i leting etter ulykkespunkter

I dag vurderer vi trafikkulykkesituasjonen i fylket på bakgrunn av de politianmeldte ulykkene. Disse gir imidlertid ikke alltid et riktig bilde av hvor ulykkene skjer ettersom ulykker med bare materiell skade vanligvis holdes utenfor. Kanskje er nettopp denne ulykkesgruppe den aller største? Politiet gir heller ikke melding om ulykker på fylkesvegene. Som en prøveordning ble det i to vedlikeholdsområder (område 2 og 3) innført meldetjeneste for de trafikkulykker som egne patruljevogner, vegmestre eller oppsynsmenn måtte komme over. Vi har ialt fått innrapportert 14 ulykker i hvorav en ulykke på fylkesveg. To av ulykkene faller sammen med politiets registreringer. Denne

Nye maskiner og biler i 1976



Maskinparken trenger stadig til fornyelse, men desverre, av økonomiske grunner er det vanskelig å holde en så høy utskiftingstakt som ønskelig. Noe blir det likevel råd til, og for 1976 venter vi å få:

6 stk. patruljebiler,
Merc. 608
m/dobb. førerhus lev. februar
1 » d.o. for grunnb.
traktor m/enkelt
førerhus » »

5 stk. patruljebiler,
Merc. 306
m/dobb. førerhus lev. februar
1 » veghøvel Cat.
G 140 » »
1 » veghøvel
Nordverk » »
2 » traktor Ferguson
m/grave-
og lasteapparat » januar
1 » kompressor,
Atlas 30 kbm » »
2 » kompressor,
Atlas 9,5 kbm » »
1 » borevogn, Atlas
Roc 601 » »
1 » hjullaster Cat. 950 » »
1 » snøfreser, Unit,
Øveråsen PW1350 » »
1 » grunnborings-
traktor » februar
20 » snøploger (6 diag.
og 14 spiss) » jan./febr.

Dessuten har vi planer om å anskaffe en ganske avansert selvgående singel-spreder til legging av penetrasjonsdekker o.l.

Se bilde.

G.B.

prøveperioden har således gitt et interessant materiale. Vegvesenets egen meldinger gjør at vi kan få kontrollert om det på steder med personskade også skjer mindre ulykker. Materialet gir også opplysninger om andre ulykkessteder i vegnettet. Dersom det viser seg at det skjer en oppsamling av ulykker, bør stedet snarest tas i nærmere øyesyn for å finne ulykkesårsak. Vi ser altså at det innsamlede materiale kan medvirke til at ulykkesårsaken blir fjernet på et langt tidligere tidspunkt enn det vi ellers kan oppnå. Men her som ellers er vi avhengige av så nøyaktige opplysninger som mulig for å oppnå det beste resultat.

JAJ

Bedre samkjøring

RETNINGSLINJER FOR FORSTERKET BEREDSKAP I VEDLIKEHOLDET. UNDER EKSTRAORDINÆRE VÆR OG FØREFORHOLD.

De mange vanskelige situasjoner vegvesenet sto overfor i 1975 viste fullt ut hvor viktig det er at etaten under slike forhold opptrer som **en enhet**, og ikke som adskilte avdelinger. På denne bakgrunn har vegsjefen sendt ut et rundskriv (Rundskriv 38/75) der vedlikeholdsavdelingen gis anledning til å rekvirere mannskap og maskiner fra nærliggende anlegg når det røyner på. Det er forutsetningen at vedkommende vegmester eller vedlikeholdsoppsynsmann har forespurt vegkontoret før slike tiltak iverksettes. Det praktiske arbeid må imidlertid koordineres mellom vegmester, anleggsoppsynsmann og eventuelt maskinoppsynsmann og krever helhjertet innsats fra alle hold.

Det er også slått fast at dersom man har ekstraordinært vanskelige forhold så skal følgende vegruter prioriteres:

Hele E6/Rv.6

» E 78

« Rv. 19

Andselv/Sørreisa — Finnsnes av rv. 86

Ordningen med å kunne rekvirere hjelp fra anleggsavdelingen er i første rekke ment for å kunne holde ovennevnte ruter åpne, men kan også brukes for andre viktige vegruter, eller ved fare for større skader på bruer m.v. på andre veger, også fylkesveger.

Slik rekvisisjon av hjelp kan selvsagt føre til at noen hver blir bedt om å skifte arbeidsplass på kort varsel. Erfaringen har imidlertid vist at tjenestemenn viser

stor forståelse og velvilje i slike situasjoner.

Tillitsmannsutvalget er orientert om rundskrivet (Rundskriv 38/75) og hadde ingen merknader til dette. Vi får håpe at det ikke blir like aktuelt å bruke slike ekstraordinære midler i 1976 som i 1975.

Vedlikeholdspatroljer for brakkene våre?

Som kjent har maskinavdelingen nå fått ansvaret for vegvesenets transportable brakker. Dette ansvaret omfatter både administrasjonen og vedlikeholdet av brakkene. Den samlede verdi av disse er rundt 6 mill. kr., og dette er verdier som må passes godt på. Enhver huseier vet hvordan en liten skade kan medføre omfattende ødeleggelser dersom den ikke blir rettet opp i tide. Det samme gjelder brakkene våre.

Vi har derfor tenkt som en prøveordning å opprette to vedlikeholdspatroljer for brakkene, en med Bardu som utgangspunkt og en med Storslett som utgangspunkt. Hver patrulje bør vel bestå av 2 mann. En del av de arbeidene som disse patruljene skal utføre passer godt for tjenestemenn som kan ha visse helsemessige problemer i sitt vanlige arbeid i vegvesenet. De som kan ha interesse av å prøve seg i en slik «Brakkevedlikeholdspatrulje» (Huff, det ble et

Nytt fra administrasjonen

Fratredelse ved vegkontoret

Driftssjef Gunnar Eigeland er sluttet og tiltrådt som vegsjef i Vestfold fylke.

Kontorassistent Astrid Bredsdorff er gått over i annen stilling foreløbig med permisjon i 1 år.

Nyansatte ved vegkontoret

Kontorassistent Ragnar Grønnvoll (tidligere bud ved vegkontoret)

Kontorassistent Unni Engstad

Ingeniør Svein Stormo

Fratredelser i distriktet

Følgende er fratrudd etter oppnådd aldersgrense:

Erling Nilsen, Skrolsvik

Karl E. Jensen, Djupvik

Heiberg Elvevoll, Grovfjord

Gunvald Josefsen, Ramfjordbotn

Kristian Isaksen, Ramfjordbotn

Olav Hansen, Vannareid

Arnold Lillevold, Takelvdal

Hagerup Olsen, Ramfjordbotn

og disse grunnet helsesvikt:

Nils Stivang, Gausvik

Karl Grønnvoll, Moen i Målselv

Inntatt i utedriften

Roald Richardsen, Kvaløysletta

Ansgar Indal, Skulgam

langt ord) må sende søknad til Vegkontoret v/overingeniør Berntsen innen 10. april 1976. Det må opplyses hvilken patrulje det søkes på, og om eventuell tidligere erfaring i slikt arbeid.

Dersom det ligger helsemessige forhold til grunn for søknaden, må det opplyses spesielt om dette.

Altså! *Søknadsfrist 10. april 1976.*

Noralf Johansen, Fossbakken alle i vedlikeholdsdriften.

Tord Larsen, Grovfjord er tatt inn som grunnborer etter Konrad Thomassen som er syk.

Driftssjefstillingen

Inntil ny driftssjef er ansatt, vil overingeniør Bjørn Stensli fungere som driftssjef. Avdelingsingeniør Bjørn Stiberg erstatter inntil videre Stensli som leder av planavdelingen.

Ny formann i verne- og miljøutvalget

Fungerende driftssjef, Bjørn Stensli, er oppnevnt som nytt medlem av VMU. Stensli erstatter Eigeland i utvalget, også som formann.

Nytt medlem i redaksjonsrådet

Overingeniør Gunnar Berntsen er oppnevnt som ledelsens representant i redaksjonsrådet i «Vegstikka» etter Gunnar Eigeland.

Vi gratulerer

MED 50 ARS DAG:

Aldor K Larsen, Aspelund	18/1
Ludvik Ludviksen, Nordvik Sørvik	2/2
Erik Broderstad, Kjellmoen, Moen i Målselv	12/2
Wilhelm Johnsen, Skibotn	10/3
Sigfred Jakobsen, Bryggerhaug	24/3

OG MED 60 ARS DAG:

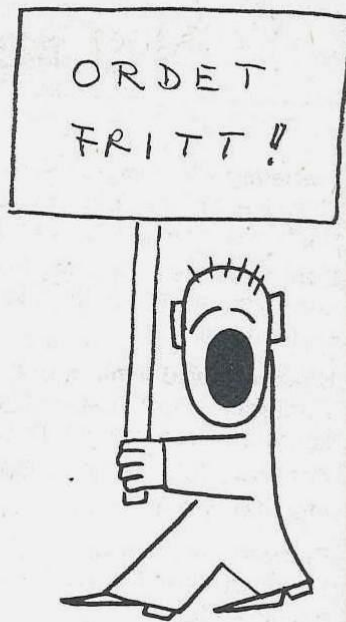
Hans Sæther, Salangsdalen	27/2
Nelly Andresen, Vegkontoret	12/3
Julius Mosbergvik, Storsteinnes	28/3

Pensjonistturen til Mefjordbotn

I «Vegstikka» nr. 4-75 er det «To deltakere — 150 år» som uttrykker sin skuffelse over at Norsk Arbeidsmannsforbunds representant uteble fra turen til Mefjordbotn. Da undertegnede var en av representantene, vil jeg her gi begrunnelse for mitt fravær.

En tjenestetur sammen med driftsjef, anleggsleder og verneleder var avtalt på forhånd. Jeg må bare beklage dette, det er alltid hyggelig å være sammen med pensjonistene og jeg håper vi kan treffes ved en senere anledning. La dette også være et ønske om mange gode og velfortjente år for alle våre pensjonister.

Martin Rognli



Kattfjordeidet, Kvaløya
Perskogen, Skibotndalen
(sistnevnte inneholder 4 leiligheter)

I tilfelle flere søkere på samme hytte foretas loddtrekning, her vil de som var tildelt hytte i forrige års periode komme i siste rekke. Komiteen vil også, hvis pågangen blir stor, begrense utlånstiden, slik at de som i forbindelse med vinterferie allerede belegger en hytte fra f.eks. palmelørdag, må vike plass onsdag før skjærtorsdag for ny familie. Søkere bes ta hensyn til dette i sine ønskemål. Skulle det vise seg nødvendig å bruke hyttene i forbindelse med arbeidsdriften, tas det forbehold om rett til å omgjøre utlånet.

Søknad bes sendt skriftlig til hyttekomiteen ved Steinar Norum, vegkontoret, Tromsø, oppgi gjerne alternativ og dato for leietiden

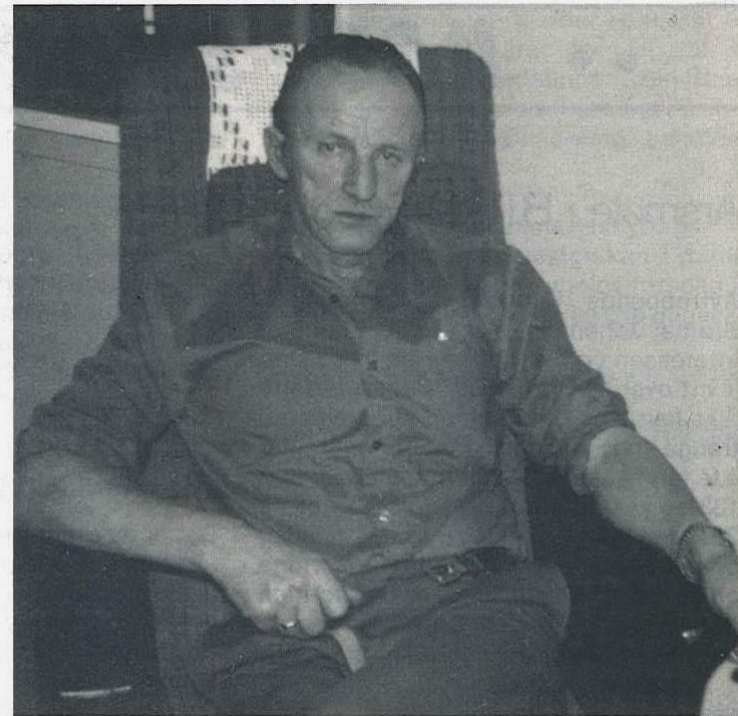
Søknadsfrist 30. 3. 1976.

Hytter/brakker i påsken 1976

Det vil også i år bli anledning til å leie vegvesenets hytter/brakker i påsken, og i denne forbindelse kan følgende ferieparadis tilbys:

- Skoddebergvatnet, Grovfjord
- Vegnes brøytestasjon, Øse
- Innset brøytestasjon, Bardu
- Vegås brøytestasjon, Malangen
- Svanelvdalen, Senja
- Vannøy, Vannøy
- Reinøy, Reinøy

Dødsfall



Henry Øvergård.

Heller ikke tap av menneskeliv ble vi spart for under uværet i vinter. Den 22. desember 1975 løp meldingen inn om at *patruljeformann Henry Øvergård* var omkommet i snøras i Tamokdalen under sin daglige vedlikeholdstjeneste.

Henry Øvergård ble knapt 55 år. Han var født på gården Øvergård i Øverbygd — i sine yngre dager drev han med gårdsarbeid, tømmer- og favnevedhogst, tjærebrenning og småviltjakt. Under krigen måtte han forlate heimlandet og etter krigens slutt finner vi ham i vegvesenets rekker. Hans gode innsikt i vegarbeide brakte han snart til formann, senere vegvokter og var etter innføringen av patruljesystemet selvskreven som patruljeformann.

Når ikke vegvesenet la beslag på hans arbeidskraft, dyrket han sin store hobby — jakt og fiske. I Målselva etter storlaksen, i fjellvatnene inne ved svenkegrensen etter ørret og røye og kanskje ikke minst, på elgjakt. En dyktig konkurranseskytter var han og — medlem av Målselv skytterlag.

Henry Øvergård var en solid tjenestemann som utførte sine oppdrag med prisverdig grundighet — det stod respekt av hans måte å takle både de daglige og de mer usedvanlige oppgaver i etaten.

Med Henry Øvergård er en av våre dyktigste medarbeidere og beste kamerater borte.

•• VEG · SPORT ••

Årsmøte i B.I.L. «VEG»

Avtroppende formann i idrettslaget, Bjørnar Johansen, sier i årsmeldinga at interessen og aktiviteten i siste sesong jevnt over har vært god. Selv om dette ikke kan sies om damene som synes å trenge en foregangskvinne for om mulig å få fart i saken. Medlemstallet er i dag 138 og viser en tilbakegang fra i fjor på 29. Men dette skyldes nok en teknisk svikt i opplegget ved medlemsvervinga og ikke aktiviteten i laget. Økonomien har vært god de siste årene, men man har bekymringer for neste års budsjett. Årsmøtet i laget ble avvikla 15. desember 1975 og årsberetningene fra styret og de forskjellige grupper ble godkjent uten særlige merknader. Regnskapet for 1975 fant årsmøtet noe uklart. Og det nye styret fikk i oppdrag å gjennomgå postene og eventuelt godkjenne de.

Budsjettforslagene fra gruppene ble gjennomgått og etter strykning av en del poster ble disse vedtatt. Bl.a. hadde håndballutvalget kalkulert med utgifter til deltakelse i turneringen i «Hallingkastet» på Gol. Her fant årsmøtet at dette kun kunne komme på tale i tilfelle penger kunne skaffes.

Ny formann ble Bjørn Stiberg

Ved valgene ble Bjørn Stiberg formann, Gudmund Reiertsen nestformann, Svein Liland sekretær, Andreas Setsaa kasserer, Ingolf Moan styremedlem.

Til gruppeledere ble valgt:

Fotball: Ingolf Moan
Skyting: Karl E. Westerås
Håndball: Jan Indseth
Ski: Kjell Kvåle
Volleyball: Øystein Myrvoll
Trim: Johan Filseth

Underavdeling i Harstad opprettet

Det er nå opprettet en underavdeling av idrettslaget i Harstad. Ved starten tellet de 28 medlemmer, men laget går inn for verving og regner med økt tilgang. Formann i Harstadavdelingen er Olav Nilsen, kasserer Finn Mathiassen og dessuten er Ivar Langstrand med i styret.

Avdelingen melder at det nå er ordnet med skytebane for miniatyrskyting i Harstad vegstasjon og den er åpen hver torsdag mellom kl. 18.00 og kl. 20.00.

Fra skigruppa

I skrivende stund er skisesongen i full gang. Bedriftslangrenn, der Veg-medlemar har høve til å markera seg, er starta opp så vidt ein veit, både i Harstad, Målselv, Finnsnes og Tromsø. I Tromsø-området har «Veg» hatt framgang både når det gjeld bredde og kvalitet. Til dørmast kan nemnast at i stafett 7. februar deltok vi med to lag mot eit i fjor. Jumboplassen frå i fjor vart i år erstatta av 4. og 18. plass av

totalt 25 lag. Som døme på innsatsvilje kan vi trekka fram resultatene frå 24. januar der Johan Filseth og Bjørn Stiberg vart henholdsvis nr. 5 og 8 av totalt 40, få timar etter avslutninga av den årlege vegfesten 23. januar.

Etter redaksjonens tidsskjema skal denne Vegstikka publiserast før *Vegmesterskapet 3. april*. Vi minner difor om påmeldinga til denne samlinga på Setermoen. Påmeldingslista vert sendt ut, koordinator for arrangementet er Bjarne Otterdal.

Tur-renn-arrangement som vert anbefalt for trim-folk:

28. mars Hinnøyløpet, 34 km, Sørvik — Harstad.
11. april Reistad-løpet, 35 km, Setermoen — Bardufoss
11. april Fjellrennet, 35 km, Tromsø
17. april Kattfjordrennet, 10 km, Kvaløya.

Felles påmelding for «Veg» kan koordinerast gjennom Kjell Kvåle, Vegkontoret.

Fra skyttergruppa

Ny klasseinndeling fra og med 1976

Da det har vært uttrykt stor misnøye med den klasseinndelingen vi har hatt ved de interne mesterskap innen vegvesenet, ble det på årsmøtet i idrettslaget 1975 bestemt følgende klasseinndeling:

Herrer: Kl. I: 104 poeng og mindre
» II: 105 »
» III: 120 »
» IV: 130 »

Klasseinndelingen gjelder hele året og vegmesterskapet året før legges til grunn for klasseinndelingen. Skytteren kan bare forskyves en klasse pr. år.

Damenes klasseinndeling beholdes som før.

Vegmesterskap i miniatyrskyting

Veg's individuelle mesterskap i miniatyrskyting vil i år bli avholdt torsdag 1. april og torsdag 8. april, begge dager kl. 19.00.

Skyting avholdes på følgende steder:

Skattøra, Vollan, Finnsnes, Harstad, Bardu og Storslett.

Program:

Damer:

3 prøveskudd (valgfri stilling)
10 skudd stående

Herrer:

3 prøveskudd (valgfri stilling)
15 skudd stående

Det er åttende gang det skytes om VEG's vandrepokal for herrer, mens det blir skutt sjuende gang om damenes vandrepokal.

Det vil ved siden av dette bli vanlig premiering (1/3) i både dame- og herreklassen.

Herreklassen vil også i år bli slått sammen og poengberegning som følger:

Kl. I: 10 poeng i tillegg
» II: 7 » »
» III: 3 » »

Etter årsmøtets beslutning vil vegmesteren bli kåret på grunnlag av reell poengsum *uten* respitt.

Nåværende pokal går på det gamle programmet både for herrer og damer.

Veteraner går av

Ikke mindre enn 41 av våre tjenestemenn hadde i den senere tid forlatt etaten etter oppnådd aldersgrense og som vi ikke hadde rukket å nå med en liten honnør.

Mellom den 10.2 og 25.2 i år fikk vi da samlet disse pensjonistene og deres ektefeller i 5 forskjellige arrangementer.

I TROMSØ 10.2.:

Hilmar Nilsen, Laksvatn
Karl Antonsen, Kvaløysletta
Erling Hansen, Ramfjordbotn
Lauritz Antonsen, Skulgam
Ivar Viken, Kvaløysletta
Helge Hemmingsen, Sjursnes
Gunvald Josefsen, Ramfjordbotn
Kristian Isaksen, Ramfjordbotn
Olaf Hansen, Vannareid
Hagerup Olsen, Ramfjordbotn.

I NORDKJOSBOTN 17.2.:

Nils H. Johansen, Furufalten
Ingebrigt Sæterli, Storsteinnes
Anton Borck, Lyngseidet
Peder H. Pedersen, Meistervik
Hilmar Rostadmo, Øverbygd
Torleif Nilsen, Nordkjosbotn

I SØRKJØSEN 18.2.:

Hjalmar Hansen, Rotsundelv
Karl Richardsen, Storslett
Henry Pedersen, Badderer
Karl E. Jenssen, Djupvik
Jens M. Jenssen, Djupvik

I HARSTAD 24.2.:

Hartløy Hartløfsen, Gausvik
Marinius Martinussen, Lundenes
Annar Johnsen, Hamnvik

Ivar E. Hansen, Tovik
Simon Kildal, Grovfjord
Birger Svendsen, Myrlandshaugen
Arne Pedersen, Kilbotn
Heiberg Elvevoll, Grovfjord

I ANDSELV 25.2.:

Emil Bjørkli, Gratangsbotn
Martin Svendsen, Tennevoll
Arthur Johansen, Tennevoll
Leif Strøm, Langhamn
Harald Jakobsen, Aspelund
Olav Mikalsen, Silsand
Erling Nilsen, Skrålsvik
Johan Lian, Moen i Målselv
Karl Grønvoll, Kjellmoen
Arnold Lillevoll, Takelvdalen
Olav Ursin, Myrlandshaugen
Kristian Tune, Bardu

Under tilstillingen takket vegsjef Herleiv Solberg samtlige for sin innsats for etaten gjennom mange år — i tider med vegarbeidsdrift med enkle midler og nevelslit, og i tider med høy mekanisert aktivitet. De hadde med andre ord opplevd den rivende utvikling som hadde funnet sted på vegsektoren og det stod også respekt av hvordan de hadde tilpasset seg de nye forhold til beste for etaten og samfunnet.

Vegsjefen glemte heller ikke pensjonistenes ektefeller — de som sørget for at hjemmets maskineri fungerte — arbeidsplassene i vegvesenet ligger jo ofte langt hjemmefra — de hadde nok sin del av æren for toppinnsats fra tjenestemennenes side. Han håpet, når vegvesenet nå leverer tilbake disse mannfolkene, at familiene får mange og rolige år sammen.

Til slutt overrakte vegsjefen de avtroppende tjenestemenn minnegaver og diplom.



Torleif Nilsen mottar vegsjefens hilsen i Nordkjosbotn.

Peder H. Pedersen og Ingebrigt Sæterli tilbords i Nordkjosbotn sammen med sine fruer.





I Tromsø, Erling Hansen og Gunvald Josefsen med fruer.

I Sørkjosen veksler Jens M. Jensen og Karl Richardsen minner.

Kjente fjes i Tromsø: Hagerup Olsen og Kristian Isaksen.



FORSLAG TIL:

VERNEREGLER

1

Det er påbudt å bruke orange vareklær ved alt arbeid i vegvesenets tjeneste som foregår utenfor verksted eller kontor. Ved bruk av regntøy, skal dette være utstyrt med fast eller løs reflexanordning.

2

Det er påbudt å bruke hjelm ved arbeid i alle hjelmområder. Hjelmområder er f.eks. arbeidsområder under dagen (tunnel), arbeid i sand og grustak, større grøftearbeid, alt sprengningsarbeid m.v. Hjelm bør også brukes alle andre steder hvor det kan være fare for hodeskader.

3

Det skal brukes vernefottøy på alle arbeidssteder som kan medføre fare for fotskader.

4

Øreklokker bør brukes hvor støynivået er høyt (over 85 Db) f.eks. ved alt fjellboringsarbeid, ved bruk av maskiner som ikke er tilstrekkelig dempet og ved enkelte arbeid på verksted m.v.

5

Det skal brukes vernebriller ved alt arbeid som kan medføre fare for skade på synet, f.eks. v/hogging av stein, sliping, sveising m.v.

6

Bilbeltene som er montert i vegvesenets kjøretøyer skal brukes.

Nyansatte

Ta hånd om de nyansatte og hjelp dem til trygge arbeidsplasser.

Maskiner og utstyr

skal behandles i henhold til instruks for bruk av utstyret.

Sprengstoff

skal brukes i henhold til best. om transport av sprengstoff, bestemmelser om lagring av sprengstoff, og regler for bruk av sprengstoff.

På spesielt farlige arbeidsplasser

skal de instruks som omhandler disse følges. Jfr. arbeid i sand- og grustak, rensk av fjellskjæringer, arbeid på stillas, løfting av tunge gjenstander m.v.

Førstehjelp- og brannvernustyr

skal finnes i vegvesenets bygninger og i alle maskiner og biler. De ansatte plikter å orientere seg om hvor slikt utstyr finnes og melde fra til arbeidsleder om eventuelle mangler.

Renhold

i brakker og spisebuer skal utføres i henhold til gjeldende overenskomst.

Det må holdes slik orden

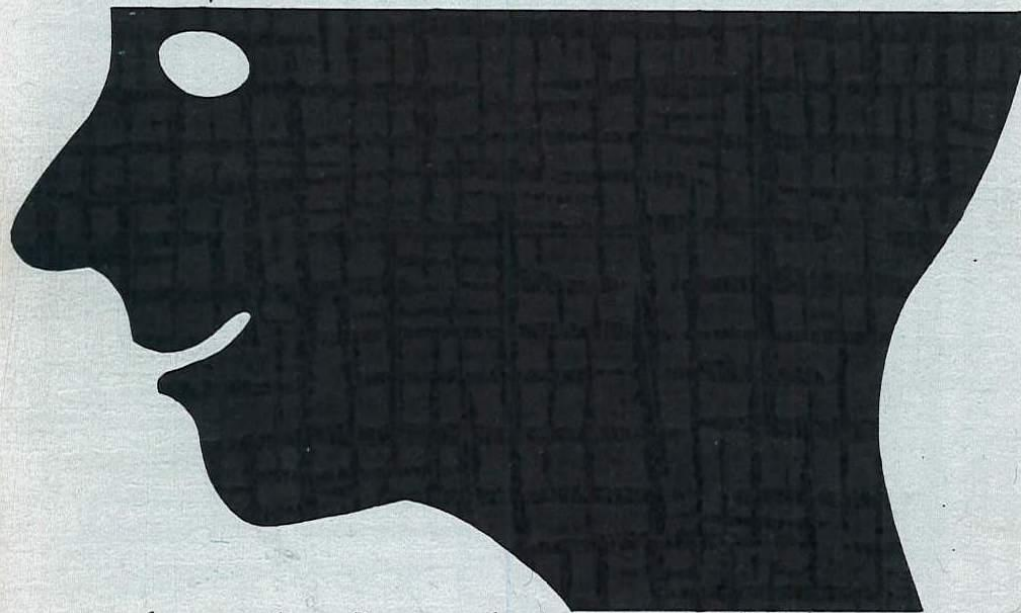
på arbeidsplassen at utstyr og redskap ikke kan medføre fare for de ansatte ved arbeidsstedet. Det påhviler den daglige arbeidsleder å legge forholdene til rette slik at dette kan oppnås.

Brudd på vernereglene er tjenesteforsømmelse og kan medføre avskjedigelse.

Husk — eventuelle merknader til disse må være gitt innen 5. april 1976.

har du
en tanke om
større

EFFEKTIVITET



bruk forslagsordningen

*
* Nå kan samarbeidsutvalget i Troms selv premiere gode forslag
* med inntil kr. 1.000,-,
* og har forslaget interesse ut over fylkesgrensen,
* vil de gode ideene kunne bli gjenstand for
* premiering fra sentralt hold også
*
