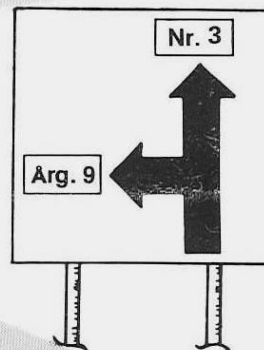
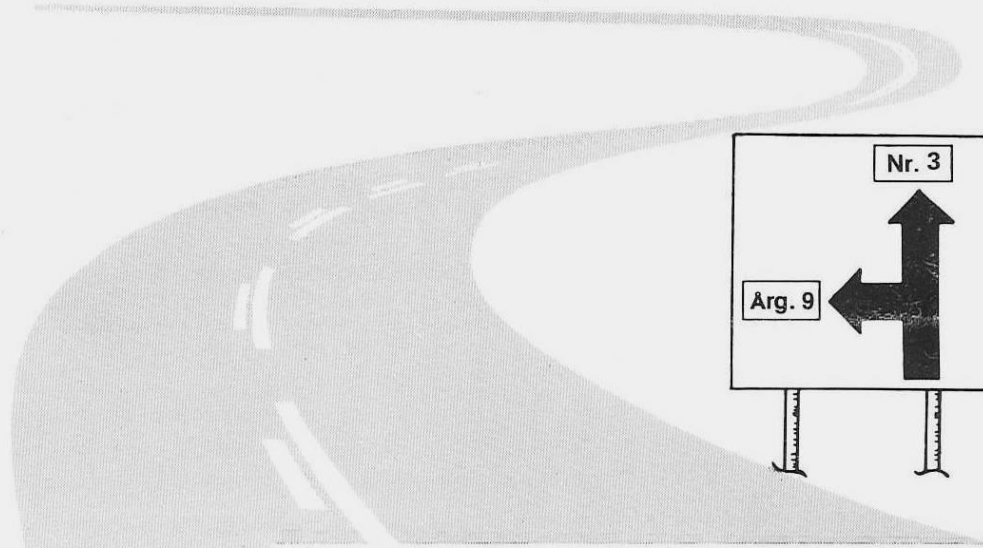
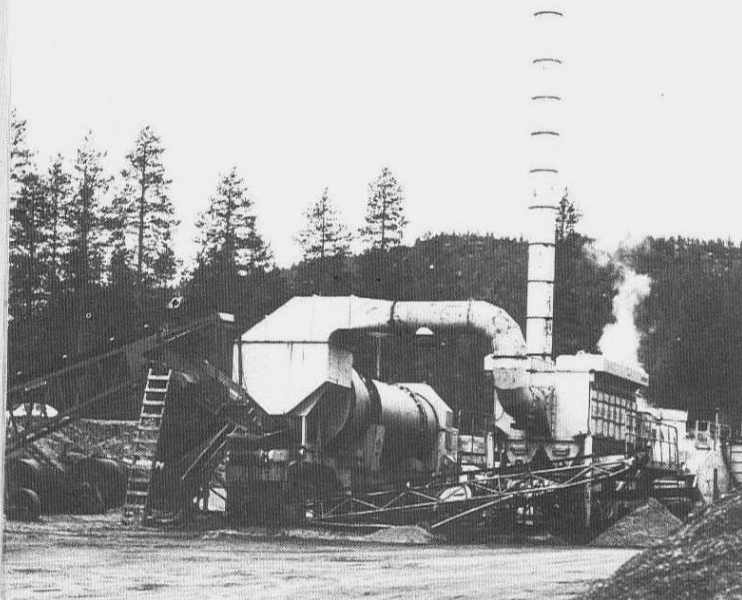


Vegstikka



Juni 1977



Nr. 3 - juni 1977
9. årgang

INNHOOLD:	side
Arbeidsvarslingen stadig bedre	3
LTP-arbeidet	4
Omstridt anlegg på yttersida	7
Ferjedriften i Troms.	12
Bilbeltebruken i Troms på stedet hvil	15
Opplæring i verne og miljøarbeidet . . .	16
Nytt fra administrasjonen	18
Nytt anlegg Oteren - Skibotn.	19
Ny lov om arbeidervern og arbeidsmiljø	23
Trafikkulykkene på retur	27
Nytt fra vegdirektoratets håndboksekretariat	30
Uhjelpshilsen fra Yemen.	31
Veg sport.	33

Bidragstyttere denne gang:

Kjell Kvåle, Jan Larsen, Olav Nilsen,
Bjørn Stensli, Jonni Håndstad, Reidar
Skjelmo, Svein Liland, Bjarne Otter-
dal, Einar Skagen.

I redaksjonen:

Redaktør: Olve Reiersen
Red.sekr.: Anna Josefsen

Redaksjonsråd:

Overing. Gunnar Berntsen
Vegmester Guttorm Henriksen
Verkstedarb. Åge Seppola
Avdelingsing. Kjell Kvåle
Biltilsynssjef Odd Halvorsen

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Lundblad Trykkeri, Tromsø

Opplag:

1350 eksemplarer

Forsiden: Vi lar oljegrusverket i Rognmogruba symbolisere en virksomhet som står i fokus i disse dager.



Ivår kjørte vi en serie kurs i arbeidsvarsling.

Diskusjonene på dette kurset bekreftet det vi allerede hadde registrert i marken – de to største mangler ved varslingen i Troms fylke har vært:

1. Bruk av sebraskilt til markering foran arbeidsstedet
2. Bruk av blinklykter på sebraskiltene i den mørke årstiden

Men vi skal ikke unnså at det også er registrert andre synder når det gjelder arbeidsvarslingen.

For å beskytte oss selv på arbeidsstedet, for tryggere forhold for trafikantene – korrekt skilting er uomtvistelig nødvendig.

Sommermånedene er de fremmedes bilisters tid – de som ikke er lokalkjent og bare kan ledes med skiltene. La ikke de miste skiltrespekten under sitt besøk i Troms. Det kan ha de alvorligste konsekvenser for både oss selv og turisten.

La oss derfor bruke de kunnskaper kursene i arbeidsvarsling har gitt oss.

Kursene ga forøvrig vink om at lagerholdet av varslingsmateriell ikke var tilfredsstillende alle steder.

Og det må vel være første bud – riktig og tilstrekkelig materiell – lett tilgjengelig.

LTP – ARBEIDET

Under fellesmøtet som samarbeidsutvalgene i Nordland, Troms og Finnmark holdt i Harstad høsten 1976, ga bl.a. Vegdirektøren signaler om at disse fylkene i LTP-arbeidet burde fellesbehandle endel problemer som kunne synes noenlunde like. Og 4. og 5. mai 1977 møttes avdelingsledere og noen andre fra de 3 nordligste fylkene og dessuten en tropp fra Vegdirektoratet med teknisk direktør Arne Grotterød i spissen.

Grotterød tok for seg LTP (langtidsplan)-arbeidet som samlet plan for vegvesenets virksomhet.

Det ble videre utvekslet erfaringer om fylkenes arbeid med "Grunnlag og mål for Statens vegvesen" og med Norsk vegplan. Vi fikk ellers en innføring om målsettinger og om vi makter å oppfylle disse. Og det ble gitt et foreløpig tidsskjema og hovedtrekk i arbeidet med langtidsplanen fram til neste rullering.

I **fylkesvise grupper** ble det bl.a. drøftet hva som ble ansett som de viktigste oppgaver fram til neste rullering av Norsk Vegplan og hvordan arbeidet burde legges opp.

Gruppen fra Troms fylke kom til at det var nødvendig å utforme retningslinjene for rulleringen så tidlig som mulig, dette av hensynet til kontrakten med fylket og kommunene. For planarbeidet var det videre nødvendig med en forbedring av informasjonen — skape kontakt med publikum så tidlig som mulig.

Gruppen kunne ellers tenke seg en bemanningsnøkkel for de ulike avdelinger basert på f.eks. vegnettets omfang, trafikkmengde, klimatiske forhold o.l. Det ble i denne forbindelse bl.a. pekt på den korte sommersesongen som skapte en svært hektisk virksomhet — bl.a. hadde vedlikeholdsavdelingen store mannskapsproblemer i denne årstiden.



Biltilsynsgruppa ønsket å utvikle samarbeidet over fylkesgrensene når det gjalt utekontrollen. Her Kristian Øverås.

For biltilsynet burde tilknyttingsformen snarest helt avklares. Gruppen mente man nå måtte komme fram til en mere publikums- og distriktsvennlig ordning for førerprøveavviklingen og en mere smidig løsning for kjøretøykontrollen. Det ble her nevnt at samarbeidet over fylkesgrensene burde utvikles videre. Også biltilsynet kunne trenge en bemanningsnøkkel basert bl.a. på biltetthet og områdenes geografiske utstrekning.

I andre gruppeoppgaver fikk grupper med en mere funksjonsmessig sammensetting ulike spørsmål til drøfting og vi har her plukket litt fra svarene.

I gruppen hvor lederne for **maskin- og vedlikeholdsavdelingene** satt, drøftet man

kvalitetskrav til personell i oppsynet. Gruppen kom til at kravet til planlegging er så stort, at oppsynet bør fokuseres mere om slike oppgaver. I den forbindelse reiste da spørsmålet seg om ikke en sterkere utdanningsbakgrunn vil tvinge seg fram, f.eks. om stillingene i denne sektoren burde bekles av ingeniører.

Gruppen kom til at døren måtte stå åpen, man burde vurdere dette i hvert enkelt tilfelle.

En gruppe bestående av **vegsjefene og administrasjonssjefene** tok for seg spørsmålet om en større personalundersøkelse i likhet med den som er foretatt bl.a. i Hedmark og Telemark. Gruppen mente disse undersøkelsene var lagt for stort opp, men kunne tenke seg en organisasjonsundersøkelse som ga full oversikt over arbeidsoppgavene — dermed bedre finne ut hva som er forsømt.

Anleggslederne var i sin gruppe opptatt av problemene innen den ekstraordinære sysselsetting som personellmessig skaper store sesongvariasjoner i Nord-Norge — man burde bestrebe en jevnere arbeids-situasjon. Den ekstraordinære sysselsettingen er vel for vegvesenet mere eller mindre uønsket slik den tradisjonelt forekommer. At vi får slike oppgaver skyldes antakelig at vi har den beste organisasjon for å kunne ta imot ekstraordinære arbeidsstyrker. Undersøkelser har bl.a. vist at mellom en fjerdedel og en femtedel av "sysslerne" kommer fra annen offentlig virksomhet. Det kunne være fristende å henvise myndighetene til andre oppgaver — f.eks. om ekstraordinære sysselsettingsmidler burde settes inn i de bransjer som avgir folk. Dette med bakgrunn i kjennsgjeringen om hvor kostbare disse vinterarbeidsplassene egentlig er for vegvesenet. Fylkene bør arbeide videre med en kartlegging av "sysslerne" — bl.a. finne ut fra hvilke type arbeidsgivere og yrke de kommer fra, hvor lenge de har arbeidet der m.v.

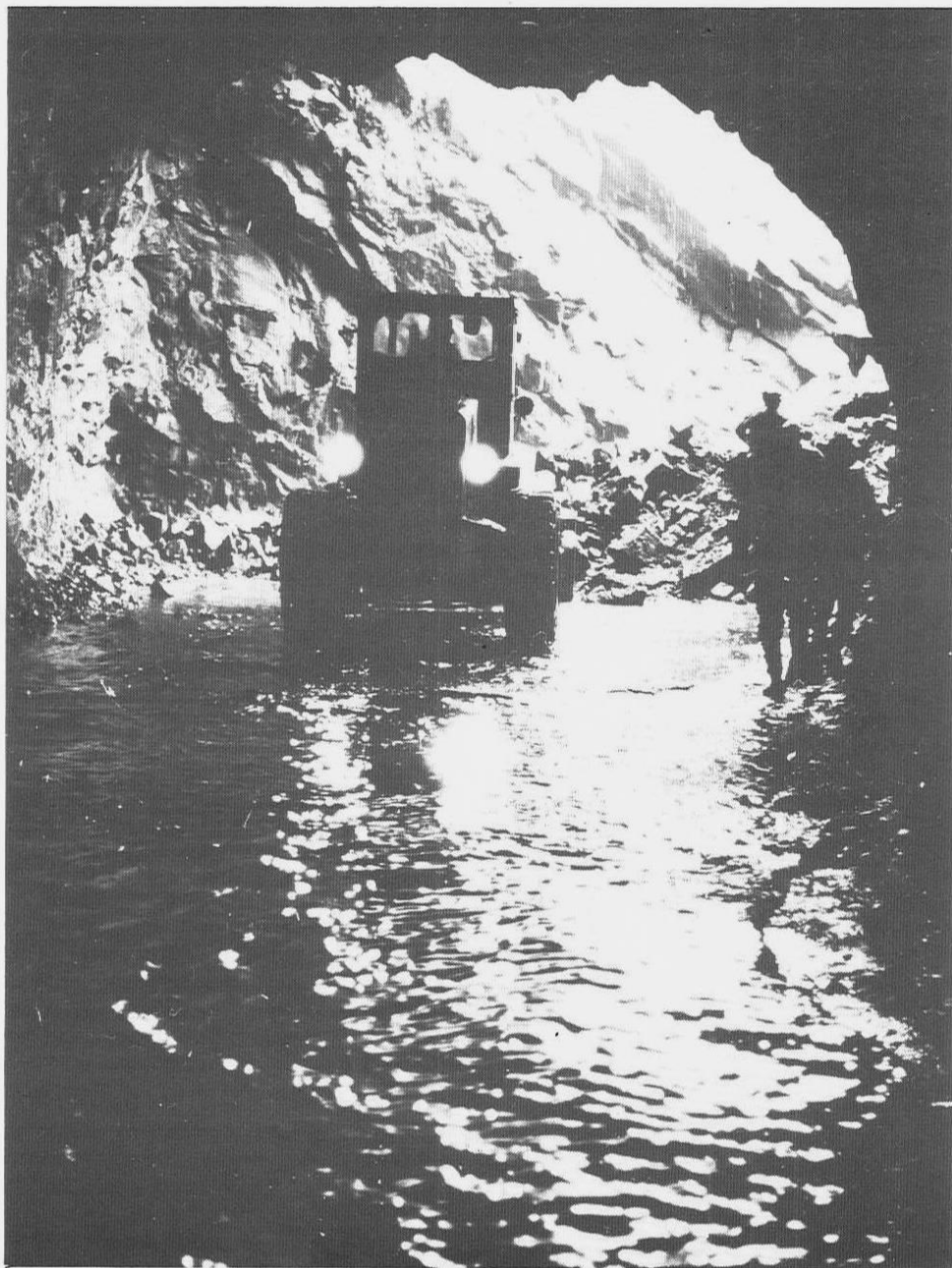
En **plangruppe** med innslag av grunnevervsfolk var inne på at fylkesvegnettet måtte få en bæreevne registrering som til-

svarer det som gjøres på riksvegene, for riktigere dimensjonering ved planleggingen. I denne sammenheng var det også viktig å utføre kilometrering av fylkesvegene. Av hensynet til ulykkesregistreringen burde det gjennomføres flyfotografering av fylkesvegene. Man oppfattet disse tiltak viktige for å kunne komme ut med et opplegg for en fylkesvegplan som da kunne rulleres samtidig med NVP.

Gruppen gikk også inn i problematikken omkring gang- og sykkelveger. I planleggingsprosedyren kom man ofte i konflikt med nærmiljøproblematikken og særlig der hvor avkjørselsproblemene ble koplet sammen med gang- og sykkelveger. Prosjektene var derfor vanskelig å gjennomføre. Undersøkelser viste at trafikkproblemene på strekninger hvor man ønsket gang- og sykkelveger, ikke alltid var så store som man trodde. Slike prosjekter burde man la ligge foreløpig, la tiden arbeide for de. Gjennomføring av et annet enkeltprosjekt vil nemlig skape større forståelse for andre miljøtiltak.

Biltilsynets gruppe kunne legge fram at innen deres felt hadde det alt lenge eksistert en god kontakt gjennom de halvårige kontaktmøtene hvor hele landsdelen var representert, alle funksjoner i biltilsynet og også deltakelse fra vegadministrasjonen. Gruppen uttalte at distriktsgrenser bør ikke eksistere for publikum — bare være rent administrative grenser. På endel saksområder var man kommet langt i så henseende og i det videre arbeide burde man nå utvikle samarbeidet også for utekontrollen. Når den nye organisasjonsformen er fullt etablert i Nord-Norge, vil dette spørsmålet kunne løses lettere.

Møteledelsen antok at den allerede etablerte kontaktvirksomheten innen biltilsynet, hvor alle kategorier ansatte kunne møtes, måtte være særlig verdifull, og spurte om ikke tilsvarende møter i forskjellige form — kanskje funksjonsvis — burde utvikles for vegvesenet i Nord-Norge.



Gjennomslag i Bratthesttunnelen

MEFJORDBOTN – GRASHOPEN

– Omstridt anlegg på yttersida

Trafikkåpning i år, er Mefjordfolkets store håp. Ikke umulig, sier anleggsledelsen, men da må arbeidet gli uten komplikasjoner av nevneverdig art. Men det er først neste år det kan bli skikkelig veg å fare på.

3 TUNNELER – STORT SPRENGSTOFFFORBRUK

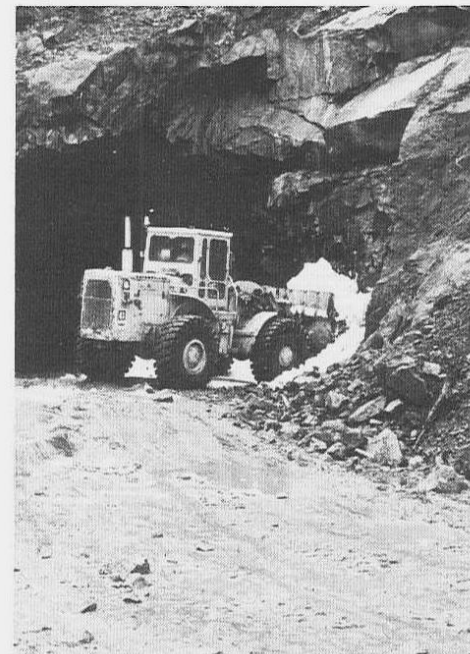
Den 24. mai fikk vi gjennomslag i den siste av de 3 tunnelene på veganlegget Mefjordbotn – Grashopen. Begivenheten ble som seg hør og bør feiret i brakkeleiren og dette "kranselaget" etterlot ingen tvil om at man syntes å ha gjort en fin jobb.

Det var Bratthesttunnelen som vi nå kunne se ytteråpning i – 350 meter lang er den. De øvrige tunneler er Svartholla tunnelen – 310 meter – og innerst i fjorden den lengste, Breitindtunnelen som er 930 meter.

Oppsynsmann Peder Jensen har ledet tunnelarbeidene og han forteller at det i tunnelene er tatt ut tilsammen 45000 m³ fast fjell og at sprengstofforbruket periodevis kom opp i 13 – 14 tonn pr. måned.



Oppsynsmann Peder Jensen.



Snøras ryddes foran en tunnellåpning – 2. juni.

INGEN PERSONSKADER – STORE MATERIELLE SKADER

Jensen som har vært ved anlegget omtrent fra starten, forteller ellers:

– Hittil har det ikke vært fravær en eneste dag for arbeidsskader. Dette skyldes nok ikke bare hell, vi har hele tiden hatt en dyktig og ansvarsfull arbeidsstokk her, noe også resultatet av fremdriften på anlegget viser.

Det største faremomentet på dette anlegget er ras fra de bratte fjellssidene. Her er partier utenom tunnelene som har voldt litt bryderi, vi har f.eks. i år måtte stanse arbeidsdriften i 1 uke for rasfare. Men har vi unngått personskader, så har vi til gjengjeld hatt tidels store materielle skader. Stormvinteren 1975-76 satte sine merker her. Verkstedteltet 18 x 10 m blåste ned

og 2. nyttårsdag 1976 raserte stormen brakkeleiren ute i Grashopen. Til alt hell var den ikke tatt i bruk. Kjøkkenbrakken f.eks. ble ført lange veger, knust og tungt inventar som kjøleskap fløy avgårde som pappesker. I alt var 5-6 brakker skadet, enkelte tildels mye.

STORE SUMMER OG STOR AKTIVITET

Anleggsbestyreren, avdelingsingeniør Ingolf Moan forteller at før vi har nådd i havn med dette anlegget, er det investert 30 mill. kroner. Nær en tredjedel av dette – 9,6 mill. kr. – står til disposisjon inneværende år. At omlag 1/3 av totalkostnadene settes inn i år, er et tegn på at også dette anlegget i fullt monn har fått merke prisstigningen vi har hatt i den senere tid.



Mannskapsstyrken er idag 22 mann av egen stab og disse går i skift – i tillegg kommer noen førere av leide maskiner. Maskinparken på anlegget er allsidig sammensatt- og representerer atskillig operativ kraft. Vi finner her bl.a. gravemaskiner – hjullastere – dumpere – bærevogner – tunnelrigg.

Av anleggets lengde, 12 km, gjenstod ennå ca. 600 meter urørt den dagen "Vegstikka" var på besøk. Moan forteller ellers at fjellet i anlegget ikke har bydd på spesielle problemer, det har vært relativt godt å arbeide med og det har hittil bare vært mindre lekasjer i tunnelene.

GODE BOLIGBEKVEMMELIGHETER – FRITIDSAKTIVITETER MINIMALE

Brakkeleiren i Mefjordbotn var vel den første leiren vegvesenet satte opp i den mere moderne stil. Det må vel kunne sies at den er godt utstyrt og inneholder foruten de vanlige rom også en kontorfløy for oppsynsmannen. Kjøkkenet er velutstyrt og der regjeres f.t. 2 kokker. Hilda Karlsen og Anny Bjørklund kan sine kunster og det kan "Vegstikka" bekrefte.

Veteran ved anlegget, Aldor Larsen, har ikke noe spesielt å utsette på anlegget som arbeidsplass, det er som på anleggsplasser flest i denne sektor her i Norge – fjell, atter fjell og langt fra de mere sentrale strøk. Og det er en nokså isolert tilværelse de frister de som bor i Mefjordbotn. Fritiden går med lesning – bibliotek holder leiren med lesestoff – litt fisking på fjorden når båt er disponibel og været tillater, ellers lite å ta seg til.

I så måte ligger leiren i Grashopen høveligere til. Her er det kort veg til Senjehopen hvor det er liv og rørelse og andre folk å treffe.

Tunellbas Helge Luneborg og anleggsbestyreren Ingolf Moan. skuer ut over nytt terreng.

BARSKT LANDSKAP – INGEN VEG-TRADISJONER

Amtmand Blom skriver i året 1827:

"Torskens og Bergs præstegjelde er de af naturen mindst begunstigede i Nordlandene. En farlig sjøkyst, hvor det paa miles distance ikke er muligt at lande med baad, smaa jordflekker imellom fjellene, et raat og for vegetationen ugunstigt klimaat, tilbyder beboerne kun lidt af livets goder og behageligheder, men mange af dets mangler og farer."

Og denne beskrivelse kan vel også passe på Mefjorden. Det er mye som tyder på at de som først "oppdaget" Mefjorden, hadde sin bopel på indre Senja og kom hit til fjorden for periodevis å drive jakt og fiske. Man kan vel ikke helt tidfeste den første faste bosetting i fjorden, men funn av fiskesøkker, spydspisser og smykker tyder på at det har bodd folk her i bronsealderen.

Bosettingen har i denne fjorden i likhet med andre steder på Ytre Senja variert endel etter hvordan fisket har vært. Og havet har hele tiden vært den naturlige fremkomstveg. Spørsmålet om vegbygging er av relativ ny dato. I 1899 var det ingen kjøreveger i Berg – ei heller planlagt bygget noen slike – derimot prosjektert 3 rideveger til ca. 35000 kr. Ingen av disse var tiltenkt Mefjorden. Fylkestinget 1914 gikk gjennom vegnettet og vegprosjekter for klassifisering – fremdeles ingen kjøreveger eller planer om veger i Berg. I Skalandsområdet eksisterte riktignok en veg ut mot Bøvær, men noen skikkelig status som offentlig veg, hadde den ikke.

Først i 1937 kom de første offentlige bevilgninger til vegbygging, det var sjøbygdevegen Mefjordvær – Senjehopen, senere forlenget til Grashopen, som ble påbegynt. Og 31 år tok det før dette anlegget ble avsluttet etter de planer som forelå.

NYE VEGKRAV – OMSTRIDTE LØSNINGER

Det var vel først i 1960 årene vi fikk vegkravene fra de ytre distriktene i Troms fylke inn med full tyngde og en del av disse kravene var lokalisert til Ytre Senja. Kommunikasjonsplanen for Troms fylke kom i 1962, en ny fulgte i 1967 og i 1968 fortsatte man med en spesialplan for Ytre Senja. Resultat av disse oppsummeres slik for Bergs vedkommende:

For søndre Berg – ferje Skaland – Straumsnes. For nordre Berg – veg Stønnesbotn – Mefjordbotn, og med ferje til Senjehopen.

Disse k.planene inneholdt også åpningen for på sikt å arbeide mot en intern sammenkopling av nordre og søndre del av kommunen og en ferjefri vegforbindelse utad.

Sålangt skapt ingen stridigheter innen kommune.

Så ble det imidlertid klart at en ferjeforbindelse til Senjehopen ville bli et så stort underskottsforetakende at det ble reist spørsmål om å bygge veg istedet. Og nå startet også en tildels bitter strid mellom nordre og søndre del av Berg. Kommunestyret fattet vedtak om at alternativet til ferjeforbindelsen måtte være en vegforbindelse fra Mefjorden til Ersfjorden og videre til Skaland slik at kommunen kommunikasjonsmessig ble bedre sammen-sveiset.

Men Mefjordingene ville noe annet. Det ble nå arbeidet aktivt for myndighetenes forståelse for bygdas ønske om tilknytning til vegnettet med veg til Mefjordbotn. Og mange var de deputasjoner som møtte politikere ved forskjellige høver. Og da utvalget som la fram innstilling om ny k.plan til fylkestinget 1971, hadde veg Mefjordbotn – Grashopen med her, fulgte fylkestinget opp med vedtak i tråd med innstillingen.

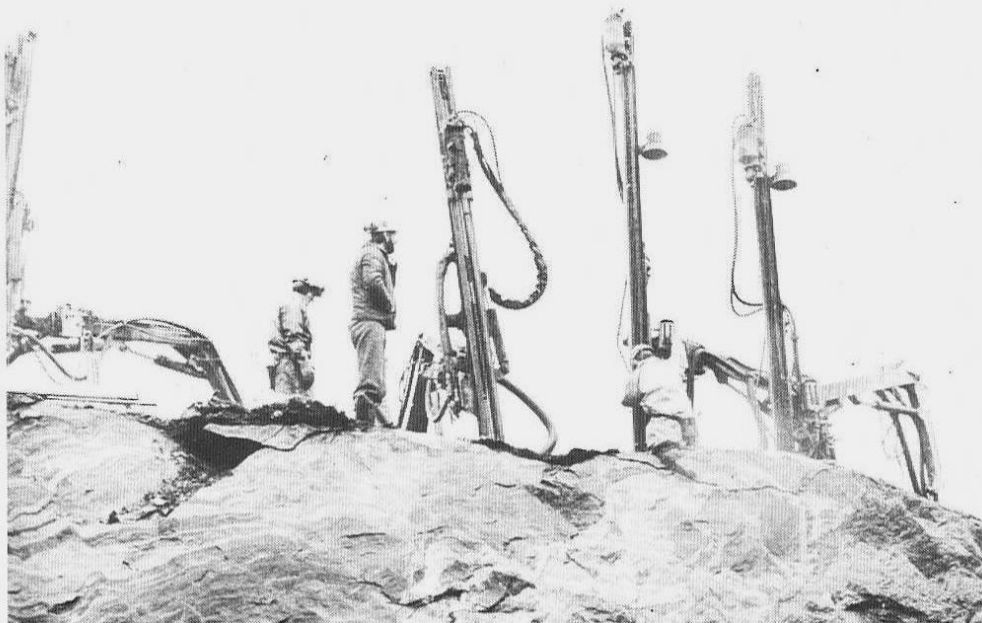


SKEPTISK TIL FYLKESTINGVEDTAKET

I Senjehopen traff vi Trond Hellemo, leder av aksjonen for veg og Sigrid Brox Simonsen, aktiv medspiller i aksjonen og nå representant i fylkestinget. De forteller at aksjonen ikke på noen måte var ment rettet mot Berg kommune eller deres ledelse, men var et grundig gjennomtenkt argument for å få etablert en fast vegforbindelse utad. Dette mente de og mener framdeles var en uomtvistelig nødvendighet for en rimelig eksistens her ute. Den interne veg må også komme, sier de, vi har mye tilfelles med søndre Berg og vel-etablerte kommunesentra som Skaland må beholdes. Men som alternativ til den veg som nå bygges — nei — denne er vi helt avhengig av — ikke den til Skaland.

Inge Andreassen og Edgar Hårvik.

Karakteristisk siluett på anlegget.



— Denne aksjonen gikk vel vel langt, Hellemo, vi tenker bl.a. på all aktiviteten etterat fylkestingvedtaket i 1971 forelå, det var jo først da Hålogaland Teater med "Det e' her æ høre tel" blandet seg inn i debatten?

— Befolkningen her ute hadde på følelsen av at fylkestingvedtaket som var så knapt som 18 mot 16 stemmer ikke var urokkelig. Våre bestrebelser gikk nå i retning av å trygge dette vedtaket, bl.a. å få de statlige myndigheters støtte, også finansielt. I denne sammenheng syntes vi også Hålogaland Teater gjorde en god jobb, selvom kanskje enkelte ting i stykket med fordel kunne vært luket bort.

VEGEN MERKES ALLEREDE

— Sigrid Brox Simonsen, hvordan er utsiktene for stedene her ute?

— Først vil jeg si, at jeg tror den kampen vi kjempet og særlig at vi ble hørt, har styrket selvtilliten hos folk her. Folk har fått en ny tro på tilværelsen. Selv om vi ikke merket noen særlige fraflyttingstendenser tidligere, så har det nå blitt en ny giv i boligbyggingen. Det er videre aktuelle planer om slip, et tiltak som vi også må se i sammenheng med vegutbyggingen. Vi har i fiskesesongen en tildels stor øking i arbeidsplasser, en arbeidsstokk som for en stor del hentes fra indre Senja og ellers fra Lenvik og tildels også Sørreisa. For disse vil det kunne gis et pendlertilbud som ikke tidligere har vært mulig. For ungdom betyr et bedre samkvem med omverdenen mye, f.eks. i idrettssamarbeidet. Vi har manglet idrettstilbud til de unge bl.a. fordi mangel på grusmasser har stengt muligheten til opparbeiding av idrettsbane her. Nå kan dette gjøres og planene for det er klare.

— Nå brygger det vel opp til en ny vegstrid i Berg, søndre Berg vil i likhet med dere ha fast vegforbindelse foran en intern vegforbindelse. Såvidt vi er kjent med har representantene herfra i kommunestyret gått inn for at man må prioritere den interne forbindelse. Hvordan harmonerer denne avstemmingen med deres



Sigrid Brox Simonsen.

egen kamp for vegutløsning?

— Vi ser ikke dette standpunkt som en helomvending. Dengang stod spørsmålet om en intern veg i kommunen med tilknytting til ferjeforbindelsen Straumsnes — Skaland mot en ferjefri direkte forbindelse utad. Vi skal huske at vi hadde akseptert en ferjeforbindelse med Mefjordbotn for en relativt rask kontakt med vegenettet, men at det var ferjedriftomkostningene som aktualiserte veg isteden på det tidspunkt. Nå mener jeg at den første oppgave bør være sammenbinding av kommunen, det tror jeg alle parter er best tjent med. Aller best hadde det jo vært å få løst begge oppgavene samtidig, kanskje tar stat og fylke på seg hver sin?

La oss ihvertfall håpe at debatten munner ut i tiltak alle kan godta.

FERJEDRIFTEN I TROMS

35 kr. i tilskott for hver personbilenhet i 1976.

Etter omlegging av trafikken fra sjø til land har ferjene i de senere år mer og mer overtatt etter de gamle lokalbåtrutene som nu er i ferd med å forsvinne.

Troms har pr. i dag 17 ferjesamband og 41 ferjeleier. Dessuten har ferjene vanlig kaianolp på stedene Karlsøy, Vorterøy-skagen og Fjordgård.

Vi har satt opp en oversikt som viser trafikken av motorkjøretøyer med ferjene i 1976, omregnet til personbilenheter (PBE). Omregningsnøkkelene til PBE er som følger:

Personbil	=	1	PBE
Personbil m/tilh.	=	2	»
Lastebil u/tilh.	=	2,5	»
Lastebil m/tilh.	=	5	»
Buss	=	4	»

En viss utvikling har det vært på ferjesektoren siden denne trafikerte over Målselva ved Fredriksberg i 30-årene.



Oversikten viser også antall PBE pr. døgn i det enkelte samband, underskott i 1976 samt underskottet fordelt på antall PBE. I 1976 fraktet ferjene tilsammen 487.664 PBE med en gjennomsnittstrafikk pr. samband på 82 PBE pr. døgn. Underskottet beløp seg til kr. 17,2 mill. som gir et underskott pr. PBE på ca. kr. 35,-. Når vi i tillegg tar med utgifter til bygging og vedlikehold av ferjeleiene skjønner en at ferjedriften, bare i Troms fylke, krever store årlige uttelling fra stat og fylke. Til gjengjeld har nok tilskottene til lokalbåtrutene sunket, men de registreres ikke i våre budsjetter.



Ferjesamband	Antall PBE i 1976	Antall PBE pr. døgn	Underskott i 1976	Underskott pr. PBE
Svensby—Breivikeidet	67.572	185	1.124.000	16,60
Futrikelv—Skulgam	57.745	158	856.000	14,80
Revsnes—Flesnes	56.347	155	1.147.000	20,30
Lyngseidet—Olderdalen	53.918	148	1.100.000	20,40
Hamneidet—Flåten	42.061	115	1.101.000	26,00
Hamnvik—Sørvik—Myrlandshaug	37.437	102	1.132.000	30,20
Vikran—Larseng	29.114	80	1.114.000	38,00
Stornes—Bjørnerå—Alvestad	28.331	78	1.422.000	50,00
Harstad—Sørrollnes	27.246	75	1.229.000	45,00
Skaland—Straumsnes	22.123	61	1.057.000	47,75
Hansnes—Stakkvik—Skåningsbukta	20.825	57	1.179.000	56,60
Borkenes—Kveøy	13.091	36	451.000	34,40
Ørnfjordbotn—Fjordgård—Husøy	9.327	26	1.528.000	164,00
Skjervøy—Lauksundskaret	9.313	26	1.182.000	126,90
Langhamn—Brøstadbotn	8.797	24	915.000	104,00
Rotsund—Havnes	2.336	6	280.000	120,00
Fenes—Austnes—Altevik x	2.081	26	420.000	201,00
Totalt	487.664	82	17.237.000	35,30

x) I drift fra 17/10-76.

DØDSFALL

En kjent og respektert kollega ved biltilsynet i Tromsø, bilsakkyndig Arne Salamonsen, er gått bort. Han døde plutselig natt til 20 mars d.å., bare 46 år gammel.

Salamonsen ble ansatt som bilsakkyndig i Tromsø sommeren 1963.

Han var født og oppvokst i Sulitjelma. Etter realskoleeksamen gikk han inn i militæret og tok befalsutdannelse og løytnants grad i Forsvaret. Deretter fulgte 2 år ved den biltekniske linje i Stavanger og 2 år ved Gøteborg Tekniske Institutt.

Etter endt utdanning var han verksmester i Ålesund inntil han kom til Tromsø.

Salamonsen gikk helt og fullt inn for å fylle sin oppgave som bilsakkyndig. Det var det tekniske arbeidet som interesserte han mest. Her kom hans gode kvalifikasjoner til stor nytte.

Han var lojal og meget pliktoppfyllende, var alltid hjelpsom og arbeidsvillig. En mer real kollega kan ingen få. Her på kontoret vil Salamonsen bli sterkt savnet.

Kollegaer ved Biltilsynet i Tromsø.



NOE PÅ HJERTET

Etter hvert har samtlige fylker nå fått sin vegavis, og sikkert og visst er det at disse bedriftsavisene blir godt mottatt. Det er ikke erfarne bladmenn som får til oppgave å samle stoff og redigere våre bedriftsavis. Som regel plukkes en funksjonær på vegkontoret ut til oppgaven, og selv om han/hun har et redaksjonsutvalg ved siden av seg, står og faller bedriftsavisens innhold og omfang på redaktørene sjøl.

Hvert fylkes vegavis sendes de øvrige fylker til orientering. Det er betegnende å se alle hjertesukk som går igjen i hver avis om å få stoff inn til avisene. Det går som rød tråd gjennom alle bedriftsavisene våre, at etatens folk er lite bidragsvillige til å forsyne avisen med stoff.

Det er et underlig fenomen dette. Når medarbeidere ellers treffes, på et kontor, i en brakke eller på et anlegg, ja da går "kjeften" både høyt og fort. Det er således ikke meninger og synspunkter om saker og ting det står på.

Vi tror årsaken ligger mye i frykten for å overføre tankene fra det muntlige til det skriftlige. For mange står det som en redsel dette å skulle uttrykke seg skriftlig. Men hvis de bare hadde visst hvor ubehjelpelig klosset både advokater, leger og andre "fine" akademikere kan skrive, så ville nok denne skal vi si mindreverdighetsfølelsen, langt på veg blitt redusert.

For bedriftsavisens ansvarlige er det ikke selve formuleringen som er det avgjørende, men at våre medarbeidere tar opp problemer av forskjellig art, tekniske og trivselsmessige. Så får det bli redaksjonens sak å gi alle en språklig utforming som er brukbar.

Altså – har en noe på hjertet, så kom med det til Vegstikka. Bry deg ikke om språket, det skal vi ta oss av, om nødvendig. Hovedsaken er å få spørsmålene fram i dagens lys, og kanskje få istand en dialog mellom interesserte.

Einar Skagen

Bilbeltebruken i Tromsø på stedet hvil – utenfor tettbygd strøk i fremgang

Tall fra tellingen for Transportøkonomisk Institutt.

Selvom man her i fylket kan registrere en viss bedring i bruk av bilbelte ute på landevegene – 76,4% mot 61,9% for et år siden – så kunne det nok være ønskelig med en ennå gunstigere utvikling.

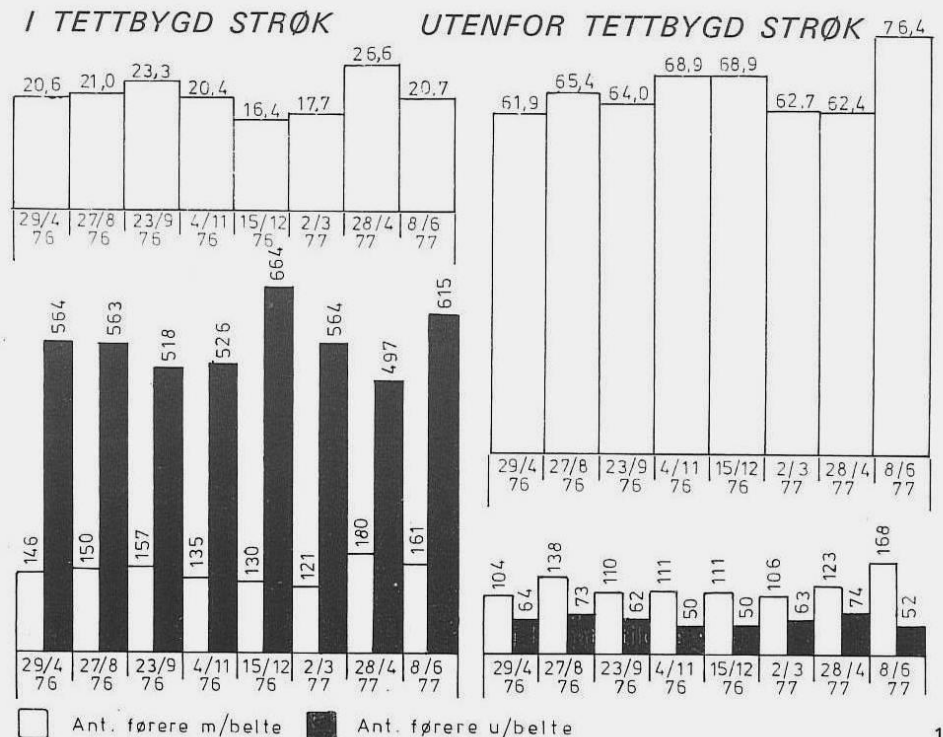
I tettbygde strøk – telling er bare foretatt i Tromsø – står bilbeltebruken i stampe og den står langt tilbake å ønske. I april ifjor brukte 20,6% av bilførerne belte i Tromsøs gater, den 8. juni i år – 20,7%. I mellomtiden har tellinger vist en bruksprosent mellom 16,4 og 26,6.

Trafikkulykkestallene forteller at risikoen for personskader og også dødsulykker er svært høy innenfor 50 km/t - soner. Derfor er det igrunnen skremmende hvor likegyldig bilførere (og passasjerer) er med bruk av bilbelte i tettbygde strøk.

Korte turer – lange turer, det er ikke det som er avgjørende.

Og til våre egne bilførere – BRUK BILBELTE.

BILBELTEBRUKEN I PROSENT AV DEN TOTALE BILTRAFIKK



Opplæring i verne- og miljøarbeidet

Utviklingen i samfunnet de senere år har forandret hele vår livsstil. Det gjelder både de teknologiske, økonomiske og sosiale forhold. Nytt utstyr og produktionsmetoder tas i bruk og forandrer på våre arbeidsrutiner. Dette fører bl.a. til at vernearbeidet på den enkelte arbeidsplass stadig må tilpasses nye forhold. I de senere år er også begrepet arbeidsmiljø gitt et nytt og utvidet innhold. Arbeidsmiljøet er de faktorer i arbeidssituasjonen som vi mennesker reagerer på fysisk, psykisk og sosialt.

Fra midten av 60-årene da debatten om miljøarbeidet for alvor kom igang, ble det rettet en voldsom kritikk mot det offentlige arbeidstilsyn. Det ble også tatt til ordet for at någjeldende arbeidervernlov som ble vedtatt i 1956 måtte opp til en omfattende revisjon. I begynnelsen av 70-årene ble det gjort et politisk utspill med arbeidet om en ny arbeidsmiljølov som skulle erstatte gjeldende arbeidervernlov. Det er nå velkjent for de fleste at en ny Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø er nært forestående. Sentrale deler av lovutkastet er vedtatt i Stortinget, og det er antydning at den nye loven skal tre i kraft fra 1. juli d.å.

Den nye loven tar sikte på å dekke alle forhold innen norsk arbeidsliv og den vil ha avgjørende betydning for arbeidet med å bedre miljøet på arbeidsplassene. Arbeidsmiljøet er således generelt sett og i videste forstand gitt en sentral plass i loven.

§ 1 LOVENS MÅLSETTING:

- å sikre et arbeidsmiljø som gir arbeidstakerne full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger og med en verneteknisk, yrkeshygienisk og velferdsmessig standard som til enhver tid er i samsvar med den teknologiske og sosiale utvikling i samfunnet.
- å sikre trygge tilsetningsforhold og en meningsfylt arbeidssituasjon for den enkelte arbeidstaker,
- å gi grunnlag for at virksomhetene selv kan løse sine arbeidsmiljøproblemer i samarbeid med arbeidslivets organisasjoner og med kontroll og veiledning fra offentlig myndigheter.

Å oppnå lovens målsetting fullt ut synes noe vanskelig, men hele lovtekstens utforming og intensjoner tar utgangspunkt i målsettingen. Dette innebærer en vesentlig utvidelse av arbeidsmiljøbegrepet og de krav man stiller til det. Det er på dette området de største forandringer ligger sammenlignet med arbeidervernloven, og som oppfordrer alle arbeidstakere og arbeidsgivere til å innta en ny og positiv holdning til sin arbeidssituasjon.

Av lovens generelle regler og innhold kan nevnes følgende endringer:

- den omfatter et bredere sett av miljøfaktorer
- kravene til de enkelte faktorer skjerpes
- krav om en minstestandard som ikke kan fravikes av f.eks. økonomiske grunner

- større innflytelse for arbeidstakerne
- utvidelse av verneombudens oppgaver
- vedtaksrett for Arbeidsmiljøutvalgene
- strengere kontroll
- klarere ansvarsforhold
- straffebestemmelsene skjerpes o.s.v.

Da dette er en rammelov må en vente en hel del forskrifter til lovparagrafene.

OPPLÆRING

Skal den nye loven som omfatter et vidt spektrum av arbeidsplassproblemer kunne virke etter de ideer som det er lagt opp til, vil dette stille store krav til de som skal påse at loven blir fulgt, d.v.s. arbeidsgivere, arbeidsledere, verneombud m.v. For å skape en riktig holdning til arbeidsmiljøproblemer er det nødvendig med en større opplæring på dette felt. Staten og de statsansattes organisasjoner har derfor inngått en rammeavtale om "opplæring i verne- og miljøarbeid i staten".

Fra rammeavtalens § 1 siteres:

"Opplæringens omfang.

Denne avtale omfatter opplæring av alle som har oppgaver innen verne- og miljøarbeidet i statens virksomheter, herunder verneombud, arbeidsledere, medlemmer i arbeidsmiljø- og samarbeidsutvalg, helse- og sosialpersonell, teknisk personale og andre som i sin virksomhet har kontakt med arbeidsmiljøproblemer."

For å gjennomføre opplæringen er det lagt til grunn en 3-trinns modell:

Trinn I: – utdanning av 80-90 "lærere" som hentes fra etatene.

Trinn II: – lærerne skal utdanne ca. 1000-1500 studieledere, som også hentes fra etatene.

Trinn III: – studielederne skal så videre skolere de gruppene som er nevnt i rammeavtalen § 1, og utgjør ca. 30-50 000 deltakere

Gjennomføringen av opplæringen styres sentralt gjennom Sentralrådet for samarbeidsutvalg i staten og opplæringsseksjonen i Forbruker- og Administrasjonsdepartementet.

OPPLÆRING I STATENS VEGVESEN

Opplæringen på trinn I "Lærerkurs" er allerede avvirket. Her har 9 tjenestemenn fra Statens vegvesen gjennomgått en ukes "lærerkurs" arrangert av Forbruker- og Administrasjonsdepartementet. Betegnelsen "lærer" er ikke dekkende for den funksjon disse skal ha, men må heller betraktes som kursleder for den videre opplæring.

De 9 "lærerne" fra vegvesenet skal administrere to fylker hver. For undertegnedes vedkommende gjelder det Troms og Finnmark.

Oppfølgingskurs for "lærerne" vil bli avvirket i månedskifte august/september. Etter dette vil den videre opplæring igangsettes.

Når det gjelder trinn II, Studieledere, er det av vesentlig betydning å få personer som er interessert og motivert for å påta seg oppgavene med opplæringen på trinn III, Studiegruppene. I Troms vegvesen vil det bli behov for ca. 12-15 studieledere. Studielederkursene er beregnet avholdt over 5 dager og legges til sentrale steder. Studielederne må regne med å ha ansvaret for gjennomføringen av opplæring i 2-3 studiegrupper, antallet i gruppene vil kunne variere fra 5-10 deltakere. Opplæringen skal fortrinnsvis legges i arbeidstiden og gjennomføres i allsidig sammensatte grupper.

Tjenestemenn i vegvesenet som er interessert i studielederkursene kan henvende seg til undertegnede for ytterligere opplysninger.

„Lærerne“ i vegvesenet vil sammen med Vegdirektoratet nærmere drøfte detaljer i opplegget innen vår egen etat. Etatene i hvert fylke bør i den nærmeste tiden klarlegge hvilke personer som skal gjennomgå trinn III.

Hver enkelt arbeidstaker — det være seg folk i utedriften eller teknisk- og kontorpersonell — bør begynne å bearbeide seg selv med tanke på å møte de kravene som den nye loven hjemler. Loven gir arbeidstakerne nye rettigheter og plikter. Hvor viktig loven skal bli, vil imidlertid avhenge av oss selv. Går vi aktivt inn for å bedre miljøforholdene, vil loven være et godt redskap for å få til forbedringer.

Til alle vegvesenets sjåførere og maskinførere:

SKJEMA TIL BRUK VED TRAFIKKUHELL

I den senere tid har flere av vegvesenets sjåførere og maskinførere nyttet de nye skjema:

Europeisk skademelding

ved innrapportering av trafikkuhell de har vært med på. Disse skjemaer kan være vel og bra nok for privatbilismen, men de er ikke hensiktsmessig for vegvesenets melding om trafikkuhell.

Vegdirektoratet har i brev av 18. mars 1977 meddelt vegsjefen at spørsmålet om fortsatt å bruke de gamle skjema: Melding og trafikkuhell (blankett 100) er tatt opp med Forbruker- og administrasjonsdepartementet.

Departementets svar foreligger ikke nå, og Vegdirektoratet har derfor sagt at inntil videre blir de tidligere skjema (blankett 100) å benytte i vegvesenet.

Vegsjefen ber våre sjåførere og maskinførere være oppmerksom på dette.

Tiltredelse ved vegkontoret

Geir Berger er ansatt som kontorassistent (vikar)

Thor Schefte er fast ansatt som avdelingsingeniør ved planavdelingen, men har permisjon i stillingen p.g.a. engasjement som kontrollingeniør ved Sørstraumen bru.

Tiltredelse i biltilsynet

I Harstad er Inger Lise Jenssen inntatt som ekstrahjelp ved kontoret.

På Finnsnes er kontorassistent Ragnhild Lillegård inntatt som ekstrahjelp.

Tiltredelser i utedriften

Følgende tjenestemenn er ansatt i vedlikeholdsdriften, men hittil ikke tiltrådt:

Stasjon Reinøy: Odd Karlsen, Stakkvik
Stasjon Skaland/Steinfjord: Thormod Sørensen, Skaland

Stasjon Sekkemo: Karl A. Paulsen, Badderer

Stasjon Arnøy: Anton Johansen, Arnøyhamn.

Arvid Henriksen, Sørstraumen er engasjert som oppsynsmannsassistent ved Sørstraumen bru fra 1.7.1977.

Fratredelse i utedriften

Disse har fratrudd med pensjon:

Karton Lundberg, Bardufoss
Malvin Engstad, Sjusnes
Johannes Gredheim, Arnøyhamn
Sigurd Fagerås, Bogen i Kvæfjord
Martin Johansen, Badderer
Odin Berg Jensen, Hamnvik

NYTT ANLEGG: OTEREN – SKIBOTN

Sist vinter hadde vi anleggstart på ein strekning som er tiltenkt store deler av midlane til E6/rv6. Det gjeld hovudparsell Oteren – Olderbakken (Skibotn) i Storfjord. Denne fellesparsellen av rv6 og E78 vert vurdert som ein viktig del av

I Norsk Vegplan er det forutsatt å bruka 30 mill. kr. innan perioden 78-81 til ombygging av 21 km på parsellen. Terreng og eksisterande kurvatur set begrensingar for nytten av ei rein utbetring. Deler av parsellen vert lagt om, ofte for å unngå skarpe bakketoppar. På andre parti er det 20-30 m lodrett fjellvegg utanfor eksisterande veg — valg av trase er då relativt enkelt. Problemet med 7-8 m skjæring i gammelvegen ser anlegget ut til å meistra godt. Etter ombygginga skal parsellen få vegbreidde på 7 m, og i standard generelt skal den tilsvare Skibotn — Løkvoll.

Hovudarbeidet på strekninga er prioritert nordfrå. I Falsnesområdet har ein dei største fjellpartia og her var det arbeidet starta opp i vinter. Nordover mot Olderbakken er det vesentleg lettare terreng, her vert det nærmast eit reint utbetningsarbeid som også er prioritert høgt. Største inngrep vil vera ombygging av krysset mellom E78 og rv6. Naboparsellen Olderbakken — Skibotn vil ein også undersøka nærmare med stikningsarbeid i sommar. Her er ambisjonsnivået noko lågare ettersom ei omlegging forbi Skibotn er sett på som realistisk ved neste vegplanregullering. Dei to bruene i området, Skibotnelva og Olderelva, er såleis forutsatt beholdt.

hovudvegnettet i fylket. Med sin beskjedne breidde og mange bakketoppar har den hittil mest gjort seg bemerkta i negativ retning. Det skal finnast rikeleg med dramatiske møte mellom finske vogntog, norske fartsfantom og vekslende vinterforhold.

Fra Falsnes og sørover er strekninga delt i fleire parsellar. Elsnes — Oksnes er under sluttbehandling som detaljplan. Parsell Horsnes — Elsnes har på mange måtar vore den mest kompliserte, sett frå planavdelingens synspunkt. Terreng og kurvatur er her såpass lett at det var naturleg å sjå på alternativ til eksisterande veg. Når så gammelvegen har ein del bebyggelse/avkøyrsler og uheldig kurvatur, vart alternativa endå meir interessant. På den andre sida vil ei omlegging gripa inn i vannforsyningsanlegg og forhold knytta til jordbruket og utbyggingsinteresser i området. I skrivande stund er hovudplan for parsellen til vurdering i Vegdirektoratet og ein reknar med ei avklaring i løpet av sommaren.

Lengst sør på den strekninga som er prioritert ligg parsell Kvesmenes — Horsnes. Her er arbeidet starta opp med bygging av ny Berg bru. Den gamle brua vart reparert etter flomskaden i 1975 og det er forutsetninga at denne skal verta ståande som del av eit sekundært vegnett. Ein annan viktig del av parsellen er ei lita omlegging ved Kvesmenes. Denne skal erstatta den velkjende svingen ved Samvirkelaget, og dermed eliminera eit ulykkespunkt.



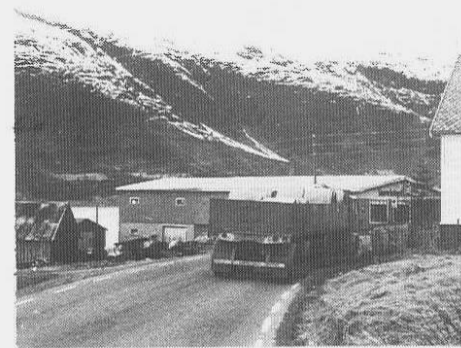
Parti fra gammelvegen.

Her i gang med ombygging av Berg bru.

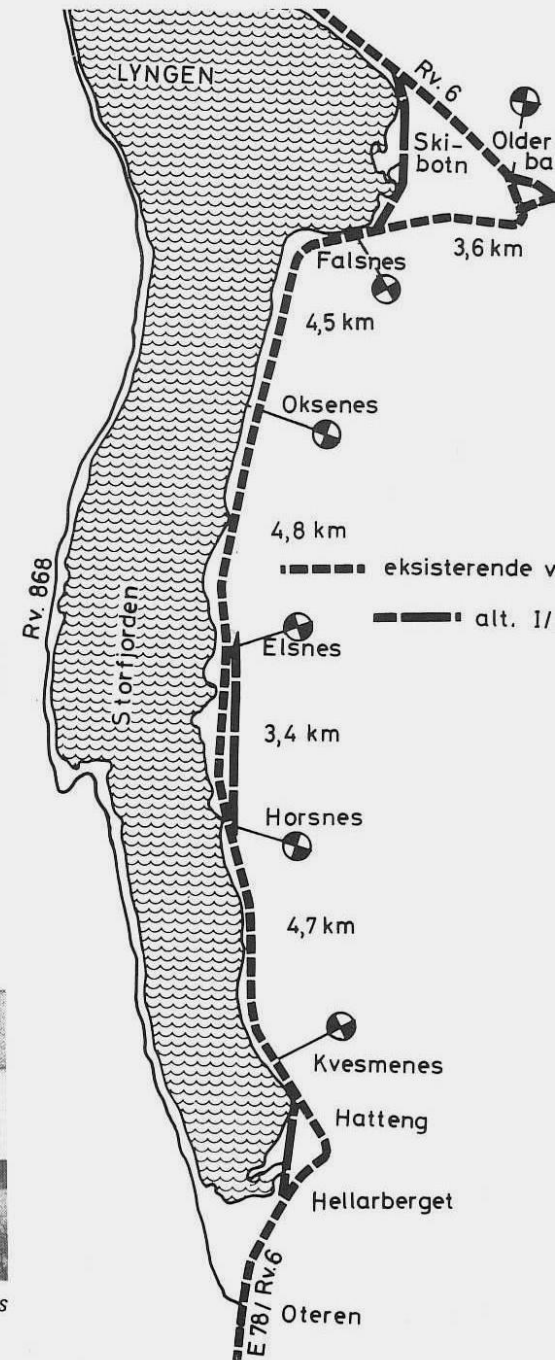


Vidare mot Oteren er det ikkje forutsatt større inngrep i denne omgang. Som del av reguleringsplan for Hattengområdet har vi i samarbeid med Storfjord kommune lagt fram plan for framtidig rv6. Planen omfattar ei omlegging frå Hellarberget (vest for campingplassen), over Kitdalselva i ny bru, nedanfor all bebyggelse på Hatteng og fram til Kvesmenes. Omlegginga kortar inn rv6 med vel 1 km og vil nok verta vurdert ved framtidige rulleringar av Norsk Vegplan.

Også ved Skibotn vurderer ein langsiktige trasear for rv6. Like nord for anlegget ved Falsnes ligg eit område med det klangfulle namnet Nalluvuopio. Herifrå og fram til dampskipskaia i Skibotn er eit ønsketerrang for kurvelinjalar og klotoidar. I første omgang vert det starta opp grunnundersøkingar for å få klarlagt kva massar Skibotnelva gjennom tidene har lagt igjen her. Anleggstart ligg vel noko fram i tid, men ei omlegging utanfor bebyggelsen i Skibotn samtidig som ein kortar inn rv6 med ca. 4 km gjer prosjektet interessant.



Trang og uoversiktig kurve ved Kvesmenes skal også bort.



Samarbeidsutvalget: HAR DE ANSATTE I TROMS BEHOV FOR ET NYTT FERIESTED?

Dette spørsmålet ble reist på siste møte i samarbeidsutvalget. I første omgang kan en synes spørsmålet er overflødig. Det er klart at vi gjerne vil ha et feriested. Og vi ser for oss et idyllisk sted ved fjorden, ved ei elv — eller på høyfjellet med innbydende skiterreng — alt etter som.

De samme tankene hadde fengst samarbeidsutvalget og i fjor ble det oppnevnt en komite på 3 personer. Komiteen fikk i oppgave å komme med nærmere planer om et slikt feriested. Etterhvert har det reist seg en tanke om behovet egentlig er til stede. Vi har idag mange bra stasjoner som egner seg yppelig til week-end og ferier. Stasjoner som allerede er der — og som ligger slik til at mulighetene er mange — både sommer og vinter.

Slik som det er i dag blir faktisk ikke disse stasjonene utnyttet fullt ut — foruten i påsken da.

Med alle de byggerestriksjoner som vi har i dag, vil også mulighetene for et slikt prosjekt innskrenkes. Dette gjelder både for nybygg og eventuell restaurering eller utvidelse av de stasjoner som allerede står der.

En ting er i alle fall klart. Et tiltak som dette vil koste både tid og penger. Det verste som kan skje er likevel om stedet skulle bli oppført — og de ansatte ikke fattet den interesse for det slik man hadde ventet.

Komiteen som har arbeidet med saken har bestått av vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen, (formann), vektkontrollør Jan Haukland og vegtjenestemann Ole Ellef-sen.

Det som foranlediget debatten i SU var at Eilertsen har bedt om å bli fritatt for vervet som formann i "Hyttutvalget". Etter at han ble leder av vedlikeholdsavdelingen er arbeidsmengden blitt så stor at han har fått dårlig tid til komitearbeidet.

Dessuten mener han at han er kommet i en uheldig dobbeltfunksjon som komiteformann og som representant for ledelsen på vegkontoret.

Imidlertid fattet SU følgende vedtak på møtet:

— Saken utsettes i påvente av en nærmere utredning fra "Hyttutvalget" om behovet for et feriested, eventuelt om utvalget bør oppløses.

Ja, hva er din mening? Har vi behov for et nytt feriested? „Hyttekomiteen" står åpen for forslag og syn på denne sak.



Med 50 års dag

Trygve Friborg, Nordkjosbotn	24/5
Anton Antonsen, Bogen i Kvæfjord	20/6

Med 60 års dag

Alfred Mikalsen, Hamnvik	20/5
Torleif M. Johansen, Nordmannvik	29/5
Emil Johansen, Kilhus	9/6
Trygve Severinsen, Lakselvbukt	28/6

NY LOV OM ARBEIDERVERN OG ARBEIDSMILJØ

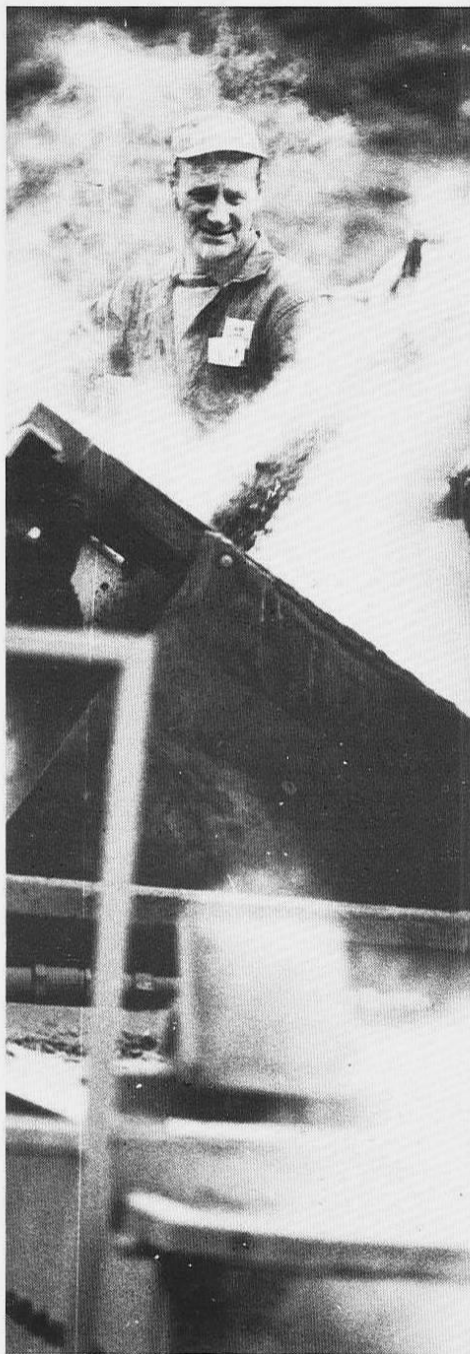
Den nye loven om arbeidervern og arbeidsmiljø forutsettes satt i verk fra 1. juli d.å. og vegvesenet forbereder seg bl.a ved informasjon til sine ansatte. Driftssjef Bjørn Stensli — formann i VMU — kommer her med sine intrykk fra de informasjonsmøtene som hittil har vært holdt:

Til de av leserne som var møtt frem i Ervika, på Sætermoen, i Finnsnes, Nordkjosbotn eller Oteren, må jeg si takk for sist! Det ble litt store forsamlinger og noe knapp tid, men jeg håper likevel dere fikk litt utbytte av møtene!

Vi fikk også holdt et par møter med kontorfolket i Tromsø, før vi fant ut at vi måtte gi oss for den hektiske barmarksesongen. Vi brukte den 16. mai på vegkontoret, da vi regnet med at det var mange som var tilstede den dagen.

Nå står det igjen å treffe folk i driften i Tromsø-området, dere som jobber i Nord-Troms og i Biltilsynet. Her må vi få komme tilbake til høsten, og da har vi forhåpentligvis mer å "fare med". Men det vil bli sendt ut et sammendrag av loven til alle før sommerferien.

Det er så lett å si at mange ord og setninger i loven er uklare. Dette gjelder særlig målsetningsparagrafen, § 1 pkt. 1 og 2, med uttrykkene "full trygghet" og "meningsfylt arbeidssituasjon" og § 7 Generelle krav, der det står at "arbeidsmiljøet i virksomheten skal være fullt forsvarlig ut fra både en enkeltvis og samlet vurdering osv."



Det kan også sies at deler av loven stiler for høyt. Jeg tenker nå på "Tilrettelegging av arbeidet" §12, pkt. 1,2 og 3: "Teknologi, arbeidsorganisasjon, arbeidsordninger og lønnsystemer skal legges opp slik at arbeidstakerne ikke utsettes for uheldige fysiske eller psykiske belastninger", arbeidstakerne skal gis rimelig mulighet for faglig og personlig utvikling gjennom sitt arbeide. Ved utforming av arbeidet skal det tas hensyn til den enkelte arbeidstakers mulighet for selvbestemmelse og faglig ansvar, ensformig og mekanisk gjentakelsesarbeid skal unngås, men det skal være mulighet for variasjon og kontakt med andre og for sammenheng mellom enkeltoppgaver. Arbeidstakerne skal gis den opplæring som er nødvendig for å sette seg inn i styrings- og planleggingssystemer, og de skal være med på å utforme dem.

Slike krav virker store når de kommer inn i en lov som skal gjelde største delen av arbeidslivet. Men egentlig er det bare resultatene av flere kjente arbeids- og organisasjonsforskeres undersøkelser som er tatt opp. Hvis disse kravene kan oppfylles i rimelig grad, har det vist seg at det blir utført både mere og bedre arbeid, slik at ikke bare arbeidstakerne, men også bedriftene og samfunnet i sin helhet skal få glede av dette.

Vi måtte bare si det på informasjonsmøtene — at det for store deler av loven var umulig å vite hvordan bestemmelsene skulle forstås før vi fikk forskrifter å

Støv og annen forurensing er ikke helt ukjente problemer. Her skimtes Kåre Løvberg i Rognmogruva.

bygge på, og det er blitt sagt at forskriftene skal komme når loven trer i kraft 1. juli.

Under møtene ble det tatt opp mange forhold som vi nok må tilbake til og arbeide videre med. Det merkelige var at det stort sett var forskjellige spørsmål på alle møtene og at det var svært få spørsmål som gikk igjen. For oss som hadde gruet oss for å holde samme "forestillingen" mange ganger, virket det både inspirerende og varierende. Vi hadde følelsen av at vi fikk kontakt, selv om det var, som jeg tidligere nevnte, for store forsamlinger.

Vi kan se litt på noen av de spørsmålene som meldte seg, og knytte noen korte kommentarer til dem:

1. Støv og vibrasjoner ved boring var det flere som kom inn på. Samtidig fikk vi positive uttalelser om de støvsamlere som har vært ute til prøving. Det ser ut som forholdene blir mye bedre hvis vi tar i bruk slike støvsamlere, så dette forsøket må følges opp. Det kan nok være noe delte meninger om bruk av lodd under visse forhold, men at de demper vibrasjonene, er temmelig sikkert.

2. Som ventet ble det stilt spørsmål om hvordan vi skal sikre oss under arbeid på veg under trafikk. Mange har nok følelsen av at det er mange bilister som viser lite hensyn. Her må vi nok først og fremst ta oss selv i nakken, passe på at det blir skiltet for arbeidsstedet, og at arbeidsvarslingen er riktig. Ikke minst viktig er det selvsagt å få skiltene vekk når det ikke er behov for dem lengre. Hvis vi greier å få orden på varslingen, og det ikke blir bedre, må vi eventuelt bruke sterkere virkemidler.

3. Det ble også spurt om noe måtte gjøres for at akkordkjøring av private ikke skulle utsette våre folk for urimelig stor risiko. I slike tilfelle kan vi selvsagt forlange at transporten skal skje på en slik måte at både kjøretøyforskrifter og trafikregler følges.

4. Det ble spurt hvordan det var med beredskapen ved større uhell under arbeid

i tunneller. Vi bør kanskje tenke mer på dette når vi setter i gang arbeid i tunneller og ha opplegget klart.

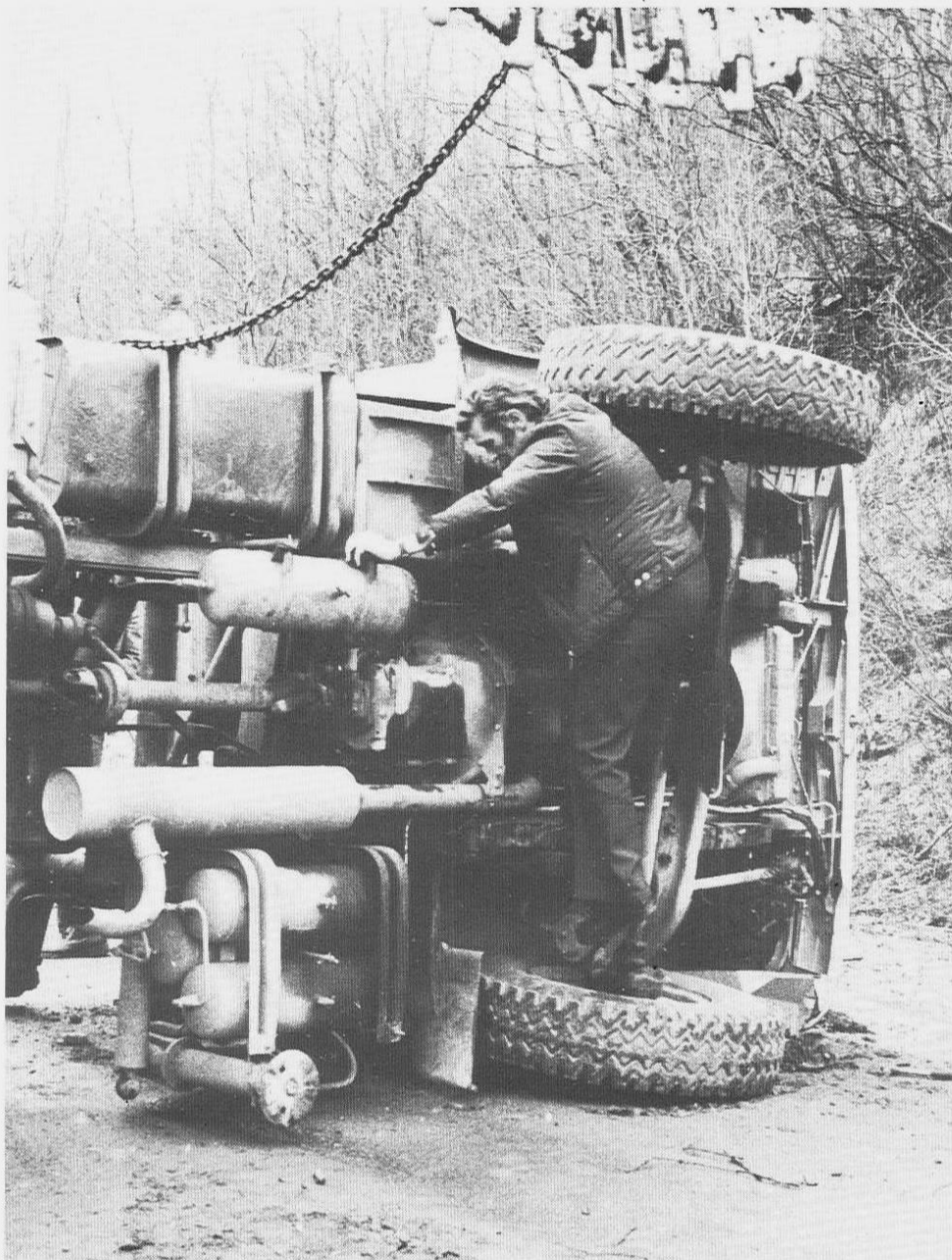
5. Det var også en del interesse for å få klarhet hvem som kunne stanse farlig arbeid. Jeg tror ikke dette spørsmålet vil skape så mange konfliktsituasjoner hos oss. Tvilsspørsmål må i de fleste tilfelle kunne ryddes av vegen hvis vi i god tid drøfter oppgavene, fremgangsmåten og sørger for at utstyret er godkjent og kontrollert.

6. Det synes som det stadig er behov for flere kurs og mer opplæring, selv om det fra mange hold også klages over at det er for mye kursvirksomhet. Når det gjelder nye maskiner og nytt utstyr, kan det muligens gjøres mer for at leverandørene sørger for den nødvendige instruksjon og opplæring.

7. Et alvorlig problem som mange i vegvesenet har vært opptatt av, gjelder sikkerheten ved arbeid i skredfarlige områder, særlig åpning av vegger etter snøskred. Her er vi svært avhengige av å ha erfarne lokalkjente folk til å ta avgjørelsene, og vi må sørge for at vi alltid har slike folk i arbeid på strekninger der vi vet at det går skred. Det ser ut som det er et sterkt behov for å ta disse spørsmålene opp på et kontaktmøte mellom administrasjonen og oppsynsmennene til høsten.

Det synes å være flere spørsmål som vi bør se nærmere på, og det er flere som vi allerede kan se løsninger på. Vi har verneleder som er interessert og sitter inne med kunnskaper og erfaring. Verneombudene er valgt og kan aktiviseres, selv om de ikke har fått anledning til å sette seg inn i problemene ennå.

Det ville vel være for optimistisk å tro at vi ved å drive en slags "PR-virksomhet" for den nye loven har greidd å vekke mer interesse for vernespørsmål og sikkerhet i arbeidet. Fra verne- og miljøutvalgets side kunne vi ønske dette, for det betyr vel egentlig mer enn forskrifter, kontroll og straffebestemmelser at vi blir interessert i og motivert for vernearbeid.



Biltilsynssjef Odd Halvorsen tar en titt på veltet lastebil.

Trafikkulykkesregistreringen på riksvegnettet 1968 – 76:

Trafikkulykkene på retur i landet totalt – noe usikkert i Troms

Mens vi i 1972 hadde det største antall registrerte ulykker på riksvegnettet i landet innenfor perioden 1968 – 76, var 1975 det store ulykkesåret i Troms fylke. Ser vi bort fra dette året, viser imidlertid heller ikke 1976 den samme positive utvikling av ulykkestallene hos oss som for hele landet.

For de to siste årene har en imidlertid fått bedret rapporteringen og dette avspeiler seg nok i en viss grad i statistikken. Man skal heller ikke se bort fra at de ekstreme vær- og føreforhold i Troms i 1975 kan ha virket inn. Alle politiregistrerte trafikkulykker på riksvegene våre blir nå også gjenstand for databehandling etter moderne prinsipper. Den siste EDB-utskriften gir en samlet oversikt for årene 1968 – 76 og vi gjengir denne nedenfor i noen tabeller. Ulykkestallene som vi har referert til i innledningen finner vi i tabellene 1a og 1b.

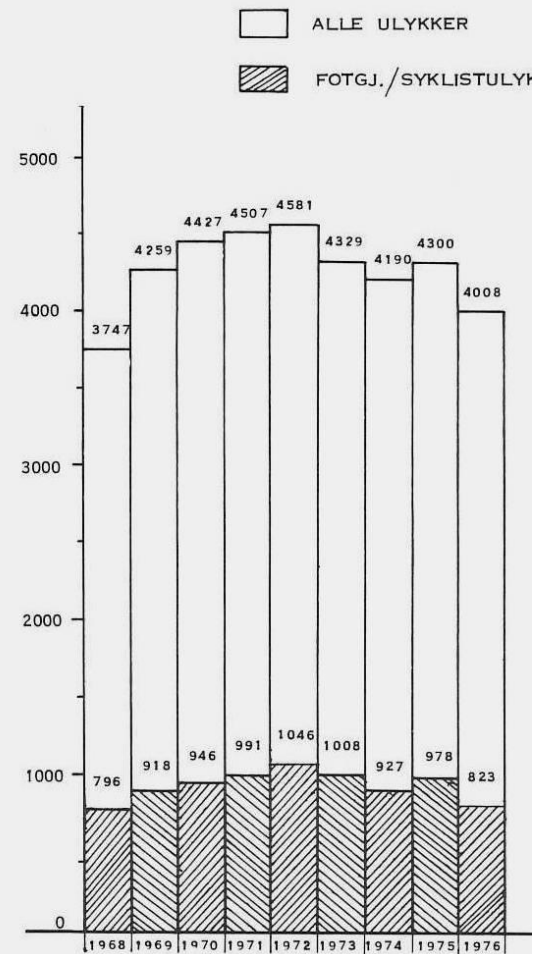
GÅENDE OG SYKLENDE SÆRLIG UTSATT

I månedene januar, februar, mars og april har det vært mindre ulykker hvor gående og syklende har vært innblandet, enn i resten av året. Dette kan vi se i tabell 2 og det har vel trolig sammenheng med at gang- og sykkeltrafikken er lav vinterstid. I mai, juni og juli tas sykkelen fram og i denne tiden på året opererer nok mange uøvede syklister langs vegene. Vi kan se av tabellen at ulykkene øker og kulminerer ut på høstparten hvor også sikkert høstmørket influerer på statistikken. Mere utbredt bruk av refleks og sykler i bedre

TABELL 1a

ULYKKENES FORDELING PÅ ÅR

[DATA FOR PERIODEN 1968 – 1976 FOR RIKSVEGNETTET]
[LANDET TOTALT UNNTATT OSLO OG BERGEN.]

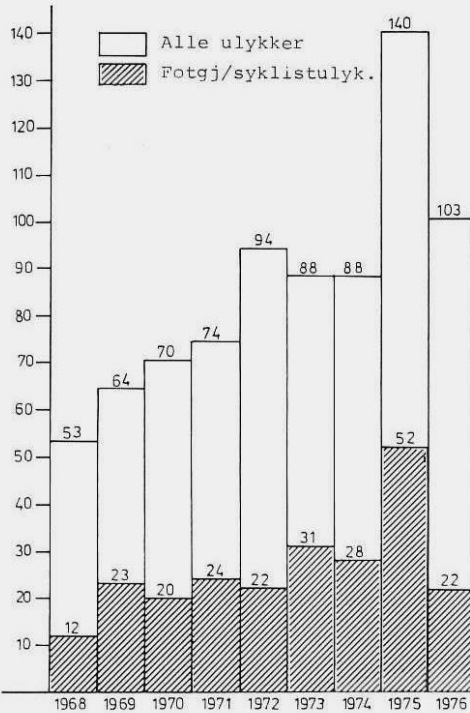


forskriftsmessig stand, vil nok kunne bidra til å øke sikkerheten i mørke høstmåneder. Også for bilførerene må denne statistikken være en påminnelse om de vansker høsten og mørket bringer med seg.

TABELL 1b

ALLE POLITIREGISTRERTE TRAFIKKULYKKER I TROMS FORDELT PÅ ÅR.

(Data for perioden 1968-1976 for riksvegnettet).



Tabell 2 viser også ulykkene fordelt over ukedagene og innenfor døgnets tider. Fredag er ulykkene på topp, ca. 18% av de registrerte ulykkene forekom den dagen, lørdag og mandag kommer nærmest med nærmere 15%. Videre kan vi se at ettermiddagen – mellom kl. 15.00 og kl. 18.00 – var farligst – hele 29% av ulykkene hendte da.

Tabell 2

Politiregistrerte trafikulykker på riksvegnettet landet totalt hvor gående og sykkelende er innblandet:

(Data for for perioden 1968 – 76.)

Ulykkesfordeling over året

Januar	7,9%
Februar	5,7%
Mars	6,4%
April	6,7%
Mai	8,5%
Juni	9,1%
Juli	8,6%
August	9,3%
September	9,8%
Oktober	9,9%
November	8,9%
Desember	9,2%

Ulykkesfordeling over uken

Mandag	14,6%
Tirsdag	13,6%
Onsdag	13,5%
Torsdag	14,3%
Fredag	17,9%
Lørdag	14,8%
Søndag	11,5%

Ulykkesfordeling over døgnet

Kl. 00–03	2,6%
Kl. 03–06	0,6%
Kl. 06–09	8,6%
Kl. 09–12	13,5%
Kl. 12–15	20,3%
Kl. 15–18	28,9%
Kl. 18–21	17,9%
Kl. 21–24	7,5%

IKKE STOR FORSKJELL PÅ ULYKKESTYPENE I TROMS OG I LANDET SØM HELHET.

Utforkjøring representerte ca. 28% av trafikulykkene her i landet, for Troms er tallet ca. 31% – se tabell nr. 3. Dette var den største ulykkestype og det kan muligens ha sammenheng med den vekslende vegstandard og de vekslende kjøreforhold vi har her i Norge.

Nest etter utforkjøring, skjedde ulykkene i vegkryss – i Troms fylke lå imidlertid ulykker med møtende trafikk og fotgjengere som krysser kjørebane noe foran i hyppighet. Ser vi på ulykkestypene 7 og 8 i sammenheng, altså ulykker hvor fotgjengere er innblandet, så var forholdet her i Troms ca. 9% over landsgjennomsnittet. Spredt bosettingsmønster og manglende sikringstiltak for "myke trafikanter" kan være en årsak til dette for Troms fylkes vedkommende.

Den menneskelige bedømmelsesevne

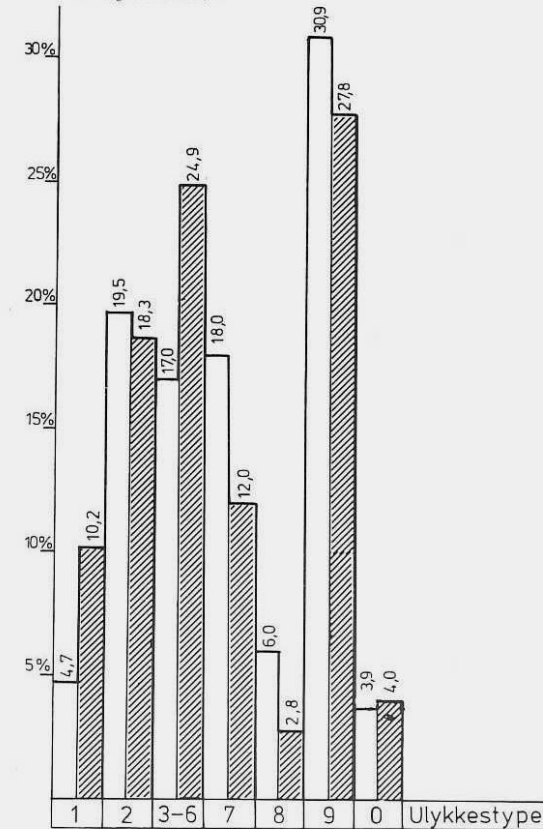
må ha sviktet i vesentlig grad når ulykkestyper som utforkjøring, ved møting og ved forbikjøring tilsammen utgjorde hele 56% av ulykkene i årene 1968 – 76 – dette tallet er også nokså representativt for vårt fylke.

Dødsulykkene kom hyppigst i de ulykkestilfelle hvor fotgjenger har krysset kjørebane og dette er vel ikke særlig overraskende, fotgjengerne er jo den mest ubeskyttede trafikantergruppe. Men også utforkjøring og ulykker ved møting utgjorde en høy prosentandel av dødsulykkene.

TABELL 3

ULYKKENES PROSENTVISE FORDELING PÅ ULYKKESTYPER.

(Data for perioden 1968-1976 for riksvegnettet).



- 1. Samme kjøreretning
- 2. Ulykker ved møting.
- 3-6. Kryssulykker.
- 7. Fotgjenger krysset kjørebane.
- 8. Fotgjenger gikk langs kjørebane.
- 9. Utforkjøring.
- 0. Andre ulykker.

Nytt fra Vegdirektoratets håndboksekretariat

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 012 — Retningslinjer for vedlikehold av SKILT og andre trafikkanordninger

“Retningslinjer for vedlikehold av skilt og andre trafikkanordninger” er en revidert utgave av retningslinjene utgitt i 1971. Revisjonen er foretatt av en gruppe sammensatt av folk fra to fylker og fra Vegdirektoratet, og der er lagt vekt på å få med den seneste tids utvikling når det gjelder vedlikehold av trafikkanordninger.

Retningslinjene er i første rekke utarbeidet med henblikk på praktisk veiledning for arbeidsledere, dvs. vegmestere, oppsynsmenn, assistenter og formenn, men retningslinjene kan også benyttes av andre som arbeider i vegvedlikeholdet.

NY RAPPORT FRA TEKN.RASJ.

Nr. 196 Kostnader ved brøyting på dagtid kontra skift.

Beregningene i rapporten er gjort etter anmodning fra Nordland vegkontor. Bakgrunnen er bl.a. den nye arbeidsmiljølovens krav om maksimal overtid 150 timer pr. år. I tillegg kommer det forhold at arbeidstiden utgjør en stadig mindre del av totaltiden, samtidig som publikums krav til brøyteberedskap øker. Dette gjør at det synes nødvendig å legge opp til mer skift-

kjøring enn det som har vært vanlig hittil, og at konsekvensene av en slik omlegging må vurderes. Beregningsforutsetningene som er brukt er stort sett i tråd med Nordland vegkontors ønsker.

Da enkelte fylker alt har tatt i bruk skiftkjøring i brøytingen, ville det vært fint å få reaksjoner på rapporten bl.a. ut i fra erfaringer som her er høstet.

Håndboken og rapporten kan fås ved henvendelse til *Loyd Lauritsen* på vegkontoret

ASBETSKAMPANJE

I den senere tid er man blitt mer og mer oppmerksom på faremomentene ved bruk av asbest. Man vet at asbeststøv kan fremkalle asbestose og lungekreft, og dessuten er det påvist en overhyppighet av mesotheliom (en sjelden krefttype i bukinnen) hos mennesker som er utsatt for asbeststøv.

Dette har resultert i strengere verneregler for arbeid hvor man kommer i berøring med asbest, f.eks. ved våre verksteder. De nye vernereglene “Verneregel nr. 5 1977 ASTBEST” trådte i kraft 1. april 1977.

Arbeidstilsynet vil gjennomføre en asbestkampanje og vil i den forbindelse inspirere arbeidsplasser og bedrifter som bruker asbest for å kartlegge bruken av dette og diskutere vernetiltak.

I verksteder som reparerer biler m.v. kommer man i kontakt med asbeststøv ved sliping av bremsebånd og rengjøring av bremsetromler. Ved slike arbeidsoperasjoner skal følgende vernetiltak iverksettes:

“Slipemaskinen skal være fastmontert og ha tilstrekkelig lokalt av sug. Ved rengjøring av bremsetromler må det ikke forekomme blåsing med trykkluft såfremt det ikke er anskaffet spesialutstyr tilkoblet lokalt av sug. Rengjøringen skal foregå på en slik måte at støvutvikling ikke kan forekomme, f.eks. ved vasking eller bruk av støvsuger. Hvis det blir benyttet

støvsuger må den være utstyrt med filter som tilfredsstiller vernereglens krav (pkt. 8), — slike filter finnes på markedet. Dersom slikt utstyr ikke finnes vil Arbeidstilsynet gi pålegg om å anskaffe dette.”

Innen vegvesenet er det først og fremst våre arbeidere ved verkstedene som er utsatt for asbestproblemet. De nye verneregler om asbest er sendt maskinavdelingens oppsynsmenn og verneombudene ved vegvesenets verksteder, og en anmoder om at reglene blir bekjentgjort og at forholdsregler tas.

Vernelederen

UHJELPSHILSEN FRA YEMEN

— eller arabisk flik-flak —



Et lite referat fra avdelingskontoret i Aden.

Vegplanlegging i et land som dette ligger på et noe annet nivå enn hjemme. EDB i planleggingen er noe man bare kan drømme om. Kartdekningen er minimal, og så

godt som null, iallefall det som slipper gjennom den militære sensur. Terrenget er imidlertid ikke så ulikt norsk fjellterrenng, med den unntakelse at man kan kjøre flere km mellom hver gang man ser et grønt strå eller et tre. Et noe spesielt fenomen gjør seg gjeldende, nemlig elve-

leiene, som i mangel av noe bedre, gjør tjeneste som vei, idet de er tørre meste- parten av året. Når det så kommer et regnskyll oppe i fjellene, gjelder det å komme seg unna i en fart, for da kommer vannet som en vegg nedover og røsker med seg alle løse gjenstander, som f.eks. Landrovere og kameler. Å bygge bro over disse elveleiene er en kostbar affære, da veiene på grunn av terrenget ofte må slynge seg fra den ene siden av elveleiet til den andre.

Elvekryssingene bygges derfor nede i elveleiet av armert betong, plastret med stein på begge sider. Så får man heller vente noen timer dersom vannet kommer i for store mengder. Denne konstruksjonen er kalt "Irish Crossing", da den visstnok ble oppfunnet av noen irske vismenn.

Mye av vegplanleggingen her nede utføres av konsulentfirmaer som stort sett gjør en bra jobb, men man må jo smile litt når de sender trafikingeniører ut i ørkenen for å se etter trafikk. Etter tre uker kommer de gjerne tilbake og kan rapportere om ÅDT på 5,63 kjøretøyer og tre kameler samt en håndfull eseler. Av kjøretøyene utgjør gjerne halvparten konsulentfirmaets egne biler, og den andre halvparten militærbiler.

Forøvrig er det mange land involvert i vegbygging, Kinesere, Vest- og Øst-Tyskere, Italienerne og Briter, men det trengs, for for ca. 10 år siden var det ikke mulig å bevege seg med annet enn Landrover utenfor Aden by.

Jeg har kontor i Kommunikationsdepartementet, hvilket høres bra ut, men som består av en samling militærbrakker ute på en flat sandslette. Aircondition er nødvendig, for når den svikter, går temperaturen innendørs fort mot 40-tallet. Varmen er imidlertid mye av en vanesak. Tempoet tilpasses deretter, og at klærne blir våte av svette 5 minutter etter at de er skiftet må man bare finne seg i.

Endel av jobben består i å lære opp folk til å overta planleggingen når vi reiser. Det er imidlertid en vanskelig oppgave, når de som skal læres opp har problemer med sinus og cosinus, og med antall cm i en meter. Folk er imidlertid meget hyggelige, men mest interessert i å diskutere annet enn vegplanlegging.

Johan Filseth



Vegstikkas medarbeider søker lønnsforhøyelse!!!!!!

•• VEG · SPORT ••

Betraktninger etter vegmesterskapet på ski 1977

Vegmesterskapet på ski 1977 ble arrangementmessig godt avviklet den 19. mars på Møllerhaugen. Deltakerlista var fyldig med mange påmeldte, men så viste det seg at det var meget stort frafall, slik at deltakerantallet ble langt mindre enn det som bør forventes fra en bedrift som dekker hele fylket. Det er verd å merke seg den dårlige oppslutning av yngre, og da spesielt liten deltakelse fra vegkontoret hvor det er mange yngre ansatte. Mange av deltakerne undret seg over at det i år ikke møtte noen fra vegsentralen, Nordkjosbotn. Tidligere år har løperne derfra vært å regne med som gode konkurrenter i vegmesterskapet og de var derfor savnet. Honnør skal de deltakerne ha som hvert år møter opp og deltar med turski og bakbinding, uten å tenke på konkurranse med glassfiberski, spesialtåbinding m.v..

Jeg er opptatt av hva som kan gjøres for å få flere til å delta i vegmesterskapet, ikke bare for konkurransens skyld, men fordi en på denne måte kan opprettholde kontakten med gamle skivenner og sist men ikke minst – treffe nye. Det kan ikke nektes for at det er blitt mere konkurranse etter hvert og kanskje dette har gjort sitt til at deltakerantallet er blitt mindre. Bedriftsidrettslaget VEG bør lokalisere dette nærmere og søke å finne fram til nye tiltak som kan øke interessen for denne skidagen. Jeg tror at det bør



Oddleif Skogstads inbitte startvilje kan stå som eksempel for mange.

diskuterer om en i tillegg til konkurranseklasser samtidig også arrangeres konkurranse for tur/trim klasser der en kan bruke en eller annen form for idealtid.

I år ble den tidligere oppsatte vandrepokal for tremannslag vunnet til odel og eie. Det antas at b.i.l. VEG setter opp en pokal som kan vinnes for hvert år eller gå over et lengere tidsrom. Her bør en etter min mening finne fram til rettningslinjer som trekker flest mulig med i pokalkonkurransen. Jeg vil antyde et forslag som kan drøftes. Det konkurreres om beste 5-mannslag fra hver vegstasjons geografiske område (8 ialt), uansett om løperne tilhører anlegg, vedlikehold eller maskin. Forutsetningen er at deltakerne har sitt hovedarbeidsfelt innenfor det stasjonsområde han starter for. Vegkontoret kan da regnes som det 9de område.

Tilsvarende konkurranseform for kvinner – her kan man kanskje nøye seg med 3-kvinnerlag i den tellende pokalkamp.

For å bedre b.i.l. VEG's økonomi i forbindelse med skimesterskapet synes jeg det bør være startkontingent – f.eks. kr. 10,- pr. deltaker, slik det er i andre bedriftsidrettslag ved kretsmeesterskap og bymeesterskap.

Med skihilsen
Olav Nilsen



Skigruppa ser tilbake på vinteren 76/77 v/formannen

(eller en dåres forsvarstale)

Dei fleste har vel lagt skia på hylla for i år, og driv no med stopping av knestrømper og andre klesplagg som ber preg av ymse harde dobbeltak, bakglatte ski og det som verre er.

BIL-VEG har i vinter sett spor etter seg – i alle høve rundt omkring i påmeldingslistene, så ingen kan seie at vi ligg på lat-sida. Personleg er eg av den typen som bremser med heile kroppen (pen måte å beskrive eit fall på), og har av den grunn vanskeleg for å avansere på premielistene. Imidlertid har vi i laget vårt, etter det rykta veit å fortelje, nokre av dei største talenta her til lands som det aldri vart noko av, og det seie ikkje lite.

Det er berre det at dei andre laga trener dobbelt så mykje som vi – minst. Etter mange sitt syn er dei langt på veg statsamatørar (eller Bryggeri-amatørar, eller Post-amatørar, alt etter som). Ingen skal ha sagt at vi ikkje kan gje ei forklaring på innsatsen. Det er ikkje det at dei andre er så mykje betre – dei har berre alltid slik fordømt flaks med smurninga. Dei går rett opp alle motbakkar, og renn frå oss i unnabakkane. Men vi gjev ikkje opp for det. Vi har blodsmak i kjeften før vi startar (oppvarminga gjer vi i all fall grundig), og går som ein viss mann dei første 230 meterane. Så roar vi oss ned og finn rytmen. At det er mørkt når vi kjem i mål, skuldast at rytmen enno er litt for treg. Men det skal vi rette på til neste sesong.

Noja, i alle høve har vi hatt våre interne duellar, som det heiter. Personleg slo eg formannen i idrettslaget vårt (vi nemner ikkje navn i slike innlegg) på målstreken i Fjellrennet. Han var då så nedisa at han var nære ved å kante, så alt har si forklaring. Det var ellers tidtakaren sin feil at eg slo han med eit sekund, for i snøtjukka

inne i Tromsdalen hadde vi avtalt å gå over mål side om side. Dette siste viser at vi har rette innstillinga til bedriftsidretten – det er ikkje det å vinne som er viktig, men å være minst like god som dei andre. Og kan vi bestikke arrangørane for ein rimeleg penge, så gjer vi det. Gjerrige er vi ikkje.

Ellers skal vi i år konsentrere oss om å unngå skader i oppbyggingsfasen. Det er ikkje slik å forstå at vi har vore særlig plaga av skader dei siste sesongane, men ein kan aldri vite. Materiellet er forøvrig godt – som det heiter på fotballspråket. Til neste år går vi på bana for å vinne, som landslagsbasen bruker å uttrykke seg før vi møter Sverige i fotball. Etterpå snakkar vi minst muleg om det, og må vi uttale oss, så seier vi som sant er at det var ikkje vår dag. Men vi har heile folket og Samarbeidsutvalget med oss, så vi ser lyst på framtida.

Med ynskje om sol yver landet og ei rik grøde.

B. O.

E. S. Vi skal i neste innlegg legge fram eit treningsopplegg for bruken av utroptet L Ø Y P E!

SKISLUTT I HARSTAD

Vinteren og skisesongen er slutt. B.I.L. VEG avd. Harstad har få aktive skiløpere, men disse har hevdet seg godt i skarp konkurranse med mange bedriftsskiløpere i Harstadområdet siste vinter. Og i VM tok vedlikeholdsområde 1 sin 3. aksje i oppsatt vandrepokal og fikk derved pokalen til odel og eie. Pokalen er plassert på kontoret ved Harstad vegstasjon og har fått synlig plass.

Som avslutning på skisesongen ble det årlige skirennen avholdt den 16. april

1977 under gode værforhold. Skirenet gikk fra Harstad vegstasjon med premieutdeling etter rennet. Løypa var lagt i fint og lett terreng og idealtid (gjennomsnittstid) ble 23.38. I alt deltok 8 damer og 15 herrer og de beste ble:

DAMER:

1. Erna Nilsen	tid 23.46
2. Sigrid Pettersen	» 23.16
3. Astri Nilsen	» 22.49
4. Dagny Øverås	» 24.52
5. Halfrid Eriksen	» 22.12

HERRER:

1. Kristian Lind	tid 23.28
2. Agnar Nilsen	» 23.14
3. Harry Pettersen	» 23.04
4. Ragnvald Dybvik	» 22.26
5. Finn Mathiassen	» 24.53

Alle som deltok i skirenet hadde en fin skitur og de hygget seg med medbragt mat og kaffe mens de ventet på utregning og premieutdeling.

Fremdeles er det svikt i deltakelsen fra anleggssiden, men vi håper at anlegg blir representert med flere enn en deltaker til skirenet 1978.



B.I.L. „VEG“ til håndballturnering på Gol i Hallingdal

Det har lenge vært på tale å være med i "Hallingkastet", en håndballturnering for alle vegkontor i landet, og som arr. av Buskerud Vegkontor's håndballgruppe på Gol i Hallingdal.

Denne turneringen er håndballens svar på veg-cupen i fotball, og er et vegmesterskap for hele landet. Hvert fylke kan stille med et dame- og et herrelag.

Reglene sier at det kun er ansatte i etaten eller ansattes bedre halvdel som kan delta på laget.

Derfor oppfordrer vi alle i etaten som har en bedre halvdel som er interessert i å spille håndball, ta kontakt med oss i håndballgruppa, det gjelder både damer og herrer.

Turneringen arr. i mnd.skiftet okt./nov. og vi starter fellestreningen ca. juli/august.

Når det gjelder det økonomiske er det opptil oss selv hvor mye vi kan avsette av tid og penger for å kunne delta. Her baserer vi oss på mest mulig egeninnsats i form av tilstelninger, utlodninger + div. Forslag mottas med takk!

Vegdirektoratet støtter opp om arr. i form av økonomisk støtte. Ifjor var det de fylkene som hadde største reiseutgifter som ble tilgodesett med mest støtte.

Turen for 10 stk. vil komme på ca. kr. 14.000,- og da er det inkl. 2 overnattinger m/frokost + bankett og reise tur - retur. Så kan man spørre seg om det er verdt å satse så mye på ett arrangement. Svaret er utvilsomt **JA**. Det må være morsomt, inspirerende og ikke minst miljøskapende å kunne komme ut å treffe andre perso-

ner fra samme etat. Personer som man kanskje prater med over telefon av og til, og som man aldri treffer og blir kjent med. Idretten skaper trivsel på arbeidsplassen og er med på binde sammen etaten.

Vi håper på god støtte og oppslutning både fra aktive og ikke minst passive medlemmer i B.I.L. "VEG", og til alle de som jobber i utedriften: vet du om noen som spiller håndball, si fra, vi trenger dere alle.

Med hilsen
Håndballgruppa

Håndball

Håndballsesongen for 2. divisjonen i bedriftserien i Tromsø er over for denne gang.

Veg har gjort en god figur — 8 av 16 mulige poeng — og her er VEG's resultater:

VEG — KRÆMER	11 — 19
VEG — RICHARDSEN	29 — 3
VEG — TELE	10 — 4
VEG — BJØRN	10 — 9
VEG — DATA	13 — 17
VEG — KOMMUNEN	16 — 21
VEG — NKL	14 — 13
VEG — SAS	23 — 18

Fotball

Sesongen er såvidt startet. Også i år stiller VEG to lag i bedriftsserien

I 1. divisjonen har det startet bra:

VEG1 — TABI	5 — 0
VEG1 — BJØRN	1 — 0
VEG1 — BRYGGERIET	7 — 1

og det er heller ikke noe å si på innledningen i 4. divisjonen:

VEG2 — NORDLYS	6 — 2
----------------	-------

SKYTING

Skytesesongen er over for denne gang og VEG har merket seg med mange fine plasseringer i de 9 bedriftskonkurransene som har gått av stabelen.

Damelaget, bestående av Margit Pedersen, Sylvi Skogsholmen og Anna Josefsen har klart å få napp i 5 vandrepokaler i år. Det må legges til at det kun har vært 2 lag som har deltatt i konkurransen. På herresiden er konkurransen atskillig hardere. Deltakelsen fra VEG har her vært dårlig. Ingen lagpokaler er tatt. Likevel har det vært enkelte bra resultater individuelt.

Bjarne Otterdal har tatt en 1. og 2. premie i kl. 2.

Hermod Johansen har tatt en 2. premie i kl. 1.

Ole J. Olsen har tatt to 3. premier i kl. 3.

Sylvi Skogsholmen har tatt fem 1. premier i kl. 2.

Margit Pedersen har tatt to 1. premier i kl. 1.

Anna Josefsen har tatt en 1. premie i kl. 1.

I bymesterskapet fikk Margit Pedersen sølv- og Sylvi Skogsholmen bronsemedalje.

VEG's individuelle mesterskap

VEG's individuelle mesterskap 10/3 og 17/3 i år samlet 30 deltakere og her er de beste resultatene:

1. Karl Einar Westerås	136 poeng	<i>gullmedalje</i>
2. Sven Aho	133 poeng	<i>sølvmedalje</i>
3. Karl Nevermo	133 poeng	<i>bronsemedalje</i>

RESULTATER MED RESPITT.

1. Karl Erik Westerås	V136 poeng	<i>VEG's vandrepokal</i>
2. Richard Richardsen	136 poeng	
3. Sven Aho	133 poeng	
4. Karl Nevermo	133 poeng	
5. Jan Erik Strømberg	133 poeng	
6. Ole J. Olsen	132 poeng	
7. Oddbjørn Heimly	131 poeng	
8. Ola Kristiansen	130 poeng	
9. Kåre Fagerli	128 poeng	
10. Åsmund Gausdal	128 poeng	

DAMER

1. Margit Pedersen	83 poeng
2. Sylvi Skogsholmen	80 poeng
3. Anna Josefsen	67 poeng



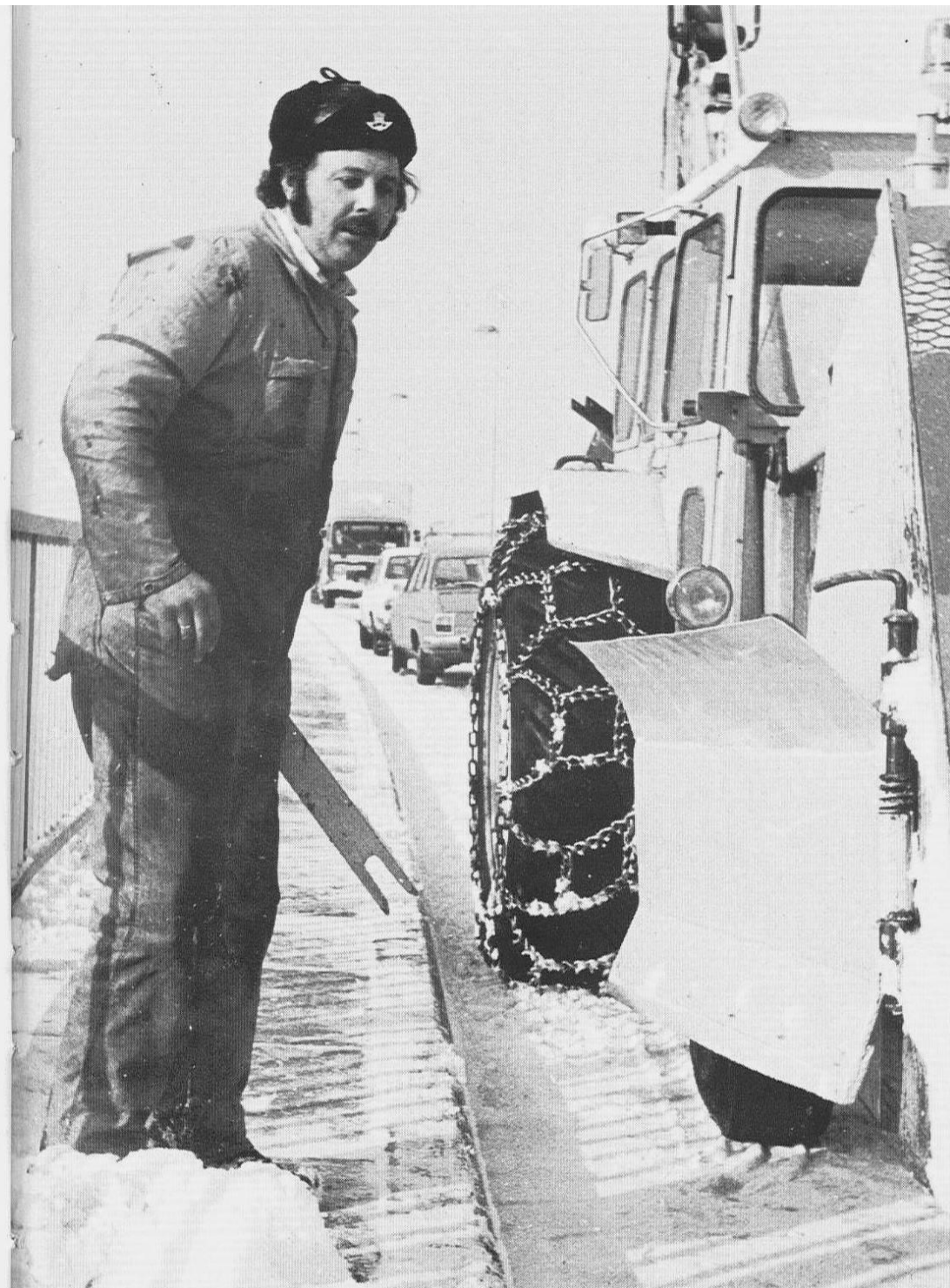
**Premiert forslag for:
Snørydding av fortau
på bruer**

Jan Edvardsen, Kvaløysletta, har utviklet et rasjonelt snøryddingsutstyr til bruk på brufortau.

På en traktorskuff er montert et skjær (en vinge) — regulerbar slik — er snøen løs skyver skjæret snøen utfor brukanten (gjennom og under rekkverket), er den hård, føres den inn i skuffen og tømmes over rekkverk. Skjæret er festet til skuffen utstyrt med en fjæranordning og også hengslet slik at det kan slås inn til kjøretøyet når det ikke er i bruk.

Tidligere var en nødt til å bruke både høvel og lastemaskin for å utføre dette arbeide.

Samarbeidsutvalget har da også gitt sin anerkjennelse og premiert forslaget.



ADVARSEL

Ved håndtering av AMINER skal følgende iakttas:

1. Aminer for bruk ved produksjon av oljegrus og asfaltløsningsgrus er GIFTIGE og virker ETSENDE ved kontakt med hud.
2. VARM og FLYTENDE amin gir raskere skader enn fast amin.
3. Ved håndtering av amin skal det brukes PLASTHANSKER og VERNEBRILLER
Av bekvemmelighetshensyn kan gassmasker brukes.
4. Amin og tomemballasje oppbevares UTILGJENGELIG for uvedkommende.
5. Amin som fortæres av husdyr eller andre dyr kan gi FORGIFTNINGER med alvorlig utfall.

MERK: Får en amin på huden vil omhyggelig vask med såpe i regelen 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.

Arbeidsklær tilsølet med amin skiftes straks og benyttes ikke før etter vask.