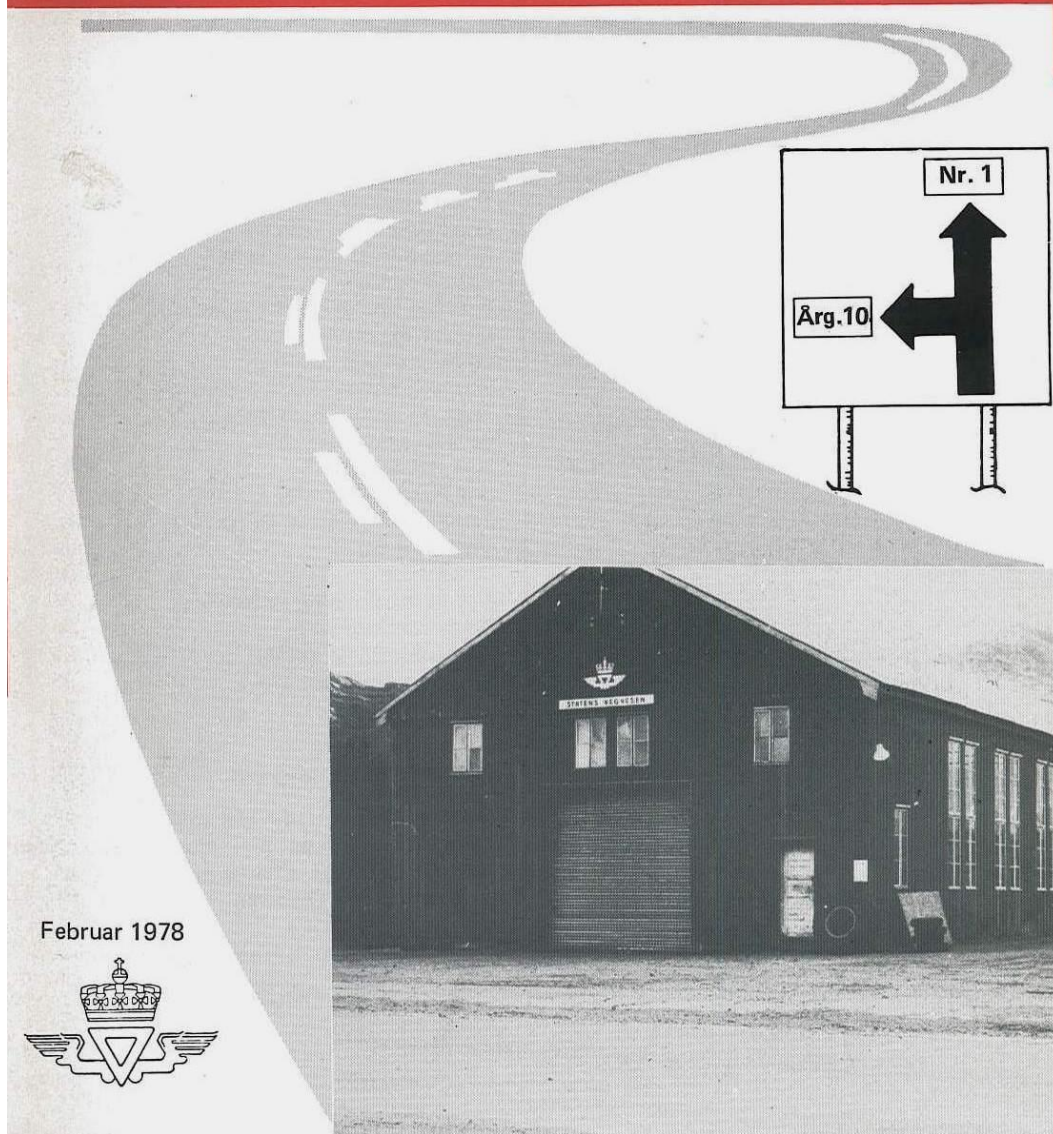


Vegsíkka

10
ÁR



Februar 1978



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 1 - Februar 1978
10. ÅRGANG

I redaksjonen:

Olive Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red. sekr.

Redaksjonsråd:

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

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Lundblad Trykkeri, Tromsø

Opplag:

1400 eksemplarer

INNHOOLD:

	side
Jubileumsår	3
Begynner du 5 min. forsent?	4
Ny førerkortordning	5
Studiebesøk fra Finland	7
Trivselsspørsmålet er viktigere enn noensinne.	9
Biltilsyn-treff i Mo i Rana	12
Fase 3 i verne- og miljøarbeidet forberedes	13
Opplæring i verne- og miljøarbeid, trinn 3	16
Bruprogrammet 1978.	22
Nytt fra administrasjonen	24
Påskebrakkene 1978	25
Nye håndbøker	25
Snøskred – også i år?	26
Samarbeidsutvalget	28
Vegsjefen 50 år	29
Ordet fritt	30
Nei til forskyvning av ferieåret.	31
Maskinanskaffelser for budsjettåret 1978.	32
Vegfolks ansvarsfølelse	33
Veg-sport.	35

Bidragstere denne gang:

Andreas Setsaa, Odd Halvorsen, Kjerstin
Årnes, Svein Liland, Einar Skagen, Steinar
Norum, Oddmar Eilertsen, Herleiv Sol-
berg og Gunnar Berntsen.

JUBILEUMSÅR

er VEGSTIKKA nå inne i – i juni er det 10 år siden det første nummeret lå ferdig til utsending.

Selvsagt ønsker vi å markere dette – juninummet i år blir derfor jubileumsnummer.

I arbeidet med dette trenger vi kontakt med flest mulig av leserne våre – skriv til oss om en sak du mener vi burde presentere nærmere i bladet – eller om noe du mener vi burde dvele ekstra ved fordi dette er et jubileumsnummer eller om løst og fast, det kan detkanskje også komme noe ut av.

For oss betyr det svært mye at kontakten med leserne er god.

Forsiden: Verkstedet på Storslett – også et krigsminnesmerke – står nå for fall.

BEGYNNER DU 5 MIN. FORSENT?

Ja gjør vi det alle sammen — starte arbeidsdagen 5 min. forsent — inne som ute — betyr det en årlig tapt arbeidsproduksjon i vegvesenet for 0,7 mill. kroner. Avslutter vi så i tillegg dagen 5 min. for tidlig — og vi er straks oppe i det dobbelte, og så drøyer vi kanskje spisepausen noe — det er lett å regne oss til hvor det da bærer hen.

Det var anleggssjefen, overingeniør Andreas Setsaa som i et foredrag under oppsynsmannskonferanse i november filosoferte over hvilke pengemessige konsekvenser dårlig utnyttning av arbeidstiden kunne føre med seg.

Med bakgrunn i at det for 1977 totalt ville bli utbetalt drøye 66 mill. kroner i ren lønn, biltilsynet holdt utenfor, og at dette beløpet fordelte seg på ca. 700 personer, kom Setsaa til at hvis vi somlet bort 1 kvarter om morgenen, 1 kvarter med spisepausen og 1 kvarter ved arbeidstidens slutt, tilsammen 3/4 time, så utgjorde dette 9,4% av arbeidstiden. Vi regner oss lett til at dette tilsvarer 6,2 mill. kroner — et beløp vi i dag kunne bygge ferdig veganlegget i Ørnfjordbotn — Fjordgård for!

Ansvarer for at slike forhold ikke skal oppstå — ja det må vi pålegge oss alle sammen. Dette vil i høy grad være et moralsk spørsmål hvor våre holdninger er nedfelt gjennom tidligere erfaringer, men hvor holdningene også påvirkes av den mentalitet vi klarer å skape innenfor etaten. Eksempels makt!

Innledningsvis hadde Setsaa nevnt at temaet arbeidstid ble av mange betraktet som ømtålelig, både i forholdet til seg selv og ikke minst i forholdet til andre. Men man kom ikke bort fra at det var et viktig tema. Kan man bare skape et klima på arbeidsplassene som gjør det naturlig å drøfte også slike problemer, så kan man ofte komme fram til enkle og fornuftige løsninger.

På forskjellig vis merker vi de tiltakende økonomiske problemer industrien,



også i Norge, har å stri med. Det er å føre oss selv bak lyset hvis vi tror at slike problemer ikke kan nå oss. Samfunnet setter for tiden inn store summer for å sikre arbeid til flest mulig, ja kanskje større summer enn noe annet land. Nå er det derfor opp til oss, hver på vår plass, å demonstrere at vår arbeidsplass er liv laga. Det står mange i kø i dag, som vil inn i vegvesenet. Derfor er det umoralsk også ovenfor disse, dersom vi nedvurderer vårt eget arbeid ved ikke å utnytte arbeidstiden.

Og gjør vi ikke det, da er det tyveri fra stat og fylke, som Setsaa uttrykte det.

NY FØRERKORTORDNING

St.melding 79 74/75 (om bilsakkyndighetaten) ga bud om at Norge så snart som mulig skulle gå over til ny førerkortordning basert på Wien-konvensjonen av 1968. At de nåværende førerkortklasser skal endres, begynner å bli alminnelig kjent. Det tyder i alle fall de mange spørsmål Biltilsynet nå får om dette.

Det betyr at de førerkortklasser som vi nå har, I, II, III og IV, henholdsvis

- bil med tillatt totalvekt mindre enn 7500 kg og høyest 8 passasjerplasser
- bil med tillatt totalvekt minst 7500 kg eller flere enn 8 passasjerplasser
- motorsykel
- traktor

erstattes med førerkortkategoriene A-B-C-D og E eller kombinasjoner av disse. Nyordningen vil i prinsippet bl.a. si at nåværende Kl. II blir inndelt i tre kategorier. For oversiktens skyld er dette illustrert på neste side.

La oss se nærmere på de nye førerkortkategorier.

Katg. A.

Gjelder for motorsykel. I nåværende ordning har vi også kjøretøykategori "Lett motorsykel". Denne er foreslått sløyfet. Katg. A er også ment å dekke beltemotorsykel.

Katg. B.

Gjelder for motorkjøretøyer (person- og varebiler) med tillatt totalvekt under 3500 kg og ikke flere enn 8 passasjerplasser. Med katg. B kan det også føres tilhenger etter bil dersom totalvekten av bil pluss henger ikke er over 3500 kg. Det betyr bl.a. at personbil med campingvogn kan føres av person med førerkort av katg. B

dersom kombinasjonen bil-campingvogn ikke er over 3500 kg. Katg. B dekker ikke katg. A, men er ment å dekke føring av traktor.

Katg. C.

Gjelder singel lastebil med tillatt totalvekt over 3500 kg. Opplæring og prøving av denne katg. er ment gjort noe enklere enn dagens ordning kl. II.

Katg. D.

Gjelder buss (persontransport) som har flere enn 8 passasjerplasser. Kjøreseddel i tillegg.

Katg. E.

Gjelder tilhenger. Denne katg. kan kombineres med katg. B, C og D.

Kombinasjonen B E.

Denne kombinasjonen er nødvendig dersom bil med henger har samlet totalvekt over 3500 kg. (lite aktuell).








Kombinasjonen C E.

Denne kombinasjonen er nødvendig når trekkvognens tillatte totalvekt er over 3500 kg og tilhengerens tillatte totalvekt overskrider 750 kg.

Kombinasjonen D E.

Denne kombinasjonen er nødvendig for kjøring av buss med tilhenger over 750 kg totalvekt.

forts side 25

Kategori	NYE FØRERKORTKLASSER	
A	TUNG MOTORSYKKE	
B		PERSONBIL, VAREBIL Tillatt totalvekt under 3500 kg Ikke flere enn 8 passasjerplasser Bil/henger, totalvekt under 3500 kg Aldersgrense: 18 år
C		MOTORKJØRETØY FOR GODSTRANSPORT Tillatt totalvekt over 3500 kg Aldersgrense: 20 år
D		BUSS Kjøretøy for persontransport som har flere enn 8 passasjerplasser Aldersgrense: 20 år
E		TILHENGER Kan kombineres med B, C og D.
BE		PERSONBIL MED TILHENGER Personbil med tilhenger hvor samlet totalvekt er over 3500 kg Aldersgrense: 20 år
CE		VOGNTOG Trekkvognens tillatte totalvekt er over 3500 kg Tilhengerens tillatte totalvekt er over 750 kg. Aldersgrense: 20 år
DE		BUSS MED TILHENGER Tilhengerens tillatte totalvekt er over 750 kg Aldersgrense: 20 år

STUDIEBESØK FRA FINLAND



Studier i vintermørket – fra venstre Bjørn Stensli, Helge Roos, Jukka Isotalo og Seppo Piriä.

Midt i svarte adventen – såvidt landskapet synes skikkelig et par timer omkring middag – tropper en 6-mannsdelegasjon fra det finske vegvesen opp. Og vintermørket hørte så absolutt til de problemområder man ønsket seg en nærmere informasjon om og da også ved selvsyn. Konkrete resultater i praktisk samarbeid fulgte i kjølvannet: varsling over grensen av ekstraordinære vegforhold.

Med driftssjef Bjørn Stensli og overingeniør Andreas Setsaa som hovedguider fikk en 6 mann sterk tropp fra det finske vegvesen en viss innføring i vår virksomhet. Besøket, som varte fra 13. til 15. desember startet med befaringer på veganlegget Kvesmenes – Olderbakken, fortsatte med besøk på vegkontoret, videre til Troms innland, hvor det spesielt ble orientert om arbeidene ved anlegget Langmyra – Bukkemyra. Senere bar det nordover igjen, verkstedet i Nordkjosbotn var man innom og deretter gikk turen til Kvænangsfjellet for så å fortsette til Finnmark.

Delegasjonen som besto av 4 tjenestemenn fra sentralforvaltningen i VÅG och VATTENBYGNADSSTYRELSEN i Helsingfors samt 2 fra distriktsforvaltningen i

Lapland hadde på forhånd stilt en rekke spørsmål de ønsket nærmere orientering om, bl.a. disse:

- vegvesenets organisasjon
- vegvesenets ledermetoder
- målsettingen for virksomheten
- vegkontorets oppgaver og myndighet ved veg- og bruplanleggingen
- rapportering av virksomheten på arbeidsplassene
- driftsplanlegging
- vinterarbeidet
- transport
- maskiner
- vernearbeidet

Det var med andre ord et allsidig spekter av emner som man ønsket nærmere belyst.



Helge Roos overrekker vegsjef Herleiv Solberg finsk vegvesens historie.

Våre finske venner fikk også riktig kjenne hvor omskiftende føreforholdene kunne være her vinterstid. Kraftig mildvær gjorde enkelte vegstrekninger til rene skøytebaner.

I takkebrevet fra gjestene kom det da også fram at de nok kunne tenke seg å nytte noe mere penger til sandstrøing. Ellers syntes de å ha fått positive inntrykk bl.a. av den balanse mellom egne og innleide biler/maskiner vi her i fylket hadde lagt oss på.

Noe uvant fant de kanskje i at vegene går inn og ut av fjorder, idet de aldri hadde opplevd å se stedet de var på veg til fra bakvinduet i bilen.

Under besøket ble det også tid til litt samvær i noe mere uformelle omgivelser og en fellesmiddag i Nordkjosbotn bidro til å øke den personlige kontakten.

Sannelig avstedkom ikke besøket også praktiske resultater. Vegsjefene på den finske og norske siden var enige om at det burde etableres en meldetjeneste over grensen om ekstraordinære vegforhold. Og nå er det gjort, vær og føremeldinger utveksles via telex gjennom lokalkringkastingen i de to landsdelene. Lokalradioen i Rovaniemi og Tromsø sørger også for meldingene ut til publikum.

Denne meldetjenesten skal foreløpig i hvert fall, bare nyttes ved behov, dvs. i hovedsak under skiftende vær- og føreforhold.

Personalsjefen:

TRIVSELSPØRSMÅLET ER VIKTIGERE ENN NOENSINNE

Det er mange som synes at personalsjefen i vegvesenet, Olav Baastad, burde være mere å se ute i fylkene. Og mangt kunne det kanskje være å tale sammen om. Men vi har hatt en mistanke om at selv en personalsjef ikke alltid kan disponere sin tid slik som han helst ønsker – møter og konferanser på løpende bånd, så å si – og viktige nok.

Kollega Kjell Hegdalstrand i Hedmark Vegnytt har truffet personalsjefen og vi lar de to samtale.

– Det er en ansvarsfull stilling å være personalsjef i en etat med 10-12 000 ansatte. Det du sier registreres i minste detalj, ja selv nyanser i ordvalg. Blir du ikke fåmælt og innesluttet av slikt –

– Jeg har lett for å prate. og det hender jeg prater for mye.

– Så har det hendt at du har brent deg, eller i det minste svidd fingrene.

– Å ja, jeg har lært en del av det. Stillingen er utsatt, og ofte er jeg dessverre blitt mistolket. Men når jeg først er personalsjef, kan jeg ikke ønske meg en bedre etat. Etaten er solid med dyktige folk rundt omkring fra bunn til topp. Når jeg er ute og reiser, ser jeg vegvesenets folk ute på vegen, det gir meg en følelse av tilhørighet.

– Er det ikke slik at folk venter seg lønnsopprykk hver gang du viser deg.

– Det har jeg aldri vært plaget av.

– Når det gjelder møtetimer, må du vel høre med til Vegdirektoratets "ti på topp". Har du peiling på hvor mange det blir i løpet av året.

– Har ingen aning, men jeg konstaterer at det har blitt verre og verre med årene. Det er ikke tjenestemannsorganisasjonene som har skyld i dette. Møtehyppigheten er utviklet i Vegdirektoratets egen ledelse.

– Å være forhandlingsleder ved revisjon av særavtalen, er ikke det en tøff jobb.

– Jo. men det er spennende å sitte midt oppi det. Oppriktig sagt, jeg liker det. Det hender det blir sene natt-timer, men familien klager ikke.

– Når du setter deg til forhandlingsbordet, hva er din målsetting?

– Ja, det kan du si. Kravene er gjennomgått på forhånd, sammen med den ytre etat, meget nøye. Problemet er som regel å finne balansepunktet slik at alle føler seg tilfreds.

– Du har aldri jobbet i den ytre administrasjon, heller ikke ute i driften. Føles ikke det som et savn når du møter Flesvig i forhandlinger?

– Det er klart, og det gjelder ikke ikke bare meg. Det er et generelt problem for etaten at så få har praksis fra den ytre administrasjon. Det er jo ikke en gang sikkert at vi snakker samme språk. Ved forhandlinger har jeg med folk fra forskjellige fagområder, også folk fra vegkontorene. Ellers er vi jo nødt til å stole på hverandre.

– Det er mange stillingsgrupper i vegvesenet, og flere lønnsavtaler. Hender det i blant at du ønsker deg over i en mere oversiktlig etat?

– Nei, det er med å gjøre arbeidsoppgavene mere interessante.

– Vi kan godt huske at lønnsoverenskomsten var på 16 sider i almanakkfor-

mat. Nå er særavtalen 60 sider i A4 med glanset forside i flerfarget trykk. Er dette en utvikling i retning av et 2 binds bokverk?

– Det er riktig at det har kommet atskillig kritikk fordi overenskomsten er blitt for stor. Faktum er at selve særavtalen er blitt mindre og noe forenklet, men nå har vegarbeiderne fått status som tjenestemenn, og tjenestemannsbestemmelsene er tatt inn i særavtalen. Det gjør at boka er blitt tykkere, men det er klar målsetting å gjøre regelverket enklere.

– Vi er alle opptatt av lønnsloppen vår, men det er lite den enkelte kan gjøre fra eller til. Du er en av de som kan styre lønnsutviklingen innenfor en økonomisk ramme. Hva er vegvesenets målsetting i lønnspolitikken?

– Målet må være en mest mulig balansert avlønning i forhold til stillingsgruppene innen etaten og til andre statsetater. Å få til dette er ikke et soloverk, men et arbeid som må skje i samarbeide med tjenestemannsorganisasjonene.

– Et uunngåelig spørsmål, Baastad. I begynnerlønn tjener en hjelpearbeider kr. 550,- mer i måneden enn en ingeniør. Hva er årsaken til at slikt oppstår?

– Årsaken er å finne i det gamle akkordsystemet som var i bruk i vegvesenet. Maskindriften gjorde etter hvert at akkordene ikke var reelle. Det som foregikk var i virkeligheten en betydelig lønns- og glidning som det var helt utenkelig å kunne trekke inn igjen i sin helhet ved overgangen til fastlønnssystemene.

– Det er vel grunn til å regne med en felles overenskomst for alle i vegvesenet. Hva er største problemet i så måte, om det i det hele tatt lar seg løse, og hvor lang tid tror De en slik prosess vil ta?

– I og med at utepersonalet fra 1. mai i fjor fikk tjenestemannsstatus, kan det vel sies at vi allerede har fellesbestemmelser, og bestemmelsene vil etter hvert bli forsøkt utbygd. Enkelte særbestemmelser kommer vi nok neppe bort fra slik som skifttillegg, høyfjellstillegg, redskapsgodtgjørelse o.l.



– Det er staten som bærer administrasjonsutgiftene for vegvesenet. Hvorfor skal vi fortsatt ha fylkesvegarbeidere?

– Det er en meningsløshet vi må komme bort fra. Vi har fått henvendelser utenfra om dette, og jeg vil med det første ta opp saken for om mulig å få forholdet ut av verden.

– Ofrer du mye tid og omtanke på trivsel for de ansatte?

– Trivselsspørsmålet er etter hvert kommet mer og mer i sentrum. Den nye arbeidsmiljøvernloven er jo et resultat av slike strømninger. Jeg tror det i fremtiden vil bli lagt like stor vekt på trivselen som det lønsmessige, og at vi for vår del må ofre mer tid på trivselsspørsmålet.

– Rette person på riktig plass passer ikke alltid inn i opprykksmønsteret.

– Mitt inntrykk er at tjenestemennene selv ønsker at opprykk skjer etter ansienitet inntil et visst nivå. Jeg regner med at dette blir drøftet i forbindelse med de personalpolitiske retningslinjer som er under arbeid.

– Jobbotrasjon er pekt på som et middel for å skape ansvarsfølelse og et bote-

middel i fremmedgjøringsprosessen. Drøftes den slags seriøst?

– Jeg er for det første i tvil om hva ordet fremmedgjøring betyr. Jeg vil tro at folk føler større trygghet i arbeidslivet enn i tidligere tider. Tenk deg slik det var før, da en sto med lua i hånden. Var ikke det fremmedgjøring? Forholdet mellom arbeidsgruppene er ikke slik lenger.

– Sløses det med statens ressurser når det gjelder krav til formell utdanning?

– Jeg har en bestemt følelse av at en i visse tilfeller har lagt seg på et for høyt utdanningsnivå. En del av personalplanleggingen er å finne den riktige balansen mellom utdanning og arbeidsoppgaver.

– Kurstilbudet er stort i vegvesenet. Er det en lønnsom investering?

– Jeg kan ikke tro annet. men jeg er sikker på at det kan gjøres mer lønnsomt. Jeg er klar over at kurstilbudet er for konsentrert om bestemte stillingsgrupper, men andre stillingsgrupper vil nok komme etter. Kurs binder forøvrig de ansatte sammen, en blir kjent med folk fra andre fylker. Det er en god ting.

– Er det oversikt som viser hva kursvirksomheten koster direkte og indirekte?

– Det har jeg aldri sett, men det skulle vært interessant å få på bordet.

– Det høres ut til å være et utbredt ønske om forenkling i all saksbehandling. Har så skjedd i personaladministrasjonen?

– Jeg synes da det. I hvert fall er saker delegert ut i distriktet til avgjørelse. Ansettelse til et visst nivå, f.eks. er delegert til vegkontorene. Også andre saker som kjøregodtgjørelse, telefonhold og sykelønnsaker er overlatt til vegsjefen. Flere saker vil nok etter hvert bli overlatt vegsjefen til avgjørelse, men regelverket må tilpasses. Når det gjelder ansettelsessaker er det forresten røster som har hevdet at de følte større trygghet ved et sentralt ansettelsesorgan.

– Gikk det ikke an å redusere antall stillingsgrupper i særavtalen?

– Jo, det gikk selvfølgelig an, om det fra distriktet skulle melde seg krav om det. Jeg har personlig ingen ønsker i så måte.

– Olav Baastad er Vegdirektoratets storprodusent av rundskriv og meldinger. Kan du ikke finne andre måter å meddele deg på?

– Så avgjort. Vi er opptatt av å finne andre informasjonskanaler, og har bestemt oss for å bringe mer personalstoff i Vegen og vi. Vel, kanskje vi også kan bruke de lokale bedriftsavisere.

– Du har sikkert lest rapporten om personal- og organisasjonsundersøkelsen i Hedmark med argusøyne. Hva legger du for din del mest vekt på i den?

– Det er vanskelig å si kort. Jeg er vel mest opptatt av selve prosessen, ikke i bemanningstallene som fremkommer til slutt, og om rapporten har livets rett.

Undersøkelsen er hittil foretatt i 3 fylker, og på årets vegsjefmøte er det bestemt at også de øvrige fylker skal sette i gang tilsvarende undersøkelser.

De 3 fylker som er kommet lengst skal nå gå videre med undersøkelsene, dette gjelder Hedmark.

– Hvilke fordeler har de enkelte stillingsgrupper oppnådd ved et lojalt og aktivt engasjement i undersøkelsen?

– Det kan jeg ikke svare på. Men målet og håpet var at den enkelte skulle bli engasjert i sin egen arbeidssituasjon, og om det lå muligheter til forenklinger i arbeidsrutiner. Dessuten ved å delta, kunne de få se målet for etatens virksomhet.

– Statsbudsjettet gir dystre spådommer for lønnsutviklingen. Noen tanker om dette for vegvesenets del?

– Først går storoppgjøret mellom LO og NAF. Deretter kommer staten og tjenestemannsorganisasjonene. Og i disse forhandlinger har vegvesenet liten eller ingen innflytelse, selv om de største etatene blir tatt med på råd, men jeg regner med at forhandlingene blir vanskelige og ømtålige, slutter personalsjef Olav Baastad.

BILTILSYN-TREFF I MO I RANA

Biltilsynets folk i Nord-Norge har nå årlig sammenkomster for drøfting av spørsmål av felles interesse. Denne gang sto biltilsynet i Mosjøen som arrangør og møtet var lagt til Meiergården Hotell i Mo i Rana 9. – 10. november 1977.

Arrangementet startet med felles middag og samvær under mer uformell karakter. På denne måten fikk deltakerne lært hverandre bedre å kjenne før selve forhandlingene tok til. Det ble likevel tid til litt orienteringer, bl.a. ga avdelingsingeniør Tor Skreppvin etter først å ha ønsket velkommen, en kort beskrivelse av Mo og distriktet ellers.

Hovedmøtet tok da til dagen etter og stasjonssjefen i Mosjøen, Aage Dypvik sto for åpningen. Møtet ble ellers ledet av Tor Skreppvin.

Møtet var i særlig grad opptatt av form og innhold på de fremtidige møter. Det



Vertskapets sekretariat fra v. Bjørn E. Hansen med avansert lydbandopptaker, Lise Alterskjær og Tove Wolden alle fra Mo i Rana.

reiste seg blant annet spørsmål om møtens faglige preg skulle utvides – om andre institusjoner som politi, forsikringsselskap tollvesen o.a. skulle trekkes inn.

Slike og andre spørsmål ble i denne sammenheng livlig diskutert i de grupper som ble satt ned under møtet. Det ble imidlertid ikke denne gang trukket noen entydig konklusjon om møteformen for ettertiden. Enigheten var dog stor om at de møtene som har vært avholdt hittil, hadde vært positive.

I alt deltok denne gang ca. 50 fra stasjonene i Vadsø, Alta, Tromsø, Finnsnes, Harstad, Narvik, Sortland, Svolvær, Bodø, Mo i Rana og Mosjøen. Tallet inkluderer også representanter fra de respektive fylkers vegkontorer – fra Troms, Einar Skagen og Jan Pettersen.

Ansvar for neste møte ble overlatt biltilsynet i Vadsø.

FASE 3 I VERNE- OG MILJØARBEIDET FORBEREDES

Det er ikke meningen at studielederne skal fungere som forelesere i arbeidet med å bringe kunnskaper om arbeidsmiljøloven til de ansatte i vegvesenet. Dette gir rapporten fra de to lærerne ved studielederkurset på Sætermoen 12. – 16. desember 1977, vernelederen i Nord-Trøndelag Alf Frøseth og vår egen verneleder Svein Liland, tydelig til kjenne. De skal derimot være ansvarlige for at gruppearbeidet blir gjennomført og rapportere dette.

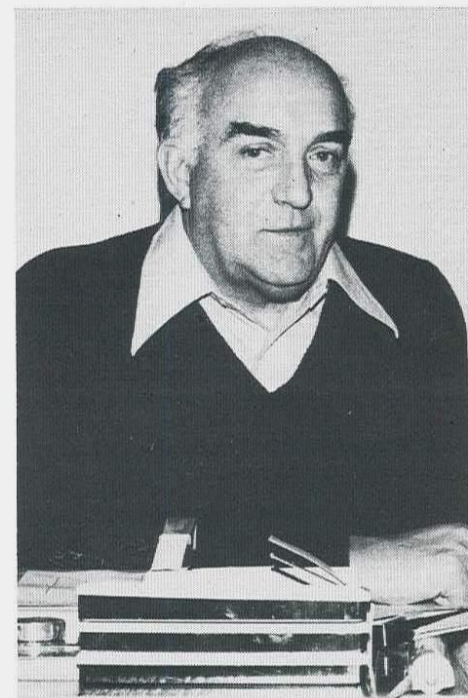
Og bakgrunnen for en slik presisering i rapporten, var nok at mange av kursdeltakerne under oppsummeringen etter kurset mente de savnet kunnskaper om studieteknikk og trakk i tvil sin egen kompetanse på dette feltet for det videre arbeide.

Det var studielederne fra Nord-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark, den såkalte region I, som var samlet til dette kurset. Hovedhensikten var en faglig gjennomgåelse av arbeidsmiljøloven og rettleidning i det forestående arbeide i studiegruppene.

DE FLESTE YRKES- GRUPPER REPRESENTERT

Etter behandling i organisasjonene utpekte samarbeidsutvalgene studielederne og la vekt på en yrkesmessig bredest mulig sammensetting. Ikke alle syntes den sammensettingen man kom fram til var ideell, men man skal huske at det har ikke vært den letteste oppgaven å finne villige og interesserte tjenestemenn til å stille seg til disposisjon. De 37 som møtte på Sætermoen hadde slik yrkesmessig sammensetting:

	Verkested- driften	Ute- driften	Opp- synet	Siv.ing. og ing.	Kontor- sjiktet synet	Biltill- synet
Nord-Trøndelag	—	4	1	2	1	—
Nordland	3	3	2	1	2	—
Troms	2	3	1	1	1	—
Finnmark	1	5	—	—	4	—
	6	15	4	4	7	1



Alf Frøseth og

GEOGRAFISK BLANDEDE GRUPPER – HELDIG SAMMENSETTING

Deltakerne på dette kurset ble delt i 4 grupper og sammensatt av folk fra for-



... . Svein Liland sto for gjennomføringen av dette kurset.

skjellige fylker og forskjellig yrkesmessig bakgrunn. Rapporten fra de 2 kurslederne tyder på at dette var et heldig valg.

Problemene ble diskutert ut fra forskjellige erfaringer og forhold, og en unngikk kanskje en ensidig problemstilling som det eventuelt ville blitt med fylkesvise grupper. Positivt var det også at kursdeltakerne dermed ble bedre kjent med hverandre. Rapporten nevner også at det kunne registreres høy aktivitet blant deltakerne, både i gruppene og i plenum – dette gjaldt alle emnehefter.

ARBEIDSPASS- UNDERSØKELSER INNGIKK I PROGRAMMET

Det ble utført arbeidsplassundersøkelser, ikke bare arbeidsplasser i vegvesenet, men også i en privat bedrift etter at det på forhånd var innhentet tillatelse.

Gruppene fikk utlevert skjemaer for registrering og kartlegging av arbeidsmiljøforholdene på de enkelte arbeidsplassene, 4 i alt. Skjemaene ble gjennomgått etterpå i plenum med diskusjon om hvilke løsninger som burde velges for de registrerte problemer.

Konklusjonen på denne oppgaven var ganske klar – slike undersøkelser og kartlegging er særlig viktig skal arbeidsmiljøet kunne forbedres.

LANGE DAGER – LIKEVEL FOR KNAPP TID

Under oppsummeringen ble det snart klart at deltakerne syntes de hadde fått for knapp tid på enkelte emner. På den annen side ble det også bemerket at programmet var vel stramt, lange økter uten pauser og lange dager.

Ellers hadde deltakerne bare godt å si om kurset – det ble også den siste kvelden tid til samvær under litt festlige former.

KLART FOR FASE 3

Med dette kurset skulle det dermed være klart for fase 3 – den videre opplæring til en stor del av de ansatte. Denne opplæringen skal foregå som gruppearbeid i relativt små grupper, 5–7 deltakere, og det er i første omgang folkene fra ledelsens rekker samt verneombudene som skal gjennom dette.

Det som i denne forbindelse skal skje i Troms fylke, kan vi lese om annet sted i dette nr. av "Vegstikka".



Stor aktivitet i gruppene



Her fra v. Markussen, Troms, Dahl og Kollstrøm, Finnmark og Aasan, Nord-Trøndelag.

OPPLÆRING I VERNE- OG MILJØARBEID, TRINN 3

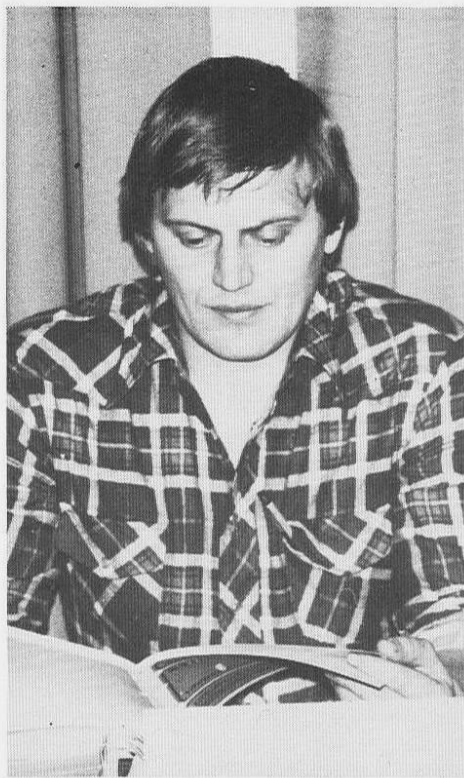
Vi er nå i gang med opplæringen i verne- og miljøarbeid i statens vegvesen i henhold til den nye Arbeidsmiljøloven. Iflg. rammeavtalen skal følgende grupper gjennom trinn 3 eller fase 3 som den også benevnes.

Verneombud, arbeidsledere, medlemmer av arbeidsmiljø- og samarbeidsutvalg, teknisk personell og andre som har kontakt med arbeidsmiljøproblemer.

Fra vegadministrasjonen, vegarbeidsdriften og biltilsynet i Troms fylke vil ca. 200 tjenestemenn delta i opplæringen i første omgang. Opplæringen omfatter en innføring i generelle arbeidsmiljøspørsmål arbeidsmetoder i miljøarbeid og loven. Opplæringen gjennomføres som internatkurs på 40 timer, altså 1 uke. Deltakerne er fordelt på 8 kurser, og inndelt i 4 grupper pr. kurs. Det vesentligste av opplæringen vil foregå som gruppearbeide.

Selv om opplæringen omfatter ca. 200 av våre ansatte i denne omgang, er det sikkert flere som mener å ha behov og ønsker å få slik opplæring. Å gå utover den ramme som det nå er lagt opp til, ville neppe la seg gjennomføre med hensyn til våre arbeidsmessige oppgaver og de økonomiske forhold. En får heller på et senere tidspunkt avvikle eventuelle oppfølgingskurs etter behov. På de etterfølgende sider vises en oversikt over det personell som er uttatt til de enkelte kurs, tidspunkt for kursene og gruppesammensetninger. Gruppene er satt sammen etter en bestemt nøkkel, i den hensikt å få en best mulig variert sammensetning, hvor alle grupper tjenestemenn er representert.

Kursene starter mandag morgen og avsluttes fredag lunsj. En del av kursdel-



Hans Takøy er en av studielederne.

takerne vil kanskje reagere på å måtte bruke noe av sin fritid, spesielt på søndag, for å nå frem i rimelig tid til kursstart. Etter som vi er pålagt å gjennomføre kurs på 40 timer, må nødvendigvis en del fritid medgå til reise. Det kursmaterielle som blir sendt deltakerne på forhånd må medtas til kursene, og det vil være en fordel om deltakerne leser litt

i de enkelte emnehefter. Arbeidsplassundersøkelsene som inngår i kursene vil så langt det lar seg gjøre bli lagt til vegvesenets egne arbeidsplasser.

Studielederne vil være ansvarlige for den praktiske gjennomføringen av kursene. Det deltar to studieledere på hvert kurs.

Kursstedene og gruppesammensetningen er som følger:

1. KURS.

STED: Skjervøy Nordic Hotell
TID: 13. – 17. februar (7. uke)

Studieledere: Jan A. Haukland
Birger Sivertsen

Deltakere:

GRUPPE I:

Gunnar Berntsen maskinleder
Olav Berglund oppsynsmann/
anlegg
Margit Pedersen kontorass/
Storslett vegst.
Halvor Halvorsen verneombud/
vedlikeholdet
Einar Nilsen verneombud/
anlegg

GRUPPE II:

Arvid Steffensen kjøretøykontr./
biltilsynet
Ole Sandvik konsulent
Henry Strand oppsynsmann/
vedlikeholdet
Tor Hevnskjel oppsynsmann/
anlegg
Richard Richardsen verneombud/
verksted
Ivar Ingebrigtsen verneombud/
vedlikeholdet

GRUPPE III:

Ole Fredrik Wikstrand avd.ingeniør/
vedlikeholdet
Torleif Jørgensen ingeniør/anlegg
Almar Leirbakk vegmester
Ole Jakob Olsen opps.assistent/
planavd.

Leif Elvebakken

verneombud/
anlegg
verneombud/
vedlikeholdet

Hans Richardsen

GRUPPE IV:

Asmund Skogstad avd.ingeniør/
lab.seksjon
Guttorm Henriksen vegmester
Leif Bruun oppsynsmann/
maskinavd.
Ivar Johansen verneombud/
vedlikeholdet
Oddmund Olsen verneombud/
verksted

2. KURS

STED: Bardufoss Hotell
TID: 20. – 24. februar (8. uke)

Deltakere:

Studieledere: Thor Schefte
Tormod Nergård

Deltakere:

GRUPPE I:

Johan Filseth avd.ingeniør/
planavd.
Knut Grimstad ingeniør/anlegg
Bjørn Eriksen oppsynsmann/
maskinavd.
Sollaug Ingebrigtsen kontorass./
vegkontoret
Einar Skaugvoll opps.m.assistent/
anlegg
Helge Luneborg verneombud/
anlegg
Inge Wang verneombud/
verksted

GRUPPE II:

Ernst Selvik inspektør/
biltilsynet
Arne C. Olsen adm.sekretær
Åsmund Jensen tegner/planavd.
Inge Iversen oppsynsmann/
skiltseksjon
Reidulf Broderstad opps.m.assistent/
anlegg
Eilif Holmeseth verneombud/
anlegg

GRUPPE III:
 Andreas Setsaa
 Inger Torkildsen
 Kristian Olsen

anleggssjef
 adm. sekretær
 opps.m.ass./
 lab.seksjonen

Arnulf Høyvåg

Ludvik Lundberg

Bjarne Broderstad

oppsynsmann/
 anlegg
 verneombud/
 vedlikeholdet
 maskininstruktør/
 maskinavd.

GRUPPE IV:
 Elling Eriksen

Norvald Kulild

Asbjørn Theodorsen

Sigbjørn Br. Nilsen

Tor Stenseth

Odd Sæther

Lisa Sundstrøm

ingeniør/
 vedlikeholdet
 jordskiftetekn./
 grunnseksjonen
 oppsynsmann/
 anlegg
 opps.m.assistent/
 lab.seksjonen
 verneombud/
 anlegg
 verneombud/
 vedlikeholdet
 kontorass./
 vegkontoret

3. KURS
 STED: Finnsnes Hotell
 TID: 27. febr. — 3. mars (9, uke)

Studieledere: Hans Takøy
 Svein Markussen

Deltakere:

GRUPPE I:
 Herleiv Solberg
 Bjørn Stiberg
 Aud Pedersen

Kåre Liland
 Werner Karlson

Erling Pedersen

Knut Lillegård

vegsjef
 plansjef
 kontorass./
 biltilsynet
 vegmester
 opps.m.assistent/
 anlegg
 verneombud/
 vedlikeholdet
 verneombud/
 anlegg

GRUPPE II:
 Thor Jakobsen

Wiktor Eriksen
 Einar Bakkland

Alf Angelsen

Hans Helge Jensen

Johan Pedersen

overingeniør/
 anlegg
 adm. sekretær
 oppsynsmann/
 vedlikeholdet
 opps.m.assistent/
 anlegg
 verneombud/
 anlegg
 verneombud/
 anlegg

GRUPPE III:
 Svein Jarle Hansen

Andreas Nilsen

Arne M. Storhaug

Arnfinn Hansen

Leif Steen

Harald Pedersen

avd.ingeniør/
 trafikkseksjon
 insektør/
 biltilsynet
 oppsm.ass./
 vedlikeholdet
 oppsm.ass./
 anlegg
 verneombud/
 verksted
 verneombud/
 anlegg

GRUPPE IV:
 Per Gunnarsen

Jan Pettersen
 Tor Inge Hole

Kjerstin Steen Årnes

Herleif Hansen

Ragnar Hansen

avd.ingeniør/
 anlegg
 førstesekretær
 oppsynsmann/
 anlegg
 kontorass./
 biltilsynet
 verneombud/
 vedlikeholdet
 verneombud/
 anlegg

KURS
 STED: Finnsnes Hotell
 TD: 6. — 10. mars (10.uke)

Studieledere: Birger Sivertsen
 Agnar Kvernmo

Deltakere:

GRUPPE I:
 Bjørn Stensli
 Odd Arne Andreassen

driftsjef
 kjøretøykontrol./
 biltilsynet

Peder Jensen

Ragnhild Lillegård
 Aksel Jensen

Aksel Karlsen

oppsynsmann/
 anlegg
 kontorass./biltils.
 verneombud/
 anlegg
 verneombud/
 vedlikeholdet

GRUPPE II:
 Martin Eriksen

Oddvar Nilsen
 Jan E. Strømseng

Sigurd Johansen

Arnulf Antonsen

Erolf Paulsen

Unni Engstad

avd.ingeniør/
 vedlikeholdet
 adm. sekretær
 opps.m.assistent/
 anlegg
 kontorass./
 Finnsnes vegst.
 verneombud/
 anlegg
 verneombud/
 vedlikeholdet
 kontorass./
 Sentralverkstedet

GRUPPE III:
 Svein Stormo

Jens Stormo

Olav Solvang
 Johannes Barski

Karl Iversen

Trygve Johnsen

Willy Pedersen

ingeniør/
 trafikkseksjonen
 kontorass./
 Silsand vegst.
 vegmester
 oppsynsmann/
 anlegg
 verneombud/
 vedlikeholdet
 verneombud/
 anlegg
 opps.m.ass./
 grunnseksjonen

GRUPPE IV:
 Svein Johansen

Ole Magnus Paulsen

Magnar Angell

Norvald Jakobsen

Hans Iversen

Alfon Pedersen

ingeniør/
 maskinavd.
 ingeniør/
 trafikkseksjon
 oppsynsmann/
 anlegg
 oppsynsmann/
 vedlikeholdet
 verneombud/
 anlegg
 vararepr./Samar-
 beidsutvalget

5. KURS
 STED: Lyngskroa, Oteren
 TID: 13. — 17. mars (11. uke)

Studieledere: Tormod Nergård
 Jan A. Haukland

Deltakere:

GRUPPE I:
 Karl Bruun

Ingvar Sommerlund

Karstein Skog
 Halvor Furnes

Jan Edvartsen

Martin Rognli

avd.ingeniør/
 vedlikeholdet
 stasjonssjef/
 biltils. Tromsø
 vegmester
 opps.m.assistent/
 anlegg
 verneombud/
 verksted
 hovedverneomb./
 hovedtill.m.

GRUPPE II:
 Kjell Kvåle

Tor Odd Johansen

Tor Augustinussen

Julius Mosbergvik

Sverre Selkvist

Jostein Rinbø

avd.ingeniør/
 anlegg
 ingeniør/
 planavd.
 opps.m.assistent/
 vedlikeholdet
 opps.m.assistent/
 vedlikeholdet
 verneombud/
 anlegg
 verneombud/
 ingeniør, vegktr.

GRUPPE III:
 Dagfinn Br. Nilsen

Magnar Martinsen

Asbjørn Hansen
 Bjørnar Moen

Rolf Skog

Guttorm Henriksen

avd.ingeniør/
 vedlikeholdet
 ingeniør/
 planavd.
 vegmester
 opps.m.assistent/
 anlegg
 verneombud/
 Tyttebærvik
 verneombud/
 vedlikeholdet

GRUPPE IV: Karl Einar Westerås Kjell Nyheim Olaf Skogmo	tekniker/planavd. ingeniør/planavd. oppsynsmann/ vedlikeholdet	Kåre B. Tune	ingeniør/ planavd.	Ole K. Kristiansen	oppsynsmann/ maskinavd.	Stig Sørensen	tekniker/ planavd.
Walter Emaus	oppsynsmann/ vedlikeholdet	Agnar Nilsen	oppsynsmann/ vedlikeholdet	Odd Fagerli	opps.m.assistent/ vedlikeh.	Ivar Bjerkheim	oppsynsmann/ anlegg
Gunnar Kvalberg	oppsynsmann/ vedlikeholdet	Karl Skogstad	oppsynsmann/ anlegg	Karl Nevermo	verneombud/ vedlikeholdet	Arnold Paulsen	oppsynsmann/ vedlikeholdet
Åge Seppola	verneombud/ anlegg	Leif Henningsen	verneombud/ verksted	Valter Iversen	verneombud/ vedlikeholdet	Erik Eriksen	verneombud/ verksted
	repr./Samarb.utv.	Per Pedersen	verneombud/ anlegg			Johan O. Johansen	verneombud/ anlegg
6. KURS STED: Bardu Motor Hotell TID: 13. – 17. mars (11. uke)		GRUPPE IV: Knut Davidsen	avd.ingeniør/ planavd.	GRUPPE III: Arnulf Sørensen	ingeniør/ anlegg	GRUPPE II: Roar Flydal	avd.ingeniør/ vedlikeholdet
Studieledere:	Agnar Kvernmo Jan Jørgensen	Knut Arne Henriksen	inspektør/ biltilsynet	Loyd Lauritsen Petter Nilsen	adm.sekretær oppsynsmann/ anlegg	Ingvar S. Holtaas	avd.ingeniør/ planavd.
Deltakere:		Kjærvald Lundberg	oppsynsmann/ vedlikeholdet	Torleif Hole	opps.m.assistent/ vedlikeh.	Olav Nilsen	vegmester
GRUPPE I: Kristian Øverås	stasjonssjef/bil- tilsynet Harstad	Ivar Langstrand	repr./Samarbeids- utvalget	Sven Aho	verneombud/ verksted	Odd Markussen	oppsynsmann/ anlegg
Aud Lorentsen	biltilsynet vegmester	Harry Sjøvoll	verneombud/anl.	Nils L. Nilsen	verneombud/ vedlikeholdet	Håkon Bjørkli	verneombud/ vedlikeholdet
Ernst Hansen Torkild B. Torstad	oppsynsmann/ maskinavd.	Gunnar Sørensen	vedlikeholdet			Reidar Skjelmo	verneombud/ førstesekr., vegktr.
Asbjørn Pedersen	verneombud/ anlegg	7. KURS STED: Lyngskroa, Oteren TID: 10. – 14. april (15. uke)		GRUPPE IV: Ingolf Moan	avd.ingeniør/ anlegg	GRUPPE III: Kristian Lind	avd.ing./verneom- bud, biltilsynet
Johan Dalberg	verneombud/ verksted	Studieledere:	Thor Schefte Hans Takøy	Jan Indseth	ingeniør/ planavd.	Olve Reiersen Asbjørn Gideonsen	konsulent oppsynsmann/ anlegg
		Deltakere:		Agnar Hansen	oppsynsmann/ anlegg	Anders Stensaker	oppsynsmann/ lab.seksjon
GRUPPE II: Oddmar Eilertsen Odd Halvorsen Anita Kristiansen	vedlikeholdssjef biltilsynssjef kontorass./ biltilsynet	GRUPPE I: Kåre Bruun	avd.ingeniør/ maskinavd.	Mari Bakke	kontorass./ vegkontoret	Olaf Andersen	verneombud/ vedlikeholdet
Simon Slettn	oppsynsmann/ maskinavd.	Helge Lundberg Almar Kaino	vegmester oppsynsmann/ lab.seksjon	Harry Fagernes	verneombud/ vedlikeholdet	Jakob Bruun	verneombud/ vedlikeholdet
Trond Fosshaug	opps.m.assistent/ anlegg	Rolf Eriksen	verneombud/ anlegg	Einar Larsen	laborant/ lab.seksjon		
Odd Märthinussen	verneombud/ anlegg	Gunnar Berglund	verneombud/ vedlikeholdet			GRUPPE IV: Gudmund Reiertsen	avd.ingeniør/ anlegg
Roald Rasmussen	verneombud/ vedlikeholdet			8. KURS STED: Gratangen Turiststasjon TID: 17. – 21. april (16. uke)		Gulli Flagstad	kontorass./ biltilsynet
		GRUPPE II: Randulf Kristiansen	avd.ingeniør/ biltilsynet	Studieledere:	Jan Jørgensen Svein Markussen	Terje Øvergård Helge Pedersen	opps..ass./anlegg kontorsekr./ Harstad vegst.
GRUPPE III: Bjørn Selnes	avd.ingeniør/ anlegg	Arne Fossbakk	ingeniør/ vedlikeholdet	Deltakere:		Arvid Stensvik	verneombud/ anlegg
				GRUPPE I: Tor Hugo Brox	overingeniør/ planavd.	Eilif Markussen	verneombud/ vedlikeholdet

BRUPROGRAMMET 1978

I 1975 kunne vi meddele et bruprogram omfattende vel 30 bruer – eller som vi uttrykte oss – en bru hver annen uke!

For 1978 kan vi ikke skryte av mere enn halvparten så mange. Til gjengjeld er det sus over et par byggverk – vi tenker på Sommarøy bru og Sørstraumen bru.

Bruer bygger vi i nye veglinjer og bruer bygger vi for å erstatte eldre som etter hvert er blitt flaskehals for dagens trafikk. I nye veglinjer står ikke mindre enn 9 bruer, på programmet. De spenner fra karakteristikken skiløperbru til moderne 500 meters bilbruer. Og bru for skiløpere skal det bli over E6 på parsellen Langmyra – Bukkemyra. Laminert trebru i lengde 33 meter, føringsavstand 3,0 meter, kostnad kr. 0,3 mill., byggetid mai – juli.

Fotgjengerbruer får vi ellers 2 av i rv. 83. Melvik overgang, prefabrikerte betongbjelker, lengde 20 m, føringsbredde 3,0 m og skal stå ferdig i mai. Videre Stortanen gangbru som i prinsippet utføres som Melvik, men i 2 spenn 20,5 m og 7,5 m. Byggingen av denne vil komme i gang til våren og det er Harstad kommune som finansierer Stortanen bru.

Ellers er Langnes bru over rv. 83 under bygging, ventes ferdig i juni. Det nyttes prefabrikerte forspente betongbjelker til



Ervik bru i Rv 867, ombygging snart ferdig.



Øvre Lakselv bru i Rv 855 – bygging av ny igang.

25 meters spenn, føringsbredde 5,5 meter. Bygges av entreprenør T. Furuholmen til ca. 0,4 mill kroner.

Bygging av ny Øvre Lakselv bru i rv. 855 er også i gang. Det er en platebru i 2 spenn, total lengde 30 meter, føringsavstand 8,25 m og til en kostnad av kr 1.4 mill.

På fylkesvegsiden er det selvsagt Sommarøy bru som er den store sak og her skjer det åpning allerede i mars etter at bruarbeidene startet våren 1976. Det er firma Ing. F. Selmer A/S som står for utførelsen av denne 528 meter lange søylebru. Det er et hovedspenn på 120 meter, sidefelt på 2 x 60 m og 8 sidespenn a 36 m. Anbudssum drøye 18 mill kroner.

Vi har ellers startet opp med Sørstraumen bru i ny rv. 6-linje som skal forkorte riksvegen gjennom Kvænangen med 35 km. Det er firma T. Furuholmen som har dette arbeidet. Brua er i prinsippet som Sommarøy bru, men fundamenteres delvis på morenemasser. Lengde 440 meter. Går det etter planen, står brua ferdig i juni 1980 og kostnaden ser i dag ut til å bli 27 mill. kroner.

Til høsten regner vi så å komme i gang med Hungeren bru i den nye innfartsvegen til Tromsø. Den er for tiden under prosjektering.

Ellers har vi planer om å erstatte 8 gamle for svake bruer med nye og mere trafikkvennlige saker.

Det er Vikelandselv II i rv. 850 som nå er under planlegging for arbeidsstart i august.

I rv. 851 skal Steinsund bru erstattes med stålør i mars/april og i samme rute Masterbakk bru med betongkølvert med bunnplate, lengde 3 meter, føringsbredde 7,0 m og kostnad 0,2 mill. kr. Byggestart til sommeren.

Stengselev i rv. 860 bygges om sommer/høst og det vil ta ca. 4 måneder. Spennvidde 4,0 meter, føringsbredde 6,40 meter. Brua utføres som kølvert og til en pris av kr. 0,21 mill.

Allerede i mars venter vi at Ervik bru i rv. 867 skal stå ferdig. Spennvidden blir 7,0 meter på denne plasstøpte betongkølvert. Kostnad 0,4 mill. kroner.

I fylkesvegsektoren er ombyggingen av Rossfjordstraumen bru i Lenvik største

NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

TILTREDELSE I UTEDRIFTEN

Olav Karlsen er ansatt som brøytesjåfør i Bardu-området og Bjørnar Fagerli som brøytesjåfør i Gratangen-området. Som maskinkjører/sjåfør i Harstad er Svein Markussen ansatt. Einar Skaugvoll tiltrådte som oppsynsmannsassistent i anleggsdriften 1.12. 77, med foreløpig stasjon i Bardu.

Trond Fosshaug tiltrådte som oppsynsmannsassistent 7.11. 77, i anleggsdriften, stasjon Harstad.

Kjærvald Lundberg er ansatt som oppsynsmann i vedlikeholdsområde 7 med virkning fra 1.10.77.

Tormod Nergård er ansatt som oppsynsmannsassistent og tiltrer 1. april i anleggsområde 12 (hos opps.m. Agnar Hansen).



TILTREDELSE VED VEGKONTORET

Torbjørn Jørgensen er ansatt som ingeniør (vikar) ved anleggsavdelingen.

Torild Kjelvik er inntatt som tegneassistent.

Wenche Lundberg er ansatt som kontorassistent (vikar) fra 9.1. 78.

Og Karin Løvberg tiltrådte som kontorassistent (vikar) fra 9.1.78.

oppgaven. Brua er under planlegging og byggestart er satt til høsten.

Videre skal Oppkomelvv bru i Balsfjord i dette første halvåret av 1978 erstattes med plasstøpt betongkulvert uten bunn og direkte på fjell. Lengde 10 m, føringsbredde 7,0 m og kostnad 0,19 mill. kr.

Og endelig kan Tverrelvv bru i Rotsundelvdalen i Nordreisa ventes ferdig ombygget i vår. Platebru med ett spenn – 10,2 m. Kostnad en kvart mill. kroner.

FRATREDELSE VEGKONTORET

Kontorassistent (vikar) Johnny Andreasen fratrer sin stilling 1. mars d.å.

Avd.ing. Terje Tretvik fratradte sin stilling 31.12. 77.



FRATREDELSE I UTEDRIFTEN

Oppsynsmannsassist. Jan Lambela fratradte i stillingen 30/9-77.

Og disse er fratradt med pensjon:

Arthur Richardsen, Botnhamn

Alf Andreassen, Botnhamn



TILTREDELSE BILTILSYNET

Tore Sæternes er ansatt som avdelingsingeniør ved biltilsynet i Tromsø og tiltrer 9.5. 78.

Gerd Giæver er antatt som kontorassistent (ekstrahjelp) ved biltilsynet i Tromsø.

LESERUNDERSØKELSE

VEGEN OG VI vil i år sende ut et spørreskjema til 1950 av sine lesere, fordelt på forskjellige yrkesgrupper over hele landet. Bladet ønsker å vite hvordan VEGEN OG VI oppfattes av de ansatte.

Vi vil her og nå be de som mottar denne henvendelse, besvare den så samvittighetsfullt som mulig – jo flere som svarer, jo større verdi har denne undersøkelsen. Og – ikke minst, kanskje bidrar du til at bladet blir enda bedre, at du får noe igjen for dette spørreskjemaet.

PÅSKEBRAKKENE 1978

Det vil også i år bli anledning å leie vegvesenets brakker/stasjoner i påsken og i denne anledning kan følgende tilbys:

Skoddebergvatnet, Grovfjord
Innset brøytestasjon, Bardu
Vegås brøytestasjon, Malangen
Svanelvdalen, Senja
Vannøy, Vannøy
Reinøy, Reinøy
Kattfjordeidet, Kvaløya
Tamok, Øverbygd
Perskogen, Skibotndalen
(sistnevnte inneholder 4 leiligheter).

I tilfelle flere søkere på samme brakke/stasjon foretas loddtrekning, her vil de som var tildelt leiligheter i forrige års på-

ske komme i siste rekke. Komiteen vil også, hvis pågangen blir stor, begrense utlånstiden. Slik at de som i forbindelse med vinterferien allerede belegger en stasjon 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 stasjonene i forbindelse med arbeidsdriften, tas det forbehold om rett til å omgjøre utlånet.

Søknad bes sendt skriftlig til hyttekomiteen v/Steinar Norum, Vegkontoret, Tromsø, oppgi gjerne alternativ og dato for leietiden.

Søknadsfrist 8/3 1978.

NYE HÅNDBØKER

Nr. 007 SKAL DU LAGE HÅNDBOK?
En orientering om håndbokvirksomheten i Statens Vegvesen (ryggstiftet A5-format).

Hensikten med dette heftet – som vi kan kalle en "håndbok for håndbokmakere" – er å gi enkelte råd og vink om bokfremstilling, trykking etc. – og spesielt om arbeide med håndbøker. Orienteringen er tenkt som en hjelp til selvhjelp for alle de innen etaten som arbeider med håndbøker o.l. publikasjoner. Dessuten inneholder den en mer samlet informasjon om hvordan håndbokordningen er organisert i vegvesenet og hvordan den fungerer.

Nr. 017 – Vegnormalene
Geometrisk utforming
(limheftet i A5-format)

Vegnormalenes del – Geometrisk utforming – er opprinnelig utgitt i løysbladsystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Geometrisk utforming også som bok i mindre format. Denne boka er ajourført som nor-

malene forelå pr. 1. november 1977. Ny, revidert utgave skal etter planen utgis i løpet av 1978.

Når det gjelder aktuelle revisjoner i tiden fram til neste utgave vil vi vise til eksisterende ringperm.

Håndboka kan fås ved henvendelse til Loyd Lauritsen på vegkontoret.

NY FØRERKORTORDNING –
overgang fra s. 5

Ellers er det foreslått forskjellige overgangsordninger og særbestemmelser, bl.a. førerkort for traktor, hvor førerkortet skal merkes med T (Traktor).

Dette er ment som en foreløpig orientering. Hvis det er noen som ønsker et eller flere punkter nærmere presisert, kan spørsmål rettes gjennom "Vegstikka".

Ved senere anledning skal vi komme tilbake til selve førerkortblanketten og ordningen med at biltilsynet skal overta førerkortutstedelsen fra politiet.

SNØSKRED – OGSÅ I ÅR?

Vi unngår vel ikke snøskred i år heller. De er temmelig årvisse på en rekke vegstrekninger i fylket vårt. Forebyggende tiltak av ulike slag vil kunne sikre veier eller redusere farene ved skred. Mange steder vil imidlertid kostnadene med sikringstiltak bringes opp i slike tall at vi må bare innse at snøskred må vi noen steder leve med i overskuelig framtid. Imens må vi søke å sikre trafikanter og oss sjøl med de hjelpemidler som er til rådighet – ikke minst med kunnskaper om snøen, terrenget og været.

Vi har i fylket mellom 30 og 40 vegstrekninger hvor det i større eller mindre grad er fare for snøskred. Med de kostnader sikringsarbeider medfører, er det urealistisk å anta at samtlige av disse kan sikres. De ferskeste priser på 2-felts snøoverbygg (Strynefjellsvegen) viser kostnader på opp til kr. 30.000,- pr. meter overbygg. Andre sikringsalternativer er konstruksjoner i skredenes løsningsområder, bremseskjeller og ledevoller i skredbaner, snøskjermer ovenfor løsningsområdet eller omlegging av veien.

Alt dette er svært kostbare tiltak og er for de fleste vegstrekninger fremtidsusikkert.

Vi må derfor avfinne oss med snøskred og heller søke å perfektionere oss best mulig når det gjelder skredvarsling, vurdering av skredfare samt sikringstiltak for de som skal jobbe i disse områder.

Som et ledd i dette ble det 30.-31. januar i år holdt et kurs på Oteren over temaet "Varsling av skredfare". Deltakere var representanter for oppsynstjenesten og fra vegarbeidsdriften i de vedlikeholdsområder som har snøskredproblemer. Hertil 5 mann fra vegkontoret slik at det i alt var 25 deltakere. Forelesere var cand. real Karstein Lied fra Norges geotekniske institutt og overing. Harald Nor-

den fra Vegdirektoratet. Av programmet nevnes en del punkter: Snøens fysiske egenskaper, klimatiske faktorer som forårsaker skredfare, varsling av skredfare, skredfarlige terrengformasjoner, sikringsmetoder, varslingstjenesten til Meteorologisk institutt.

I samme forbindelse må nevnes at vegvesenet i vinter ved å gå i gang med meteorologiske observasjoner på et eller to steder hvor en har hyppige skred, prøver å finne grunnlag for mer effektiv skredvarsling.

Som et ledd i bedre sikringstjeneste for de som skal jobbe utsatte steder, ble det for et års tid siden gått til anskaffelse av 30 stk, nødpeilsendere. Disse skal bæres av hver enkelt som har oppdrag på skredtruende vegstrekninger (patruljetjenesten, brøytetjenesten, oppsynstjenesten) og virker som en radiosender som sender ut et signal. Dette signal kan så fanges opp av en tilsvarende mottaker. Ved søking vil mottakeren gi signal med styrke som varierer med avstand til sender, og en som er forulykket vil raskt kunne lokaliseres i et skred.

Det er også skaffet såkalte sondestenger for søking i snø. Disse skal forefinnes ved samtlige vegstasjoner og i patruljevogner.



Fra snøras under Pollfjellet – utløst ved sprengning

SAMARBEIDSUTVALGET

hadde sitt første møte i år den 30. januar. Tiden var også moden for et tilbakeblikk over året som er gått.

Av årsmeldingen framgår det at det er holdt 6 møter og behandlet 52 saker i 1977. Det er holdt 2 informasjonsmøter for tjenestemenn med tilsammen ca. 90 deltakere. Dessuten er det nå opprettet kontaktutvalg ved biltilsynet som har holdt 1 møte.

Forslagsnemnda har behandlet 6 forslag hvorav 2 er premiert – det ene med kr. 2000, og 2 forslag er ennå ikke avgjort da de er inne til sentral bedømmelse.

Interessen for samarbeidsutvalget, og da særlig for informasjonsmøtene med tjenestemennene synes å være stigende.

Valg av formann og nestformann er også en årlig forteelse på første møtesamling. Og i år var det de ansattes tur til å bekle formannsvervet. Valget falt på oppsynsmann Agnar Nilsen og ledelsen valgte adm.sjef Einar Skagen som nestformann.

Et av SU's medlemmer, ing. Bjørnar Johansen, har permisjon og avd. ing. I. Moan er steppet inn i hans plass – valgt som representant fra Vegingeniørenes organisasjon (VIO-Gruppen).

ØKONOMI – BUDSJETT

I forbindelse med drifts- og økonomioversikt redegjorde vegsjefen om den økonomiske og driftsmessige stilling ved budsjettårets utgang. Likeså for de arbeider som skal utføres i 1978 og de anlegg som ventes fullført i dette år. Han kom også inn på de dårlige økonomiske utsikter, men så foreløpig ingen fare for innskrenkninger i vegarbeidsdriften. I tilfelle det blir vedtatt å redusere de offentlige utgifter, trodde han utkantfylkene ville komme best ut. Noen øyeblikkelig fare for vegarbeidsdriften var det vel heller ikke på fylkesvegsektoren i Troms fylke.

Likeså ble riksvegbudsjettet og administrasjonsbudsjettet for 1979 gjennomgått og kommentert. De respektive avdelingsledere orienterte og poengterte de mest aktuelle saker i budsjettene.

ARBEIDSMILJØUTVALG (AMU)

Etter at det nå var innkommet forslag fra organisasjonene og ledelse på medlemmer til det nye utvalg komSU fram til følgende:

Fra ledelsen oppnevnes:
Medlemmer:
driftssjef Bjørn Stensli
avd.ing. Ingolf Moan
vegmester Ernst Hansen

Fra Troms Arbeidsmannsforening:
hovedverneombud Martin Rognli
mekaniker Hans Takøy
Fra Norsk Tjenestemannslag:
sekretær Arne C. Olsen
Varamenn for ledelsen:
overing. Andreas Setsaa
overing. Gunnar Berntsen
oppsynsm. Magnar Angell

Varamenn for de ansatte:
spesialarb. Agnar Kvernmo
mekaniker Birger Sivertsen
mens varamann for A. C. Olsen oppnevnes av organisasjonene som oppfordres til å bli enige om vekslings av medlem og varamann. Disse forslag sendes organisasjonene til uttalelse. Dersom det ikke kommer innvendinger blir forslagene å anses som vedtatt.

Videre mente SU at sekretærarbeidet i AMU og SU ikke bør slås sammen. AMU tar selv opp spørsmålet om oppnevning av sekretær.

I dette utvalg er vernelederen og sekretær konsultative medlemmer.

VELFERDSMIDLER

For budsjettåret 1978 er Troms fylke tildeelt et beløp på tilsammen kr. 85.000,- hvorav kr. 70.000,- kommer fra staten og kr. 15.000,- fra fylket. Disse velferdsmidler disponeres av samarbeidsutvalget og skal som det står i reglene ta sikte på å skape trivsel på arbeidsplassen som kan komme alt personell til gode, slik som: Tilskott til kultur- og idrettsiltak, tilskott til dekning av reiseutgifter i forbindelse med ekskursioner, tilskott til tilstøtninger av felles karakter, tilskott til feriehjem – for å nevne noe.

Det er SU som fordeler midlene og vi anmoder her og nå om forslag til bruk av disse pengene.

VEGSJEFEN 50 ÅR



Så er det like før vegsjef Herleiv Solberg runder livets middagshøyde som man sier, 22. mars er dagen.

Herleiv Solberg som er født i Medkila ved Harstad, kom til vegvesenet i Troms i 1955 etter eksamen ved Norges Tekniske Høgskole samme år, ingeniør I var betegnelsen på begynnergraden for sivilingeniører den gang.

To år senere ble det avdeingsingeniør II og i 1961 avdelingsingeniør I.

I disse årene var det varierte oppgaver innenfor hele spektret i vegvesenet. Spesielt store arbeidsoppgaver fikk han som anleggsbestyrer for flere anlegg i Nord-Troms, og da funksjonsdelingen kom hit til fylket, ble Solberg i 1965 første leder av anleggsavdelingen med overingeniørs grad.

Det fortsatte i 1971 som første driftssjef i Troms til han da i 1973 overtok hovedroret i Troms vegvesen.

Ved et par anledninger har Solberg vært på nippet til å ta oppgaver i vegvesenet utenfor dette fylket, men har "besinnet" seg i siste øyeblikk og det har gleden svært mange av oss.

For Solberg har en egen evne til å skape og holde på en lett tone som alle setter pris på og som vi også tror alle parter er tjent med.

Ikke at han går av veggen for en "kran-gel", men så er også ønsket "å være ferdig med det", absolutt der.

Vi føler oss derfor på venn med vår sjef.

Gratulerer!



HUSPROBLEMET – SLIK VI SER DET

Bjarne Otterdals innlegg i forrige nr. av "Vegstikka" har fått både vegsjefen og administrasjonssjefen til å gripe til pennen for å gi en nærmere orientering.

Her er først vegsjefen:

Gjennom Bolig- og Eiendomsdirektoratet (BED) disponerer vegvesenet 4 leiligheter i Tromsø, 2 på Myreng og 2 i Barduvegen.

Om bl.a. Myreng kan en lese i St.prp. nr. 1 (1960-61): " – forutsatt brukt til bygging av tjenestebolig for ingeniørpersonalet. Disse midler vil bli brukt til bygging av tilsammen 3 tomannsboliger i fylker hvor ingeniørsituasjonen er mest prekær".

En skal her være klar over at "ingeniørpersonalet" den gang bare omfattet sivilingeniører. Senere ble Barduvegen bygget for samme formål.

Tildeling av disse 4 leiligheter har hele tiden vært avgjort av vegsjef, og har med bare et unntak gått til sivilingeniører. Det ene unntak er til biltilsynssjefen, for å markere at vegvesenet er en samlet veg- og vegtrafikketat, og for en periode hvor biltilsynssjefen ventet på et høve til bygging/kjøp av egen bolig.

For meg, og såvidt jeg vet også for min forgjenger, var det avgjørende at disse 4 leiligheter ble brukt til høyt kvalifisert personale som det var få søkere av, som regel ble dette tilsatte i høyere stillinger, men ikke helt identisk med Otterdals pkt. 2.

Jeg anser denne praksis for fortsatt å være den mest tjenlige for etaten.

I Tromsdalen disponerer vegvesenet leietomt for boligenheter – 2 miniboliger og en større brakkebolig.

Miniboligene ble i sin tid oppført for å hjelpe på boligsituasjonen for 2 sivilingeniører i en tid med få søkere, den noe større bolig ble oppført opprinnelig for oppsynsmann. Verken sivilingeniører eller oppsynsmann bor der nå, og tildeling av leiligheter skjer av et utvalg oppnevnt av vegsjefen for flere år siden.

Forøvrig er jeg ikke tilhenger av tildeling på sosialt grunnlag – unntatt i tilfelle ved like kvalifikasjoner, hvor en med familie bør gå foran enslige. Den sosiale omsorg tilligger ikke vegvesenet, men ivaretas av utenforstående organer med et tildels betydelig apparat.

For vegvesenet kan det bare være noen hensikt å ha boliger dersom dette skaffer velkvalifiserte personale – i motsatt fall må det være en administrativ forenkling å ikke ha boliger i det hele tatt.

De 3 leiligheter i Tromsdalen står ikke med "kommunens allernådigste tilslutning", men med stor og usedvanlig velvilje fra kommunen. Disse leiligheter må bort innen utgangen av 1978, og derfor må beboerne i tide skaffe seg nytt husvære.

Jeg anser det rimelig at andelsleilighetene i Kroken tildeles etter ansiennitet.

Jeg er åpen for nye synspunkter i bolig-saken, og det kan gjerne nedsettes et utvalg som foreslår retningslinjer for tilde-

Forts side 34

NEI TIL FORSKYVNING AV FERIEÅRET

Ta vinterferien først i ferieåret f.eks. mellom 1.- og 15. mai så er problemet løst, sier kommunal- og arbeidsdepartementet. Det ble resultatet på vårt framstøt om forskyvning av ferieåret til 15. mai.

Og Vegdirektoratet har anbefalt at vegvesenet i Nordland, Troms og Finnmark innretter seg slik som departementet har antydnet.

Vi gjengir her departementets svar:

"Ferielovens regler om plassering av ferien kan fravikes ved avtale. Dette gjelder dog ikke reglene om at ferien skal gis innen ferieårets slutt.

Ferielovens §4 siste ledd åpner imidlertid en viss adgang til å få overført feriefritid til neste ferieår. Slik overføring kan bare skje etter at Kongens samtykke er innhentet. Ved Kgl.res. av 29. april 1959 er myndigheten til å dispensere med hjemmel i §4 siste ledd delegert til Kommunal- og arbeidsdepartementet. En helt generell dispensasjon som gir adgang til å overføre ferie til neste ferieår for ansatte i Statens vegvesen i de tre nordligste fylker, ligger det imidlertid utenfor såvel Kongens som departementets kompetanse etter Ferielovens §4 siste ledd å gi.

Bakgrunn for Deres henvendelse synes å være at det på grunn av de klimatiske forhold er et alminnelig ønske hos arbeidstakerne i de tre nordligste fylker om å ta den 4. ferieuken i begynnelsen av mai måned i stedet for som vinterferie. Det er vanskelig å se at ikke dette ønsket skulle kunne imøtekommes innenfor rammen av Ferielovens alminnelige bestemmelser. Ferieåret løper som kjent fra 1. mai til 30. april neste år. Innenfor denne perioden

står partene fritt med hensyn til plasseringen av ferien. Når det er enighet mellom partene, kan de 4 eventuelt 5 ukene legges til hvilket tidsrom mellom 1. mai og 30. april man måtte ønske. For eksempel kan det avtales at den 4. uken legges i tidsrommet 1. mai – 15. mai, og de resterende 3 uker i perioden 16. mai – 30. september. En slik ordning skulle kunne gjennomføres allerede fra ferieåret 78/79. Den ferie som i dag ikke er avviklet, må imidlertid avvikles innen utløpet av ferieåret 77/78. Departementet finner i den foreliggende sak heller ikke for ferieåret 77/78 å kunne gi samtykke til overføring av den siste ferieuken til ferieåret 78/79. Kravet i lovens §4 siste ledd om at vektige samfunnsmessige hensyn må gjøre det nødvendig, kan etter departementets mening ikke sies å være tilfredsstillt".

Det som imidlertid var en av intensjonene med søknaden nordfra om forskyvning av ferieåret – at arbeidstakere i Nord-Norge skulle få en valgmulighet som var mere på linje med det øvrige land – synes ikke departementet å ha merket seg.

Arbeidstakere sydpå har en lenger sommer å plassere sin ferie innenfor og kan dessuten begynne sin vanlige vinterferiesesong langt tidligere, rent klimatisk, og faktisk ved nytt ferieår på det nærmeste være klar til å ta sin sommerferie – rent værmessig.

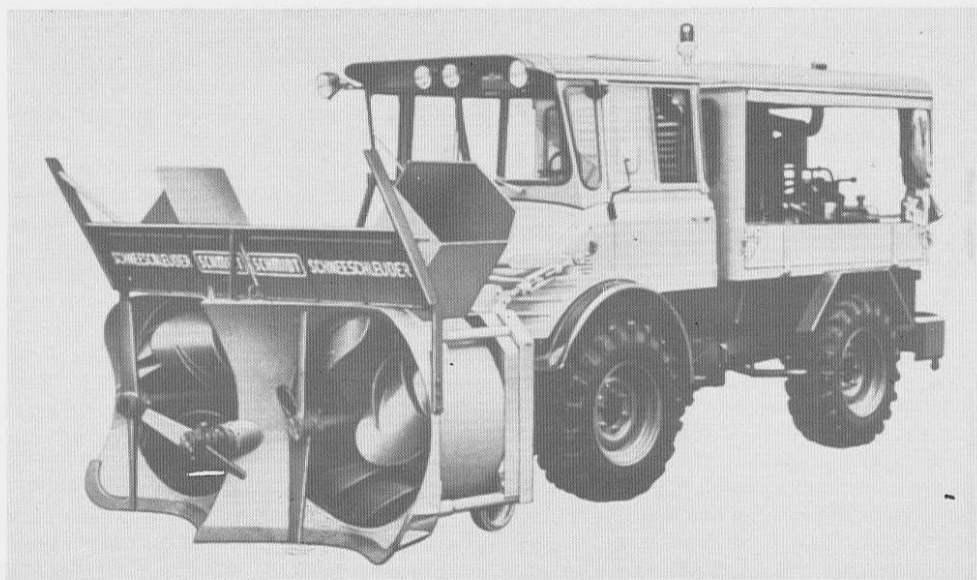
MASKINANSKAFFELSER FOR BUDSJETTÅRET 1978

Også i år får vi en del nye maskiner og biler, og de første er allerede levert. Programmet er omtrent som følgende:

510 lastebiler	Volvo N10	1	uke 6	Til erst. for 510-10 (Bardu)
512 lastebiler	Merc. 806	1	ult. febr.	Ny bil til grunnb. traktor
512 lastebiler	Merc. 608	1	ult. febr.	Til erst. for 512-03 (Tr.dalen)
514 varebiler	VW LT 35 D	10	jan./febr.	Til erst. for de eldste patruljebiler
514 varebiler	Merc. 307	2	jan./febr.	Til erst. for de eldste patruljebiler
514 varebiler	VW (Oppb.tak)	1	levert	Til erst. for 514-43 (Vollan)
514 varebiler	Merc. 206	1	mars	14-seters småbuss
520 veghøvler	Cat. G 140	3	levert	Til erst. for 520-24, -25 og -26.
522 traktor	MF 50	1	levert	Til erst. for 522-27 (Harstad)
524 merkemask.	K. Lund	1	med.mars	Til erst. for 524-01 (Bardu)
527 vegvals	Dynapac CC-20	1	med.mars	Selvg. vals, til erst. for 527-04
528 vegvals	Dynapac CM 47	1	med.mars	Slepevals
534 kompr.	Atlas XAS 210 Dd	3	jan./febr.	Lyddempet, 12,6 m /min.
536 hjullaster	Cat. 966 C	1	levert	Til erst. for 536-33. (Harstad)
542 knuser	Symons 3'Sh.H.	1	april/mai	konknuser for samkj. m/542-34
560 snøfreser	Unimog/Schmidt	1	levert	Unimok m/viftefres (Harstad)
563 snøploger	Saltvik/Øveraas	35	suksessiv lev.	12 stk. diagonal, resten spisspl

Tilsammen får vi maskiner og biler for 11,0 mill. kroner i 1978.

Bildet viser freseren i Harstad — ikke helt billig — drøye 0,6 mill. kroner.



VEGFOLKS ANSVARSFØLELSE

Administrasjonssjef Einar Skagen appellerer nedenfor til større ansvarsfølelse. Mange av oss har nok i årenes løp tilfeldig oppdaget et og annet av uregelmessigheter som har oppstått på f.eks. vegbanen. Ikke fullt så mange har reagert slik Skagen oppfordrer til, det må bare innrømmes.

Her er nok noe å vinne i trafiksikkerhetens tjeneste.

For en tid siden inntraff et trafikkuhell på en av fylkets riksveger. En privatbilist kom kjørende en tidlig morgen og kolliderte plutselig med større steiner i vegbanen. Steinene hadde i nattens løp rullet ned fra overliggende terreng. Bilistens advokat gjorde vegvesenet ansvarlig, og krevet en erstatning på ca. kr. 3.500,—. Begrunnelsen for kravet var at like før hans klient kolliderte med steinene hadde en vegarbeider kjørt samme veg fra sin bolig til sitt arbeidssted. Vegarbeideren var ansatt i anlegg, og jobbet på et sted langt utenfor det vedlikeholdsdistrikt hvor han bodde.

Advokaten hevdet at vedk. vegarbeider ikke hadde kunnet unngå å legge merke til steinene i vegbanen, og måtte ha plikt, — som ansatt i vegvesenet, til å fjerne den trafikkfelle som steinene representerte. Vegarbeideren innrømmet at han hadde lagt merke til en forhøyning i vegbanen på venstre side av sin kjøreretning, og at dette kunne være en stein dekket av snø. Forhøyningen hindret imidlertid ikke hans kjøring, og da han hadde liten tid, hadde han ikke brydd seg om å stanse og undersøke forholdet nærmere.

Saken har vært forelagt Vegdirektoratet, som for sitt vedk. mener at vedk. vegarbeider ikke opptrådte uaktsomt, hvorfor arbeidsgiveransvar ikke kan bli aktuelt.

Skaden ble ikke forvoldt under utføring av vegarbeiderens arbeid, han var på veg til sitt arbeid i egen bil. Likevel reiser saken et prinsipielt spørsmål om i hvilken grad en ansatt i vegvesenet, uansett stilling, bare ved å være ansatt i vegvesenet, bør føle ansvar for vegenes tilstand.

Jeg ser bort fra eventuelt juridisk ansvar i konkrete tilfeller, f.eks. hvis en vedlikeholdspatrulje unnlater å fjerne en åpenbar trafikkfelle i vegbanen. Det dreier seg mer om moralsk ansvar, om yrkesstolthet, om respekt for den etat man er ansatt i, om en alminnelig ansvarsfølelse for hele det kjørende publikum på våre vegger, som vi alle i vegvesenet medvirker til å bygge og holde så trafikkvennlige som mulig.

Skal vi, når vi er ute og kjører og kommer over et åpenbart eller sannsynlig faremoment, hva enten vi kjører i tjeneste eller privat, bare betrakte oss selv som enhver annen borger av dette land: Dette er ikke mitt ansvar!

Her kan ikke gis noe påbud, her kan ikke pålegges noe alminnelig ansvar. Det hele vil være avhengig av personlig holdning til egen stilling.

Jeg tror imidlertid at folk i alminnelighet forventer et noe større initiativ,



VI GRATULERER

Med 50 års dag

Rudolf Olsen, 9166 Vannareid 24/1.
Kristian Kvalberg, 9048 Skibotn 28/1.

Med 60 års dag

Sverre Theodorsen, Kampevoll, 9475
Vangsvik 9/1.
Harald J. Rognså, 9350 Sjøvegan 17/1.

noe mer aktiv handling av oss i vegvesenet enn av andre. Er en slik forventning rimelig og berettiget?

Jeg vil ikke gi noe kategorisk svar.

Jeg synes likevel spørsmålet gir grunn til å henstille til oss alle i vegvesenet, til funksjonæren på vegkontoret, til den ansatte i utedriften: Kommer vi over noe i vegbanen som kan tenkes å være et faremoment for trafikantene, da bør vi:

1. Stanse og fjerne trafikkfellen hvis det lett lar seg gjøre, eller
2. ved første høve ta en telefon til vedk. vegmester/oppsynsmann og rapportere det observerte.

Kan vi utvikle en slik bevissthet, tror jeg nok at mangt et trafikkuhell vil kunne unngås.

ORDET FRITT

Overgang fra side 30

ling og varighet. Dette må imidlertid ikke bli en stor og arbeidskrevende sak, for selv om det er en betydelig sak for den enkelte, er det ikke en stor sak for statens vegvesen.

Herleiv Solberg.

Og så administrasjonssjefen:

Saksbehandlingen gjennom alle år ligger i egen mappe i arkivet, tilgjengelig for alle. Vegkontoret disponerer 2 leiligheter på Myreng, 2 leiligheter i Barduvegen og 1 leilighet i Kroken. Samtlige 5 forvaltes av Statens bygge- og eiendomsdirektorat, men prioriteres for vegkontorets tjenestemenn ved ledighet. Leiene fastsettes av det samme direktorat uten noen som helst innflytelse fra vegvesenets side.

3 brakkeleiligheter i Tromsdalen forvaltes av vegkontoret. Om disse er flere ganger fremholdt, at det er små gjennomgangseiligheter som kan disponeres 2 til maks. 3 år i løpet av hvilken tid vedk. må ha skaffet seg egen leilighet. Som en liten hjelp til det siste har vegkontoret

kjøpt 7 andeler i Tromsø Boligbyggelag. Andelene opparbeider ansiennitet, og byttes ut med nyere andeler fra funksjonærer som er interesserte. Ledig leilighet både i brakkene og de øvrige kunngjøres internt, ved oppslag og i Kontorstikka.

Leilighetene på Myreng var de første som ble bygget for vegvesenets regning og var forbeholdt sivilingeniører. Øvrige ledige leiligheter tildeles av et utvalg på 5 medlemmer som vurderer de innkomne søknader seriøst og samvittighetsfullt, og under hensyntaken til nyansatte, til sosiale forhold, til familieforhold, for å nevne noen kriterier. Minst vekt legges på søkerens lønnstrinn.

Einar Skagen.

•• VEG · SPORT ••

SKISESONGEN



er i gang. Det minner dette bildet oss om – tatt i Harstad Folkepark under en av de store dystene midt i 50-årene. Her er mange kjentfolk å se – penere? – nå i hvert fall yngre. La bildet inspirere både disse og alle andre til nye bravader i skiløypene. Og skigruppa kan melde at lysløypene har vært flittig i bruk hittil og at de første bedriftsrennene alt er avviklet.

I Troms stedsutvalg sto "Veg" som arrangør av 10 km poeng-renn 21. januar. Her deltok hele 118 personer fra ulike Tromsø-bedrifter i det velberegnede været.

Videre utover sesongen har vi følgende terminliste for interne og eksterne renn:

- | | |
|------|------------------------------------|
| 18/2 | Bymesterskap, Harstad |
| 3/3 | Varden Rundt, Tromsø |
| 11/3 | Bymesterskap, skiskyting, Harstad. |

- | | |
|------|--|
| 19/3 | Kistefjellrennet og Kvaløyrennet |
| 1/4 | Kattfjordrennet |
| 2/4 | Hinnøyløpet |
| 6/4 | Vegkontorets skirenn, Tromsø |
| 8/4 | Vegkontorets barneskirenn, Tromsø |
| 9/4 | Fjellrennet, Tromsø og Hålogalandsrennet, Narvik |
| 15/4 | Vegmesterskapet, Møllerhaugen |
| 16/4 | Reistadløpet |

I tillegg vil "Veg" i Harstad arrangere internt renn i slutten av april, mens skisesongen i Tromsø blir avrundet med skifest 21. april.

Som vi ser går årets VM av stabelen 15. april og i år som i fjor på Møllerhaugen. Påmelding skjer til vegmestrene og oppsynsmennene og det må skje innen 5. april.

HÅNDBALL – HERRER

“Vi takker laget for fin innsats, og ønsker dere velkommen igjen”.

Med disse ord fikk laglederen overrakt diplom for hederlig innsats i årets vegmesterskap, dvs. “Hallingkastet -77”, som vanlig avviklet i Buskerud. Som alle vet stilte Troms for første gang opp i denne turneringen, og kom bra fra debuten.

Kampresultater

Sogn og Fjordane – Troms	6-10
Troms – Telemark	5-5
(fjorårsvinnere)	
Troms – Akershus	5-6

Telemark gikk videre til semifinale – og etter det til finalen hvor de ble slått av Buskerud med 9-8.

Vi ser med glede fram til neste års mesterskap, hvor vi håper å kunne stille med både herre- og damelag.

I vår hjemlige serie har det ikke gått så bra som vi hadde håpet på. Etter 6 kamper har vi 4 tap og 2 seire, med en målforskjell på 69-68. Målet vårt er jo å holde oss i 1. div., og med en skjerpet innsats i de resterende 7 kamper har vi håp om å sanke en del poeng, slik at vi holder oss i den fornemste serie. Som alle vet rykket vi opp i 1. div. etter fjorårets 5. plass i 2. div

Seriekamper

Veg – Tele	12- 5
Veg – Kræmer	10-14
Veg – Tabi	13-14
Veg – Data	9-14
Veg – Sjøbit	12- 5
Veg – Lærerne	13-16

Resterende seriekamper

Veg – Tromsø Sundets sparebank
Veg – Politiet
Veg – Kommunen
Veg – Fiskernes Bank
Veg – Tromsø Sparebank
Veg – Tromsbanken
Veg – Posten

Cup: Ingen kamper spilt.

HÅNDBALL – DAMER

Damelaget vårt åpnet sesongen med to braknederlag. Da kommunen stilte med en ulovlig spiller, er dette lag senere diskvalifisert og dermed ute av serien. Etter fem kamper har Veg en målforskjell på 27-31 og ligger på 2. plass på tabellen. Dette må vi si er bra, da damene våre for første gang er med i serien. I cupen er de gått videre til 3. runde (semifinalen), etter å ha vunnet 1. kamp og fått “Walk over” i andre.

Vi ønsker dem lykke til videre.

Seriekamper

Veg – Kommunen	0-11
Veg – RST	4-15
Veg – Tele	9- 7
Veg – Tromsbanken	6- 3
Veg – Fiskernes Bank	1- 2
Veg – Håko	7- 4

Cup

1. runde:
Veg – Tele 9- 5

2. runde:
Veg – walk over

3. runde:
Semifinale

Resterende seriekamper

Veg – Tromsø Sparebank
Veg – Kvaløysletta H. lag

SKYTING

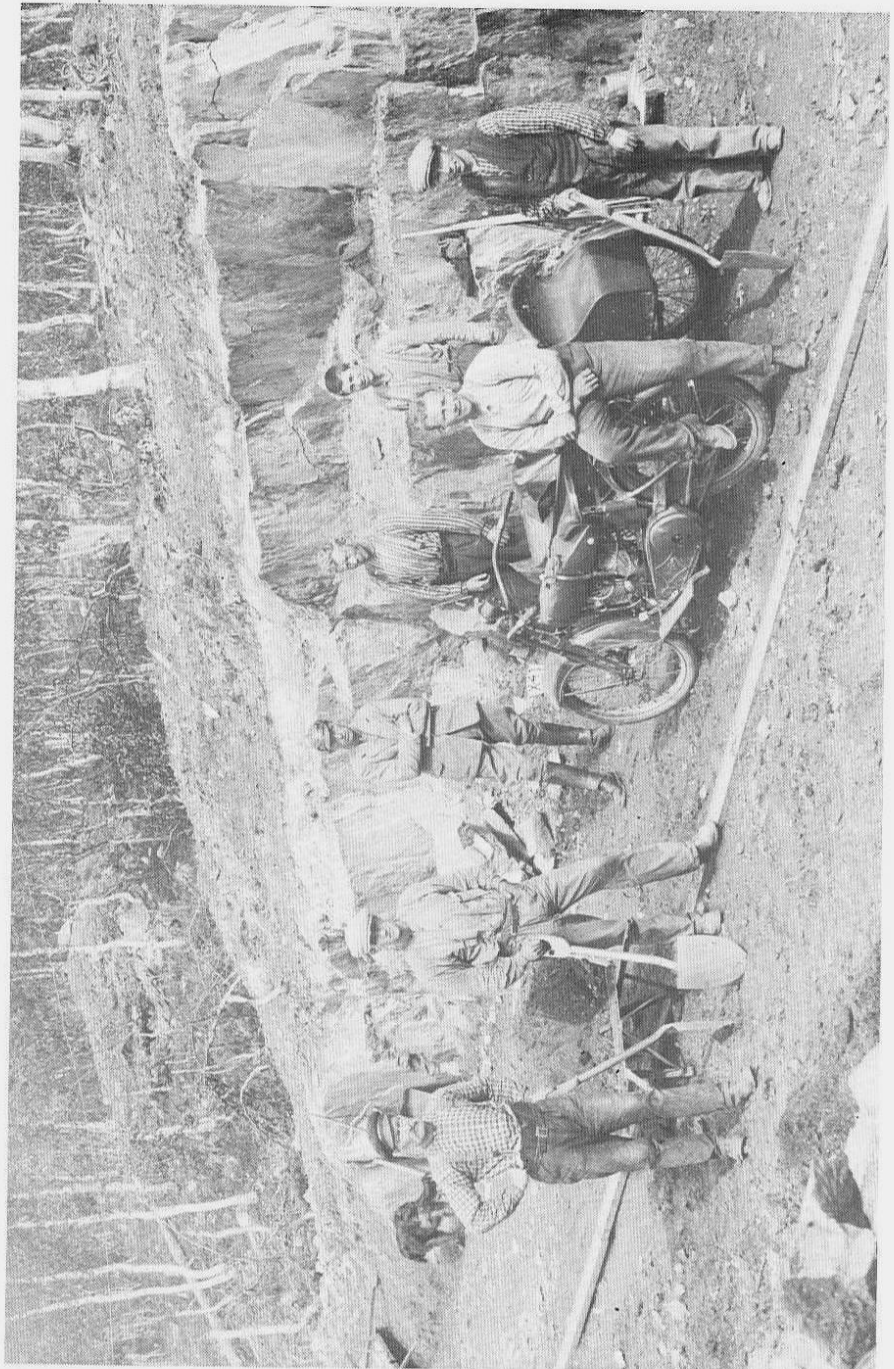
B.I.L. VEG har tatt initiativ til skytetevling pr. korrespondanse blant vegkontorene i de forskjellige fylkene. Skytinga skal gjennomføres i løpet av februar måned og resultatene sendes deretter hit til bedømmelse. 12-13 fylker har sagt seg interesserte. Resultatene vil bli kunngjort senere i “Vegstikka”.

“Veg”s individuelle mesterskap i miniatyrskyting vil i år bli avholdt torsdag 30. mars og torsdag 6. april 1978 og skyting vil bli avholdt på følgende steder:

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

“Veg”s lagmesterskap avholdes torsdag 23. februar og torsdag 2. mars.

Lykke til!



ET ARBEIDSLAG I SALANGSDALEN EN GANG I 30-ÅRENE. Fra venstre Johan Martiniussen, Sjøvegan, Jarle Steinsvik, Gratangen, Harald Løvhaug, (oppsynsman) så 3 for oss ukjente, og til høyre Hilmar Kristensen, Gratangen og Løvhaugs motorsykkel X-43 kjenner vi jo igjen.

Bruk bil- beltet



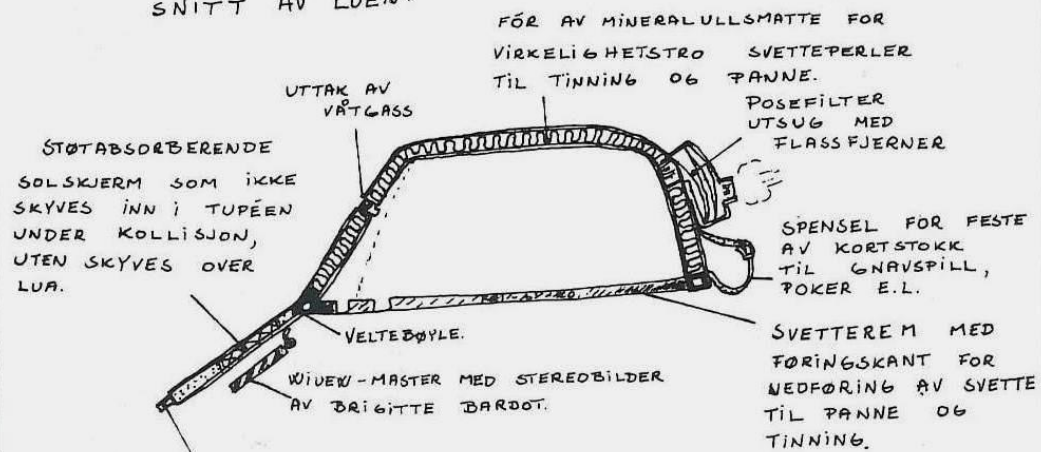
EN PRAKTISK SVEISESTOL har de laget seg på verkstedet i Åsegarden ved Harstad. Svingbart sete og 2 beholdere for sveiseelektroder hører med. Einar Eriksen (bildet) har bare godord om stolen.

VÆRNEUTSTYRET UTVIKLES:

NY LUETYPE:

„FRI SI KO“

SNITT AV LUEN:



„DØD - MANN S - KNAPP“
SOM FOTOLEKTRISKT
REGISTRERER ØYELOKKETS TYNGDE.
BLIR ØYELOKKENE FOR TUNGE
SPRETTET KNAPPEN UT, OG
DEN STARTER ET LYDBÅND SOM
SPILLER „OPP LILLE HANS“