

Veogisikka



April 1979 - Nr. 2 - Årg. 11



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 2 april 1979
11. ÅRGANG

I redaksjonen:

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red. sekr.

Redaksjonsråd:

Overing. Oddmar Eilertsen
Oppsynsmann Inge Iversen
Verkstedarb. Paul Jernberg
Avdelingsing. Bjarne Otterdal
Avdelingsing. Randulf Kristiansen

Utgever:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Lundblad Trykkeri, Tromsø

Opplag:

1400 eksemplarer

INNHold:

	Side
POU	3
Årsmelding 1978.	4
Dekkeleggingsprogrammet.	10
Hva gjør du nå pensjonist?	13
Sørstraumen bru — rapport nr. 7	16
Tyttbærvik knuseanlegg	18
Rapport fra verneombudene	20
Verneombud fra verkstedene i fokus.	22
Ordet fritt	25
Veg til Husøy	26
Yrkesskader i 1978	28
Utbygging av gang- og sykkelveger langs E-6 i Målselv	30
Vegstikkas matspalte	32
Velferdsmidlene	33
Registrering for yrkesbevis	34
Nye håndbøker	35
Biltilsynet på skolebenken:	36
Vi er alle vordende pensjonister	38
Veg Sport	40

Bidragstyttere denne gang:

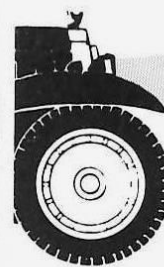
TEKST:

Bjarne Otterdal, Johnni Håndstad, Svein Liland, Martin Eriksen, Jostein Rinbø, Arne Fossbakk, Ole Fr. Wikstrand og Åge Seppola.

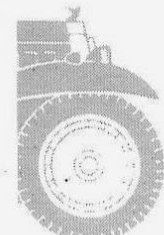
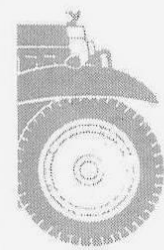
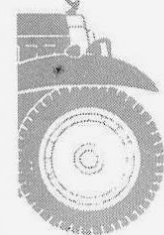
FOTO:

Jarle Hansen, Bjarne Otterdal og Knut Arne Henriksen.

Forsiden: Ved ombyggingen av Stengselev bru i rv. 860 har det vært store vannproblemer — Harald Pedersen.



POU



er blitt et nytt "moteord" i vegvesenet. Det står som kanskje de fleste nå vet for "Personal- og organisasjonsutvikling".

På et regionalt kurs i Alta nylig omkring dette tema, kunne vi raskt konstatere at POU i grunnen ikke er noe nytt begrep. Vi har vel alltid drevet en eller annen form for slik virksomhet uten at noen hadde tanker om å kalle det POU.

Vi fikk samtidig klargjort at POU er ingen løsrevet del av virksomheten, men en del av det løpende langtidsplanarbeid (LTP). Og konkret — en løpende vurdering og planlegging av personale og organisasjon ut fra foreliggende mål, og da både de politiske, faglige og menneskelige.

Tja — vil kanskje noen si — men dette høres ikke helt enkelt ut, lite håndfast.

En grundig analyse av vår egen situasjon, vår egen seksjons/avdelings situasjon f.eks. vil utvilsomt være nyttig arbeide uansett hvilke resultater denne analysen måtte frembringe.

Og vær klar over — den minste endring i arbeidsrutine og/eller organisasjon — kan gi stort utslag — for etaten, for den enkelte.

Et av målene er jo å gi de ansatte mere meningsfylte oppgaver slik at trivselen øker — og da øker gjerne også effektiviteten.

Derfor bør POU være en del av vår hverdag — som den i grunnen alltid har vært — men vi må prøve å gi den et mere systematisk preg.

Det vil du tjene på.

For vegvesenet kan driftsåret 1978 karakteriseres som et bra år og med høy aktivitet. Til vegarbeidsdriften disponerte vi i alt 257 mill. kroner og vi brukte 96,34 % av dette. Hadde året vært knappe 3 dager lengre ville vi havnet i balanse — et tilfredsstillende resultat også sett fra den vinkelen. Mens det på riksvegsektoren er utbedringsarbeider som dominerer, er bildet av det som foregår på fylkesvegene et annet — der er det fortsatt nybygging av veger som står i fokus.

Vedlikeholdets store aktivitet med legging av faste vegdekker medførte naturlig nok til et noe spartansk sommervedlikehold på grusvegene. I plansektoren tar den formelle behandling stadig mere tid, særlig krever planlegging av gang- og sykkelveger svært lang tid og stor innsats i forhold til byggekostnadene.

Trafikkulykkesbildet for de 3—4 siste år samlet gir negative utslag for Troms når det gjelder fotgjengerulykker — over landsgjennomsnittet — ulykkesfrekvensen generelt eller "risikoen" på riksvegene er derimot betydelig lavere enn landsgjennomsnittet.

Det er vegsjefen som i sitt forord til årsmeldingen summerer opp virksomheten i 1978 slik, og han slutter med å peke på en del hovedproblemer, forøvrig de samme som tidligere, nemlig:

- Lite faste vegdekker
- Dårlig bæreevne
- Kostbart vintervedlikehold
- Snørasproblemer

Vi skal nedenfor se på enkelte ting innenfor de forskjellige hovedavsnitt i årsmeldingen.

ADMINISTRASJONEN

melder om 9 ledige stillinger ved slutten av året og at dette bidro til at kontorsituasjonen ikke var helt prekær. Teller vi med de 9 ledige var det i alt 115 personer ved vegkontoret hvorav 110 i fast organiserte stillinger, i biltilsynet 28 stillinger mens det i oppsynet og ved utekontorene arbeidet i alt 65 og i utedriften ellers 531 — vi er da i alt 739 — 4 flere enn foregående år.

Det ble utført 0,96 mill. timeverk i utedriften i fjor og for dette ble utbetalt i lønn kr. 57,9 mill.

- Lite penger til forbedring av gamle fylkesveger
- Innfartsvegene til byene og større sentra

Utgiftene til vegkontoret, lønn og drift, løp opp i 12,8 mill. kroner, mens biltilsynsstasjonenes tilsvarende kostnader lød på 3,8 mill. kroner.

Det totale varekjøp utgjorde i 1978 60 mill.

VEGPLANLEGGING

er for det meste knyttet til utbedring av eksisterende vegnett og det er i hovedsak detaljplanlegging vi kan konsentrere oss om. Vi har imidlertid fullført 54,7 km hovedplaner og har 134,2 km under arbeide. Av detaljplaner er 151,0 km ferdige og vi holder på med ytterligere 154,4 km. 2 ferjeleier og 15 bruer er det fullført planarbeider for, mens planlegging av 18 andre bruer er i gang.



Det prosjekteres stadig nye gang- og sykkelveger — her fra Setermoen.

Vegkontoret har hatt til behandling 94 reguleringsplaner m.v., en økning på 28 fra 1977. I tillegg er behandlet 18 soneplaner o.l. Trafikkseksjonen har bl.a. foretatt registrering av veg og trafikkdata for innføring av særskilte fartsgrenser og det er innført 12,4 km nye 50 km/t-soner og 9,4 km nye 60 km/t-soner.

Det planlegges også stadig nye gang- og sykkelveger — i alt 15,3 km er ferdig planlagt og de er lokalisert til områder ved Andselv, Storsteinnes, Sørkjosen, Burfjord, Nordbotn, Kvaløysletta og Kilhus.

887 avkjørselssøknader er behandlet, av disse ble 72 % innvilget. 40 avgjørelser er påklaget, av disse fikk søkeren medhold i 7.

Det ble behandlet 206 søknader om dispensasjon fra byggegrensebestemmelsene og 81,5 % av disse ble innvilget.

GRUNNERVERV

er på enkelte strekninger vanskelig å få gjennomført til rett tid — dette skyldes i det vesentligste mangel på godkjente planer.

Det ble i 1978 avviklet 5 skjønn med til sammen 147 parter, mens vi har under arbeid 5 skjønn med ca. 300 parter.

At vi i 1978 fikk inngått 330 kjøpekontrakter ser vi som en gunstig utvikling i forhold til antall parter i skjønn.

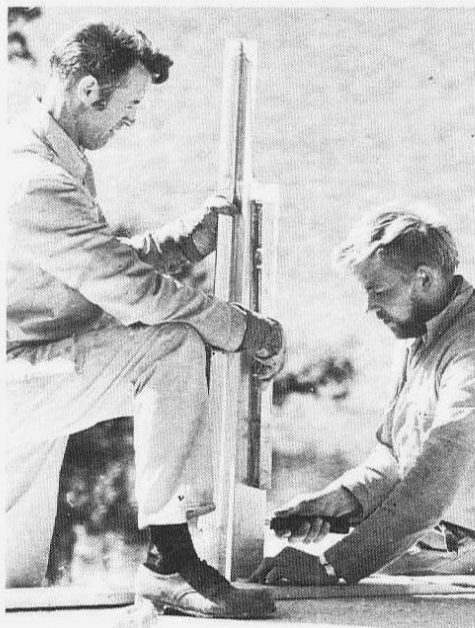
I grunnervervet betalte vi nærmere 3,7 mill. kroner fordelt på 943 enkeltutbetalinger.

Grensemerking er en viktig del av seksjonens arbeide — i alt kom vi gjennom 58 km veger og vi har siste året også befattet oss med oppmåling/kartlegging av vegvesenets egne eiendommer utenom selve vegområdet.

LABORATORIET

har fornyet og forbedret seg noe utstyrmessig bl.a. har grunnborings-traktoren fått både slagenhet og utstyr for dreietrykksondering. Av store grunnboringsarbeider nevnes 9 større vegprosjekter og 15 nye bru og ferjeleier, og vi skal ikke glemme undersøkelsene i forbindelse med tunnelalternativet i Pollfjellet.

Det er drevet oppleting og kvalitetsvurdering av nye materialfore-



Hugo Myrbakk til v. og Roald Svendsen monterer rekkverk på Øvre Lakselv bru.

komster og nytt av året er forsøk på å finne brukbare undersjøiske forekomster og et par områder langs Kvaløya er undersøkt i den sammenheng, men resultatene var heller magre.

Laboratoriet i Nordkjosbotn som utfører alle vanlige analyser av fjell, grus, sand, silt, leire, myr, vegdekker og andre veg- og brubyggingsmaterialer har gjennomført godt over 1500 analyser/forsøk av forskjellig karakter.

92 oppdrag er ferdigbehandlet og skriftlig rapportert.

Virksomheten i laboratoriesektoren har kostet 1,9 mill. kroner for den del som faller utenfor administrasjonsbudsjettet.

ANLEGGSDRIFTENS

største problemer har i 1978 vært værforhold, usikkerheten ved den politiske planbehandlingen og grunnverv. Res-



Einar Larsen og hans mannskap i laboratoriet utførte omlag 1500 analyser i 1978.



Rikelig med snø forrige år — det ble 2,9 km brøytekm før sesongen var over.

surstilgangen betegnes som tilfredsstillende for å få gjennomført det planlagte arbeidsprogram.

Anleggsavdelingen la 67 km faste dekker på nyanlegg og utførte ellers 70 km planering/utbedring på riks- og fylkesveganlegg. I alt kunne 106 km riks- og fylkesveger fullføres og avleveres og det ble tatt i bruk 12 nye bruer og nytt ferjeleie i 1978, bl.a. Sommarøy bru som må karakteriseres som den kanskje viktigste begivenheten i 1978.

Vi hadde i alt 11 større entrepriser i gang og disse utgjorde samlet for riks- og fylkesveganleggsdriften 21 % av den totale anleggsdrift. Eiendomserstatninger trakk 2,7 %, 2,3 % ble utført av kommunene mens 73,8 % av anleggsdriften gikk i egen regi.

Og utgiftene på de anlegg vi drev sjøl fordelte seg slik:

Oppsyn m.m.	4,4 %
Arbeiderlønn	16,7 %
Leie egne maskiner	14,5 %
Innleide maskiner	37,7 %
Materialer	26,7 %

Det er i forhold til foregående år en prosentvis øking av kostnadene på mellom 0,8 og 1,4 % for de 4 første postene og dette oppfanges av posten materialer hvis andel av kostnadene har sunket fra 31 % i 1977 til 26,7 % i 1978.

Totalt brukt til anlegg i 1978 — 146,8 mill. kroner.

VEDLIKEHOLDSDRIFTEN

ble preget av en særlig kostbar vinter, mye uvær og dermed også mange snøras. På riksvegene gikk 34,4 % av bevilgningen til vintervedlikeholdet og på fylkesvegene hele 50,7 %. Det ble i alt kjørt nærmere 2,9 mill. brøytekm. mot ca. 2,0 mill i 1977. Ekstrabevilgninger berget i en viss grad sommervedlikeholdet og de planlagte arbeider kunne for de største postene så som dekkelegging, dreneringsarbeider, forsterkningsarbeider og grusing, på det nærmeste oppfylles. Det ble for vedlikeholdsmidler lagt nye og fornyet i alt 136 km faste dekker på riks- og fylkesvegene.

Den såkalte teeløsningsperioden var te generelt 1 uke lengre enn foregående år, men til gjengjeld var teeløsningen "snill" sett med våre øyne.

Vi har i 1978 produsert 260048 kbm knust grus og bærelag til en gjennomsnittspris av 32,27 pr. kbm — heri er inkludert knusing av ca. 40.000 kbm fast fjell til en pris av 67,72 pr. kbm. Dette tilsier en prisøking på 1,7 % siden 1977. Størst produksjon har det vært i Tyttebærvik — 65.734 kbm — i Rognmo — 46.967 kbm.

Det gikk i alt med 103,3 mill. kroner til vedlikeholdsdriften i 1978 – av dette utførte kommunen 2,8 %, entreprenører 4,9 % mens da 92,3 % gikk i egen regi. Og det vi brukte selv fordelte seg slik:

Oppsyn m. v.	4,3 %
Arbeiderlønn	19,9 %
Leie egne maskiner	28,4 %
Innleide maskiner	31,3 %
Materialer	16,1 %

MASKINDRIFTEN

kunne denne gang vise til et regnskapsmessig overskudd på kr. 0,96 mill. nesten det dobbelte av forrige års overskudd. Dette beløpet kommer vedlikeholdstjenesten til gode. Selv om vi kan skilte med et brukbart regnskapsresultat, er det maskingrupper som bekymrer med relativt store underskudd, f.eks. er det tilfelle med lastebiler. En del av forklaringen – men ikke alt – ligger nok i at vi må være utstyrt med 4-hjulsdrivne biler av hensyn til brøytingen.

Maskinkjøp gjorde vi for i alt 11,2 mill. kroner i 1978. Vi har utvidet verksted- og lagerbygget på Finnsnes, påbegynt kontor bygg på samme sted og vi er i gang med bygging av ny stasjon på Storslett.

Radiosambandet er under ombygging og ventes ferdig i løpet av 1979.

BILTILSYNET

har nå 3 selvstendige stasjoner etter at Finnsnes fikk slik status og alle stasjonene utfører nå de samme funksjoner innenfor sine distrikter. Brukskontrollen som tidligere sorterte under Tromsøkontoret er nå direkte underlagt biltilsynssjefen. Foruten på de 3 permanente stasjonene drives også kontroll og delvis også førerprøver på 3 andre steder i fylket og dessuten på Svalbard.

Det var ved utgangen av 1978 registrert 58.882 kjøretøyer i Troms – det er 6,4 % flere enn ved tilsvarende tidspunkt foregående år.

Nyregistrering av biler gikk ned i 1978 i forhold til 1977 – 30,7 %. Antall avlagte førerprøver stiger fortsatt – 5209 siste år – det er en økning på 15,8 %.

Det ble foretatt 13247 kjøretøykontroller – knappe 10 % flere enn foregående år, mens antallet av kontrollerte kjøretøyer sank noe.

Vi har skjerpet brukskontroller med en midlertidig styrking av bemanningen. Dette har vist seg å være tjenlig. Av de 3440 kontrollerte kjøretøyer hadde 136 gebyrpliktig overlast – gebyrene var gjennomsnittlig på ca. 1.610 kroner – ille ute var vedkommende som ble avkrevd 16.000 kroner.

Det er 94 godkjente kjøretøyverksteder og 37 godkjente servicestasjoner her i fylket og på disse ble gjennomført 34 kontroller.

Vi har 26 kjøreskoler med tilsammen 37 lærere.

VEGNETTET

i Troms økte med i alt 40,5 km i 1978 og omfatter nå 1667 km riksveger, 2030 km fylkesveger og 1004 km kommunale veger – tilsammen 4701 km offentlige veger.

Det er fortsatt lite faste vegdekker sammenliknet med landsgjennomsnittet. Mens landsgjennomsnittet for riksveggenes vedkommende er 82,6 % har vi 57,9 % – for fylkesvegene er tilsvarende tall 39,4 % og for vårt vedkommende 16,5 %.

Alle våre riksveger kan trafikkeres med inntil 8 tonns akseltrykk og 1479 km eller 88,7 % med inntil såkalt "tung" 8 tonn- når det gjelder fylkesvegene er 97,5 % åpen for 8 tonn og 70,8 % for "tung" 8 tonns akseltrykk.

FERJEDRIFTEN

kan ikke skilte med åpning av nye ferjesamband, tvertimot 1 personferjesamband ble lagt ned.

Ferjesambandene mottok i 1978 20,3 mill. kroner i stats- og fylkestilskott og

dette er faktisk 3,1 mill. mindre enn for 1977. Generelt økte biltrafikken med ferjene 5,2 % for forrige år. Størst prosentvis øking hadde sambandet Langhamn – Brøstadbotn mens den største trafikkmengde hadde Futrikelv – Skulgam med Breivikeidet – Svensby hakk i hel.

Det ble fraktet 438465 biler og 1,4 mill. passasjerer med ferjene i Troms.

BEVILGNINGER – FORBRUK

har i kroner og ører satt ny rekord igjen – 280 mill. kroner gikk gjennom vegvesenets regnskap – 10 mill. mere enn foregående år. Hovedpostene ser slik ut:

Administrasjon	17 mill
Planlegging	4 mill
Anleggsdrift	147 mill
Vedlikehold (inkl. maskin)	108 mill
Ferjedrift (fylkets del)	4 mill

TIL SLUTT

er du interessert i detaljene om vegvesenets virksomhet i Troms fylke for 1978 – så finner du drøye 100 siders lesning i årsmeldingen. Og den får du hvis du henvender deg til din oppsynsmann/vegmes-ter eller direkte til vegkontoret.



7792 kjøretøyer ble kontrollert i fjor – Odd Arne Andreassen med ett av disse.

DEKKELEGGINGSPROGRAMMET I ÅR

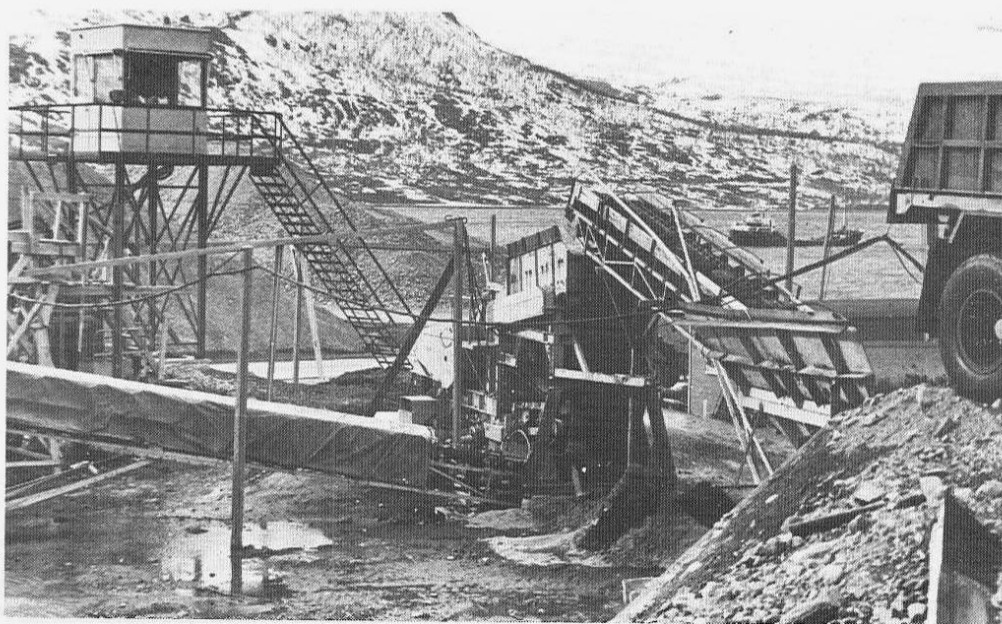
Skal vi tro dekkeleggingsprogrammet for 1979 — og det skal vi jo — så legger vi 244 km faste dekker i år — en del er selvsagt fornyelse av gamle dekker mens vi blir kvitt i alt 133 km riks- og fylkesveger som grusveger. Gjennomføringen av dette programmet stiller også store krav til grusproduksjonen. Vi har et samlet behov på 310000 kbm knust grus og bærelag. Av dette produseres ca. 260000 kbm i egne knuserverk — omtrent som i fjor — resten kjøpes av private leverandører. I tillegg vil det forbrukes store mengder samfengt grus for oppbygging av overbyggingen.

To oljegrusverk skal produsere nærmere 90000 tonn oljegrus.

13 GRUSPRODUKSJONSSTEDER I FYLKET I 1979

Uten grus — intet vegdekke. Derfor har vi lagt stor vekt på et produksjonsutstyr

med evne og kapasitet til å dekke det meste av vårt eget behov. Vi har 3 såkalte 2-trinnsverk og 4 ett-trinnsverk. To-trinnsverkene skal alene produsere ca. 4/5 av behovet.



Tyttebærvik skal knuse 60 tusen kbm — som ifjor — lastet skute forlater.

De største produksjonsstedene er i år:

Rognmoen	40 tusen kbm
Landøy	50 tusen kbm
Bårbakken	20 tusen kbm
Burfjord	50 tusen kbm
Tyttebærvik	60 tusen kbm

og ellers skal det knuses på Bjarkøy, Vestbostad, Blomjoten, Sponga, Tverrbotn, Straumsbotn, Skulva og Storslett.

OLJEGRUSSESONG FRA UKE 21 TIL UKE 38/40

Vi skal etter planen for sesongen 1979 produsere og legge oljegrus på ca. 110 km. Det vil si at vi må produsere 8800 tonn asfaltløsningssgrus og 80940 tonn oljegrus for å utføre denne jobben. Produksjonen skal i år som tidligere skje med to oljegrusverk.

Det *eldste verket* skal starte i Bårbakken ca. 21. mai og fortsette til Storslett for der å gjøre seg ferdig til ferien. Etter ferien flytter vi så dette verket til Burfjord der det blir gående fram til midten av september.

Det *nyeste verket* starter produksjonen i Rognmoen ca. 21. mai og der blir det fram til en uke før ferien, da demonteringen begynner for flytting til Tyttebærvik. I Tyttebærvik blir oljegrusverket så fram mot midten av september. Produksjonen skal i det alt vesentligste foregå på ett skift, med unntak for perioden rundt flyttingen av oljegrusverket fra Rognmoen til Tyttebærvik. I denne perioden vil verket bemannes for to skift.

Utlegger 523-01 starter sitt program den 11. juni på parsellen Karlstad—Finnfjordeidet. Den fortsetter med å fornye noen parseller på E-6 mellom Andselv og Nordkjotsbotn. Deretter skal den til Rossfjorden som er siste post før ferien. Etter ferien starter denne utleggeren opp i Harstadområdet hvoretter den fortsetter til Senja. Neste parsell er Nordstraum — Finnfjordbotn og så Brandvoll — Sjøveggen. De to siste parsellene er Eidkjosen — Larseng og Tyttebærvik — Svensby. Avslutningen vil skje i uke 40.

Utlegger 523-02 begynner i E78/rv 6 den 11. juni på parsellen Oteren — Kvesmenes. Den fortsetter til Elsnes — Oksnes før den avslutter før ferien med en rekke parseller på strekningen Nordkjotsbotn — Sørbotn. Etter ferien skal utleggeren en tur til Rossfjorden før den går løs på rv. 6 mellom Langslett og Finnmark grense. Denne utleggeren regner en med vil avslutte sesongen i uke 38. Begge utleggerne er satt opp med ett skift.


I ÅR SOM I FJOR — HARDT PROGRAM FOR OVERFLATEBEHANDLING

Programmet for overflatebehandling er i år som i fjor meget stort, men vi tar likevel sikte på å gjennomføre programmet med 1 skift. Programmet er lagt opp med ferie i anleggsferien. Totalt skal det legges ca. 116 km fordelt på 22 leggparseller. Oppstart ca. 28. mai på E-78 Nordkjotsbotn — Sørbotn med penetrasjonsdekke. Videre fortsetter vi med "Ottadekke" på fylkesvegene Andersdalvegen, Kroken — Skjelnan og Vågnes — Skittenelv.

Vi flytter så sørover for å legge penetrasjonsdekke på anleggsparsellen Langmyra — Bukkemyra og "Ottadekke" på fylkesvegene Bardufjord — Sjødalen og Utby — Tune. Etter ferien starter vi opp på rv. 866 Hamneidet — Langslett, videre til Lenangen, Ringvassøya og Kvaløya. Vi flytter så sørover igjen for å legge penetrasjonsdekke på rv. 83 Kanebogen — Harstadbotn.

Etter Harstad, ca. 12. sept. flytter vi så til Senja. Programmet for overflatebehandling avsluttes ca. 12. oktober dersom vi ikke blir stoppet av værgudene på et tidligere tidspunkt.

ASFALTLEGGINGEN TIL ENTREPRENØRER

Asfaltprogrammet omfatter 18,5 km i 1979 — det blir nærmest i sin helhet fornyelse av gamle asfaltdekker. Og som tidligere — det er private firmaer som tar seg av denne delen av dekkeleggingen. 



Legging av Ottadekke – fra Mefjorden.

HVA GJØR DU NÅ, PENSJONIST?

Må bare innrømme det, jeg lengter tilbake til vegvesenet – våkner jeg ekstra tidlig går ofte tankene til kamerater og oppdrag vi hadde sammen på vegen. Jeg er levende interessert i hva som foregår i vegarbeidssektoren her i fylket, og det jeg ikke kan få rede på gjennom "Vegstikka", det spør jeg meg fram til.

Det er Martin Sletten (68) fra Salangsdalen som sier dette og legger til – hadde jeg vært ung i dag ville jeg valgt vegvesenet, så absolutt, kanskje med et lite forbehold om at de sosiale forhold som hersket i vegvesenet i min ungdom ikke måtte bli de samme. Og Sletten vet hva han snakker om, det var tider de måtte ligge på gulvet og var han heldig kunne han få dele køy med en av de andre – de sov på skift i køya!

Sletten startet sin løpebane i vegvesenet nærmest som guttunge. Han kjørte farens hest på veganlegg innimellom skolegangen som den gang gjerne foregikk med 2 ukers skole og 2 ukers fri, og han forteller:

– Vi holdt hest og seletøy, vegvesenet holdt steindrag for steinkjøring vinterstid, om sommeren var det gruskjøring og da deltok vi også i lastingen, timepris en krone for hest og mann. Senere kunne man observere oss på spark medbringende lange bor som vi brukte for oppsteking (boring) av frosne stikkrenner.

– Men det var vel brøytetjenesten som ble din egentlige første jobb i etaten?

– Vi hadde jo fått vegen over Gratangsfjellet, men de første årene ble den ikke brøytet om vinteren. Når det ble mai/juni ble den så åpnet med hjelp av en masse folk og et par biler og de to bilene var koplet sammen, vegvesenet gikk først



Noen må ha sladret om knivene, sier Martin Sletten.



“Strømmen” lastebil 1933 – pioner i brøytetjenesten på Gratangsfjellet.

med plog mens den andre, en som tilhørte TIRB, skjøv på. Dette var i 1930 og det er dette året jeg regner som mitt første i vegvesenet. Fra nå av var jeg årvisst deltaker i brøytetjenesten, først i forbindelse med den årlige åpningen av vegen over Gratangsfjellet og senere i staben som drev brøytningen her.

– Og dramatisk var det vel mere enn en gang?

– Å ja, dramatisk hørte nesten med til dagens orden den gang. Materiell og veg var jo en helt annen standard enn i dag. Vi brøytet i de første årene helt til Bjerkvik og en gang hadde vi slitt oss fram dit med bil og 30–35 mann i måking ved siden – da kom uværet så brått at vi måtte innkvartere oss på gårdene der, 2–4 mann i hvert hus. Det tok oss 2 dager før vi var på Veines igjen.

Men det var da muntre innslag i tilværelsen også. Som da krangelen mellom snømåkerne var så opphetet om en skiprestasjon en kar skulle ha foretatt mellom fylkesgrensen og vegkrysset i Bjerkvik, 10 min hadde vedkommende brukt på denne distansen. Oppsynsmannen (Løvhaug) maktet ikke å få sving på snømåkingen før han lot 1 mann dra til Bjerkvik utstyrt med klokke samkjørt med hans egen – en annen ble påspendt ski og sendt avgårde for å teste påstanden. Testløperen brukte 15 min.

– Er det noen av bilene du har kjørt i alle disse årene du spesielt minnes?

– Jeg kan ikke unngå å huske den første spesialbygde brøytebilen. Strømmen kaltes den, den var også bygget der, så den var vel på motoren nær, helnorsk. Kan ikke si at den var en udelt heldig konstruksjon.

Det fulgte en god del plager med den. Den var også utstyrt med ramme for montering av sideplog for utrydding av brøytekanterne og delvis også for grøftene. Når vi hadde denne sideplogen i bruk, måtte vi samtidig utstyre den motsatte (venstre) side av bilen med motvekt, opptil 700–800 kg.

– Men det vanket vel også andre oppdrag etter hvert?

– Ja, høvelkjøring sommerstid ble det mye av, var også formann på knuseverk. Da den første dieseldrevne veggøvelen ble bestilt, var det ingen av vegvesenets folk som hadde kjennskap til dieselmotorer. Jeg ble sendt til Oslo, i Vegdirektoratet fikk jeg diverse instruksjoner og så bar det til Drammen Jernstøberi for nærmere undervisning. Høvelen ankom omsider til Finnes og da bar det nordover bl.a. med ferje over Målselv ved Fredriksberg. Jeg og høvelen fikk da Balsfjord, Malangen, Lyngen og Tromsøysund som operasjonsfelt. De var ikke snaue når rodene ble fastlagt.

Når vi er inne på pussige episoder, ja slik kan vi se det i dag, den gang hørte vel historien til de dramatiske kan jeg tenke meg. De første årene ble brøytetjenesten

betraktet som prøvedrift, ingen penger var bevilget og det ordinære budsjett var oppbrukt. Det nye budsjettet begynte den 1. juli. Oppsynsmannen ga oss nå og da en bevitnelse på at vi hadde penger til gode og på den handlet vi. Oppgjør fikk vi først på sommeren.

– Og du hadde vel som de fleste andre i vegvesenet også et jordbruk å ta vare på?

– Det var nok en nødvendighet, jeg var jo mest borte, så det falt mye av dette arbeidet på kona. Nå var det jo ikke noe stordrift på gården, men med noen kyr og sauer og en hest krevde jo dette daglig tilsyn og stell, men som sagt, det var kona som i lange perioder bar byrden her.

– Kanskje det var dette du skulle få mere tid til når pensjonsalderen ble nådd?

Og det var vel egentlig dette vi var kommet for, å avlure ham hva han gjør nå, vi hadde rent pratet oss bort i hans begivenhetsrike fortid.

– Vel, vi har nå etter hvert kvittet oss med alle dyrene, så den store interessen har vel ikke vært til stede. Jeg liker meg bedre i skogen, der driver jeg bl.a. litt i plantefeltene mine. Brøytestikk har jeg levert og håper å kunne fortsette med det, det blir jo litt kontakt med vegvesenet på den måten.

– Men dette er jo i grunnen ting du har drevet litt med i alle år, har du ikke funnet på noe nytt?

– Nå er det antakelig noen som har sladret, sier Martin Sletten og viser fram en kniv med slire, alt laget av reinhorn. Ideen fikk han hos en svensk same, etter et 5 minutters “kurs” hos denne samensatte han i gang. Det er blitt noen kniver, de går til presanger til jul og ved bursdager. Arbeidskrevende, men fint tidsfordriv om vinteren, sier Sletten som også har skaffet seg en liten dreiebank, for tresaker, det er blitt resultater også av den.

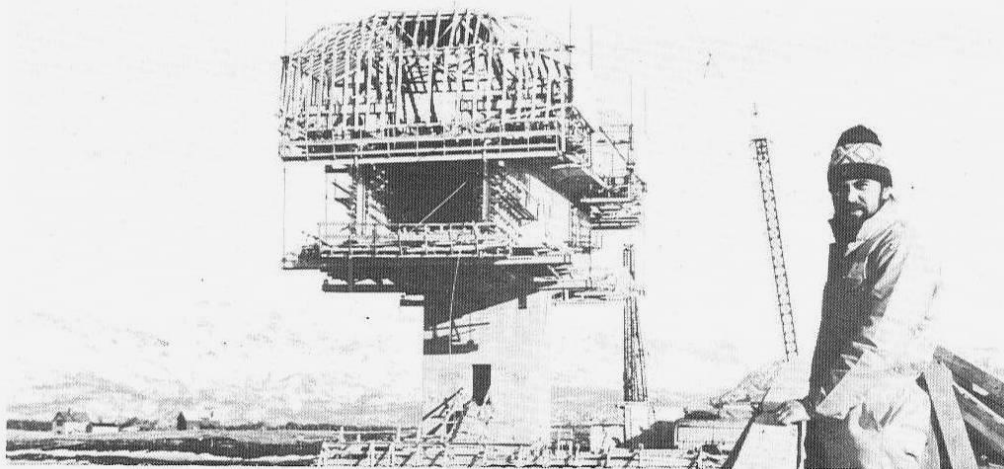
Og denne hobbyvirksomhet har han startet med først etter at han ble pensjonist, handlaget må ha vært der hele tiden.

SØRSTRAUMEN BRU – RAPPORT NR. 7

Entreprenøren har satt seg som mål å drive hovedspennet fram med ca. 10 meter pr. uke – kanskje noe optimistisk – framføringen av hovedspennet er imidlertid igang og framdriftsplanen viser at hovedspennet som bygges ut fra hovedsøylen på Sørstraumen-siden – akse 7 – skal være ferdig til sommerferien.

Da skal vognen for frittrembyggemetoden flyttes over til den andre hovedsøylen, akse 8 ved Nordstraumensiden. Det begynner forresten å bli klart for støyping av denne hovedsøylen. Den siste pelen i fundamentet gikk ned i dag, den 28. mars og nå skal pelene der skjæres av ved havbunnen. Deretter senkes armeringen ned og støypingen kan begynne.

Det er kontrollassistent Arvid Henriksen som sier dette og han legger til at bunnforholdene under dette fundamentet var av adskillig fastere karakter enn under det ved Sørstraumensiden. For å få skikkelig fremdrift i arbeidet her, fikk entreprenøren tak i en større gravemaskin til

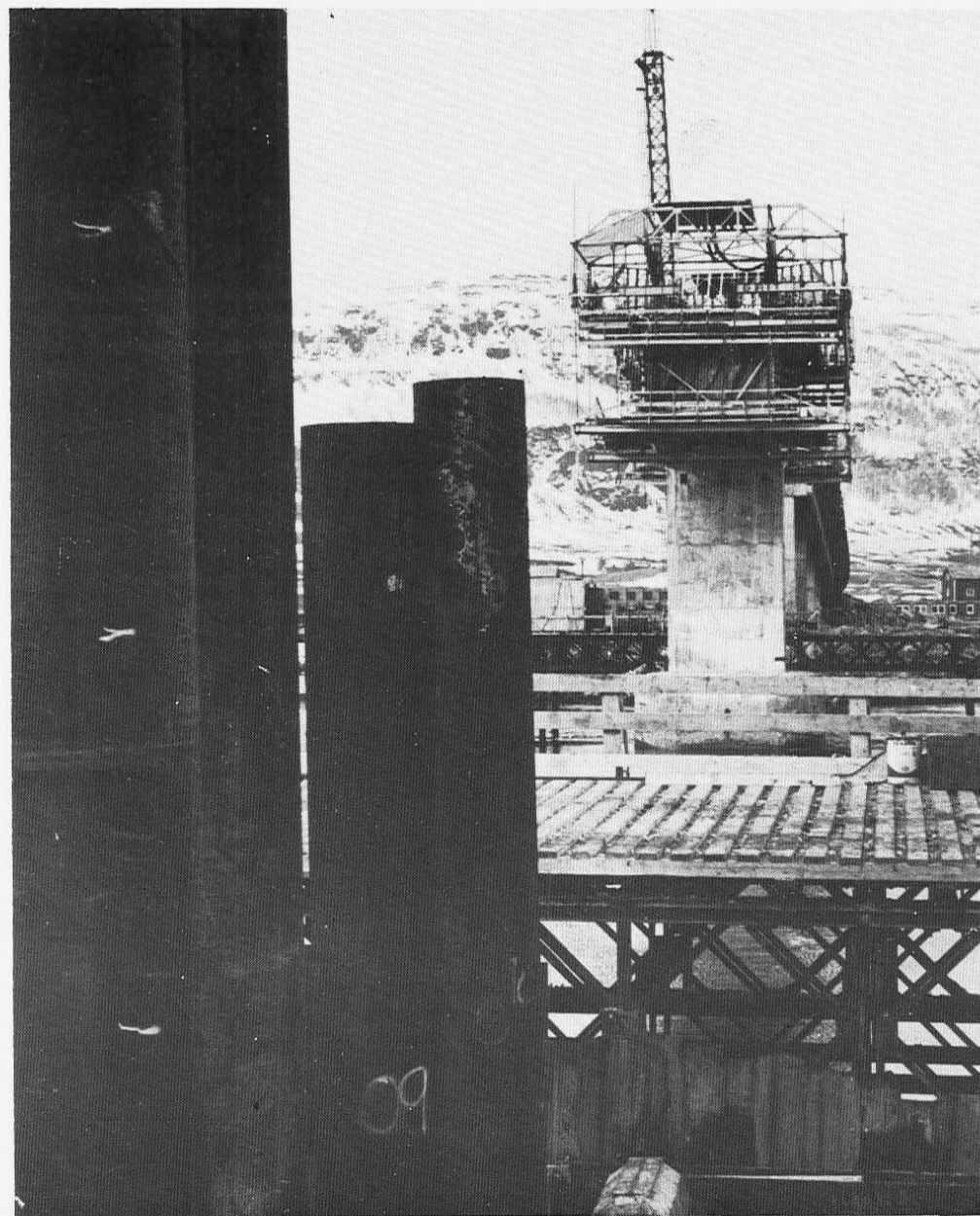


å løsne massene mens en annen tok seg av oppmåkingen, en forsåvidt ny metode i slikt arbeide.

Også pelearbeidet under dette fundamentet gikk raskt unna. Dette takket være utnyttning av gondolbanen, med den kom man tilstrekkelig høyt med pelene slik at disse faktisk kunne settes ned i hele sin lengde med en gang, i motsetning til ved det første hovedfundamentet, hvor pelene måtte skøytes etterhvert.

For å minske oppdriftsvanskene ble pelene nå fylt med sjø før de ble senket ned.

– Jo, vi må nok si at brubygget er i rute, hittil har ikke problemene vært større enn at de har blitt løst etter hvert.



Det er dimensjoner over de pelene som nå er rammet ned i hovedfundamentet på Nordstraumensiden.

På bildet til venstre ser vi kontrollassistent Arvid Henriksen og frittrem-bygget over den ene av hovedsøylene.

TYTTEBÆRVIK KNUSEANLEGG

Tyttebærgrus er blitt kjent over det ganske fylke — her produserte vi 65.700 kbm i fjor — for tiden sender vi ut en båt i døgnet lastet med bærelag for Senja/Finnsnes-området og den lasten vil si 560 tonn eller omlag 300 kbm av døgntilførsjonen (på ett skift) som nå er 800–1000 tonn.

— Men når produksjonen er bestemt for Harstad-området, makter nok ikke båten å levere mere enn 1 last hvert annet døgn, sier formannen på Tyttebærvik knuseranlegg, Rolf Skog.

— Og det som ikke skipes ut?

— Resten av produksjonen lagres her for bruk i distriktet, altså vedlikeholdsområde 7, til forarbeider for oljegruslegging. 10.000 kbm skal disponeres til dette formålet, vi har 7000 kbm av dette klart.

— Det er ikke mangel på masser her?

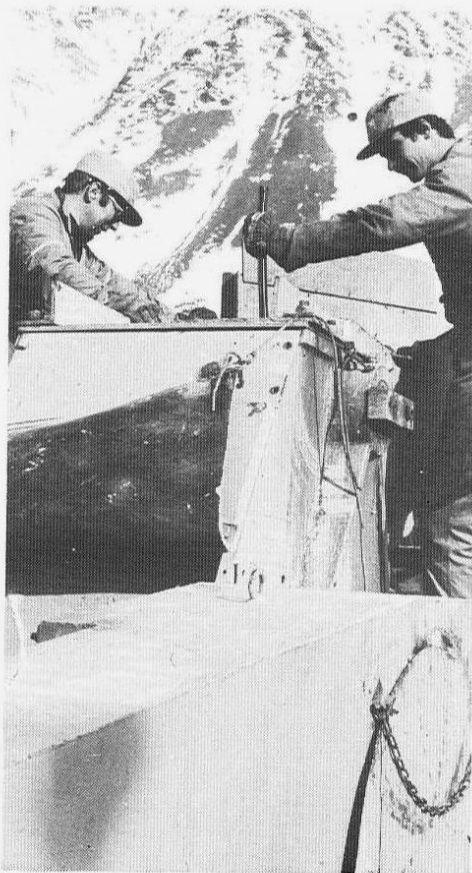
— Inntil nylig regnet vi med at vår egen eiendom på det nærmeste var tømt, men nye prøver viser at her er brukbare masser. Spørsmålet er hvor store disse forekomstene er. Det er imidlertid tegn som tyder på at det ennå er betydelige ressurser å ta av. Vi har også reserver utenfor egen eiendom, der er påvist masser for ca. 5 års drift.

— Hvor stor er arbeidsstyrken nå?

— Vi er 3 som er fast knyttet til knuserverket, i tillegg er 2 private transportører i arbeid her. Når grusproduksjonen for oljegrus og dermed også vaskeanlegget settes i gang, settes inn ytterligere 1 skift i produksjonen.

— Og maskineriet, hvordan er det med det i dag?

— Det har vel gjort sin tjeneste, vi skal skifte ut begge knuserene, den steinknuse-



En stein har kilt seg fast — Anskar Hansen og Rolf Skog.

ren som sist var plassert i Loddbukta skal hit og så får vi ny finknuser.

— Hvordan har arbeidsmiljøloven virket inn på forholdene her?

— Når det gjelder det maskinelle utstyret er det kanskje først og fremst denne førerhytta som vi regner i positiv retning,

herfra kan vi styre knuserverket både støv og støyfritt så langt det er mulig innenfor rimelighetens grense. Men hytta var vel i grunnen på tur før den nye loven kom. En annen og antakelig umiddelbar virkning av loven, er vel at vi har fått skikkelige spise- og sanitærforhold ved selve knuseranlegget.



Rolf Skog foran instrumentbordet i førerhuset.

RAPPORT FRA VERNEOMBUDENE

Dårlig tid og usikkerhet om oppgavene har begrenset verneombudenes inspeksjon av sine verneområder. På samme arbeidsplasser registreres fortsatt forskjellige forhold for de ansatte slik at effekten av f.eks. støv- og støydempende tiltak blir borte. Håndbok i vernetjenesten etterlyses og opplæringen og informasjonen om verneombudenes oppgaver oppleves mangelfull.

Dette er hovedtrekk i de rapporter som er kommet inn fra verneombudene om deres virksomhet i 1978. Rapportene er kommet etter henstilling fra vernelederen som er skuffet over at bare drøye halvparten – 20 – av de 38 verneombudene vi har i vegvesenet i Troms hadde avgitt rapport da fristen løp ut.

De innkomne rapportene har vært gjennomgått av AMU og det er gitt disse kommentarene:

BEFARING INNEN VERNEOMRÅDET

Det er et fåtall av verneombudene som har vært rundt i sitt verneområde på inspeksjon. Dette begrunnes delvis med at det har vært for dårlig tid, og at verneombudene har vært usikker på om det var anledning til dette.

I denne forbindelse vises det til tidligere rundskriv fra verne- og miljøutvalget hvor det er gitt anledning til slike inspeksjoner. AMU vil på ny gjenta dette ved rundskriv til arbeidsledelse og verneombud, jfr. Arbeidsmiljøloven § 26, samt forskriftene § 3. Inspeksjonene bør foretas sammen med arbeidslederne for område, slik at evt. problemer kan løses på arbeidstedet.

VERNEUTSTYRET

Det fremgår av rapportene at det personlige verneutstyret stort sett brukes over

alt. Noe av utstyret ønskes forbedret bl.a. varmere fottøy til vinterbruk. Vi vil undersøke forholdet nærmere, men hva angår fottøy og regn- og arbeidstøy foreligger det sentral innkjøpsavtale over de typer verneklær som benyttes i vegvesenet.

Støvsugere til handholdte bormaskiner benyttes i stor utstrekning i mange områder, men fortsatt er det arbeidsplasser som ikke benytter dette utstyret. Enkelte verneombud har nevnt at utstyret ikke kunne brukes grunnet dårlig plass på arbeidstedet, og at kaldvær og frost har hindret bruken av disse.

Som kjent har vi i Troms funnet fram til en patent ang. spritdoseringen som hindrer frysning. Dette utstyret utvikles i Bardu og sendes ut til områdene etter behov.

Støyende maskiner, spesielt de handholdte bormaskiner, er i rapportene anført som et miljøproblem. Enkelte verneombud har påpekt det uheldige forhold at det på arbeidsplasser i samme arbeidslag benyttes utstyr både med og uten støv- og støydempende tilleggsutstyr.

AMU vil påpeke at på samme arbeidsplass hvor f.eks. støvsuger benyttes, bør samtlige arbeidere ha likt utstyr, ellers er hensikten med verneutstyret borte.

HÅNDBOK I VERNETJENESTEN

Det etterlyses en kortfattet håndbok i rutiner og retningslinjer innen vernetjenesten



Støvsamlerutstyret, med den nye vannutskilleren som Bardu vegstasjon nå har laget 28 stk. av, høster lovord fra alle hold – her fra rv 851 ved Kistefoss.

til bruk for bl.a. verneombud, Håndbok i vernetjenesten er under utarbeidelse i Vegdirektoratet.

OPPLÆRING/INFORMASJON

De fleste av verneombudene som har innsendt rapport har hevdet at ytterligere opplæring/informasjon angående verneombudenes praktiske arbeidsrutiner og regler er ønskelig. Noen ønsker repetisjon i deler av arbeidsmiljøkurset, informasjon i bruken av kjemiske midler, løfteutstyr o.s.v.

AMU vil gå inn for at det avholdes et årlig verneombudsmøte, informasjon og diskusjonsmøte mellom verneombud og arbeidsledelse. Samarbeide mellom arbeidsledelse og verneombud bør videreutvikles.

AMU vil henstille til samtlige verneombud om å bidra til å effektivisere verne- og miljøarbeidet i etaten, og at alle verneombud ved årets slutt sender sine rapporter til utvalget, eller gjennom hovedverneombudet/verneleder.

VERNEOMBUD FRA VERKSTEDENE I FOKUS

Verneombud og oppsynsmenn ved verkstedene våre var samlet på kurs på Vollan Gjestestue torsdag 29. mars. Dette var det første kurs som er holdt spesielt for verneombud. Her ble verneregler og forskrifter som direkte er knyttet til maskiner og redskaper gjennomgått.



Birger Sivertsen: enkelte har fortsatt liten forståelse for sitt eget beste.

Avd.ing. Svein Johansen tok for seg de viktigste punkter i vernereglene. Løfteinnretninger og løfteredskaper har strenge instruksjoner og fikk også behørig omtale.

Vernelederen, Svein Liland, poengterte det positive i at et slikt kurs så snart var kommet i stand. Verkstedene har store verneoppgaver p.g.a. sitt vide omfang av arbeidsoppgaver.

Verneombudene skal hjelpe AMU ved at de tar seg av saker som kan ordnes på de enkelte arbeidsplasser.

Liland gjennomgikk listen over det personlige verneutstyr. Utstyr for *en* person beløper seg i dag til ca. 800 kroner. Det er pålagt å bruke verneutstyr der det er nødvendig. Og påbudet er satt fordi det er et ønske at ingen skades og av den grunn må gå arbeidsudyktig.

Som en form for motivering for bruk av øreklokker skal det nå foretas en undersøkelse av hørselen på hver enkelt arbeidstaker. Utstyr for dette er innkjøpt. Det er skremmende hvor mange som egentlig er hørselsvekket, sluttet Liland.

Kurset – også en del av informasjonsplikten.

– *Overingeniør Gunnar Berntsen, hvorfor dette kurset?*

– Vi som er ledere i maskinavdelingen føler ansvar som arbeidsgivere og med dette også informasjonsplikt. For verksteddriften er det gitt spesielle verneregler. Verneregler som sogar gir straffean-

svar om de ikke etterkommes. Vi fant det derfor nødvendig at vi snarest mulig satte våre verneombud inn i de lover og regelverk som gjelder for verkstedene. I samarbeid med vernelederen fikk vi derfor i gang dette kurset eller dagsmøte som i grunnen er for kort og begrenser innleggene.

– *Har den nye arbeidsmiljøloven skapt noen vansker/problemer for verksteddriften?*

– Ingen direkte problemer vil jeg tro. Med hensyn til de krav som stilles har vi jo tidligere også hatt Statens Arbeidstilsyn som har medvirket til at arbeidsforholdene har vært etter tidens krav.

– *Har kravene til sikkerhet/miljø økt vesentlig etter at den nye loven kom?*

– Selv om loven ikke har skapt vanskeligheter av større dimensjoner, er nok kravene blitt større nå. Loven omhandler mange viktige miljømessige tiltak. Saker som ikke er gjort unna over en natt, men som vi må ha i tankene framover. På verkstedene våre, unntatt de to nyeste, er det nå også foretatt såkalte arbeidsplassundersøkelser. Slik kartlegging av arbeidsmiljøet skal foretas i hele etaten. Hos oss avslørte den en del mangler som nå er utbedret så langt det har vært mulig økonomisk.



Her diskuteres kjetting – Torkild Torstad (t.v.) og Rikard Rikardsen.

Som en følge av dette har vi også i løpet av kort tid innkjøpt utstyr for ca. en 1/2 million kroner. Bl. a. 4 lydempede verkstedkompressorer.

– *Er forholdet ledelse/ansatt blitt mere åpent i slike spørsmål?*

– For meg synes det som vi alltid har hatt et åpent forhold og har kunnet snakke ut om vi har hatt noe på hjertet. Men det er klart at med den nye loven kommer systemet i mer ordnede forhold, Vi ser positivt på dette.

– *Stiller de ansatte seg fortsatt avventende til bruk av personlig verneutstyr?*

– De fleste har innsett betydningen og gjør god bruk av utstyret sitt. Men det er dessverre noen ettertølere. Det er også en annen viktig ting som må presiseres – det er renhold og orden på arbeidsplassen. Det må sees som en del av vernearbeidet. Slurv og uorden har vært årsak til mange skader. Vi legger stor vekt på dette og på betydningen av at den enkelte arbeidstaker gjør bruk av det personlige verneutstyr og de opplysninger som er gitt. I vernearbeidet er det viktig at instruksjoner for riktig bruk av maskiner og redskaper blir nøye etterfulgt.

— Om disse krav ikke blir etterkommet?

— Vi prøver i det lengste med motivering og håper at arbeidskameratene for etternølere gjør det samme. Kanskje det hjelper. Loven er i alle fall klar — verneutstyr er påbudt, sier Berntsen til slutt.

SAMARBEID MELLOM ANSATTE — VERNEOMBUD — LEDELSE VIKTIG

På kurset traff vi også to "veteraner" - Birger Sivertsen fra vegsentralen i Nordkjosbotn og Leif Henningsen fra Harstad vegstasjon — begge har tjeneste som verneombud også fra tiden før den nye arbeidsmiljøloven kom. De er enige om at før den nye loven kom, førte de en mer eller mindre anonym tilværelse, de viste lite om hva verneombudet sto for, de hadde heller ikke særlig innsikt i vernearbeid. Med innføringskursene som ble gjennomført i fjor ble loven mere forståelig og verneombudenes virksomhet mere presisert. Og kurset i dag har gitt dem ytterligere innføring i lov, forskrifter og bestemmelser.

— Leif Henningsen, har det vært vanskelig å bli akseptert som verneombud?

— Akseptert har vi vært hele tiden — etter det vi forstår. Men jeg har følelsen av at vi arbeider mer effektivt nå. Samarbeid og informasjon mellom ansatte, verneombud og ledelse er viktig. Som et mellomledd kan man snart bli tilsidesatt og det er galt. Vi er tillitsmenn og må brukes som sådanne ellers er det liten vits.

— Hva har den nye loven medført av positive/negative ting på din arbeidsplass?

Vi spør Birger Sivertsen.

— Arbeidsplassundersøkelsen gjorde at vi fikk belyst flere svakheter. At disse er utbedret gir både verneombud og de andre forståelse for vernearbeidet. Forebyggende arbeid er vel det vesentligste. Noe negativt kan jeg ikke se. Det skulle bare mangle. Alt tjener jo vårt eget beste, etter mitt skjønn.



Gunnar Berntsen: . . . kravene er nok blitt større.

— Er de verne- og miljømessige krav stort sett blitt etterfulgt etterhvert som de har dukket opp?

— Jo, stort sett har de det. Miljøet er bra. Men mange ting kan sikkert bli bedre. Et mer effektivt oppvarmingsutstyr på verkstedet har vært ønskelig, men det blir et stort økonomisk løft.

— Har de krav bedriften har satt til f. eks. bruk av verneutstyr blitt mottatt positivt og etterlevet?

— De som har utsatt arbeide bruker stort sett verneutstyret. Etter hvert er utstyret også blitt bedre. Men det finnes enkelte som unnlater å bruke verneutstyr.

— Hva er årsaken?

— Tror det må være personlig aversjon og lite forståelse for sitt eget beste. Opplysningen om viktigheten har kanskje ikke nådd fram.

— Tror du dette kurset bidrar til økt forståelse for at sikkerhet og godt miljø også skal gi større arbeidseffekt?

— Bedre kunnskaper skaper en annen holdning. På lengre sikt også større arbeidseffekt. Trivsel gir bl.a. god arbeidseffekt. Behovet for å få et arbeid raskt unna frister mange til å slurve med det sikkerhetsmessige og vi er klar over dette. Men det hender også at du utsetter seg for dagligdagse farer uten å være klar over det — eller du har gjort det så lenge at du ikke våkner før det har hendt en ulykke.

— Hva står på programmet for deg som verneombud når du nå kommer hjem?

— Jeg føler plikt til å se etter at det som er sagt og lært blir etterfulgt. Det er viktig at saker og ting blir diskutert. Det er mer å hente enn i bare det skrevne ord. Ansvarer blir mer presisert og er ikke så vagt.



Leif Henningsen: . . . verneombudene er et viktig mellomledd som ikke må bli tilsidesatt.



EVIGE PENDLERE

Jeg leste en artikkel i "Vegstikka" i fjor hvor problemet med de "evige pendlere" ble luftet og må takke overingeniør Setsaa for det gode forslaget som han la fram.

Vil ønske og håpe den dagen kommer at vi "evige pendlere" får avløsning av f. eks. vedlikeholdstjenesten i ny og ne. Jeg tror jeg har alle "evige pendlere" med meg når jeg sier at det er en påkjønning i lengden ikke å kunne nå hjem til familien om kvelden. Helgene blir også avkortet, for når søndagen kommer, må vi begynne å forberede tilbakereisen igjen.

Jeg ble ansatt i vegvesenet i 1959 og har siden pendlet — blir det ingen annen ordning må jeg vel fortsette med det til jeg går av med pensjon.

Rett skal være rett, i brakkeleirene har vi god standard i dag, vi hygger oss også innenfor de muligheter brakkelivet gir, men savnet av familien er som sagt stort.

Kanskje burde vi pendlere få 2—3 ekstra fridager for året som kompensasjon inntil en avløsningsordning kom i stand.

En sak som kanskje kunne medvirke til en løsning på pendlerproblemet, er om ikke vedlikeholdsfolkene burde ansettes med hele fylket som mulig arbeidsplass. Da ville det være lettere å få i stand en skiftordning med pendlervirksomheten. Eller har noen andre forslag?

Jeg vil også nytte anledningen til å ønske at ledelsens folk ga seg bedre tid på anleggsplassen — vi setter stor pris på en prat — også over en kaffekopp.

Hilsen
Einar Kristiansen.

VEG TIL HUSØY

— med nye tunneler gjennom Senjafjell

God framdrift preger arbeidet i den første av de 2 tunneler i anlegget veg til Husøy. Allerede halvannen måned etter start står vi 148 meter inne i fjellet og det betegnes som bra.

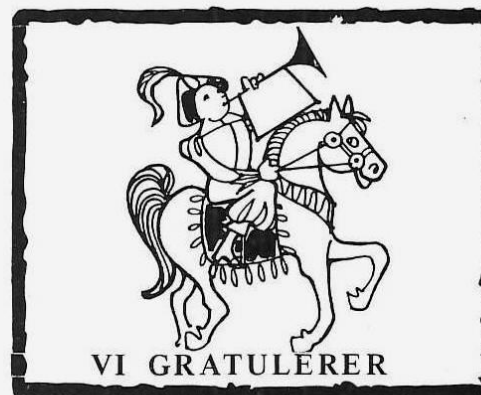
Det var i midten av februar vi startet tunnelarbeidet og denne gang etter grundige forberedelser. Ved tidligere anledninger hadde vi vært mer eller mindre utålmodige etter å komme i gang med boring og sprengning, latt nødvendig tilrigging og andre forberedelser komme etter hvert. Denne gang sørget vi for at alt av dette arbeidet var gjort unna før vi satte i gang med selve tunnelsprengningen. På denne måten kunne vi også starte opp med begge skiftene i sving fra første dag og dette sammen med at vi la mere vekt på tilriggingen enn tidligere, har bidratt til dette gode resultatet.

Aldri før har vi hatt en så fin åpningsfase i et tunnelarbeide. Og fjellet har ikke vært helt førsteklasses for slik drift — ikke farlig — men tildels vanskelig å bore i. Tunnelen som blir ca. 800 m lang vil vel få navn etter fjellet — Fjellsenden tunnel — ligger ca. 5 km fra utgangspunktet ved fylkesvegen til Botnhamn. Det er et privat firma som har ført fram denne 5 km lange anleggsvegen. Lengre fram i anlegget vil det bli ytterligere en tunnel, ca. 900 m.

Og går det bra — det vil jo helst det — er anlegget ferdig i 1981.



Spisepause — fra v. Arne Johansen, Rolf Balteskard, Erling Hind, Inge Andreassen, Kjell Klausen, Gunnar Hjelmseth og Helge Luneborg.



Med 60 år:

Bjarne Broderstad, Kjelmoen, Moen i Målselv 19/4.

Ragnvald Dybvik, Revsnesvik 19/4.

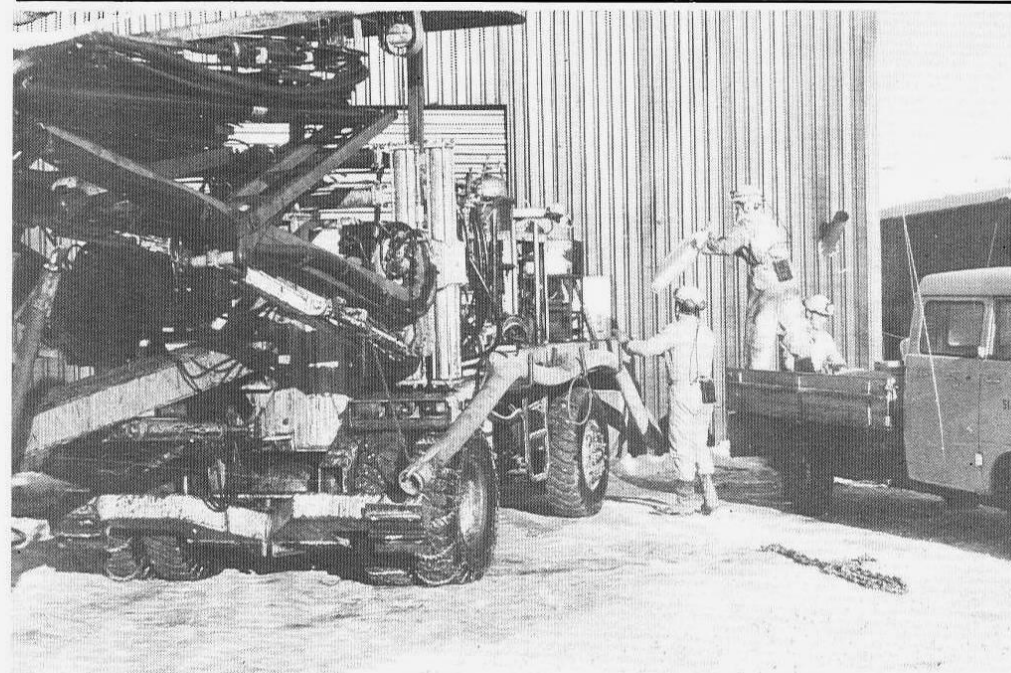
Med 50 år:

Peder L. Jensen, Stormyra, Finnsnes 5/3.
Odd Halvorsen, Myrengv. 19, Tromsø 15/3

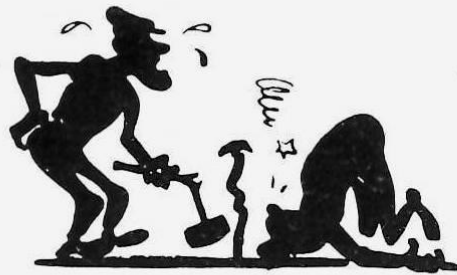
Arnulf Høyvåg, Storsteinnes 22/3

Åsmund Johnsen, Evenskjer 22/4.

Bruk bil- beltet



Borevogn og forsyninger av sprengstoff gjøres klar for ny økt i tunnelen.



Skadestatistikken viser for 1978 23 registrerte arbeidsulykker med personskader som førte til fravær på en dag eller mere. Dette er 6 færre enn året før men en del brudd- og fallskader med tildels lange fravær bringer antall fraværsdager noe opp sammenlignet med året før.

Årsakene til skadene er også dette året i vesentlig grad knyttet til farlig arbeidsstilling eller arbeidsplass, uoppmerksomhet og farlig eller uhensiktsmessig fremgangsmåte. Dette med uoppmerksomhet registreres oftest der det forekommer både maskinelt og manuelt arbeide – ikke overraskende. Støy representerer kanskje den største årsaken i denne sammenheng. Omtrent en femtedel av de skadede har arbeidet med boring eller boreutstyr, mens en fjerdedel har vært opptatt med manuell løfting, boring.

En drøy fjerdepart ble skadet idet de falt ved snubling, gliing o.l.

På spørsmål om de skadede har opptrådt eller handlet farlig, ser vi av statistikken at handlingsmønstrene er noenlunde likelig fordelt på – farlig eller uhensiktsmessig fremgangsmåte – inntatt farlig arbeidsstilling – uoppmerksom. Og til slutt – der hvor skadene kunne tilbakeføres mot faremomenter på arbeidsstedet – var dårlig planlegging eller arbeidsmetode årsaken.

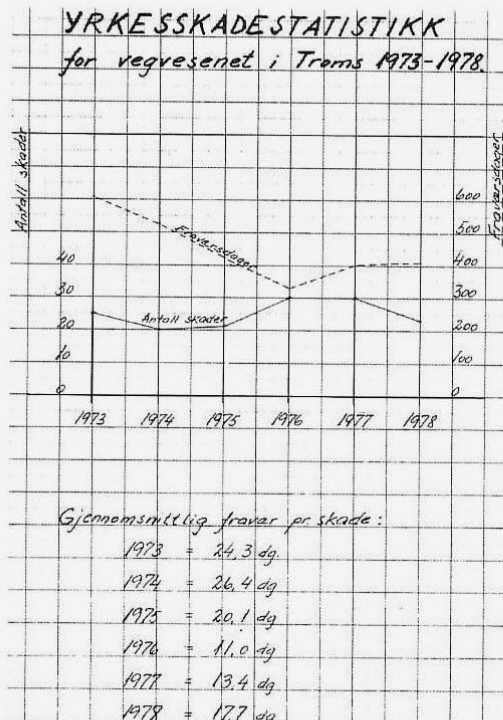
Skadestatistikken viser ellers at det innen anleggsavdelingen forekom 10 skader, i vedlikeholdet 10, i maskinavdelingen 2 og i laboratorievirksomheten 1 skade.

Den aldersmessige fordeling av skadene var:

20–30 år	2 skader
31–40 år	5 skader
41–50 år	7 skader
51–60 år	6 skader
over 60 år	3 skader

Samlet var det 407 fraværsdager i 1978 grunnet arbeidsulykker, dette er 17,7 dager pr. skade mot 13,4 dager året før.

Vi viser ellers til den grafiske fremstilling av yrkesskadestatistikken for årene 1973–1978.



NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

VEGKONTORET:

Tiltredelser:

Avdelingsingeniør Bjørn Sylvest Bell er begynt ved planavdelingens trafikkseksjon og Harald Grønnavoll som ingeniør ved maskinavdelingen.

Overføringer:

Avdelingsingeniør Knut Davidsen som til nå har vært tilknyttet planavdelingens brevseksjon vil fra nå av væreå finne ved vedlikeholdsavdelingen.

Ingeniør Kåre Tune flytter over fra plan- til anleggsavdelingen.

Fratredelse:

Kontorassistent Helene Lockertsen sluttet etter endt permisjon.

BILTILSYNET:

Tiltredelser:

Som kontorassistenter (vikarer) i halv stilling ved biltilsynet i Tromsø er antatt Hilbjørg Nelson og Sonja Solstrand.

Ved biltilsynet på Finnsnes er Rita Larsen tilsatt som kontorassistent i halv stilling.

UTEDRIFTEN:

Tiltredelser:

Nils B. Olsen tiltrådte i november 1978 som vedlikeholdsarbeider i Nord-Troms.

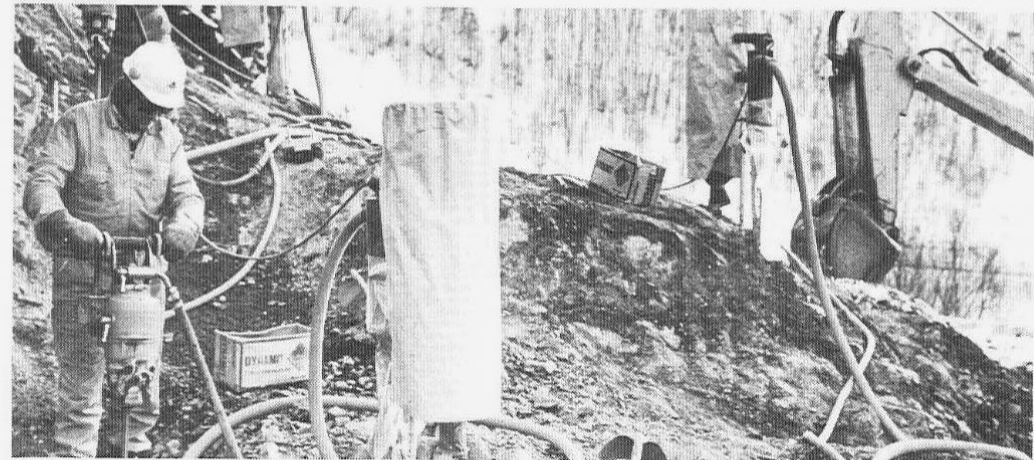
Jorunn Fredheim er nå kontorassistent ved vegsentralen i Nordkjosbotn etter Unni Engstad som er sluttet.

Jan Kåre Myrvang er tiltrådt som mekaniker ved verkstedet på Finnsnes.

Odd Markussen er tilsatt som mekaniker ved vegvesenets verksted på Kvaløysletta.

Fratrådt med pensjon:

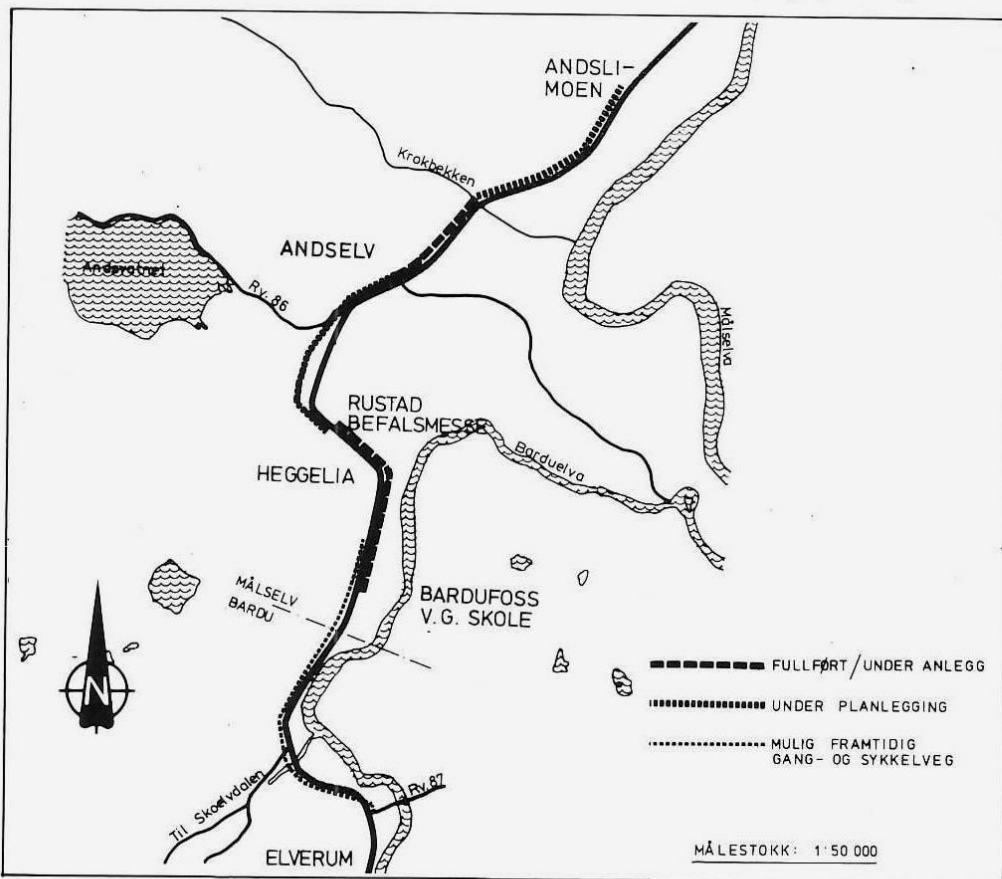
Erling Strøm, Grovfjord
Georg Stenvold, Øverbygd
Magnar O. Hansen, Birtavarre
Gunvald Engen, Rossfjordstraumen
Alfon Johnsen, Malangseidet.



En del ulykker skjer i forbindelse med boring – her Sigurd Hole på Baddereidet.

UTBYGGINGEN AV GANG- OG SYKKELVEGER LANGS E-6 I MÅLSELV

Hvis man ferdes langs E-6 gjennom Målselv, så har man ganske sikkert lagt merke til en stadig pågående anleggsdrift i området. Riktignok foregår aktiviteten på siden av selve E-6, men la det med en gang være slått fast at det er snakk om bygging av separate gang- og sykkelveger. M.a.o. et av de beste og viktigste trafikksikkerhetstiltak som vegvesenet stiller med. Målet er å adskille (separere) de forskjellige typer trafikk fra hverandre slik at konflikter mellom trafikk med ulike egenskaper unngås. Resultatene utblir da heller ikke, og oppmuntrende er det jo å kunne konstatere at vegkontorets ulykkesregister viser en positiv tendens for de strekninger hvor det allerede er bygd gang- og sykkelveger.



Gjennom en årrekke har E-6 gjennom Målselv dessverre hatt en alt for stor opphopning av ulykker med personskade. Dødsulykker har også forekommet, og fra vegvesenets side har det vært et mål å få snudd denne utviklingen. Denne målsetting er klart kommet til uttrykk både gjennom prioriteringen av midler og disponering av planleggingskapasitet. Fra Målselv kommunes side er det også vist stor innsats m.h.t. behandling av reguleringsplaner, noe som har vært nødvendig i og med at størsteparten av arbeidene har foregått og foregår i tettbygde strøk. Det er også en kommunal oppgave å besørge og bekoste det nødvendige grunnverv.

I 1975 ble så den 1. utbyggingsetappe oppstartet, og det dreide seg da om parsellen Andselv – Krokbecken, 1,5 km lang. Her var trafikken til/fra Fagerlidal skole særlig stor og følgelig var også behovet for sikringstiltak tilsvarende stort. At denne gang- og sykkelvegen fungerer godt kan man lett forsikre seg om ved å oppholde seg i området ved skoletidens begynnelse og slutt. Imidlertid er det synd at såvidt mange eldre ikke er villige til å bruke gang- og sykkelvegen, men her spiller vel bl.a. tradisjon og tilvent trafikkmønster en stor rolle. Dette problemet gjelder imidlertid i sin alminnelighet og ikke spesielt for nevnte prosjekt.

Andre utbyggingsetappe ble oppstartet i 1978 og er ikke avsluttet enda. Parsellen er ca. 2,2 km lang og strekker seg fra Bardufoss videregående skole og til Rustad befalsmesse. I prosjektet inngår også omlegging av krysset ved kapellet i Heggelia i og med at dette krysset har hatt en uheldig utforming og høy ulykkesbelastning. Likeså skal det bygges en fotgjengerundergang ved Mobil-stasjonen, og denne skal primært betjene den tverrgående trafikk i området.

Når den andre utbyggingsetappen er fullført, er det ønskelig snarest mulig å komme i gang med etappen over Rustad-

høgda, d.v.s. parsellen Rustad befalsmesse – Andselv. Detaljplanlegging av strekningen fram til kryssområdet med E-6/rv. 86 pågår for tiden, og tanken er å kunne foreta en omlegging av også dette krysset i sammenheng med byggingen av gang- og sykkelvegen. Ellers er gang- og sykkelvegprosjektet over Rustadhøgda noe spesielt i og med at vegen delvis vil ligge forholdsvis langt fra E-6. Plasseringen av traseen er i reguleringsmessig sammenheng vist bak de bolighusene som ligger langs E-6. Dermed ligger forholdene vel til rette for å stenge de direkte avkjørsler til E-6 og snu adkomsten mot gang- og sykkelvegen.

Man oppnår dermed en såkalt "kombinert løsning", og dette forutsetter at gang- og sykkelvegen/adkomstvegen bygges i 4,0 meters bredde mot vanligvis 3,0 m for rene gang- og sykkelveger.

Under planlegging er også gang- og sykkelveg fra Krokbecken til Andslimoen, en strekning på ca. 2,4 km. Ansvar for bygging av denne etappen er i utgangspunktet tillagt Målselv kommune i og med at prosjektet må sees i nær sammenheng med den utbygging som skjer ved Andslimoen.

På lengre sikt vil det vel også være naturlig å utvide gang- og sykkelvegssystemet videre sørover fra Bardufoss videregående skole og mot Bardu grense. Denne traseen er allerede sikret i reguleringsmessig sammenheng, og på motsatt side av kommunegrensen arbeides det også med planer for å sikre de "myke trafikanter". En gang i framtiden er det således ikke utenkelig at vi får oppleve et sammenhengende gang- og sykkelvegssystem fra Elverumskrysset i Nedre Bardu og til Andslimoen.

Vel, mye vann vil nok renne i havet før vi kommer så langt. Mye avhenger også av de årlige bevilgningers størrelse, plansituasjon og ikke minst grunnvervet. Men utenkelig er det slett ikke at det beskrevne vegsystem kan realiseres i en ikke alt for fjern framtid.

Vi er i alle fall et stykke på veg!

VEGSTIKKAS MATSPALTE



Nota drages — Gunnar Borch (t.v.) og Odd Arne Fossbakk gjør et forsøk på rv. 84 ved Tennevoll — resultatløst.

Fisk i naturlig tilstand svømmer omkring i havet, og slubrer i seg næring av ymse slag. Deretter blir den fanget av oss mennesker og spist. Som mat kan fisken fortæres på så mange sett og vis — alt etter personlig legning og kulinarisk ambisjonsnivå. Noen foretrekker mølje, og andre sverger til stuet abbor. I anleggsområde I har de en spesiell oppskrift på en sunn og næringsrik fiskerett, og den er slik:

Ta en boregeit, og plasser den i skjær-
inga i Harstadbotn.

La den bore en dags tid.

Tilsett anol, og pynt med noen dyna-
mittgubber på toppen.

Dekk over med to tonn not, inkludert
30 kg. skrei, direkte fra Vesterålen
(bildet).

Syng første verset av "Fyr være her".
La salva gå.

Retten bærer navnet "Sprengt torsk",
og serveres helst rykende varm før den
når bakken.



*På rv. 83 gikk det bedre — Asbj. Gideonsen har
vitterlig fått tak i en torsk, mens Johan. Johan-
sen (t.v.) synes noe skeptisk.*

VELFERDSMIDLENE

for innværende år er nå på det meste for-
delt.

SU gikk inn for å fortsette den praksis
som ble innstiftet i fjor — nemlig å over-
late mesteparten av velferdspengene til di-
striktsvalgte velferdsutvalg. Disse utvalg-
ene avgjør så selv hva de vil bruke midlene
til. Etter henstilling fra ansatte fordeles
midlene denne gang distriktsvis etter hjem-
stedsadressene — ikke etter arbeidsadres-
sene. Dette har sammenheng med at
sosialt samvær er blitt en populær anvend-
else for velferdsmidlene og når dette fo-
regår i hjemstedsdistriktet ligger forhold-
ene bedre til rette for å kunne ta med sin
ektefelle på slike tilstelninger.

Velferdsmidlene er da i år fordelt slik
— etter antall ansatte bosatt i distriktene
— og det enkelte distrikt, tilsvarer geogra-
fisk vedlikeholdsområdene:

Distrikt 1	kr. 6.048,-
Distrikt 2	kr. 5.472,-
Distrikt 3	kr. 4.464,-
Distrikt 4	kr. 3.960,-
Distrikt 5	kr. 3.744,-
Distrikt 6	kr. 2.592,-
Distrikt 7	kr. 2.952,-
Distrikt 8	kr. 5.040,-
Distrikt 9	kr. 2.304,-
Vegsentralen	
Nordkjosb.	kr. 2.232,-
Vegkontoret	kr. 8.352,-
Biltilsynet	kr. 2.736,-

Så har bedriftsidrettslaget "Veg" fått
kr. 20.000,- og SU har videre bevilget
kr. 13.000,- til 2 pensjonistturer.

Det hører med til historien at SU
ennå har kr. 10.000,- til disposisjon for
velferdstiltak. Disse er ment holdt i reser-
ve for eventuelle spesielle tiltak det måt-
te søkes om.

REGISTRERING FOR YRKESBEVIS

Fagområdene – grunnarbeid, forskaling, betongarbeid og jernbinding.

For å være helt sikker på å nå alle arbeidstakere i vegvesenet her i fylket, har hovedtillitsmann Åge Seppola bedt om spalteplass for å gi denne orientering:

Som tidligere omtalt i vårt fagblad "Arbeidsmanden" er fagene forskaling, armering, grunnarbeid og betongarbeid underlagt Lærlingeloven fra 1. august 1977.

I forbindelse med dette er det opprettet avtale mellom Entreprenørenes Lands sammenslutning, Norsk Bygningsindustriarbeiderforbund og Norsk Arbeidsmandsforbund om "Registrering for utstedelse av Yrkesbevis".

Bakgrunnen for dette er at en regner med at det vil være flere av de som i dag arbeider på disse fire områder hvor Lærlingeloven er gjort gjeldende som har nok praksistid (3 år og 9 måneder i faget før 1. august 1977), men likevel ikke går opp til fagprøve slik de etter Lovens § 20 kan gjøre.

Avtalen som her er inngått og som går ut på at det skal utstedes "Yrkesbevis" for de som hadde 3 år og 9 måneders praksis før 1. august 1977 innebærer at de som har fått tildelt "Yrkesbevis" lønnsmessig skal sidestilles med en som har fagarbeiderbevis.

Dette er ikke gjort gjeldende for ansatte i Statens Vegvesen, men en har grunn til å tro at et slikt "Yrkesbevis" høyst sannsynlig vil gi lønnsmessige fordeler senere.

Registrering av tidligere praksis skal skje i den enkelte bedrift. Registrerings skjemaer utfylles og attesteres av bedriften som sender skjemaet til Entreprenørenes Landssammenslutning hvor registreringen etter avtale skal foregå.

For de som tidligere har fått utstedt "Yrkesbevis" etter avtale mellom Norsk Bygningsindustriarbeiderforbund og Entreprenørenes Landssammenslutning skal også vedkommende registreres for utstedelse av nytt "Yrkesbevis". De tidligere utstedte faller dermed bort.

Tømrere som oppfyller kravene til fagarbeider i sitt fag, tilfredsstiller kravet til "Yrkesbevis" for forskalingsfaget, når de har minimum 18 måneders praksis i faget.

Da overgangsordningen løper ut 31. desember 1979, bes de som kommer inn under ordninga om ikke å utsette innsendelsen av søknaden.

Det skal ikke vedlegges foto ved innsendelsen da det nye "Yrkesbevis" ikke vil kreve bilde.

Dersom noen sitter igjen med ubesvarte spørsmål om dette, ber jeg om at de tar kontakt med undertegnede.

Åge Seppola,
hovedtillitsmann.

NYE HÅNDBØKER

Vegdirektoratet har ferdig nye håndbøker og som før – nedennevnte fås ved henvendelse til Loyd Lauritsen, Vegkontoret.

Nr. 017 "GEOMETRISK UTFORMING" (Ny utgave -78) (Limheftet i A5-format)

Boka er en del av vegnormalene, og er ajourført som normalene forelå pr. 1. desember 1978. Ny revidert utgave vil bli utsendt i 1980.

Nr. 019 GATENORMALER – Trafikk-anlegg i byer og tettsteder (Ny utgave -78) (Limheftet i A5-format)

Boka er ajourført som normalene forelå pr. 31. desember 1978. Ny revidert utgave vil bli utsendt i 1980.

Nr. 052 Skjerming mot VEGTRAFIKK-STØY. (Ryggstiftet i A4-format).

Iverksetting av støydempende tiltak vil i mange tilfeller bety bygging av skjærmer og voller, evt. ved senkning av veg. Kombinasjoner av disse tiltak er videre aktuelt. Særlig kan bruk av skjærmer og voller medføre uheldige landskapsmessige virkninger. Det er derfor særdeles viktig at det i arbeidet med støyskjermende tiltak legges stor vekt på å oppnå en best mulig estetisk og arkitektonisk tilpasning til veg, bomiljø og landskap.

I dette heftet søker en derfor å rette oppmerksomheten mot landskapsestetiske spørsmål i forbindelse med skjerming mot vegtrafikkstøy.

Nr. 054 HOVEDPLANER – Innhold, presentasjon, formell behandling. (ryggstiftet i A4-format).

Hensikten med heftet er å gi planleggeren en veiledning om hva en hovedplan skal og bør inneholde. Det angir de fleste forhold som det er naturlig å vurdere og omtale under planleggingen – og er basert på at den formelle behandling av hovedplanen skjer etter veglovens forskrifter (Januar 1979).

"SLAGBJØRN" SKAL BÅTEN HETE

Konkurransen vi utlyste i forrige nr. av "Vegstikka" om navn til vegvesenets pelebåt, samlet bra deltakelse. Da fristen løp ut hadde 18 forslagsstillere presentert rundt om 30 navn – noen gikk riktignok igjen – men utvalget var rikholdig likevel.

Styringsgruppen for pelebåten fungerte også som navnejury og de måtte også ta hensyn til om forslagene var registrert tidligere som skipsnavn.

"SLAGBJØRN" blir altså navnet og det var Ingfred Andersen, Meistervik som fødte det.

Vi gratulerer!

Han kan vente brev fra oss med det første

Ellers hjertelig takk til alle deltakerne i navnekonkurransen.

Styringsgruppa.

BILTILSYNET PÅ SKOLEBENKEN

De nye forskrifter for førerkort som trådte i kraft 1. april i år gjør at biltilsynet nå utvider sine områder for førerprøver. Tidligere var det ingen formelle krav til kjørere av trailere (vogntog) ut over at de hadde kl. II. Fra nå av må alle gjennomgå en praktisk prøve. Alt teknisk personell i tilsynet har vært på kurs. Både teoretisk og praktisk har de satt seg inn i vogntogets muligheter og begrensninger slik at de kan mestre vanskeligheter og problemer om de skulle oppstå.

I dagene 26. og 27. mars ble store trailere manøvrert fram og tilbake – på kryss og tvers over idrettsbanen i Nordkjosbotn.



En noe betenkt elev – Tore Sæternes og instruktøren Einar Kronstad.

Det var teknisk personell fra biltilsynet i Tromsø og fra Finnsnes som var i full øvelseskjøring – bokstavelig talt på glattisen. Det siste hadde værgudene sørget for og hadde ingenting med opplegget forøvrig å gjøre. I månedsskiftet februar/mars var biltilsynet i Harstad i ilden.

Det tidligere førerkort kl. II inndeles nå i 3 grupper:

- Lastebil (singel) C
- Lastebil med tilhenger CE
- Buss D

Den praktiske prøve på CE avlegges på vogntog med lengde 16 m eller mer og bredde 2,35 m eller mer. Som tilhenger benyttes slepvogn som har totalvekt på minst 16000 kg eller mer.

Og det var om dette biltilsynet skulle skjerpe sine kunnskaper. De må jo helst ligge et hakk over sine elever.

Inspektør Knut Arne Henriksen var kursleder og opplæringen foregikk etter videreføring av kurs i Vegdirektoratets regi. Han sier:

– For oss har det vært vanskelig å gjennomføre et slikt kurs uten hjelp med utlån av trailere fra rutebilselskap, private transportører og vegvesenet. Det er en forutsetning at vi som skal foreta prøver selv har tilstrekkelig kjennskap til kjøring



Tydelig på glattisen – Knut Arne Henriksen følger med.

av vogntog. Vi har forresten en blant oss, vektkontrollør Einar Kronstad, som har vært langtransportsjåfør i en årrekke og han har fått ansvaret å være instruktør.

Tidligere stiltes ingen praktiske krav til kjøring av vogntog. De som hadde kl. II kunne også sette seg bak rattet å kjøre store trailere uten erfaring. Nå stilles i alle fall et minimumskrav.

– Har man merket at vogntogførere ikke har vært tilstrekkelig kvalifisert?

– Som sagt – uten praktiske øvelser er det umulig å kunne ferdes ute i trafikken med store vogntog. Store verdier og menneskeliv utsettes for unødige faremomenter. Trafikksikkerhetsmessig er dette uforvarlig. Hva som har vært årsak til ulykker som har skjedd har ikke vært mulig å kontrollere – dersom det ikke har vært personskade da. Men det har gått forbausende bra. Og det må nok skyldes at mer erfarne sjåførere har lært opp de nye. Det finnes en rekke virkelig gode yrkessjåførere.

– Hvor skal vordende vogntogførere få sin opplæring?

– I dag finnes kun to yrkesskoler i Nord-Norge med skikkelig tilbud, nemlig Alta og Hadsel yrkesskole. Det er selvsagt alt for lite. Biltilsynet ser det som sin oppgave å bevirke til at det kan gis et skikkelig tilbud til yrkessjåførere. En slik opplæring krever forøvrig et kostbart materiell.

– Er biltilsynet nå etter dette kurset godt skodd til å møte de oppgaver som er pålagt?

– Vår oppgave er ikke å sette kandidater på prøver som ikke kan bestås. Tvert imot. Både teoretisk og praktisk har vi gått gjennom øvelser som lar seg gjennomføre. Vi har lært å kjenne vogntogets muligheter og begrensninger og mener oss rustet til å ta imot de endringer i kjøreforskriftene som foreligger.

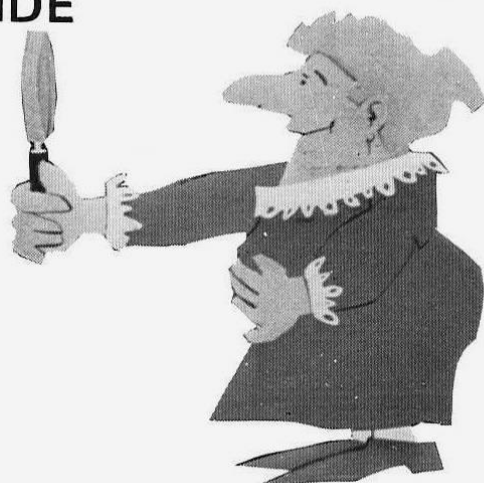
Vi mener forøvrig å komme med et slikt tilbud på kurs til de av vegvesenets sjåførere som har behov for det.

VI ER ALLE VORDENDE PENSJONISTER

Optimisten blir av mange regnet som en heldig fyr. Pessimistens klagesange er en ting de fleste skyr.

Optimisten — som så frem til gylden strøm av trygdekroner, vender kanskje skuffet hjem til ordinære dagrasjoner.

Pessimisten så seg truet av et liv i usle kår. Han kan finne at han gruet unødvendig år for år.



Men hverken optimisten eller pessimisten er noe eksempel til etterfølgelse. Det er *realist* man må være for å få det beste ut av pensjonisttilværelsen. Undersøk på trygdekontoet og der du arbeider for å få nærmere beskjed om hvordan økonomien vil bli når den tiden engang kommer. I alle tilfeller er det kanskje ikke så dumt å ha en liten reserve hvis noe uforutsett skulle dukke opp, — eller det er ting du har spesiell lyst til å skaffe deg!

REGISTRERING AV SPISESTEDER

Det er som kjent innført en kompensasjonsordning for de som ikke innen rimelighetens grense kan ta sin spisepause i skikkelige spise- eller hvilerom.

For å sikre mest mulig ensartet behandling av oppgjøret for denne kompensasjonen har vi tatt i bruk et spesielt skjema.

Det er jo helst i vedlikeholdssektoren vi merker vanskene med å finne egnede spisesteder og faren for forskjellsbehandling er vel til stede uten et system som kan virke noenlunde betryggende for begge parter.

I oppsynet så man derfor straks nødvendigheten av et slikt system som kunne lette oppfølgingen og kontrollen av den opparbeide fritid i vedlikeholdsdriften. Dette mener vi er funnet i det skjemaet som nå er tatt i bruk. Her får vi registrert opparbeidet fritid, fritid som er avspasert og de steder spisepausen er tatt.

Formålet med skjemaet kan samles i 3 punkter:

1. Bedre oversikt og kontroll med opparbeidet fritid.
2. Bedre styring med avspasering og sikkerhet for at alle behandles likt.
3. Kartlegging av behovet for spisebrakker og hvor disse bør plasseres geografisk.

Angående pkt. 3 er det viktig å få frem hvor bilen, høvelen eller maskinen var parkert under spisepausen. Her kan en angi stedsnavn, km. merke eller avstand fra nærmeste vegkryss.



PÅ ANLEGGET KJÆKAN — KVÆNANGSBOTN 1941 finner vi foran fra venstre Oskar Seppola, Vesle Johnsen, Reidar Johannessen og Martin Henriksen, alle fra Kjækan. Bak fra venstre Åge Johansen, Kjækan, Ole Gustavsen, formannen John Pedersen, begge fra Badderer, Hans Pedersen, Kjækan og Henry Pedersen, Badderer.

HÅNDBOK-TIPS

Hvordan skal vi informere?

Det stilles krav både til den som utformer informasjonen, og til den som mottar den (brukeren).

En godt tilrettelagt *utveksling* av informasjon er meget viktig om vi skal kunne jobbe rasjonelt innenfor en slik stor organisasjon som vegvesenet er. Når det gjelder informasjonsutveksling er det spørsmål om både å kunne *gi* — og *motta* informasjon i tilstrekkelige mengder. Men hvem er så den rette til å besvare spørsmålet om den mottatte informasjonsmengden er tilstrekkelig? — Og er det mulig noen gang å komme frem til noe som vi kan kalle *en ideell målsetting* for informasjonsarbeide — at alle i sitt arbeide til enhver tid blir holdt ajour med de opplysninger som kan være relevante for planlegging og utførelse av det aktuelle arbeide? — Uten aktiv medvirkning fra alle parter vil vi i hvert fall ha små muligheter til å komme et stykke på veg mot denne målsettingen. Derfor stilles det krav både til den som

utformer informasjonen, og til den som mottar den (brukeren). Ofte er det ulike oppfatninger om hva den ene part mener det *bør* informeres om, og hva den annen part (mottakeren) *ønsker/trenger* å vite. Dessuten er det av stor betydning at det velges rett form — dvs. at det blir vurdert om den aktuelle informasjonsmengde skal utsendes i form av rundskriv, meldinger, brev etc. gis ved spesielle informasjonsmøter, kurser, konferanser o.l. eller f.eks. bli samlet i en bok.

Ønske om mer informasjon i en eller annen form — og ofte innenfor mer avgrensede arbeidsområder kan komme fra flere plasser i organisasjonen.

Det er viktig at dette informasjonsbehovet blir oppfanget — og forsøkt dekket på best mulig måte, — og en måte er å samle den aktuelle informasjon og utgi den i form av håndbok.

(Sakset fra håndbok — 007 — Skal du lage håndbok? — Utgitt av Vegdirektoratet, sept. 1977).

.. VEG · SPORT ..

VEGVESENETS BARNESKIRENN 1979

Barneskirennet 1979 gikk av stabelen i strålende vær lørdag 31. mars fra Charlottenlund. I alt 23 vel trente barn fra 2 til 12 år stilte til start med stolte foreldre som tilskuere. Løypa var ca. 600 m lang og ble gått 1 gang av de yngste og 2 ganger av de litt eldre. Innsatsen i sporet var formidabel og resultatene over all forventning. Etter på var det brus og boller i kan-

tina med utdeling av diplomer og pokaler til alle deltakerne.

I billedmontasjen ser vi vordende elite-løpere med kjente vegnavn – Yngve Myrvoll (202) 3 år – Elisabet Stormo med medbrakt smøreekspert – Øivind Eilertsen (222) og Preben Moan (221), sistnevnte sterkt jaget av opphavet.



VOLLEYBALL

P.g.a. manglende treningslokale har ikke VEG stilt for store forventninger i deltakelsen i årets volleyballserie. Laget tar en dag av gangen, og målet er å fornye kontrakten i 2. div. Foreløpig ligger vi i nedre del av tabellen, men håper å kunne rette opp dette i siste del av serien.

Foreløpige kampresultater:

Veg – Posten	15-10/15-8 2 p.
Veg – Fylkesb.	14-16/15-2/14-16 0 p.
Veg – Tr. Sp.bank	6-15/14-16 0 p.
Veg – Skatten	15-4/13-15/15-3 2 p.
Veg – Region	12-15/16-14/15-12 0 p.
Veg – Bjerkaker sk.	10-15/12-15 0 p.
Veg – Gas	15-9/15-17/9-15 0 p.





PASS OPP – DISSE KAN ALT BÅDE I FORSVAR OG ANGREP. *Fra venstre bak: Ann-Sylvi Hansen, Gunn Eriksen, Else M. Olsen, Wenche Lundberg, Marianne Hansen, Lisa Sundstrøm. Foran: Liss Lauritsen, Sollaug Ingebrigtsen, Anna Josefsen og Karin Løvhaug.*

HÅNDBALL

I håndballgruppa har ikke aktiviteten vært så stor som man hadde håpet på før sesongstart. Grunnen til dette var at byens nye storstue "Tromsøhallen" ikke ble ferdig før i mars måned, over 4 måneder etter tidsskjema. Det har av den grunn ikke vært spilt håndballserie i år, men kun cup hvor VEG har stillet med dame- og herrelag, – VEG's herrelag møtte Tromsø Sundets Sparebank og det gikk som det bruker å gå i cup. Det ble tap med 7–9 og dermed var cup-eventyret ute for herrelaget.

Damelaget møtte Fiskernes Bank II i 1. runde og vant 5–1. I 2. runde møtte de Fiskernes Bank I, og da fløyta gikk for full tid var stillingen uavgjort. Etter

ekstraomganger var stillingen 3–2 til Fiskernes Bank I, og dermed var cup-eventyret ute også for damene. Fin innsats av våre damer, men herrelaget må nok skjerpe seg bedre hvis det skal bli noe fart i håndballen.

Lørdag 17. mars arrangerte VEG en 3-lags håndballturnering i Krokenhallen. Foruten VEG's herrelag deltok TABI og Tromsbanen. Her spilte våre herrer godt og med litt bedre målforskjell kunne vi ha gått til topps. Turneringen ble lagt opp slik at alle spilte dobbelrunde mot hverandre, og resultatet ble altså at TABI vant foran VEG på bedre målforskjell. En slik trening vil vi prøve å arrangere senere på høsten, da dette vil være en fin oppkjøring foran en eventuell tur til Gol.

AVVIKLINGEN AV ÅRETS SOMMERFERIE

var oppe til forhandlinger i møte den 20. april d.å. mellom Troms Arbeidsmannsforening v/hovedtillitsmannsutvalget og vegadministrasjonen i Troms.

GENERELLE BESTEMMELSER

i forbindelse med ferieåret 1979/80:

Tjenestemenn som ønsker lengere ferie, kan unntaksvis innvilges 4 (5) ukers sammenhengende ferie, dersom dette ikke er til hinder for vegarbeidsdriften. Søknad med begrunnelse for ønsket om forlenget ferie sendes vedkommende vegmestre/oppsynsmenn innen fredag 1. juni. Tjenestemenn som siste ferieår fikk innvilget 4 (5) ukers sammenhengende ferie, vil måtte påregne å vike plass for nye søkere i år. Avgjørelsen treffes av ledelsen i samråd med vegmester/oppsynsmann. Vi gjør oppmerksom på ferielovens bestemmelser om å drøfte ferien med den enkelte arbeidstaker eller hans tillitsmann. Etter ferielovens § 4, første ledd, skal alle arbeidstakere underrettes om tiden for hans ferie en måned før denne tar til. Dette gjelder også den siste ferieuken. Det er viktig at disse bestemmelser blir fulgt.

VEDLIKEHOLDET

Ferien i ordinær drift i vedlikeholdet avvikles i 2 puljer a 3 uker i tiden 2. juli – 12. august.

For tjenestemenn født i 1919 eller tidligere avvikles ferien i 2 puljer a 4 uker i tiden 25. juni – 19. august.

For oljegrusproduksjon og dekkelegging avvikles fellesferien i tiden 16. juli – 4. august.

ANLEGG

Alle anleggsarbeidere gis 3 ukers sammenhengende ferie i perioden 1. juni – 1. oktober dersom det er ønsket. Tjenestemenn som er eller fyller 60 år i løpet av 1979, har krav på 4 uker i dette tidsrommet. Fellesferien avvikles i tiden 16. juli – 4. august. Arbeidsledere og tillitsmenn gis i oppdrag å sette opp ferielister for hvert oppsynsmannsområde. Ferielistene sendes vegsjefen til godkjenning innen 1. juni 1979.

Siste ferieuke gis utenfor perioden 1. juni – 30. september etter varsel 1 måned i forveien til nærmeste overordnede. Tjenestemenn som ønsker mindre enn 3 ukers sommerferie, kan regne med velvillig behandling.

VERKSTEDENE

avvikler sin ferie i to puljer med 3 ukers sammenhengende ferie som følger:

1. pulje: fra 2. juli til og med 23. juli
2. pulje fra 23. juli til og med 13. august.

For tjenestemenn som er eller fyller 60 år i løpet av 1979, gis ukers sammenhengende ferie, fortrinnsvis sammen med 1. pulje.

**NÅ
vil han
rydde
opp!**

