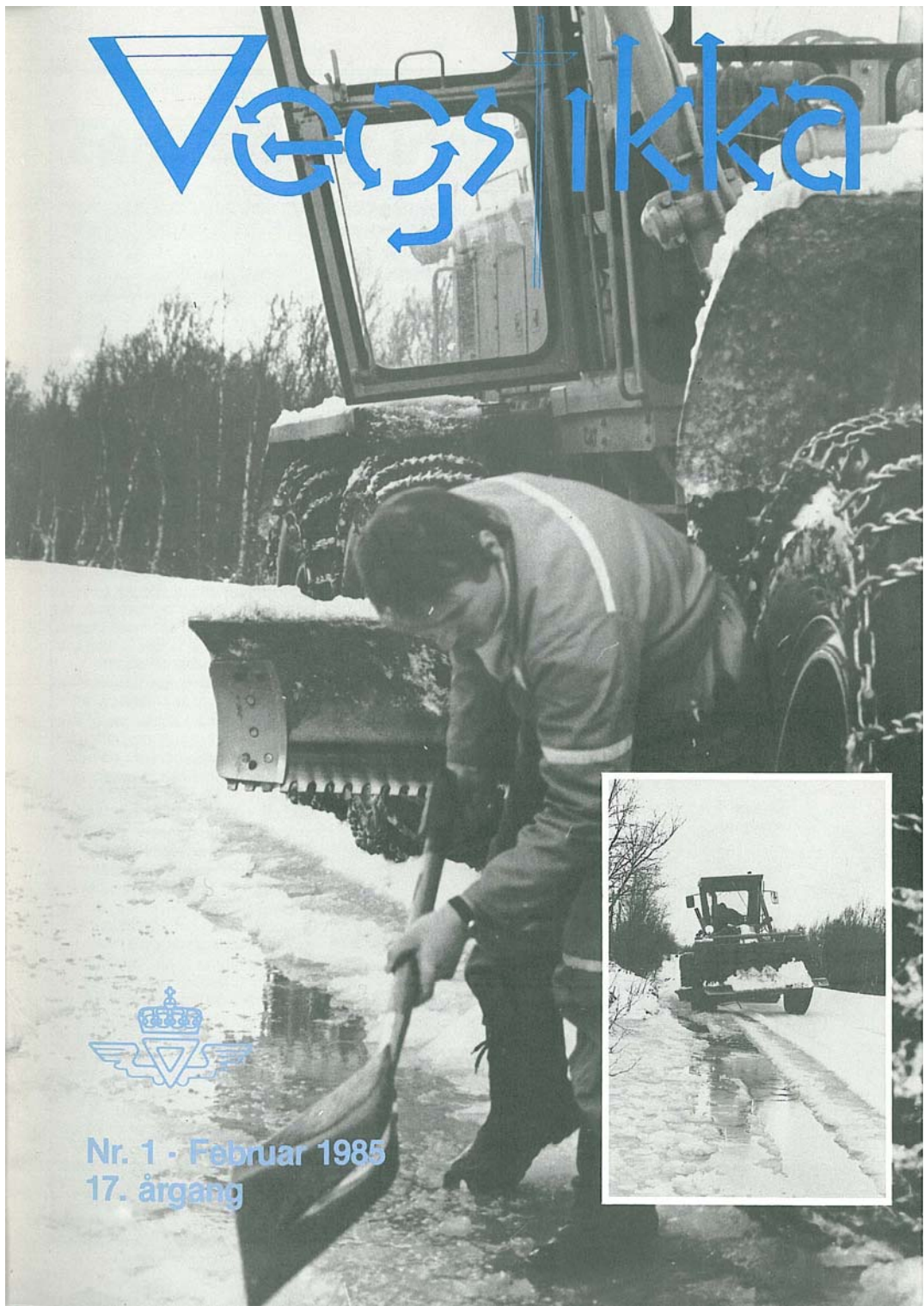


Vegsíkka



Nr. 1 - Febrúar 1985
17. árgang

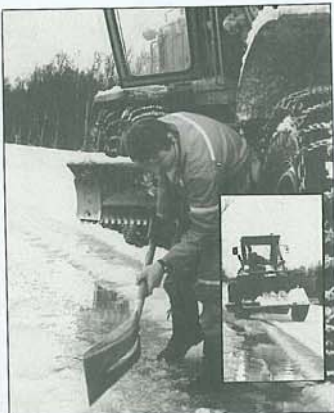
INNHold

Førjulsvinter uten snøproblemer	3
Anleggsstart på Kvaløya	4
Egenmeldinger ved fravær	5
Vegvesenet som tema	5
Kollisjon på Kvængangsfjellet — rettslig avgjørelse	6
VEG-sport	6
Vegen til Indseth	7
Ordet fritt	8
Holdningskampanje for kroppen din	9
Vegen som flyktningene tok	10
Kontaktmøte 1984	12
Ekstraordinær sysselsetting	13
Påskebrakkene	13
Førerprøven som privatist	14
Orientering om yrkesbevisordningen	15
POU 1984 -85: — Målsettinger og status	16
Harry Albrigtsen — fremkaller og kopierer	16
Anlegget E 78: Laksvatnbukt — Kantornes	17
Vedlikeholdsområde 5 inn i nye lokaler	17
Endret fase 2-opplæring	18
Transportproblemer i Afrika	18
Premierte forslag	19
Entreprenseanlegg i 1985	20
Brev fra Gammelredaktøren: Branner og hete millioner	20
Nye pensjonister	22
Personal-nytt	23



FORSIDEN

Mildvær og frost er årvisse vinterfenomener. Der høvelen ikke strekker til må spaden frem. Bildet er tatt i 1982 og viser Olav Andersen på rv. 825 Skånland.



Førjulsvinter uten snøproblemer

Vegstikka

Av Bjarne Otterdal

Vi har nettopp lagt bak oss en mild og fin høst uten snøproblemer. I så måte var sist høst helt forskjellig fra høsten -83, som var preget av snørekorder både i oktober og november.

Hva betydde så det de fleste av oss vil kalle en fin høst for vedlikeholdet av vegene i Troms?

Mellom annet i et intervju i "Niti-men" på riksnettet i januar med vår vedlikeholdssjef, kunne vi få det inntrykket at en slik fin høst ikke var til fordel for vegvedlikeholdet. Det betydde ingen store besparelser. Det samme inntrykket har artikkelforfatteren fått ved å lese vegstoff i lokalaviser fra andre deler av landet.

Er det da slik, Oddmar Eilertsen, at det folk flest synes var en fin høst bare var en plage for vedlikeholdet?

— Nei, så svart skal jeg ikke male det. Jeg vil nok tro at vi totalt sett har spart penger på den snøfattige høsten. Men det jeg ville ha fram, var at det vi sparer på hovedprosessen 9 — vinterkostnader — ofte kan komme igjen som økte kostnader på andre poster, f.eks. dekklesitasje, høvling av dårlige grusveger o.l.

— Og det som gjør forholdene vanskelige og øker kostnadene for disse postene, er den stadige skiftingen mellom mildvær og frost. Dessuten er det årlige utgifter på ca. 6 mill. kroner som fast godtgjørelse til brøyting, uansett om brøytebilene går eller ikke. Dette er 20 % av totale budsjetterte utgifter til vintervedlikehold.

I årsmeldinga for 1983 står det å lese at det bare for november ble en *overskridelse* på 2 mill kroner for vinterkostnader i forhold til plantall. For 1984 var det en *besparelse* på samme post for oktober og november på hele 4,5 mill kroner.

Til gjengjeld har høsten -84 medført andre problemer. Selv om høsten har vært mild, har det vært nok frost til at veggroftene har stevlet fulle av is. Med en ugunstig etterjulsvinter kan dette bety store problemer og kostnader. Det var også mer sandstrøing sist høst enn nor-

malt. Hvor store skadene er på de faste dekkene vil først vise seg til sommeren. Delvis vil slike skader ikke vise seg direkte, men ved at levetida for dekket blir kortere.

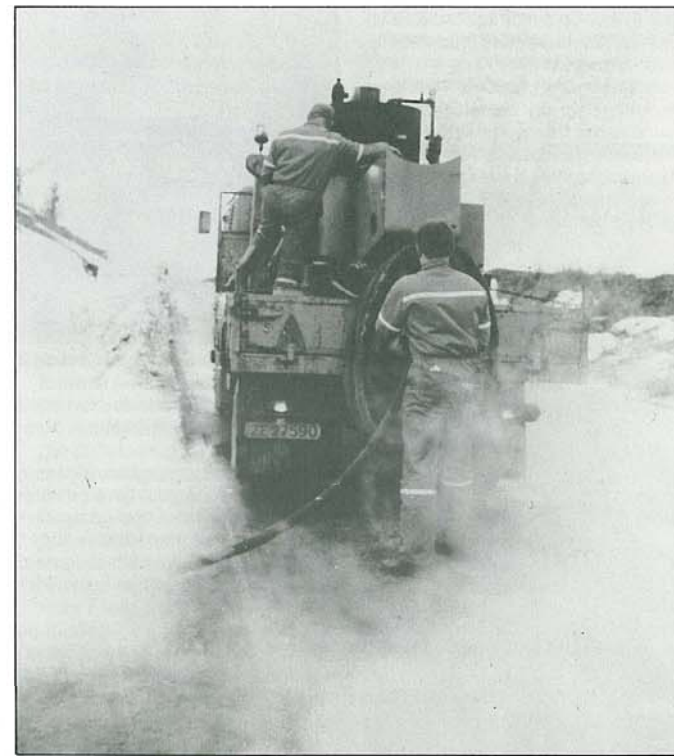
Eilertsen sier også at veger stengt av snøras — og som deretter må åpnes — ikke er spesielt fordyrende for vedlikeholdet.

Derimot var det et positivt trekk ved den siste høsten at det nesten ikke var behov for kostbar drift av beredskapsferje, f.eks. til Fjordgård. Rett nok er dette utgifter som ikke blir belastet vedlikeholdsbudsjettet,

men derimot var det besparelser å hente på andre deler av fylkets vegbudsjett.

Eilertsen opplyser at det for budsjettåret 1984 som helhet har vært en besparelse på vinterutgiftene på ca 12 mill kroner. Disse midlene ble omdisponert til andre, mer fornuftige tiltak. Likedan kunne hele den opprinnelige avsatte reserven på ca 12 mill kroner disponeres, slik at totalt ca 24 mill kroner ekstra kunne brukes til barmarkstiltak.

Fortsettelse side 21



Skiftende vær i høst gjorde at det ble mye stiming av stikkrennene.

Anleggsstart på Kvaløya

Fv. Eidskjosen — Henrikvik

Det ble oppstart på denne strekning i desember '84 etter en del forsinkelser som skyldes den formelle planbehandlingen i kommunen.

Vi regner med at den 3,8 km lange vegstrekning vil bli dekkelagt i løpet av september måned. Både grunnere og andre trafikanter kan nå sukke lettet over at dette anlegget er kommet i gang.

De disponible midler er på 8 mill kr. Vegen blir bygget etter vegklasse II E med 6 m bredde. Den smale og kronglete vegen vil bli utbedret. Ved Sjurelva vil vegen bli omlagt på en strekning på ca. 400 m, og det vil bli lagt ned en elementkulvert med en spennvidde på 5 m. På senhøsten vil etter all sannsynlighet brua i Herikvik bli utbedret.

Vi sprenger ut 8000 m³ fjell. Forsterkningslag og bærelagsmasser kan vi hente fra grustak i Kattfjord.

Utbedringen foregår i egen regi. Mannskapstyrken består av 3 av våre egne, Sigmund Johansen, Jan Hansen og Sven Elsrud.

Ellers vil vi fra midten av januar ta inn 9 sysselsatte gjennom Arbeidskontoret. De vil arbeide her ut mars

Øverst til høyre:

Sven Elsrud.

Midten:

Fra anlegget.

Nederst til venstre:

Jørgen Tøllefsen.



måned. 5 av dem er fra Kåfjord og 4 fra Tromsø kommune.

De vil i første rekke drive med fjellboring med håndholdte boremaskiner.

På gjennomskjæring av eksisterende veg vil vi derimot benytte borevogn for at arbeidet skal gå raskest mulig unna slik at perioden vi er i konflikt med trafikken blir av kortest mulig varighet, sier anleggsleder Magnar Marthinsen.

Rv. 862 Larseng — Straumbukta
Her er det 5 km veg som skal utbedres. Anlegget startet opp i januar og 7 mill kr er disponible i 1985.

Vi satser på å bli ferdig i løpet av

året, sier anleggsleder Marthinsen. Arbeidsstokken består av kun to mann, Trygve Johnsen og Jørgen Tøllefsen. I tillegg tar vi inn endel maskiner etterhvert som det trenges.

Utbedringen følger eksisterende veg. Vegen vil nå bli bredere, få skikkelige grøfter og svart dekke. Utretting av bakketopper vil gi både sikt og kjøreforhold. Vegen bygges etter vegklasse II E med bredde på 6,5 meter.

Vi regner ikke med at anlegget vil by på ekstra problemer, sier Marthinsen.

13000 m³ fjell skal tas ut. Bærelagsmasser henter vi til dette anlegget med båt tra Tyttebærvik.

Egenmeldinger ved fravær

Ved all fravær, både på kontoret, biltilsynet og i utedriften skal det leveres egenmelding. Dette skulle være kjent for de fleste tjenestemenn. Men det kommer nye til — og det skader ikke med en påminnelse til oss andre heller.

Egenmeldinger skal også være attestert (godkjent) av vedkommende avdelings/seksjonsleder.

Når det gjelder egenmeldinger ved sykefravær har sosialdepartementet med virkning fra 1. mars 1984 gjort følgende endringer i bestemmelsene:

1. Retten til å bruke egenmelding inntrer når en arbeidstaker har vært ansatt hos vedkommende arbeidsgiver i 2 måneder (tidligere 2 uker).
2. Egenmeldingsperioden er begrenset til 3 kalenderdager (tidligere 3 fraværsdager). Dette betyr at den som f.eks. nytter egenmelding ved sykefravær på fredag, må legge fram sykemelding fra lege hvis han fortsatt er syk og fraværende mandag.
3. Arbeidstakeren skal om mulig melde fra til arbeidsgiveren om sykdom første dag han er borte, også når det foreligger sykemelding fra lege. Hvis melding ikke blir gitt, kan retten til sykepenger falle bort.
4. Retten til sykepenger for egenmeldingsdagene faller også bort hvis arbeidstakeren er borte mer enn 3 kalenderdager og det ikke blir lagt fram legeerklæring fra første dag han skulle ha vært i arbeid etter utløpet av egenmeldingsperioden.
5. Egenmelding kan nyttes 4 ganger i løpet av en 12-månedersperiode (tidligere 6 ganger).
6. Egenmelding kan ikke nyttes i arbeidsforhold der kortvarig sykefravær får til følge at arbeidstakeren må bli borte fra arbeidet også etter at han er blitt arbeidsfør igjen.

Liv Sørensen ved vegkontoret kontrollerer egenmeldingene for utedriften.



Vegvesenet som tema

Av Lisa Sundstrøm

"En vegarbeider med spade som står og ser på bilene, noen som asfalterer om sommeren, også litt kontorarbeid da".

Det var svaret vi fikk da vi spurte elevene om hva de forbinder med vegvesenet. Så vet vi det!

Tromsdalen Ungdomsskole har satt av 6 timer i uka til Prosjektarbeid. Det vil si at de jobber med Troms fylke som tema.

Elevene skal lære å kjenne sitt eget fylke, sine egne røtter. De har i denne sammenheng fagområder som samferdsel, geografi, litteratur, musikk, næringsliv, husflid og skolekjøkken.

Det duftet herlig fra skolekjøkkenet da vi gikk forbi. Her ble gamle mattradisjoner grundig lært. De får kjennskap til nord-norsk musikk, de leser litteratur fra Troms og lærer således en god del om seg selv og sin bakgrunn.

Faget geografi tar oss med langs fjord og fjell i Troms og i faget Næringslivet lærer de oppbyggingen av dagliglivet i fylket.

Vi besøkte imidlertid en skoleklasse under faget Samferdsel.

Klassen hadde laget kart over fylket hvor flyruter og vegger ble tegnet inn. Nora Evensen og Alf A. Johnsen var "vegarbeidere". De tegnet inn fylkes- og riksveger og var imponert over hvor mye vegforbindelser vi har i Troms. De syntes det var interessant å se hvordan fylket ser ut med "veg-øyne" og føler at de er blitt bedre kjent i sine egne områder.

En del av bakgrunnsmateriale til dette arbeidet har de hentet på vegkontoret, og det var også en av grunnene til at vi fikk vite at akkurat vegvesenet er blitt et lite tema i skolen.



Nora og Alf har tegnet inn vegnettet.

Kollisjon på Kvænanngsfjellet

— rettslig avgjørelse

Snøfokk og dårlig sikt er ikke alltid like enkelt å takle verken for vanlige trafikanter eller brøytemannskap. Vår juridiske saksbehandler Hans A. Karoliussen har hentet fram en sak hvor rettslig prosedyre måtte til for å få klarhet i skyldspørsmålet.

Kollisjonen var et faktum
Ettermiddagen 19. april 1981 ble en personbil påkjørt av en av våre snøfresere like ved utkjørselen til Gildetun på Kvænanngsfjellet.

Det var snøfokk og meget dårlig sikt da uhellet fant sted.

Personbilen hadde noe tidligere på ettermiddagen kjørt opp til Gildetun i relativt godt vær. Omtrent samtidig hadde snøfreseren kjørt ut fra brøytestasjonen for å begynne utfresingen av de ca. 2 m høye brøytekanterne på fjellet.

I løpet av meget kort tid forandret været seg radikalt idet det blåste opp til kuling med snøbyger.

Snøfreseren snudde på fjellet og forsøkte å ta seg tilbake til brøytestasjonen. Den hadde da møtt en av våre brøytebiler og fått beskjed om at bommene på begge sider av fjellet ville bli stengt. Snøfreseren hadde derfor all mulig grunn til å anta at det ikke var biler på strekningen frem til brøytestasjonen.

Samtidig som uværet kom kjørte personbilen ut fra Gildetun for å forsøke å komme seg ned fra fjellet.

Imidlertid kom den bare et lite stykke fra utkjørselen til Gildetun før den måtte stoppe p.g.a. dårlig sikt og snø i vegbanen. Bilen ble stående ca. 50 — 100 m fra brøytestasjonen, og etter å ha stått der i ca. 15 min. ble den påkjørt bakfra av snøfreseren.

Skadene på bilen utgjorde kr. 20.574,-.

Skyldsspørsmålet

Fordi det ble antatt at det var grovt uaktsomt av bilføreren å kjøre ut fra Gildetun etter at uværet tok til, ble hans framsatte erstatningskrav avvist av Vegdirektoratet.

Det ble ved denne avgjørelsen lagt vekt på at bilføreren var godt kjent i området og med værforholdene her, samt at han unnlot å gå fram til brøytestasjonen eller tilbake til Gildetun for å varsle om at han hadde



Artikkelforfatteren

unnlatt å holde billyktene tilstrekkelig rene for snø.

Vegdirektoratets avgjørelse ble ikke godtatt av bilføreren, og i november 1984 kom saken opp for Lyn-gen herredsrett.

Under vitneførelsen kom det fram at sikten var så dårlig at snøfreseren tidvis ikke kunne se vegbanen i det hele tatt. Derimot så han lysene fra brøytestasjonen og brukte disse som et slags referansepunkt for å ta seg fram til stasjonen. Videre kom det fram at når bommene ble stengt ble det gitt beskjed fra brøytestasjonen til Gildetun om at det ikke måtte kjøres biler ut på hovedvegen. I dommen er det lagt til grunn at slik beskjed ble gitt, men om bilføreren faktisk fikk beskjed kunne ikke bevises.

Hovedargumentet til bilføreren prosessfullmektig var at han hadde

opptrådt fullt ut aktsomt forut for kollisjonen. Lysene på bilen var rengjort og synlige, og bilføreren gjorde det som var mulig for å få varslet snøfreseren forut for sammenstøtet. Han hadde ikke mulighet for å rygge tilbake til Gildetun fordi utkjørselen her var sperret av flere biler som ville inn på hovedvegen.

Derimot opptrådte snøfreseren særdeles uaktsomt. Selv om bommene var stengt burde han regne med at det kunne være biler mellom disse, særlig fordi han visste at det var biler på Gildetun og at det var flere hytter inne på fjellet mellom bommene.

Desuten var sikten så dårlig at han burde parkert for å vente på bedre vær.

Det må legges til grunn at samme aktsamhetsplikt gjelder for brøytemannskaper som for andre trafikanter, og det å fortsette kjøringen i så dårlig vær må karakteriseres som grovt uaktsomt og dermed vil bilansvarlovens § 8.1 måtte komme til anvendelse.

Domsresultatet

Det ble ansvarsfordeling med 6/10 i bilførerenes favør. Dette innebærer at vi må betale kr. 12.344,- med tillegg av renter til bilføreren.

Når retten kom fram til et slikt resultat er det lagt vekt på at det både fra snøfreserens side og fra bilføreren side er utvist uaktsomhet slik at også bilansvarlovens § 8.2 kommer til anvendelse.

Når det gjelder føreren av snøfreseren påpeker retten at han før sammenstøtet hadde fått melding om at bommen var stengt og derfor kunne ha god grunn til å regne med at det ikke var trafikanter i vegbanen. Likevel ble det under hovedforhandlingene opplyst at det hadde hendt at det før hadde befunnet seg trafikanter i vegbanen noe som skyldes at varslinga fra Gildetun til gjestene der hadde sviktet. Føreren antakelse av at vegen var helt fri for trafikanter måtte derfor i noen grad anses som uaktsomt. Dette momentet blir noe avdempet av at snøfreseren holdt svært liten fart slik at føreren kunne regne med å stoppe hvis han skulle oppdage biler i vegbanen.



Kvænanngsfjellet en godværsdag.

Videre legger retten vekt på at snøfreseren var like nedenfor Gildetun da sammenstøtet fant sted og at han ved utkjørselen her burde vise særlig aktsomhet. Når han til tross for nesten null sikt fortsatte kjøringen har må dette karakteriseres som uaktsomt.

Retten har videre lagt til grunn at selv om Kvænanngsfjellet kan være svært vanskelig å holde åpen vinterstid vil det ikke være adgang for brøytesjåførene til å fravike bilansvarlovens vanlige aktsamhetsregel (§3). Bare rene nødssituasjoner kan gi adgang for slik fravikelse.

Når det gjelder skadelidtes forhold legger retten vekt på at han var lokalkjent i området, og at han ikke burde kjørt ut på hovedvegen da han oppdaget hvor dårlig forholdene var her. Hvis ikke dette var mulig burde

han hensatt bilen på et brøytet plattå ved siden av utkjørselen.

Videre legges til grunn at selv om han hadde dårlig vinterklær burde han til fots tatt seg frem til brøytestasjonen for å varsle om at han sto fast i snøen, og til sist at han burde sørget for å holde lyktene på bilen tilstrekkelig rene for snø.

Hensett til de vitneforklaringene som kom frem under hovedforhandlingen, da særlig forklaringen om at Kvænanngsfjellet normalt ikke blir brøytet i så dårlig vær får vi si oss rimelig godt fornøyd med resultatet av dommen.

Dommen er foreløpig ikke rettskraftig, men det er lite som tyder på at den vil bli anket.

VEG-SPORT

Bedriftsrettslaget melder om stor aktivitet på volleyball-fronten denne sesong, og tilsammen 12 mann har vært innom laget. Tilsammen har de spilt 12 kamper. Som vi ser av tabellen under, har VEG vært med på å

kjempe helt i toppen av 3. div., og endte tilslutt på 5. plass — på samme poengsum som 3. beste lag.

Vi tapte på antall vunne/tapte sett i forhold til det lag som rykket opp. De 3 beste lag rykket opp i 2. div.

Tabell 3. div.

Åsgård sykehus	12	22- 6	22 p.
Tromsbuss	12	20- 6	18 p.
NRK	12	19- 9	16 p.
Bilco	12	18-12	16 p.
VEG	12	18-12	16 p.
+ 8 andre lag.			

Vegen til Indseth er blitt riksveg

Fylkesvegen Sætermoen — Lunde — Straumsmo — Indseth er fra 1. januar i år omklassifisert til riksveg.

Det ville medføre at vi på lengre sikt lettere kan regne med ressurser til opprustning.

Etter søknad fra Bardu kommune og høring fra Statskraftverkene og Forsvaret søkte vegkontoret om å få denne veggstrekningen omklassifisert til riksveg.

Selv om Vegdirektoratet gikk imot stemte Stortinget for omklassifisering.

TAKK

Hjertelig takk for blomster og gave jeg fikk til min 50-års dag den 18/11.

Bård Indseth

Ordet Fritt

Helsetjeneste — bedriftshelsetjeneste

Anleggssjefen er ute og gir noen betraktninger omkring bedriftshelsetjenesten i forrige nummer av Vegstikka.

Det er en kjennsgjerning at det er bedre (billigere) å forebygge mot skader enn å stå på til kroppen (maskinen) havarerer. I maskinavdelingen driver vi systematisk forebyggende vedlikehold. Dette vedlikeholdet har vært drevet med godt resultat i en årrekke. Slik blir det også med bedriftshelsetjenesten. Her skal en plukke vekk eventuelle skader og fravær (havarer) før de oppstår.

Anleggssjefen antyder at skal folk være lykkelige forsvinner alt fysisk arbeid. Menneskene er heldigvis ikke like. Det heter jo at en skal ha meningsfylt arbeid, men samme arbeide er ikke meningsfylt for alle mennesker. Jeg stiller spørsmålstegn ved ansettelsespolitikken, som har vært drevet i de siste 10 — 15 årene. Det har vært gått ut med krav om at de som skulle bli ansatt skulle være maskinkjørere. Jo flere maskiner søkeren behersker, jo bedre kvalifisert har han vært for jobben. Blir slik velkvalifisert arbeidskraft tatt vare på? Mitt svar er nei. De velkvalifiserte maskinkjørere blir satt i manuelt arbeid, gjerne på håndholdt boremaskin. Dette arbeidet er ikke meningsfylt for en stor del av slike arbeidstakere. Kanskje årsaken til det store sykefraværet i vårt fylke ligger her?

Jeg vil formode at vi enda i mange år har bruk for en del manuelt arbeidende folk. Det burde tas hensyn til dette ved inntak. Manuelt arbeid vil da være meningsfylt for denne type arbeidere, i motsetning til maskinkjørere på manuelt arbeid.

Anleggssjefen roper et varsko om at Arbeidsmiljøloven ikke praktiseres likt for vegvesenet og entreprenørene. Jeg vil si meg hjertens enig med anleggssjefen i dette. Hvordan skal vi komme dette til livs? Her tror jeg vegvesenet som arbeidsgiver og som byggherre ved entrepriser, kan rette på skjevheten. Ved blanda-drift er vi nå omsider kommet så langt at våre verneregler og forskrifter skal følges. Det er bare for oss å sørge for at de blir håndhevet. Da er det straks vanskeligere med rene entrepriser. Jeg skulle formode at ved oppretting av entre-

prisekontrakter kan det også tas inn i kontraktene at lover og retningslinjer skal følges til punkt og prikke. Hvem skal så følge opp at kontrakten blir fulgt? Alle entrepriserjobber har jo byggekonsentrollør, og hvem er nærmere enn han til også ha dette som ansvarsområde. Denne kontrollen kan skje i nært samarbeid med Arbeidstilsynet. Det skulle vel være i begge statetatens interesse at det er likhet for loven. Jeg skulle formode at hvis lovverket blir praktisert likt for alle, skulle vi slippe å oppgi anleggsdriften i egen regi.

Anleggssjefen er også inne på at å flytte folk hjemmefra resulterer i sykemelding. Slike sykemeldinger er jeg overbevist om kan plukkes vekk om vi hadde

Helsetjeneste — bedriftshelsetjeneste

I mitt innlegg om bedriftshelsetjenesten etter arbeidsmiljøloven ønsket jeg synspunkter fra brukerens side, derfor ser jeg positivt på Stibergs innlegg. Likevel kan jeg ikke si meg enig i alt som kommer frem i hans tekst, en sak har bestandig to sider, det har også denne.

Nå finnes det hovedsakelig to typer bedriftshelsetjeneste, den ene er egenordning hovedsakelig for bedrifter med en viss størrelse. En slik ordning har Statens Vegvesen jobbet for å få i stand, men det har hittil ikke lyktes, dessverre. Miljøproblemen i Statens Vegvesen er mange og sammensatte og det kreves tid og krefter å skulle være med på å løse disse tingene. I Bardu fellesbedriftshelsetjeneste, som består av mange forskjellige bedrifter, finner vi bl.a. Bardu Vegstasjon. Det betyr ikke at vår jobb i Bardu Vegstasjon blir en bijobb, men vårt forhold til de ansatte blir noe annerledes enn om vi kun hadde Statens Vegvesen å arbeide med.

Vi må se på de ressursene vi har og bruke de på beste måte utifra alles beste. Videre spør Stiberg om hvem som skal stå for doktoreringa av arbeidsmiljøet,

Av
verneleder
Bjørn Eriksen

egen bedriftshelsetjeneste i etaten. I Vegdirektoratets håndbok 083 viser en statistikk sykefraværet for faste og korttidsinntatte i vegvesenet. Der kommer det fram at sykefraværet til våre fast ansatte ligger på hele 9,09 %, mot korttidsinntatte ligger på 3,44 %. Landsgjennomsnittet ligger her på henholdsvis 7,64 % og 4,2 %. Slår en disse tallene sammen får vi et gjennomsnittsykefravær på hele 8,39 % av arbeidstiden, mot landsgjennomsnittet som ligger på 7,19 %. Dette er skremmende høye tall. Når en studerer statistikken viser det seg at fylkene som har fått etablert skikkelig bedriftshelsetjeneste har et sykefravær helt nede på 5 — 6 %. Hvis vi i Troms kunne komme ned på landsgjennomsnittet, differansen er 1,2 %, vil det i penger utgjøre ca 1,3 mill. kroner. Vi kan vel med dette slå fast at vi gladelig kan finansiere egen bedriftshelsetjeneste for våre ca 500 ansatte.

Av
bedriftshelsesøster
Marianne Solberg

men nevner ikke et ord om verneorganisasjonen som skal løse arbeidsmiljøproblemen vegenaktivitet. Bedriftshelsetjenesten skal da være en del av denne verneorganisasjonen. Her er vi ved sakens kjerne, og det er her vanskelighetene ligger — samarbeidet mellom verne — og helsepersonalet. Velvilligheten er tilstede hos begge parter, men her ligger mye uløst mark. Avstanden fra ord til handling synes lang og det kan også være tilfelle hos oss.

Men hvem er den viktigste faktoren i det forebyggende helsearbeidet? Ja, det må være den som har dette som sitt daglige arbeid d.v.s. arbeidstakeren. Han kjenner sitt miljø ut og inn og vet hvor skoen trykker. Selv helsepersonell med god innsikt i Vegvesenets arbeidsmiljø vet ikke hva det vil si å stå med hånd-

Holdningskampanje for kroppen din

Vi tar for lite vare på kroppen vår. Vi klager over plager i muskler og ledd. Dette er etterhvert blitt vår nye folksykdom. 90 % av befolkningen rammes før eller senere av belastningssykdommer. Dette er da også hovedårsaken til sykefravær og til uførepensjonering.

I rene kroner koster belastningssykdommene i Norge mere enn 10 milliarder i året.

Kommunal- og arbeidsdepartementet og Sosialdepartementet har derfor satt i gang en informasjonskampanje for å vekke oppmerksomheten om problemet, og for å få fram ideer om hva som skal gjøres.

Vondt både her og der
Muskel- og skjellettssykdommer er et fellesnavn for plager, ubehag og sykdommer som rammer muskler, sener, leddbånd, leddbrusk og knokler. Og det gjelder alt fra mindre kortvarige plager til langvarig ubehag og kroniske smerter.

holdt boremaskin i 20 kuldegrader hvis man ikke har følt dette på kroppen. Vi burde i større grad utnytte og bruke de kunnskaper og erfaringer arbeidere sitter inne med ved miljøforbedringer.

Når det gjelder miljøarbeid på de forskjellige arbeidsplasser er interessen noe varierende, men stort sett er aktiviteten minimal. Hvorfor er det slik? Jo, fordi det som er det essensielle og det viktigste for arbeidstakeren er en fast jobb å gå til — selv om denne jobben kan påføre en belastningsslidelse, støyskader osv.

Jeg er ikke sikker på hva Stiberg mener med den ideelle arbeidsplass, men det betyr ikke å eliminere anleggsdriften, d.v.s. fjerne støv, støv, tunge løft o.s.v. Arbeidet skal og må gå sin gang. Likevel må vi påpeke og opplyse om sider som kan være helsefarlig og spesielt hvis arbeidstakeren ikke tar sine forholdsregler og beskytter seg mot disse tingene. Kan man ikke ha et tungt fysisk arbeid og samtidig være lykkelig! Hvis anleggsdriften er med på å forringe arbeidstak-



Vi klager over "spenningshodepine", lumbago, "heksekkudd" og isjias.

Overbelastning
Monotont arbeid, ensidig belastning, psykiske belastninger, vantrivsel og personlige problemer kan føre til anspenhet.

Stivhet og hodepine eller smerter i muskler og ledd tyder på at kroppen er overbelastet.

Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

erens helsetilstand vil også jeg være med på å rope et varsko!

I løpet av det siste året har helseskader, som følge av arbeidsmiljøet, bare øket både i antall og omfang, og stadig nye spørsmålstegn settes i arbeidsmiljøforhold som vi tidligere trodde var trygge. Derfor anser jeg det som den viktigste oppgave å hindre at arbeidstakeren blir syk i fremtida av det de arbeider med i dag.

Jeg vil benytte anledningen til å skrive noen ord om et tema som ikke er spesielt for bedriftshelsetjenesten eller diskusjonen her. Hva er det som egentlig holder sykdom borte? Jo, det er en rimelig økonomi, gode boforhold, et godt sosialt nettverk og sist men ikke minst en trygg arbeidsplass.

Det jeg prøver å belyse er at mange tiltak som vil ha stor betydning for helse- og sosialpolitikken må derfor løses utenfor det egentlige helse- og sosialpolitiske arbeidsfelt.

Hvordan forebygge belastningssykdommene?
Årsakene til lidelsene kan være mange og løsningene er ikke alltid enkel. Men de største farene ligger i omgivelsene rundt oss, arbeidsbordet kan være for lavt, stolen for dårlig, tida for knapp. Vi løfter galt, vi bærer tungt og galt, kanskje vi jobber for lenge uten pauser, kanskje utsettes vi for en masse stress. Sammen eller hver for seg kan disse forholdene slite på kroppen din, og plagene kommer.

Lytt til kroppens signaler. Ta fare-signaler alvorlig ellers kan du bli plaget resten av livet. Mosjon gjør kroppen istand til å klare belastninger. Enkle øvelser gjør underverker.



Arbeidsmiljøloven

Ifølge arbeidsmiljøloven har arbeidsgiver et spesielt ansvar for å legge forholdene til rette slik at uheldige belastninger unngås.

Finn ut om det er noe å sette fingeren på der du jobber. Løfter du tungt eller ofte? Er arbeidshøyden riktig? Er arbeidet monotont? Har du de rette hjelpemidler?

Arbeidsmiljøloven er kommet til for å beskytte deg. Bruk den!



Husk

Vi har bare en kropp og den skal vi ha hele livet gjennom.

Omverdenen derimot er i stadig forandring og den kan vi som oftest påvirke. Vær god mot kroppen din — sørg for at omgivelsene i størst mulig grad tilpasses din kropp.

Vegen som flyktningene tok



Året var 1944. Det var krig og de skulle slippe unna tyskerne. De flyktet til Sverige og måtte krysse to grenser.

I fjor - 40 år etter - ble "Hal'dimarsjen" — minnemarsjen 1944-84" arrangert. Det ble Nordens lengste turmasj.

En ny tur går i år fra 6 — 10 august.

Margit Pedersen ved Storslett vegstasjon var en av deltakerne og slik beskriver hun opplevelsen.



Arrangører:
Nord Troms Historielag,
Indre Kåfjord Idrettslag og
Birtavarre Røde Kors Hjelpekorps

Det formelle var i orden. Vi, ca. 70 — 80 deltakere, var „klarert" både av finske og norske myndigheter, og så sto vi der, kl. 09.00 onsdag 1. august 1984 på Holmen stadion (Kåfjordalen) og iakttok lederne og deltakerne. Gode råd for turen hadde vi fått både skriftlig og muntlig av arrangørene.

Sekken var pakket omhyggelig i forvegen, noe inn den ene dagen — for så ut igjen den neste — for når vekta nærmer seg de 20 så blir hvert

unyttig gram så uendelig tungt. Alt lagt opp for individuell villmarkstur: telt, sovepose, kokeutstyr, mat etc.

Vi slapp å gå de første kilometrene. Alt var så sindig innrettet. De sendte oss i busser opp de verste kneikene, til Goulas. Der snudde bussene og der vi sto igjen, ivrig trippende med kribling i beina etter å komme igang. Men lederne (tre i tallet) var bestemte og holdt streng orden over folket. Vi fikk vite å holde oss samlet og aldri slippe de av sy-

net og ikke starte avgårde før klarsignal var gitt.

Endelig — og vi var igang. Uten sekk. Den første timen gikk vi rak i ryggen, sekkene var kjørt innover et stykke. Vi forsto vi skulle få litt tid å bygge oss opp psykisk, der vi gikk med hendene på ryggen og lot sønnvinden tørke bort svetten, for varmt var det, — værgudene viste liksom om turen.

Etter en matbit var det på med sekkene og med freidig mot bar det

innover — vi hadde jo gått i fjellet før — lot det til.

Og naturen, ja den må oppleves. Vidder, elver, vann. Den første elva var ikke langt unna, den var for pytt å regne, forsto vi senere.

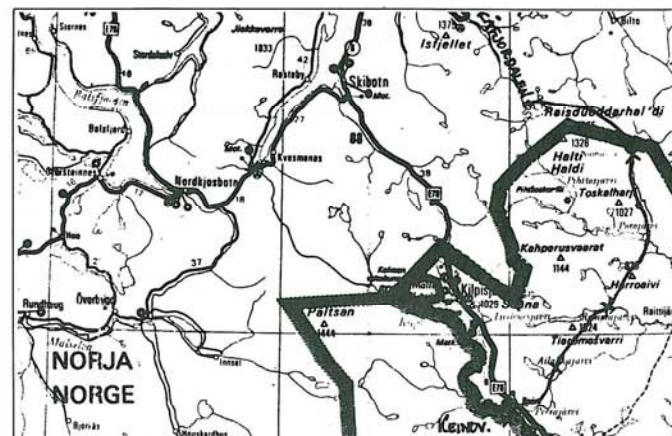
Starten var som kjent i Kåfjord, og for å følge samme traseen som flyktningene fulgte, så passerte vi kommunegrensa til Nordreisa og gikk da så langt øst som til Sámajavri før vi passerte den finske grensa. Grunnen til at flyktningene gikk så stor omvei var for å unnslipe tyske patruljer som var stasjonert lenger sør.

Først i 23.00 tida fikk vi slå leir den første kvelden, ved Valdejojka på finsk side — og dagsetappen ble antydnet til ca. 36 km. Navneopprop om alle var kommet fram. Beskjed før godnatt: Alle klar for avgang neste dag kl. 10.00.

Ingen forsovelse ble registrert. Troppsjefene tok nye opprop, ingen var forsvunnet. Orientering om lengden og terreng for dagens etappe. Det lovet ikke helt bra det vi hørte. Om kjerr og ur og store elver og minst like langt som første dag. Men i slike omgivelser blir bange anelser fort feid til side. Naturen — tundra, men like mektig likevel. Bare kloss i elvekanten vokste noen små forvitrede seljegnede trær, ikke så mye at det ble råd for stav engang. For de mest forutseende hadde tatt med stav hjemmefra. Noen fjellblomster var å se, de fleste utblomstra, bl.a. fjellvalmue på norsk side (papaver hyperboreum, som iflg. Fjellflora vokser i Nordreisa).

Det var den andre dagen det begynte å røyne for de fleste: ankler og knær ble ømme og gnagsårene ble både velutviklet og tallrike. Personlig unngikk jeg det siste, men støttebandasje måtte til begge knær. Det kjentes langt fra behagelig. Årsaken var vel stor belastning grunnet sekken og den evindelige ura. Ur og atter ur, hoppe fra steinblokk til steinblokk.

Var det dette arrangørene i avisannonsen kalte lett familietur? Det gode sinnelag begynte etterhvert å viskes ut. Vi hadde latt oss lure. Alle som en. Vi hadde endatil betalt for å få være med på lidelsen. Noen av oss kunne ikke lenger skjule at vi haltet, eller verre "slepte" en fot etter oss. Arme menneske . . .



Det var da slike størrelser som Harald Grønnvoll & CO. d.v.s. Kåfjord hjelpekorps kom til sin rett. En Røde-Kors koffert samt trøst og lindring fattet den arme fotturist nytt mot.

Og elvene — bevares — ikke akkurat noe man hoppet tre steg over. Uten solide never å holde i hadde ikke jeg hatt en sjanse. Det fantes de som fikk seg en dukkert med sekken på ryggen. Og det fantes de som ut på kvelden erklærte at også reserven var oppbrukt og forlangte å få slå leir på flekken.

Ikke et skritt til. Slik ble det. Etter å ha avgitt æresord på å bli ved teltet til hjelpekorpsset neste morgen hentet dem (ca. times-masj til hovedleiren nord/vest av Rommajavre) gikk det i orden. Og vi som nådde hovedleiren i 22 — 23.00-tida fikk lov å sove neste morgen litt lenger, til alle var hentet og samlet. Vi hadde da trasket i 12 — 13 timer, avbrutt av korte hvile/spisepauser, unntatt middag på et par timer. Litt regn ble det om ettermiddagen og neste morgen var duggvåt og grå, men de som skjønnte seg på slike ting kunngjorde opplærning og sol. Det stemte.

Morgenorienteringa gikk ut på kort distanse, tildels lett terreng. Var det for å holde motet oppe? Var de helt å stole på disse troppsjefene våre?

Dagen, ja den ble som tatt ut av en god drøm. Fantastisk. Korte av-

stressende etapper hvor den enkelte slengte seg ned for pause og meditasjon hvor det måtte passe. Og hvem husker ikke utsikten fra fjelltoppen Polloskielias, over landskapet og blikkstilte Terbmisjavri.

Kvelden ble nyttet til sosial sammenkomst rundt et stort bål. Alle var samlet, inkl. de tre finlenderne som også gikk. I utgangspunktet tok "prim. motor" og historiemann Torleif Lyngstad ordet og fortalte om flyktningenes strabaser i november måned 1944.

De gikk i puljer og brukte fra 7 til 11 dager, dels fordi de gikk feil, og med lite mat, vinterføre og mørketid var ikke det rart.

Om vi gjorde oss tanker? Tja, tanker kanskje, uten at vi hadde stor forutsetning for det, der vi satt rundt bålet den fine sommernatta på fjellet. Sola skinte fortsatt fjerde dagen og etter de daglige stopp og kaffekok var vi igjen framme i sivilisasjonen lørdag ettermiddag. Etter kort pause på finsk side gikk vi over hengebrua over Karesuantoelva til svensk side. Vi kunde heve armene, vi var framme i Keinovuopio, 12 mil var tilbakelagt på 4 dager. Tilbaketuren til utgangspunktet Kåfjord, gikk med de samme bussene som kjørte oss før starten. En glad og fornøyd gjeng som muligens ser frem til ny Haldi tur . . .

Kontaktmøte 1984

Det ble holdt kontaktmøte på Grand Nordic i Harstad 27. og 28. november. Kontaktmøter i denne formen har vi ikke hatt siden 1982. Deltakerantallet og varigheten er skåret ned fra tidligere år. 87 deltakere var samlet fra administrasjonen i utedriften og fra vegkontoret og biltilsynet.

En stor del av tiden ble viet Norsk Vegplan 1986 — 89. Vegsjefen og avdelingslederne orienterte.

Ellers hadde overingeniør Bjørn Stiberg og biltilsynssjef Johan Filseth et innlegg hver om forventninger og samarbeid mellom avdelingene.

Vegmester Ernst Hansen framla synspunkter om informasjonsrutiner sett fra oppsynets side.

Filseth orienterte om etatens EDB-planer og driftssjef Eilif Mathisen om gjennomførte og framtidige POU-prosjekter.

Else Kielland la fram sin prosjektrapport — privatisering av vegarbeidsdriften.

Orienteringen om de forskjellige emner syntes å være interessante for deltakerne. Særlig debatt ble det likevel ikke, og kan vel heller ikke ventes i et såpass stort forum. Hvorvidt det blir kontaktmøte i 1985 er ikke bestemt ennå.

Noen av deltakerne hadde på grunn av annet oppdrag møtt fram et døgn tidligere enn de andre. De fikk en ublid vekking om natta av brannalarmen og måtte evakuere til Viking Hotell for noen timer. Det



Plansjef Brox orienterer om Norsk Vegplan.



I kinosalen.

Ivrige tilhørere.



gikk bra, men møtet dagen etter måtte foregå i Harstad Kinosal. Røykhosten til deltakerne kunne derfor skrive seg fra branntiløpet som for det meste heldigvis ga utslag i en intens røyklukt.

Oddvar Nilsen som var kursleder taklet det hele bra. De som så han bak skranken i repsepsjonen den natta lurte nok på om det ikke er han vi kan takke for at vi overlevde det hele.

Ekstraordinær sysselsetting

Til dette har vi fått 2,8 mill kroner. Midlene innebærer at vi blant annet kan ha 12 personer inntatt utenfra i vegarbeidsdriften i 3 av vintermånedene.

Disse midlene er øremerket til å brukes på fylkesveganlegg. Fylket og staten skyter inn hver sin halvpart. I år er det fv. anlegget Eidkjosen — Henrikvik på Kvaløya og fv. anlegget Svanelvmo — Skjellev på Senja som drar nytte av dette.

Inntaket av arbeidere skjer i samarbeid med arbeidskontoret og vegvesenet.

Sysselsettingsmidlene vi har fått de senere år har vært av maksimal størrelse.

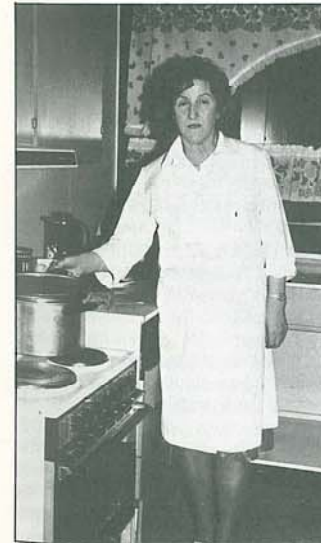
I år vil det si at vi kunne ha 17 månedeverk i 3 måneder. Innenfor denne rammen har vi 4 formenn og 1 kokke av våre egne.

Av de 9 sysselsatte som arbeider ved anlegget på Kvaløya er 5 fra Kåfjord kommune. De bor i brakkeleiren i Ramfjordbotn. Sammen med to av våre faste arbeidere fra anlegget i Laksvatn har kokke Anny Bjørklund 7 personer i sin husholdning.

Anlegget på Senja har inntak fra Lenvik kommune. De bor hjemme.

Det er ikke alltid like lett å komme fram til en fornuftig arbeidsplan for eks-

Kokk Anny Bjørklund.



Fra brakkeleiren.

Strekningen Eidkjosen — Henrikvik vil være dekkelagt i september.



Påskebrakkene

Det vil i år også være anledning til å leie vegvesenets brakker/stasjoner i påsken.

Tilbudet er følgende:

Skoddebergvatnet, Grovfjord, Innset brøytestasjon, Bardu, Veilås brøytestasjon, Malangen, Svanelvdalen, Senja, Reinøy, Reinøya, Tamok, Øverbogd og Perskogen, Skibotndalen, 4 leiligheter

I tilfelle flere søker på samme brakke/stasjon, foretas loddtrekning. De som ble tildelt hus forrige påske, kommer i siste rekke. Dersom pågangen blir stor begrenses utlåntiden slik at de som i forbindelse med vinterferien belegger en stasjon fra f.eks. palmesøndag, må vike plassen onsdag før skjærtorsdag for ny familie.

Søkere bes ta hensyn til dette i sine ønsker.

Under henvisning til melding nr. 64/80 av 21. oktober 1980 fra Vegdirektoratet kan det bli aktuelt å kreve leie for stasjonene fra kr. 30,- for første døgn og kr. 15,- for hvert døgn utover dette.

Søknad sendes skriftlig til Formidlingskomiteen v/Steinar Norum, Vegkontoret i Troms, Postboks 615, 9001 Tromsø.

Oppgi gjerne alternativ og data for leietiden.

Søknadsfrist 15. mars.

traordinær sysselsetting, sier anleggs-sjef Bjørn Stiberg.

En annen sak er at vi vet at sysselsettingen av forskjellige grunner ikke gir samme lønnsomhetseffekt som arbeid i egen regi.

I år har det vært ekstra vanskelig. Boring i fjell med handholdte boremaskiner og forskaling er hovedsakelig det vi kan tilby om vinteren. Derfor ble også de fleste å arbeidet på anlegget på Kvaløya.

Midlene er bundet til sysselsetting i vinterhalvåret og må være avsluttet innen 30. april.

Hadde vi derimot stått fritt med inntak gjennom hele året har det vært bedre. Om sommeren har vi behov for innleie av endel folk og da hadde vi hatt annet arbeid også å tilby, sier Stiberg tilslutt.

Førerprøven som privatist

Med unntak av kl. A Motorsykel, kan man ta førerprøven som privatist. Prøven er mer omfattende enn ellers. Tromsø har nå fått leiebiler til dette

formålet. Synspunkter fra Biltilsynets sensorer og kjøreskolene viser at de er svært skeptiske til denne form for opplæring.

Avdelingsingeniør Kristian Lind ved Biltilsynet i Harstad har gitt oss denne orienteringen:

Krav som stilles for å ta førerprøven som privatist

- Førerkort kl. B (første gang);
- Alder 18 år.
 - Tilfredsstillende helse dokumentert ved egenattest eller legeattest.
 - Tilfredsstillende vandel.
 - Gjennomgått glattkjøringskurs arrangert av kjøreskole.
 - Teoriprøve, skriftlig eventuelt muntlig, 50 spørsmål, tid 45 minutter.
 - Kjøreprøve på personbil/varebil, dobbelt sett pedaler for kobling og brems samt innvendig speil for sensor. Må være manuelt giret.
 - Kjøreprøvens varighet: 90 minutter.
 - Prøves både på landeveg og i bytrafikk.
 - Gebyr kr. 210,-.

Hvis bil til kjøreprøven leies hos kjøreskole har kjøreskolen adgang til å kreve bestått kjøretentamen før utleie. Hvis kjørelæreren skjønner at kandidaten har dårlige teoretiske kunnskaper har de også anledning til å kreve bestått teoretikentamen.

Kjøreprøven for privatister har som man ser dobbelt så lang varighet som for en kjøreskoleelev. Dette er i tråd med vanlig praksis for privatisteksamen hvor man ikke har oversikten over opplæringsforløpet, samt eventuelle evalueringer undervegs å støtte seg til.

Man er derfor nødt til å prøve kandidaten over et bredest mulig spekter av trafikksituasjoner for å skaffe seg et best mulig bilde av hans/hennes evne til å kjøre korrekt og trafikksikkert.



Jeg savner en redegjørelse om Vegdirektoratets holdning til det trafikksikkerhetsmessige, sier kjørelærer Anders Kongsli.

Kjøreskole gir bedre mulighet for korrigerende av kjøreadferd

— Hva mener du vil gi best resultat — kjøreskole eller privat opplæring, Kristian Lind?

— Først vil jeg si at de kravene som stilles ved førerprøven generelt er lagt i tråd med de målformuleringene som er gitt i Vegdirektoratets Normalplaner for trafikkopplæringen. Det sier seg selv at etter hvert som trafikkmiljøet er blitt mer komplisert er også kravene til de som skal ut i trafikken blitt skjerpet. Det er derfor ikke lenger så lett for far og mor, søster eller bror å ha oversikt over hva samfunnet krever av en trafikanter i dag, og det blir derfor vanskeligere og vanskeligere å kvalifisere seg uten å ha fått opplæring ved en opplæringsinstitusjon som har lærerpersonell med god kompetanse.

Dette gjelder særlig på emneområder som f.eks. trafikkpsykologi, et emne som for ti år siden var ukjent for en førerortelelev, men som det i dag legges stor vekt på.

Når det gjelder det å kvalifisere seg til yrkessjåførprøven (lastebil, buss, vogntog) er det et langt spekter av emneområder som en må sette seg inn i. Det kan her nevnes bruksbestemmelser for større kjøretøy på norske vegger, beregning av nyttelast, beregning av høydepunkt, bestemmelser om sikring av last, bestemmelser om farlig gods, osv.

Det kreves dessuten et ganske inngående kjennskap til kjøretøyets konstruksjon og virkemåte i tillegg til det å kunne kjøre på en korrekt og god måte.

Alt i alt vil vi se at det er helt klart en fordel å gå på kjøreskole og erverve sine kunnskaper i et trafikksikkerhetsmessige, sier kjørelærer Anders Kongsli.

Alt i alt vil vi se at det er helt klart en fordel å gå på kjøreskole og erverve sine kunnskaper i et trafikksikkerhetsmessige, sier kjørelærer Anders Kongsli.

Trafikksikkerheten må gå foran

Avdelingsingeniør Andreas Nilsen ved Biltilsynet på Finnsnes sier:

— I den senere tid har vi fått flere forespørsler om regler og muligheter til å avlegge prøven som privatist.

På sikt ser vi med uro på en slik utvikling begrunnet i den erfaring at vi har konstatert at privatisten i vesentligere grad har mindre risiko/trafikkforståelse enn kandidater som har fått opplæring ved godkjent kjøreskole, noe som igjen går ut over trafikksikkerheten.

Vi er derfor av den bestemte oppfatning at skal trafikksikkerhetsarbeidet opprettholdes/økes og vinne nødvendig respekt (og det må vel være grunntanken), må ikke inntrykket være det at privatisten kan

erhverve førerkort på en enklere (mindre kontrollert) måte enn elever som tar opplæring gjennom kjøreskole. Og det er vel også lite som taler for at mor/far til en framtidig førerkort-innehaver skal være bedre rustet til å forestå trafikkopplæring enn utdannet lærerpersonell.

Fører dette til bedre tilbud fra kjøreskolene?

Steinar Utby, avdelingsingeniør ved Biltilsynet i Tromsø mener:

— Mindre enn 10 % av elevene tar prøven som privatist. Dette som et tegn på at kjøreskolene fortsatt har en viktig funksjon. Tegn tyder imidlertid på at folk flest blir mer bevisst, også på dette området. Både når det gjelder pris og på sine rettigheter forøvrig.

I Tromsø har vi således nå fått to utleievogn klasse B med dobbelt betjeningssett. Det gjenstår å se i hvor stor grad disse vognene vil bli benyttet. Biltilsynet har selvfølgelig ikke noe ønske om flere privatister, men vi er spente på om skolene vil møte denne utfordringen slik de bør, nemlig med å skjerpe seg selv og sitt tilbud til publikum!

Dyrere førerkort?

Anders Kongsli ved Kongsli Kjøreskole sier:

— Jeg tror ikke at dette vil ha gjennomslagskraft. Kostnadene ved å leie bil er såpass høye at for elevene vil det være gunstigere å benytte seg av kjøreskole.

Ellers synes jeg at utleiefirma som kjøper inn dette utstyret og på denne måten oppfordrer til oppkjøring som privatister viser liten forståelse for trafikksikkerhetsarbeidet.

De bør i alle fall ikke leie disse bilene ut til annet enn øvelseskjøring. Sikkerhetsmessig er det uheldig med pedaler på begge sider. Bevisst og ubevisst kan pedalene brukes av andre enn bilføreren og da kan det skje ulykker.

Jeg savner en redegjørelse om Vegdirektoratets holdning til det trafikksikkerhetsmessige problemet ved utleie.

Sist, men ikke minst — Biltilsynet vil få større arbeidspress, førerprøven for privatister tar lengere tid enn de andre og dette vil føre til at ventelisten for oppkjøring blir lengere.

Orientering om yrkesbevisordningen.

Av Hans M. Figenschau.



Når det gjelder opplæring av anleggsmaskinførere, er vi i dag i en overgangsperiode, som skal opphøre den dag faget legges inn under lov om fagopplæring i arbeidslivet.

Fram til denne dato, som for tiden er satt til 1. januar 1985, kunne maskinføreren opparbeide praksis. Krav til praksis er 3 år og 9 måneder, samt et bestemt antall timer på de aktuelle maskiner. Denne praksisen pluss et 8 timers teorkurs gir kompetanse til yrkesbevis.

For de som ikke kommer inn under denne ordningen, gjelder reglene for opplæring som er gitt i forskrifter for masseforlyttingsmaskiner og gravemaskiner. Direktoratet for arbeidstilsynet sier her at maskinføreren skal gjennomgå 40 timers teoretisk opplæring innen 6 måneder av opplæringsperioden, og 40 timers praktisk opplæring innen den første måneden.

40 timers praktisk opplæring kreves for de som startet praksis etter 1. mai 1983. De som startet tidligere, slipper dette kravet. All praksis og opplæring skal føres inn i opplæringsbok for maskinførere, og alle førere skal nå enten ha yrkesbevis eller opplæringsbok.

Som tidligere nevnt, når maskinførere rekrutteres direkte til yrket, med praksis på 3 år og 9 måneder og 8 timers teorkurs, stilles følgende minimumstall for hver avtalemaskin:

Dozer	750 timer
Gravemaskin	750 timer
Veghøvel	750 timer
Hjullaster	750 timer
Traktor m/graveutstyr	300 timer
Dumper	300 timer

Når så maskinføreren har fått yrkesbevis på 2 av hovedmaskinene, reduseres kravet til praksis med 50 % på de andre maskintyper.

For samtlige maskinførere gjelder det at yrkesbevis først kan utstedes når vedkommende i tillegg også tilfredsstillende de gjeldende førerkortforskrifter.

Vegvesenet har i dag fremdeles en stor og moderne maskinpark som er konkurransedyktig. Med de høye innkjøpspriser, til rundt millionen på de fleste store maskiner, og det store presset av private maskiner, kreves det i dag mer av dem som har ansvaret for maskinene.

Til å betjene denne maskinparken, er det om å gjøre at vi til enhver tid har kvalifiserte maskinførere for å kunne oppnå:

1. Høyt faglig erfaringsnivå.
2. Kvalitativt arbeid.
3. Høy produktivitet.
4. Ivareta sikkerhet for seg selv og andre.
5. Kunne vedlikeholde maskinen.

Dette krever at maskinførere og ledere holder kunnskapene ved like, og finner fram til fornuftig disponering og lønnsomhet av våre biler og maskiner.

Lykke til!

POU 1984 -85

— Målsettinger og status

For 1985 har vi valgt å redusere antallet av prosjekter noe. En av årsakene til dette er at noen av 1984-prosjektene vil fortsette i 1985. I tillegg har erfaringer fra tidligere år vist at prosjektomfanget har vært litt for omfattende.



Oddvar Nilsen.

Effektiviserings- og utviklingsarbeid er fortsatt et område som vil bli høyt prioritert. VDN har gitt følgende definisjon av dette arbeidet:

1. Å få hele organisasjonen (virksomheten) til å fungere bedre.
2. Ved å arbeide systematisk med å planlegge og gjennomføre tiltak.
3. For å oppnå bedre produksjon/tjenesteyting.
4. Og bedre styring, ledelse og medvirkning.

1984-prosjektene

Prosjektrapporten "Samarbeid mellom biltilsynet og maskin i kjøretøykontrollen" ble tiltrådt ved forhandlingsmøte i september-84. Det var enighet om at kontrollsamarbeidet foreløpig skal omfatte Storslett, Nordkjosbotn og Finnsnes.

Kontrollsamarbeidet ved Biltilsynet på Finnsnes er startet opp. Representanter fra Storslett og Nordkjosbotn skal i nærmeste framtid samles til informasjons/opplæringsmøte hvor oppstarten skal forberedes.

En evalueringsgruppe på 6 personer har fått i oppgave å ha tilsyn med samarbeidsordningen i startfasen og samtidig være rådgivende dersom det oppstår problemer.

Prosjektrapporten "Formenn i vegarbeidsdriften. Vurdering av arbeidsoppgaver, kvalifikasjoner og opplæringsbehov" ble også tiltrådt under forhandlinger, og det var enighet om å følge opp innstillingen fra prosjektgruppen.

Opplæringsprogrammet i forbindelse med prosjektgruppen ventes å være klar i løpet av 1. halvår 1985.

Arbeidsgruppes rapport har vært framlagt i vedlikeholdsavdelingens kontaktmøte og vil også bli lagt fram i anleggsavdelingens kontaktmøte i februar.

Oppfølgingen av prosjektgruppen "Arbeids- og ansvarsfordeling mellom inne- og uteadministrasjon i anlegg" har til nå vært utsatt. Den ventes imidlertid å bli drøftet i forbindelse med organisasjonsplanleggingen som foregår ved anleggsavdelingen.

Prosjektet "Informasjonstjenesten" ble av forskjellige årsaker utsatt en del i 1984, men er nå startet opp igjen.

Nye prosjekter for 1985

Prosjekt 1

Rekruttering til vegarbeidsdriften

Selv om det for tiden er ansettelsesstopp i vegarbeidsdriften, må det forutsettes at det i løpet av få år må foregå en del nyrekruttering for å holde produktiviteten opp i egedriften.

Arbeidsgruppens hovedoppgave blir derfor å vurdere hvilke kriterier (kvalifikasjonskrav) som skal legges til grunn ved nyansettelser. Gruppen skal også vurdere eksisterende og foreslåtte lærlingeordninger og se på hvordan de eventuelt kan innpasse i vegvesenets rekrutteringspolicy. Det vil ikke bli tatt standpunkt til omfanget av eventuell nyansettelse.

Prosjekt 2

Organisering av tidsskriftsrunderingen og bibliotekstjenesten

Hovedoppgaven i dette prosjektet er å undersøke om tidsskriftsrunderingen og bibliotekstjenesten fungerer hensikts-

Vegstikka

Av Tor Fr. Holan, personal



Harry Albrigtsen - fremkaller og kopierer

Vi er flere på vegkontoret som knipses bilder, men fremkalling og kopiering er det kun en som har ansvaret for. I mørkerommet er det Harry Albrigtsen som huserer. Han tar seg så og si av alle filmer i sort/hvitt som blir tatt av vegkontorets folk.

Vegstikka er nok største oppdragsgiver i så måte.

Vegkontoret fikk mørkeromsutstyr etter flyttingen til Skippergata. Fotoklubben lånte utstyret den første tiden, men nå er det mest Harry som bruker det.

For Harry begynte det som en hobby. Nå er hobbyen hans kommet til nytte også for vegvesenet. Vi har dratt nytte av interessen hans i mange år. Skal man levere film til fotoferretningene, må man regne med 14 dagers leveringstid. Harry kan gjøre det samme på kort tid og det kommer godt med.

Harry er førstesekretær på økonomiseksjonen. Årviksand er fødestedet, men han har vært Tromsøborger fra han begynte på vegkontoret i 1958.

Han holdt på å gjøre Afrikaner av seg. I nesten fire år, (1973/76) hadde han permisjon for å delta i hjelpearbeid i Tanzania.

messig. Det skal også gis en vurdering av på hvilken måte EDB kan benyttes i disse tjenestene.

Prosjekt 3

Forberedelse til EDB-innføringen ved biltilsynsstasjonene.

En arbeidsgruppe ved hver av biltilsynsstasjonene skal se nærmere på utforming/plassering av terminalarbeids-plass/utstyr m.m. i forbindelse med innføring av nytt EDB-utstyr.

Ved biltilsynet i Harstad og Tromsø skal disse spørsmål særlig sees i sammenheng med de forestående ombygginger av lokalerne.

ANLEGGET E 78

Laksvatnbukt - Kantornes

Fra og med siste del av november 1984 har vegvesenet vært i full gang med bygging av ny veg mellom Laksvatnbukt og Ørnes, en strekning på 2,3 km. Hele dette partiet er ny veg som delvis ligger et stykke ute i Laksvatnbukta, og som ellers følger fjæra over hele anleggsstrekningen. Tilstøtende strekninger Ørnes - Kantornes på 1,8 km ble bygget til og med forsterkningslag som entrepris sommeren 1984.

Anlegget Laksvatnbukt - Ørnes består av 100.000 anbrakte m³ ren fylling fra ende til annen. Litt skjæring i terrenget har bare forekommet i forbindelse med de to tilknytningsvegene i Laksvatnbukt. Men det er så lite at i prinsippet må all fyllmasse hentes fra et fjelltak ca 8 km fra anlegget, og et grustak ca 6 km unna.

Vi arbeider nå med første etappe av fylling, dvs. sprengstein og grus opp til kote 2. For øyeblikket har vi nå 14 - 15 lastebiler i sving med tipping av sidetaksmasser ved 3 tipper på anlegget. Takket være små problemer med snø hittil, og den gode tilretteleggingen for fyllingsarbeidet ute på anlegget, har arbeidet gått svært bra. I disse dagene kjører



Vegstikka

Av Gisle A. Fossberg, anlegg



Anlegget består av 100.000 m³ anbrakte ren fylling.

vi ut ca 500 løse m³ grus, og vel 1500 løse m³ sprengstein pr. skift, så kapasiteten er stor. I praksis gir dette en framdrift på ca 40 løpemetere pr. skift opp til kote 2.

Når vi er ferdige med fylling opp til kote 2, fortsetter andre etappe av fyllingen oppover som stort sett består av grus med steinplastring på sjøsiden. Ferdig veg vil ligge på ca kote 3,5. I løpet av andre etappe legges også Laksvatnbukt bru; en elementkultvert med spenn 7,0 m.



Arnulf Antonsen Til venstre og Hans Lynum.

Bevilgningen i 1985 på strekningen Laksvatnbukt - Kantornes er på ca 14 mill kr. Vi er veldig spent på om strekningen er klar til åpning i 1985, for etter planene er det først beregnet ferdig 1986. Før vegen åpnes over dette 4 km partiet må også rekkverket være på plass. Mye må gjøres før vi er kommet så langt.

Einar Nilsen.



Vedlikeholdsområde 5 inn i nye lokaler

Vedlikeholdsområde 5, Nordkjosbotn flyttet inn i nye lokaler i januar. Tilbygget til Vegsentralen ble ferdig ved årsskiftet. Kontoret på Lyngseidet er nedlagt og sammenslåingen med område 7 har passert siste fase.

Byggingen startet opp i september ifjor og ble utført av Bygg og Anlegg A/S. Den nye fløyen er på 81 m² gulvflate, og gir plass til 1 dobbelkontor, 2 vanlige kontor samt arkiv- og møterom.

De gamle kontorene på Vegsentralen er også pusset opp. Blant annet er gulvet rettet opp og resepsjonen er ombygd og gjort større. Den kan nå gi plass til to personer dersom dette blir nødvendig.

Nybygg og oppussing kostet kr. 500.000,-.

I tillegg til de som allerede var ved Vegsentralen er nå oppsynsmennene og begge vegmestrene under samme tak, likeså har den nye maskininstruktøren, Hans M. Figenschau fått kontor her.

Det midlertidige kontorbygget som vedlikeholdet har hatt vil bli stående inntil videre.

Kontorbygget på Lyngseidet er under salg, men garasjen skal fortsatt bli stående.

På feil side

En gammel dame gikk inn i et hus litt utenfor byen og oppdaget at en gutt på fem år var den eneste som var hjemme. "Du kjenner nok ikke meg, du," sa hun, "men jeg er bestemoren din - på farssiden."

Uten å se opp fra toget han lekte med, svarte pjokken: "Da kan jeg si deg med en gang at du er på feil side."

Endret fase 2-opplæring

Nå har Vegdirektoratet bestemt at fase 2 i førerkortopplæringen kan begynne etter 4 måneder mot tidligere først etter ett år. Ordinært førerkort utstedes likevel ikke tidligere enn før. Synspunktene er forskjellige.

Et tilbakesteg, mener en. Positiv utvikling, mener en annen.



Fra Biltilsynets jevnlige møter med kjøreskolene. Steinar Utby har innlegg.

Transportproblemer i Afrika

Biltilsynssjef Johan Filseth er for tiden permittert for å delta i utv. hjelpsprosjekt i Afrika. Prosjektet er Transportsektor SATCC.

Filseth skal se på problemet med overlatt og kjøretøykontroll. I denne forbindelse skal han intervjuer folk i 8 land og dermed få kjennskap til hvordan regelverket er — og hvordan de håndhever det. Reisen vil gå gjennom Mocambique, Tanzania, Zambia, Zimbabwe, Botswana, Swasiland og Lesotho.

Oppdragsgiver er Transportøkonomisk Institutt i samarbeid med Vegdirektoratets NORAD-kontor.

Samtidig med Filseth reiser 2 andre personer fra TØI. De vil den første uka oppholde seg i Maputu hvor sekretariatet ligger. De nordiske land har sekretariatfunksjonen. NORAD bevilger penger og har engasjert TØI til å delta i sekretariatet.

I Mocambique snakkes det portugisisk. En av de to fra TØI behersker dette språket. Ellers det engelsk det vil gå ut på, sier Filseth.

Han reiser 13. januar og vil være tilbake i slutten av mars måned. Da vil han utarbeide rapport og i forbindelse med behandling av denne, vil han reise nedover igjen senere.

Knut Arne Henriksen er stedfortreder for biltilsynssjefen.



Det er avdelingsingeniør Steinar Utby ved Biltilsynet i Tromsø og kjørelærer Oddmund Henriksen fra Storslett som etter oppfordring uttaler seg.

Et tilbakesteg

Utby sier: Obligatorisk "fase 2" opplæring i mørkekjøring, teori- og glattkjøring trådte i kraft for alle som fikk utstedt sitt førerkort klasse B første gang fra 1.4.1979.

Ordningen innebærer som kjent en obligatorisk etteropplæring 1 — 2 år etter første gangs utstedt førerkort. Den har vært gjeldende i snart 6 år, og omkring 13 000 fra vårt distrikt har til nå gjennomgått Vegdirektoratets kursopplegg.

Bakgrunnen for innføringen i 1979 var som kjent ønsket om å redusere de høye ulykkestallene i trafikken. Etter ulike innkjøringsvansker, både fra kjøreskolehold og myndigheter, fungerer ordningen i dag relativt bra. Dette betyr imidlertid ikke at alt er såre vel. Kursene har f.eks. ikke gjennomgått noen nevneverdig faglig utvikling siden starten i 1979. Videre er det stadig flere røster som trekker i tvil verdien av de pålagte kursene. Relativt høye kostnader for den enkelte har vært og er fortsatt en av hovedinnvendingene mot fase 2.

Det er likevel med overraskelse jeg leser rundskriv 68/84 fra Vegdirektoratet. Skrevet beretter om at fase 2-utdanningen nå kan gjennomføres allerede 4 måneder etter førerprøven, mot tidligere først etter ett år.

Begrunnelsen som er gitt er at — "praksis har vist at lengden på denne perioden (egentreningsperioden) ikke er så kritisk".

Muligens er dette vel fundert fra våre overordnede og politikerne, men jeg har faktisk oppfattet at en vesentlig del av poenget med fase 2-opplegget nettopp er avstanden (i tid) mellom fase 1 og 2.

Etter bare 4 måneder, vil de fleste ha fått relativt få erfaringer, og de vil bl.a. ikke ha erfart særlig de skiftninger i kjøreforhold som de ulike årstidene bringer med seg.

Jeg oppfatter derfor Vegdirektoratets endring som et tilbakesteg og

som et steg i retning av å oppheve hele ordningen.

Ulykkestallene har ikke vist fullt ut den ønskede endringen. Jeg tror likevel det hadde vært mer riktig å gå offensivt ut ved f.eks.:

1. Å styrke kursopplegg og -innhold faglig, f.eks. gjennom landsomfattende forsøk.
2. Å arbeide for økonomiske støtteordninger til hel eller delvis dekning av den obligatoriske opplæringen.
3. Å gi Biltilsynet ressurser til rett å kunne følge opp skolenes virksomhet.

Ved den foreliggende endringen uten andre tiltak, virker det som om våre overordnede er på defensiven og ikke lenger overbevist om hensikten med fase 2.

Positiv utvikling

— At fase 2 opplæringen kan begynne allerede etter 4 måneder ser jeg som en positiv utvikling, sier kjørelærer Oddmund Henriksen fra Storslett.

— Da har kandidatene innhentet erfaringer og er best motivert til å fortsette opplæringen. Utsetter de kjøringen etter bestått fase 1, vil de som regel ikke få særlig mer erfaring etter ett år. Interessens er størst til å lære etter kortest tid.

Men elevene kan vurdere selv. De kan fortsatt vente lenger om forholdene ligger bedre til rette for det. Det kommer jo også ann på penger til videreutdanningen. Lyst, interesse og penger spiller alltid en stor rolle.

Mest praktisk er denne ordningen også der halvårsbaner er eneste mulighet i opplæringen. Etter endte glattkjørings- og mørkekjøringskurs er det ikke eksamen. En konstatering av bedre kjøreegenskaper holder. Varig førerkort blir ikke utskrevet før etter at ett år er gått. Dette er en riktig måte å gjøre det på.

Trafikksikkerhetsmessig tror jeg ikke vi taper noe, heller tvert imot.

Og at opplæringen til førerkort fortsatt vil gå i fase 1 og fase 2 både tror og håper jeg på. Det gir en sikker og god fører-opplæring, sier Henriksen tilslutt.

PREMIERTE FORSLAG

Fire forslag ble behandlet av forslagsutvalget i desember og alle strøk av med premie eller påskjønnelse med tilsammen kr. 2.400,-.



Premievinner Øystein Myrvoll med omtalte grensemerker.

Vegvesenets emblem på grensemerker

To av forslagene kom fra Øystein Myrvoll, Vegkontoret.

Et av forslagene var å prege vegvesenets emblem på grensemerker. Da kan vegvesenets grensemerker skille seg ut fra merker som jordskifteverket og kommunene benytter ved sine grensefastsettelse og fradelinger. Til sammen utgjør dette etter hvert en „skog" av grensemerker — og alle er like.

Innkjøp av grensemerker foretas sentralt av Vegdirektoratet, og de leverandører som blir valgt må da få til oppgave å prege inn emblemet.

Forslagsutvalget syntes dette forslaget var godt og undret seg over at ingen har tenkt på dette før. Forslaget premieres med kr. 800,-.

Sikring av enderøret på stikkrenner på fyllingssiden

Dette var det andre forslaget fra Øystein Myrvoll. Ved nedlegging av stikkrenner forekommer det at ytterste røret helt eller delvis glir ut og vannet renner ned mellom de to ytterste rørene. Dette medfører erosjon i fyllingen som igjen gjør at enderøret tilslutt glir helt ut og mister kontakten. Forslaget går ut på å legge en autovernskinne på toppen som festes til betongrørene.

Utvalget fant ideen interessant og syntes det var bra at slike svakheter blir oppdaget. Men forslaget er ikke aktuelt dersom rørene legges ned forskriftmessig. Forslagsstilleren fikk en oppmuntringspremie på kr. 400,-.

Arbeidsplattform for montering bak på lastebil

Harry Sjøvoll, Grovfjord er forslagsstiller. Kurven skal henge bak på høyre side av vegvesenets lastebiler. Innfestingen til den enkelte bil lages slik at plattformen låses til lasteplanen. Arbeidsplattformen er godkjent av biltilsynet. Vedlikeholdsavdelingen har hatt forslaget til uttalelse og mener at plattformen kan være til nytte ved rengjøring og opptaking av skilt. Den vil gi sikkerhet i arbeidssituasjonen.

Ideen er ikke ny, men nytteverdien er begrenset til korte perioder i året. Forslaget ble premiert med kr. 600,-.

Utforming av høydeparallell

Jan Jørgensen, Harstad kom med forslaget om at høydeparallell blir forarbeidet av stålør og aluminium firkantør, istedet for trematerialer som er det vanlige.

Ideen er ikke ny, men utvalget fant å kunne se fordel ved denne løsningen. Forslaget ble premiert med kr. 600,-.

Vi gratulerer samtlige!!

Entreprisearbeid i 1985

Det er fortsatt ønske fra høyere hold om at entreprisandelen av årsforbruket bør økes. Det er dessuten interessant å skaffe erfaringer fra entreprisedrift til sammenlikning med vår drift.

I 1985 legger vi opp til at ca. en femtedel — eller drøye 20 mill kr av budsjettet til veginvesteringer skal brukes til entrepriser.

De anleggene som vi legger opp til å drive som entrepriser bærer i år som i de senere årene preg av at det er i byområdene Harstad og Tromsø at størstedelen av entreprisene vil skje. Dette henger for en stor del sammen med at det er i disse områdene at vegvesenet er underbeholdt med egne krefter. Ved å la arbeidet utføres ved entrepriser her, oppnår vi at flest mulig i utdriften får arbeid i nærheten av sine hjemsteder.

Tromsø-området

Av større entrepriser utenom dekkelegging omkring i fylket nevnes spesielt ferjeleiene Bellvik — Vengsøy mellom Kvaløya og Vengsøy på Fv. X-58. Her inngår utover selve ferjeleiene, ca. 16000 m³ løsmasser under vann som skal mudres bort, samt bygging av tilførselsveger. Arbeidet vil gå over drøyt ett år, fra våren '85 til forsommeren 1986.

På utbedringsanlegget Rv. 91 Fagernes — Breivikeidet gjenstår nå bare de siste 6,4 km mot Breivikeidet. På denne strekningen har vegvesenet allerede bygget nye Breidalselva bru, slik at entreprisarbeidet skulle gå forholdsvis greit forbi dette stedet. Arbeidet vil gå over sommeren 1985.

Forøvrig i Tromsø-området kan det bli aktuelt med en mindre entrepris på strekningen Tromsdalen — Kroken. Dessuten fullføring av strekningen Rv. 862 Larseng — Strumsbukta på Kvaløya i den utstrekning vi ikke har kapasitet til dette med egne krefter i Tromsø-området ute i sommersesongen.

Harstad-området

I Harstadområdet på Rv. 83 Mølnåsen Tunnel, skal portalene til tunnelen settes ut på entrepris. Arbeidet vil gå over et par vinter måneder tidlig

i 1985. Dessuten på entrepris skal settes opp belysning i denne tunnelen, og under "Lokket" i Harstad.

Utbedring på denne strekningen av Rv 850 Straumen — Refsnes i Sør-Troms skal fullføres ved en entrepris på 3,5 km som ventes å gå i perioden mai — august 1985.

Av fylkesveganlegg i Sør-Troms, skal en parsell med utbedrings-

Vegstikka

Av Gisle Forsberg, anlegg.

arbeid på Fv. X1 Borkenes — Harstad grense settes ut som entrepris i sommersesongen 1985.

Brev fra Gammelredaktøren

Branner og hete millioner

Godt nyttår!

Vi ble da ferdige med brenningen til jul — jeg mener brannene. Fjøs, boliger, speiderhus og diverse annet gikk i høst ukentlig opp i flammer ute i Ringsaker. På de kantene burde fyrstikker bare selges på resept, ble det sagt. Etterhvert som julen nærmet seg ble visst "brannmannen" opptatt med annen brenning, for slutt ble det, heldigvis.

Men avisene fikk da annet å skrive om — vegvesenet som "glemte" å bruke 30 millioner i 1984 — da vi fikk orden i lommeskuffen fant vi jammen 12 millioner til! Det var godt stoff, det. Og "folket" delte seg i 2 leire — de som forlangte vegsjefens hode på et fat — og de som så muligheten til noen millioner til nettopp sin vegstubb. Under julekaffen sang vi derfor trøstens ord til vegsjefen: "Du skal få en dag i mårrå som rein og ubrukt står, med planer og med millioner tel".

Ellers la brøytestriden seg, en ordning ble det da — her i lavlandet kunne det vel vært det samme hittil — så lite snø som det er. Til gjengjeld har man strødd sand, mange steder — ja sogar slette parkeringsplassen var strødd en morgen — man skal ikke brette noen ben før avgiften er betalt.

Så venter vi da på VM på skøyter, men interessen er laber, leser vi — rundetidene hittil i vinter har visst vært for skralle — kanskje bør skiløperne stille opp i år — de kan det.

Influenza og slik styggedom slo ned i jule- og nyttårshelga — forskning på mitt skrøpelige legeme slo fast at den beste av alle medisiner som ikke hjalp var — rødvinstoddy.

Anbefales!

Hilsen
Olve Reiersen

Fortsettelse fra side 3

Førjulsvinter uten snøproblemer

I hovedsak er disse midlene brukt slik:

Til faste dekker	ca. 9,0 mill
Til grøfter og stikkrenner	ca. 5,5 mill
Til forsterkningsarbeider	ca. 5,5 mill
Til forbedring av grusdekker	ca. 1,0 mill
Til rekkverk, toaletter, busslommer, skilt og krattrydding	ca. 2,0 mill

- Så 1984 var et godt år, Eilertsen?
- Ja, med en slik ekstrainsats ut-

over de planlagte tiltak, er det klart at 1984 må betraktes som et meget godt år for vedlikeholdet og dermed også for vegnettet i Troms. Men årets siste måneder vil nok vise seg å ha gitt skader som kommer tilbake som ekstra belastninger senere.

Is og vannproblemer

Hvordan var det å være vegmester i en førjulstid uten snø. Vi spør vegmester Almar Leirbakk i nord-fylket.

— Vi hadde en rolig periode. Snøproblemene vi hadde innstilt og forberedt oss på uteble. Andre ting dukket opp istedet. Vi måtte omstille driften. Vi fikk is- og vannproblemer vekselvis som været skiftet. Stikkrenner og grøfter frøs igjen. Vi har hatt mye arbeid med å holde disse åpne.

Det er helt unormalt å være uten snø til midten av januar.

Børytemannskapet som hadde beredskap i jule- og nyttårshelga på Kvænnangsfjellet ble likevel ikke arbeidsledige. De var bl.a. ute og høvlet og strødde sand juledagene.

Beredskapen på Kvænnangsfjellet tok ikke til i år før i midten av desember.

I området har vi en stor del brøytere av egne folk og har vært i den heldige situasjonen at vi har kunnet bruke disse til høvling og sandstrøing.

De glatte vegene har gjort at vi har redusert sand- og kalsiumbeholdningen betraktelig. Vi har sikkert strødd 4 — 5 ganger mer enn vanlig.

Glatte vegger og utforkjøring ser ut til å holde lag. Vegkantene er ekstra glatte og når det ikke er brøytekanter er det snart gjort å kjøre utfor.



Vi har strødd 4 — 5 ganger mer enn vanlig, sier Almar Leirbakk.

Vi har vært påpasselig med å strø, særlig er E6 og tettbygde strøk prioritert. Vi lytter til vegfarende om behovet og særlig rutebilsjåførene som er ute og kjører i helgene gir oss viktige meldinger.

Men sandstrøing kan gi falsk trygghetsfølelse. Det kan være omstendigheter som gjør at sandstrøingen ikke er så effektiv som vi tror, så det gjelder i alle tilfeller å kjøre forsiktig.

Lite snø gir liten fortjeneste

Dette sier Severin Richardsen fra Sørkjosen. Han brøyter fra Storslett over Sørkjosfjellet til Langslett og i Kildalen.

— Nå har jeg brøyttet i vel 35 år og det er første sesong at det har vært snøbart til langt ut i januar, sier han.

— Riktignok var førjulsvinteren i 1974 snøfattig. Da hadde jeg to turer fra Vegbrink til Langslett i november måned. Så var jeg ikke ute med brøytebilan igjen før julaften. Da kom det til gjengjeld rikelig med snø og landvind.

Denne sesongen hadde jeg et par turer på Sørkjosfjellet før årsskiftet. Et par runder som jeg tok mest for snø- og landvind.

Helt til midten av januar uten snø. det gir lite penger i lønningsposen for oss brøytere selv om vi har vår faste godtgjørelse. Vi som har dette som levebrød ser gjerne at det snø jevnt over hele vinteren, sier han.



Harald Hansen og Nordahl Iversen.

Utpå morrasia

"I dag ser du jammen trøtt ut, gamle venn. Er det noe i veien?"

"Jo, du skjønner, jeg kom ikke hjem før utpå morrasia, og akkurat da jeg holdt på å kle av meg, våknet min kone og spurte om jeg ikke sto opp for tidlig. Og da var det ikke annet å gjøre enn å kle på meg igjen og gå på kontoret."

Nye pensjonister

I løpet av 1984 har vi tatt avskjed med 17 pensjonerte i utedriften, 16 menn og 1 kvinne.

Tilsammen har de 533 årsverk i etaten.

Harstad

Mandag 26. og torsdag 27. november var det avskjedslag for åtte på Viking Nordic Hotell i Harstad. De fleste hadde ektefelle med.

Det var for:

Harald Nilsen, Bogen i Kvæfjord, Karl Michalsen, Borke-nes, Peder A. Pedersen, Sørvik, Asbjørn Nygård, Grovfjord, Johan O. Johansen, Fauskeveg, Hans Kr. Olsen, Sørvik, Benny K. Olsen, Sørvik, Johs. Barski, Silsand,

Nordkjosbotn

Mandag 3. desember var det duket for avskjedslag for 13 tjenestemenn med ektefeller på Vollan Gjestestue.

Det var for:

Oddleiv Skogstad, Bakkehaug, Ingfred Andersen, Meister-
vik, Bjarne Broderstad, Moen, Arne Andreassen, Silsand,
Sverre Pettersen, Kvaløysletta, Walter Iversen,
Krokeldalen, Gunnar Antonsen, Malangseidet, Almar
Isaksen, Badderer, Jørgen Johansen, Rotsund, Ivar H.
Johansen, Olderdalen, Magnar Larsen, Burfjord, Sigurd
Hole, Skjervøy, Eldor Augustinussen, Ramfjordbotn,

Av disse var det dessverre 6 som ikke møtte.

Ledelsen ved vegkontoret, vegoppsynsmenn og hoved-
tillitsmannen var tilstede for å hedre de avtrådte.



Glimt fra sammenkomsten.



Harstad-pensjonistene.

Johs. Barski med frue.

Personal-nytt

Fratredelser

UTEDRIFTEN

Odd Fagerli, Oteren
Oddmund Olsen, Håpet
Hans Kr. Olsen, Sørvik
Eidar Augustinussen, Ramfjordbotn
Rudolf Olsen, Vannareid

VEGKONTORET

Ingeniør Arnmød Bjørnstad, plan-
avdelingen.

Vi Gratulerer!

Med 50-års dag

Charles Hermansen, 9470 Gratangsbøtn	3/3
Helen Knutsen, Stjernevegen 27, 9020 Tromsdalen	5/3
Steinar Norum, Morildvegen 17, 9100 Kvaløysletta	10/3
Anton J. Antonsen, 9370 Silsand	4/4
Bjørnar Fagerli, 9470 Gratangsbøtn	25/4
Eldor Østerås, 9050 Storsteinnes	26/4

Med 60-års dag

Harald Hansen, Strand, 9020 Tromsdalen	12/3
Annie Skoglund, G. Fleischers gate 15, Harstad	15/3



Tiltredelser

UTEDRIFTEN

Rolf P. Hanstad har gjeninntredt i
arbeide.

Påskjønnelse for lang tjenestetid

Birger Sivertsen, Nordkjosbotn har i mars vært tilsatt i etaten i 40 år,
og Norvald Smørsgård, Sørreisa 25 år.

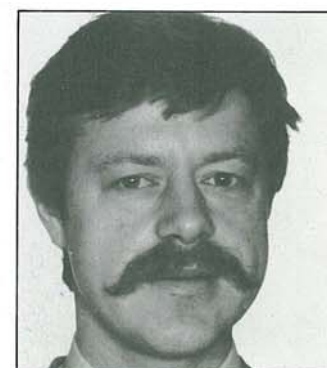
Disse tiltrådte også i 1984



Id Wahlberg, Biltilsynet Tromsø.



Tegneassistent Edel Miljeteig Aust-
lid, plan.



Ingeniør Petter Andersen, Biltilsynet
Tromsø.