

C

**ADRESSEENDRING**

Eventuelle adresseendringer sendes  
Statens Vegvesen, Troms, Vegkontoret.  
Dette gjelder også pensjonister.



## Hoild det en sesong tell?

Utgitt av Troms fylkes trafikksikkerhets-  
utvalg i samarbeide med Arthur Arntzen  
og Sparebanken Nord.

*Skift dekk i tide!*

# Vegstikka



Nr. 5 - 1985  
17. årgang

# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR  
VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 3 — 1985  
17. årgang

Redaktør  
Anna Josefsen

Redaksjonsutvalg  
Lisa Sundstrøm  
Gisle Fossberg  
Bjarne Otterdal

Redaksjonsråd  
Driftssjef Eilif Mathisen  
Formann Trygve Johnsen  
Konsulent Anna Johansen  
Oppsynsmann Bjørn Eriksen

Utgiver  
Statens Vegvesen, Troms  
Vegkontoret  
Postboks 615 - 9001 Tromsø  
Tlf. 083/56 211

Sats og trykk  
Lundblad Trykkeri A.s  
Tromsø

Opplag  
1450 eksemplarer

## INNHold

Organisering av vedlikeholdsområdene.....	3
Aviskritikken og vegvesenet.....	4/5/6
Stangneskrysset i Harstad.....	7
Vi bygger ut VHF-sambandet.....	8
Aksjon bedre bilist.....	9
224 søkere til 13 jobber.....	10
Brev fra gammelredaktøren.....	10
Åpning av E-78 Laksvatnbukt — Kantornes.....	11
Nytt fra fergeforbindelsen.....	11
Vitsestafett.....	11
Øking i nyregistreringer gir økt arbeidspress.....	12
Med veteraner på utflukt.....	13
Årlig kontroll av kilometertelleverk.....	14
Ryggen er gull verdt (3).....	15
Stønad til videreutdanning ved 2-årig teknisk fagskole.....	16
Velferdstur.....	16
Vegvesenfolk i orienteringsløypa.....	17
Bør deler av bedriftsidrettslaget VEG legges ned??.....	18
For 100 år siden.....	18
Sneskjerm av nylonnett.....	19
Vi tilsetter slik.....	20
På besøk hos «söta bron».....	21
Personal-nytt.....	21
Boliglån til statsansatte.....	22
Bruk av velferdsmidler.....	22
Premierte forslag.....	23
Visste du at.....	23
Det er ikke så farlig.....	23

## FORSIDEN

Vegstikkene må på plass til vinteren.  
Her Nordahl Iversen i aksjon på E-78  
i Tromsdalen.



# Omorganisering av vedlikeholdsområdene

Det er nå klart at områdene 3 og 4 slås sammen med felles stasjon på Finnsnes. Dette skjer umiddelbart. Sammenslåing av områdene 6 og 7, Tromsø-regionen venter vi med til høsten 1986.

Endel overføring av vegstrekninger må til for at områdene skal bli mer lik og hensiktsmessig inndelt. Omorganiseringen medfører ikke endringer i bemanningen.

Områdeinndelingen blir slik med ny nummerering og størrelser:

Område 1 Harstad vegstasjon	442 km
Område 2 Bardu vegstasjon	576 km
Område 3 Finnsnes vegstasjon (tidl. 3 + 4)	751 km
Område 4 Nordkjosbotn vegstasjon (tidl. 5)	747 km

Framtidig inndeling:

Område 5 Tromsø vegstasjon (tidl. 6 + 7)	722 km
Område 6 Storslett vegstasjon (tidl. 8)	512 km

Områdene 1 og 6, Harstad og Storslett har ikke fått endring på antall km veg.

Område 2, Bardu, vil få overført følgende veger fra område 4, Nordkjosbotn:

Fylkesvegen i Kirkesdalen	19 km
Fylkesvegen Ferset — Skjeggnes	18 km
Rv. 87 Rundhaug — Skjold	19 km
Tilsammen	56 km

Fra Finnsnes områdene 3 og 4 overføres følgende veger til område 4 Nordkjosbotn:

Rv. 854 Olsborg — Målsnes	25 km
Fv. Minde — Aursfjord	13 km
Fv. Sørølvmo — Holt	4 km
Fv. i Målselvområdet	8 km
Tilsammen	50 km

Tidspunkt for endringene

Sammenslåing av Finnsnesregionene skjer umiddelbart. I og med at vegmester Kåre Liland allerede er gått over til anleggsdriften er den formelle delen vesentlig enklere. Justering av områdene skjer også før vinteren.

Når det gjelder Tromsøregionen

(6 + 7) vil vi vente. Sammenslåingen blir sannsynligvis ikke før høsten 1986. Da vil vi ha fått erfaring i hvordan et "storområde" virker.

Bemanningen

Dagens oppsynsstab i vedlikeholdet synes å være brukbart tilpasset arbeids-



Svein Liland Paulsen - vegmesteren i område 3, Finnsnes.

mengden. Vi regner i alle fall ikke med at omorganiseringen vil skape behov for endringer i antall oppsynsmenn i vedlikeholdet, foreløpig.

Bemanningen i vedlikeholdet ellers er redusert med 58 mann i perioden 1978-85 ved naturlig avgang.

Gjennom et omfattende arbeid med vurdering av fremtidig bemanningsbehov er det satt opp en bemanningsplan som angir en arbeidsstyrke på 172 mann som minimum.

Selv om den foreslåtte omorganiseringen forutsetter å gi rasjonaliseringsgevinst kan en slik gevinst i dag ikke måles i årsverk. Derfor vil det ikke bli foreslått endringer i den foreliggende bemanningsplan for vedlikeholdsdriften.

Det er konklusjonen etter forhandlingsmøte ledelsen hadde med de berørte tjenestemannsorganisasjoner i første del av oktober måned i år.

Det skrives om oss

# Aviskritikken og vegvesenet

**Vegvesenet er ofte i søkelyset. Det kan vi konstatere av disse avisutklippene vi har samlet på. Avisene skriver om det vi holder på med, og det kan være både ros og ris. Kanskje vel mye ris.**

Vegstikka har stilt følgende spørsmål til vegsjef Herleiv Solberg, avdelingsingeniør Kr. Lind i Biltilsynet, hovedtillitsmann Åge Seppola og Halvor Halvorsen, formann i vedlikeholdsdriften.

- Synes du at avisene skriver mye negativt om oss?
- Hva tror du er årsaken til kritikken? Er den berettiget?
- Hvordan skal vi forholde oss til den?
- Gir avisene uttrykk for meningmanns holdning?

Herleiv Solberg:  
— Når jeg skal svare på det første



Herleiv Solberg — «Vi må være våken for kritikken, og særlig når den er saklig og berettiget være beredt til innen våre rammebetingelser å rette på dette —»

spørsmålet så la det med engang være sagt at jeg både som vegsjef og ellers i tidens løp har fått såpass hard behandling i avisene at mine uttalelser neppe kan ventes å være helt objektive.

Man har vel tålt det meste, selv om det har variert fra riv ruskende gale påstander via store urettferdigheter for av og til å treffe den nakne sannhet av kritikk. I de siste tilfeller er vi for dårlig til å forklare hvorfor.

Det verste jeg har opplevd var vinteren 1982. Kona og jeg tillot oss å protestere på endring av reguleringsplan ved heimen vår i Tromsdalen, mest p.g.a. saksbehandlingen. Dette var noe jeg trodde man kunne gjøre som privatmenneske, men det mente ikke avisen "Tromsø". Der ble det (brevet) referert som "vegsgjef Solberg i privat vegstrid". På spørsmål til journalisten fra kona hvorfor hun som medunderskriver ikke var nevnt og at jeg var fremstilt som "vegsgjef", var svaret at jeg var "kjendis".

Avisens hensikt i denne sak (sjeldent at protester på reguleringsplaner blir referert) er nokså klar.

Tilbake til spørsmålet — Vel mye kritikk?

— Ja, selv om det nå av og til kommer en del nøkterne/positive opplysninger.

Det verste med den negative kritikken er at den ofte farger politikernes syn mere enn de faktiske opplysninger gitt i vår årsmelding og i andre kilder.

Derved kan politikerne komme i skade for å prioritere på feilaktige premisser, og det kan bli framført argumenter mot sentralt hold som ikke er statistisk holdbare.

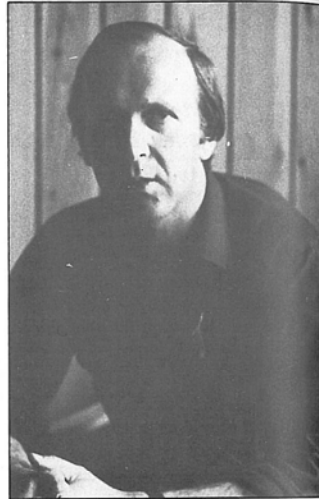
Kristian Lind:

— I et samfunnssystem er det vel å betrakte som et **sunnhetstegn** at det offentlige byråkrati utsettes for og kan tåle — kritikk fra brukerne av de tjenester som gis.

Det at vegvesenet er utsatt for kritikk viser vel bare at vi er en levende etat som i vårt daglige virke har en bred kontaktflate mot publikum og har et tjenestefelt som opptar og berører svært mange.

Halvor Halvorsen:

— En stor del av omtalen er klart negativ og kan skyldes flere forhold.



Kristian Lind — «Negativ kritikk kan skyldes mangel på informasjon —»

Vegvesnets arbeid er noe alle kjenner til og er dermed godt avisstoff. I vårt samfunn er syndebugger nødvendig og han/hun som vi har nærmest blir tillagt skylden for ett forhold.

Utvilsomt er ros og ris sunt og helt nødvendig. Dette fordi vi da får anledning til å korrigere vårt arbeid underveis til beste for alle. Her må påpekes at avveiningen mellom ros og ris må være i ett visst forhold. Dersom kritikken er ensidig negativ vil vi etter en tid stille oss likegyldig og vil dermed ikke være mottakelig for impulser utenfra.

Om dette avveiningsforholdet mellom ros og ris har ovenfornevnte forhold vil være vanskelig å gi ett entydig svar på. Dels fordi jeg arbeider i etaten og dermed er inhabil og dels fordi jeg ikke kjenner alle landets avisers dekning av vårt arbeid.

Åge Seppola:

— Kritikken går vel mye i negativ retning. Det har skjedd mye positiv med vegnettet. Søkelyset burde vært rettet mot dette. Men det virker som om det er mindre interessant for journalistene.

Hva tror du er årsaken til kritikken? Er den berettiget?

Herleiv Solberg:

— Enkelte ganger er den berettiget og da bør vi alle omgående ta den ad notan dersom tiltak kan iverksettes innenfor våre rammebetingelser. Ellers bør vi snarest informere kort og klart hvorfor det er slik/hvorfor vi ikke kan gjøre annerledes.

Målt i omfang tror jeg likevel at uberettiget kritikk mot vegetaten utgjør mer enn 50 %.

Her er flere årsaker.

1. Sensasjonslyst preger oftere en journalist enn lysten til en saklig nyhet/informasjon, og derfor er det ofte framstilt saker der sannheten ligger adskillig til siden for de framkomne påstander i avisen. Eksempel på dette er framstilling av avkjørsel til en blind mann på Bjørga-vegen i september 1985.

Enkel undeseøkelse viser at de faktiske forhold er helt anderledes enn framstilt

i "Nordlys". Det må her være sensasjonslysten fra journalisten som har vært mer utslagsgivende enn mannens opplysninger.

2. Samferdsel på veg berører de fleste mennesker ganske mye i dag. Det er derfor naturlig at det kommer kritikk mot et vegnett som langtfra er tilfredsstillende for dagens trafikk, og la oss i allefall være glad for den store interesse for veg.

3. Det kreves god utdanning og oppfølgingskurs såvel her i landet som i verden forøvrig for å forestå planlegging, bygging, vedlikehold og forvaltning av veg og trafikk. De fleste mennesker som daglig er i kontakt med veg og trafikk, bedømmer det de ser fra et rent overfladisk syn og tror/bedømmer/vurderer de retter på et for dem selv innbilt sikkert grunnlag.

4. Journalistene har ikke noen fagkunnskap om emnet, men uttaler seg ofte som om de hadde det — uten å søke faglig informasjon.

Kristian Lind:

— Hva som er årsaken til kritikk og om den er berettiget mener jeg er vanskelig å besvare uten å ta for seg hver enkelt konkrete sak.

Generelt vil jeg si at det er usunt og naivt å tro at all negativ kritikk er uberettiget. En byråkrat som avviser all kritikk er etter min mening en farlig byråkrat.

En del av det arbeidet vi utfører vil av noen bli betraktet som negativt. Mange ganger kan negativ kritikk skyldes mangel på informasjon slik at publikum har manglende innsikt i bakgrunnen for det som er gjort. På dette området (informasjonssiden) har nok vegvesenet ennå mye ugjort og vi kan bli adskillig flinkere til å informere.

Halvor Halvorsen:

Jeg påpekte betydningen av saklig og god kritikk utenfra.

Innad i etaten anser jeg dette som et vesentlig moment for å ansprete til innsats og arbeidsglede. Dette ikke bare på lokalplanet, men i hele organisasjonen.

En hører stadig at de som arbeider i Vegvesenets uteavdeling alltid sitter i bilene og koser seg med kaffe.

Når vi i avdelingen tar matpause vil vi være gjenstand for mange forbigående blikk i løpet av en halv time.

Klart finnes det i en hver organisasjon kritikkverdige forhold. Særlig i en organisasjon av en slik størrelse som Statens Vegvesen. Vi må alltid være villig til å se hvor vi står og kunne innrette oss etter publikum.

Vegvesnet er en servicert institusjon og vi må alle ha som mål å gjøre en så god jobb som mulig.

Åge Seppola:

— Vegvesenet er en mangfoldig etat. Alle bruker vegene. En offentlig etat blir ofte en syndebugg som alle har rett til å hakke på. Men de fleste vet for lite hva vi stiller med.

Kritikken er ofte rettet til feil instans. Det kan vi se på kritikken som har vært rettet mot fylkesvegnettet. Her strander det ikke på vegvesenets vilje, men økonomiske ressurser. Kritikken burde vært rettet mot de politiske myndigheter. Det har vært vanskelig for mange å forstå at vegvesenet har fått atskillig mindre å rutte med nå enn tidligere.

Men vi må bare innrømme at det skjer mange ting også i vår etat som burde vært gjort på en annen måte. Mye av kritikken er nok berettiget.

Hvordan skal vi forholde oss til kritikken?

Herleiv Solberg:

— Vi må være våken for den, og sær-



lig når den er saklig og berettiget være beredt til innen våre rammebetingelser å rette på kritikkverdige forhold, samt forklare årsaken i de tilfeller vi ikke kan gjøre noe.

Uberettiget kritikk må vi vel i sterkere grad enn hittil forsøke å besvare innenfor den kapasitet vi har — uten at det i for sterk grad bør gå ut over viktigere gjøremål.

Den mest ubalanserte/uberettigede kritikk bør vel helst oversees?

Kristian Lind:

— Min erfaring er at hvis man tar seg skikkelig tid til å fortelle folk om bakgrunnen for en regel/forordning/et tiltak, så vil som oftest dette bli forstått, om ikke alltid akseptert.

Lytt til kritikken — vurder den nøye og gjør hva du kan for å finne ut om den er berettiget og om du kan rette på det påklagede forhold.

Hvis du kommer til den konklusjonen at kritikken er basert på feile premisser eller at det påklagede forhold ikke lar seg rette på. Informer på en saklig og god måte uten på død og liv å måtte "knuse" kritikken. (synes her at vedlikeholdssjefens svar på kritikk av kantmerkingen kan stå som et eksempel på en god måte å svare kritikk på).

Halvor Halvorsen:

En kan stille seg spørsmålet om vår organisasjon fungerer slik den burde. F.eks. har våre arbeidsledere på lokalt nivå blitt tillagt så mye rutinemessig papirarbeid at disse ikke får tid til å lede og koordinere våre arbeidsoppgaver som må være deres viktigste arbeidsoppgave.

Vi må i allefall lære av kritikken, og se på etaten innad. I den anledning kan man stille spørsmålet med oppbyggingen av organisasjonen på lokalplanet hvor vi har tre avdelinger, maskin, vedlikehold og anlegg.

Er disse godt nok koordinert og går samarbeidet disse avdelingene i mellom som det skal? Kunne det vært hensiktsmessig å utvide dagens system med en leder som hadde til oppgave å koordinere de tre ovenfornevnte avdelingene på lokalplanet. Med dette mener jeg ikke å frita oss på grasrota for ansvar. Klart kan også her mange ting rettes på og gjøres bedre.

— Dersom vi aksepterer at kritikk er nødvendig og da både i positiv og negativ retning, er spørsmålet hvordan vi skal forholde oss til denne. Kunne det være en ide å se på Sparebanken Nords opplegg med "Ring Bjørn" kampanjen. Er dette noe for oss?

Halvor Halvorsen — «Dersom kritikken er ensidig negativ vil vi etter en tid stille oss likegyldig —»

Åge Seppola:

— Vi må nok legge mer vekt på å være service- og publikumsrettet. Det har vi også prøvd på. Vi har hatt Aksjon Publikum.

Den negative kritikken bør vi ta ad notan og ikke bare trekke på skuldrene. Vi må ta lærdom av den og ikke være navlebeskuere. Vi må forbedre oss selv både faglig og personlig.

Likeså bør vi gå ut med mer informasjon til avisene. Det har etaten vært klar over og vil gjøre noe med det. Vi må søke profesjonell hjelp — f.eks. i en informasjonskonsulent.

Vi burde gå mer ut med faktiske opplysninger for å tilbakevise kritikken, uten å drive avispolemik.

**Gir avisen uttrykk for "meningsmanns" holdning?**

Herleiv Solberg:

— Nei, jeg tror ikke alltid det. Jeg har gjennom samtaler med mange rundt om i fylket et helt annet og mer positivt inntrykk av at folk mener noe annet og bedre om etaten og vegnettet enn hva avisene framstiller.

Det er — heldigvis — mange som husker hvilke tilstander vi hadde på vegvettet for 15-20-25 år siden, noe journalistene ikke synes å huske.

Det er videre mange som sammenligner med andre fylker til vår fordel, noe som aldri framkommer i aviser — heller motsatt.

Likevel må vi innrømme at ofte framstiller avisene det som "den i den berørte sak meningmann" mener, som f.eks. skjer for dem som er hardest rammet av teleløsning.

Her har ikke vi fått det skikkelig fram at bare ca. 8½ % av fylkesvegene har fæle teletilstander i 1985, og at disse tilstander rammer bare 1-2 promille av det samlede transportarbeid på riks- og fylkesveger i Troms.

Bare "meningmann" og vi i etaten kan rette på det som avisene framstiller feil. Vi kan ikke vente at meningmann gjør dette, hvorfor mere aktiv informasjon fra vår side er påkrevet.

Kristian Lind:

— Det er nok dessverre ikke alltid at avisenes framstilling av en sak er sammenfallende med oppfatningen til fler-

Åge Seppola — «Kritikken er ofte rettet til feil instans. Det kan vi se på kritikken som har vært rettet mot fylkesvegnettet —»



tallet i befolkningen. Dette kan man særlig se i valgkamptider hvor stridende partiaviser avler historier slik som det i øyeblikket passer partiet best.

Særlig farlig er dette nå avisene klipper sammen forskjellige bruddstykker av intervjuer og serverer en hovedkonklusjon på lapskausen som ligger langt utenfor intervjuobjektene meninger. Dette har vi dessverre sett eksempler på i det siste. Så vær på vakt, og be gjerne om å få opplest det ferdige produkt før det trykkes.

Halvor Halvorsen:

Etter mine år i Statens Vegvesen sitter jeg igjen med en følelse av at publikums syn stort sett er negativ og konklusjon må nok desverre bli at avisene uttrykker det som er generelt blant publikum.

Åge Seppola:

— Avisene setter sakene på spissen. Mitt inntrykk er at menigmann har et godt forhold til vegvesenet.



## Stangneskrysset i Harstad??

— Av Bjarne Otterdal —



Stangneskrysset i Harstad har den siste tida vært gjenstand for ein del oppmerksomhet. Krysset vart tatt i bruk då ny rv. 83 vart åpne i 1979. Krysset er fullkanalisert med såkalt fysisk kanalisering, d.v.s. trafikkløyper av kantstein. Fartsgrensa på rv. 83 er 70 km/t, på Stangnesvegen 50 km/t.

Etter at ny rv. 83 vart åpna har det vore stor aktivitet i dette området med bygging av Stangnesbasen og bygging av Kanebogen senter. Første byggetrinn av Kanebogen senter er no åpna, og Stangnesbasen er klar for etableringer av verksemdar innan oljeindustrien.

Trafikken på Stangnesvegen har soleis vore aukande. Dette har ført til køtendens i dette krysset. Det er også registrert 5 ulykker med personskader sidan 1980. Krysset er altså på grensa til å bli

definert som eit ulykkesbelasta punkt. Dette har resultert i at Planavdelinga ved Vegkontoret no skal sjå på kva som kan gjerast med krysset.

Det er også eit ynskje frå Harstad kommune og Kanebogen senter at noko blir gjort.

I ei slik sak er det kryssande interesser (på fleire måter) å ta hensyn til. På den eine sida er det hensynet til rv. 83 som hovedveg til Harstad by, og trafikken på rv. 83 bør prioriterast. På den andre sida er det hensynet til trafikkikkerheten. Dette går for det første på ulykker i krysset. Men det kan også tenkast at problema i krysset blir så store at folk som i dag kjører Stangnesvegen vil velge det langt dårligare sekundærvegnettet mot sentrum. Auka trafikk her kan igjen føre til trafikkulykker.

**Kva tiltak skal vi så velge?**

Det er ikkje avgjort, og det vil m.a. avhenge av del trafikkteilingane vi no skal foreta. Aktuelle tiltak kan være nedsatt fartsgrense på rv. 83, full stoppskilt i Stangnesvegen, lysregulering eller rundkjøring. Vi kan vel også nevne den delvise toplanløyninga somer vist i reguleringsplanen, men denne løysinga er truleg for dyr til å bli gjennomført med det første.

Stangneskrysset er ellers prioritert som nr. 2 etter krysset ved Tjeldsundbrua når det gjeld utbedring av trafikkfarlege punkt på riksvegane i Harstad kommune. Det kan bety at dyrare tiltak som lyskryss eller rundkjøring kan bli bygt i løpet av 2-3 år.

Men tidspunktet for utbedring er sjølsagt også avhengig av om det skjer ei forverring av ulykkesituasjonen i krysset.

## Vi bygger ut VHF-sambandet

I løpet av vinteren vil vi få etablert 3 nye basisstasjoner. De 6 vi har idag greier ikke å dekke hele fylket. Målet er å ha full dekning langs alle hovedferdselsårene samt alle utsatte vegstrekninger.

VHF-sambandet er uunnværlig. Men det koster. Radiodriften i fylket beløper seg til ca. 1,4 mill totalt årlig. Derfor er det viktig at vi utnytter sambandet maksimalt.

Ca. 175 av de 250 mobilstasjoner vi har er plassert i etatens kjøretøyer og maskiner. Av de resterende har oppsyn/administrasjon 60 og biltilsynet 15.

Samtlige 6 basisstasjoner er etablert med styrestasjoner. 3 er idag tilknyttet automatisk telefonoverdrag. 4 av basisstasjonene er plassert hos Televerket, 1 privat og 1 i egenrigt.

De er plassert slik:

Samaåsen, Harstad	kanal 11
Holtet, Bardu	kanal 17
Kistefjell, Finnsnes	kanal 13
Fløya, Tromsø	kanal 14
Trolltind, Arnøy	kanal 16
Rappesvarre, Kvævangsfjellet	kanal 11

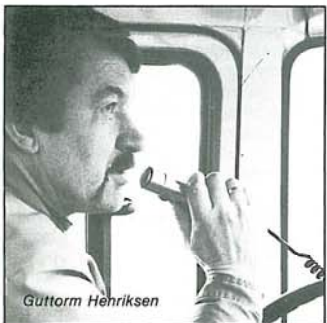
Utstyret koster. Som eksempel kan nevnes at en ny VHF-mobilstasjon koster ca. 14.000,-, en nye basisstasjon ca. 30.000,- og telefonoverdrag tilknyttet basisstasjon koster i innkjøp ca. kr. 20.000,-.

Plasserings- og tilsynsavgift til Televerket kommer på ca. kr. 25.000,- pr. år. pr. stasjon for de stasjoner som er plassert i Televerkets anlegg.

I tillegg kommer årlig konsesjonsavgift på mobilstasjoner og basisstasjoner på ca. 227.000,- totalt.

### Utbygging nærmeste år

**Harstad:** Telefonoverdrag til Samaåsen basisstasjon.



Guttorm Henriksen



**Finnsnes/Senja:** Bedre dekning for Ytre Senja med etablering av ny basisstasjon på Riven v/Husa, kanal 16 m/telefonoverdrag.

**Vegsentralen, vedlikeholdsområde 4 og Tromsø vegstasjon:** Ny basisstasjon på Vårhaugen i Balsfjord, kanal 15 m/telefonoverdrag. Denne vil gi god dekning av Lavangsdalen, Balsfjord, Malangen og deler av Målselv (Øverbygd).

**Vedlikeholdsområde 4, Nordkjosbotn:** Ny basisstasjon på Rasteby i Storfjord for bedre dekning i Skibotndalen og Lyngen/Storfjord mot Nordkjosbotn. Kanal 12

**Vedlikeholdsområde 6, Storslett:** Telefonoverdrag til Rappesvarri for bedre utnyttelse av radiosambandet på Kvængsfjellet, spesielt vintertid med beredskap etc.

Basisstasjonen på Vårhaugen etableres i samarbeid med Balsfjord kommune.

### Godt samarbeid med Forsvaret

Vi har fått et godt samarbeid med Forsvaret. Troms Landforsvar leier plass til sitt radiosamband i vegvesenets radiobraker. Som motytelse sørger Forsvaret for transport til våre basisstasjoner når vi trenger det for reparasjoner og lignende på rasioutstyret. Dette er en ordning som vi drar nytte av på hver vår kant. Spesielt kan Forsvaret dra nytte av våre etablerte basisstasjoner, f.eks. under øvelser. Og vi får hjelp til transporter til basisstasjonene. De er ikke alltid like tilgjengelige.



Guttorm Henriksen og medarbeiderne på helikopteret.



Forsvaret hjelper oss med transport. Hans Age Olsen i helikopteret.

## Aksjon bedre bilist '85

### Resultater i Troms fylke

Aksjonen har pågått fra 1. juni og skal vare ut året.

På landsbasis hadde vi pr. 8. august kontrollert 20.000 kjøretøyer. Av disse hadde over 40 % mangler. 3,4 % hadde så alvorlige feil at de ble avskiltet.

### Howdan går det med aksjonen i Troms fylke?

Vi spør fungerende biltilsynssjef Knut Arne Henriksen.

— Aksjonen er lagt opp rundt helgekontroller. Ved utgangen av september hadde vi hatt fullstendige kontroller på 960 kjøretøyer. Av disse var 900 personbiler. Hele 349 av personbilene hadde mangler (38,8 %), og 15 så store magler at de ble avskiltet (nesten 2 %).

Av motorsykkel/moped ble 10 avskiltet. Det vil si hele 25 %.

### Hva slags mangler dominerte?

— I de tre første måneder juni, juli og august hadde en overkant av 20 % feil med lys-utstyret. Feilprosenten steg drastisk i september. I denne måneden da det stilles ekstra store krav til lys, hadde 53 % av kjøretøyene feil med lysfunksjonen.

I august hadde 19 % av kjøretøyene feil med hjul/gummi. I juli var feilprosenten 8,3.

Dette er et typisk fenomen. Sommerdekkene er gode i begynnelsen av sesongen. De slites, og man venter med nyinnkjøp til neste sesong. Det samme skjer i vintersesongen — dessverre.

Ellers konstaterte vi at nesten 10 % feil var jevnt fordelt mellom forstilling, styring og bremsutstyr.

### Samarbeidet med politiet dårlig

På disse 960 kontrollene har biltilsynet brukt mellom 250 og 300 arbeidstimer. Det har vært en ekstra belastning fordi helgekontrollene har kommet på toppen av en ellers hard arbeidsuke.

— Vi får håpe at resultatet står i forhold til innsatsen. Personlig er jeg i tvil, sier Henriksen.

— Samarbeidet med politiet har vært dårlig. Tidspunkt og kontrollmåte har vært vanskelig å samordne. Politiet har vært mest interessert i kontroll av fart og promille.

Ved oppstarten av aksjonen ble vi lovet et opplegg som blant annet skulle være å veilede trafikantene sammen med politiet. Dette har uteblitt.



Her er Knut Arne Henriksen «prøveklut» for politiet. Samarbeidet med aksjonen har vært dårlig. Politiet var mest interessert i promille og farts kontroll. Det var ikke utgangspunktet sier Henriksen.



## Økonomisk støtte til opplæringstiltak som forgår på fritid

Mange tilsatte i vegvesenet benytter fritiden til å gjennomgå opplæringstiltak som har tilknytning til vedkommende arbeidsområde. Slik opplæringsvirksomhet er så positiv for etaten at deler av utgiftene bør kunne dekkes selv om opplæringen ikke fullt ut ligger innenfor det arbeidsområdet vedkommende dekker.

Vegkontorene er delegert myndighet til å treffe avgjørelse om hvordan denne stønadsordningen skal fungere. Opplæringsutvalget melder følgende:

— må ha tilknytning til vedkommende søkers arbeidsområde.

— må i sin helhet foregå på fritid (med unntak av eksamenspermisjon).

Stønad kan gis for inntil 75 % av kursavgiften, maksimalbeløpet er for tiden kr. 5.000,- pr. tiltak. Det gis ikke stønad til bøker, materiell, reiser, eksamensavgift m.v.



Søknad om tilsagn om dekning av utgiftene må sendes vegkontoret ved kursstart. Eventuell utbetaling skjer etter skuddsvis ved fremvisning av vitnemål og kvitteringer.

## 224 søkere til 13 jobber



Wiktor Eriksen med søkerbunken.

Vegvesenet er tydeligvis en attraktiv arbeidsplass. Det kom inn 224 søkere til spesialarbeiderstillingene i anleggsdriften vi kunngjorde ledig i sommer.

**vi bruker bilbelte**



**-også i baksetet**

13 er tilsatt, 4 tiltrer straks, mens de resterende 9 tiltrer stillingene til våren.

Det er hyggelig at mange er interessert i å jobbe i etaten. men vi slår forsvi vidt ingen rekord i å motta antall søknader. Hedmark Vegnytt melder at de fikk tilsammen 517 søkere på 8 stillinger som spesialarbeidere i 6 forskjellige vedlikeholdsdistrikt i fylket.

Arbeidet med mottak og registrering av søknadene her på vegkontoret hos oss har Wiktor Eriksen på personalsesjonen hatt. Han har vært bindeleddet mellom søkerne og ledelsen i arbeidet

med å komme fram til gode kandidater.

— Har du inntrykk av er det er arbeidsledige folk som søker, eller er det ønske om å skifte jobb som står bak søkermassen?

Vi spør Wiktor Eriksen.

— Det var begge deler, men hovedvekten er søkere som ønsker å skifte arbeidsplass. Denne gangen gikk vi ut med annonse om at vi var spesielt interessert i yngre søkere på grunn av den skjeve aldersfordelingen i arbeidsstokken. Gjennomsnittsalderen på søkerne var ca. 32 år.

## Brev fra Gammelredaktøren

### Feberier

Vi har vært gjennom moltefeber, fotballfeber inklusiv Pål Jacobsen feber — tror du ikke knekten gikk hen og fikk influensa nå før viktige kamper og i selskap med Kongen — valgfeber og jaktfeber og så leser vi sannelig i avisene at halve Hedmarken ligger i influensa og forkjølelse, regnsommeren får skylden for det — og nå er det jammen mart'n feber også. Mart'n forbinde de fleste av oss ikkehamarsinger med sommer og godvær nok til tivoli og annet sirkus, men så ikke her, her svegter man nemlig til høsten. Det må henge sammen med slaktetiden — "han var på Hamar med slakt" som du sikker husker fra visen.

Men feberer på vegkontoret har lagt seg — ihvertfall på ett område — pengene har nemlig rullet jevnt og trutt og ikke minst fort, så det er ikke lengre fare for overskudd i kassa her i gården. Nå knyttes spenningen bare til Mjøsbrua — der står det uavgjort mellom entreprenør og vegvesenet etter ordinær tid, det blir som før sagt omkamp i Gjøvik byrett. Men bruåpning i november blir det i allefall, hvis ikke støypevogna som knakk sammen i siste etappe skaper store forsinkelser. Feberier kan man få av mindre, for — snorklipper er bestilt fra Slottet. Grensen mellom Opland og Hedmark er lokalisert ute på brua, der skal snoren fortøyes. Arrangørene har imidlertid glemt på en godbit — hvilket fylke som får æren av å bespise de prominente gjestene, bevares som en statshemmelighet — her skal man ikke rissikere at noen spiser av lasset.

Ikke før har reinjaktfeberer lagt seg og mens ennå rypejaktfeberer herjer i kroppen, så slippes "æljakt-feberer" løs.

Vi har inntrykk av at det er jakta over all jakt på disse kanter. Forberedelsene er i full gang — skytevåpen og skyteferdighet trimmes både sent og tidlig, antrekket sjekkes, du kan ikke stille opp i hva som helst hvor som helst, bikkja jages opp fra ovnskraå, sommerlatskapen som måte sitte igjen hos den og dens herre og mester har dårlige vilkår i disse dager — apparatet i sjåen får en ekstra omgang såpevask, "æljakaffen" ved peiskosen om kveldene tåler nemlig ikke hva som helst i denne sammenheng, "æljhistoriene" skal heller ikke være for slappe, vet du.

Så får vi søndagsturgåere holde oss hjemme i mangel av "ælj" kan så mangt skje. Traktorer og hester, telefonstolper og snøskjermar har vært ille ute år om annet, ifjor ble gammelræderen i Trysil tildelt gult kort — i år?

Gammelredaktøren har vært skyteskiver før de.

Og vegvesenet — det stanser opp noen dager — "æljen" jekker med letthet ut noe så prosaisk som hovelkjøring og administrasjon, men så blir det vel noen gode historier av det hele.

God høst

Hilsen  
Olive Reiersen

## Åpning av E-78 Laksvatnbukt - Kantornes

Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

Den ca. 4 km lange vegstrekninga Laksvatnbukt — Kantornes ble åpnet for trafikk 10. september. Arbeidet har gått fort unna — 15 måneders byggetid. Det meste er gjort i egen regi.

Arbeidet med parsellen startet i juni '84 og ble drevet som entreprisedrift hele 1984. Senere har arbeidet vært utført i egen regi.

### Vitsestafett

Så er det Åge Seppola sin tur. Han sier at han må følge opp etter Bjarne Otterdal med en finskvt. Åge urfordrer Hans Takøy på Finnsnes vegstasjon.

"Pekka var timmerhoggar langt inne på dom Nord-Finska viddorna vid Enare sjø. Vid Finske Riksvalat blev Pekka stemt inn i riksdagen som representant før skogsarbeitarna.

Ungefår efter 3 år skulle Pekka holda sin jungfrutal i Riksdagen, han ville ju tala om før alla om dom svårige vilkor skogsarbeitarna hadde det i Norra Finland.

Før at strika under hvad han menade tok han sin yxa och vikade med den från talarstolen.

Pløtsligt lossade Pekka taget på sin yxa, som nu virvlade genom salen och landade midt i skødet på en kvinna från oposisjonsbenken.

Helsingens Sanomat gjorde en reportasj på denne sak. Det stor att läsa att kvinnan inte blev skadade, sjølv om yxan råkade mycket strategisk.

Men den mannliga representanten som satt vid kvinnans venstra sida, blev mycket hårdt skadade, då han lossade fyra fingrar på sin høgra hand."

— Det er et fint stykke vei vi har fått, sier Thor Scheffe og vi er stolte av parsellen. Dessuten har arbeidet gått greit unna. Totalt har parsellen kostet ca. 20 mill kr., av dette 7 mill i entrepriser.

Av andre tall kan nevnes at det er kjørt inn ca. 250.000 m<sup>3</sup> masse fra sidetak.

Forøvrig kan det nevnes at bærelaget som er brukt er det samme som i Lavangsdalen, nemlig sementstabilisert grus.

Den største fordelten med nyvegen

kan neppe måles i penger eller masse. Vi har nemlig fått en vei som går utenom all tettbebyggelse. Det betyr bl.a. at skolebarn kan ferdes trygt utenom den sterkt trafikerte E-78.

Vi går nå mot vintersesongen, og mens trafikantene nyter en ny og oversiktlig parsell, skal det arbeides videre på strekninga Kantornes — Storelv. Her gjenstår det 2 km, og anleggsdrifta skal skje i egen regi.

## Nytt fra ferjedriften

Vegstikka

Av Reidar Skjelmo

I september måned fikk Troms Fylkes Dampskibsselskap levert en 30 personbilers ferje med lukket forskip. Denne ferje er satt inn i sambandet Hansnes — Skåningsbukta — Stakkvik som binder sammen Ringvassøy — Vannøy og Reinøy.

B/F Malangen som har opprettholdt trafikken i dette samband vil bli overført til sambandet Fenes — Austnes — Altevik som binder sammen Grytøy — Bjarkøy og Sandsøy. Denne overføring vil gi sambandet økt kapasitet både når det gjelder antall biler og lastekapasitet.

I tidsrommet 1. januar — 31. august 1985 har riksvegferjene fraktet 468663 personbilenheter mot 437209 personbilenheter i 1984. Dette er en økning på 31454 personbilenheter eller 7,2 %.

Det er store variasjoner i trafikktvillingen i de enkelte samband. Størst trafikkøkning har sambandet Svensby — Breivikeidet med 20,1 %. Deretter følger sambandet Revsnes — Flesnes med 16,5 %. I sambandet Harstad — Sørollnes var det derimot en nedgang i trafikken på 10,5 %.

Trafikkøkningen i sambandet Svensby



— Breivikeidet skyldes nok for en stor del reparasjonsarbeide på ferjeleiene våren 1984 som førte til sterk reduksjon i antall ruteturer.

Trafikkøkningen i sambandet Revsnes — Flesnes har nok delvis sin årsak i større ferje fra sommeren 1984, men også heving av vegstandarden på rv. 850 mellom Gåre og Revsnes kan ha medvirket til større trafikk.

Den store nedgang i trafikken i sambandet Harstad — Sørollnes har vi ingen forklaring til.

# Øking i nyregistreringer gir økt arbeidspress

## Vegstikka

Av Ingvart Sommerlund, Biltilsynet

**Fram til september har Troms fylke hatt en øking i utstedte vognkort på 26,6 % i forhold til samme tidsrom ifjor. Økingen er størst i Tromsø med 2232 utstedelser, mens prosentvis øking er størst på Finnsnes.**

Allerede etter utgangen av januar 1985 ble det merkbar øking av utstedte førerkort sammenlignet med tilsvarende måned året før. Denne tendensen fulgte alle påfølgende måneder fram til september.

Det er mest øking i mars måned, ca. 50 % på alle stasjonene i forhold til ifjor. De fire siste månedene i perioden var det forholdsvis stor øking også på Finnsnes. Dette har noe sammenheng med at Tromsø da sluttet å registrere for Finnsnes-området.

Lang ventetid i Tromsø var nok også med på å flytte arbeidsmengden til Finnsnes. I mai var det også stor registreringsaktivitet i Harstad og Finnsnes med nest størst øking, mens i Tromsø ble juli den nest største måneden i øking og også med størst antall utstedte vognkort.

Finnsnes hadde juli måned flest utstedte vognkort, mens Harstad hadde juni måned som den høyeste.

Denne store øking i registreringsmengden skyldes vel gode lånetilbud, bra økonomi og høy levestandard, og kanskje også motesak. Ingen kunne forutsi økingen, verken langtidsplan eller prognoser. Langt mindre ble bemanningen styrket i takt med økt arbeidsmengde. Det var de samme dyktige og erfarne medarbeidere som også denne gang måtte strekke seg, og hvor 4 personer måtte gjøre jobben for 5.

Sentralt ble det ikke engang spurt om hvordan man greide oppgavene, selv om de visste det allerede etter 1. kvartal. Langt mindre ble det gitt tilbud om midler til ekstrahjelp.

En så markert arbeidsøking burde vært møtt med tiltak fra sentralt hold. Det er nærmest å betrakte som "krise", og på andre områder finnes det tiltak for slikt. Selv en stabil stab vil ha problemer, og dersom det i tillegg inntreffer sykdom og liknende vet man utfallet. Med årene vil også alderen på de tilsatte ikke være i stand til å motstå slike påkjenninger. I tillegg til dette kommer også ferieavviklingen.

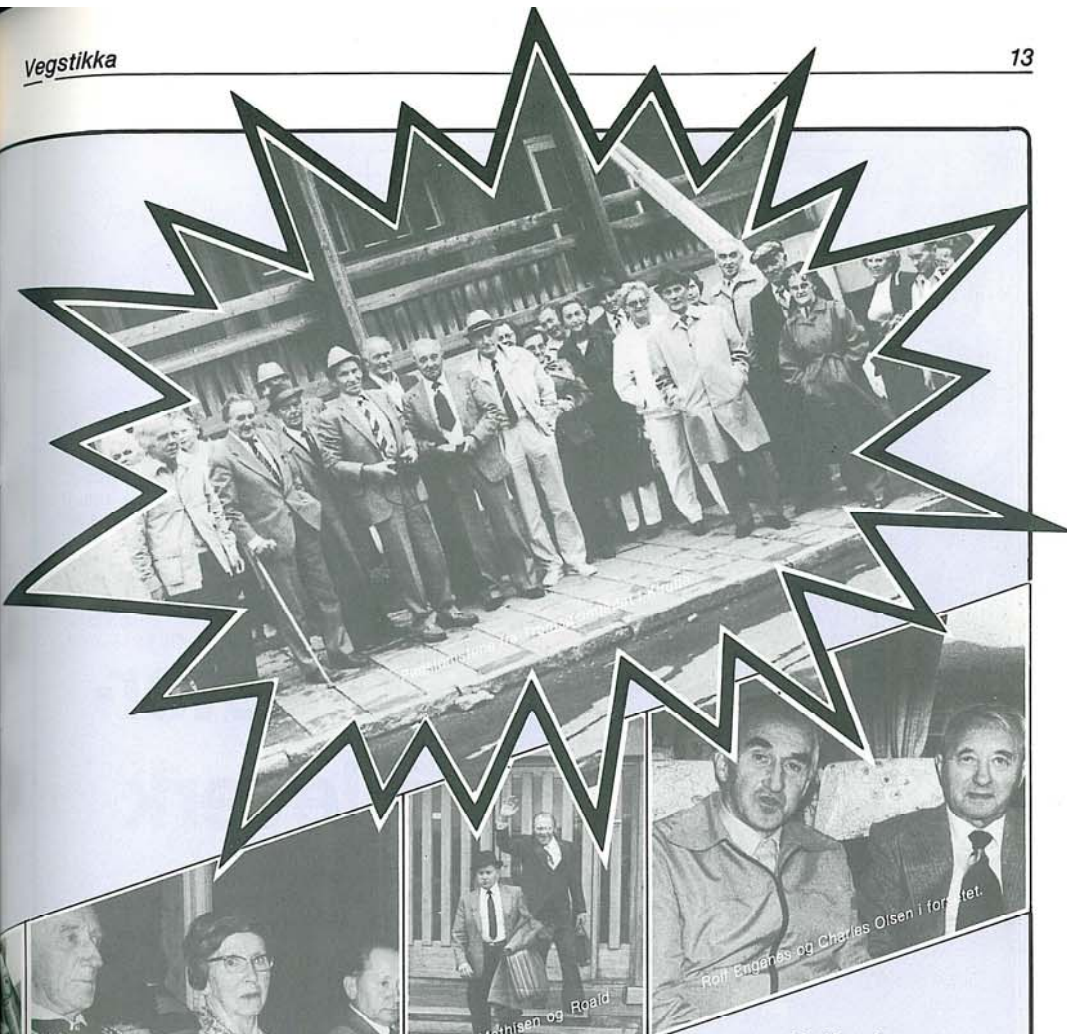
Det er ikke en enkel og lett oppgave å yte god publikumsservice, opptre smilende og samtidig avise publikum med ventetid på flere dager og enda verre, med stengte dører.

Økingen i utførte arbeidsoperasjoner ville sikkert vært høyere dersom ventetiden ikke hadde satt begrensning. Det var vel mange som foretrakk å ikke foreta det formelle elefskiftet p.g.a. ventetiden og brukte kjøretøyene som lån. Kanskje ble staten snytt for en god del registreringsavgift, inntekt som sikkert hadde dekket bemanningsøkingen med minst 10 %.

# Med veteranene på utflukt



Tilbaketuren gikk gjennom Skibotn.



For pensjonistene i Nord-Troms ble det arrangert velferdstur til Kautokeino 10. og 11. september. Turen startet i Olderdalen og første stopp var Kaasen gård. I Alta ble det servert lunch og i Kautokeino var velferdsheten for å besøke Juul's sølvsmie.



Marlin Måthisen og Roald Bergmo



Rolf Engenes og Charles Olsen i forstet.

Velferdsturen for pensjonistene i Tromsø-området gikk i høst til Kiruna.

Turen startet tirsdag 3. september og første kaffestopp var på Vollan. Deretter bar det videre til gratangen, langs Kystriksvegen, om Grovfjord - for ny kaffestopp i Bjerkvik. Etter å ha kjørt over Mellomriksvegen endte dagen i Kiruna. Onsdag 4. sept. gikk turen mot Norge, over Karesuando endte stopp i Kilpisjärvi og avskjedskaffen på Lyngskroa.

For pensjonistene i Nord-Troms ble det arrangert velferdstur til Kautokeino 10. og 11. september. Turen startet i Olderdalen og første stopp var Kaasen gård. I Alta ble det servert lunch og i Kautokeino var velferdsheten for å besøke Juul's sølvsmie.

Tilbaketuren gikk gjennom Skibotn. Avslutningskaffen ble tatt i Skibotn.



## Årlig kontroll av kilometer-telleverk

Vegstasjonene på Storslett, Nordkjosbotn og Bardu hjelper nå biltilsynet med årlige kontroller av kilometertelleverk. Kontrollene skal systematiseres til en gang i uka.

Her kontrollerer Sverre Kristoffersen, på Storslett vegstasjon en av Troms Innlands Rutebils kjøretøyer. TIRBs sjåfør Kristian Hansen sier at det er en betydelig lettelse for at kontrollene kan gjøres på stedet.

Reservedeler finnes ikke:

Denne ryggvern-serien er satt sammen av vernelederen i Hedmark fylke, Jacob Erik Gjeltten.

## Ryggen er gull verdt (3)

### 3. Skivedegenerasjon/skiveprolaps

I alle menneskers mellomvirvelskiver skjer det forandringer med stigende alder.

Elastisiteten i fiberringen avtar, væske mengden i skivekjernen minker og skivene totalt blir smalere (lavere). Vi blir derfor noe kortere og stivere med årene. Det kan også danne

seg benutvekster på virvellegeme, og alt i alt kan plassforholdene for nerverøttene bli trange.

Bueleddene presses også mer mot hverandre som et resultat av at skivene blir lavere. Disse forandringene er normalt ikke værre enn at vi kan klare daglig-livets gjøremål i relativt høy alder. Hos noen mennesker utvikler disse forandringene seg raskere og kan være sterkt fremadskredet i relativt ung alder.

Spesielt uheldige belastninger vil være med og fremskynde disse forandringer, som kalles skivedegenerasjon.

Skivedegenerasjon eller følger av denne er den hyppigste årsak til kroniske ryggsmarter i dag. For denne gruppen er også behandlingsmulighetene dårligst.

Når skivedegenerasjon utvikler seg oppstår sprekkdannelser i fiberringen (fig. 1).

Hos noen, ca. 5 % brister fiberringen helt. På grunn av trykket i skivekjernen presses den geleaktige kjernemassen gjennom sprekken og vi får det vi kaller skiveprolaps (skivebrokk). Vanligvis skjer dette bakover, og i lenderyggen (veikryggen) vil kjernemassen presse mot — og klemme inn nerverøttene (fig. 2).

Resultater er utstrålende smerter og lammelser i benet. Den verste form for isjassmerter er dermed et faktum. Isjassanfallene er ofte akutte og kan være resultatet av et enkelt løft. Som regel må det operasjon til, og da fjernes både den kjernemassen som er kommet ut og den som ligger inne i skiven. Resultatet kan da bli overbevegelige virvler, som kan være utgangspunkt for ytterligere plager.

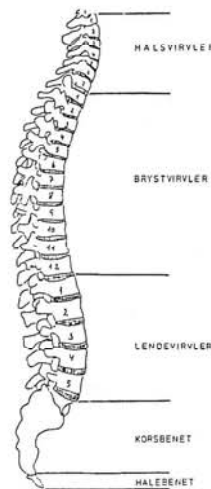


fig. 2.



En annen form for ryggplager er lumbago (betyr rett og slett smerte i lenderyggen). Lumbagoanfallene er også ofte akutte og gir intense smerter. Disse smerter kan gå, i motsetning til isias, over i løpet av kort tid selv uten behandling (1 — 2 uker).

Det en derimot må være klar over er at isiaspasienter ofte har hatt ett eller flere lumbagoanfall som forvarsel.

I neste nummer er temaet rygg-råd ved løfting.



# Stønad til videreutdanning ved 2-årig teknisk fagskole

Tidligere økonomisk stønad i forbindelse med videreutdanning ved 1-årig elementærteknisk skole er falt bort. I de nye kvalifikasjonskrav for tilsetninger som vegmester, oppsynsmann og oppsynsmanns-assistent heter det bl.a. at "det kreves eksamen fra teknisk fagskole eller kvalifikasjoner forøvrig som er nødvendig for å dekke stillingen" for å bli til-satt i disse stillingene.

Ut fra de nevnte nye kvalifikasjonskrav er behovet for å etablere en stønadsordning til 2-årig teknisk fagskole vurdert. Det er for tiden relativt lite behov for nyrekruttering til oppsynet, men vi har likevel funnet det riktig å etablere en stønadsordning til nevnte skoleslag. Vegsjefene har derfor fra og med skoleåret 1984/85 myndighet til å yte stønad til arbeidstakere som er lønnet etter særavtalen, og som ønsker å kvalifisere seg til stillinger i oppsynet ved å ta videreutdanning ved 2-årig teknisk fagskole.

For ordens skyld vil vi presisere at det ikke gis stønad i forbindelse med annen videreutdanning enn den som er nevnt ovenfor, og altså ikke ved f.eks. elementærteknisk skole.

Stønadsordningen er opprettet for å sikre etaten et nødvendig antall kvalifiserte arbeidsledere til vegarbeidsdriften. Ved behandlingen av søknaden vil vegsjefene ta hensyn til fylkest rekrutteringsbehov for arbeidsledere i vegarbeidsdriften.

For å få innvilget søknad om økonomisk stønad, må søkeren ha vært tilknyttet vegarbeidsdriften i minst 2 år. Vedkommende må også ha vært lønnet i henhold til særavtale angående lønns- og arbeidsvilkår ved statens og fylkets vegarbeidsdrift.

Søkeren skal dessuten ha vist evne og anlegg for arbeidsledelse.

Vegdirektoratet har i ett tilfelle fra-veket kravet om at mottakeren av tidligere stønad til elementærteknisk skole måtte være lønnet etter særavtalen og ha vært tilknyttet vegarbeidsdriften en tid. Dette gjaldt en kvinnelig tilsatt som ønsket å kvalifisere seg for arbeidslederopp-gaver innenfor vegarbeidsdriften.

Vegkontoret vil vurdere unntak fra nevnte krav dersom det skulle komme søknader om slik stønad fra kvinner som vegkontoret mener kan virke som arbeidsleder i vegarbeidsdriften.

For skoleåret 1985/86 vil de aktuelle stønadsbeløp være kr 1.378,- pr. måned for ikke-forsørgere og kr. 1.832,- pr. måned for forsørgere. Det kan ikke ut-

betales lønn i den tiden stønadsbeløpet utbetales.

Stønadsbeløpet utbetales i 10 måneder pr. skoleår. Dersom permisjonen tas sammenhengende for to skoleår, kan beløpet utbetales i inntil 22 måneder.

Det stilles ikke krav om pliktjeneste for de ansatte som mottar stønad til denne utdanningen.

## Velferdstur



Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

Innestengte kontorrotter har hatt sin årlige "høstutslipp". Målet for seansen var Harstad — 20. — 22. september.

Hvorfor en tur fra Tromsø til Harstad for å skape adspredelse i vår hverdag?

— Blant annet fordi turen nedover gikk med buss langs Kystriksvegen, en veirute som var helt ny og opplevelsesrik for de fleste av oss. Harstadområdet er en del av vårt fylke som vi sjelden farer gjennom, og som vi derfor vet lite om.

Vi var i tillegg så heldige å få vegvese-

nets "eminente" Knut Grimstad som omviser lørdags formiddag. Turen gikk da med buss i Harstadområdet, beskuelse av den nye innfartsvegen, rv. 83 Blomjoten — Kilahamn, over fv. X 14 fra Sørvik og over til Straumen i Kvæfjord.

I et ufyselig regnvær var vi også innom grustaket på Vebostad før ferden gikk langs rv. 850 tilbake til Harstad.

Det sosiale samvær besto ellers av en bedre middag både fredag og lørdag kveld, med påfølgende "utskeielser". Spesielt sosiale ble vi i nattklubbkø hvor vi sto en time før vi slapp inn forfrosset og regnvåte til det ugjenkjennelige.

Søndag bar det hjemover, denne gangen via rv. 19 og Indre Troms.



Orienteringssesongen er over for i år. Vi har notert oss at vegvesenet har endel ivrige deltakere i denne sportsgrenen. Gode resultater er oppnådd både individuelt og i lagsammenheng. Det kan vi se av de prestasjoner Ingar Hals, Arve Minde og John Noble kan skilte med.

Ingar Hals og Arve Minde er begge stasjonert ved Vegkontoret. Ingar Hals arbeider nå på laboratoriseksjonen, mens Arve Minde er økonomi i vegvesenet. De representerer begge BUL-Tromsø som er Nord-Norges ledende O-klubb.

John Noble er oppsynsmanns-assistent i Nordfylket og representerer Straumfjord og Oksfjord IL.

Av de resultatene Ingar Hals har oppnådd i år kan vi nevne:

Nord-Norsk mester individuelt  
Nord-Norsk mester i stafett  
Kalottmester i stafett

Nr. 2 i Kalottmesterskapet individuelt

— Ingar, du er fra Vingrom like utenfor Lillehammer og kom til vegkontoret høsten 1984 etter at du var ferdig med eksamen på NTH i Trondheim.

— Hva synes du om orienteringsmiljøet i Tromsø?

— Miljøet er meget bra. Vi er en fast gjeng som ofte trener sammen. I tillegg treffes vi på løpene i helgene. Siden vi reiser sammen fra fredag/lørdag til søndag kveld blir vi en sammensveiset kameratflokk.

Nord-Norge har et bra terreng for orientering. Her er mer åpent enn der jeg kommer fra. Denne terrengtypen liker jeg godt.

Arve Minde er fra Grovfjord. Han begynte med orientering mens han studerte i Oslo. Hans beste prestasjoner i år er: Kalottmester i stafett (forøvrig sammen med Ingar)

Du er vegeterianer. Løpene er harde og tar på kreftene.

— Får du nok kalorier i deg med den kosten du bruker?

— Jeg forsøker å ha med meg den maten jeg har erfart jeg må ha for å gjennomføre 2 løp på rad. I tillegg passer jeg på å spise ofte etter løpene for å få nok næring. Mine kostvaner er stort sett det samme som alle de andre i O-miljøet. Det er stort sett bare kjøtt og fisk jeg ikke spiser. Dette må jeg kompensere ved bl.a. å spise mye brød og frukt og grønnsaker.

**Orientering er en høvelig familiedrett**

Dette sier John Noble. John har løpt aktivt for O-gruppa de siste 6 årene.

Det samme har yngstejenta hans Linda (14) og Richard (13). Kona er med som administrator og heilagjeng.

Beste personlige plassering hadde John som nr. 2 i kalottmesterskapet i Alta.



Orientering er en fin familiesport. Her John Noble, Linda og Richard.

— Det har ikke alle ganger vært de store plasseringer. Jeg ligger stort sett sånn midt i laget. Det blir heller mindre med trening og da kan jeg ikke vente mer. Ungene er mye bedre.

Helgene er opptatt hos familien Noble. Hele sommeren drar de (unntatt eldstejenta) fylket rundt for å delta i løp. Det kan bli opptil 20 løp i løpet av sesongen.

— Sporten krever lite utstyr. Det er reisene som koster. Især for oss som bor i utkanten av fylket. Vi bor i vegvesenets brakker der dette er mulig.

Miljøet er usedvanlig åpent og godt innen denne sporten. Her er lite stress og prestasjonsangst blant deltakerne. Alle generasjoner deltar. 70-åringer er også aktivt med.

Et normalt løp er på ca. 6-8 km. Kretsmeesterskapet i langdistanse var 16 km i myrlendt terreng. Det var et slit, men moro likevel. Jeg holder i alle fall på så

lenge ungene vil være med, sier John.

Ellers er John en ivrig elgjeger og drar i høst på jakt sammen med tidligere vegmester Olav Nilsen. 3 uker jakter de, med en ukers opphold etter de to første.



Arve Minde (til venstre) og Ingar Hals.

## For 100 år siden

Nå for tiden er det en enkel sak å få kopiert brev av dokumenter. Det finnes jo kopieringsmaskiner av flere kategorier på de fleste kontorer. Så enkelt var det ikke for 100 år siden.

I 1885 hadde vegkontoret behov for matrikkelen i forbindelse med de forskjellige vegprosjekter. Vegbestyrer Holst henvendte seg derfor til fogden og ba om en avskrift.

I brev av 13. februar 1885 skrev fogden bl.a.:

"Min afskriver vil ikke skrive for kr. 12,00 det omtalte. Han er villig til efter kr. 1,00 dagen at tage fat på arbeidet, der antagelig vil medtage 4 — 5 à 6 uger". Dette fant antakelig vegbestyreren å bli for kostbart.

Han henvendte seg til amtmannen hvor han istedet fikk tilsendt en eldre trykt matrikkel. Dermed unngikk han den "vidløftige og ikke lidet kostbare afskrift" som han skrev i brev av 1. mars 1885 til fogden.

## Bør deler av bedriftsidrettslaget VEG leggest ned?

— Av Bjarne Otterdal —

**Bedriftsidretten i Vegetaten har i dei siste åra vore merkbart i tilbakegang. I 1985 vart det ikkje arrangert VM på ski, skyteinteressa er svært laber, bedriftsfotballaget i Tromsø har store problemer med å få fullt mannskap og damelaget i håndball er trekt frå serien.**

**For oppmennene i dei ulike gruppene er det eit evig mas for å få folk til å stille opp. Bedriftsidrettslaget, som skulle være eit sosialt samlingspunkt og dermed bedre trivselen og samarbeidet i etaten, er i ferd med å bli det motsatte.**

**Det er ikkje så lett å peike på årsaka til dette, men det verkar som svært mange har andre fritidsaktivitetar som dei heller vil drive med. Ellers er alvoret i bedriftsidretten blitt så stort at folk flest ikkje lenger føler seg heime der?**

**Slik situasjonen er bør det i alle fall vurderast på neste årsmøte å legge fleire aktiviteter inn under trimgruppa.**

## Sneskjerm av nylonnett??



**En god sneskjerm skal samle opp sneen, trudde vi. Nå har vi prøvd en ny type — av nylonnett. Den samler ikke sne. Det virker som om den røer ned vinden og knuser sneen slik at den fyker helt vekk. Det høres lovende. Men metoden må utprøves mer før vi kan stole helt på fenomenet.**

Det er i vedlikeholdsdriften på Storslett eksperimentet foregår.

Det var Fiskernes Redskapsfabrikk på Finnsnes (nå Refa A/S) som ville ha vegvesenet med på utprøving. De påtar seg kostnadene det medfører.

— Vi syntes det var interessant å prøve med dette, sier vegester Almar Leirbakk — men vi var svært skeptiske til å begynne med.

— Vi hadde en strekning på fv. 355 Tretten—Storvik som egnet seg bra for eksperimentet. Vindretningen her er ensidig, men utrolig sterk i perioder.

I 1979 satte vi opp tre forskjellige typer,

både i tre, plast og nylon. På nylonnettet har vi prøvd 5—6 forskjellige trådtykkelse og masketyper. Den doble ble for tett og skjermen ble blåst ned, mens den enkle har gitt godt resultat hittil. Sneen legger seg ikke i en skavl bak skjermen slik som vanlig, men veggen her har heller ikke øket igjen. Og det er jo poenget.

Vi setter nå opp tre skjermene ved E6 på Spåkenes så vi får se hvordan skjermen virker under andre vær- og vindforhold. Skulle det falle heldig ut, gjenstår det å finne en lett metode for oppsetting og nedtaking.

Vi har ofte bruk for løse skjermene. På de plassene vi er nødt til å ta de ned om sommeren betyr det mye at dette kan skje rasjonelt. Materialene til denne typen skjerm er lette. Kan en mann utføre arbeidet alene, betyr det enormt for etaten.

Halvor Halvorsen og Petter Pettersen.

# Vi tilsetter slik

**Statens vegvesen har eget tilsetnings reglement. Reglementet ble justert med virkning fra 1. september i år. Et vesentlig punkt i endringene er at ledelsens representanter i rådet ble utvidet fra 2 til 3 medlemmer. Tidligere hadde formannen (vegsjefen) dobbeltstemme.**

**Rådet består nå av 5 medlemmer. De berørte tjenestemannsgruppene er representert med 2.**

Endel forkortet gjengir vi de viktigste punkter i reglementet som gjelder for fylkene:

Det lokale tilsetningsråd tilsetter ingeniører, avdelingsingeniører, kontorstillinger og saksbehandlerestillinger, inspektør, tegner, tekniker og tilsvarende, samt stillinger innen oppsynstjenesten og driften forøvrig.

Tilsetningen foretas **etter forslag fra vedkommende avdeling**. Søkeren har samme innsynsrett som ved innstilling.

De øvrige stillinger i Vegvesenets distriktsadministrasjon besettes av det sentrale tilsetningsråd etter innstilling av vegsjefen. Det samme gjelder saksbehandlerestillinger hvor det er krevd høyere utdanning. Vegsjefen besikkes av Kongen.

Reglene gjelder ikke for inntak av kortere tid enn 1/2 år.

## Kunngjøring

Ledige stillinger skal som hovedregel kunngjøres offentlig og besettes etter alminnelig konkurranse. Stillingen skal også kunngjøres internt på vedkommende tjenestested.

## Behandling av søknader og vurdering av søkere

Etter utløpet av søknadsfristen settes opp en liste over søkere med opplysninger om navn, alder, utdanning og tidligere offentlig og privat praksis. Alle søkerne har rett til å

gjøre seg kjent med denne lista.

Det bør kalles inn til personlig konferanse. En tjenestemannsrepresentant for den aktuelle stillingsgruppe gis anledning til å delta i intervjuene med søkerne.

Administrasjonen skal ikke innhente opplysninger om søkeren hos tidligere arbeidsgivere uten søkerens tillatelse.

## Innstilling og tilsetning

Innstilling, eller forslag til tilsetning, settes fram skriftlig, og i den rekkefølge søkerne menes å burde komme i betraktning. Innstilling/forslag til tilsetning som skal begrunnes, skal som regel omfatte minst tre søkere, såfremt disse anses kvalifiserte. Søkerne har rett til å gjøre seg kjent med hvem som er innstilt og den rekkefølge de er innstilt i. Personalseksjonen sørger for at innstilling/for-slag og samtlige søknader snarest blir forelagt rådets medlemmer.

Rådets avgjørelse treffes ved simpelt flertall. Et hvert medlem av rådet, som måtte være uenig i flertallets standpunkt, kan forlange saken brakt inn for overordnet myndighet, som avgjør saken med endelig virkning. Overordnet myndighet er det sentrale tilsetningsråd (Vegdirektoratet) når det lokale tilsetningsråd har behandlet saken som første instans.

## Prøvetid

Tjenestemann skal tilsettes med en prøvetid på 6 måneder.

I prøvetiden skal tjenestemannen gis grundig introduksjon og veiledning samtidig som vedkommendes skikkethet og interesse for tjenesten blir nøye vurdert. Ansvaret for gjennomføring av bestemmelsen ligger på vedkommende kontorleder eller avdelingsleder.

## Skriftlig melding

Tilsetningsbrev utferdiges på standardblankett. Ved opprykk i grad (normeringsopprykk) utferdiges ikke tilsetningsbrev, bare skriftlig melding.

## Sletting av ordensstraffer etter tjenestemannslovens § 14

Ordensstraffer p.g.a. overtredelse av tjenesteplikter eller unnlattelse av å oppfylle tjenesteplikter slettes av rullebladet/personalregistret etter 3 år.

Ordensstraffer etter utilbørlig adferd i eller utenfor tjenesten som skader den aktelse eller tillit som er nødvendig for stillingen slettes etter 5 år.

## Attest

Alle tjenestemann som ber om det, skal få skriftlig attest.

## På besøk hos «söta bron»



Lisa Sundström og Anna Josefson.

Intern informasjon i svensk vegvesen var vårt tema da vi søkte Vegdirektoratet om stipend.

Vi håpet med dette å få se hvordan vegvesenet fungerer på andre siden av grensa.

Turen gikk andre uka i september og var både interessant, opplevelsesrik og slitsomt.

Vi besøkte vegvesenet — Statens vägverk — fra det mest perifere vegmesterkontor i Kiruna og til den indre kjerne i Borlänge — selve centralforvaltningen i vägverket.

Studieturen inneholdt også to dager i Luleå — Norrbotten län, fylkeskontor.

Vägdirektör Börje Åström hadde lagt opp et program hvor også andre institusjoner ble besøkt. Vi var i Landstinget og den tekniske høgskolen som har egne informasjonsavdelinger, samt en tur på Sverige Turistbyrå.

Under oppholdet i Borlänge besøkte vi informasjonsavdelinga, den museale avdelinga, personalkontoret og pressekontoret.

Det ble også tid til en liten tur til Falun hvor Kopparbergets Läns fylkeskontor ligger. Kontoret var i full beredskap på grunn av flom og "Vegstikkas utsendte" fikk bivåne oversvømte gater og veger.

Som sagt en innholdsrik tur — opplevelser var det nok av.

## Personal-nytt

### Vi gratulerer!

Med 60 års dag:

Gunvor Tretten, Storslett 26/11

Kristian Øverås, Åsryggen 12, Kanebogen 14/12

Loyd Lauritsen, Prestvannvn 3, Tromsø 15/12

Peder I. Andersen, Fossbakken, Tennevoll 29/12

### Tilsetninger:

Utedriften:

Disse er tilsatt som spesialarbeidere i anleggsdriften:

Yngve Solvang, Storsteinnes

Trygve Rognmo, Mortenhals

Magne Cock, Birtavarre

Tore Østerås, Nordkjosbotn

Tor Rognlund, Moen

Geir Gunnarsen, Gratangsbota

Tore Dalan, Moen

Tor Jørgensen, Tennevoll

Jan. Edm. Pedersen, Oteren

Haldor Isaksen, Olderdalen

Rolf Heimly, Malangseidet

Åge Andersen, Myrlandshaugen

Terje Vangen, Storsteinnes

Åge Henriksen er tilsatt som mekaniker ved Sentralverkstedet i Nordkjosbotn.

Følgende renholdsbetjenter er nå fast tilsatt:

Solveig Johsen, Tromsø

Heidi Bertheussen, Harstad

Erna Nilsen, Harstad

Martha Osvaldsen, Nordkjosbotn

Gunvor Tretten, Storslett

Solfrid Storhaug, Bardu

Karl Johan Sivertsen som formann i beredskapen på Kvængangsfjellet.

### Overføringer:

Hans Lynum er etter intern utlysning tilsatt i vedlikeholdsområde 6, Ramfjordområdet.

### Fratredelser:

Vegkontoret:

Tekniker Johnny Håndstad og ingeniør Kåre Arkteg er fratrudd ved planavdelingen.

Disse er fratrudd med pensjon:

Bernt Berntsen, Silsand

Peder J. Pedersen, Samuelsenberg

Levi Bjørklund, Arnøyhamn



Rolf Andreassen er tilsatt som vegmester i Harstad.

## Boliglån til statsansatte

Stortinget vedtok i sommer å endre låne-reglene slik at kravene til pantesikkerhet og egenkapital oppheves.

Etter endringene er lånereglene nå:

1. Tjenestemenn i staten kan få bolig-som lån til:
  - a) innskudd i boligbyggelag, bo-rettslag eller til aksjebolig
  - b) obligasjonsinnskudd i annet boligbygg
  - c) bygging, ombygging eller kjøp av egen bolig
2. Lånene gis med inntil kr. 22.000,-.
3. Avdragtiden skal vanligvis være 15 år. I særlige tilfeller kan den settes til 20 år.
4. Lån kan gis til statstjenestemenn i fast organiserte stillinger. Midler-tidig ansatte, engasjerte og åre-målsansatte tjenestemenn samt over-enskomstlønnet, helårsbeskjefteget personale som tjenestegjør full dag, kan få lån til når de har sammen-hengende tjeneste i staten i 1 år.
 

Pensjonerte tjenestemenn får lån på samme vilkår som aktive tjenestemenn. Det samme gjelder etterlattepensjonerte ektefeller som må fraflytte tjenestebolig. Unntaksvis kan det også gis lån til barn

som må fraflyttetjenestebolig, når begge foreldrene er døde, og det foreligger særlige grunner.

På samme vilkår kan det gis lån til tjenestemenn i en del blandede statlige insti-tusjoner, når disse tjenestemenn er ansatt på samme vilkår som statstjenestemenn og omkostningene med institu-sjonen i hovedsak blir dekket over statsbudsjettet eller av andre offentlige midler som staten disponerer.

Tjenestemenn i kommunale eller fylkes-kommunale institusjoner kan likevel ikke få lån etter denne regel.

Søknadsskjema fra pensjonskassen kan fås ved henvendelse til personalesek-sjonen.

## Bruk av velferdsmidler i forbindelse med pensjoniststarrangement

**Statsbedrifter kan nytte inntil kr. 130,- pr. år pr. tilsatt til velferdsformål.**

Vegdirektoratet har gjort henvendelse til Samferdselsdepartementet om å la pensjonistene telle med i grunnlaget for beregning av velferds-midler. Det var vedlagt en fyldig dokumentasjon fra vegkontorene som viste pensjonistenes behov for deltakelse i de arrangementer som hittil har vært gjennomført.

I brev av 7. oktober i år beklager Vegdirektoratet at henvendelsen ikke ga resultater. De pekte imidlertid på at vegkontorene - som tidligere - gis anledning til også å bruke velferdsmidler på pensjonistene innenfor de gitte rammer. Bruk av egenandel fra pensjonistenes side i forbindelse med eventuelt arrangement bør også vurderes, skriver de.

Dette siste har vært gjort i Troms de 2 siste år i forbindelse med over-nattingsturer som varte 2 dager. Vi har hittil ikke mottatt noen klage fra deltakerne, men ønsker synspunkter på dette fra pensjonistene, og gjerne gjennom VEGSTIKKA. Vi ønsker også at pensjonistene selv kommer med forslag til arrangementer, eventuelt forslag til ruteopplegg for buss-turer.

## Premierte forslag

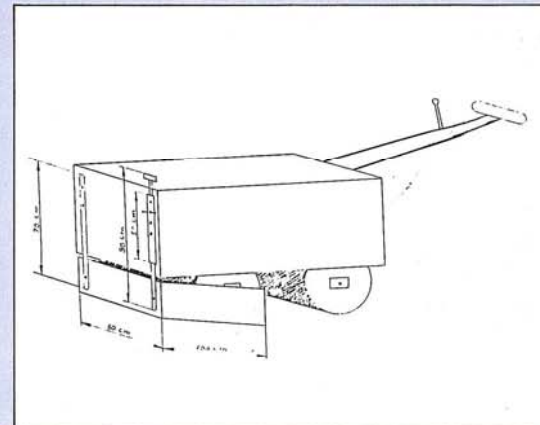
Kun ett forslag til forbedret arbeids-metode er innkommet hittil i år, melder forslagsnemnda. Det ble til gjengjeld premiert med kr. 1000,-.

Det var Halvard Hauge, Bardu som kom med ideen. Vi gratulerer!

Forslaget gikk ut på å montere skjær på Bomag vals for planering av grus til asfaltkantene.

Etter at lastebilene har fyllt grus til asfalt-kanten med sidetipp kommer Bomagen med påmontert utstyr og jevner grusen i ca. 5 cm høyde over asfalten og kompri-merer den. Høyden på "fjøla" kan justeres. Konstruktøren holder på å konstruere hy-draulisk løft og senk tilkopleet pumpen på valsen så man slipper å skru boltene og dermed kan arbeide mer affektivt.

Utstyret har vært brukt i Salangsdalen i sommeren 1984. Det var enkelt, men ar-beidsbesparende.



### Visste du at...

middelaldrende er du, når du av to fristelser velger den du kommer tidligst hjem fra?

det spiller ingen rolle om man har rett eller ikke så lenge man greier å overbevise motparten.

en BANKBOK er et monement over all den moroa man IKKE har hatt.....

### vi bruker bilbelte



-også i baksetet

## De e ikkje så farlig.....

Hvis du har noen av følgende nevnte negative sider i jobben din, kan du ikke regne med å avansere i bedriften. I alle fall: Om du ikke ønsker opprykk, kan dette være en henvisning:

Vær sur, grinete og opptatt bare av deg og ditt. Kom for sebt på jobben - og gå for tidlig. Understrek i enhver forbindelse at du egentlig gir blaffen i hele bedriften. La det bli kjent at du ved første og beste høve vil finne deg jobb et annet sted.

Gjør bare det du blir bedt om og knapt nok det. Hvis noen ber deg gjøre noe annet, så glefs at "dette har jeg ikke noe med å gjøre". Ikke bruk energi på å hilse på eller bli kjent med ansatte som ikke jobber i akkurat din avdeling. Still deg negativt til alle forandringer og om-legginger. Sett gjerne i gang underskrivskampanjer mot ledelsen fra tid til annen. Stå på krava og karr til deg flest mulig fordeler nå ut fra tanken om at i morgen kan kanskje bedriften være konk...