

C

**ADRESSEENDRING**

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

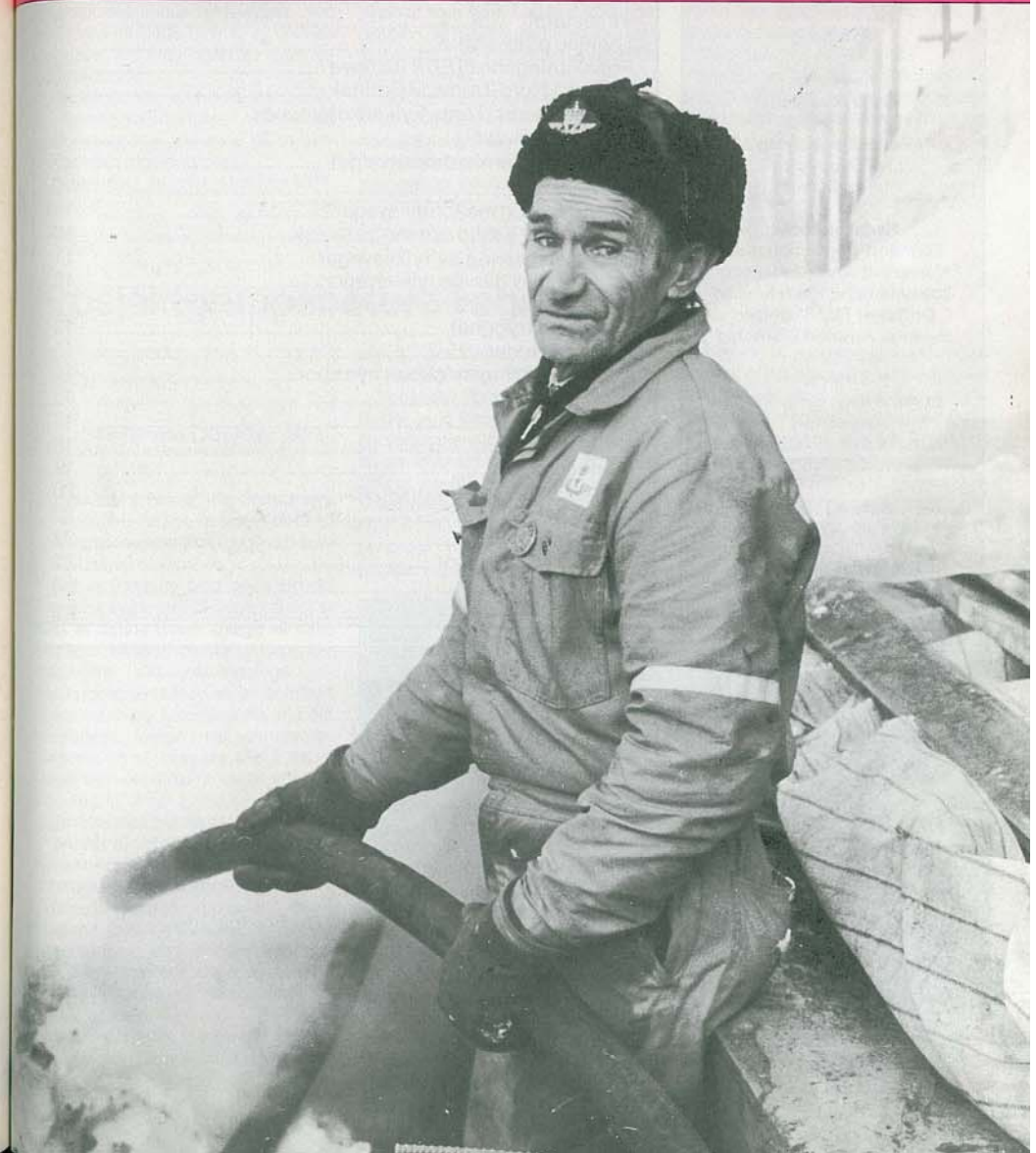
*”Vegstikka”  
ønsker sine lesere  
en riktig God Jul og et  
Godt nytt år!*

# Vegstikka



Nr. 1 - 1986

18. årgang



# Vegstikka

**BEDRIFTSAVIS FOR  
VEGVESENET I TROMS FYLKE**

Nr. 1 — 1986  
18. årgang

**Redaktør**  
Anna Josefsen

**Redaksjonsutvalg**  
Lisa Sundstrøm  
Bjarne Otterdal

**Redaksjonsråd**  
Formann Trygve Johnsen  
Konsulent Anna Johansen  
Oppsynsmann Bjørn Eriksen  
Driftssjef Eilif Mathisen  
Ingeniør Arnmød Bjørnstad

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

**Sats og trykk**  
Troms Trykk, Tromsø

**Opplag**  
1450 eksemplarer

## INNHold

Ned til 4 nummer i året.....	3
Prosjektgrupper Store veganlegg.....	3
Hvordan beholde fagfolk i vegvesenet.....	4
Transportplan for Tromsø.....	5
Idegugnaden.....	5
Transportplanarbeid i Harstad.....	6
Vitsestafett.....	6
Løsning på kryssord.....	6
Forventningene til EDB for høye?.....	6
Anlegg i Nord-Troms/Miljøtiltak.....	7
Vi presenterer: Toms Fylkeskommunes samferdselsutvalg.....	8
Lederen av Samferdsels-utvalget .....	9
«Veg» er best.....	9
Samarbeid og mellomriksvegar.....	10
Vegdirektør Eskild Jensen på besøk.....	10
Nedklassifisering av fylkesvegar .....	11
Utbedring av dårlige fylkesvegar.....	12
Fartsgrenser — et kompromiss mellom framkomm- elighet og trygghet.....	13
Ny krattrydder.....	13
Maskinavdelingen trækker nye spor.....	14
Brev fra Svalbard.....	15
Kurs 1986.....	17
Ordet fritt.....	18
Vegfolk går av.....	19
Gammelredaktøren har ordet.....	20
Personalnytt.....	20
Minneord.....	22
Ryggen er gull verdt .....	22
Beskytt din helse .....	23
Ny krattrydder .....	23

## FORSIDEN

Tekst: Leif Elvebakken i arbeid på Burfjorddal bru



## Ned til 4 nummer i året

Med bakgrunn i ledermøte 27. november 1985 har «vegsejefen» besluttet at Vegstikka skal redusere sin utgiverfrekvens fra 6 til 4 nummer i året. Ordningen er foreløpig for ett år.»

Bakgrunnen for nedskjæringen er reduksjon i bemanningen ved administrasjons-/økonomiavdelingen ved vegkontoret. Dette førte til at enkelte oppgaver ved avdelingen ble liggende på etterskudd.

Redaksjonen har full forståelse for at «livsviktige» funksjoner må utføres, men beklager at dette må gå ut over Vegstikkas utgiverfrekvens.

6 nummer i året har vi hatt fra 1977,

og det var liksom det mest ideelle å arbeide ut fra. Men 4 nummer gir også muligheter. Videre i år vil Vegstikka komme ut i juni, september og desember.

Vegstikka har sett det som en av sine oppgaver å skape blest om det positive som skjer i etaten. Mye godt blir gjort. Vi har mange flinke folk som sørger for det. Det er vi ubeskjedne nok til å mene.

I forrige nummer lot vi ei skolejente si at «vegvesenet er en sløv gjeng.» Redaktøren burde nok — slik det heter i pressereglene: — vise særlig hensyn overfor personer som ikke kan

ventes å være klar over virkningene av sine uttalelser. Vegvesenet har mange problemer å stri med. Et av problemene er kanskje dette at publikum har et skjevt inntrykk av oss. Vegarbeideren som sover på spaden og byråkratiske kontorfolk, for eksempel. Det ser ut som om disse mytene lever — aksjon publikum tiltross.

Hvordan skal vi takle dette?

Problemet gjelder i så fall alle i etaten. Svaret er ikke så enkelt. Kanskje samarbeid og bedre kommunikasjon kan hjelpe til med å løse på noe.

## Prosjektgrupper store veganlegg

Vegstikka

Av Bjarne Otterdal, plan

sjekta (Mausund, Rya, Mjøsund, Tromsø sentrum m.f.).

Vegstikka vil tru at det etter som arbeidet skrid fram, kan bli behov for å endre/supplere både arbeidsområde og sammensetning i prosjektgruppa. Det er neppe unaturleg å skjele til f.eks. Møre og Romsdal fylke, der slike store sundkryssinger no kjem i tur og orden, og der liknande prosjektgrupper er i sving.

Vegvesenet i Troms står framfor nye utfordringer. Det er bestemt at Kvalundforbindelsen skal byggast som tunnel under havbotnen. Det er tidlegare bygt berre ein undersjøisk vegtunnel i Norge, og det er klart at denne typen anlegg vil stille nye krav både til planlegging og anleggsdrift. Detaljplanlegginga av Kvalundforbindelsen vil bli sett bort til konsulenter. Anleggsdrifta vil i det vesentlege foregå ved entrepriser. Vegvesenet si oppgåve blir å styre/kontrollere dei ulike firmaene som får oppdrag.

Til å forestå planlegginga er det no oppnevnt ei prosjektgruppe med deltakarar frå plan-, anleggs- og vedlikeholdsavdelinga ved Vegkontoret.

Føremålet med gruppa er i første omgang å få best muleg styring av konsulentane som får detaljplanlegginga. I byggefasen er gruppa tenkt å være i «rådgivande forsamling» for kontrollstaben.

Sist, men ikkje minst, vil prosjektgruppa være viktig for å ta erfaringane med seg vidare til dei neste store pro-

I tillegg til prosjektgruppa for Kvalund er det oppnevnt meir «uformelle» grupper for anlegga E-6, Heia—Tømmerelva og Rv. 19, Nordland grense—Tjeldsundbru. Her deltek folk frå anlegg, oppsyn, grunnvern og plan.

Føremålet er å få ei «rådgivande forsamling» i grunnverns og anleggsfasen, samtidig som planleggaren får høve til å følge planen over i anleggsfasen, og dermed høste erfaring.



Planene studeres!

Fra venstre overingeniørene Petter Hildre og Bjarne Otterdal. Anleggssjef Ingolf Moan sitter med ryggen til.

# Hvordan beholde fagfolk i Vegvesenet?

Vegstikka

Av plansjef Tor Hugo Brox

**Statens vegvesen har et stort problem som må løses snarest mulig. Problemet går i korthet ut på å beholde de ansatte som har teknisk utdannelse, samt få tilsatt nye med slik utdannelse til erstatning for de som slutter.**

Planavdelingen har størst tum-over. Problemet meldte seg for flere år siden, men den gang var det ingen som tok situasjonen alvorlig. På vegkontorene var det planavdelingene som først fikk merke problemet med å få tilsatt kvalifisert teknisk personell til erstatning for de som sluttet. Senere har også driftsavdelingene fått merke dette problemet.

## Færre med «veg-utdannelse»

En av årsakene er at det de siste åra utdannes færre sivilingeniører og ingeniører innen veg- og trafikkplanlegging enn tidligere, og konkurransen om disse fagfolkene blir etter hvert større. I denne konkurransen mellom private firmaer, store kommuner og Staten, taper Staten, og årsaken er først og fremst at Staten tilbyr lave lønninger sammenlignet med konkurrentene.

## Hordaland vil gå nye vegger

Noen vegkontorer er verre stilt enn andre, og ett av disse er Hordaland. Det er da også grunnen til at plansjefen ved dette vegkontoret har gått ut med et noe utradisjonelt forslag om hvordan lønnsproblemet kan løses. Plansjefens forslag går i korthet ut på å omdisponere midler fra driftsbudsjettet til administrasjonsbudsjettet slik at vegkontorene kan tilby fagfolk høyere lønninger. Med et slikt opplegg forventer plansjefen at det blir mulig å holde på fagfolk med lang praksis, samt også å kunne få fagfolk

med god praksis til ledige stillinger. Dermed vil vegvesenet bli i stand til å lage bedre planer, utøve en bedre anleggsbestyrelse, og som resultat av dette oppnå en vesentlig produktivtetsgevinst som for Statens vegvesen Hordaland fort vil komme opp i 5 % pr år.

For vegkontor med store årlige bevilgninger kan en slik løsning som beskrevet foran være noe å tenke på som en form for brannslukking av et voksende problem, men som en framtidig og permanent løsning har jeg liten tro på et slikt opplegg.

Opplegget vil resultere i alt for stor ulikhet mellom vegkontorene, og jeg er redd for at man ikke klarer å stabilisere arbeidskraften på alle vegkontorene med et slikt opplegg. Ulikheten vil oppstå som følge av ulik tilgang på midler.

## Best lønn i private

Min holdning til saken er at Staten snarest mulig må erkjenne sitt ansvar når det gjelder lønsmessig likhet mellom private og offentlige ansatte. Skjer ikke en slik lønnsutjamning i nær framtid, vil vegvesenet komme til å miste enda flere av sine fagfolk med lang og allsidig praksis. Denne situasjonen vil igjen føre til at kvaliteten på egen planproduksjon går ned samtidig med at etaten blir mindre skikket til å styre konsulenter og entreprenører.

## Vegetaten må markedsføre seg selv — og gi tilbud om videreutdanning

Men en utjamning av lønna mellom offentlig og privat virksomhet er ikke nok for å sikre etaten tilgang på kvalifisert personell i framtida. Statens vegvesen må satse på en utstrakt markedsføring av seg selv blant skoleungdom, og det må gis større mulighet til å ta inn slik ungdom i kortere perioder, slik at disse kan bli kjent med etatens arbeidsoppgaver og ansvar.

Dessuten bør etaten få til avtaler med NTH og distriktshøgskolene om studieopplegg for ingeniører som gir denne yrkesgruppen større mulighet til å konkurrere om høyere lønnete stillinger. Tilbudet om videreutdanning



Tor Hugo Brox.

må imidlertid være slik at den enkelte ikke påføres urimelige utgifter.

**Rutinepregede oppgaver settes bort?** Til slutt noen spørsmål om vegkontorets arbeidsoppgaver og måten de i dag løses på.

Det normale er at planleggingsoppgaver som faglig er svært givende blir satt bort til konsulenter, mens saksbehandling og andre trivielle oppgaver blir utført av personell med høy utdannelse. Er det ikke dags for å tenke på en annen måte?

Kan ikke vegvesenet begynne å sette bort rutinepregede arbeidsoppgaver, og ta mer av de tekniske oppgavene i egen regi? Dette vil uten tvil være med på å gjøre arbeidsoppgavene mer interessant, først og fremst for nyutdannet personell, men også for ansatte med lang yrkespraksis.

## Ingen lærlinger i vegarbeidsdriften ennå

Meningen var at vi i vår skulle ta inn 3 lærlinger i vegarbeidsdriften i Troms. Vi gikk ut med en kunngjøring om ledige plasser i desember ifjor.

Læretiden i vegvesenet var basert på at den teoretiske delen ved videregående skole var unnagjort.

På grunn av manglende kvalifikasjoner hos søkerne, vil vegvesenet foreta en ny utlysning i mai måned.

# Transportplan Idédugnad for Tromsø

Vegstikka

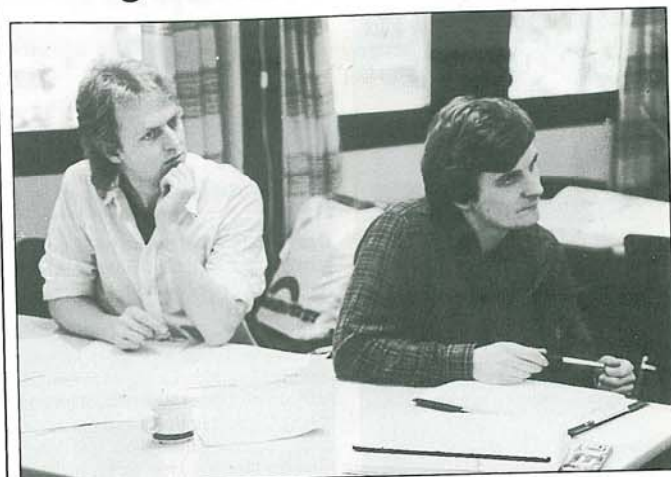
Av Petter Hildre, plan



Det gjelder å være kreativ.

Arbeidet med transportplanen for Tromsø har nå kommet godt igang. Det er nedsatt ei styringsgruppe, kalt transportplanutvalget, som skal stå ansvarlig for planarbeidet. Utvalget består av 7 medlemmer. Representanter både fra kommunens administrasjon og det politiske miljø i tillegg til samferdsels sjefen i fylkeskommunen og vegvesenet er med i dette utvalget. Ragnar Seljevoll, politisk oppnevnt, er formann i utvalget. Utvalget har fram til i dag vært mest opptatt med å få organisert arbeidet, men vil nå gå over i en meir produktiv fase.

Det skal benyttes temagrupper til hjelp i utarbeidelsen av planen. Det er oppnevnt 6 forskjellige temagrupper, som skal ta for seg områdene parkeringspolitikk, trafiksikkerhet, kollektivtrafikk, gods- og varetransport (havnespørsmål), trafikkprognoser — hovedvegnett og finansiering. Gruppene skal arbeide selvstendig og legge fram for transportplanutvalget egne rapporter. Temagruppene er bredt



Henning Sunde (til venstre) og Petter Hildre.

klubbhuset til «Fløya» var åstedet. Næringsdrivende, byplanleggere, vegingeniører og andre trafikk-interessegrupper var samlet til kollektiv innsats for trafikkplanen.

Hvilke tiltak kan avvikle trafikken best?

Det var idéene transportplanutvalget var ute etter denne torsdagen. Økonomi og vurdering for gjennomføring skulle komme i annen rekke.

Tunnel-løsninger i forskjellige retninger, passasjerbåt fra Kroken/Lunheim til sentrum, ny fastlandsforbindelse fra Tomasjord til Breivika og bedre forhold for myke trafikanter i sentrum. Idéer manglet ikke.

De 20—30 som var samlet delte seg i grupper, og trafikkproblemer og løsninger ble diskutert på vegkontorets møtesal og kontorer.

Sekretariatet for transportplanutvalget, Petter Hildre og Henning Sun-



En god kopp kaffe hører med.

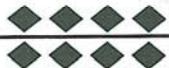
de fra byplankontoret fikk mye å notere da gruppene kom sammen i ple-num.

sammensatt med representanter både fra offentlige etater og interesseorganisasjoner. Ved denne måten å organisere arbeidet på, vil ca. 30 personer med forskjellig bakgrunn bli trekt med i transportplanarbeidet. Vi håper at det mangfoldet som alle disse personene representerer, vil føre til en bedre plan.

De rådende omstendigheter i byen med private planer for vegnettet, har ført til at vi har blitt nødt til å sette en meget stram tidsramme for transportplanarbeidet. Temagruppene skal avgi foreløpige rapporter fra sitt arbeid innen 1. juni d.å. og endelige rapporter innen 1. august. Transportplanutvalget skal med bakgrunn i disse 6 tema-

rapportene lage en endelig plan. Denne planen skal etter tidsskjema foreligge innen 20. november 1986.

I tillegg til at de enkelte temagrupper nå har starta sitt arbeid, vil det torsdag 13. februar bli arrangert en idédugnad.



## Vitsestafett

Knut Grimstad i Harstad har sendt oss denne vitsen, samtidig som han utfordrer *Ottar Stenhaug, Breivik*:

«Sjømannspresten i Narvik var gammel ungar, men plutselig og uventet gikk han hen og giftet seg, han også.

Morgenen etter bryllupet satt han utslitt på sengekanten og så på sin viv, som lå i senga og sov. Hun våkner, strekker seg, legger armene bak hodet, og smiler. Han får øye på hårdotene under armene hennes, griper seg til hodet, og hvisker for seg selv: — Herregud, to till!»



## Løsning på kryssord i Vegstikka nr. 6, 1986



Vinneren ble Erna og Arne Nilsen, Ervik, Harstad. Vi gratulerer!  
To lodd i Pengelotteriet er sendt!

# Transportplanarbeid i Harstad

Vegstikka

Av Bjørn Otterdal, plan

Også i Harstad vil det no bli starta eit arbeid med sikt på å fastlegge det framtidige hovedvegnettet i Harstad sentrum.

Om dette blir i form av ein fullstendig transportplan, eller eit noko enklare opplegg, er foreløpig ikkje avklart. Arbeidet vil starte i 1986 med ei trafikk-telling. Denne blir truleg lagt opp både med nummerskriving og ein intervjuundersøkelse. Harstad kommune

skal bekoste og stå for dette opplegget. Frå 1987 og utover vil så Vegvesenet bidra med planleggingsmidler.

Også Harstad har trafikkproblem. Enkelte hevder at sentrum er i ferd med å bli kvatt av biltrafikk. Som i Tromsø kan det også i Harstad være aktuelt med tunneler for å avlaste sentrum for gjennomgangstrafikk. Parkeringsanlegg og tilfluktsrom i tilknytning til vegtunneler kan også komme på tale. Fordelen i Harstad er at planlegginga kjem i gang så tidleg at det blir tid til både den politiske og formelle behandlinga utan det store tidspresset.

## Forventningene til EDB for høye?

Nå er de første mikromaskinene plassert i utedriften. Ett på leggstasjonene og skal være til felles bruk for anlegg- og vedlikeholdsdriften.

Forventningene til EDB-systemet er nok for høye, mener avdelingsingeniør Jan Indseth. Han er med i prosjektgruppen for innføring av EDB i driften.

Vi kan ikke vente de store resultater ennå. Det er en langvarig prosess å bli dus med maskinen og med systemet. Vi i Troms er forøvrig det siste fylket i landet som innfører EDB i driften. Ti-

den er nå moden for oss også. Anleggsledere kurses nå av folk fra Vegdirektoratet. Program for kostnads-, driftsoppfølging og forbruksplaner er kommet. Når PBR-systemet fungerer skikkelig, kan opplysninger hentes og dermed kan nytteverdien bli større.

Ellers er tilknytning med andre EDB-system et stort økonomisk spørsmål.



Forventningene er store. Tore Johansen, Arne Storhaug (i midten) og Jan Indseth følger med hva instruktøren gjør.

# Anlegg i Nord-Troms

I løpet av sommeren vil to trafikkfarlige bruer være borte. Det gjelder Badderen og Burfjorddal bru i E6 i Nord-Troms.



Tre nytillsatte. Fra venstre Haldor Isaksen, Rolf Heimly og Terje Vangen.

Tilstøtende veger og ny bru i Burfjord gir en omlegging på ca. 800 meter. Omleggingen av Badderen bru har en veglengde på 520 meter.

I anlegget Ny bru over Burfjordelva inngår en 14 m lang platebru. Over Burfjord Tverrelv legges et stålør elipse i 41 meters lengde. 10.200 m<sup>3</sup> fjell er utsprenget.

Anlegget ved Badderelva består av en fylling på 95000 m<sup>3</sup> fra et sidetak.

Den nye brua på 36 m er en NIB bjelkebru i 2 spenn.

Bevilgningene til disse to prosjektene er i 1986 på ca. 6 mill kroner.

Vegvesenet har ikke satt opp brakkeleir til de 7-8 tjenestemenn som arbeider her. Etter avtale er mannskapet innkvartert på Burfjord Gjestgiveri. Her får de kost og losji. For vegvesenet gir dette en atskillig rimeligere løsning enn egen brakkeleir.



Nils K. Nilsen ved Badderen bru.

## Miljøtiltak:

### Nordreisa bru får gang/sykkelveg

Nordreisa bru er bygd i forskjellige deler og gang/sykkelveggen får to varianter.

Hovedbrua er 88 m lang. Her vil en 2 m bred gang/sykkelveg bli hengt ut på fagverksbrua. Det er største bredde vi kan ha uten å bruke bærekonstruksjoner, sier overingeniør Knut Davidsen.

Gangbrua blir lagt på oppstrømsiden. Dekket blir vedlikeholdsfritt. Sneen skal gå rett gjennom. 2 meters bredde er for smalt til at en traktor

f.eks. kan være et aktuelt arbeidsredskap.

Resten av brua består av en fylling på 43 m og en bjelkebru på 33 m. Her får gang/sykkelvegen vanlig 3 meters bredde.

Allt betongarbeidet skal vi utføre selv, mens stålarbeidet skal utføres av entreprenør Alfred Andersen, Larvik.

Portalene på brua skal skiftes ut fordi de ikke holder målene.



Vi presenterer:

## Troms fylkeskommunes samferdselsutvalg

Samferdselsutvalget er et viktig politisk styreorgan for oss som arbeider i vegvesenet. Vi hører ofte at utvalget behandler og gjør vedtak i forskjellige saker. Men hva er — og hvem er i samferdselsutvalget? Det er det kanskje ikke så mange som vet.

I denne artikkelen vil vi i grove trekk se litt på hvordan samferdselsutvalget er organisert, hvordan det er plassert i de folkevalgte organ og hva slags arbeidsområde det har ansvaret for.

I dette nummer vil vi også presentere lederen i utvalget, Bjørnar Østgård.

Samferdselsutvalget i Troms fylkeskommune har 7 representanter. Disse er:

Fra Sosialistisk Venstreparti:  
Bjørnar Østgård, Tromsø (leder)

Fra Arbeiderpartiet:  
Karstein Fredriksen, Stonglandseidet  
Kirsten Myklevoll, Tovik

Fra Venstre:  
Lillian Hessen, Borkenes



Fra Høyre:  
Joar Sjørgjerd, Sørreisa  
Willy Storvik, Bjarkøy

Fra Kristelig Folkeparti:  
Paul Skogheim, Lyngseidet

Det er fylkestinget som velger representantene til samferdselsutvalget. Alle som er med i utvalget i den fylkeskommunale valgperiode (4 år) er innvalgt som faste representanter i fylkestinget.

Samferdselsjefen er utvalgets sekretær og forbereder saker som skal behandles av utvalget. Vegsjefen forbereder saker i sin sektor etter klarlagte saksbehandlingsrutiner. På samme måte bistår plan- og utbyggingsjefen, i nødvendig utstrekning, samferdselsjefen ved saksforberedelsen.

Vegsjefen og samferdselsjefen deltar i utvalgets møter med tale- og forslagsrett.

Samferdselsutvalget er fylkeskommunens faste fagstyre i vegsaker og øvrige saker i samferdselssektoren som tilligger fylkeskommunens ansvarsområde.

Samferdselsutvalget treffer vedtak innenfor de rammer og etter de retningslinjer som er fastsatt i lov, forskrift av fylkestinget eller av fylkesutvalget.

Samferdselsutvalget gir innstilling i saker det blir forelagt og som skal legges fram for fylkesutvalget eller fylkestinget.

Samferdselsutvalget skal:

- Fremskaffe materiale til samferdselsplan, fylkesplan, langtidsbudsjett og arbeidskraftbudsjett innenfor sitt fagområde.

- Avgjøre saker om nedleggning av fylkesveger og omklassifisering av fylkesveger til kommunale veger i samsvar med gjeldende kriterier for fylkesveger.

- På vegne av fylkesutvalget uttale seg om:
  - omklassifisering av fylkesveg til riksveg
  - omklassifisering av riksveg til kommunal veg
  - nedleggning av riksveg som offentlig veg.

- Uttale seg om:
  - omklassifisering av riksveg og kommunal veg til fylkesveg
  - opptak av nye fylkesveganlegg
  - forskottering av fylkesveganlegg
  - riksvegsaker.

Samferdselsutvalget kan også ta opp andre saker innen sitt område.

Samferdselsutvalget treffer avgjørelse i saker der det er delegert myndighet fra fylkestinget eller fylkesutvalget. Har utvalget truffet vedtak i en slik sak, kan et mindretall på minst 2 medlemmer i samme møte kreve saken forelagt fylkesutvalget til avgjørelse, dersom den eller de vedtaket retter seg mot ikke selv har klageadgang til overordnet organ.

Fylkestinget kan opprette underutvalg under samferdselsutvalget.

Samferdselsutvalget kan blant sine medlemmer oppnevne utvalg til å utrede spesielle spørsmål.

Samferdselsutvalget skal sørge for nødvendig samarbeid mellom fylkeskommunale instanser og statlige og kommunale organ innenfor samferdselssektoren.

### Fylkesvegstyre

Troms fylke har valgt å opprette et eget organ som tar seg av klagesaker etter veglovens § 11. Det gjelder forvaltningsvedtak hvor klagemyndighet er lagt til fylkeskommunen:

- avkjørselstillatelser riks- og fylkesveger
- dispensasjon for avstandsbestemmelser (byggegrenser) for fylkesveger
- godkjenning av detaljplaner og grunnerverv for fylkesveger

Utvalget har 4 medlemmer som også er med i fylkesutvalget. Det er mest hensiktsmessig idet fylkesutvalget har oftere møte enn samferdselsutvalget.

### «Veg» er best

Bedriftsrettsslaget «Veg» har utmerket seg. Det viser i allefall resultatene av bedriftsserien i volleyball 1985/86, nærmere bestemt sluttserien i 3. divisjon herrer.

Vi ble best, og går opp i 2. divisjon neste sesong.

Her er serietabellen:

1. Veg	12	10	2	21—6	20
2. UBIT	12	9	3	19—7	18
3. Kvaløyletta skole	12	9	3	18—8	18
4. Tromsø Sparebank	12	8	4	18—10	16
5. Barlindhaug	12	8	4	17—12	16
6. Kokkskolen	12	7	5	17—14	14
7. Mykron	12	7	5	16—14	14
8. Teknisk Bureau & Dahl	12	5	7	14—7	10
9. Breivikangen II	12	5	7	12—15	10
10. Bilco	12	4	8	13—17	8
11. Ric. Bjørn	12	4	8	9—18	8
12. Tele II	12	2	10	9—21	4
13. Kraftforsyningen II*)	0	12	0—24	0	0

\*) Kraftforsyningen II trakk seg etter vel halvspilt serie, og for å slippe å omarbeide terminlisten, har vi istedet latt laget tape alle kamper 0—2.

## Lederen av samferdselsutvalget

Bjørnar Østgård  
Bosted: Tromsø (opprinnelig fra Sørreisa)  
Yrke: Rektor  
Parti: SV



Skikkelige veger og gode og rimelige transporttilbud er avgjørende for at bygdene i Troms skal overleve, sier Østgård.

Østgård er leder av samferdselsutvalget for perioden 1984-87. Han har 14 år bak seg som fylkespolitiker. Han er gruppeleder i SV og medlem av fylkets Finansutvalg.

— Det er vanskelig å kombinere yrke og verv. Alle fylkespolitikere har sikkert samme problemet. Det blir mange møtedager. For ledere blir det ekstra mange. Jeg har ordnet det slik at jeg har permisjon fra rektor-jobben, og har istedet full stilling som lærer.

— Hva er utvalget spesielt opptatt av?

— Generelt arbeider vi for at samferdselsaker skal prioriteres høyere, først og fremst utbedring av nye veger og bruer.

Drosjeløyver, bussruter og anløp av ferjer er viktige detaljer. Vi må også ha gode transporttilbud, Både når det gjelder pris og antall. Målsettingen er at alle bygder skal ha rutetilbud til et senter, minst en gang for dagen.

Utvalget har nå foretatt prioritering av de fylkesveger som skal opprustes først.

Det er lånt 50 mill. kroner i 1986/87 til ekstraordinær opprusting i tillegg til det ordinære budsjett.

Hva synes du om omklassifiseringen som nå er gjort?

— Jeg kan forstå de kommuner som reagerer på vedtaket. Og jeg er enig i at før en del av fylkesvegene ble omklassifisert, burde de vært opprustet.

Staten har bestemt at 16% av fylkesvegene skal omgjøres til kommunale veger. Statstilskott som tilsvarer nedklassifiseringen er trukket fra fylkets inntekter, og tilsvarende beløp er overført kommunene fra staten. Derfor er det ikke urimelig at fylket nå omklassifiserer vegene.

Det som er urimelig er at både fylkeskommunen og kommunene får beskjed om at dette skal gjøres innen et halvt år.

Kommunene fikk ikke tid til å bygge ut sin tekniske etat, og til å ta seg av de oppgavene som måtte komme.

— Hvordan er samarbeidet med vegkontoret?

— Jeg opplever vegsjefen og hans stab som lojale mot de vedtak som blir gjort. De er svært positive til samarbeid.

## Samarbeid og mellomriksvegar

Vegstikka

Av Kjell Kvåle,  
Finnmark vegkontor

Diverse skriv frå Vegdirektoratet malar stadig om at vi skal samarbeide med nabofylka om Norsk Vegplan, planleggingsprogram, akseltrykk og vi veit snart ikkje kva. Alt dette maset verkar forstyrrende, og for ikkje å uroa naboane i utide så har vi i Finnmark valgt å ligge lågt i terrenget (terrenget er dessutan lågt frå før). Dette må vi jo læra oss som har store naboar både i aust og vest. I november var vi på besøk til dei i aust. Vi var imponert over signalreguleringa av trafikken og over at så mange fotgjengarar overlevde Murmansk-trafikken.

Neste samarbeidsprosjekt går på mellomriksveg gjennom Pasvik. Det ser ut til at finnane er berre passeleg interessert, så no prøver vi lenger austover. Første befarung viste i alle fall

at det ikkje var kapasitetsproblem på vegnettet, når vi ser bort frå ein grundig pass- og spritkontroll.

Men vi har jo også mellomriksvegar vestover. Den eine heiter E6, og der skal vi snart få slutt på maset om at vegstandarden er så høg på Troms-sida. Vi seier ikkje meir i denne omgangen, men de kan helse anleggsbestyraren i Nord-Troms med at snuplassen han bygde (ulovleg) i Finnmark antyder framtidig vegbredde.

Temaet var samarbeid og mellomriksvegar. I all beskjedenhet så bygde Finnmark ferdig sin del av mellomriksvegen gjennom Reisadal for mange år sidan. Vi bygde til og med eit stykke inn i Troms utan eingong å nemna refusjonskrav. Deretter har vi i samarbeidets ånd venta på at naboan skulle bli ferdig. Heilt til Vegdirektoratet no antyder at Troms er berre så måteleg interessert i dette prosjektet. Dei har ikkje eingong planane ferdig! Har de gløymt svenskane og Bjørnefjell? Gode naboar gir sjølvsagt vel-



Kjell Kvåle var anleggssjef og siden leder av trafikkteknisk seksjon hos oss før han gjorde Finnmarking av seg.

meinte (og gode?) råd: For å spare resten av Tromsøya bør de eksportera Bjarne G. til Bidjovagge Gruver. Dei treng folk med stort pågangsmot og forenkla planprosedyra til underjordsdrift. TRYGG Reisa-veg får vi på kjøpet. Vi ser fram til det nye aust-vest-samarbeidet.

PS. Neste Finnmarksbrev kjem frå Gudmund (Nilsen.)

## Vegdirektør Eskild Jensen på besøk 4. og 5. februar



Vegmester Svein Paulsen og vegdirektøren foran Finnsnes vegstasjon.

Vegvesenet fikk bra gevinst av innsatsen i perioden 1982—85. Prisutviklingen gikk i vår favør.

Etter flere års nedskjæring i bevilgningene, er det nå oppgang å spore — iallfall i de tre nordligste fylkene.

Men kravene til produktivitet er høye. Det vi gjør må lønne seg. Men jeg tror vi kan greie det — med god styring og gjennomføring av driftsoppleggene. Da må alle yte sitt — fra sjefer til kjeledressfolk.

Dette sa blant annet Eskild Jensen da han var på besøk i Tromsø.

Det var Finnsnes og Ytre Senja som var vegdirektørens mål denne gang. Programmet var satt opp av vegkontoret og var tettpakket for de knappe to dagene han hadde til rådighet.

Første dag var det møte med avdelingslederne på vegkontoret og deretter et møte med fylkespolitikere og samferdselssjefen.

Dagen etter var det befarung i Indre Tromsø og Ytre Senja. Turen gikk fra Tromsø via E78 og Rv. 6 til Storsteinnes, med en kort stopp og orientering om prosjektet Heia-Tømmerelv. Etter befarung på Innfartsvegen til Finnsnes, var det avsatt tid til kaffe og mat på Finnsnes vegstasjon.

Vegdirektøren ble orientert om vegsituasjonen i Midt-Troms av ordføreren i Lenvik, og rassikring av Fjordvågvegen var viet stor oppmerksomhet. Det ble også tid til en tur ut til Ørnfjordbotn.

## Nedklassifisering av fylkesvegar

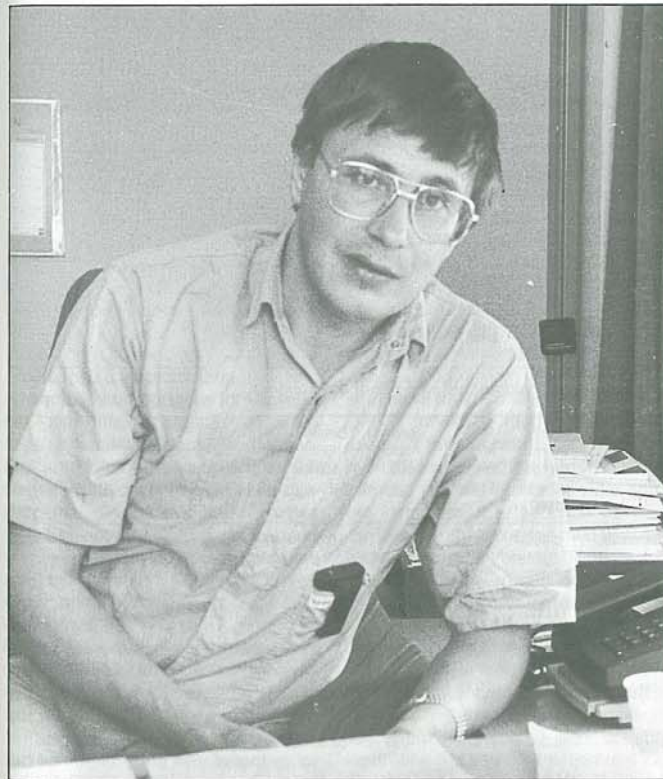
Vegstikka

Av Bjarne Otterdal

Frå 1.1.86 trådte den nye inntektsordninga for fylke og kommune i kraft. Ordninga betyr at staten ikkje lenger yter tilskott sektorvis men at fylke og kommune får ein pott som dei sjølve må fordele på sektorane. I utgangspunktet betyr altså dette ei større lokal styring.

I forbindelse med dette kom det eit initiativ frå Samferdselsdepartementet i 1985 der fylka nermast vart pålagde å nedklassifisere ein viss del av fylkesvegane til kommunale vegar. For Troms utgjorde dette ca. 16 % av det totale fylkesvegnettet.

Framtidige statstilskott til desse 16 % var betinga av at nedklassifiseringa vart effektivert.



Lenvik kommune har fått ca. 35 km mer veg å ta vare på.

- Vi har avtale med vegvesenet om at de skal besøge vedlikeholdet fram til 1. juli d.å. Så lenge går alt bra, selv om de kommunale vegar etter vårt skjønn blir prioritert for lavt vedlikeholdsmessig.

Vi vet regningen fra vegvesenet blir høy - selv etter at statstilskottet er trukket fra. Og hva vil skje til neste sesong? Vårt problem er at vi ikke har ressurser til å ta oss skikkelig av vegene - verken mannskaps- eller maskinmessig.

Reaksjonane frå kommunane var sterke då dette vart kjent. Men gemytane har roa seg, og det ser i dag ut for at denne nedklassifiseringa blir gjennomført. Etter samråd med vegkontoret la samferdselssjefen i Fylkeskommunen fram eit forslag om nedklassifisering for 9,6 % av fylkesvegane. Dette passerte fylkestinget før jul, og frå 1.1.86 er dei vegane som er med i vedtaket kommunale. Dei resterande 6,4 % vil bli foreslått nedklassifisert i løpet av 1986 og med formelt endra status frå 1.1.87.

Nedklassifiseringa er svært ulikt fordelt mellom kommunane, foreløpig frå 0 i eit par kommuner til over 30 km i Lenvik.

Mange kommuner hevdar at den auka i kommunalt vegnett vil føre til store praktiske problem. Kommunen har verken folk eller utstyr til å vedlikeholde desse ekstra vegane. Vegane ligg dessutan ofte langt frå kommunesentret, og dette gjer det både tungvint og fordyrande.

No er det muleg at problemet er mindre enn først antatt. Vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen opplyser at vegvesenet har tilbode seg å ta brøyting og vedlikehold mot refusjon inneværande vinter.

Også for framtida vil det være aktuelt med eit samarbeid mellom kommunene og vegvesenet. Spesielt gjeld dette brøyting, men også anna vedlikehold kan det samarbeidast om.

Dette vil være økonomisk gunstig for begge parter, f.eks. ved å få meir hensiktsmessige brøyteroder.

Det er delte meininger om denne nedklassifiseringa. Men på mange måter kan den også være rimeleg. Det er gjerne reint lokale vegar som betjener eit lite befolkningsgrunnlag som er/bli nedklassifisert. Dei ville neppe fått status som fylkesvegar dersom dei vart bygd i dag. Men utspellet frå Departementet kom brått på. Kommunene følte seg sett til sides, og dei fekk dårlig tid til å forberede seg. Kanskje var det hensikten, men dei sterke reaksjonane har nok si forklaring i dette.

## Utbedring av dårlige fylkesveger

Vegkontoret foretok for en tid siden registrering av de dårligste fylkesvegene i Troms.

Endel av disse skal nå opprustes. I tråd med budsjettvedtaket i fylkestinget skal det i 1986 og 1987 nyttes 50 mill kroner til dette. Midlene er ikke

tatt med i det ordinære budsjettet. Lånet skal deles på to år.

Arbeidet skal starte opp i vår.

Vegene skal få en minimumsutbedring. Det vil si at vi skal grøfte, skifte stikkrenner og foreta forsterkning av svake partier. Vegene skal få ottade-

ke, endel i år og resten i 1987.

Anleggsavdelingen skal utføre opprustningen på fv. X-211 i Dyrøy, X-203 i Sørreisa/Målselv, X-293 i Skånland og Ringvegen nord på Tromsøya. De øvrige skal foregå i vedlikeholdets regi.

Etter innstillingen fra Samferdsel-sutvalget skal de ekstraordinære midlene nyttes til nedennevnte anlegg. Følgende arbeidsprogram for utbedringen er satt opp.



Vedlikeholdsfolkene skal også drive anlegg. Bildet viser vintervedlikehold på E-6 mot Storsteinnes.

Kommune	Veg nr.	Strekning	Kostn. oversl. for tot. utbedr. i 1000 kr	Ant. km utbedr. i 1986	Bevilget i 1986 i 1000 kr	Behov i 1987 i 1000 kr for fullf.	Merknad
Tranøy	221	Stonglandseidet—Skrolsvik 18,7 km	6.400	10,0	3.500	3.000	dekkelegg, 10 km 1986
Dyrøy	211	Brøstadbotn—Faksfjord bru 16,7 km	6.880	10,0	2.920	3.960	Hele strekn. ferdig 1987
Ibestad	132	Sørvik—Årbostad 22,0 km	11.000	7,8	2.000	9.000	Restarb. + all dekkelegg. 1987
Kvæfjord	105	Hokland—Øynes (Kveøya) 7,8 km	6.100	7,8	6.100	0	Hele strekn. med dekke utføres 1986
Nordreisa	355	Tretten x6—Indre Stovik 20,4 km	3.400	(20,4)	3.400	0	Forarb. gjort 1985
Balsfjord	286	Meistervik—Tromsø gr. 33,9 km	16.200	(7,5)	900	ca 15.300	Rest forarb. = 0,9 mill. + 20,4 km dekke = 2,5 mill. Bare dekkelegg. 7,5 km allerede utbedret.
Sørreisa/Målselv	203	Engerud—Hemmingsjord 11,2 km	5.400	6,0	2.200	3.200	Restarb. + all dekkelegg. 1987
Skånland	116	Bømyra—Nordland gr. 11 km	5.600		2.000	3.600	4,5 km m/dekke utføres i 1986
Målselv	179	Karlstad x85—Kjerresnes 7,2 km	2.600	7,2	1.730	870	Bare utb., dekke 1987
Tromsø		Ringvegen (nord på Tromsøya)	2.500	ca. 4,0	1.250	1.250	Dekkelegges 1987

## Fartsgrenser — et kompromiss mellom fremkommelighet og trygghet

Vegstikka

Av Jan Larsen, trafikk



Arbeid med å fastsette fartsgrenser er og blir en viktig oppgave for vegvesenet. De enkelte vegstrekninger er nøye undersøkt før det blir vedtatt innført særskilte fartsgrenser. Den utslagsgivende del er hensyn til randbebyggelse, mange avkjørsler og dermed blandet trafikk over en bestemt vegstrekning. De særskilte fartsgrensene blir dermed et kompromiss mellom fremkommelighet for trafikantene på den ene side og trygghet for beboerne langs vejen på den andre side. Enkelte kritiserer fartsgrensene vi har her i fylket, og mener at de er satt noe vilkårlig. Ofte synes det som om at folk mener at fartsgrensen er satt for høyt der de selv bor, men for lavt på de vegstrekningene de bare kjører gjennom. Dette viser at fremkommeligheten ofte blir satt foran tryggheten. Kritikken for og mot fartsgrenser er forståelig, også at sjåførere og passasjerer kan irritere seg er rimelig. Fra en plass i bilen er vi ikke i stand

til å vurdere alle trafiksikkerhetsmessige forhold. De faktorene som påvirker trafiksikkerheten krever registreringer og beregninger samt erfaringer ut over det å kjøre med bil på vegene.

Fra førerplassen i bilen kan vejen se fin og oversiktig ut. Det er i slike tilfeller det kan være vanskelig å akseptere fartsgrensene. Dette tar vi i en viss grad hensyn til når skiltingen planlegges. Skiltene viser en øvre grense som det ikke er tillatt å overskride. Det tar likevel ikke ansvaret fra bilførerne om å avpasse farten etter forholdene.

### Kriterier for fartsgrenser

De fleste særskilte fartsgrensene er satt til 50 eller 60 km/t med overvekt av 60 km/t. Utregning av fartsgrenser utføres etter at boligavkjørsler og avkjørsler til industri, service, skoler og vegkryss er registrert. Hver enkelt av de nevnte aktiviteter blir multiplisert med ulike faktorer. Disse blir så overført til beregningsmatrise som viser hva som er tilrådelig fartsgrense. I tillegg kommer opplysninger om andre trafiksikkerhetstiltak som fortau, gang- og sykkelveg og hvilke tiltak som er iverksatt for kryssing av vejen. Det er ønskelig med minst mulig sprang i fartsgrensene på de steder hvor disse blir vedtatt innført. Derfor kan det på enkelte steder virke som om fartsgrensen er satt noe vilkårlig da det er de strekningene med flest avkjørsler som er utslagsgivende for fastsettelsen av fartsgrensen.

Fartsgrensene blir innført etter søknad fra beboerne, men også etter initiativ fra vegvesenet. Vegtrafikklovens § 6, fjerde ledd gir vegsjefen lov hjemmel til å fastsette lavere fartsgrenser på riksveg, fylkesveg og privat veg. Formannskapet i den enkelte kommune har samme lov hjemmel for kommunal veg. Før vedtak treffes skal uttalelse innhentes fra fylkeskommunen, kommunen og politiet.

I Troms har vi pr. 31/12—85 1655,162 km Europaveg og riksveg, og fartsgrensene fordeler seg som vist på tabellen nedenfor.



Fartsgrense	Sum lengde	% fordeling
50 km/t	82.773 km	5,5 %
60 km/t	224.953 km	13,6 %
70 km/t	44.564 km	2,7 %
80 km/t	1189.763 km/t	71,9 %
90 km/t	113.130 km/t	6,8 %

### Gir innførte fartsgrenser bedre trafiksikkerhet?

Kriteriene som vanligvis skal legges til grunn når fartsgrenser skal innføres kom i 1968 og ble senere justert 1980. Vi har gjennomgått behandling av fartsgrensaker i fylket for perioden 1983—85 for Europa- og riksvegene. I denne perioden har vi mottatt 51 søknader hvordan 15 er innvilget, 29 avslått, mens 7 saker enda er til behandling. Har de innførte fartsgrenser hatt noen trafiksikkerhetsmessig effekt? For å få svar på dette har Vegdirektoratet en landsomfattende un-

dersøkelse av antall ulykker i før og etterperioder, samt hastighetsundersøkelse. Resultatene av denne undersøkelse beregnes å foreligge i første halvdel av 1986. Vi er i denne sammenheng av Vegdirektoratet bedt om ikke å foreta oss større endringer av innførte fartsgrenser eller innføre nye. Resultatene av undersøkelsen kan medføre at kriteriene blir endret.

For fylkesvegene har vi ikke full oversikt over fartsgrensene, men vi

har som målsetning å få fullstendig oversikt over fartsgrensene også for dette vegnettet.

Vi mener at det både på riks- og fylkesvegnettet er innført fartsgrenser hvor tidligere nevnte kriterier er tilstede, og at det fra nå bare blir utført mindre justeringer. Endringene vil skje både med utvidelse og oppheving. Der hvor det tidligere er innført fartsgrenser bør det vurderes på nytt dersom det blir bygd gang- og sykkelveger på

strekningen. Dersom vi mottar søknader om innføring av fartsgrenser vil selvsagt de bli vurdert etter de kriterier som måtte gjelde.

Tilslutt vil vi nevne at vi i 1986 har planer om å skille en del nye vegstrekninger opp til 90 km/t. Det er Vegdirektoratet som har lovhemmel til å treffe slike vedtak. Forslagene til slik skilting vil i nær framtid derfor bli oversendt Vegdirektoratet til avgjørelse.

## Maskinavdelingen trækker nye spor!

Vegstikka

Av maskinistuktør  
Hans M. Figenschau

Med den gode erfaring som ble gjort ifjor med pigging av veghøvl, har vi gått et skritt videre i år. I Finnsnesområde har en veghøvl fått montert 4 dekk med vintermønstre. Dekkene er

pigget og montert på drivhjulene. Det nye vintermønsteret, skal kunne gi bedre gripeevne på snøføre, sammenlignet med et vanlig dekk.

Dekkene som er montert, er av finsk fabrikat, et velrenomert merke. Prismessig er de svært gunstige. Om dette forsøket blir vellykket, er den gamle gode piggekjettingen snart avleggs. Maskinavdelingen har store forventninger til dette forsøket. Vi regner med å få et bedre driftsresultat på maskin-

en, samtidig som føreren får en mere komfortabel arbeidsplass. Videre er vi noe betenkt når det gjelder slitasje på vegdekket, om vi etterlater oss nye spor?

Det var iallfall stor entusiasme under prøvekjøringen, som foregikk på svært iset underlag. Vi krysser fingrene for piggedekkene, og håper at mønsteret kan vise hva det står for i vinter.



Fornøyd monter og sjåfør. Hans Takøy (til venstre) og Evald Jørgensen.



Omlaggingen gikk i hurtig tempo.

## Brev fra Svalbard

Vegstikka

Av Bjørn Stiberg



den 1.220 personer, Pyramiden i Billefjorden 1.008 personer, Vassdalen i Van Mijenfjorden 60 personer. Alle personall er pr. 1/1—85. I tillegg oppholdt 6 personer seg som fangstmenn på Spitsbergen i 1985.

### Gruvedrift

Store Norske Spitsbergen Kullkompani, SNSK (på folkemunne snusk) hadde i 1985 722 ansatte, derav 270 mann i gruvene. Dette var en nedgang på ca. 10 % og 21 % fra året før, og utviklingen er et ledd i en rasjonaliseringsprosess som pågår. Nedgangen i ansatte forventes å fortsette i 1986.

Svea har til nå bare hatt prøvedrift. Forholdene er lovende, og permanent drift vil bli igangsatt i år. Driften vil bli sterkt mekanisert og ikke resultere i flere ansatte.

I Longyearbyen er to gruver i drift for tiden, gruve 3 og gruve 7. Begge gruvene har gode driftsresultater å vise til i 1985, og driften vil bli opprettholdt så langt en har oversikt over idag.

### Oljeleting

Letevirksomheten etter olje/gass er i en aktiv periode. BP hadde i mars—mai 1985 30 personer i leiting i Van Mijenfjorden og på Paulabreen. Til våren vil BP intensivere leitingen og kommer med eget forsyningskip og ca. 90 personer.

Norsk Hydro har også kastet seg inn i oljeeventyret. Selskapet har inngått en samarbeidsavtale med SNSK for kommende 10 år. Det er meningen å investere mellom 0,5 — 1,0 milliarder kr. i perioden. SNSK vil ha operatøransvaret. Hydro vil engasjere ca. 50 mann i startfasen i år.

Andre selskaper som har utmål på Svalbard er bl.a. Statoil, Norske Fina, Norsk Polarnavigasjon, Norsk Svalbardolje, Artic Exploration, Nordisk Polarinvest og Prominex.

### Turisme

Svalbard er et attraktivt turistmål. Cruiseskip brakte ca. 1200 turister til Longyearbyen/Spitsbergen i 1985. I tillegg har ca. 2300 andre personer besøkt Svalbard som turister, herav er det registrert 1207 gjestedøgn på

campingplassen. Flesteparten av disse er utlendinger. For 1985 toppet franskmennene gjestestatistikken på campingplassen med 18,5 % av de tilreisende. Vest-Tyskland 18 %, Finland 15,6 % mens Norge hadde 10 % av de registrerte gjestene. 15 forskjellige nasjoner blir registrert som turister i 1985.

### Forskning

Det drives forskning på en rekke felter på Svalbard. Den forskning som drives av det ytre rom, nordlysforskningen, har pågått i ca. 15 år, og en rekke nasjoner er involvert.

Ellers besøker ca. 100 videnskapelige ekspedisjoner Svalbard i året.

### Fiske

Utenfor Svalbard drives et omfattende fiske. I snitt er det ca. 80 båter å 15 mann, som hovedsakelig driver rekefiske. De fleste er norske. Av andre nasjoner er det særlig Færøyene og Sovjet som er representert.

### Trafikk

Vi har fast flyforbindelse til Tromsø 2 ganger i uken om vinteren og 3 ganger ukentlig om sommeren. I tillegg flyr russerne på Svalbard fra Murmansk/Moskva 1—2 ganger hver måned. Årlig er det et mindre antall charterturer, særlig sommerhalvåret.

SNSK har sitt eget fly som daglig trafikkerer til Svea.

Sysselemannen har to helikopter fast stasjonert og russerne fem stasjonert i Barentsburg. Sysselemannen har egen båt sommerhalvåret, Polarstar, som har helikopterdekk.

I Longyearbyen er det ca. 300 biler på ca. 4 mil veg. SNSK eier vegene, og alle bilene må betale årlig vegavgift kr. 1.500/bil til SNSK.

Snøscooteren er det vanlige framkomstmiddel om vinteren. I Longyearbyen er det ca. 1 scooter pr. innbygger og tallet er økende.

I tillegg finnes her ca. 500 lette motorsykler/mopeder og et økende antall små hurtiggående motorbåter.

### Samfunn

Sysselemannen er den øverste myndighet på Svalbard, og utøver politifunksjonene.

Alle besøkende blir registrert av ham, ved at betjentene møter opp til enhver flyadkomst og avgang. Sysse-



mannen har et stort hjelpeapparat til disposisjon for ettersøking av savnede personer, — 2 helikoptre, 2 weaselvogner og ca. 10 snøscootere samt båten Polarstar om sommeren. I budsjettet utgjør reisevirksomheten for sysselmannen ca. 26,0 mill. kr.

Det hører også med til sysselmannens gjøremål å utstede rekvisisjoner for kjøp av vin og brennevin.

De øvrige samfunnsmessige funksjoner tar SNSK seg av. SNSK er i en monopolsituasjon her og utnytter denne fullt ut. SNSK eier all grunn i Longyearbyen og dette har resultert i at ingen andre firmaer får etablere seg her. SNSK fungerer med andre ord som en kommune når det gjelder utbygging og har all makt i sine hender. Noe bygningsråd/kommunestyre som vi er vant med, finnes ikke. SNSK har et lederråd som suverent avgjør alle bygningssaker og også hvordan driften av samfunnet skal foregå. Uten å gå for langt inn i denne problematikken, så er det min overbevisning at dette er en svært uheldig utvikling av Longyearbyen som samfunn. De private som hadde etablert seg

her, er kastet ut. Dette gjelder både mindre maskinere, bygningsentreprenører og handverkere. Som monopolinstitusjon har SNSK priset seg opp deretter, og kjøp av varer og tjenester her, er fantastisk dyrt.

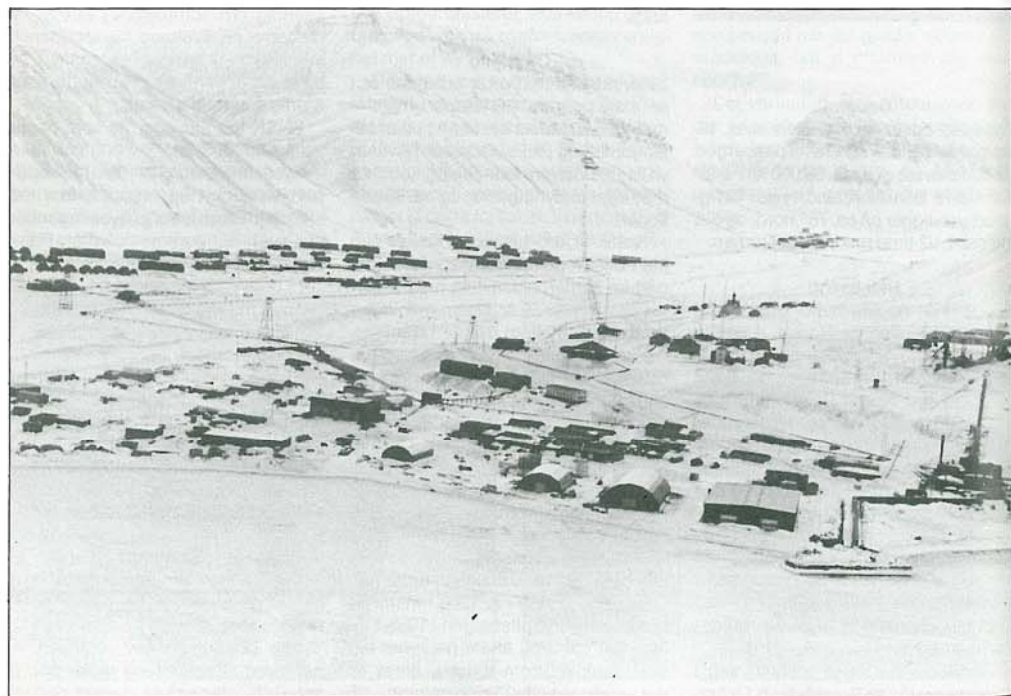
Nå har Justisdepartementet gjennom polaravdelingen og sysselmannen opprettet et slags skinnedemokrati ved å etablere et Svalbardråd. Rådet har 16 medlemmer som velges. Syv fra SNSK, fire fra statsansatte og tre fra øvrige (hjemmeværende og private). I tillegg en representant fra Svea og en fra Ny-Ålesund. Dessuten skal SNSK være representert med en fra ledersjiktet som utnevnes av SNSK, slik at rådet er på ialt 17 stk. Sysselmannen fungerer dessuten som sekretariat.

Det viser seg at rådet, som kun har forslagsrett, i virkeligheten ikke har noe å si i styre og stell av Svalbard. Justisdepartementet bruker så langt jeg ser det, rådet som et demokratisk alibi for sine avgjørelser. Dvs. at de saker som det ønskes en uttalelse på blir behandlet i rådet, med forutbestemt vedtak. Kontroversielle saker som be-

folkningen ønsker tatt opp, når ikke frem. Det gjelder bl.a. fangstrettinger for fastboende, kjøp av bil og scooter som avgiftsfritt kan medtas til fastlandet etter et visst tidsrom (1—3 år) osv., så overskriften i en av våre aviser «Svalbardrådet, et supperåd...?» kan passe bra.

Vi har sykehus, skole, post og bank her. SNSK har i tillegg etablert et ferskvarerutsalg hvor brød, melk og ost kan kjøpes. Ellers må alle besøkende være selvforsynte med mat/utstyr så lenge de oppholder seg her. I tillegg finnes en butikk som stort sett selger gull, tobakk, parfyme, fotoutstyr, litt klær og sjokolade. Siden vi ikke er belastet med moms og avgifter kan det lønne seg å kjøpe nevnte varelag her. Men leveomkostningene totalt er dyrere enn jeg ventet. SNSK som står for proviantutslaget har priset opp varene under dekke av frakttgifter.

Mangt og mye kan sies om samfunnet her, men det får være nok i denne omgang.



## KURS 1986

Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

Statens vegvesen Troms har for første gang utarbeidet en samlet oversikt over planlagte lokale og regionale kurs/konferanser. Vi skal i det følgende ta for oss en del av de lokale kurs som skal avholdes i 1986.

### Saksbehandleropplæringen

Opplæringen er hovedsakelig sikket mot nytillsatte i tekniske stillinger. De tekniske skolene har i dag få tilbud som tar for seg saksbehandling og behovet er derfor tilstede.

Sakene som behandles i dag er til tider kompliserte, og det er derfor en fordel å kjenne til rutiner og lover.

Av emnene kan nevnes: aktuelle lover, saksbehandlingsteknikk, norsk, offentlig forvaltning/forfatning, jus/rettslære, vegvesenets organisasjon, samarbeid og personalforvaltning.

Det er planlagt 5—6 samlinger, men mellom disse felleksamlingene skal det være tid til selvstudie og gruppearbeid.

Saksbehandleropplæringen har tidligere vært holdt som regional opplæring, men i år skal den holdes lokalt. Det vil da bli mulighet til å gi langt flere dette tilbudet. Erfaringene fra tidligere kurs er gode. Dette på grunn av at kurset tar for seg vegvesenets problemer, og vil på den måten være nyttig i det daglige arbeidet.

### Forberedelse til pensjonsalderen

Dette kurset ble omtalt i siste nummer av Vegstikka (nr. 6—1985).

Det første kurset vil bli avholdt 28.—30. april 1986 på Bardu Motorhotell og det vil så bli holdt et nytt kurs sannsynligvis høsten —86.

### Lokalt kurs for fellestjenesten

Dette er et kurs rettet spesielt til de som jobber innen Fellestjeneste-funksjonen.

Formålet med kurset er å gjennomgå rutiner, regelverk og se litt nærmere på det arbeid som i dag utføres ved seksjonen.

### Presentasjon av vegplaner for planleggere/tegnere

Kurset vil ta for seg presentasjon av hoved- og detaljplaner, samt innholdet i planene.

Når det gjelder framstilling av planen, data som påføres kartet og strektykkelse som skal brukes, angår dette spesielt tegnerne.

### Driftsteknikk for oppsynet

Innen kurspakken for opplæring av oppsynet har det allerede vært avholdt 3 kurs i forskjellige emner. Dette er med andre ord en videreføring av denne kurspakken.

Denne gangen tar vi for oss: planprosedyren, bruk av oppmålingsutstyr, kvalitet, under- og overbygning, vegdekke og byggverk.

### Formannsupplæring

Opplæring av formenn er satt igang fordi vi ønsker å gi et tilbud også til denne gruppen. Det er i dag ca. 40 formenn i vedlikehold og anlegg.

Det skal holdes 2 kurs som varer i 3 dager hver. De to første dagene skal være såkalte generelle dager hvor emner som personalforvaltning, arbeidsledelse og veg-jus blir tatt opp. Siste dagen skal være rettet mot tekniske emner, og anlegg og vedlikehold vil da være hver for seg.



Fra opplæring i EDB ved vegkontoret. Henry Strand og Bjørnar Flatebø fra Tromsø vegstasjon.

### Vedlikeholdskurs

Kurset er beregnet på å gi de ansatte i utedriften en kort innføring i hva som er/skal være vedlikeholdets målsetting/policy de kommende år. Dette med bakgrunn i Stortingsmeldingen om Norsk Vegplan.

Stikkord vil bl.a. være: — målsetting, — prioritering, — differensiert vedlikehold, — trafikkrettet vedlikehold, — entrepriser.

Det vil ikke bli et «fagkurs» om arbeidsmetoder m.v.

### Mellomlederopplæring for biltilsynet

Dette kurset er et ledd i et opplæringsprogram i forbindelse med resultatrettet ledelse.

Sentralt er det laget et opplegg for biltilsynet, men biltilsynt i Troms har omformet dette mere i tråd med det som er aktuelt for oss.

Kurs	Tid	Deltakere	
Saksbehandleropplæring	Høsten — 86	Saksbehandlere	15
Forberedelse til pensjonsalderen	28.—30.4.	Tillsatte over 60 år m/ektefelle	70
Lokalt kurs for fellestjenesten	Våren —86	Fellestjenestepersonale	20
Presentasjon av vegplaner for planleggere/tegnere	September	Planleggere/tegnere	15
Driftsteknikk for oppsynet	Mars	Oppsyn	70
Formannsupplæring	April/mai	Formenn	20
Vedlikeholdskurs		Ved. arbeidere/vedl. oppsyn	175
Mellomlederopplæring for biltilsynet	5.—7.5	Mellomledere i biltilsynet	15
EDB-I for oppsynet	Vinter —86	Oppsyn m.v.	80
Brukeropplæring i EDB for oppsynet	Våren —86	Brukere	80
EDB-opplæring for biltilsynet	Vinter —86	Brukere	15

Kurset ønsker å styrke de ledere vi har i dag. Hovedvekten er lagt på driftsplanlegging og driftsoppfølging.

#### EDB-1 for oppsyn m.v.

Dette kurset er en grunnopplæring i EDB. Kurset vil gå over 2 dager.

#### Brukeropplæring i EDB for oppsynet

Opplæringen vil ta for seg de pro-

grampakker som vil bli brukt på Mikro-maskinene i drifta.

#### EDB for billitsynet

Kurset vil bli en brukeropplæring i kjøretøyinnkallings-systemet som er basert på FICS. Videre vil de tilsatte på billitsynsstasjonene få opplæring i tekstbehandling.

#### Andre EDB-kurs

Av andre kurs i EDB vil det bli arran-

gert kurs i tekstbehandling ved vegkontoret. Det gjelder både innføringsskurs for de som ikke har fått slikt tilbud, og oppfølgingskurs for de som allerede arbeider med tekstbehandling.

## Ordet Fritt

### «Ros og ris . . .»

fra en skoleelev

For første gang finner jeg grunn til å uttale meg om det som står i Vegstikka — som bør føre et nokså selvstendig liv.

Grunnen er artikkelen «Ros og ris» fra en skoleelev i nt. 6/85. Hun er 8.klassing og har vært utplassert på vegkontoret i 2 uker, og sier:

«Stort sett oppfatter jeg vegvesenet som en sløv gjeng.»

Dersom dette hadde vært myntet på det miljø hun arbeidet i under sin utplassering på vegkontoret, og som hun forutsettes å kunne observere, ville jeg selvsagt ikke ha uttalt meg. Nei da, her trives hun, og kunne tenke seg å fortsette?

«Sløvgjengbetegnelsen» hennes ser ut til å være rettet mot de som ar-

beider på vegnettet på Malangshalvøya.

«Det gikk ikke an å kjøre der for et par år siden.»

(Her har vært åpen veg siden krigen, og kanskje tidligere.)

«Det var bratte svinger.»

(Kan redaktøren gi en forklaring på denne terminologi?)

«Vegvesenet begynte å sprengre, litt her, og litt der.»

(Ja, tenk vi sprenger ikke under fylinger, f.eks.!)

«De arbeidet en uke her (en uke fri) en uke der, osv.»

(Tja, kanskje burde de ha stått stille på samme plassen hele tiden? Har de tatt seg fri utenom rettmessig ferie? Oss ukjent.)

## Fikk ikke brøyting i år

Under denne overskrift hadde Vegstikka i desember 1985 et intervju med Ove Bakketun om tilbudssystemet for brøyting. Av intervjuet synes det å gå fram at det fra vegkontoret er gitt løfter til de tidligere brøytere som ikke er oppfylt.

Dette må bero på en misforståelse. Under Troms Brøyteforenings årsmøte i juni 1985 ble undertegnede spurt om hvordan saksbehandlingen ville bli for de roder der de gamle brøytere fikk gi tilbud uten konkurranse. Ville roden bli lyst ut på det åpne markedet dersom dette første tilbud ikke var akseptabelt for vegvesenet?

Jeg svarte at i slike tilfeller ville vegvesenet gi et mottilbud, eventuelt tilby forhandlinger. Dersom dette heller ikke førte til enighet, ville roden bli lyst ut i åpen konkurranse. Denne praksis ble da også fulgt for disse roder.

Det må presiseres at denne «flertrinnsbehandling» bare gjaldt de roder der brøyterne fikk gi tilbud uten konkurranse, og som spørsmålet på nevnte møte gjaldt.

For de øvrige roder (deriblant Bakketuns) som var lyst ut i åpen konkurranse, var behandlingsmåten en annen. Her godtok vegvesenet det gunstigste av de inn-

## Vegstikka

Av vegsjef Herlev Solberg

Det faktiske forhold er at Hp 03 Nordfjordbotn—Meistervik i 1985 ble drevet langt hurtigere og også billigere enn forutsatt. Hele parsellen ble fullført med dekkelegging mot forutsatt bare på vel halvparten, og all ære til Jørgensen/Hole med medarbeidere for det!

Et langvarig regnvær like etter dekkelegging laget store skader på ca. 1/15 av strekningen, men det er sånt vi må regne med.

Selvsagt skal vi ha kritikk, men det bør komme fra hold som noenlunde vet hva de snakker om.

Offentlig papir bør i (offentlige) trange tider ikke brukes til TØV.

Jeg beklager sterkt at såvel stedlig ledelse som tjenestemenn på RV 858 i artikkelen er framstilt på en slik måte. Jeg oppfatter resultatene fra RV 858 i 1985 som gode, og vil gi min uforbeholdne ros til de som har medvirket til resultatet.

## Vegstikka

Av driftssjef Eilif Mathisen

komne tilbud, dersom det var akseptabelt. Ny innhenting av tilbud ville bare vært nødvendig dersom ingen av tilbudene i første runde ble funnet akseptable. I så fall måtte alle tilbyderne ha fått en ny sjanse, ikke bare de som hadde vært brøytere før.

Disse rutinene følger av «Regelverk for Statens anskaffelsesvirksomhet m.v.». De ble fastlagt straks tilbudsopplegget ble utarbeidet og senere fulgt.

## Vegfolk går av

I november/desember ifjor hadde vi avskjedslag for 17 vegfolk. Sammenkomstene ble holdt på Storslett, Nordkjosbotn og Sørreisa. Det var tjenestemenn i utedriften som gikk av med pensjon.

En del av ledelsen og kollegaene var samlet med pensjonistene og deres koner for å markere avgangen.

Ikke alle kunne komme, men disse var invitert:

#### I Sørreisa:

Rolf Sørensen, Gratangsbøtn  
Kristian Skogstad, Bardu  
Jens Lundli, Bardu  
Fritz Figenschau, Botnhamn  
Bjarte Møller, Gibostad  
Bernt Berntsen, Silsand  
Georg Gundersen, Hamn i Senja

#### På Storslett:

Martin Mathisen, Oksfjordhamn  
Roald Bergmo, Storslett  
Levi Bjørklund, Arnøyhamn  
Peder I. Pedersen, Samuelsen

#### I Nordkjosbotn:

Martin Rognli, Nordkjosbotn  
Ulrik Hansen, Lyngseidet  
Rudolf Olsen, Vannareid  
Konrad Kocks, Laksvatn  
Arne Antonsen, Laksvatn  
Oddmund Olsen, Winston Churchills  
52, Håpet

#### Nye roller

— Nå er det dere som skal være sjef, — sa vegsjef Solberg blant annet til de respektive konene på tilstelningen i Nordkjosbotn.

— Ja, og sjefer har bestandig vært hjerteløse, repliserte Reidun Rognli med et glimt i øyet, og tilføyde fort, — det gjelder ikke deg, Solberg.

Hun fortsatte: — Det blir en brå overgang både for oss og mennene våre når de nå bare skal være hjemme. Men blir de for umulige, sender vi dem en tur til nærmeste vegstasjon — eller for den saks skyld — vegkontoret. Det gir oss tid til å arbeide og til å gå i butikker. Og det vil nok også roe ned gemyttene og karene vil være glade for å være hos oss igjen.

Det er rart. Når mennene opp gjennom årene var sure på ledelsen — fikk

vi skylda. Gikk det godt — fikk ledelsen ros.

Alt er snudd opp ned. Nå er det for eksempel de som er trafikanter og turister, og andre arbeider på vegene. Hva skjer? Ja, da kjøtter de for at vegarbeiderne ikke kan arbeide uten å stenge vegen. Før fikk vi høre hvor ufornuftige og ubetenksomme trafikanter var.



Reidun og Martin Rognli.



Fra tilstelningen i Nordkjosbotn: Fra venstre Martin Rognli, Rudolf Olsen, Ulrik Hansen, Herlev Solberg, Arne Antonsen og Konrad Kocks.

## Martin Rognli — tidligere hovedtillitsmann gått av

En kjent skikkelse, tidligere hovedtillitsmann, Martin Rognli, er nå i pensjonistenes rekker.

Rognli var leder av sentrallageret ved vegsentralen i Nordkjosbotn. Han begynte i vegvesenet i 1938. Rognli hadde mange verv opp gjennom årene. I perioden 1975—1978 var han hovedtillitsmann på heltid. Han var den første i vegvesenet i Troms som ble fulltidsengasjert. Fra 1973 hadde han som hovedtillitsmann en fast kontordag i uka.

Tillitsmann hadde Rognli vært fra

1968, og hadde 12 år bak seg som landsstyremedlem i Arbeidsmandsforbundet.

Som hovedtillitsmann hadde han også funksjon som hovedverneombud. De to vervene fulgte hverandre i den tid. Rognli var medlem av Samarbeidsutvalget så lenge dette utvalgte fungerte, i en periode var han formann. Han var med i tidligere verne- og miljøutvalg og var også med i forslagsnemnda helt til han gikk av med pensjon.

— Jeg har opplevd mye interes-

sant i vegvesenet, sier Rognli. — Som hovedtillitsmann fikk jeg være med da de store omveltningene kom. Da tenker jeg først og fremst på bedre lønn og skikkelig brakkeleire. Men det var mye arbeid som fulgte i farvannet etter de sentrale forhandlinger. Vedtak skulle settes ut i livet. Det gikk forsåvidt greit — med god velvilje fra ledelsens side. Det var tungt å arbeide i vegvesenet for 15—20 år siden. Det vare et slit i de «gode, gamle dager» og dårlig lønn. Mange gode tiltak kom etterhvert, som gratis arbeidsklær f.eks.

Nå får jeg håpe at helsa holder slik at jeg får nyte tida fremover.



En påtår.

## Personal-nytt

### Tiltredelser

#### Vegkontoret:

Inger-Ann Indrevoll er tilsatt som kontorassistent ved regnskapsseksjonen. Tekniker Per Indal er tilsatt i stilling som ingeniør.

#### Utedriften:

Bjørn Amundsen er tilsatt som mekaniker ved verkstedet på Skattøra, Tromsø.

Arne H. Solheim er tilsatt som brøytesjåfør på Kvængsfjellet.

Jan Heimland er tilsatt som arbeidstaker på pelebåten «Slagbjørn», Arne Didriksen ble formann.

Geir Blixgård er tilsatt i vedlikeholdsområde 8, Storslett.

Sverre Kristoffersen er tilsatt som verksteformann på Storslett.

Hans Østerås som lagerformann ved Vegsentralen, Nordkjosbotn.

Odd M. Markussen som verkstedformann på Skattøra, Tromsø.

#### Overføring:

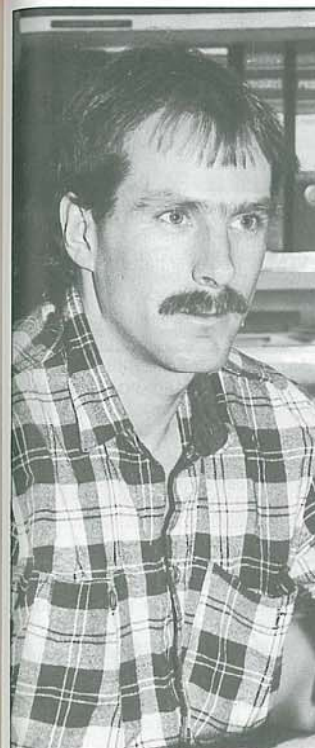
Kjell S. Knutsen er fratrudd ved «Slagbjørn» og er tilsatt i vedlikeholdsområde 5.

Knut Kristiansen er fratrudd ved anleggsdriften og begynt som lagerformann ved Vegsentralen, Nordkjosbotn.

Jack Johansen er overført fra anlegg til vedlikeholdsområde 6, Seljelvnesområdet.

Kjærvald Lundberg er sluttet som vegmester i Nordkjosbotn og tilsatt som oppsynsmann i vedlikeholdsområde 2, Bardu.

Likeså er oppsynsmann Torstein Petersen sluttet i Nordkjosbotn og tilsatt som oppsynsmann i vedlikeholdsområde 3, Finnsnes.



Ingeniør Rolf G. Hillesøy, trafikk.



Ingeniør Kjell-Sture Trymbo, trafikk.



Kontorassistent Inger-Ann Indrevoll.

### Vi gratulerer!

#### Med 50-årsdagen:

Agnar Kvernmo, Gratangsbøtne...	29/4
Oddbjørn Heimly, Nordkjosbotn	30/4
Kjell Stenvoll, Øverbygd	29/5

#### Med 60-årsdagen:

Aldor K. Larsen, Aspelund	18/1
Ludvik Ludviksen, Sørvik	2/2
Erik Broderstad, Moen i Målselv	12/2
Rolf Eriksen, Skibotn	10/3
Wilhelm Johnsen, Skibotn	10/3
Sigfred Jakobsen, Silsand	24/3
Bernhard A. Olsen, Tulleng	5/4
Håkon Vollstad, Storslett	26/4
Guttorm Henriksen, Nordkjosbotn	28/5

#### Påskønnelse for lang tjenestetid i etaten

##### 40 års tjeneste:

Evald Løvås, Takelvdal, Moen i Målselv	1/3
Reidar Skjelmo, Gitta Jønsonsv. 11, Tromsø	14/6

##### 25 år i etaten:

Leif Steen, Aspelund	1/4
Roger Tretten, Storslett	1/4
Kyrre Pedersen, Keianes	1/5
Helge Sørensen, Laksvatn	1/6
Randulf Einebakken, Furuflaten	1/6
Annie Skoglund, General Fleischerstgt. 15, Harstad	1/6

## Brev fra Gammelredaktøren

### Ski- og badeliv ved Mjøsa

Det nye året har så langt vært preget av sportslige aktiviteter. En «rallykjører» som vel ikke riktig hadde fulgt med i de offisielle åpningsseremoniene av Mjøsbua, foretok for sikkerhets skyld en privat åpning ved å brase gjennom både borm og billettbutikk ved bormstasjonen — det ble fribillett med politiet som guide.

Og — som i Tromsø i fjor, så her i år — NM på ski. Riktignok kunne ikke vegvesenet her som i Tromsø stille med sponsorsjef til arrangementet, men vegfolk visste da ellers å sette sitt preg på livet rundt NM-løypene. Pensjonister, javel — men hvilke!

Først og fremst 79-årige «onkelen til Reodor Felgen», en tidligere bil-sakkkyndig med sans for full effekt av maskineriet. Med innebygget fjæring i skistavene, en flik av gulvbelegg over tåhetten med snåplogvirkning, ansiktsslur mot frost å la motorsyklist og dobbel djevellue slik konstruert at den ytterste kan tas av uten at den innerste følger med, forsøkte han daglig å overbevise eliteløperne om utstyrets foretreffelighet.

Det oppfinnere ikke klarte å skape av bølger, tok vegingeniøren (78) seg av til trafikkløpernes store fortvilelse. Skilting og parkeringsanvisninger langt inne i skauen hørte nok ikke hjemme i denne skientusias's trafikkregler — nei, en rask 180 graders vending, full gass og borte var han etter sperret veg.

Resultatene har vel vært så ymse for svært mange NM-deltakere, mens hyldesten har gått til vegvesenet. Mens vegsjefen ifjor ble pepet ut fordi han ikke kom over kulen, ble det bare lovord og klapp på skulderen da han i regnskapets time denne gang landet langt forbi det kritiske punkt. Og fylkespolitikerne belønnet ham med en ekstra barbering av anleggsbudsjettet — hva nå? Hodebry for anleggsavdelingen ihvertfall som vel ennå ikke er landet alle steder etter den topparten de hentet siste år.

Jo — sportslig har det vært fart på nyåret og fortsettelsen tegner jo bra. Nudistforeningen i området leter etter ny badeplass ved Mjøsa, leser vi i avisene, men samtidig ønsker de nye kunder velkommen til den gamle — og det er i Paradisbukta — hvor ellers?

Vi får kjøle oss litt ned, så — GOD PÅSKE!

Hilsen Olve Reiersen

## MINNEORD

Med sorg har vi mottatt budskapet om at Kalle Eriksen er gått bort.

Han hadde vært syk i noen dager, men at Kalle som i all sin tid hadde vært så frisk og vital, likevel så plutselig måtte legge ned vandringsstaven, kom som et sjokk for alle som kjente ham.

Kalle var født i Skibotn, der han gjennom alle år hadde sitt virke. Ved siden av sitt arbeid i Statens Vegvesen drev han et velstelt småbruk.

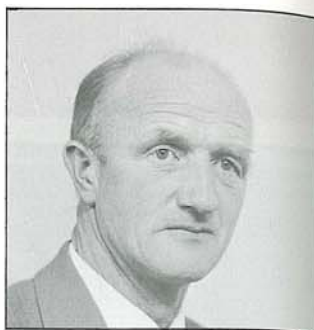
I Vegvesenet hadde han sin daglige arbeidsplass i nærmere 42 år, helt til han gikk av med pensjon for få år siden. Som vegmann viste han stor in-

teresse og iver for sitt arbeid. Ærkjær og pliktoppfyllende var han alltid.

Også innen organisasjonsarbeidet har han gjort en stor innsats. Gjennom en rekke år var han med i kommunepolitisk arbeid, blant annet flere perioder i kommunestyret. Også idrettsbevegelsen har gjennom årene hatt stor glede av hans innsats.

Kalle var også en av drivkreftene i organisasjonsarbeidet i Norsk Arbeidsmandsforbunds fylkesavdeling i Troms. Det faglige arbeidet lå hans hjerte nær. Han var forøvrig innehaver av Norsk Arbeidsmandsforbunds diplom for stor innsats.

Vi som hadde den glede å samarbeide med Kalle Eriksen i mange år, vil



føle savnet av en real arbeidskamerat og en god venn.

Vi lyser fred over hans minne.

Åge Seppola

## Reservedeler finnes ikke:

# Ryggen er gull verdt (5)

Det som hittil er sagt i denne serien har stort sett gått på ryggspylen og dens påkjenning ved belastninger. Vi vil derfor avslutte med et par artikler som omhandler litt andre ting som forårsaker belastningslidelser, og hvordan avhjelpe/forebygge dette.

### Statisk-dynamisk muskellarbeid

En av de viktigste årsaker til belastningsskader er statisk belastning av muskulaturen.

Skjelettmuskulaturen har nemlig to grunnleggende arbeidsformer, den statiske og den dynamiske. Dynamisk muskellarbeid betyr avvekslende spenning og avslapping, samtidig som muskelen forandrer sin lengde.

Statisk muskellarbeid er spenningsutvikling uten at muskelen forandrer sin lengde. Dette reduserer blodtilførselene betraktelig, og ved 50 % av maksimal kraft opphører blodtilførselen helt. Dette går ut over surstoff- og næringstilførselen, såkalt melkesyre hopes opp og muskelen blir «sur».

Ved stadig gjentagelse kan slik statisk belastning føre til kroniske smerter i muskulaturen. Et eksempel på statisk muskellarbeid er at man sitter ved en skrivemaskin og av en eller

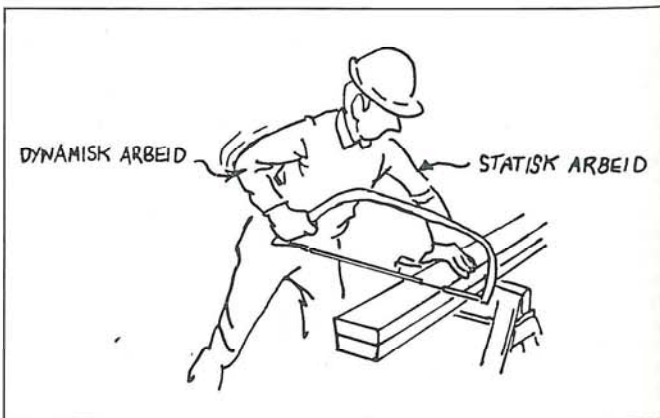
annen grunn trekker opp/heiser opp skuldrene. Etter en viss tid vil mange da merke smerter og stivhet i nakke-/skulderregionen.

Samme type belastning på ryggen oppstår når vi står lenge foroverbøyd. Denne type belastning kan reduseres ved:

Denne ryggvern-serien er satt sammen av verneleder i Hedmark fylke, Jacob Erik Gjelten.

- varierte arbeidsoppgaver
- arbeidsrotasjon
- hyppige og korte pauser, gjerne med bevegelse
- tekniske hjelpemidler
- opptrening av musklene.

Neste nummer: Arbeidskrav/arbeidskapasitet, trening/mosjon.



## Beskytt din helse

### Langvarig og gjentatt hudkontakt med brukt motorolje kan være skadelig

Laboratorieprøver og forsøk med mus foretatt i Europa og USA i samarbeid med internasjonal petroleum industri har vist at mus kan få hudkreft etter langvarig og gjentatt kontakt med brukt motorolje fra bensinmotorer når ingen vasking blir foretatt mellom påføringer av olje. Dyreforsøkene har ikke kunnet vise lignende fare etter kontakt med brukt olje fra dieselmotorer eller etter kontakt med ny motorolje.

Norsk Institutt for Luftforskning (NILU) er blitt engasjert av Norsk Petroleumsinstitutt (NP) for å måle mengden, i motorolje, av en del stoffer som anses helseskadelige. Noen slike stoffer ble påvist i brukt olje fra bensinmotorer og i ubrukt RTI-reraffinert olje, i liten grad i brukt olje fra dieselmotorer og ikke i ny ubrukt olje.

Det er mulig at de nevnte forsøk betyr at det under visse forhold foreligger en risiko fra hudkreft også hos mennesker etter langvarig kontakt med brukt motorolje som ikke vaskes bort. Det er ikke sannsynlig at kortvarig kontakt vil ha skadelig virkning.

#### Hva kan sies om helsefaren for den enkelte?

Vanlig bilist:

Risikoen er helt ubetydelig for den som har kontakt med brukt olje bare i forbindelse med peiling av oljestand.

Motormekaniker:

Risikoen er lav i bedrifter med høy hygienisk standard.

Gjør det selv mekaniker:

Noen særlig risiko er ikke sannsynlig med mindre det praktiseres langvarig og gjentatt hudkontakt og med dårlig personlig hygiene.

#### Du kan beskytte din helse med visse enkle forholdsregler:

1. Unngå hudkontakt med brukt motorolje.
2. Unngå kontakt med oljetilsølte filer eller klær.
3. Hvis dette ikke er mulig, bruk beskyttende hudkrem på forhånd.
4. Fjern motorolje fra huden ved grundig vask med såpe og vann, eventuelt med neglebørste eller renskem. Bruk aldri bensin, white spirit eller andre løsemidler for hudvask.

#### Du kan beskytte naturen

Returner brukt olje til godkjent innsamler. Brukte motoroljer og annen spillolje må ikke tømmes på bakken eller helles i kloakksystemer.

Sakset fra Mobil Teknisk Informasjon

## Ny krattrydder

Vegstikka

Av Gunnar Berntsen, maskin

Vår nye krattrydder og kantslåmaskin er kommet. Den heter «B u s k i s», og er klar til innsats så snart forholdene ligger til rette.

Dette er den første og eneste av sitt slag i Norge. Vi er meget spente på hvordan den vil fungere.

#### Hvem blir sjåfører?

Enda er det ikke bestemt hvem som skal kjøre den. Fen beste løsning vil være en fast kjører. Gjerne en fast reservefører også. Maskinen skal brukes over hele fylket. Dette vil medføre en del reising.

Er du interessert, kan du ta kontakt med din nærmeste oppsynsmann.

Opplæring vil bli gitt.

