



C

Nye verneklær



Det er mulig at verneklærne nå blir utskiftet med en ny modell. Som vi ser på bildet er den nye drakten atskillig mer iøyenfallende enn de gamle.

Foreløpig er det bare Hugo Myrbakk som er prøveklut. Han liker klærne bra, men han har fått sydd på en lomme til tommestokken. Det hadde han bruk for, sier han.

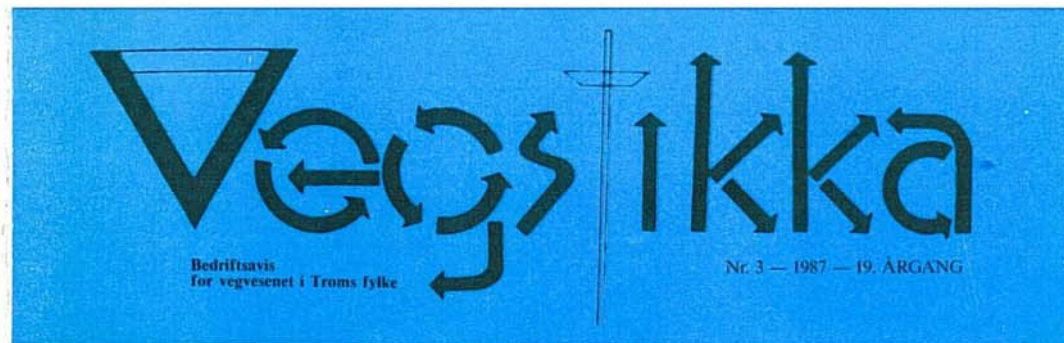
- Vi må først ha en brukertest, sier verneleder Bjørn Eriksen. Trivselsfaktoren er viktig. Om det blir utskifting får tiden vise. En ting er sikkert, - ALLE skal ha verneutstyr - også korttidstilsatte! I § 16 i Arbeidsmiljøloven heter det at arbeidstakere skal bruke påbudt verneutstyr.

Orange verneklær skal brukes av alle utearbeidere, og blåe dresser av verk-

stedarbeidere. Eksemplets makt er stor. Det bør arbeidsledere være klar over.

ORANGE PARKAS

Mot et visst mellomlegg kan arbeidsledere kjøpe seg orange, føret parkas som er godt egnet til vinterbruk. Den er lett å ta av og på for de som trenger slike klær.



**BEDRIFTSAVIS
FOR VEGVESENET I
TROMS**

Nr. 3 - 1987
19. Årgang

Redaktør
Anna Josefsen

Redaksjonsutvalg
Lisa Sundstrøm
Petter Hildre

Redaksjonsråd
Formann Trygve Johnsen
Konsulent Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen
Driftsjef Eilif Mathisen
Overing. Gudmund Reiertsen

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

Sats og trykk
Lundblad Trykkeri A.s
Tromsø

Opplag
1450 eksemplarer

INNHold

side

Antall ulykker skal ned	3
Nytt fra redaksjonen	3
Pollfjelltunnelen	4
Fra Nordfylket	5
Ingen anleggsdrift	5
Biltilsynets tjenester på Storslett	6
Biltilsynsstasjon på Storslett	6
Omlagging av rv. 865 i Reisdalen	7
Giftig oljetåke	8
Registrering av pukk- og grusforekomster i Troms	9
Rolig sommer på biltilsynet	10
Besøk fra Finland	10
Siw Tyldum - kvinnelig innslag	11
Ulovlig reklame langs offentlig veg	12
På ferie i rasteplassenes verden	13
Forebyggende helsetjeneste	14
Vibrasjonsskader	14
EDB-nytt	15
Jenter på etterutdanning	16
Kvalsundforbindelsen	17
T-skjorte med emblem	17
Ordet fritt - Markering av ulykkespunkter	18
Piarch-kongress til Tromsø	18
Vegmesterskap i presisjonskjøring	19
Sport - Malmrushen	20
Pensjonisttur	21
Personalnytt	22
Fritid	23
Ny hjullaster	23
Nye verneklær	24

FORSIDEN



En blomst til bilistene!
Landsomfattende aksjonsdag for vegarbeiderne 16. juni.
Over hele landet delte vegarbeidere ut blomster til hensynsfulle bilister.

Her fra Harstad-området.

Vegstikka vil komme ut fire ganger i år. Det neste blir i desember måned.
Frist for innlevering av stoff til desember-nummeret er 10. november.

Antall ulykker skal ned

Troms fylkes Trafikksikkerhetsutvalg har fått en prosjektgruppe til å lage «Plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Troms 1987-89».

Gruppen framla planen i vår. De har tatt utgangspunkt i det trafikksikkerhetsarbeidet som drives gjennom vegvesenet (herunder biltilsynet), politiet, forsvaret og skoleverket. De private organisasjoner som f.eks. Motorførernes Avholdsforbund og Norges Automobilforbund vil komme med senere.

— Vi kan ikke lenger bare tenke fremkommelighet, sa vegsjef Solberg da planen ble fremlagt for pressen. Heretter vil vi spesielt legge vekt på trafikksikkerhet i arbeid med bygging, planlegging og vedlikehold av vegger. Det vil bli bygget flere gang-/sykkelveger, men vi mener at omkjøringsveger rundt tettsteder gir vel så god effekt.

Målsetting for gruppa er at ulykkestallene holdes på et relativt stabilt nivå. Bakgrunnen for et såpass beskjedent mål, er blant annet at midler til de berørte parter for disse årene allerede er fastslått.



Biltilsynet

Biltilsynet vil satse sterkere på kontroll av kjøretøy på vegene og forebyggende arbeid. De vil få frem de gode holdninger og adferd i trafikken. Dette skal skje til bilistene gjennom førerkortopplæring og kontroll av kjøreskolene.

Politiet

Politiet har satt som målsetting at de vil legge mindre vekt på små fartsovertredelser, som f.eks. fem kilometer i timen for fort under måling av gjennomsnittsfart.

Ellers vil de gjerne ha trappet opp

arbeidet mer, men mangler tid og penger.

Forsvaret

I samarbeid med politiet og biltilsynet vil de skjerpe inn kontrollene, spesielt i helgene. De vil drive holdningsskapende arbeid for førere av militære kjøretøy og blant de mange som har sivile kjøretøy i tjenesten.

Skoleverket

Holdningsskapende arbeid er svært viktig blant skolebarn. Gruppen vil derfor prøve å få midler fra fylket slik at en aksjon for 9.klassinger kan settes igang.

De som vil vite mer om planen kan henvende seg til overingeniør Almar Aronsen og ingeniør Kjell Trymbo på Vegkontoret. De er med i sekretariatet.

Ellers var disse med i prosjektarbeidet: Kjell Ludviksen (major Troms Landforsvar), Inge Mikalsen, (formann i Trafikksikkerhetsutvalget) Tor Strandskog (Senja Politi-kammer), Trond Larsen (biltilsynssjef), Paul Killi (skoledirektør)

Nytt fra redaksjonen

Vegstikka får ny redaktør en stund fremover. Hun heter Lisa Sundstrøm. (se bildet) «Gammelredaktøren» har fått permisjon i et halvt år.

Permisjonen skal blant annet nyttes til reise, og Vegstikkas lesere vil få gleden av reisebrev.

Lisa er kjent av de fleste. Hun har vært i redaksjonen i lang tid. Ta kontakt med henne om du har et innlegg eller en god idé.

Petter Hildre er ny i redaksjonsutvalget og skal hjelpe henne med utvelgelse og frembringelse av stoff. Petter er overingeniør på planavdelingen.

Anna Josefsen

Nå går salva!

«Nyredaktøren» sammen med Kåre Liland



POLLFJELLTUNNELEN



Bildene:

Til venstre: Vedlikehold inne i tunnelen.

Nederst: Randulf Einebakken og Hans Kiil har daglig tilsyn med Pollfjelltunnelen.

Av Lisa Sundstrøm

Det er nå 4 år siden Pollfjelltunnelen sto ferdig for trafikk. Tunnelen er 3,2 km lang og fungerer stort sett bra. Men fuktig fjell forårsaker vann i tunnelen og isdannelse om vinteren.

Hans Kiil og Randulf Einebakken har daglig tilsyn med Pollfjelltunnelen.

- Det er mye vann i fjellet som igjen gir hull i vegbanen. Det eneste vi kan gjøre er å lappe. Skulle bare ønske at trafikantene ikke kjørte så fort. Vi varsler om at vi skal arbeide både med lys og skilt. Likevel tas det lite hensyn, sier Kiil og Einebakken.

Is og vann

Vinteren er spesielt hard i tunnelen. Spesielle vindretninger forårsaker isdannelse langs taket i tunnelen. Og da er det bare å ta hjelmen på hodet og renskespett i handa for å hakke ned isen.

Men vann og isdannelse varierer fra år til år - noen år er våtere enn andre. Isen kan stå langt oppover tunnelveggen, og våren/sommeren kommer sent i tunnelen.

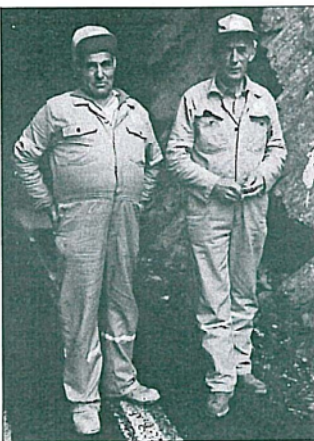
Vi har forøvrig isolasjonsmatter enkelte steder i tunnelen. De leder vannet mot dreneringsrørene. Ellers er det snakk om at det skal legges varmekabler i begge ender av tunnelen, ca. 100 m i hver side.

Rasfare?

En del steinsprang har det nok vært fra tid til annen inne i tunnelen. Det hender også at det går sneras utenfor tunnelen - på sørsida.

Men tross problemer med tunnelen foretrekker folk småstein framfor snøskredfare som vi hadde før vi fikk tunnelen.

Skjønt mange ganger virker det som at de som ivret mest i sin tid for å få tunnelen, nå benytter vegen som går utfor på sommertid, sier Kiil og Einebakken. De vil ikke inn i en våt og skitten tunnel når bilen er nyvasket!



Vegen på utsida av tunnelen er ikke for motorkjøretøy. Den er nemlig merket som gang- /og sykkelveg.

- I den sammenheng kan man jo også oppleve det motsatte. I sommer oppdaget vi to damer på veg gjennom tunnelen på sykkel! Tunnelen var full av eksos og vi fikk ikke gjort de oppmerksom på at det var forbudt for syklende før de var gjennom tunnelen. Men damene syntes det hadde vært en fin tur - lyst og trivelig i tunnelen, sa de - også regnet det jo ikke inne.

Eksos

Det er dårlig avtrekk i tunnelen når det ikke er vind og det er mye trafikk. Det kan være dager da tunnelen er så fylt med gass at vi ikke ser fra den ene refleksten til den andre. Da er det tungt å jobbe og vi må ofte ut for å trekke frisk luft, sier Einebakken og Kiil.

Forurensning kan jo være så mangt - og enkelte har lagt sin elsk på å nyte gatekjøkkenmat inne i tunnelen. På møteplassene er det ihvertfall kastet tomme kopper og tallerkner. Det ser stygt ut!

Men tross vått fjell og is, eksos og steinsprang - Trafikantene ser flest fordeler med å ha fått tunnelen. Pollfjellet var jo ikke det tryggeste å passere på vinterstid, sier Kiil og Einebakken.

FRA NORD-FYLKET

Ingen anleggsdrift

— Det skjer lite i vedlikeholdsområde 6 for tiden. Ingen anleggsdrift, bare vedlikehold. Dette krever en annen planlegging enn tidligere. Det er en uvant situasjon for alle, sier vegmester Almar Leirbakk, og mener at det ikke er så heldig for noen av partene med helstopp i anleggsdriften. Først i 1989 ventet vi anleggsstart på rv. 865 i Reisadalene.

Eneste område i fylket uten anlegg

Fra høsten 1986 har det ikke vært anleggsdrift, og det er første gang på de 19 årene jeg har vært vegmester, sier Leirbakk. — Vi merker det på alle

Under: Krattskogen må bort og sikten utbedres. Anton Johansen og Hugo Lorentsen fra Arnoya er utlånt til fastlandet.

områder, både på verkstedet og vegstasjonen. Det er stille.

Vi har konstatert større press fra maskin- og bilieiere om kjøring.

Det er lite vi kan tilby nå.

Mange småentreprenører kan nok dukke under i disse økonomiske trange tider.

Blandet drift best

Publikum forventer også at noe skal skje på vegene, utbedring eller opprusting. Det gir synlige resultater, folk setter pris på det, og etaten får «good-will». Dette merket vi da fv. 355 Tretten—Storvik ble rustet opp. I dag er anleggene



Vegmester Almar Leirbakk

konsentert. Vi arbeider mer rasjonelt og økonomisk. Men etter min mening kan dette i lengden gå ut over andre ting.

Høyner nivået

Blandet drift høyner nivået, både på maskiner og mannskap. Maskinparken holdes vedlike ved allsidig utnyttelse.

Når det gjelder mannskapstyrken, tilsetter vi i dag mange unge med allsidig yrkespraksis og maskinkompetanse. De får ikke praktisere sine kunnskaper og vil etter hvert miste øvelsen. Blandet drift motiverer best. Det blir mer liv og røre - og økt trivsel.

Tid til vedlikehold

Vanlig vedlikehold er svært viktig. Ingen må misforstå meg i dette. Vi må ha grøfterensking, skilting og merking o.l. Og det er godt å ha skikkelig tid til det. Mange oppgaver er i så måte blitt forsømt tidligere. Men denne situasjonen krever en annen planlegging og prioritering. Både etaten og publikum vil nok merke resultater etter en stund.

Lengere arbeidsreiser

Oppsynsmann Agnar Hansen har i den senere tid vært å treffe på anlegget Heia—Tømmerelv i Balsfjord kommune.

— Det er lengere arbeidsveg for deg nå. Hva synes du om det?

— For meg personlig har det ikke så stor betydning om jeg må reise bort på arbeid. Det er jeg vant med. Men jeg synes at samfunnet i sin helhet stort sett taper på at anleggsdriften kun konsentreres om tettsteder. Større utjevning var mer ønskelig.

Kåre Liland, Storslett er også en av dem som har lengere arbeidsreiser. Han har måttet reise utenfor kommunen på kjøring. Han sier: — Jeg har hatt forholdsvis mye kjøring for vegvesenet.



Utbedring av ferjeleiet i Olderdalen. Jørgen Olausen, Olav Jensen og Nils Olsen



Brannovelse på Storslett vegstasjon.

BILTILSYNETS TJENESTER PÅ STORSLETT



Margit Pedersen

På Storslett vagstasjon kan vi i dag få utført endel av biltilsynets tjenester som sorterer under biltilsynet i Tromsø.

Margit Pedersen på vegstasjonen sier: De som kjører opp til førerprøven for første gang får førerkortet utlevert her. Men det er etter at bildet og øvrige data er ferdigordnet i Tromsø. Jeg påfører og dato og gyldighet, samt at førerkortinnehaveren skriver under.

Vi har oppkjøring her på Storslett 1 eller 2 ganger i måneden. Da er biltilsynets folk fra Tromsø her i 4 dager.

På oppkjøringsdagene kan det bli en del ekstra arbeid. Men det merkes mest dersom oppgjøret for vegvesenet

faller på de samme dagene. Da kan det bli stressende timer. Jeg skal tross alt svare på telefon og ta meg av skranken samtidig. Men så stille som det har vært her i sommer har det aldri vært siden jeg begynte her. Det skyldes nok at vi ikke har noen anlegg, hverken i anlegg- eller vedlikeholdsregi.

Den ½-stillinga som kontorhjelp som Storslett vegstasjon får nå i høst, er forøvrig ment også å hjelpe til med biltilsynsarbeidet.

Når det gjelder fornyelse av førerkort sendes alle papirer til Tromsø, hvor føreren siden får det tilsendt fra.

Jeg tar ellers imot papirer i forbindelse med registrering, ser etter at alt er i orden — og videresender det til

Tromsø. Så tar jeg imot innlevering av skilt, og har dessuten 3 sett prøveskilt til utlån, sier Margit.

Biltilsynsstasjon på Storslett?

Det arbeides for å få opprettet en fullstendig beredskapstjeneste for biltilsynets oppgaver i Nord-Troms.

Publikum vil da kunne få utført alle vegvesenets tjenester på Storslett vegstasjon.

Lokalene er klare. Vegstasjonen har kapasitet til også å kunne utføre biltilsynets gjøremål.

Vi håper at dette kan gjennomføres fra 1990.

Biltilsynets organisering i fylket har stått uendret siden integreringen i 1977/78.

Spørsmålet om endring i distrikt-sinndelingen ble vurdert i forbindelse med NVP 1986—89 gjennom at man vurderte behovet for utbygging av biltilsynets tjenester på Storslett.

NORD-FYLKET

Kommunene som naturlig søker til en evt. stasjon på Storslett, vil være:

- Kåfjord
- Skjervøy
- Nordreisa
- Kvænangen

De aktuelle kommunene har en samlet befolkning på 12.600 (17% av befolkningen innenfor Tromsø biltilsynsdistrikt.)

Kommunene utgjør samlet et areal på 7000 m² og har en samlet riks- og fylkesvegslengde på 490 km. (28% av samlet riks- og fylkesvegslengde innenfor Tromsø biltilsynsdistrikt.)

Antall registrerte kjøretøy hjemmehørende i de aktuelle kommunene var pr. 31.12.86, ca. 7700 (16% av den totale kjøretøybestanden i Tromsø biltilsynsdistrikt.)

Det er pr. i dag to kjøreskoler i drift i det aktuelle distriktet. Det ene er lokalisert til Storslett og gir føreropplæringstilbud i samtlige førerkortklasser samt mopedføreropplæring. Kjøreskolen har en elevproduksjon på ca. 230 pr. år.

Den andre er lokalisert til Birtavarre og har en elevproduksjon på ca. 50 pr. år. (kun klasse B opplæring.)

Antall kjøretøyverksteder i det aktuelle distriktet er pr. i dag 4.

Reiseavstanden (bil) fra Storslett til Tromsø er ca. 5 timer.

Selv om en fremtidig biltilsynsstasjon på Storslett vil måtte bli en «ministasjon» i landssammenheng, er det likevel en rekke forhold som taler for at man etablerer Nord-fylket som et fullverdig biltilsynsdistrikt.

Tilgjengeligheten til biltilsynets servicetjenester så som registrering, soppdrag, førerkortutsendelser m.v. bør telle tungt. Med de avstander det er snakk om mellom Nord-fylket og Tromsø, vil opprettelse av egen stasjon på Storslett være et viktig publikumsrettet tiltak.

ØKT BEMANNING MÅ TIL

Biltilsynssjef Trond Larsen sier det slik:

— Dagens «besøksordning» på Storslett er såvel tungdrevet som kostbar. Dersom deler av disse reiseutgiftene kunne kanaliseres til bl.a. teknisk utekontroll i Nord-fylket, ville det kunne gi et vesentlig bidrag til å heve utekontroll-omfanget fylket sett under ett. I tillegg kommer det at et område som i dag har dårlig kontrolldekning, ville kunne få en vesentlig større «oppdagelsesrisiko».

En åpenbar styrke ved en evt. etablering av egen stasjon på Storslett, er det at det allerede er investert i kontrolløp og utstyr. Nødvendige kontorlokaler vil også kunne leies på vegstasjonen. For vegvesenet sett under ett vil således etablering av stasjon på Storslett falle rimelig ut.

Dersom vi ser isolert på administrasjonsbudsjettet, vil imidlertid bildet være noe annet. Etablering av egen stasjon vil nødvendigvis måtte medføre en del investeringer i kontrollutstyr m.v. Samtidig som vi vil måtte få en del løpende driftsutgifter (husleie m.v. til maskinavd., rekvisita o.l.). En ekstra belastning på administrasjonsbudsjettet på ca. 3—400.000 kr. pr. år kan være et rimelig anslag.

I retningsslinjene for NVTP 1990—93 er det forutsatt at man i planleggingsammenheng skal ta utgangspunkt i stillingsnivået for 1987. Dette innebærer at man i utgangspunktet må basere seg på å bemanne en evt. stasjon på Storslett gjennom omdisponering av stillingshjemler.

Når det gjelder stillingsbehov så viser et foreløpig anslag at det til

rene planleggbare produksjonsopp-gaver er behov for ca. 1 til 1,2 effektive årsverk på teknisk side. I tillegg kommer de serviceredde tekniske oppgavene samt intern administrasjon m.v. Det er således behov for 2 tekniske stillingshjemler ved opprettelse av en evt. stasjon på Storslett.

På merkantil side er det forutsatt at man kan opprettholde den bistand som pr. i dag gis fra vegstasjonens kontorpersoneell, bare behov for en stillingshjemmel.

Omlegging av RV 865 i Reisadalen Ny vegstrekning mellom Kjelleren og Bergmo

Av Petter Hildre

Forholda — slik dei er i dag

Riksveg 865 går opp gjennom Reisa-dalen i Nordreisa kommune frå kom-munesenteret Storslett opp til Bilto. Dette er ein vegstubble på omlag 44 km.

Store delar av vegen har dei seinare åra blitt utbedra med litt breiddetvinding, auke i bereevna og legging av fast vegdekke. Dette har på desse staden gitt ein veg av god standard.

Største problemet med vegen i Reisa-dalen i dag er fleire små og store bruer. Felles for desse bruene er at dei er svært smale. Dei smalaste bruene er Bergmobrua og brua over Dorri-sjåkka med ein breidde på berre 2,8 meter. Bruene har i tillegg nedsett bereevne.

Store kjøretøye har på grunn av spesielt Bergmobrua, problem med å kunne ta seg fram, og den reduserte bereevna på brua gjer det umogleg å auke tillatt aksellast på vegstrekninga.

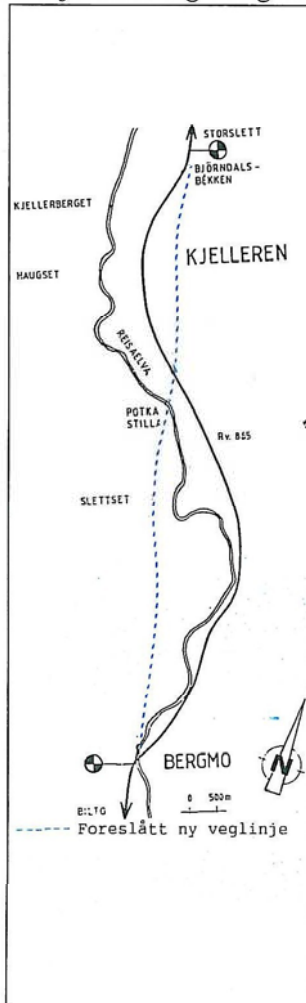
Planlegging

Det vart i 1984—85 utarbeidd ein hovudplan for strekninga Kjelleren — Bergmo som vart sendt ut til høyring.

Etter høyringsrunda og etter at planlagt ny kryssing av Reisaelva var grunnundersøkt, vart det meir og meir klart at nye alternative vegføringer burde vurderast. Hovudplanarbeidet vart derfor starta opp på nytt. I februar i år vart det halde eit ope informasjonsmøte om planen på Kjelleren samfunnshus. Mange grunneigarar nytta høve til å møte opp her, og meiningane som kom fram på møtet har hatt mykje å seie for den endelige utforminga av alternativa.

En av de tre stillingene som er nødvendig for opprettelse av en stasjon på Storslett bør kunne tilveiebringes gjennom omgjøring fra vegkontoret. De resterende vil måtte dekkes opp gjennom omdisponering fra Biltilsynet i Tromsø.

Spørsmålet om brukskontrollens organisasjonsmessige tilknytning har også vært vurdert uten at man foreløpig har truffet noen avgjørelser m.h.t. hva som er den mest hensiktsmessige organisasjonsformen.



Giftig oljetåke



Kontrollørene i Biltilsynet er særlig utsatt når de sjekker trykkluftanlegget på tyngre kjøretøy. Her: Hovedverneombud Hans Takøy.

Hovedverneombud Hans Takøys advarsel om farlig gass i spillolje er viet oppmerksomhet fra flere hold.

I juninummeret av «Anleggsmaskiner», bladet for anleggsbransjen i Norge, leser vi at han har slått alarm for faren ved PCB i spesialoljer.

Kontrollørene i Biltilsynet er særlig utsatt når de sjekker trykkluftanlegget på tyngre kjøretøy. Oljeskyer som står ut av ventilen er propp full av tungmetaller og dioksyn.

— Det er viktig at alle som daglig stiller med farlige stoffer har øyne og ører åpne. Når det gjelder usikre for-

hold i arbeidssituasjoner har verneombudene et stort ansvar. Er de i tvil om noe, kan de ta kontakt med meg, sier Hans Takøy, slik verneombudet på Finnsnes gjorde:

Inspektør Odd Arne Andreassen tapper ofte ventiler på store lastebiler. Han hadde lest verneleder Bjørn

Eriksens artikkel om farlig turboolje, i vegstikka nr. 1/87. Han øynet faren med kontrollen de utførte og kontakten vernelederen.

— Alarmen er i allefall gått, sier Takøy. Hvordan myndighetene vil reagere på dette varsku fra oss, vet vi ikke. De har hittil ikke gått ut med spesielle pålegg i omgang med f.eks. lufting av trykk tanker.

Men Arbeidstilsynet vil foreta målinger av oljetåka i biltilsynets kontrollhaller. I mellomtiden vil jeg advare alle som har kontroll av trykkluftstankene på lastebiler.

Bruk maske når dere sjekker trykket!

Tapping av tanker må forøvrig foregå ute.

□

Omlegging —

(Forts. fra forrige side)

Hovedplanen slik den ligg før i dag, foreslår at ny veg mellom Kjelleren og Bergmo vert lagt på austsida av eksisterande veg på strekninga Bjørndalsbekken til Potkastilla og kryssar eksisterande riksveg og Reisaelva ved Potkastilla. Mellom Potkastilla og Bergmo vert vegen ligande på vestsida av elva.

Dette alternativet ivaretek krava til god linjeføring og trafikksikker veg. Grunnforholda ved Potkastilla ser også ut til å vere brukbare for bygging av bru her.

Hovedplanen er ikkje handsama ferdig her i fylket slik at det enno kan ta litt tid før planen kan sendast over til Vegdirektoratet for godkjenning.

For å ikkje tape tid har detaljplanlegging av prosjektet blitt sett i gang.

Anlegg

Prosjektet vil koste 26,7 mill kr.

Etter dei tidsplanane vegkontoret arbeider etter i dag, er det grunn til å vente anleggsstart på parsellen i 1989.

Med en anleggsperiode på 2—3 år bør det vere klart for at dei første bilane skal kunne køyre på den nye vegen i 1990 eller 1991. □

Dette innlegget har vi fått av fylkesgeolog Gunnar Aker Johannessen, Plan. og utbyggingsavdelingen, Troms Fylkeskommune



Registrering av puk- og grusforekomster i Troms

Vår viktigste mineralressurs:

I 1982 passerte verdien av uttatt sand, grus og puk verdien av alle øvrige mineraler, malmer og kull (unntatt olje og gass). Uttak av sand, grus og puk er dermed blitt den viktigste delen av bergverkssektoren i Norge på land.

Uttak av slike masser har jo foregått lenge i Norge, men det er først i nyere tid, kanskje særlig etter siste krig, at det er blitt en spesialisert bransje med egne organisasjoner og fagmiljø. Kravene til bransjen med henblikk på kvalitet på produktene, rasjonell drift, miljøhensyn etc. er i rask økning.

På grunn av transportkostnadene må uttaket oftest skje nær forbruksstedet som gjerne ligger i eller nær tettbebyggelse (lokale sentra; presområder). Det er ofte kommet til seint, og vanskelig å innordne i øvrig arealutnyttelse.

Bransjen avviker på mange måter sterk fra den øvrige, mer tradisjonelle bergverksdriften:

- Mest små til middels store produksjonsenheter
- Produksjonsutstyret er meget mobil
- Det krever investeringer av langt lavere størrelsesorden
- Produksjonen er rettet mot nær-(hjemme-)markedet (med enkelte unntak)
- Markedet er lite direkte avhengig av svingninger internasjonalt
- Det er nær koplet til annen offentlig og privat aktivitet, særlig i bygg- og anleggssektoren
- Høye transportkostnader i forhold til verdien
- Ofte integrert i annen (entreprenør-, transport-) virksomhet

Hvorfor registrere forekomster av puk, grus og sand?

Behov for nye forekomster til erstatning for de utdrevne (ikke fornybare ressurs).

Behov for innordning og regulering i øvrig nærings- og utbyggingsvirksomhet (næringsutvikling, arealplanlegging).

Behov for disponering av ressurser med henblikk på kvalitet. Kvalitetskravene er stadig økende.

Som følge av dette har Norges geologiske undersøkelse (NGU) i samarbeid med Miljøvern- og Industridepartementet, Fylkeskart- og vegkontorene og private konsulentfirma etablert en landsomfattende database for beliggenhet, volum og kvalitet, arealbruk og -konflikter, driftsforhold og rapportreferanser for hver forekomst (alle data i digital form). Utskrift kan skje etter behov, på lister og / eller kart, fortrinnsvis i målestokk 1:50 000.

Virksomheten må karakteriseres som svært arealkrevende, både selvs uttaket og tilknyttet virksomhet; knuse-, sikte- og asfaltverk, betong(vare)produksjon og transport binder disponeringen av betydelige arealer.

Miljøvirkninger i form av direkte fysiske inngrep i terrenget med konsekvenser, støy og støv ved driften er ikke ubetydelige.

Registrering i Troms

Som så ofte ellers ble registreringen av sand og grus først satt i gang i sentrale strøk i Sør-Norge. I Nordland og særlig i Finnmark er registreringen kommet i gang og en del viktige områder er ferdigdekt.

I Troms er som del i en landsoversikt registrert igangværende pukverk som tar masser fra fast fjell høsten 1986 ved NGU. Registreringen av øvrig uttaksvirksomhet og potensielle puk og grusforekomster vil bli påbegynt av NGU i 1987.

For å få et bilde av situasjonen i fylket som grunnlag for saksbehandling på plan- og næringsstadiet ble det i 1985 etablert en foreløpig oversikt over puk-, grus- og sandforekomster med henblikk på beliggenhet og egnethet til bygnings- og anleggsformål.

Den er basert på tilgjengelige opplysninger fra rapporter ved NGU, Vegkontoret i Troms, samt data i plan- og utbyggingsavdelingen, Troms Fylkeskommune.

Oversikten blir løpende ajourført etter hvert som rapporter fra pågående undersøkelser blir tilgjengelige, i forbindelse med fylkesplanarbeidet.

Opplysninger er blitt gitt til kommunale etater i form av oversiktslister og -kart i passende målestokk.

Materialet er ganske omfattende, men ikke fullstendig dekkende. Enkelte kommuner har allerede fått utført forholdsvis omfattende undersøkelser av forekomster, spesielt i Nord-Troms og på innlandet.

Under arbeidet viste det seg mulig å danne seg et bilde både av tilgjengelige ressurser og kjennskaper til mulige forekomster i forskjellige deler av fylket. Tilgangen på egne løsmasser er til dels meget liten i ytre kyststrøk, spesielt i Harstadregionen, der de undersøkelserne som er utført til nå er få og mangelfulle.

I fjordstrøkene og de tilknyttede større dalførene har vi de største og beste forekomstene av sand og grus (Reisadalen, Ullsfjord og Målselvdalen), ofte knyttet til israndavsetninger.

I grunnfjellet i de ytre kyststrøka er det til gjengjeld relativt bra med kjente forekomster av bergarter som vil kunne gi puk av høy kvalitet, selv om området til nå er relativt dårlig geologisk kartlagt.

Registreringen som startet opp i Troms i sommer vil foregå i samarbeid med offentlige etater, private bedrifter og konsulentfirma.

Den vil bli gjennomført i 1987-89 med ca. 1/3 av arealet (8 kommuner) for hvert av åra 1987, 1988 og 1989. Fra 1988 vil det være aktuelt å yte tilskudd fra offentlige etater.

Undersøkelsene vil starte i Sør-Troms, der behovet er størst, og videreføres i Midt- og Nord-Troms, der det allerede foreligger noe materiale fra tidligere omfattende undersøkelser.

Alle data legges inn på sentral database i Trondheim og vil bli tilgjengelige ved fylkeskartkontoret i Troms fra 1989.

Ajourføring og veiledning i bruk ved planlegging og næringsutbygging vil skje i samarbeid med den geologiske konsulenten i Troms fylkeskommune.

Rolig sommer på Biltilsynet i Tromsø

Det er første sommer på mange år at vi har hatt «normalt» arbeidspress på stasjonen. God planlegging og økt ekstrahjelp kan vi takke for dette. Både vi og publikum er tjent med ordningen.

Antall registreringer og utstedelser av vognkort har gått ned fra i fjor, men holder seg omtrent på samme nivå som i 1985.

Det er lederen ved kontorseksjonen på Biltilsynet i Tromsø, Anna Johansen som sier dette.

Hun sier videre:

I. halvdel av 1987 har ikke bydd på store overraskelser i registrering og førerkortsammenheng. Som ventet har førerkortstiden hatt en liten økning i forhold til de to foregående årene når det gjelder 1. halvår:

I 1985 var det 3733 utstedelser, i 1986 3830 og i 1987 3842.

I tillegg kommer utstedelsen av mopederførerbevis som ikke er noen «face to face» operasjon, men en administrativ sak mellom biltilsynet/kjøreskolene. Det har ikke vært snakk om lang ventetid for oppkjøring, de fleste har fått sine førerkort. Motorsykkeloppkjøringen har foregått hele sommeren, og vi har i den sammenheng hatt nok å henge fingrene i.

På registreringssiden regner vi også med antall utstedte vognkort når det

arbeidsmessige tas i betraktning. Her var 1986 ekstrem når det gjelder økning. Ellers ser vi at økningen kontra 1985 holder seg for 1. halvår:

I 1985 var det 7617 utstedelser, i 1986 9675 og i 1987 8619.

Vi har i år vært i den heldige situasjon — takket være vårt vegkontor — at vi ikke har hatt over 3 dagers ventetid på registreringssiden. Vi sa nemlig alle rede ved begynnelsen av 1987 at vi ikke var villig til å ta pålagt overtid etter en sommer. Derimot ønsket vi at disse pengene ble overført til ekstrahjelp, slik at vi kunne etterkomme publikums behov ved flere sommervikarer. Dette har vist seg å være en fin løsning. For første gang på mange år, har vi jobbet relativt «normalt» en sommer. Selsagt har det til tider vært stressende med mye publikumsbesøk i en tid hvor vi også skal ha ferie, men ikke mer enn at vi har taklet det.

Når vi ser hva mange biltilsynsstasjoner ellers i landet har å slite med,



Samarbeidet med biltilsynet er fint — og sommeren i år har vært rolig. Kirsten Hansen ved Karlsen Trafikkskole.

må vi bare sende en takk til vår vegsjeff og biltilsynssjef for den våkenhet de har vist når det gjelder å lytte til kontorpersonelets kommentarer i planleggingsfasen.

BESØK FRA FINLAND

Den fine «buketten» tilhører styringsgruppen for fast forbindelse over Puumala-sundet og kommer fra vegvesenet i Mikkeli-län og Puumala kommune. Gruppen som også har besøkt Finnmark har vært her for å se på bruer og tunneler.

Besøket fant sted i begynnelsen av september og anlegget Kvalsundtunnelen ble befart, samt at det var orienteringsmøte på vegkontoret.

Vegvesenet i Troms har også ellers hatt utvekslinger med våre finske naboer. En delegasjon fra oss har tatt turen til Kilpisjärvi for å se på frostisolasjon.

I tillegg vil vi få besøk av en delegasjon fra vegvesenet i Oulu. De er interessert i vedlikeholdsdriften ute og besøker Bardu og Nordkjøsbøttan vegstasjon i slutten av september.



Fra venstre: Raimo Luukkonen, Urpo Pynnönen, Yrjö Havukainen, Risto Yarmaviva, Matti Kaskinen og Seppo Hyttinen.

Siw Tyldum

— kvinnelig innslag i et ellers mannsdominert yrke

Av Lisa Sundstrøm

Siw ble ansatt som bilsakkyndig i april ved biltilsynet på Finnsnes. Det er ikke helt vanlig å se en kvinne i biltilsynets blå drakter og ha sin arbeidsdag i kontrollhallen. Men så er det vistnok bare to som har hatt lignende jobb tidligere i Norge.

Siw kommer fra Forsvaret hvor hun var ansatt først som dreier og siden i jobb på verksted. Før det hadde hun fullført yrkesskolens maskin og mek. og i tillegg utdannet seg til maskingeniør.

At Siw har utdannet seg innen et typisk mannsdominert felt, skyldes ikke noen forsøk på å revolusjonere verden — ei heller et skrik fra en framstormende kvinnesaksforkjemper.

— Det ble bare slik, sier hun. Jeg var lei av teori og skolegang etter ungdomsskolen. Maskin og mek. på yrkesskolen var den linja der teorien var mest i bakgrunnen. Desuten har jeg det vel i blodet. Jeg har alltid holdt meg sammen med far min som er bilmekaniker, og sikkert fått med meg mye av interessen derfra.

Etter noen måneders erfaring fra biltilsynet — hvordan har det vært å komme som eneste jente i haneflokken? Blir du behandlet som det edleste krystall eller er du fullt ut «en av gutta»?

— Det går fint i miljøet, sier Siw. De behandler meg likeverdig og er faktisk obs på at jeg ikke skal få typisk «kvinnfolkarbeid».

Jeg har mine faste oppgaver her i biltilsynet. Det er saksbehandling av kjøretøysforskrifter og førerkort, og ellers er det utekontroller. Arbeidet i hallen her på biltilsynet er jevnt fordelt på oss alle.

Jeg skal forøvrig begynne å kjøre førerprøver nå i høst.

Men man bør jo helst ikke gjøre feil

når man er kvinne i et mannsdominert miljø. Det skal liksom bevises at



lutt sine fordeler i en slik jobb, spesielt på utekontroller, sier Siw. Enkelte er nervøse for å bli stoppet i kontroll og føler seg beroliget når de ser det er et feminint vesen inne i uniforma.

— Vi har mye soldater i vårt distrikt — og mange avskiltninger på gamle og hjemmeskrudde biler, sier hun. Men smilet er alltid på plass når jeg møter de igjen på fritida. Så jeg vil si at jeg har bare positive erfaringer fra publikum. Jeg føler meg absolutt godt mottatt.

Biltilsynet som etat — trivsel — utviklingsmuligheter?

— Jeg trives bedre enn jeg forventet, sier Siw. Vi har jo alle vår oppfatning av biltilsynet på forhånd, og sammenligner med politi, tollere og andre kontrollinstanser. Respekt blandet med redsel. Jeg hadde vel ikke ventet meg at miljøet innenfor selve etaten var så bra.

Rent jobbmessig følte jeg litt dårlig samvittighet ved min første avskiltning, syntes synd på de deif gjaldt. Men alt blir heldigvis rutine, og du vet jo at du gjør det for trafikksikkerheten.

Utviklingsmulighetene er ikke så store i etaten. Det er dårlig med etterutdanning, og jeg skulle nok ønske at tilbudene var flere på det planet, sier Siw.

Positiv gresnesprenger!

At Troms biltilsyn kan skilte med en kvinnelig inspektør ser vi absolutt som en fordel. Og at Siw er en gresnesprenger innen kjønnsbestemte jobber kan man absolutt si. For det bør vel også nevnes at ved siden av sin daglige jobb på biltilsynet er Siw «utkaster» på diskoteket!

— Jeg bor på Setermoen og jobber en del kvelder på diskoteket der som «utkaster», sier hun. Men slåsning er det lite av. Det at jeg er der virker dependende på gemytten. Jeg blir ofte tilkalt av de andre når «temperaturen» stiger og alt ender da godt med en liten prat. Og det tror vi gjerne!

man er absolutt på høyde med gutta — gjerne mer.

Og man bør jo ikke være hårsår. Det lærte jeg i Forsvaret. Der ble gjerne fleipen konsentrert om deg — og det at du er kvinne.

Selv er jeg ikke så opptatt av hva vi jobber med og hvilket kjønn vi er. Jeg er mest opptatt av mennesker i sin helhet, sier Siw.

Publikums reaksjon — spør de etter sjefen — og tror de du mangler myndighet?

— Publikums reaksjon er fin. De reagerer med å kommentere at jeg er kvinne, men ikke på noen negativ måte, sier Siw.

— Det hender jo at de som ringer for å få svar på spørsmål undres hvor sjefen til kontordama er. Det er kanskje ikke lett å godta at et højkjønn kan ha vett på noe annet enn oppvask og kakebaking.

— Og når folk skal lese av telleren på bilen spør de alltid etter manfolka. — Men det og være kvinne har abso-

Ulovlig reklame langs offentlig veg

Av overingeniør Almar Aronsen

Det er naturlig at de som driver forretningsvirksomhet vil reklamere for sine varer og tjenester på en slik måte at reklamen oppdages av flest mulig. Vegene og vegers nærområder er derfor et populært sted å plassere reklame. I mange tilfeller vil reklame langs vegene være uheldig ut fra en trafikksikkerhetsmessig vurdering, og det er vegvesenets oppgave å påse at slik reklame ikke får utvikles langs vegene.

Jeg vil her komme inn på hva slags reklame vi anser for uheldig, samt hvilken lov-hjemmel vi har til å fjerne slik reklame.

Vi tillater ikke reklame som:

- virker distraherende og trekker trafikantenes oppmerksomhet bort fra trafikken
- er sikhindrende i kryss, avkjørsler og kurver
- er til hinder for gang- og sykkeltrafikk
- er plassert på vegens område
- kan tas for trafikksignal, vegskilt eller vegmerking

Hjemmel til å fjerne reklame har vi etter Veglovens § 33 hvor det heter:

- «Reklameskilt og lignende innretning må ikke plasseres slik at vegstyremaktene finn dei kan takast for trafikksignal, vegskilt eller vegmerking, eller hindre den frie sikta langs vegen eller til slike ting for den vegfarende.
- Utenfor tettbygd strøk må reklameskilt og liknande innretning ikkje utan særskilt løyve plasserast nærare offentlig veg enn 30 meter frå midtlinja (jfr. § 29 andre ledd, 3. punktum), målt vassrett. Skilt m.m. som syner namnet åt ei verksemd eller kva slags verksemd det er, eller som på annan måte reklamerer for verksemda, kan likevel plasserast på bygningane åt verksemda.
- Løyve etter andre ledd gir vegsjefen for riksveg og fylkesveg, og formannskapet for kommunale vegar.

Med sikte på å unngå fare for dei vegfarende, kan departementet settes forbod mot visse slag reklameskilt og liknande innretningar og mot å sette skilt og innretningar på visse stader eller ved visse vegstrekningar.»

Videre kan vi fjerne all reklame som er plassert på offentlig vegs eiendomsområde. Vanligvis er dette vegen pluss et 3-meters belte på hver side av vegen.

Disse håndheves slik:

Mer enn 30 m fra vegen

Så langt fra vegen kan reklame ikke

Nærmere enn 30 meter fra vegen Utenfor tettbygd strøk rammes reklame o.l. langs veg av Veglovens § 33 2. ledd hvor det også heter at vegsjefen har adgang til å tillate reklame også innenfor 30-meters grensen. Slik tillatelse gis bare i tilfeller hvor det foreligger helt spesielle grunner, f.eks. hvis skiltet vil være til stor nytte for de vegfarende.

Innenfor tettbygd strøk rammes reklameskilt etter Veglovens § 33 1. ledd når den er plassert slik at den kan forveksles med trafikksignal, vegskilt eller vegoppmerking, eller dersom de hindrer frisksikten eller medfører distraksjonsfare for trafikksikkerheten. Vi reagerer først og fremst mot skilt som tar frisksikt, skilting som er særlig distraherende og skilting som kan være villedende. I de fleste tilfeller hvor vi fjerner ulovlig reklame er det på grunn av distraksjonsfaren.

Vi har registrert en økning i bruken av løsfoteklame. Ofte er denne form for reklame sikhindrende og til hinder for gang- og sykkeltrafikken. Slik reklameskilting representerer også en stor distraksjonsfare ved at store fargerike skilt plasseres svært nær vegkanten og fanger trafikantenes oppmerksomhet.

Løsfoteklame blir ofte plassert på vegens eiendomsområde, og vi kan da uten videre fjerne disse. Transparenter over eller langs vegene gir en lignende behandling. Dersom slike ikke er til særlig nytte for trafikantene blir eier bedt om å fjerne disse eller transparentene blir fjernet av oss.

Variable reklameskilt

Reklameskilt som kan variere tekst og bilder representerer en større distraksjonsfare enn faste reklameskilt. Trafikantene må lese flere budskap og ofte på steder og tidspunkter som er ugunstige ut fra sikkerhetsmessige forhold.

Slike reklameskilt vil derfor normalt ikke bli tillatt oppsatt.



«Skrekk»-eksempel på reklame! Et bilfirma reklamerer med en oppheist bil — midt imot trafikken som kommer over Tromsøbrua.

forveksles med signal eller vegskilt slik at det kan bli distraksjonsfare som er avgjørende for hvorvidt vi krever at reklamen skal fjernes eller ikke. § 33 2. ledd blir ofte misforstått slik at forbudet mot reklame langs vegen ikke gjelder utenfor 30 meters grense. Når det foreligger en klar distraksjonsfare tillates ikke reklame selv om den er mer enn 30 m fra vegen.

På ferie i rasteplassens verden

Av Lisa Sundstrøm



Å bevege seg ut av Norge på biltur er som å komme til himmelriket, på mer enn en måte. Nå skal vegstandarden kontra det store utland få være i fred. Vi er jo tross alt en liten og fjellrik nasjon.

Men akkurat derfor - og for å få nyte fjell og natur - elver og uberørt landskap, kunne kanskje våre rasteplasser vært litt bedre utstyrt. Da slapp vi hvertfall at den eneste fra dyreriket som besøker brødskiva vår, er «spylua» fra trærne bak rasteplassen!

Skjønt dette vet vi jo alle i vegetaten - og vi savner vel alle den etterlengtede «plassen» etter milevis med brus og kaffedrikking. Og så når den endelig dukker opp - er det med grø og redsel for de inntrykk vi møtte der i halvmørket på et utedo, at vi kaster oss bak trærne utenfor likevel.

Hvorfor skal det alltid se ut som om en horde av ville dyr, ville soldater eller ville vanlige nordmenn nettopp har passert våre rasteplasser. Oppskjærte bord og stoler, avhugde bord og stoler, overfylte søppeldunker, raserte toalett, knuste toalett (der det er mulig å knuse de) og de utallige bitene med dopapir som ligger klistret fast i bakken bak bordet der vi skulle nyte kaffekoppen. Er nordmenn natursvin?

Ja, kan man fristes til å si etter å ha kjørt gjennom 9 andre europeiske land i sommer. Vel er standaren på rasteplassene forskjellige - og da bør det vel nevnes at Tyskland kommer

på suveren første plass. Men overalt - denne utrolige ryddigheten - orden, rent og imøtekommende.

Og utallige er de - rasteplassene. Stadig står de der, «smiler» innby-

Rasteplassene i Troms ser fine ut og er godt vedlikeholdt.

Ingrid Skogstad vasker og rydder på Kvernøla rasteplass i Bardu.

— Jeg jobber 7—10 timer i uka, og er her ca. hver annen dag. Det ser langt bedre ut enn jeg ventet, men mye stjeles og ødelegges.



dene mot deg, for liksom å få deg til å stoppe akkurat der. Men du stoppet jo nettopp - for bare fem minutter siden, og det dukker alltså opp en ny sjansje - ganske snart.

Joda - det er godt å være bilturist i Europa, komme til rasteplasser med bord og stoler, rasteplasser med toalett, rasteplasser med kafé og bensinstasjon, og rasteplasser med hele tilbudet i ett. Og mange er de - og tett står de. Rent er det også - enkelte plasser sågar toalettører som åpner seg uten din hjelp, vannservant som starter uten annet enn din tilstedeværelse og toalett som «avslutter» fordi du forlater.

Romantisk framstilt? - jo kanskje - men likevel svært nært sannheten. Selvsagt finnes det tilgrisede plasser i det store utland. Det skulle ellers bare mangle. Tross alt bor det en hel del flere mennesker nedover kontinentet enn i lille Norge - og det er sikker noen av de som vil rasere en rasteplass! Det er bare det at i Norge virker det som om annenhver nordmann har denne hobbyen. Og føler vi oss truffet av disse ordene - så tenk på det neste gang du kryper bak ei busk for å gjødle naturen, eller kaster søppelet utenfor dunken fordi det ikke var plass i den. Ta heller søppelet med hjem. Det andre kan det jo være heller vanskelig å ta med seg hjem. Så der får heller vegvesenet prøve å hjelpe på med å bygge flere «anretninger»!

Bare til ettertanke!

Aids og vegvesenet

«Aids angår alle» heter brosjyren som ble sendt ut til alle ansatte i vegvesenet i vår. Brosjyren gir god og nøktern informasjon og bør leses av alle. Den er utgitt av Helsedirektoratet og er et ledd i forebyggende helsearbeid.

Dette sier bedriftssykepleier Liv Rigmor Jørgensen i Tromsø Bedriftshelsetjeneste.

— Å beskytte seg mot aids er først og fremst et personlig ansvar.

Som yrkesgruppe er ikke vegvesenets ansatte spesielt utsatt for HIV-smitte. Men de bør som alle andre ta sine forhåndsregler.

En som er positiv har forøvrig ingen plikt til å varsle arbeidsgiver eller kollegaer såfremt vedkommende vet at de ikke utsetter andre gjennom blod/sæd. Men alle har ansvar for ikke å utsette seg selv og andre for smittefare.

De av vegvesenets ansatte som bor sammen i brakker o.l. skal vite at man ikke smittes gjennom vanlig sosial kontakt og ikke gjennom mat. Det er ingen fare å spise mat som er laget av en HIV-positiv. Vi kan bruke samme bad, toalett og spisebestikk. Vanlig hygiene er god nok beskyttelse.

Vi skal derimot være oppmerksom når det gjelder kombinasjoner ferskt blod og egne sår. Virusene går ikke gjennom hel hud.

Vegarbeidere kan i sitt arbeid komme ut for trafikk- og andre ulykker på vegene, og dermed HIV-smittet blod og oppkast. Likeså er smittefare tilstede i forbindelse med håndtering av søppelsekker fra rasteplasser o.l. Egnede hansker skal brukes.

Blodige bandasjer o.l. skal pakkes inn i plast før de kastes.

HIV-viruset finnes også i tårer, spytt og urin. Men den er svakere og det er mindre virus enn i blod og sæd slik at sjansen for å bli smittet ikke er så stor. HIV-viruset dør raskt utenfor menneskekroppen og er lite motstandsdyktig overfor varme.

Dersom noen tror at de er smittet, kan testen tas her ved kontoret, Tromsø Bedriftshelsetjeneste, tlf. 83 593.

Vi gir også forhåndsregler for videre oppfølging.

Mye slitasje- og belastningsskader i vegvesenet

— Liv Rigmor Jørgensen, du har vært bedriftssykepleier i 8 år og har hatt en god del med vegvesenets folk å gjøre. Hvordan betegner du helsetilstanden i etaten.

— Generelt middels bra. Men det har slått meg hvor utslitte mange av de eldre arbeidstakere i utedriften er. Belastningsplager dominerer både blant kontorpersonalet og ute i driften.

Det er ganske høyt sykefravær i etaten, noe som nok delvis skyldes at gjennomsnittsalderen er høy, spesielt i utedriften. I tillegg til vanlige arbeidsbelastninger har de kulde, vær og vindforhold å slite med.

Mange har også fått skader etter bruk av vibrerende verktøy. Jeg tenker spesielt på tidligere da håndholdte fjellbormaskiner ble brukt, og de vibrasjonene som arbeidstakerne ble utsatt for da. Men vi vet også at dagens maskiner gir de samme skader.



Liv Rigmor Jørgensen

VIBRASJONSSKADER

Av bedriftssykepleier Liv Rigmor Jørgensen

Belastningslidelser som nakke/skulder, arm og også ryggplager er plager som går igjen hos ansatte ved vegvesenet, spesielt blant anleggs- og vedlikeholdsarbeidere (utearbeidere).

Årsaken til belastningslidelser er ikke bare en, men summen av flere forhold som virker inn på helsen. (Arbeidsstillinger, belastninger, klima, stress m.m.)

En av årsakene til at spesielt utarbeidere er utsatt for disse plager, må man nok i tillegg til det overnevnte også tilskrive vibrerende verktøy.

Vibrasjoner og vibrasjonsskader er et økende problem, men også et gammelt problem. Helsekader p.g.a. vibrasjonsverktøy har vært kjent siden 1911, da den italienske legen Lorgia først beskrev tilstanden «vibrasjonssindustrerte hvite fingre» eller «lik-fingre».

Årsaken til økningen av vibrasjonsskader er flere. Utviklingen har gjort at vi stadig tar i bruk flere og flere roterende og slående verktøy/maskiner, men vi i helsesektoren har også fått mer kunnskaper om vi-

brasjonsskader slik at symptomene på disse blir tidligere registrert.

De skadede personene har ofte arbeidet 8-10 år med vibrerende maskiner før symptomene oppstår. Enkelte har nok merket skadene allerede etter et år, og andre igjen først etter tyve år.

Undersøkelser har vist at de fleste søker legehjelp først 5-8 år etter at de første symptomer har meldt seg.

Hvite fingre:

Oftest kalles vibrasjonsskadene for hvite fingre. Hendene blekner og downer bort. Det er blodårene som trekker seg sammen slik at blodsirkulasjonen blir nedsatt. Grunnen til dette er at ved bruk av vibrasjonsverktøy over lengre tid vil irritasjon av de spesielle følelegemene i fingertuppene som reagerer på vibrasjon, bli stimulert. Denne stimuleringen mener man fører til en refleks som trekker blodårene i fingrene sammen, og lager en form for krampe i åreveggen. Åreveggen vil etter hvert få en skade

Full utnyttelse også i Harstad og på Finnsnes

Biltilsynet på Finnsnes og Harstad har nå fått datakommunikasjon med vegkontorets nye EDB-maskin.

Den nye maskinen gjorde det mulig å få stasjonen tilknyttet det øvrige EDB-nettet.

De kan nå ta i bruk de samme tjenester som Tromsø-stasjonen fikk mulighet til sommeren 1986.

Alle stasjonene benytter nå systemet for innkalling av kjøretøykontroll, for eierskifte og førerkortregisteret.

Innføringen var en styrkeprøve, både for kontorpersonalet og de to «ekspertene» våre, Geir Berger og Knut Arne Henriksen. Men etter en ukes konsentrert innsats på hver stasjon var brukerne klar for denne fasen i EDB-innføringen.

Tilknytningen skjedd i månedsskiftet september/oktober.



Til h.: Finnsnes og Harstad biltilsyn er nå tilknyttet vegkontorets nye EDB-maskin. Aud Rydningen på Finnsnes får her hjelp av Id Wahlberg fra Tromsøstasjonen.

som gjør at den vil fortsette å være sammentrukket selv mellom «anfallet med hvite fingre». Utsettes en for kulde blir tilstanden forverret.

Nerveskader:

I de senere år er man også blitt oppmerksom på at vibrasjonsskader også kan føre til nerveskader. I tillegg til at hendene downer bort blir også styrken i hendene nedsatt. Disse plagene kan oppstå uten at man er plaget med «hvite fingre».

Andre plager:

Andre plager som man ofte ser er nakke/skulder og ryggplager. Disse kan man nok ikke bare tilskrive vibrasjoner, men også arbeidsstillinger og arbeidsbelastninger, f.eks. arbeider man med hendene i/eller over skulderhøyde. Så man kan si at en

kombinasjon av vibrasjoner og tungt arbeid kan føre til leddskader.

Behandling:

Det finnes ikke medisin eller behandling mot hvite fingre. Man må tilpasse sitt liv etter skadene, prøve å unngå arbeidsoppgaver og hobbyvirksomhet som gir anfall. Derimot kan endel nerveskader p.g.a. vibrasjoner opereres med positivt resultat. Av det man kjenner til i dag går ikke alvorlige vibrasjonsskader tilbake, men mindre skader kan forsvinne når man ikke lenger utsettes for vibrasjoner.

Hvordan minskes risikoen for skader:

Ettersom man først de senere år for alvor er blitt oppmerksom på vibrasjonsskader, er det mye man kan gjøre på maskinsiden for å dempe vibreringen.

Man kan planlegge arbeidet slik at man må bruke minst mulig vibrerende verktøy.

Fordele arbeidet slik at man får pauser i bruk av vibrerende verktøy. Gjør annet arbeid innimellom. Ta også litt oppløsende gymnastikk for hender/armene i pausene. Tenk over arbeidsstillingen.

Tenk på arbeidsgrepet. Hold ikke for hardt i håndtaket til verktøyet.

Bruk mest de verktøy som vibrerer minst.

Forsøk å dempe (isoler) de maskiner som har bart håndtak og maskinhus.

Ved innkjøp av nye maskiner, vurder vibrasjonsdata som skal være tilgjengelig.

Røyking forverrer symptomene ved vibrasjonsskader. Unngå derfor å røyke før eller under arbeidet.

Jenter på etterutdanning

Av Lisa Sundstrøm

Skolebenken blir i høst hverdagen for tre av våre jenter. Anni Kari og Randi Pedersen skal etterutdannes ved NTH og blir i Trondheim fram til jul. Anne Isaksen skal etter 14 år som tegner i etaten ta fatt på ingeniørstudier.

Det «svake kjønn» blir med andre ord stadig sterkere.

Ingeniørstudier for Anne

Anne startet opp i slutten av august og tok da fatt på en utdanning som etter 4 år vil føre henne fram til ingeniør. De to første årene skal hun gå ved NKI her i Tromsø. De videre studiene vil fortsette med 2 år i Trondheim.

- Det er fra og med i år at utdanninga tar 4 år, uheldigvis for meg. Men grunnen er klar - det er tatt med administrasjon og ledelse samt data som fag. Og det er jo en fordel å få med seg, sier Anne.

Etter mange år som arbeidstaker blir det vel tøft å gå over i elevrollen og slite ved skolebenken?

- Jeg gleder meg faktisk, har lenge hatt lyst til å gå på skole. Det er vel naturlig at det blir ingeniørstudier, selv om det nok også kunne fristet med andre ting. Men jeg liker fagene og har testet meg selv med å ta ungdomsskolens pensum i matematikk i vinter. Så får vi se. Rent økonomisk blir det nok å merkes - det koster tross alt 13 - 14.000 pr. år bare i skolepenger. Leve skal man jo også, men det får vel gå med lån og fornuftig levestett. Jeg tar et år av gangen og håper at det går fint.

NTH-studier for Anni Kari og Randi

Etteropplæringa for ingeniører i vegvesenet starter høsten 1986 og det er en kombinasjon av ordinær undervisning ved NTH og EEU-kurs. Fram til jul skal Anni Kari og Randi friste tilværelsen i Trondheim og få sin faglige lærdom ved NTH. Økonomisk og bomessig klarer de seg fint. Lønn under

Anne Isaksen gjorde ferdig en modell over rundkjøringa og tunnelinnslaget i Hansjordnesbukta, før skolegangen tok til.



utdanning fra vegvesenet og bolig ved Heimdal vegstasjon i brakkeleir. I år er det visstnok 4 jenter som skal benytte seg av studietilbudene fra NTH. Og jentene binder for seg i år i etaten etter endt kurs.

Anni Kari Pedersen har valgt fagkombinasjonen trafikkplanlegging og vegplanlegging. Her følges vanlige forelesninger ved NTH. Foruten det skal hun ta EEU-kurs i trafikkteknikk og vegbygging. Trafikkteknikk kurset har forelesninger over hele semesteret.

- Trafikkplanlegging og teknikk

har jeg ikke hatt som spesielt fag ved skolen, og regner med å lære mer om dette, sier Anni Kari. Jeg tror det vil hjelpe meg i det arbeidet jeg har i dag, og jeg gleder meg virkelig til å ta fatt på studiene. Koselig er det også at vi er to fra vegvesenet i Troms som skal avsted.

Randi Pedersen skal følge forelesninger ved NTH i fagene vegplanlegging, anleggsteknikk og betongteknologi. Foruten det skal hun ta vegbygging som EEU-kurs.

- Jeg har hatt en del av disse fagene før på ingeniørhøgskolen, men dette er en videreføring og videreutvikling, sier Randi. Jeg tror absolutt at det har mer for seg å spesialisere seg på et kortsiktig kurs hvor det blir gått i dybden med et bestemt fag. På andre kurs er ofte flere fag representert, og da gjerne fag som er rettet mot mange områder.

Jeg tror at den fagkombinasjonen jeg har valgt vil hjelpe meg i det videre arbeidet. Og det skal bli godt å komme bort og gå på skole for ei tid, sier Randi.



Randi og Anni Kari ser fram til studietida i Trondheim!



Fra påhugget på Kvaløysida. Entreprenøren startet opp i juni.

KVALSUNDFORBINDELSEN

Drivingen av tunnelen startet

Av overingeniør Ingvald Reiertsen

Ved anbudsfristens utløp var det kommet inn fire tilbud på byggeoppdraget. Som ventet var det bare de største norske entreprenørfirmaene innen anleggsbransjen som ga inn tilbud. Differansen mellom tilbudene viste seg å være svært liten.

Etter nøye gjennomgang og vurdering av tilbudene ble det inngått kontrakt med entreprenør Astrup Høyer A/S om arbeidet.

Etter kontrakten som er på noe un-

der 64 mill. kr skal anleggsarbeidene være avsluttet innen 15. januar 1989. Tunnelen skal drives fra Kvaløysida.

I midten av juni startet underentreprenøren Målselv Maskin A/S arbeidet med forskjæringen på Kvaløya. Både utlastingen av løsmasser og sprengningsarbeidet gikk greit og ved månedsskiftet juli/august var påhugget for tunnelen klart.

Fredag 14. august gikk første salven på tunnelen. Sprengningsarbeidet i tunnelen har hittil ikke bydd på store problemer, og ved utgangen av uke 35 var en kommet 85 meter inn i fjellet.

Arbeidstiden for entreprenøren er etter såkalt Nordsjøordning (10 skift a 10 timer pr. uke) Det regnes da med å kunne oppnå en inndrift på ca. 60 m pr. uke under gode driftsforhold.

En forventer ikke vannproblemer før en «går under» Kvalsundet, og regner derfor med å drive ca. 350 m før en starter med systematisk sonderboring.

Entreprenøren tar sikte på at siste salve i tunnelen skal gå i juni måned 1988, knapt et år etter at arbeidet med forskjæringa på Kvaløya startet.



T-skjorte med emblem

Nå kan vi kjøpe oss hvite T-skjorter med emblem, både til oss selv og hele familien. De finnes i størrelsen ex-l (ekstra large), m (medium) og s (small). Fra sentralt hold har vi fått tilsendt et prøveeksemplar. Den ser bra ut. Flere på vegkontoret har meldt sin interesse. Det kan du også gjøre. Skjorta koster ca. 40,- kr pr. stk., avhengig av antall bestillinger.

Bestilling skjer gjennom nærmeste vegstasjon/biltilsynstasjon innen 15. oktober. Stasjonene sender bestillingene til personaleksjonen som sender dem videre til Vegdirektoratet. Det tar tid, men skjortene blir heldigvis ikke umoderne.



Markering av ulykkespunkter

Av avdelingsingeniør Steinar Utby

Spesielt oppmerksomme trafikanter vil ha sett at det langs vegene i fylket etterhvert dukker opp en blomsterbukett her og der i vegkanten. Om en kjenner ulykkespunktene på veinetet, vet en at disse blomsterkvastene hver for seg markerer en tragisk dødsulykke i trafikken. Blomsten er de etterlattes markering, en måte å minnes et avholdt familiemedlem eller en god venn. For oss som ser disse symbolene, gjør de unektelig et inntrykk. De bidrar til ettertanke og trolig også til at trykket på høyre pedal dempes noe.

Som et mulig bidrag til sikrere kjø-

ring langs fylkets travle veger, våger jeg meg til å foreslå følgende:

Enhver dødsulykke markeres av Vegvesenet med et bestemt merke eller symbol der ulykken har skjedd. Merket bør stå en viss tid, f.eks. 2 år. Symbolet vil trolig ha følgende virkning:

1. Som en synliggjøring av et mulig farlig trafikpunkt
2. Som en generell påminnelse til trafikantene om konsekvenser av farlig atferd

Vegvesenet i Troms vil på denne måten, med beskjeden innsats kunne yte nok et positivt bidrag til økt sikkerhet på vegene. For å informere gjennomgangstrafikanter om symbolets betydning, kan det eventuelt ved fyl-

kesgrensen settes opp en kort informasjon.

Kan dette være verd å prøve? Balansen er herved kastet!

P.s. Apropos markeringer og informasjon i disse bilbelteslappetider. La oss få opp det utmerkede skilt;



langs alle fylkets veger. Det virker!

Tekst: «HUSK BILBELTET» eller «BRUK BILBELTET»

D.s.

Piarc- KONGRESS TIL TROMSØ

Av overingeniør Oddmar Eilertsen

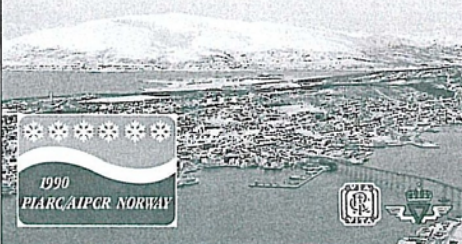
Hvert 4. år arrangeres det i regi av Piarc (Permanent international Association of Road Congress) en internasjonal vintervegkongress med deltakelse fra alle land som har vinter i større og mindre grad.

I 1986 ble kongressen arrangert i Finland, og i 1990 skal Norge være arrangørland — og Tromsø er utpekt som kongressby!

Det forberedende arbeid er allerede startet. Sekretariat og en rekke fagkomiteer er oppnevnt. Blant annet er undertegnede med i en ko-

WELCOME TO THE PIARC INTERNATIONAL WINTER ROAD CONGRESS 1990 IN TROMSØ - NORWAY

BIENVENUE AU CONGRES INTERNATIONAL DES ROUTES D'HIVER DE L'AIPCR A TROMSØ EN 1990



mite som skal arbeide med drift av høyfjellsveger og drift og sikring av skredutsatte veger.

Kongressen blir arrangert i mars måned 1990 og samler ca. 800 deltakere. Med ledsagere blir nok antallet nærmere 1000 personer.

Opplegget består i foredrag, maskinutstilling og demonstrasjoner av utstyr.

Selv om vegkontoret ikke er direkte engasjert i arrangement og opplegg regner vi med at en god del arbeid, både før og under kongressen vil falle på oss. Men i hovedsak ser vi med forventning frem til dette arrangementet som er en virkelig stor sak blant vegfolk verden over.

Vegmesterskap i presisjonskjøring



Drøying av bjelke! Plankene som boksene står på skal skyves minst 45° uten riv!!!

Av maskininstruktør Hans Martin Figenschau

en fin 3. plass i kl. E (veghøvel).

Vi fire andre var mer beskjedne på resultatlista.

Vinnere i de 3 klassene ble:

Kl. B 1 (512 gr.)

1. Peter Lyng, Telemark
2. Asbjørn Gulbrandsen, Akershus
3. Palmar Orset, Møre og Romsdal

Kl. B 2 (510 gr.)

1. Per Småvollan, Nord-Trøndelag
2. Oddvar Dalbø, Oppland

3. Jarle Hoem, Møre og Romsdal
14. Inge Seterli, Troms
20. Oddvar Skogstad, Troms

Kl. E (520 gr.)

1. Oddbjørn Østensen, Oppland
2. Egil Sæter, Møre og Romsdal
3. Kjærulf Fagertun, Troms
22. Alfion Pedersen, Troms

Vandrepokalen til beste fylke, gikk i år til Nord-Trøndelag.

Årets VM ble avviklet i Oslo 29. august i år. Det var ca. 70 deltakere påmeldt til konkurransen, fordelt på 3 klasser. Fra Troms var vi 5 deltakere.

Deltakerantallet var atskillig større i år en foregående år. Det samme var prestasjonene som ble vist.

Kjærulf Fagertun fra Troms fikk



Ryging mot stolper! Her skal man helst rygge mot den første stolpen uten å berøre den siste.



SPORT

«MALMRUSHEN»

Vegvesenets spreke gutter har reist bust og nok en gang vist hva ellers småslappe kontorslitere kan få til når man bare vil. Det dreier seg om BIL Veg's deltakelse i det årlige løpsmekka, Malmrushen.

Stafetten som er 182 km lang, har 10 etapper og går mellom malmbuene Kiruna og Narvik. Dette spesielle løpet som denne gang startet lørdag 6. juni kl. 2200 ble en styrkeprøve for løpere fra 27 herrelag, 10 mixede og ett damelag gjennom hele natten til innkomsten i Narvik, mer enn ett halvt døgn senere.

Stafetten ble første gang ble arrangert høsten 1984 i forbindelse med åpningen av Mellomriksvegen, og samler hvert år lag fra hele Nordkalotten. Og her, midt mellom kanonløpere fra bl.a. BUL Tromsø, Brigaden Ankenes Skiklubb og halve Sverige og Finland, stilte BIL Veg opp med friskt mot for å forsvare en fin 12. plass fra 1984.

Vi hadde forberedt oss godt på den praktiske gjennomføringen. Bestilte campinghytte i Narvik, hvor taktiske og psykiske forberedelser skulle skje, og slik at de løperne som skulle sist ut i ilden kunne slappe av og få seg litt søvn. Vi fikk også god hjelp av opplegget vårt med følgebiler og mobiltelefonforbindelse. Her gjorde Anni Kari Pedersen og Tom Eikeng (som også var reserverløper) en kjempeinnsats både som sjåfører, sekundanter, servicefolk og oppmuntreere for nervøse løpere før start og utslitte bein etter endt etappe. Ingenting skulle overlates til tilfeldighetene.

Så endelig, etter den siste «pep-talk» i Narvik kjørte de første løperne til Kiruna. Alle formaliteter ble gjennomgått og stemningen var på topp. Det var bare å vente på fellesstarten, og kl. 2200 stakk så feltet endelig avgårde.

Vi åpnet med Ingar Hals og var berettigede optimister, og han gjorde et sterkt løp. Da de to flate milene var unnagjort vekslet han som andremann, tett bak Brigaden. Resultatet etter første veksling ble sendt over mobiltelefon til hytta i Narvik. Meldingen ble mottatt med stor optimisme. Skulle vi klare å beholde det gode utgangspunktet?

De neste seks etappene gikk også i Sverige. Med unntak av de to siste hvor det var litt stigning mot slutten, var også disse relativt flate. Joda, det kunne gå!

Men optimismen var nok litt for stor. Til tross for god innsats og bedre og bedre vær på de neste etappene falt vi noe tilbake. På riksgrensen vekslet vi som 16.—17. lag. Men stafetten var ikke avgjort og mye kunne ennå skje.

De to neste etappene gikk i tildels svært bratte nedoverbakker, mens den siste nærmest kan betegnes som berg- og dalbane. Her kunne kanskje taktisk løping avgjøre mye.

Og løperne satset stort og gjorde en hederlig innsats. Men det holdt ikke helt. Da vi endelig kunne passere målstreken i steikende sol hadde vi brukt 12 timer og 57 minutter og det gav oss en 19. plass totalt.

Men det var ikke bare vi som hadde falt av. Brigaden, som ledet en stund klarte heller ikke å beholde plasseringen, og i løpet av natten var det Bardu IL som viste seg som de sterkeste. De løp bedre og bedre og vant til slutt på en tid tett i underkant av 11 timer.

Vi klarte altså ikke helt å følge opp plasseringen fra 1984. Likevel var vi fornøyd med innsatsen og glade for at

vi hadde gjennomført stort sett uten andre problemer enn noen vannblemmer her og der og ett døgn uten søvn.

Premien var en slippet malmklump med innskripsjonsplate, og alle som deltok fikk det samme. Klassevinnerne fikk pokal i tillegg. Neste år satser vi på at nok en malmklump skal finne veien opp på premiehilla. Og kanskje en pokal i tillegg . . .

De som deltok for BIL Veg var:

1. Ingar Hals (vegkontoret) 22.4 km
2. Gunnar Stiberg (vegktr.) 20.9 »
3. Tord Larsen (utedriften) 21.1 »
4. Jan-Tore Knudsen (vegktr.) 21.3 »
5. John-Ivar Nielsen (vegktr.) 12.6 »
6. Tore Leirstein (vegktr.) 11.2 »
7. Torbjørn Tronsmoen (biltils.) 25.2 »
8. Martin Furumo (utedriften) 20.4 »
9. Bjarne Otterdal (vegktr.) 14.9 »
10. Anders Paulsen (vegktr.) 12.4 »

Anni Kari Pedersen og
Anders Paulsen



«Malmrushen» er en sportsprestasjon av de store! Her Torbjørn Tronsmoen ved riksgrensa idet han sender Martin Furumo videre.



Pensjonistene fra
Harstad-området!

Pensjonisttur

Det har vært avviklet to pensjonistturer i sommer — en før og en etter ferien.

Turen for Bardu-pensjonistene som ble avviklet på forsommeren, gikk til Lofoten-området. Det ble en «våt opplevelse» da været var heller dårlig.

Reiseruta gikk til Svolvevæ via rv. 19 og etter oppholdet der — Skutvikferga over Vestfjorden. Videre gikk

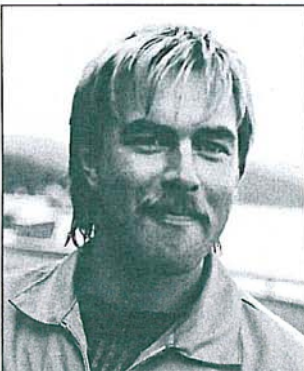
turen om Narvik — til Bjerkvik, over ved Grovfjord — og hjem langs Kystriksvegen.

Den andre turen var arrangert for pensjonister i Hare stadområdet og ble avviklet på ettersommeren.

Reiseruta gikk over Mellomriksvegen til Kiruna. Hjemturen gikk over Finnland med overnatting i Kilpis. Denne gangen var værgudene i godt humør og sørget for skikkelig turvær.



En pust i bakken
i godværet.
Fra Kiruna-turen.



Hugo Forfang begynte ved Grunnseksjonen 1. mai.

TILTREDELSE

Vegkontoret:

Per Nilsen (maskin) er tilsatt ved regnskapsseksjonen som konsulent og leder av Del I, lønning.

Signe Moeng er tilsatt som konsulent ved regnskapsseksjonen og leder av Del II, bokholderiet.

Are Stenkjær er tilsatt som kontrollingeniør i Harstad-området etter Toralf Bergseth.

Toralf Bergseth er tilsatt som anleggsleder ved riksveganlegget Nordland gr. - Tjeldsund bru.

Under: Bjørn Stiberg er tilbake på vegkontoret etter 2½ år på Svalbard. Han vender ikke tilbake i anleggssjefstillinga, men er derimot ansatt ved planavdelinga. Her skal Stiberg jobbe med transportanalysen av Tromsø, samt stå for utforming av de kommende entrepriser og tekniske planer.



Utedriften:

Disse er tilsatt som spesialarbeidere i anleggsdriften:

Ole-Johnny Olsen, Finnsnes

Jan Leif Lind, Sjøvegan

Jim Are Bjørklund, Moen

Tormod Olsen, Skrolsvik

Bjørn Seppola, Skibotn

Håkon Svendsen, Tennevoll

Einar Jakobsen, Storsteinnes

Geir Arne Nilsen, Storsteinnes

Frode Nilsen, Myrlandshaugen

Tor Rustad, Storsteinnes

Tilsatt i vedlikeholdsdriften:

Spesialarbeider i område 3, Senja: Jan Salamonsen, Botnhamn

Maskinkjører i område 2, Bardu: Einar Hauge

Maskinfører i område 5, Tromsø: Jon-Egil Sørensen, Seljelvnes

Spesialarbeidere i område 5, Tromsø: Steinar Arnt Larsen, Krokeldalen Kjell Hamnes, Ramfjordbotn

Maskinfører i område 6, Storslett: Guttorm Hansen-Krone, Storslett

Jens Eriksen ble tilsatt i formannstilingen i Tromsø og Aimar Jensen i Harstad

Permisjon:

Overingeniør Geir Berntsen har permisjon for å tjenestegjøre ved NTH, Trondheim i ett år.



Knut Davidsen er tilbake på vegkontoret. Davidsen jobber som tidligere på vedlikeholdsavdelinga, og har ansvar for bru- og ferjekaivedlikehold.

Vi gratulerer!

Med 50-årsdagen:
Bjørn Eriksen, Karlstad Målselv 11/9
Bjarne Larsen, Birtavarre 28/9
Alfon Pedersen, Storsteinnes 19/11

Med 60-årsdagen:
Karl Nevermo, Kvesmenes 18/9
Harald Tobiassen, Engenes 5/10

Med 25 år i etaten:
Vilmar Lorentsen, Skavberg 1/9
Kåre Fagerli, Kvesmenes 1/11

Under: Guttorm Hansen-Krone



— Fritid —

Kurskatalogene daler ned i postkassene i disse dager. Skal du benytte deg av tilbudene, eller har du andre fritidsaktiviteter?



Svein Tore Richardsen

Svein Tore Richardsen, vedlikeholdsarbeider, Sørkjosen:

Jeg skal ikke gå på noen kurs, men skal være med i «old boys»-lag i fotball i vinter. Prøver ellers å holde meg i bra form.

Ann Helen Jakobsen, kontorfullmektig, Biltilsynet Finnsnes:

Kurs har jeg ikke meldt meg på, men jeg driver derimot med akvarell-maling i fritida, sånn for meg selv.



Ann Helen Jakobsen

Torleif Hole, oppsynsmann, Storslett:

Har ikke tid til å gå på kurs! Jeg har to oppmanns verv i idrettslaget, både handball og fotball, og det krever både tid og arbeid. Forøvrig spiller jeg volleyball om vinteren — en gang i uka.



Torleif Hole

Anita Grøttum, kontorfullmektig, Vegkontoret

Jeg blir kanskje med i håndballgjengen på vegkontoret. Ellers er jeg fullt beskjeftiget med min 3 år gamle sønn.



Anita Grøttum

Trygve Pedersen, avdelingsingeniør, vegkontoret:

Jeg er med i bedriftsidrettslaget både i fotball og volleyball. Det ved siden av nytt hus og hage opp tar meg fullt ut i fritida.



Trygve Pedersen

Ny hjullaster!!!

Tallet på egne hjullastere har gått nedover de senere år, men vi har da noen igjen.

Dette er «flaggskipet», en Caterpillar 980 C, med en vekt på 28 tonn og lasteskuffe på 4000 l.

På anlegget Heia - Tømmerelv har den gjort veg i vellinga i vinter, der den i lange perioder har gått på to skift.

Hovedkjører er Tormod Karlstad.

