

Vegstikka



Nr. 5 – Oktober 1984 – 16. årgang



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 5 — Oktober 1984
16. årgang

Redaktør
Anna Josefsen

Redaksjonsutvalg
Lisa Sundstrøm
Trond Larsen
Bjarne Otterdal

Redaksjonsråd
Biltilsynssjef Johan Filseth
Formann Trygve Johnsen
Ingeniør Arnmod Bjørnstad
Konsulent Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen

Utgiver
Vegkontoret i Troms

Sats og trykk
Lundblad Trykkeri A.s, Tromsø

Opplag
1450 eksemplarer

Innhold	side
Rede til vinterens dyster	3
Vegsjefens kontaktmøte	4
En prat med vegdirektøren	6
Og statsråden sa	9
Nybakt pensjonist	11
Fylketingets behandling av	12
En veg-duell	13
Aksjon helgeulykker	14
Driftssjefens syn om bemanningen .	16
Ut mot havet	18
Kystriksvegen åpnet	21
Hva er bedriftshelsetjeneste?	25
Nytt inntektssystem	27
Aksjon skoleveg	28
Automatisk Trafikkontroll	30
Velferdstur for Bardu-pensjonister .	32
Brev fra gammelredaktøren	36
Personalnytt/Vi gratulerer	37
Verneregler	38
Veg i Reisadalen til Finnmark	39
Vår nabo Sverige	41
Varmedresser	42
Erstatning ved skade	43
Malmrushen stafett	45
B.I.L. Veg slår til!	46

Rede til vinterens dyster

Sommerparodi og høstsonetter.

Ferien er forlenget forbi — enten den svarte til de store forventninger eller den langsomt skred frem i regn og tåke.

Vinteren er et faktum — og håpet om en god sådan beskjemmes ikke. I allefall — vi er på post — forskanset bak bormaskin, skrivemaskin eller hva det måtte være.

Vår vante plass gir trygghet og vern og vår viten og erfaring er et råderum for nye oppgaver.

Vi er rede til det som måtte komme:

- innføring av dataanlegg
- bemanningsproblemer
- aksjoner og kampanjer
- møter og seminarer
- snø og isproblemer

Vår rolle i hele systemet er vi villige til å spille — vekselvis med vinterens sysler på det mer individuelle plan — TV, sport, snekring eller baking. Det gjelder å kunne koble av å samle styrke.

Et aldri så lite varsku er kanskje på sin plass:
STRESS MED MÅTE!

Forsiden:
Samferdselsminister Johan J. Jakobsen og vegsjef Herleiv Solberg.

Vegsjefens kontaktmøte



Vegdirektør Eskild Jensen og utredningssjef Paulsen.

19 vegsjefer var samlet på ett brett i Tromsø 5.-9. september i år. Norsk Vegplan 1986/89, nytt inntektssystem og fylkesvegproblematikken var hovedtema på møte. Topplederen i Vegdirektoratet, samferdselsministeren, fylkespolitikere samt endel gjester deltok.

Samferdselsminister Johan J. Jakobsen var hovedtaler. Tid til sight-seeing og avslapping var det også gitt rom for.

Blant gjestene var vegsjefene i våre to nærmeste nabofylker i Sverige og Finland.

For 14. gang arrangerte Vegsjefenes Forening kontaktmøte mellom vegsjefene og ledelsen i Vegdirektoratet. Det er første gang møtet holdes i Troms fylke.

Vegsjef Per H. Ulstad i Oslo kommune er nå formann i foreningen og en god del av forarbeidet har han stått for.

Møtet startet med et besøk i Heggelia leir med orientering om Troms Landforsvar v/Oberst I/TLF-sjef Leerheim.

Torsdag var avsatt til internt møte mellom ledelsen i Vegdirektoratet og vegsjefene om Norsk Vegplan. På kontaktmøtets hoveddag ble det først velkomsthilsen og kort film om Troms fylke ved fylkesordfører William Engseth. Vegsjef Solberg orienterer om Troms som veg- og vegtrafikkfylke.

Vegsjef Chester Danielsen fra Rogaland hadde et innlegg om ansvarsfordelingen innen vegsektoren og rettet spørsmål om vi bør gå inn for todeling av det offentlige vegnett i Norge — en statlig og en kommunal del.



Referenter Oddvar Nilsen og Hans A. Karoliussen fra vegkontoret.

Deretter var det innlegg og diskusjon om det nye inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner. Samferdselsminister Johan J. Jakobsen orienterte om

samferdselssektorens plass i det nye systemet. Vegdirektør Eskild Jensen la frem Vegdirektoratets syn på diverse fylkesvegspørsmål.

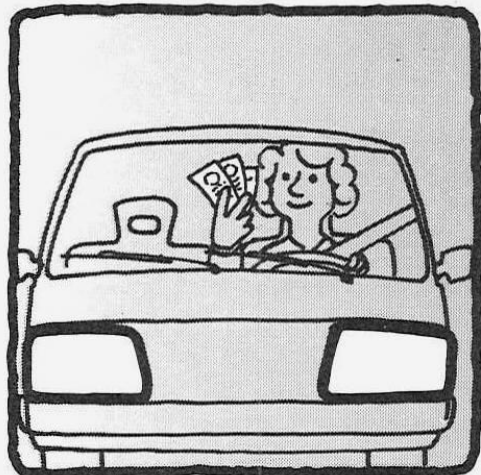
En prat med vegdirektøren

om aksjoner og kampanjer,
samarbeidet med med biltilsynet
og fylkesvegproblematikken

— Vegvesenet er utpekt som "årets service-etat i staten" i forbindelse med Aksjon Publikum.

Hvilke tiltak kan vi si oss mest fornøyd med, vegdirektør Eskild Jensen?

— Som statsråd Astrid Gjertsen sa da hun overrakte prisen — vegvesenet hadde så mange og forskjellige tiltak i denne sammenheng. Publikumservice er for såvidt ikke noe nytt i vegetaten. Vi har f.eks. hatt vegmeldingstjeneste og andre informasjoner, ikke minst om planlegging av nye veger.



Kjøreløys om dagen er rimelig.

Koster deg toppen
250 kroner året

Vi har heller ikke lagt opp til dyre og tidkrevende tiltak, men har lagt vekt på enkle og praktiske ting for å gi publikum bedre service.

Selv om alle som arbeider i etaten skal dele æren det er å bli "årets service-etat", kan vi nevne at biltilsynet gjorde en god innsats. De har et stort publikumsfelt å dekke.

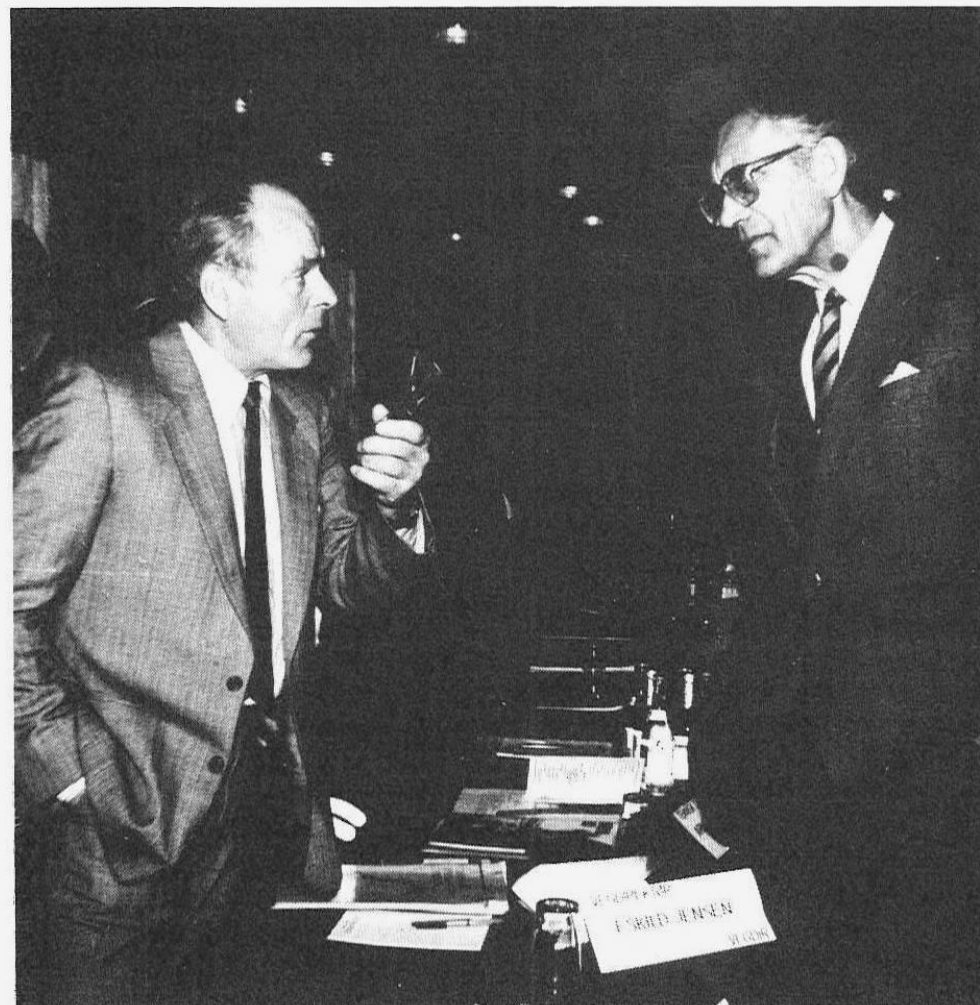
— Hva bør vi videre satse på?

— Vi må bestrebe oss på å leve opp til forventningene. Det videre arbeid vil bli tatt alvorlig. Vi har satt igang publikumsundersøkelser ved biltilsynsstasjonene og er innstilt på å gjennomføre enkle tiltak etterhvert som undersøkelsene skrider fram. Vegdirektoratet har utarbeidet et omfattende handlingsprogram som skal forsterke publikumsservicen.

I tillegg er vi opptatt av planprosessen kan gjøres så hensiktsmessig som mulig i forhold til publikum. Der skal vi også sette igang publikumsundersøkelser for å se hva vi kan gjøre.

— Innen biltilsynet går f.t. Aksjon Kjøreløys og Aksjon Helgeulykker, Aksjon Rus og Trafikk er også på trappene. Ser vi noe igjen etter slike aksjoner? Blir forholdene bedre?

Aksjonene har vært med på å bygge



Vegdirektøren i prat med fylkesmann Martin Buvik.

opp et renommé. Vi argumenterer med fakta og driver kampanje for å få publikum med. Men vi kan ikke drive på i det uendelige med aksjoner. Mye av det fortsetter i planer og rutiner og forhåpentligvis blir dette en del av hverdagen for oss alle.

Flere aksjoner pågår ennå og den endelige virkningen er det for tidlig å si noe om.

— I 1977 fikk vi et nært samarbeid med biltilsynet. Vi ble en felles veg- og trafikketat. Har dette svart til forventningene?

— Både ja og nei. Selv om mye er gjort, har vi nok ikke innhentet full gevinst. Vi *kan* få mer av et nært samarbeid med felles innsats. Vi har mange eksperter både på bil- og vegplan og som har lang erfaring på sine felt.

— Biltilsynet har mye å gi i trafikkplan-sammenheng. Hele vegsystemet virker inn på trafikantene og biltilsynet vil være gode rådgivere. Biltilsynet og vedlikeholdsavdelingen i Troms har forresten et samarbeid nå i ulykkesetterforskning. Det er et positivt tiltak.

— *Hvordan er fylkesvegstandarden i Troms i forhold til andre fylker og hva kan vi gjøre for at disse kan forbedres?*

— Problemene er jevnt de samme over hele landet og noen patentløsning finnes ikke. Vi trenger penger og må kunne forklare sammenheng mellom bevilgninger og utførelse. Vi må være flinke til å argumentere for våre vegprosjekter både for politikere og andre interessegrupper.

Et godt vegnett er til for trafikantevne. Tungtransporten øker. Vi må blåse liv i alle organisasjoner som er avhengige av gode veger og ferjesamband, f.eks. fiskeindustrien og skogbruksnæringen. De har vært altfor tause. Folk må rette sine krav til de bevilgende myndigheter. Dersom fylkesvegene blir sulteforet lenge vil regningen til slutt bli uoverkommelig.



En lokal påskjønnelse. Her får vegsjef Herleiv Solberg en blomsterkvast fra dagbladet "Tromsø" i forbindelse med Aksjon Publikum.

Og statsråden sa . . .

En opptatt, men blid samferdselsminister, kunne vi konstatere på kontaktmøtets hoveddag.

Johan J. Jakobsen syntes det var hyggelig og nyttig å kunne delta denne dagen. Og ekstra velkommen ble han ønsket av forsamlingen.



I pausen fikk vi anledning til å stille han noen spørsmål:

— *De siste årene har vi hatt en betydelig nedgang i bevilgningene på fylkesvegside som har resultert i forfalte og dårlige veger.*

Hva vil en slik utvikling medføre og finnes det noen løsning på problemet?

Problemet er alvorlig og skal det bli en løsning må det skje både på lokalt og sentralt plan.

Sentralt har vi muligheten som ligger i investeringsprogrammet i Norsk Vegplan.

Fylket vil få større frihet til å disponere/omdisponere tilskuddene. Fylkeskommunens økonomi vil nok være avgjørende.

Prioriteringen vil nok bli en hard prosess og fylket og kommuner må gå gjennom sine prosedyrer.

— *Hvordan vil det nye inntektssystemet virke inn på fylkesvegstan-*

— *Jeg kan love at Troms fylke, når denne vegplanperioden er slutt, vil få større bevilgninger enn forutsatt, sa statsråden.*

darden. Er det fare for at fylkesveg-ene blir en salderingspost på budsjettet?

— Bør ikke bli det, selv om faren ligger der. Det er hevdet at det nye systemet i mindre grad sikrer midler til vegsektoren fordi f.eks. både helse- og skolevesen har sterkere lovgivning i ryggen som sikrer ressursene. Vegsektoren får nok ikke skjermet ressursbruken i like stor grad som tidligere, men effektiv bruk og gode prosjekter vil vinne gehør hos de bevilgende myndigheter.

Dersom fylkesvegsektoren blir nedprioritert tvinges staten til å gripe inn. Dette vil nok ikke fylkene ønske. Jeg tror fylkene vil disponere ut fra det som er det nasjonale mål — å bygge ut i distriktene.

— Bevilgningene avgjør sysselsettingen, både i utedriften og inne på kontoret. Skal det fortsatt skje en nedtrapping eller kan vi vente at denne trenden snur snart?

— Jeg kan love at Troms fylke, når denne vegplanperioden er slutt, vil få større bevilgninger enn forutsatt. Fordelingsnøkkeleir er dreid til fordel for Troms som er en av de 7 fylker i landet som har standard under vegnormalen.

Ekstraordinære midler vil bli gitt som en kompensasjon for Regjer-

ingens utsettelse av forlengelsen av jernbanen.

— Uten nyttilsetninger vil det medføre en forgubbing i etaten. Det kan resultere i produktivitetssenkning og vil gå ut over vegene. Dette kan ingen være tjent med. Har man noen løsning på dette problemet?

— I og med stillingstoppen har gjennomsnittsalderen steget sterkt. Vi får håpe at vi nå er kommet på et nivå slik at dette stabiliserer seg.

I inneværende år har vi innen samferdselssektoren hatt en realvekst på omlag 2 %, som er brukbart alle forhold tatt i betraktning.

— Vi har flere store bruprosjekter i Troms som står for tur, Kvalsund, Maursund, Mjøsundet og Dyrøy. Er det tenkt ut finansieringsmåte? Vil bompengesystemet være aktuelt?

— Her vil fylkets egen prioritering være det avgjørende. Vi har ansvaret for de totale rammer, men lokalt initiativ i fylket vil avgjøre finansiering.

Dersom det skal finansieres med bompenger må dette være et klart lokalt ønske.

”Ja vel, herr statsråd!”

Nybakt pensjonist

— Bjarne Haugmoen

Vår tidligere vegsjef Bjarne Haugmoen var i Tromsø i anledning Vegsjefenes Kontaktmøte.

Han gikk av med pensjon i vår. Vi kunne ikke dy oss, men måtte nytte høve til en liten prat.

Haugmoen var vegsjef hos oss fra 1965 til 1973. De siste årene var han i Aust-Agder fylke.

— Det er så stor forskjell på disse to fylkene, sier han, både når det gjelder bosetning og miljø. Troms fylke er landets vakreste, men værslaget er nå bedre der jeg er. Hadde det ikke vært for klimaet så tror jeg nok at Troms hadde vært overbefolket.

— Dine første år som vegsjef var i Troms — år som ofte betegnes som en oppblomstringstid for vegvesenet — og oppgavene var vel mange?

— Oppgavene var mange og forskjellige. Veg til vegløse strøk var høyt prioritert og dårlige veger skulle vedlikeholdes til det ble penger til opprustning. En balansegang som var mulig takket være gode medarbeidere og god kontakt med kommunale instanser og politikere. Vi hadde våre problemer med både veg til Senjehopen, E6 over Gratangen og innfartsvegen til Finnsnes som først nå er gått i orden.



Jeg har fulgt med hva som har skjedd i Troms og utviklingen har vært enorm.

— Hvordan har du planlagt din pensjonisttilværelse?

— Jeg har ikke behov å planlegge så mye, får bare tid til å drive mer med det jeg alltid har vært opptatt av. Jeg har mange interesser, og har alltid vært aktiv både i foreningsliv og med hus og hage. Og så treskjæring og snekring da. Nei, jeg er ikke redd for å bli arbeidsledig.

Vi ønsker han mange gode år fremover.

Fylkestingets behandling av LTP 1986-89

Fylkestingets endringsforslag til NVP kan kort beskrives ved at fylkestinget går sterkere inn for bygging av store bruer til avløsning av ferjesamband, mens vårt forslag bygger på mest mulig trafikksikring og bedring av framkommelighet.

*Av vegsjef
Herleiv Solberg*

Fylkestingets endringsforslag går ut på at 40 mill. kroner til Kval-sundforbindelsen flyttes fra til-leggsrammen for 1986-89 til ordi-nær ramme, og at dessuten 10 mill. kr. til planlegging og an-leggsstart for Maursundbrua tas

Rv 866	Hamneidet ferjekai	2,0 mill kr.
Rv 84	Tennevoll — Elvelund bru	25,4 mill kr.
Rv 83	NVP II — Harstad S.	11,7 mill kr.
Rv 858	Storsteinnes — Skjæret	10,2 mill kr.
Rv 91	Breivikeidet/rasparti (reduksjon)	0,7 mill kr.

Såvel vegsjefens forslag som fyl-kestingets endringsforslag er for-lengst oversendt for videre bear-beiding i Vegdirektoratet og sam-ferdselsdepartement.

Noen videre argumentasjon an-sees derfor unødvendig, men for ordens skyld skal jeg gjengi noe av det vi sa i oversendelsesbrevet til Vegdirektoratet om nedprioriter-ingen:

"Fylkets nedprioritering av Rv 84, Tennevoll — Elvelund bru, Rv 858, Storsteinnes — Skjæret og Rv 83,

med i ordinær ramme for 1986-89. Det er ikke vanskelig for oss å for-stå og langt på veg være enige med fylkestingets ønske om opp-prioritering av ferjeavløsninger, verre er det å være enig om de nød-vendige nedprioriteringer. dette ble overlatt til samferdselsutvalget å gjøre, og følgende prosjekter er der blitt foreslått nedprioritert i sak 79/84:

NVP II-grensen — Harstad S. med-fører at framkommeligheten for di-striktene ikke blir forbedret på samme måte som forutsatt i veg-sjefens vegplanforslag. Som nevnt foran har både Rv 84 og Rv 858 grusdekke på de nevnte strekning-ene, og en utbedring av nevnte parsell på Rv 83 har også stor tra-fikksikkerhetsmessig betydning. Det har sammenheng med at den-ne parsellen er en av fylkets mest trafikerte, med stort innslag av gående og syklende trafikanter

EN VEG-DUELL

*Av pensjonist
Kristian Pettersen*

For mange, mange år siden hadde jeg ansvaret for utbedring av vegen Søndre Leirvåg — Nergårdshamn på Bjarkøy. På et flatt jorde var der en forholdsvis dyp bekkedal. For å få stikkrenden kortest mulig var der laget ekstra kurver på begge sider av bekkedalen. (Den gang blev stikkrender murt av stein, og i dette tilfelle fantes ikke stein i nærheten). Mens jeg holdt på å stikke om vegen her kom der en gammel mann ned fra en gård ovenfor og spurte mig:

"Skal du forandre vegen her?"

"Ja", sa jeg.

"Æ sa til han Saksegård da han laget det. Dette kan ikke være slik. Det blir forandra".

"Å langt ifra, det blir ikke forandret", sa Saksegård.

(Saksegård hadde den stilling som nu kalles vegsjef).

"Men nu snart treffe æ han".

"Han Saksegård er jo død for mange år siden", sa jeg.

"Det veit æ vel, men æ regne med å døy snart æ og, å da treffe æ han og da skal æ fortelle han at nu e det forandra".

Vel, Wergeland skrev jo også: "Du møter viv, du møter venn, du møter dine barn igjen".

son i det alt vesentlige er skole-barn."

Omfanget og finansieringsmåten på fylkesvegsiden er svært usik-ker.

Det kan se ut som om staten vil innføre en tilskuddsordning der staten dekker inntil 50 % av kost-nadene ved spesielle fylkesveg-prosjekter, slik som forsterkning av viktige veger til 10 t akseltrykk, samt store vegutløsnings- og skredsikringsprosjekter. Hos oss

er sikring av Fjordgårdvegen og ut-bedring av fylkesvegen Sørvik — Straumen i Harstad/Kvæfjord ak-tuelle for slike tilskudd.

Hvilke andre fylkesvegprosjekter som kan komme på tale i perioden, vil avhenge helt av hvor mye fylket ser seg råd til å finansiere av egne midler.

LTP 1986-89 vil være ferdigbehand-let i Stortinget våren 1985. Da vil vi igjen være opptatt av Revisjon av LTP 1990-93.

Aksjon Helgeulykker

Natt til lørdag eller søndag er de mest risikable netter å ferdes på våre veger. Risikoen for å bli skadet eller drept er mer enn fem ganger så stor som ellers i uken.

Av Lisa Sundstrøm

Samferdselsdepartementet besluttet derfor i år å gjennomføre en øket kontroll i helgene. Kontrollene forutsettes å være et samarbeid mellom biltilsyn og politi.

Det er i denne sammenheng stilt 2 mill. kr. til disposisjon for biltilsynet og til gjennomføringen av aksjonen. Troms har fått tildelt 70.000 kr.

10-15 % av alle dødsulykker skjer i helgene. Det sies at den typiske helgeulykke skjer utenfor tettbygd strøk. Og i bilvbraket finner man en ung, urutinert bilfører, ofte med promille.

Det er en trist realitet — og når vi videre får vite at den typiske helgeulykken er utforkjøring i en vanskelig sving spør vi oss selv — Hvor er de farligste ulykkespunkter i Troms?

Vegdirektoratet har faktisk utarbeidet en oversikt over landets ulykkesbelastede steder — og for Troms vedkommende nevnes:

Rv 83, Harstad kryss med Rv 850, rv 850, Harstad sentrum, Rv 6 på Andselv og Storsteinnes og E 78 ved Tromsø bru.

Dette er bare som en påminnelse

til oss som ferdes på vegene i en stadig mørkere årstid.

Aksjonen i Troms begynte i midten av juni og skal pågå til midt i oktober.

Atelier Graphics

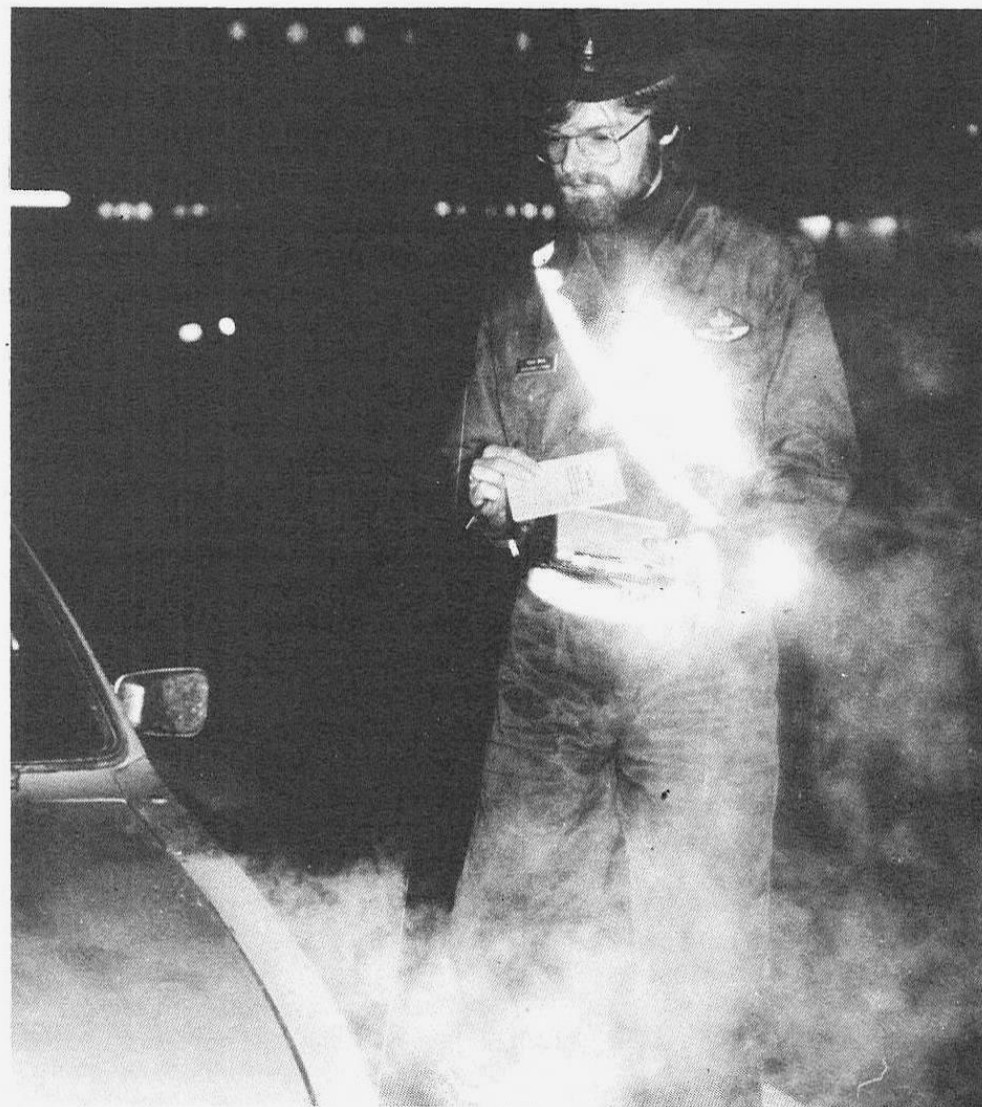
DIN EGEN SKYLD

vi har stoppet deg i trafikkontroll

Hver eneste dag kræsjer førere fordi bilen er i dårlig forfatning. Særlig ille er det i helgene. Fyll, raskjøring og dårlige biler fører til at det er fem ganger større risiko for å bli drept eller skadd i trafikken natt til lørdag eller natt til søndag enn ellers. Hele 10-15 prosent av alle dødsulykker skjer disse to nettene, til tross for at biltrafikken er minimal.

Politiet konsenterer seg om fart og promille, mens vi i biltilsynet sjekker livsviktige faktorer som brems, dekk, styring og lys. Dersom alt er OK, håper vi likevel du forstår hvorfor du ble stanset.

STATENS VEGVESEN, BILTILSYN
— på vegene for din skyld!



Av 1180 kjøretøy var det mangler på 592 og 35 ble avskiltet. Ingeniør Terje Wahl på kontroll.

Resultatene for Troms ved utgangen av september viser at 1180 kjøretøy er kontrollert. Av disse var det mangler på 592 og 35 kjøretøy ble avskiltet.

De fleste mangler er nedslitte dekk, manglende eller feiljusterte lys, en del forstillingsfeil og bremseproblemer.

Dette til etterretning!

Driftssjefens syn om bemanningen

Hovedtillitsmann Åge Seppola var en tur innom vegkontoret. Vi spurte han hva utedriftens folk var mest opptatt av for tiden.

— Uten tvil — bemanningssituasjonen. Den ene tjenestemann etter den andre går av med pensjon uten at nye tas inn. Endel reduksjon er forståelig — vi har færre oppdrag og gode maskiner. Likevel — arbeidssituasjonen for de som står i arbeid i dag er svært stresset i perioder. Dette gjelder særlig i vedlikehold- og anleggsdriften.

Det blir ofte stilt spørsmål om ikke vi nå skal begynne å ta inn folk igjen.

Vi har latt spørsmålet gå videre til driftssjef Eilif Mathisen, som sier: — Det er avhengig av to ting. For det første er det en forutsetning for å ta inn faste folk at vi har fornuftig helårsarbeide. Aktiviteten både på vedlikehold- og anleggssiden er sterkt sommerbetont. De typiske vinterarbeider er blitt kraftig mekanisert.

For det andre er det av avgjørende betydning at det vi utfører i egen regi er like konkurransedyktig som det andre utfører.

Med andre ord — bemanningen er avhengig av bevilgning og konkurranseevne.

Usikkerhet om bevilgningene

Når det gjelder bevilgning har vi to store usikkerhetsmomenter. Det ene er fylkesvegbevilgningene. Vedtatte langtidsbudsjetter tyder på nedgang. Men det er tydeligvis et sterkt ønske fra fylkespolitikere å forsterke vegsektoren. Så det er å håpe at dette kan snu seg.

Det andre usikkerhetsmomentet er de store bruene på riksvegsiden. Det er prosjekter av en så spesiell type at de må utføres på entrepriser. Skal de finansieres innen ordinære budsjetttrammer vil de legge beslag på ca 1/3 av de årlige anleggsbevilgninger på riksvegsiden og vil gå ut over annen vanlig anleggsvirksomhet. Men bruene kan jo også bli finansiert på annen måte, utenom de ordinære rammer ved bompengevedtak f.eks.

Det er de to største usikre ting ved bevilgningene som vi må leve med inntil videre.

NVP legges fram våren -85. Da vil vi i allefall vite mer om bruene. Dersom begge disse usikre faktorene går i negativ retning vil vi få store problemer med å sysselsette de folkene vi har på heltid idag, selv med naturlig avgang.

Vegvesenets konkurranseevne

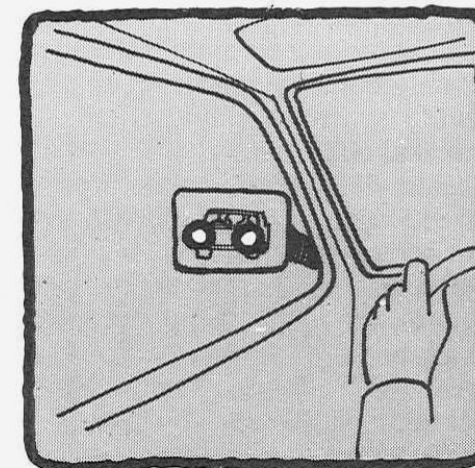
Får vi noe i tillegg står vi friere, men selv om bevilgningene skulle øke er det ikke gitt at arbeidet skal utføres i egen regi. Det vil avhenge av om vegvesenet oppfattes som en konkurransedyktig bedrift og om det er lønnsomt for vegvesenet å utføre arbeidet.

Det er en alminnelig oppfatning at det bør være plass til norske entreprenører i vegarbeidsdriften. Fordelingen privat/egen regi vil ikke minst avhenge av lønnsomhetskriterier. Konkurransen er hard. Vi har hatt en viss nedgang i kostnadene ved entrepriser. Jeg har også inntrykk av at vi i det siste har hatt en klar produktivitetsforbedring i egen regi.

Denne trenden bør vi fastholde, og det vil nok bestemme hvor mye folk vi skal ha. Fleksibilitet av ressursene, både av maskiner og personell øker produktiviteten. Det kan skje avdelingene seg imellom, slik f.eks. biltilsynet og maskinavdelingen vil gjøre ved at verkstedfolk overtar endel kjøretøykontroller. Likeså med verkstedfolk i dekkelegging, utveksling mellom anlegg og vedlikehold og maskinførere i annet arbeid etter behov. På lang sikt vil en rasjonell arbeidsplass være sikrere enn en urasjonell.

Jeg tror at utedriften er kommet lengst i vegvesenet når det gjelder fleksibilitet av arbeidsstokken i så måte.

Vegvesenets anleggsdrift er mest utsatt av konkurranse utenfra. Rasjonell drift betinger konsentrasjon av anlegg. Det blir da flytting og pendling som er en belastning for den enkelte. Og da spør det hvor villig man er til å godta de betingelser det fører med seg å være med i anleggsbransjen. Det er neppe noen organisasjoner/bedrifter som vil opprettholde upopulære arbeidsplasser så lenge andre er mer villig og interessert. Det vil trolig være en av de største utfordringer som den enkelte arbeidstaker vil stå overfor i årene framover. Jeg ser for meg en utvikling mot færre, men mer konsentrerte anlegg med betydelig egeninnsats, flere rene entrepriser (også på vedlikehold) og noe mindre "blandet" drift med timeinnleie av maskiner.



**Biler med lys er lettere
å få øye på i speilet**

Lærlinge-ordningen

Offentlige etater er oppfordret til å ta inn lærlinger. Når vil dette bli gjort av oss, Mathisen?

— Under forutsetning av at vi fortsatt har rimelig utvidelse i bevilgning og vegarbeidsdriften bør vi vurdere en forsiktig fornying i deler av arbeidsstokken i nærmeste år. Ved oppdekking av en del av naturlig åvgang har vi anledning til å få jevnere aldersfordeling, som er nødvendig for å holde produktiviteten oppe på lengere sikt.

Vi kan gjøre slik som tidligere — ta inn best kvalifiserte folk med god kompetanse, men som er "opp i årene".

Eller vi kan ta inn unge folk og lære opp. Lærlingesystemet er knyttet til bestemte fag. Det vi har i dag er ikke spesielt egnet for vegvesenet. Det betyr ikke at vi ikke kan lage et opplæringsprogram. I vinter vil en arbeidsgruppe foreta en vurdering av hvordan nye vegarbeidere skal rekrutteres.

Tilslutt vil jeg ikke unnlate å peke på at Regjeringen i budsjettforslaget for neste år forutsetter at ansettelsesstoppen fortsetter i 1985. Unntak kan gjøres for såkalt "nøkkelpersonell". Disse rammebetingelsene må også vi rette oss etter når det vi skal vurdere nyrekruttering.

Dersom andre i vegvesenet har tanker og meninger om bemanningsproblematikken er det spalteplass ledig i "Vegstikka".

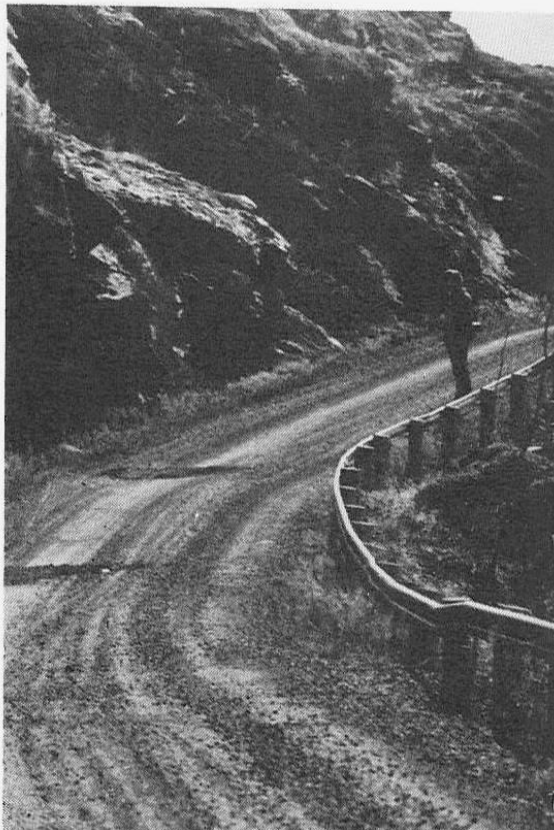
Ut mot havet

Fv. Segelvik - Finnmark gr.

Segelvik og Andsnes.

Langt ut mot havgapet ligger de to småstedene. Et lukket samfunn uten veg og fergeforbindelse. Fylkesgrensen mellom Troms og Finnmark deler den 4 km lange vegstubben som forbinder de to småstedene sammen. I Troms utgjør den 2,3 km.

Bra grusveg, men smal i fjellskjæringen.



Avskjært fra omverdenen, men avhengige av hverandre. Segelvik i Kvæningen kommune har en god havn med fiskemottak, mens de fleste andre servicefunksjoner ligger på Andsnes.

Totalt bor det vel 50 mennesker her. Fiske, kombinert med jordbruk er viktigste leveveg.

Segelvik er i ferd med å avfolkes og har høy aldersgjennomsnitt, mens Andsnes har endel unge i virksomhet.

Samarbeid over fylkesgrensen

Vegvesenet i de to fylker har gått sammen om å vedlikeholde denne vegen. Avtalen er — 5 år hver til å administrere vintervedlikeholdet. Utgiftene deles hvert år. Det er vinterens vedlikehold som utgjør størsteparten av budsjettet.

Troms' andel for 1983 var ca kr. 75.730,-.

Til det som ellers trenges av vedlikehold har de to fylkene engasjert hver sin tilsynsmann.



Finnmark la fast dekke på sin del av vegen for noen år tilbake. Maskiner og utstyr ble fraktet hit ut. Troms ble kontaktet, men valgte den gang å opprettholde grusvegen.

Befaring

Bra grusveg, men snøskjermene trenger reparasjon. Det burde vært tatt mer av fjellskjæringen og det burde grøftes.

Det var konklusjonen etter befaringen som distriktslederen og oppsynet fra vegmesterområde 8, Storslett foretok en godværsdag i september.

Fra Skjervøy går det rutegående hurtigbåt 4 dager i uken. Utgangspunktet ble likevel Sørkjosen. Det var enkleste måte å reise på, og med sjarken "Andy" tok overfarten bortimot 3 timer hver veg, 207 km tur/retur.

Landkrabber til sjøs.

Det er ikke så ofte vi drar hit ut, sier vegmester Almar Leirbakk. Tidligere var vegen kommunens ansvar, men den ble omklassifisert som fylkesveg for endel år tilbake.

Vi har registrert en avkjørselssøknad i løpet av de siste 8 årene.

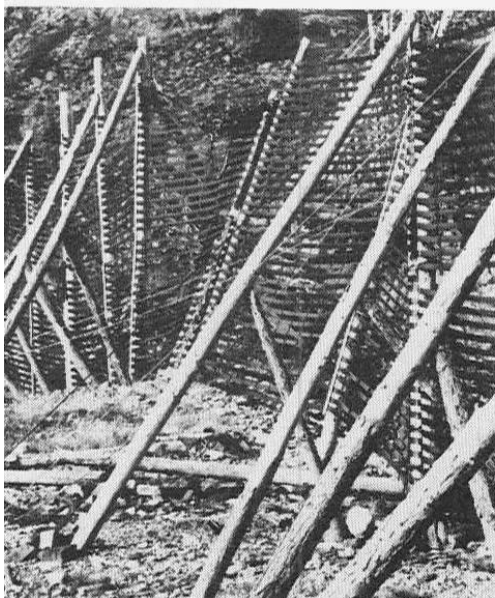
Det er tungvint å reise hit ut for oss, men vi har kontakt over telefon med Gunar Johnsen som brøyter og ellers har tilsynet med vegen i Troms.

Helårsbeskjeftigelse er det ikke, Gunnar Johnsen var på rekefiske den dagen vi var der.

Vi traff han imidlertid på telefonen. Han hadde vært ute på Kvæningen- og Lyngenfjorden og fisket hadde vært bra. Det trenges, sa han, for lønningen fra vegvesenet strekker ikke til.

— Har du problemer med å holde vegen åpen vinterstid?

Forfalte snøskjermer.



— Det kan røyne hardt mange ganger. Heldigvis har jeg en freser som kan monteres på traktoren. Jeg bruker en Unimog MB-800 til brøyting. Utstyret har jeg kjøpt selv. Vegvesenet holder ploger og vegskrape.

— Men vegen er smal. Selv om trafikken ikke er stor kan det oppstå farlige situasjoner. I perioder er det flere biler her. Sommergjester tar også ofte bilene med hit ut. Og så er det jo gående det må tas hensyn til.

Finmark har lagt fast dekke på sin veglengde. Vegen var ca 4 m bred, men dekket er ikke lagt helt ut til kantene så vegbanen er smalnet adskillig, kanskje 1 m. Høye kanter gjør at man må holde seg midt på vegen. Da er grusvegen i Troms like bra i så måte, men ved fjellskjæringene blir den for smal, under 3 m på sine plasser og da er det vanskelig å få brøytet. I og med dårlige grøfter er vegen elendig hver vår, sier Johnsen.

Stedet her ute er det eneste såkalte "lukket samfunn" vi har i område 8 etter at Vest-Uløy og Arnøya har fått ferjeforbindelse med fastlandet, sier vegmesteren. Tidligere distriktsleder Karl Bruun påminnet oss ofte om at vi måtte være ekstra oppmerksomme på slike steder. Det er ikke så mye vi kan gjøre, men i allefall drar det noen vante folk utover for å reparere snøskjermene i neste uke, sier han.

KYSTRIKSVEGEN ÅPNET

Av Lisa Sundstrøm



"B-gjengen"? Fra v. Jens Jensen, Oddvar Skogstad, Rolf Sørensen og Bjørn Stiberg.

En stor dag for Gratangen kommune var 20. september. Høstværet viste seg fra sin beste side. Sola skinte og flaggene vaiet utover fjorden. Kystriksvegen var endelig en realitet. Skolene fikk fri og barn og voksne stilte med norske flagg for å hedre den nye vegen. Vegen ble erklært for åpnet da snora ble kuttet av oppsynsmennene Karl Skogstad og Odd Markussen. De har begge hatt oppsynet med vegarbeidet fra hver sin side.

Vegsjefen sa i sine åpningstale at vi med denne nye vegforbindel-

sen får en alternativ veg til Indre og Ytre Sør-Troms.

For Gratangen kommune betyr det en bedre intern vegforbindelse, og for folket mellom Tjeldsund bru og Langmyra er denne vegen en kortere forbindelse til Indre Troms eller Harstad.

Besparelse er også et stikkord for denne vegen. Både en vel planlagt drift og helhjertet innsats fra alle impliserte har betydd mye. Men de viktigste årsaker er en planendring uten at linjeføringa er blitt dårligere samt de store bevilgninger i

1983 og -84 som ga muligheten for stor og rasjonell drift.

— Så det er vanskelig å skjule at vi i vegvesenet føler en viss stolthet ved dette anlegget, sa vegsjefen videre.

Vegsjefen takket også Forsvaret og Gratangen kommune for at de i en årrekke har skapt gode argumenter for prosjektet.

Etter åpningsseremonien hadde vi gleden av å kjøre nyvegen fra Tjuvskjær til Hilleshamn. Vi kunne da med egne øyne se at vegvesenets folk har jobbet i et tøft terreng. Veggen snodde seg fram under bratte fjellskjæringer og viste nord-norsk natur fra sin side.

Så vi skjønner godt lokalbefolkningen som, i sin glede over at vegforbindelsen endelig er et faktum, har

spandert både bløtkake og grøt-fest på vegarbeiderne.

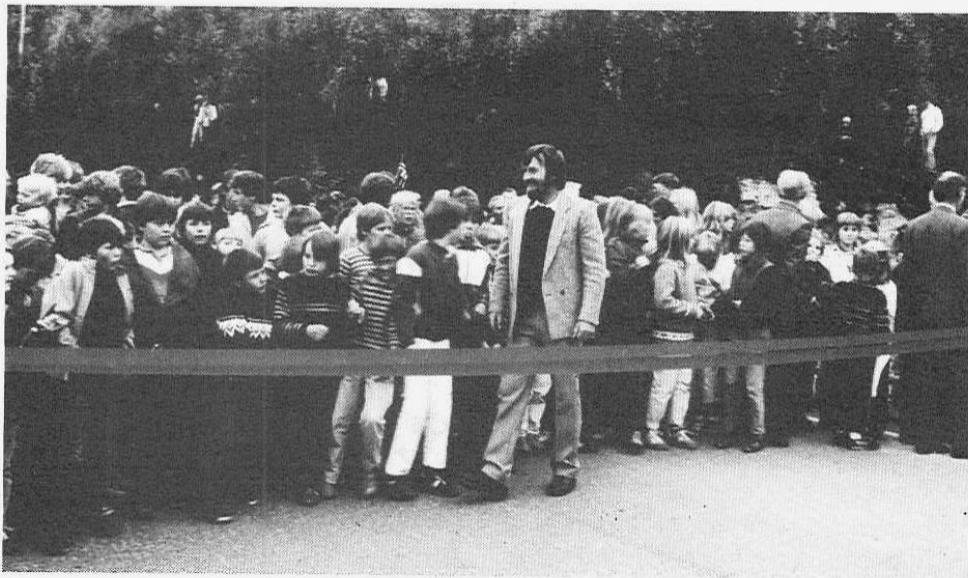
Og arbeiderne har stort sett trivdes med anlegget.

— Det har vært et godt anlegg, sa Rolf Sørensen — en av karene på vegen.

— Og vi har hatt en god ledelse. Også har vi hatt muligheten til å bo hjemme hele tida.

Agnar Kvernmo — også en av arbeiderne sa at det var store vansker med is i fjellet, men de sikra seg godt, og er glade at det ikke har vært noen store uhell — terrenget tatt i betraktning.

Han satte stor pris på bygdefolkets takknemlighet for vegen. Da det var gjennomslag på vegen i vår kom det bud om at alle arbeiderne var velkommen på rømmegrøt. Slik gleder nok en "vegsjel".



Snart skal snora kuttes. Anleggsleder Jan Indseth i forgrunnen.



Vel blåst!

Oppsynsmennene Karl Skogstag og Odd Markussen smiler fornøyd.

Lunch på Øse Sportell sto også på programmet for åpningsdagen. Og her vanket mange "go'ord" om Kystriksvegen.

Ordfører Thranning sa at dette er et sjeldent pent utført arbeid og at vegvesenet kan være stolt av vegen. Og tidligere ordfører Schjeldrup kvitterte med at vegen er et nytt "ansikt" for Gratangen kommune.

Også i de andre "hilsningstalene" kom man inn på den positive betydning vegen har fått for folket her. Gratangen er blitt "ett rike" nå. Det er å håpe at ungdommen blir i bygda og at det blir flere arbeidsplasser her. Troms fylke har endelig fått en hel vegsamhørighet. Fylkesmann Buvik takket både vegvesen og Forsvar for pådriv gjennom flere år.

Og vi stilte spørsmålet videre til oberst I/TLF-sjef Leerheim om Forsvar-

ets betydning og rolle i veganlegget?

Leerheim sa at Forsvaret har engasjert seg sterkt i veganlegget og at vegen er en livsnerve for både Forsvaret og samfunnet forøvrig.

— Vi har faktisk vært med under veganlegget i begynnelsen i Stræte-området. Vi hadde et ingeniørkompani i arbeid over 3 sesonger.

Vegen er derfor et godt eksempel på samarbeid mellom vegvesen og Forsvaret.

— For Forsvaret er det to ting som betyr mye vedrørende nyvegen. Rent fagmessig har vi fått to årer til det viktige Troms-området. Dette er jo både militært viktig og behov for kommunen. Men vi er også interessert i å styrke næringslivet og den spredte bosetningen i området. For dersom de sivile interesser svekkes, så svekkes også de militære.

Så vi er oppriktig takknemlig for nyvegen, sa Leerheim.

Og med nyvegen er ikke en ny stamveg skapt, men en alternativ forbindelse til Sør-Troms.

En forbindelse som i NVP (Norsk Vegplan) har forutsatt gjennomslag i perioden 82-85. Det vil mao. si at tidsskjema er godt holdt.

Det ble i 1977 bevilget ekstra selssettingsmidler på 2,8 mill hvorav 2,6 mill ble brukt samme år.

Fra 1978-81 var det nesten ikke drift på anlegget, men i 1982 ble driften gjenopptatt med ordinære midler.

Og det har jevnlig vært engasjert 25-35 mann i driften.

For å nevne noen tekniske data så er parsellen 7.720 m lang, høyeste fjellskjæring ca 25 m og høyeste vegfylling 40 m (35 m er fylling under havflaten).

Opprinnelig kostnadsoverslag i 1977 var 52 mill kr., men med besparinger på 15-17 mill kr. har det gått med i tidsrommet 1977-84, 34 mill kr.

Og det er utsprengt 140.000 m³ fast fjell og flyttet 240.000 m³ fjell, ur og jordmasser.

Alt dette — for å skape et nytt stykke veg i Troms, en lenge etterlengtet vegstrekning.

Så mens høstsola sendte sine klare stråler på åpningsdagen over skjæringer, svinger, bakker og hauger, gledet vi oss med folket over ny veg i Gratangen.



Vegen er ca 8 km lang og har bl.a. stor betydning for Gratangen og omliggende kommuner.

Hva er bedriftshelsetjeneste?

Marianne Solberg arbeider ved Bardu Bedriftshelsetjeneste som er en fellesordning hvor flere bedrifter har slått seg sammen og leier denne tjenesten av Bardu kommune. Deriblant er vegtjenestemenn i Bardu-regionen.

*Av bedriftssykepleier
Marianne Solberg*

I siste Vegstikka nr. 3 ble emnet Bedriftshelsetjeneste omtalt og her øynet jeg som bedriftssykepleier en sjanse til å informere litt om hva Bedriftshelsetjenesten etter Arbeidsmiljøloven innebærer. Dermed kan man kanskje få gjort noe med den skjeve oppfatningen de fleste sitter inne med når det gjelder bedriftshelsetjeneste.

Bedriftshelsetjenesten er et arbeidsmiljøtiltak på arbeidsplassen. Den skal være med på å bedre arbeidsmiljøet og bidra til å hindre at arbeidstakerne blir påført helse-skade i forbindelse med arbeidet. Arbeidsmiljølovens målsetting er at arbeidstakeren skal kunne delta i arbeidslivet fra ung alder og fram til pensjonsalderen uten å ha fått sykdom som følge av jobben. I Arbeidsmiljøloven kommer det klart fram at bedriften skal ha verneombud — en verneorganisasjon som skal løse arbeidsmiljøproblemer v/egenaktivitet.

Bedriftshelsetjenesten skal være en del av denne verneorganisasjonen. Bedriftshelsetjenesten skal

undersøke arbeidsplassen og bedømme hvordan arbeidsmiljøet påvirker arbeidstakeren. Å helbrede syke og allerede skadede personer er mere en oppgave for den ordinære helsetjenesten. Bedriftshelsetjenesten skal "helbrede" dårlig arbeidsmiljø.

Forestillingen om at bedriftshelsetjenesten betyr årlige helsekontroller og lett tilgang på legebehandling er fortsatt utbredt. Årsakene ligger i at bedriftshelsetjenesten ikke har gjort noe annet i mange år. Derimot ser det ut til at det har oppstått en usikkerhet omkring verdien av de årlige helsekontrollene og man kan heller ikke se at arbeidsmiljøet blir bedre av slike kontroller.

Den særlige overvåkninbgen av hver enkelt arbeidstaker må utføres i forhold til hvilke arbeidsmiljøproblemer vedkommende er utsatt for. Det kalles målrettede helseundersøkelser. Dette medfører da at enkelte arbeidstakere kanskje blir undersøkt flere ganger i året, mens andre ikke gjennomår slike individuelle undersøkelser. De mere målrettede undersøkelsene mot en kjent risikofaktor er viktig i det forebyggende helsearbeidet, men



Bedriftshelsesøster Marianne Solberg.

helsekontrollene er bare et av mange instrumenter. Det er de tiltakene på arbeidsplassen for å bedre arbeidsmiljøet som gir helsemessige resultater.

En kartlegging og vurdering av skadelige arbeidsmiljøforhold som den enkelte kan være utsatt for utgjør en del av helseovervåkingen. Helsekontrollene blir sjeldnere,

men folk ser nettopp på disse kontrollene som viktige. Det er en stor overgang for arbeidstakerne og det vil ta tid før de vender seg til den nye ordningen. For oss helsepersonell innebærer dette at vi må legge om vårt tradisjonelle helsearbeid til mere miljørettet virksomhet. Vi er ikke lenger beskyttet av institusjonens fire vegger.

For å kunne forebygge arbeidslivets helseproblemer må vi som helsepersonell i større grad være mere ute på arbeidsplassen sammen med dere, men vi kommer ikke ut til dere som noen "forstå-seg-påer". Dette må fungere som et teamarbeid hvor alle er like viktige. Det er dere som kjenner hvor skoen trykker. Det er dere som kjenner erfaringene og kunnskaper fra arbeidsmiljøet, og som bør bli utnyttet i større grad ved løsning av arbeidsmiljøproblemer.

Jeg har prøvd og ønsker å fortsette med det å ta utgangspunkt i det vanlige menneskets tanker og følelser overfor helse, sykdom og forebygging av sykdom. Kanskje noen føler seg provosert, urettferdig behandlet etter å ha lest dette innlegget — ta pennen fatt — la dine meninger komme fram i. Det er ikke slik at vi vet best, derfor er vi mottakelig for synspunkter og meningsyttringer vedrørende denne helsetjenesten.

*(Den kan også foregå i Vegstikka).
red.*

Nytt inntektssystem

— økt lokalt selvstyre

Sektorvise rammetilskudd kombinert med et generelt tilskudd skal nå overta for de såkalte øremerkede tilskudd til kommuner og fylkeskommune.

I prinsippet skal de besluttede organer også stå økonomisk ansvarlig.

For vegsektoren vil dette igjen bety at fylkeskommunen står friere til å fordele midlene til kollektivtrafikk og fylkesveger.

Departementet har utarbeidet forslag om tilskuddsordninger for større prosjekter, f.eks. helårsforbindelse til rasfarlige strøk, nye vegprosjekter, utbedring av viktige veger og bruer, nye ferjesamband.

Dette vil bli behandlet i Stortinget når NVP for 1986-89 blir lagt frem. Tilskuddene skal fordeles til kommuner og fylkeskommuner etter faste kriterier og bestemte formål. Fylkeskommunen kan friere flytte midler fra fylkesvegsektoren til skole- og helsesektoren — eller omvendt.

Formålet med det nye inntektssystemet eller tilskuddsordningene er:

- skal muliggjøre lokalt selvstyre
- rasjonell økonomisk drift for kommune og fylke
- forenkle administrasjonen på sentralt og lokalt nivå

- rettferdig inntektsfordeling for alle kommuner
- bedre samordning av offentlig planlegging
- lettere å se sammenheng i offentlig planlegging
- realisere innen totalrammer for overføring til kommunesektoren
- nasjonale mål blir oppfylt

Vil det nye systemet svekke graden av ressurser til samferdselssektoren?

Dette spørsmålet lå sentralt i innleggene på Vegsjefenes Kontaktmøte.

Både fylkesrådmannen og statråden avkreftet dette. Johan J. Jakobsen sa bl.a. i sitt innlegg at en loybestemt binding av mildere skal nå oppheves, og vegsektoren kommer derfor i en annen situasjon i fylket. Derimot er det innbygd mekanismer som motvirker uvant store utslag i forhold til det normale. Men likevel, kan man dokumentere en rasjonell utnyttelse av samferdselsressursene, kan en også rettferdiggjøre ytterligere tildeling. Regjeringen la frem Stortingsmelding nr. 26 om nytt inntektssystem for kommuner og fylkeskommuner ifjor høst.

AKSJON SKOLEVEG

Av Almar Aronsen
trafikkseksjonen

Aksjon Skoleveg — et begrep de fleste har hørt, men få kjenner noe mer til.

Som navnet sier skulle dette være en aksjon for å trygge skolevegene. Slik det fungerer i dag er det lite igjen av det vi forbinder med aksjonsform, men navnet ble til da det hele startet som en aksjon i 1979-80.

Den 6. juni 1979 var starten for Aksjon Skoleveg. Aksjonen var satt igang av regjeringen og omfattet hele landet.

Fylkestrafikksikkerhetsutvalgene ble satt til å være bindeleddet mellom aksjonsledelsen og kommunene, mens kommunenes trafikk-sikkerhetsutvalg skulle koordinere arbeidet i kommunene.

Høsten 1979 ble det ved skolene i fylket satt i gang et stort registreringsarbeid. Elever, lærere og foresatte deltok i registreringen av problemsteder og kom med forslag til tiltak. Dette materialet ble så behandlet i kommunen. De kommunale trafikksikkerhetsutvalgene utarbeidet på bakgrunn av registreringsmaterialet en plan for kortsiktige tiltak og en plan sommeren 1980 for mer langsiktig tiltak.

Som for de fleste aksjoner som fra sentralt hold blir pålagt lokale or-

ganisasjoner var ikke engasjementet like stort i alle kommuner. Av kommunene i Troms var det 10 som ikke deltok i aksjonen. I enkelte av de andre kommunene var det imidlertid lagt ned et stort arbeide med registrering og videre bearbeiding av de innkomne forslag.

Til Aksjon Skoleveg ble det bevilget 20 mill kr., av dette 1 mill kr. til Troms fylke. Midlene skulle brukes til enkle tiltak som skulle gjennomføres i aksjonsperioden 1980-81. Videre var det en forutsetning at midlene skulle gå til tiltak på/langs kommunale veger og på fylkesveger, ikke riksveg.

TFTU (Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg) hadde ansvaret for fordelingen av disse midlene til kommunene.

Statlige Aksjon Skoleveg-midler var planlagt som et engangstiltak og for 1981-82 ble det ikke tildelt slike midler. Etter press fra kommunene, fylkene og organisasjoner ble det igjen tildelt midler for en oppfølging av Aksjon Skoleveg i 82-83, og videre også for 1983-84 og 1984-85.

For 1980-81 var det ikke krav om egenandel fra kommuner og fylker, mens det for ettertiden har vært slik at kommunene og fylkene til sammen må dekke 50 % av totalbeløpet. Dessverre er det slik at Aksjon Skoleveg ikke har noen



Krysset ved Gyllenborg skole i Tromsø er utbedret med tilskudd fra Aksjon Skoleveg.

fast plass på statsbudsjettet. dette gjør det umulig for fylkene å kunne budsjettere midler for å dekke sin egenandel. I Troms har vi sett det som et mål å holde kommunenes egenandel på et beskjedent nivå.

Aksjon Skoleveg — fordeling stat — fylke — kommune:

År	Totalt i mill. kr.	Til Troms i mill. kr.	Troms fylke i mill. kr.	Kommunen i mill. kr.
80-81	20	1,0	—	—
82-83	15	0,9	0,6	0,3
83-84	15	0,8	0,58	0,22
84-85	15	0,8	0,6	0,2

Som for tildelingen av midlene for 80-81 har TFTU også tatt ansvaret for "oppfølgingen" av Aksjon Skoleveg i de påfølgende år. Samtlige kommuner i Troms har blitt invitert til å søke om tilskudd til prosjekter langs kommunale veger og fylkesveger. Tildelingen foretas om sommeren og prosjektene må være ferdige innen neste sommer.

Som eksempler på tiltak det har vært gitt tilskudd til kan nevnes: Gang-/sykkelveger, gangfelt, skiltning, fartshumper, belysning og rekkverk.

For 1984-85 er det gitt tilsagn til i alt 19 prosjekter fra 12 kommuner, mens det forelå søknader fra 14 kommuner til 29 prosjekter.

Det foreligger ikke noen tilsagn om statlig tilskudd for årene framover, men vi regner med at Aksjon Skoleveg vil bestå i flere år ennå. Selv om dette er for småpenger å regne sett i forhold til hva som trenges for å sikre vegene, er slike tilskudd nyttige ved at det kan inspirere til økt trafikksikkerhetsarbeid i kommunene.

Automatisk Trafikkontroll

Av Bjarne Otterdal,
planavdelingen

Den automatiske fartskontrollen har vært godt stoff i avisene utover sommaren. "Vegstikka" vil her forsøke å summere opp situasjonen. Automatisk Trafikkontroll — som det står på skilta — vart sett i verk tidleg på sommaren som ei prøveordning på tre vegstrekninger i Tromsø-området. Radarmålinger som vegvesenet hadde gjort viste at ein stor del av bilistane kjørte for fort både på Stakkevollvegen, på Skjelnan og på Berg. Ikkje minst var det tilfelle på E78 ved Berg.

60-sone vart her skilta i september 1983, og radarmålinger like etter viste at den såkalla 85 % trafikken låg på ca 72 km/t. Det vil si at 85 % av bilistane kjørte under denne hastigheten og at 15 % kjørte fortare. Målinger på Berg i mars 1984 bekrefta inntrykket av at fartsgrensa vart dårleg respektert.

Målinger etter at strekninga på Berg vart skilta med Automatisk Trafikkontroll, vist at 85 % fraktilen var gått ned til ca 62 km/t. Bilistane hadde altså senka hastigheten med 10 km/t, og dei aller fleste respekterte fartsgrensa.

Så har sommaren gått, og etter avisoppslaga er dei fleste trafikantane klar over at det automatiske

foto/radar-utstyret har vore borte mesteparten av sommaren. Spørsmålet er så om dette har redusert effekten av skiltinga.

Målinger i september 1984 viser at det ikkje er tilfelle. Bilistane respekterer fortsatt fartsgrensa på samme måte som i juni, og ingeniør Kjell Vang er godt nøgd med prøveordninga så langt. Han og Jan Larsen har hatt det daglege arbeidet med dette på vegkontoret. Plansjef Brox opplyser at skiltinga vil bli permanent så lenge prøveperioden varer, dvs. ut 1984. Vegkontoret har nå fått kasser som skal monterast permanent på dei tre vegstrekningane. Sjølv radar/foto-utstyret vil dermed kunne settast på plass raskt og enkelt. Det er for tida eit sett utstyr for dei nordlegaste fylka, og dette kan dukke opp igjen i Tromsø kva tid som helst. Når prøveperioden er over, vil resultata bli summert opp for heile landet. Det kan då bli aktuelt å kjøpe eit sett utstyr til kvart fylke. For tida er utstyret svært dyrt og forholdsvis umoderne. Nytt serieproduert utstyr vil få prisen ned og betjeninga enklare.

Dei positive resultata så langt tyder på at prøveperioden kan gå over i ei permanent ordning. Men det er ikkje sikkert at det er berre dei tre strekningane i Tromsø-området som er aktuelle for Automatisk Trafikkontroll. Dette

TIL SAMTLIGE BRUKERE AV VHF-SAMBAND OG AUTOMATISK TELEFONOVERDRAG

HUSK! Etter at det automatiske telefonoverdraget er benyttet, må det koples ned fra mobilstasjonen med kanal 88800 etter endt samtale.

Dersom dette ikke gjøres telefonabonenten problem med å få summetone på sin telefon.

For alle som har sin telefon lagt inn på telefonoverdraget i Bardu, Finnsnes og/eller Storslett:

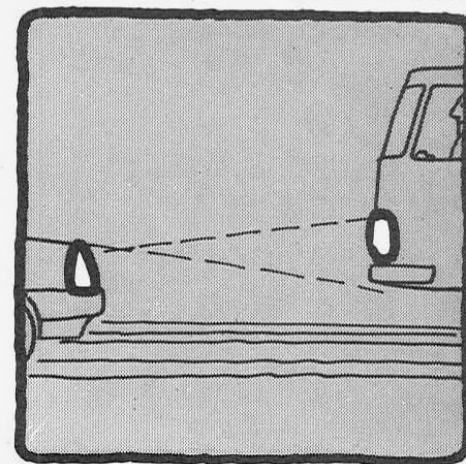
Ved forankring av telefonnummer må melding gis snarest til Annik Stigen Utby, Vegkontoret eller Hans Åge Olsen, Vegsentralen.

TAKK

Jeg vil på det hjerteligste takke arbeidskamerater, NVF og vegkontoret for gaver, blomster, telegrammer og fram møte på min 50-års dag.

Jan Jørgensen

er i høgste grad eit tiltak for å bedre respekten for fartsgrensene og dermed også trafikksikkerheten. Det automatiske utstyret kan derfor bli brukt der behova er størst i fylket.



**Billys om dagen blander ikke
motgående trafikk**

Velferdstur for "Bardu-pensjonister"

Av Martin Sletten

Gledelig kom den, innbydelsen fra Troms Vegvesen om busstur til åpninga av mellomriksvegen Narvik — Kiruna.

Turen var beregnet til 2 dager og med en overnatting. Deltakerne måtte selv betale et tilskudd for turen, og det gjorde visstnok alle med glede. Turen startet fra Bardu Vegstasjon den 27.9. kl. 07.30 i strålende solskinn. På turen ble det plukket opp andre deltakere. De siste kom på ved Storfossen i Gratangen. På Bjerkvik Turisthotell ble det servert kaffe og gode kaker.

Turen gikk så videre til Trældal der vi tok av mot Riksgrensen.

Nå var vi kommet inn på den nye vegen som slynget seg gjennom store fjellskjæringer og over dype daler, opp mot Bjørnefjell. Det er en fin veg som Nordland vegvesen har bygget i egen regi, og må få all ære for. Vi kom så frem til Riksgrensen like før åpningsseremonien tok til. Og åpningen ble foretatt av de to lands konger. Etter åpninga ble det stor trafikk begge veg-er, men vi kom oss videre og så gikk turen mot Kiruna. Det var 133 km dit, men med en fart på

Turdeltakerne samlet ved Lyngskroa.



Aminda
Thomassen

Dagny
Sletten

"To vakre jenter i en ring - vakreste jenter heromkring!"

110 km/t bar det jevnt og sikkert avsted.

Denne vegen var også fin, den går langs jernbanelinja og det 7 mil lange Tårnetrask. På Hotell Ferum i Kiruna var vi framme kl. 14.30 der vi skulle få "forfriskninger".

Spisesalen var fullsatt, sannsynligvis mest av norske gjester, men vi hadde bestilt bord, så vi fikk da kaffe med "nogot attåt". Etterpå bar det ut på "shopping" i staden, og kl. 16.15 var vi klar for å dra videre.



Vi hadde ca 260 km igjen å kjøre før overnatting på Kilpisjärvi Turisthotell. Men turen gikk fort i finværet og på en fin veg. Med sola dalende i horisonten i vest, dro vi i fin aftenskumring gjennom steder som Vittangi, Øvre og Nedre Soppero, Karesuanto og over grensen til Finland.

Og så var vi endelig framme og en god og velfortjent middag ble inntatt. En fin og interessant og hyggelig dag var til ende.

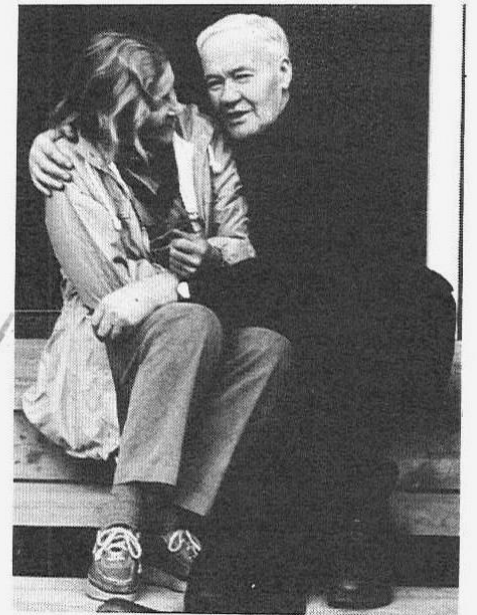
Etter en god natt søvn, inntok vi god frokost og praten gikk livlig mellom bordene.

Tradisjonen tro måtte vi innom Antila for en nordkalotthandel. Også denne dagen kjørte vi på en mellomriksveg, selv om denne er en del eldre, men fin. Turen gikk ned Skibotndalen og innom Lyngskroa hvor det ble servert kaffe og karbonade. dette var en hyggelig stopp. Men vi skulle videre og turen gikk til Vollan og Vegsentrals verksted som vi besøkte. Her ble det omvisning og man fikk hilse på gamle arbeidskamerater og bekjente. Etterpå ble siste etappen gjort unna og en fin tur var over. En takk rettes til vegvesenet, til de som har stått for opplegget og til de som ledet turen, til vognføreren og alle deltakerne for en hyggelig og minnerik tur.

Kong Olav kutter snora på Kiruna-vegen.



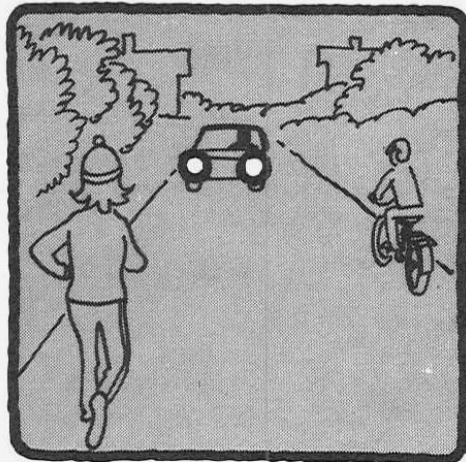
En ny tollstasjon!



"Julius-Umulius"! Julius Blomli og Hjørdis Svendsen.

Ikke den heteste sommeren, sier Hedmarkingene, men for en frosen nordlending har den vært prima. Men hete overskrifter har da preget lokalavisene i sommerværet og det gjelder Mjøsbrua nok en gang. Hva kan vegvesenet kreve av entreprenøren når det gjelder kontrolloppgaver? Uten at det skal kompenseres med en klekkelig tilleggsregning? Entreprenøren forlanger 15-20 mill ekstrakroner for det — vegvesenet sier nei — niks, ikke 10 øre og det er jo minstemynsten idag.

At entreprenøren er svensk, gjør jo ikke saken bedre — du vet det er som i idrettsverdenen, det er ikke



**Andre oppdager deg raskere
hvis du bruker lys**

så nøye om vi vinner bare vi slår svenskene. "Hva sa vi", er ellers gjennomgangsmelodien nå, skeptikerne til entreprisen som gikk utenlands har riktig fått vann på mølla — stortingsfolk også, de vil ha kortene på bordet som det heter. Saken havner i retten, er det noen som mener.

Akk, ja — Mjøsbrua er stadig til bekymring.

Men det sniker seg da inn noe annet i avisspaltene også:

"Herved inviteres alle til Trysilmeisterskapet i klesvask, god gammeldags stil. Sted: Flensdalsvegen. Fylket stiller sine vaskebrett og huller til disposisjon. Ta med såpe!"

Ja, kan man ikke få nordoverlengsel av sånt. Spesielt når overskriftene i Nordlys er sammenfallende med nevnte notis — fylkesvegene på Kvaløya har fått sitt pass påpåret, ser jeg.

Innhøsting av hagebær, skogsbær, sylting har vært hovedbeskjeftigelse i privatlivet i sommer. Frukt høsting står for døren — må ta vare på alt — det som ikke spises, kan man få til å putre!

God høst!

Hilsen
Olive Reiersen

Påskjønnelse for lang tjenestetid

Det er nå gitt adgang til å påskjønnene tilsatte som har en samlet tjenestetid i etaten på 25 år og 40 år på samme måte som ved fylte 50 og 60 år.

Vi vil fra og med 1. juli 1984 bringe navnene på de som har vært tilsatt i etaten i 25 og 40 år.

Denne gang tar vi med:

Arne H. Nilsen, Ervik	25 år i juli
Gunnar Berglund, Lyngseidet	25 år i sept.
Einar Kristiansen, Hamnvik	25 år i okt.
Arne C. Olsen, Vegkontoret	25 år 20. juli
Steinar Norum, Vegkontoret	25 år 8. sept.
Ragnvald Dybvik, Revsnesvik	25 år i nov.

Tiltredelser

Vegkontoret:

Inger Hals er tiltrådt som avdelingsingeniør ved trafikkteknisk seksjon.

Tor F. Holan som førstesekretær (vikar) ved Seksjon for opplæring og utvikling.

Biltilsynet:

Petter Andersen som ingeniør ved Tromsø biltilsynsstasjon.

Fratredelser

Vegkontoret:

Konsulent Trond Larsen ved Seksjon for opplæring og utvikling har ett års permisjon.

Utedriften:

Disse har fratrådt med pensjon:
Asbjørn Nygård, Grovfjord
Sigurd Hole, Skjervøy
Magnar Larsen, Burfjord
Peder A. Pedersen, Sørvik
Johannes Barski, Silsand
Johan O. Johansen, Fauskevåg

Vi gratulerer!

Med 60-årsdag

Einar E. Kristiansen, Rollnes	27.12.
Johan B. Kristiansen, Skog	27.12

Med 50-årsdag

Bård Indsæth, Salangsdalen	18.11.
-------------------------------	--------

VERNEREGLER

FOR STATENS VEGVESEN I TROMS FYLKE

I. Sikkerhetsbestemmelser/instruksjoner

1

Maskiner og utstyr skal behandles i henhold til instruksjoner for bruk av utstyret.

2

Sprengstoff skal brukes i henhold til best. om transport av sprengstoff, best. om lagring av sprengstoff, og regler for bruk av sprengstoff.

Vegmerkemaling regnes i samme fareklasse som sprengstoff på grunn av ildsfarligheten, idet den har et flammepkt. helt ned til 50 gr. C. Lagringsbestemmelsene er således de samme som for sprengstoff.

3

På spesielt farlige arbeidsplasser skal de instruksjoner som omhandler disse følges. Jfr. arbeid i sand- og grustak, arb. i steinbrudd, rensk. av fjellskjæringer, arb. på stillas m.v.

4

For alle kjemiske stoffer som benyttes skal brukeren sette seg godt inn i bruksinstruksjonen for stoffet. Brukerinformasjon skal være tilgjengelig på alle arbeidsplasser hvor kjemiske stoffer benyttes.

5

Førstehjelp- og brannvernutstyr skal finnes i vegvesenets bygninger og i alle maskiner og biler. De ansatte plikter å orientere seg om hvor slikt utstyr finnes og melde fra til arbeidsleder om eventuelle mangler.

6

Renhold i brakker og spisebuer skal utføres i henhold til gjeldende særavtale.

7

Det må holdes slik orden på arbeidsplassen at utstyr og redskap ikke kan medføre fare for de ansatte ved arbeidstedet. Det påhviler den daglige arbeidsleder å legge forholdene til rette slik at dette kan oppnås.

8

Bilbeltene som er montert i vegvesenets kjøretøyer skal brukes.

9

Private innleide biler og maskiner er underlagt samme verneregler.

* Det skal gåes vernerunde av verneombud og oppsynsmann to ganger for året.

* BRUDD PÅ VERNEREGLERNE ER TJENESTEFORSØMMELSE OG KAN MEDFØRE AVSKJEDIGELSE.

II. Personlig verneutstyr

1

Det er påbudt å bruke oransje vareklær ved alt arbeid i vegvesenet som foregår utenfor verksted eller kontor. Oppsyn/vegkontorets funksjonærer m.v. kan bruke vernevest. Ved bruk av regntøy, skal dette være utstyrt med fast eller løs reflekseranordning.

2

Det er påbudt å bruke hjelm ved arbeid i alle hjelmområder. Hjelmområder er f.eks. arbeidsområder under dagen (tunnel), arbeid i sand og grustak, større grøftarbeid, alt sprenningsarbeid, knuseranlegg, oljegrusverk, bygg- og bruanlegg m.v. Hjelmen bør også brukes alle andre steder hvor det kan være fare for hodeskader. Hjelmområde skal merkes med skilt.

Der det er skiltet som hjelmområde skal det finnes hjelmer til utlån for gjester m.v. som besøker anlegget.

3

Det skal brukes vernefottøy på alle arbeidsssteder som kan medføre fare for fotskader.

4

Øreklokker eller annet hørselvern skal brukes hvor støynivået er høyt f.eks. ved alt fjellboringsarbeid, ved arbeid med eller i nærheten av maskiner som ikke er tilstrekkelig dempet, og ved arbeid på verksteder m.v. som medfører et relativt høyt støynivå, samt i områder som er spesielt merket som støyområder.

5

Det skal brukes vernebriller ved alt arbeid som kan medføre fare for skade på synet, f.eks. v/hogging av stein, sliping, sveising, m.v. Ved sandblåsing må briller og annet reglementert utstyr benyttes.

6

Ved sprøytelakkering skal det brukes godt avtrekk og personlig verneutstyr som er egnet for formålet.

7

Ved bruk av motorkjedesager skal det benyttes personlig verneutstyr som det framgår i forskriftene.

Veg i Reisadalen til Finnmark

Av Bjarne Otterdal
planavdelinga

Alle vegprosjekt har si historie, og til vanleg går historia lenger tilbake i tida enn eksisterande materiale tyder på.

Veg i Reisadalen har ei historie som i alle høve går tilbake til 30-åra. I 1941 vart dette vegprosjektet teke opp i eit telegram fra Vegkontoret i Harstad til Vegdirektøren. Den gangen var det snakk om veg frå Skibotndalen over Guolas til Puntastilla i Reisa, og vidare til Kvænangen eller Kautokeino.

I telegrammet står m.a.

Sitat:

"Veivesenet er helt ukjent på disse trakter og må i tilfelle komme tilbake til saken etter en skibefaring med barometermålinger".

Sitat slutt.

Deler av strekninga vart befart om høsten 1941. Vegsjef Arne Nilsen var visstnok aleine på befaringa. Han fekk erfare at det var eit dristig prosjekt i verhardt høg fjell. Etter sigende var det så vidt han kom ned frå fjellet med livet i behold, og noko av det første han skal ha sagt då han kom til hektene var: "Hvilke idioter er det som har foreslått veg her?!"

Vegsjefen var mildt sagt lite stemt for prosjektet etter dette, og det vart lagt på is.

Neste gang det dukker opp er det kun snakk om veg opp Reisadalen til Bieddjuvaggi. Det var på slutten av 50-tallet, og bakgrunnen var gruve-drifta i Bieddjuvaggi. Mange i Reisa ville gjerne komme nærmare til arbeidsplassane inne på fjellet. Nils Brønnlund Nilsen var på stiking her før 1960, og Ingolf Moan gjekk stigningslinjer opp Imobakkane i 1968.

Disse stigningspelane har nok naturen for lengst teke hand om, men i 1976 var det ny befaring med Stiberg og Filseth i hovedrollane. denne befaringa er m.a. omtalt i "Vegstikka" for desember 1976. Reportasjen slutter med fylgjande spørsmål:

"Er en slik veg det her er snakk om verd slike naturinngrep?"

Åtte år etter befaringa i 1976 vart ein ny ekspedisjon sendt ut. Det var i mars i år, og her var både Miljøvernetaten i fylket, Statens Skoger og Vegvesenet representert. Bakgrunnen for befaringa var planen for Nasjonalpark i Reisadalen. På ski og snøscooter sveipa vi over store deler av dei fem mila frå Saerelv til Bieddjuvaggi. Vi såg spesielt på mulege alternativ for å føre vegen og lia så langt



Nordreisa-dalen fra Sieima og oppover.

nede i dalen som muleg, dvs. dei første kilometrane opp for Sara-elv.

Vi såg også på trekking av nasjonalparkgrensene i høve til ein muleg veg frå Mollisvuobme og sør-austover til Bieddjuvaggi.

Vi var også invitert til befarung med Miljøvernministeren i juli, men her kunne vi ikkje delta. Dessutan fekk vi ikkje plass i helikopteret, så då så.

Verneinteressene er altså på of-fensiven, sjølv om bygdefolket fore-løpig er skeptiske til Nasjonal-park.

Ser vi på situasjonen i dag for dette vegprosjektet i høve til økonomi og prioriteringer på vegsektoren i Troms, er det klart at det foreløpig kjem langt ut i rekka. Vi kan vel med ein viss rette karakterisere denne vegen til 200 mill kroner som eit lite aktuelt luksusprosjekt.

Spørsmålet er om vi bør kreve at nasjonalparkgrensene skal trek-kast slik at det vil være muleg å bygge ein heilårsveg utanfor na-sjonalparken. Vi må rekne med at dette blir eit argument i diskusjo-nen om nasjonalpark, også for and-re enn vegvesenet.

Øvre del av Reisadalen er i dag vanskeleg tilgjengeleg pga. dei store avstandane. Ein veg opp da-len vil åpne dalen på ein heilt an-nan måte enn tilfellet er i dag, og ferdseilen i dalen vil truleg bli man-gedobla i forhold til i dag. I tilfelle er det ei utvikling som vil være til glede for noen og til sorg for andre.

Også vegvesenet bør tenke over slike konsekvenser, sjølv om det er meir håndfaste nytte/kostnadsvur-deringer som til sist må avgjere vårt standpunkt til dette vegpro-sjektet.

Vår nabo i Sverige



Vegdirektør Børje Åstrøm i samtale med Vegstikka's Anna Josefsen.

Entrepriser i vegarbeidsdriften er mer brukt i Sverige enn i Norge. Ellers er naturen forskjellig og problemene er derfor svært ulike, sier Børje Åstrøm fra Luleå. Åstrøm er vëgdirektør i Norrbotten län i Sverige. Han og Finlands Säuli NikuPaavo var gjester på vegsjefenes Kontaktmøte. Norrbotten er Sveriges største län (fylke). Området er 98.000 km² og ut-gjør 1/4 av hele landet. Troms fylke er til sammenligning 25.534 km².

— Ellers er oppbyggingen av organiseringen i vegetaten mye likt det vi har, sier Åstrøm. Vi har ca. 600 personer tilsatt i fylket og har 87.000 km veger å skjøtte, hvorav bare 260 km regnes som kommunal.

Fylket er delt opp i 23 vegmesterområder. Vedlikeholdsbudsjettet er størst. Siste år lå det på ca 210 mill kr., samtidig som utgiftene for an-leggsdriften var ca 120-140 mill kr. Denne trenden ser ut til å fortsette. Vi ser det som en fordel at vi i Sverige har anledning til å drive mere med privat forretningsdrift, eller entrepriser. Det viser seg å være mer rasjo-nelt. Vi sparer mye på lønnsutgifter. Halvparten av driften er entrepriser. Jeg synes det har vært interessant å være med på dette møtet, og jeg tri-ves i Norge og i Tromsø især. Ikke så rart forresten for mine aner er her-fra. Min mors farfar kom fra Hammerfest midt i 1800-tallet. Det var vanlig med folkeflytting mellom norskekysten og Bottenhavet. Dere har f.eks. den dyktige skiløperen Jan Lindvall som har sin slekt i Haparanda.

VARMEDRESSER

Føljetongen med diskusjon om tildeling av varmedresser (thermodresser) til mannskaper i utedriften som har behov for det ser ut til å ha funnet sin løsning. I hvertfall foreløpig. Dette er klart etter direktiver i rundskriv fra Vegdirektoratet og vedtak i AMU.

*Av AMU-sekretær
Wiktor Eriksen*

Diskusjoner og drøftelser om saken i diverse fora og organer, både lokalt, sentralt og tjenestemennene seg imellom, har pågått i en årrekke.

Direktoratet for Arbeidstilsynet har nedsatt en arbeidsgruppe som har fått i oppdrag å utarbeide retningslinjer for utdeling av "varmeklær" — herunder varmedresser.

Vegdirektoratet har i B-rundskriv nr. 2/84 anbefalt følgende praksis inntil videre:

1. Borvognførere som driver pallboring og brøytemannskaper på høg fjellstrekninger, kan tildeles varmedress.
2. Søknad fra andre arbeidstakere som mener å ha behov for varmedress, må vurderes i hvert enkelt tilfelle.
3. Andre arbeidstakere som får utlevert arbeidsklær i henhold til særavtalens § 13 kan velge å få utdelt en varmedress i stedet for en vanlig kjeledress, mot å betale prisdifferansen.

Arbeidsmiljøutvalget i Troms behandlet saken i møte den 11. september, sak 30, protokoll nr. 3/84. Det ble lagt frem oppgave fra følgende grupper tjenestemenn som hadde meldt sitt behov for tildeling av varmedresser:

- 34 brøytesjåfører
- 8 borvognkjørere
- 69 andre personer i anlegg og vedlikehold

Etter dette ble man enige om at følgende arbeidsoppgaver kvalifiserer til gratis varmedress:

1. Boring med håndholdte boremaskiner
2. Utendørs snekkerarbeid
3. Rekkverksarbeid
4. Grunnboring

I tillegg kommer borvognførere og brøytemannskaper på høg fjellstrekninger som er nevnt i Vegdirektoratets B-rundskriv nr. 2/84, samt mannskap på pelebåten som fikk innvilget sin søknad av AMU i møte 14. mars 1984.

Det forutsettes at arbeid av nevnte art varer tilsammen minst 2 måneder i tiden mellom 1. desember og 1. april. Kortvarige overføringer til andre "kalde" arbeidsplasser,

Erstatning ved skade på eller tap av private eiendeler i forbindelse med tjenesten

*Av juridisk saksbehandler
Hans A. Karoliussen*

Krav om erstatning for skade eller tap som nevnt blir fra tid til annen fremsatt og i enkelte tilfeller kan det økonomiske tap dekkes.

Før juni 1983 var betingelsene for slik erstatning noe uklar, men ut fra den praksis som til da var fulgt kan følgende vilkår for erstatningsutbetaling oppstilles:

1. Skaden måtte være oppstått som resultat av en plutselig ytre påvirkning under utførelsen av pålagt arbeid.
2. Det måtte ikke være noe å bebreide arbeidstakeren i forbindelse med skaden.
3. Den skadde eller tapte gjenstand måtte være nødvendig for utførelsen av arbeidet.

Var de nevnte vilkår oppfylt fant en ut fra en risikovurdering at det var urimelig at arbeidstakeren skulle

f.eks. trafikkdirigering, trekkes ikke fra i dette tidsrommet.

Dessuten tildeles varmedress til mekanikere som ofte må rykke ut uten varsel til maskinreparasjoner vinterstid.

Øvrige arbeidstakere kan få tildelt varmedress mot betaling av mel-

bære tapet og erstatning ble utbetalt.

Den 10. juni 1983 ble det ved Kgl. res. fastsatt følgende regler for slik erstatning:

1. Erstatning kan etter søknad gis ved skade på eller tap av private eiendeler når skaden/tapet er skjedd i tilknytning til tjenesten ved tyveri, innbrudd, naturskade, brann o.l.
2. Erstatning gis ikke for tap som er eller vil bli dekket gjennom forsikring, hjemforsikring o.l., bortsett fra eventuell egenandel.
3. Ved vurdering av om det økonomiske tap helt eller delvis skal dekkes, tas særlig hensyn til om den tilsatte har utvist alminnelig aktsomhet.
4. Det enkelte departement avgjør om erstatning skal gis og i tilfelle med hvilke beløp. Avgjørelsesmyndigheten kan de-

lomlegg tilsvarende forskjellen mellom varmedress og vanlig kjeledress, kfr. nevnte rundskriv fra Vegdirektoratet.

I helt spesielle tilfeller kan spesielt kalde arbeidsplasser som ikke er nevnt foran, vurderes særskilt.

legeres til underliggende etater med godt utbygget administrasjon.

5. Vil fagdepartementet innvilge erstatning med mer enn kr. 3.000,-, må Forbruker- og Administrasjonsdepartementets samtykke først innhentes. I slike tilfeller bør fagdepartementet gi en kortfattet fremstilling av sakens fakta, i tillegg til en begrunnet vurdering av erstatningsspørsmålet.

Personaldirektoratet skriver i sin kommentar til reglene bl.a.:

”Med private eiendeler menes i første rekke klær, gjenstander etc. som det er naturlig at den tilsatte har til stede/benyttar i tilknytning til arbeidssituasjonen. Verdier som den skadelidte har på sitt arbeidssted, men som ikke har tilknytning til tjenesten, erstattes altså ikke.

Erstatning gis ikke hvis tapet kan dekkes etter andre særregler/bestemmelser, f.eks. reiseregulativet. Normalt gis erstatning heller ikke hvis den skadelidte selv kan bebreides for ikke å ha benyttet låsbare skap, skuffer etc., eller for å ha forlatt arbeidsstedet ulåst”.

Det kreves at de tilsatte i egen interesse gjør det som er praktisk mulig for å ta vare på sine eiendeler. Har skadelidt vist uaktsomhet som ikke kan karakteriseres som grov, kan delvis erstatning gis.”

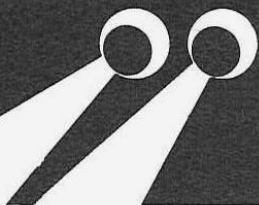
I forhold til tidligere praksis er erstatningsadgangen noe utvidet, da særlig ved at det nå er mulig å få dekket tap ved tyveri av private eiendeler.

Det strenge kravet om at skaden måtte være oppstått i direkte tilknytning til pålagt arbeid er det altså lempet noe på.

Likeledes er det lempet på kravet til aktsomhet fra arbeidstakerens side. Også i de tilfeller hvor en kan konstatere enn viss uaktsomhet hos skadelidte kan erstatning gis, men da med redusert erstatningsutbetaling. Foreligger det grov uaktsomhet fra skadelidtes side er selvsagt erstatningsmuligheten avskåret.

Vi gjør oppmerksom på at etter bestemmelsen i § 5 vil søknad om erstatning som nevnt ikke bli avgjort av vegkontoret, men oversendt Vegdirektoratet for videre behandling.

**BLI SETT I TIDE
BRUK LYS
OM DAGEN**



Malmrushen stafett fra Kiruna til Narvik

Av Bjarne Otterdal

Med Oddvar Nilsen som reiseleder møttes vi på campingplassen i Narvik fredag 28.9.

Men her var det ikkje snakk om kurs. Nei, det var B.I.L. VEG's stafettlag til verdens? lengste landevogsstafett som hadde samling. Temaet var 182 km fordelt på 10 etapper frå 11 til 26 km lange.

Start: Kiruna kl. 00.00 lørdag 29.9.

Mål: Narvik ein gong utpå dagen.

På campingplassen vart alle detaljer diskutert. Følgebilens plassering, transport til/frå etappene, mat og drikke, soving. Ville vi klare ei kilometer tid på fire minutt? Ville vi slå Nordland Vegvesen? Var det snø på fjellet? Ville kulda bli eit problem om natta? Ville vi bli stoppa i tollen? Var det medvind på fjellet? Skulle vi bruke hodelykt på nattetappene?

Dette var nytt og ukjent for alle. Ein stafett på 182 km ville vi oppfatta som ein vits for få månader sidan. Og her var vi midt oppe i det saman med 45 andre lag. Det kribla nok litt i magen både på erfarne tunneldrivarar og gamle kontorrotter. Men det var ein løpssugen gjeng. Kroppen tørsta etter mil.

Løperane på dei første etappene kjørte til Kiruna om kvelden. Vi andre var på campingplassen og forsøkte å sove.

I Kiruna var det frostsokodde og minusgrader då Ingar Hals la ut på førsteetappen ved midnatt. Han løp eit kjempeløp på den 23 km lange etappen, og veksle som nr. 5 berre 3 minutt bak maratonspesialisten Gotvassli.

Terje Øvergård hadde ei ukes elgjakt i beina og måtte sjå fleire lag løpe forbi på 2. etappen.

Geir Berger synes den 22 km lange 3. etappen gjekk lett og tok igjen 3 lag.

Martin Furumo kjørte jevnt og godt på 4. etappen og veksle som nr. 13. Arnmod Bjørnstad sleit med forkjølelse, og i den rå frostsokodda langs Torneträsk måtte han slippe eit lag forbi.

I grålysninga la Bjarne Otterdal ut på den korte 6. etappen og dei 11 kilometerane forandra ikkje plasseringa.

Sevald Storbakk hadde den 26 km

Gudmund Johansen gir Bjørn Stiberg "ryggdunken".



B.I.L. VEG slår til!

Av Gisle Fossberg
anleggsavdelingen

Med slegge, spett og motorsag har B.I.L. VEG gått løs på Tønnefabrikens gamle kai ved innfartsvegen til Tromsø.

"Vegstikka" var selvfølgelig tilstede på en sak som må påstås å være stor, sett med B.I.L. VEG sine øyne, og som nok gir sitt bidrag både til økonomi og moral innenfor bedriftsidrettslaget.

Vi var tilstede under rivingen på den tredje økta den 6. september da en god del av kaidekket var revet. Rivebas for dagen, Svein Johansen kunne berette om at framdrifta var glimrende og at arbeidsmiljøet var førsteklasses. Vegkontorets representant Thor Scheffte kunne senere bekrefte at "arbeidet med rivingen har gått usedvanlig greitt, samtidig som arbeidsmoralen hele tiden har vært på topp til tross for meget dårlig vær".

Og "Vegstikka" kan bekrefte at ar-

lange 7. etappen. Dei rimdekte stigningane opp mot Riksgrensen gjorde etappen ekstra krevande, men Sevald løp godt og hadde lov å være sliten då han passerte Riksgrensa. Her var det ingenting anna enn svette og melkesyre å fortolle.

Arve Minde var kanskje litt uvant med asfalt og stivna då han løp inn i morgonsola på Bjørnefjell. Ein svenske løp forbi.

Gudmund Johansen la ut på 9. etappen som nr. 14. Han gjorde kort prosess med det svenske laget i bakkane ned mot Rombaksbrua. Han meinte kurvaturen på norsk side var for dårleg, og kutta svinger i fleng.

Bjørn Stiberg fekk "ryggdunken" som lag nr. 13, og på sjarmøretappen inn til eit solfylt Narvik sentrum "sjarmerte" han seg forbi ei

dame på eit mixa lag frå Bjørkli- den. Han spurte inn på malmhavna og i mål kl. 12.22.04 som lag nr. 12. Vi slo Nordland Vegvesen. Då vi hadde spist middag og var på veg tilbake til Tromsø kom Nordland mot mål.

Malmrushen -84 vart ein sportsleg suksess for B.I.L. "VEG". Ei så god plassering på resultatlista var litt uventa, men likevel ikkje det viktigaste i så måte. Eit slikt arrangement har ei heilt spesiell atmosfære. Det var forventning og nerver og entusiasme fra tidleg fredag til seint lørdag. Det var ein laginnsats det både dei 10 løperane og reiseledelsen gjennomførte i fin stil og der det nok kribla i beina på reserven Johnni Håndstad.

Å delta på Malmrushen -84 var kort sagt artig. Her må det trenast for å sikre plass på laget i 1985.

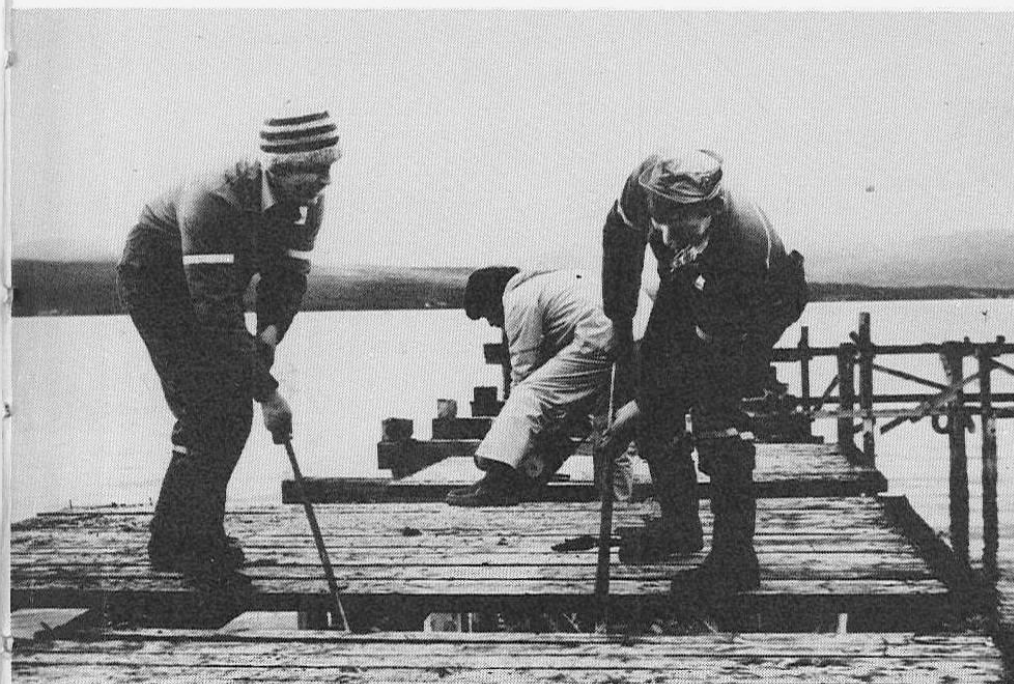
beidet har gått svært godt etterat kaia nå er sporløst borte etter til- sammen 7 arbeidsøkter. Ansvarlige for rivingen kan fortelle at fram- møtet var godt og at 5 personer stilte opp tre dager eller mer og vil få påskjønnelse for stor innsats.

Vel blåst!

Ilandføringen gikk utmerket!

I båten: Per Bjerkan og Børge Andresen. De to andre er Tore Leirstein (til venstre) og Paul Bjørvik.

"Rivebas" Svein Johansen (til høyre) med kyndig assistanse av Are Stenkjær. I bakgrunnen "sagfører" Odd Danielsen.



MASSEKORSBÅND



Kong Olav og Kong Carl Gustav under åpningen av Mellomriksvegen.