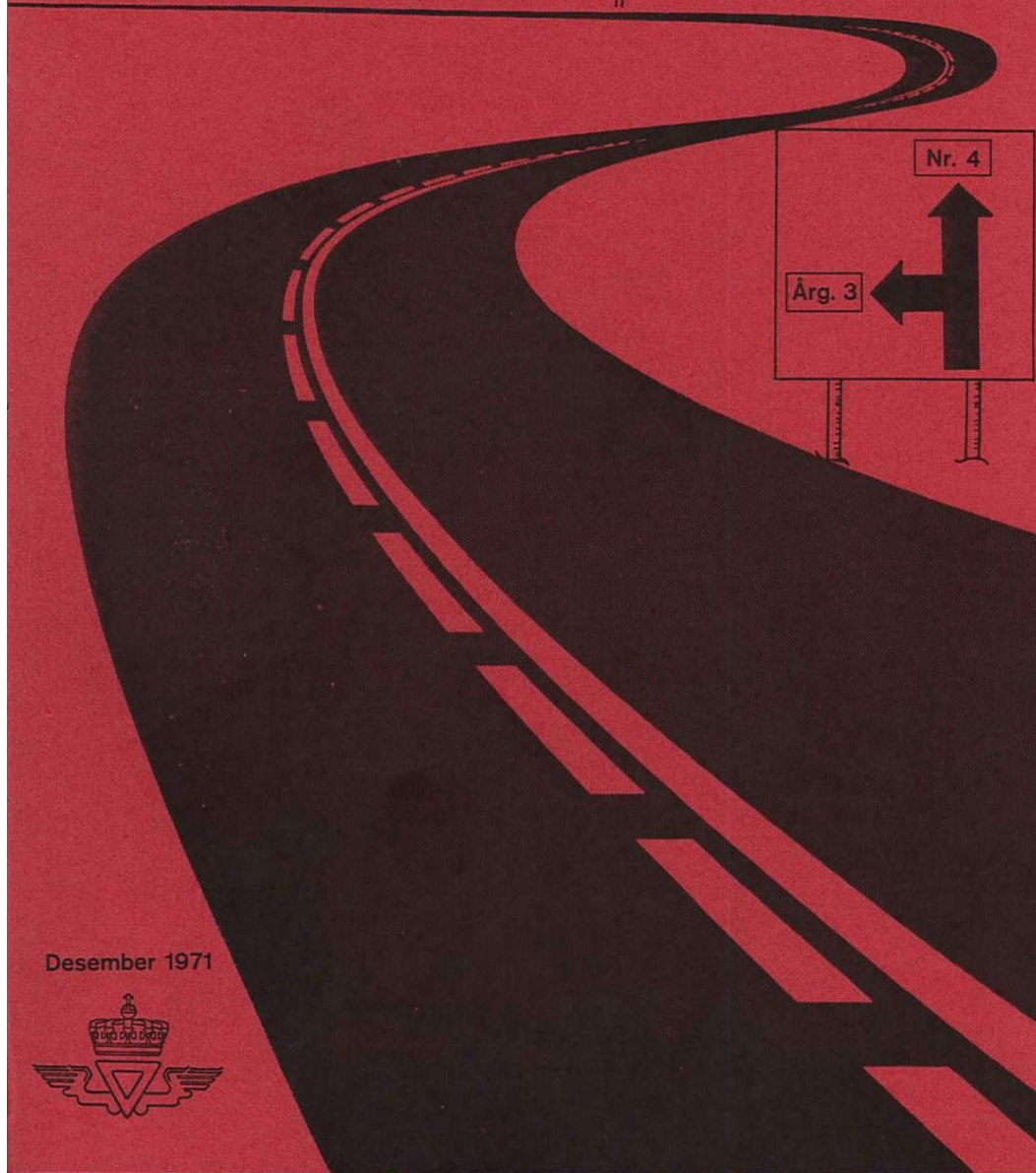


Vegs i kka



Desember 1971



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 4 desember 1971

3. årgang

Redaktør: Konsulent

Olve Reiersen

Redaksjonsutvalg:

Overing. Eilif Os

Avd.ing. G. Berntsen

Avd.ing. I. Furuholmen

Oppsynsm. G. Henriksen

Vegform. Arne Johnsen

Utgiver: Vegkontoret i Troms

INNHold:

| | | |
|------|----|--|
| Side | 3 | Nok et år er omme |
| " | 4 | Spredte inntrykk fra en Tsjekkoslovakia-reise |
| " | 10 | Høvelkurs |
| " | 12 | Ny kommunikasjonsplan |
| " | 16 | Førerplassforsikring |
| " | 17 | Kartlegging av førefor- holdene på riksveger |
| " | 18 | Vegavleveringer 1971 |
| " | 21 | Metode for støvbekjempelse |
| " | 22 | Kanskje en ide |
| " | 22 | Trekk i lønn til opp- lysnings- og utviklingsfond |
| " | 24 | Regnskapsordningen |
| " | 27 | Arbeidsprogrammet 1972 |
| " | 33 | Veg-sport |
| " | 35 | Brev fra Amerika |
| " | 37 | Personlia |
| " | 40 | Nytt fra maskinfronten. |

Neste nr. kommer i mars 1972, og 10. februar er fristen for innsendelse av stoff.

God jul Godt nytt år

NOK ET ÅR ER OMME

Desembernummret av "Vegstikka" gir meg en spesiell anledning til nå mot slutten av året å sende en hilsen til alle avisas lesere.

Jeg tror jeg har alle med meg når jeg sier at bedriftsavisen vår leses med både forventning og interesse.

Fra avisa så dagens lys for tre år siden, er det ikke kommet ønsker om endringer eller annen meningsytring i den retning. Det kan bare bety en ting, avisa har fallt i smak og likeledes innfridd de forventninger som ble stillet til den.

"Vegstikka" gir fortløpende informasjon og orientering om det som skjer innen etaten og som forventes å skje innen rimelig tid. Alle interesserte skulle derfor ha mulighet for på en grei måte å kunne sette seg inn i den tildels ekspansive utvikling som foregår innen vegvesenet.

Jeg tror at avisa har medvirket til å gi alle som arbeider i etaten en klar forståelse av hvilket stort administrativt apparat det etter hvert er blitt nødvendig å etablere for å makte å løse de stadige økende oppgaver som er tillagt vår etat.

Den totale samfunnsplanlegging setter idag ganske andre krav til samarbeide over etatgrenser ved utarbeidelse av generalplaner, reguleringsplaner, kommunikasjonsplaner m.v.

Driftsmessig spiller koordineringsproblemet en ganske betydelig rolle. Bevilgningene til de forskjellige formål må søkes samordnet for å oppnå den ønskede helhetsløsning.

Den sterke trafikkøkning stiller vesentlige krav til skilting

og oppmerking av våre vegruter. Trafikksikkerhetsproblemet må vies stadig større oppmerksomhet.

Ervervelse av grunn og rettigheter for å anlegge ny veg eller utbedre en eldre vegstrekning krever idag en helt spesiell innsats og kjennskap til lover og regler.

Disse punktene er bare enkelte spredte glimt for å illustrere utviklingen i den mere og mere innviklede samfunnsutvikling som faller på vår etat.

Takket være en helhjertet innsats fra alle som er knyttet til etaten her i Troms, det være seg på kontorer, i verksteder, ute på veganleggene og i vedlikeholdet av vegnettet, tror jeg vi stort sett har maktet vår del av oppgaven, som vel egentlig går ut på å gjøre forholdene bedre for alle som bygger og bor i dette fylket.

Jeg ønsker dere alle, aktive og pensjonister samt deres familier en god jul og et godt og framgangsrikt nytt år.



SPREDTE inntrykk

fra en Tsjekkoslovakia-reise

FRA "VEGSTIKKAS" UTENRIKSKORRESPONDENT, HERLEIV SOLBERG, HAR VI MOTTATT NEDENSTÅENDE BERETNING OM HANS KONGRESSTUR TIL TSJEKKOSLOVAKIA.

Den 14. internasjonale vegkongress ble holdt i Praha i tiden 11/9 - 19/9 1971, med påfølgende studietur i Tsjekkoslovakia 20/9 - 24/9.

Bakgrunnen for min deltagelse var at jeg i 1969 ble oppnevnt til et 3-manns utvalg som skulle utrede emnet: "Spesielle karakteristika for lengdeprofil og tverrprofil for høyfjellsveger med snøproblemer".

Rapport om dette emne var en del av de norske nasjonale rapporter som utgjorde Norges bidrag til Kongressen.

Det faste sted for kongressen var et palass i Praha. Foredrags-salen rommet ca. 2500 personer, og det var simultanoversettelser til engelsk, fransk, tsjekkisk og slovakisk.

Følgende hovedemner ble behandlet:

1. Vegplanlegging, planeringsarbeid, prøvetaking, kontroll m.m.
2. Asfaltdekker
3. Betongdekker
4. Forholdet mellom veg og trafikkens krav (herunder kom vår rapport)
5. Veger i byer
6. Økonomiske spørsmål
7. Veger med liten trafikk, billige veger.

Utafor kongress-hallen var arrangert en vegbyggingsmaskin-utstilling. Den største nyhet for våre forhold var etter mitt syn den nye dobbeltarmede borevogn Roc 302 fra Atlas Copco, Sverige. Maskinen er imidlertid av norsk oppfinnelse, videreutviklet i Sverige.

På Atlas-klubben ved kongress-stedet ble vist en borevognsfilm med bl.a innslag fra storsalven på Skibotn - Løkvoll, og her kom plutselig fram de kjendte profiler av Johan Brustad (fyr var det her!) og Petter Nevermo (borevogn). Jeg fikk hjemlengsel!

President Svoboda besøkte utstillingen.

Fra det norske vegvesen var tre deltakere, hvorav de 2 andre var fra Vegdirektoratet, nemlig assisterende teknisk direktør Grotterød og overingeniør Søfteland.

Forøvrig var 4 mannlige deltakere fra Norge, og i alt 4 ledsagende kvinner.

Av ikke-tekniske, men kulturelle og festlige aktiviteter i Praha kan nevnes:

Sightseeing i Praha.

Kammerkonsert i Wallenstein-palasset.

Konsert i Nasjonalteatret.

Tsjekkoslovakiske folkedanser og sanger.

Mottagelse hos borgermesteren i Praha.

Mottagelse hos regjeringen.

Utenom programmet besøkte vi nasjonalmuseet, teater samt gamle, intime restauranter.

Forøvrig ble restauranten i hotellet hvor vi bodde hyppig besøkt. Her var ypperlig dansemusikk, god mat og et internasjonalt miljø. (Jeg nekter å uttale meg om kvaliteten på restaurantens ypperlige viner, da dette sikkert blir strøket av redaktøren).

Studietur.

Turen foregikk i busser. Det var i alt arrangert 5 forskjellige turer. På den tur som vi deltok i var det 5 busser, hvorav noen for engelsktalende og noen for fransktalende.

Jeg ble ganske fort klar over at vår buss-sjåfør helst skulle ha vært cowboy i en Wild-West film. Han foretok de mest halsbrekkende manøvrer, livsfarlige forbikjøringer på høybrekk og i kurver. På lange rettlinjer la han inn ekstra kurver. Han hadde glatt, tilbakestrøket hår, trange bukser og høye heler. Han entret sjåfør-stolen på samme måte som man går på en hesterygg.

Hans evner til å få maksimalt utbytte av buss og motor blei sannsynligvis bare overgått av Gunnar Kvalberg i den tid han kjørte "Blåmann" (Fordson) i Skibotndalen.

Første stopp var ved vegvesenets distriktsadministrasjon i Mladá Boleslav.

Vegvesenets distriktsadministrasjon omfattet bare vedlikehold, mens anlegg ble utført ved et slags statlig entreprenørsystem.

Ved vegkontoret i Mladá Boleslav var arrangert utstilling av lastebiler, snøryddingsutstyr, hjultraktorer og høvler.

Jeg merket meg allerede her at landets utstyr når det gjelder lastemaskiner og høvler var langt mindre og dårligere enn det vi disponerer.

Ved vegkontoret i Mladá Boleslav var stasjonert asfaltverk.

Kontorets damer hadde ordnet med utendørs servering for oss, og til måltidet var musikk av orkester for anledningen.

Turen gikk så videre nordover gjennom kuppert fjellterreng til Liberice, hvor vi overnattet to netter.

I Liberice omegn besøkte vi krystallmuseum, høyskole for krystallarbeid, et nytt 100 m høgt T.V.-tårn, som hadde sitt fundament ca. 1000 m o.h.

Naturlig nok besøkte vi flere bru- og veganlegg på turen. Som tidligere nevnt ble anleggsarbeidene utført ved et slags entreprenørsystem.

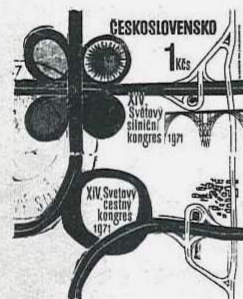
Det var en slags gradering av entreprenørene i de enkelte distrikt etter jobbestørrelsen.

Konkurransen forekom sjelden, og en fikk det inntrykk at entreprenørselskapene var stats-selskaper.

Arbeiderne hadde 5-dagers uke, med 42 1/2 time pr. uke.

I vinterperioden ble arbeidstiden nedsatt til 37 timer, men de fikk likevel lønn for 42 1/2 time.

Om sommeren måtte de til gjengjeld arbeide f.eks. 50 timer i uken. De fikk da lønn for alle 50 timer, men ikke overtids-



FRIMERKE UTGITT
I ANL. VEGKONGRESSEN



DENNE SKULLE
VEGSENTRALEN HATT

tillegg.

Følgende forhold ved tsjekkosllovakisk veganleggsdrift stod i sterk kontrast til vår måte å drive på:

1. Relativt små og gamle anleggsmaskiner. En maskinkjører fra Troms ville sannsynligvis føle seg ærekrenket hvis han hadde blitt satt til å kjøre slike maskiner her.
2. Usedvanlig høyt innslag av manuell arbeidskraft. Mange mann (med lange spader) var i virksomhet rundt maskinene, og ofte opptatt med slikt arbeid som vi i sin helhet ville ha utført med maskiner.
3. Usedvanlig pent og solid arbeid utført i skråninger, grøfter, murer og kulverter. Dette henger sannsynligvis sammen med det høye innslag av manuelt arbeid. .

Grøftebotn var vanligvis sikret med huggen stein lagt i mørtel, eller prefabrikerte grøftebotnelementer i betong, 1,5 m lange.

Synlige flater av kulvertutløp og murer bestod av huggen naturstein i mørtel, og var meget pene.

Forøvrig kan nevnes at asfaltdekkene på eldre veger var "feite", og hadde tendens til å bli glatte under regnvær.

I fjelldistrikter så en flere plasser at løse snøskjermer var lagret. Disse var etter våre forhold heller små. Snødybden i enkelte fjellstrøk kan bli anseelig, men her var samtidig skogbevokst, så snøproblemene antas ikke å være så store som i våre snaufjell.

Fra Liberice gikk så turen videre mot vest og sydvest via Usti nad Labem til Karlovy Vary (tidligere Karlsbad) hvor vi overnattet. Her bodde vi på et majestetisk eldre hotell, hvor vi hadde det meget bra. Karlsbad er en usedvanlig vakker by, som er kjent for sine helsebringende kilder. Vi besøkte og smakte på flere av disse kildene.

Neste dag reiste vi i Karlsbads omegn, og besøkte bl.a. Frantiskovy Lázně. I parken her står en liten statue av Keiser Franz, populært kalt Lille-Franz. Det hersker den tro at berøring av denne statue øker fruktbarheten hos kvinner.

Statuen var blankslitt på diverse strategiske punkter.

Flere av våre kvinner berørte statuen, etter sterk oppfordring av oss.

Mot kvelden gikk turen østover, og vi overnattet i Marianske Lázně, en by som også er kjent for sine kilder, om enn ikke så kjent som Karlsbad.

Siste dag gikk så turen til Plsen, som er kjent for sine bryggerier (her har pilsnerølet sin opprinnelse).

Vi besøkte byens største bryggeri, samt et større bruannlegg inne i byen.

Turen gikk så videre østover, og vi var tilbake i Praha om kvelden 24/9, hvor vi overnattet på et elvebåthotell.

Siste kvelden satt vi 3 norske par på en friluftrestaurant på Hradzany-høyden, med fin utsikt over sentrum, elva og dens mange vakre bruer. Mens vi nippet til rødvinstoddyen i mildt, fint vær, var vi enig om at såvel kongress som studitur hadde vært interessante og vellykkede, og at vi hadde svært mye til overs for det tsjekkosllovakiske folk, som viste seg å være vennlige og hjelpsomme.



FRA SOLBERGS BESØK PÅ VEGKONTORET I MLADA BOLESLAV
T.v. mottas han med pomp og prakt og t.h. tar han sammen
med Søfteländ en titt på kontordamene. .

Neste dag gikk turen hjemover med fly via Kastrup til Oslo.

Allerede ved overgang til SAS-fly på Kastrup, men særlig under innflyving i Oslofjordområdet, ble vi enig om at Norge er nu best for oss likevel.

Jeg har med vilje i denne beretning ikke bare dvelt ved kongressstoff og studieinntrykk fra veger, da dette ville bli for spesialisert og tungt.

Jeg kan bare beklage formen (eller mangel på form), men det hele er smurt sammen i hast under redaktørens trussel.

HÖVELKURS

Torsdag 14. og fredag 15. oktober i år ble det arrangert et kurs for en del høvelkjørere inne på vegsentralen i Nordkjotsbotn. Kurset var lagt opp i samarbeide med Maskin A/S Pay & Brinck, og våre egne folk. Kursledere var serviceinspektør Hans Pedersen fra Pay & Brinck, lagerformann Martin Rognli og verksmester Ola Kristiansen, vegsentralen.

På kursets første dag ble oppbyggingen- og vedlikeholdet av veghøvelen gjennomgått av serviceinspektør Pedersen. Etterpå ble det orientert om vegvesenets eget forebyggende vedlikehold av maskiner og systematisk vedlikehold generelt for vegvesenet ved konstruktør Svein Johansen. Etter lunsj kåserte vegmester Asbjørn Hanssen om vegprofiler og vedlikehold av veger med veghøvel. Her var det mange nyttige tips å få, og enkelte kursdeltagere benyttet da også anledningen til å drøfte ulike problemer angående høvling. Til slutt holdt driftssjef Solberg et foredrag om hvordan en veg blir til. Han tok for seg vegens oppbygging helt fra planleggingsstadiet og deretter oppbyggingen av de enkelte lag helt fram til den ferdige veg med fast dekke på. Etterpå var det anledning til diskusjon og tiden ble flittig benyttet til debatering av vegbygging og vegvedlikehold med veghøvel. Som siste post på kursets første dag ble det vist en film fra Caterpillar fabrikk i USA.

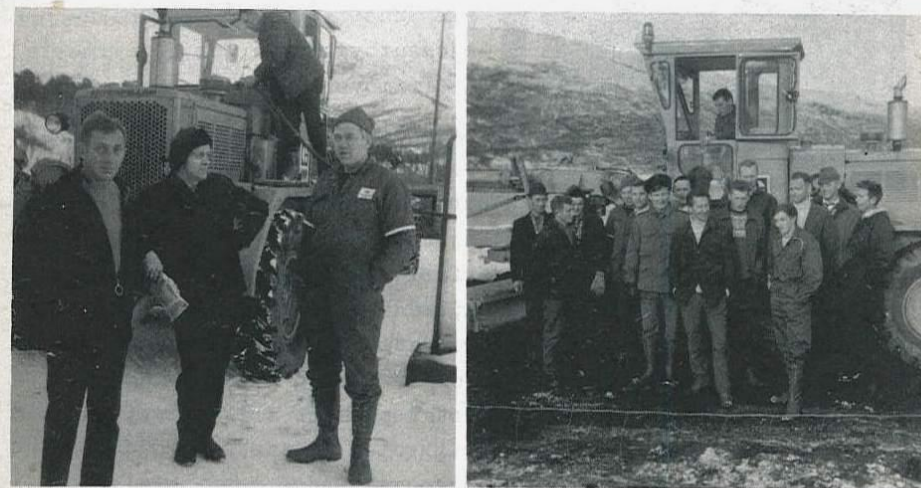
Om kvelden var Maskin A/S Pay & Brinck vertskap for kursdeltagerne under en hyggelig middag på Vollan Gjestestue.

Kursets andre dag var viet praktiske øvelser, og de enkelte deltagere fikk god anledning til å prøve sine praktiske ferdigheter i nærheten av Kvesmenes. Men som så mange ganger tidligere på slike kurs, ble tiden i knappest laget til de praktiske øvelsene.

Kursdeltakere var denne gang:

Knut Thomassen, Ivar Nordstrøm, Gudmund Halvorsen, Harry Fagernes, Evald Jørgensen, Leif Steen, Magne Pedersen, Harald Pedersen, Berge Limberg, Roar Olsen og Reidar Berg.

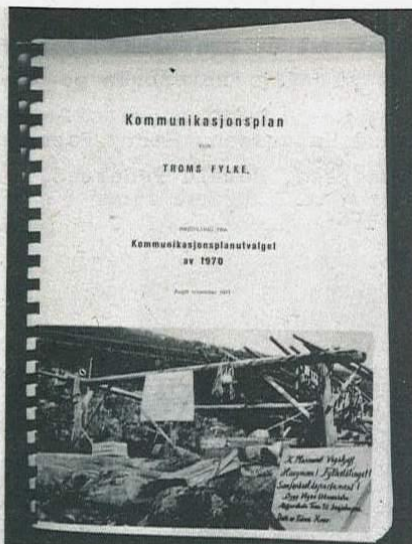
Fotoene: Kursledere og kursdeltakere.



MINNER FRA SENJA

savner vi denne gang. Arne Andreassen har dessverre vært mye opptatt utover høsten, han skriver imidlertid at han skal komme igjen til neste nr. og det er vi taknemlig for.

Vi venter spent på fortsettelsen i hans beretning.



Som nevnt i forrige nr. av "Vegstikka" har det i år vært arbeidet med ny kommunikasjonsplan for Troms fylke.

Tirsdag 16. november d.å. kunne utvalget overlevere fylkesmannen sin innstilling om kommunikasjonsutbyggingen for de nærmeste år framover.

Innstillingen bygger i alt vesentlig på de linjer som er trukket opp i tidligere kommunikasjonsplaner, spesielt den nå-

gjeldende. Intensjonene med overføring av trafikken fra sjø til land videreføres i den nye planen, kanskje i et ennå hurtigere tempo enn de tidligere planer forutsatte. Lokalbåtrutene i nåværende form forsvinner, vi får ferjeruter og kortere dagruter, disse bringer trafikken til vegnettet på kort tid for videre landverts transport.

For å gjennomføre dette kreves store investeringer i fremføring av veger og bygging av ferjeleier.

Dette medfører, ifølge utvalgets innstilling, at arbeidet med å bringe det eldre vegnettet opp i en tilfredsstillende standard, ikke vil kunne gå etter det ønskelige tempo.

Utvalget understreker sterkt behovet for større bevilgninger til utbedringer av veger, men finner at hensynet til de forholdsvise store og livskraftige fiskeværene i de ytre kystdistriktene denne gang bør gå foran. Befolkningen i disse områder lever i dag uten de kommunikasjonsmessige goder de aller fleste i landet tar som en selvfølge.

Det har i de senere år vært en sterk vekst i bilrutenettet som følge av økingen av vegnettet, skolesentraliseringen har også gjort sitt. Den nye K.planen betyr fortsatt sterk vekst på dette feltet og for en del strøk også et mere rasjonelt ruteopplegg.

Når det gjelder lufttrafikken mener utvalget at det må bygges kortbaneflyplass i Nord Troms og at dette prosjektet må gis prioritet på linje med utbyggingen av slike flyplasser i Finnmark. Flyplassen i Nord Troms bør etter utvalgets oppfatning legges i Nordreisaoområdet, dette av hensynet til kommunikasjonsmessig beliggenhet og de servicetilbud som foreligger der.

Ellers mener utvalget at spørsmålet om opprettelse av helikopter-ruter bør undergis nærmere vurdering.

For sjøtrafikken er utvalget inne på hurtigbåtruter hvor forholdene ligger til rette for det og peker i denne sammenheng på Vågsfjordbassenget og distriktet rundt Tromsø.

Vi skal se litt nærmere på hva den nye planen vil bety for vegvesenet. Når det gjelder riksvegutbyggingen vises til fylkestingets vedtak om Norsk Vegplan. Et spesielt problem har dog utvalget tatt opp, nemlig "trafikksikker veg forbi Pollfjellet i Lyngen". Her er som kjent bevilget penger til opprettelse av en ferjeforbindelse for å unngå trafikk på rv. 6 forbi Pollfjellet vinterstid. Utvalget foreslår disse midlene heller anvendt til oppstart av vegbygging Kjosens - Jøvik. Med denne linje vil en kunne oppnå ferjefri forbindelse både til Tromsø og sydover langs E 6, for sistnevnte trafikk 13 -14 km lengre veg, men likevel tidsbesparende i forhold til ferje forbi Pollfjellet.

Innstillingen omfatter forslag til utbyggingen av fylkesvegnettet og har, kanskje noe optimistisk, sagt at det bør satses kr. 130 mill. på denne sektoren i årene 1973 - 77. Det er da forutsatt en viss statstøtte til vegutbyggingen på Ytre Senja.

Nedenfor gjengir vi de fylkesveganlegg utvalget har foreslått utbygget og kostnadene av disse og årene de forutsatte bevilgninger kommer:

Gruppe 1. Eldre uferdige anlegg.

| | |
|--|--------------|
| Bø - Trøsmark - Nordland gr. i Skånland | kr. 1,0 mill |
| Ursfjordbotn - Nordfjordbotn i Målselv/Balsfj. | " 3,7 " |
| Huselv - Botnhamm - Sand bru i Lenvik | " 1,1 " |
| Berg - Trastad i Kvæfjord | " 0,3 " |
| Fjordbotn - Moan - Storfossen i Gratangen | " 0,9 " |
| Brandmo - Fjellstad i Bardu | " 0,7 " |
| Faksfjord - Sørfjord i Dyrøy | " 0,6 " |
| Hamran - Skrean i Balsfjord | " 0,2 " |
| Sætrevang - Strupen i Balsfjord | " 0,4 " |
| Uløybukt - Kløvnes i Skjervøy | " 0,5 " |
| Vassbotn - Holmen - Livoll i Skjervøy | " 0,1 " |
| Tilsammen | kr. 9,5 mill |

som foreslås ferdigbevilget i løpet av perioden 1973-77.

Gruppe 2. Utbedring/ombygging av fylkesveger.

| | |
|--|----------------------|
| Finnsnes - Bjorelvnes i Lenvik | kr. 2,4 mill 1973-75 |
| Veg i Dividalen i Målselv | " 0,3 " 1973 |
| Tromsdalen - Tønsvik, parsell, i Tromsø | " 2,0 " 1973-74 |
| Stortanen - Stangnes i Harstad | " 0,3 " 1973 |
| Hamnvik - Fugleberg, parsell, i Ibestad | " 1,0 " 1974 |
| Ervik - Kasfjord - Borkenes, parsell, i Harstad/Kvæfjord | " 2,2 " 1974-76 |
| Fagertun - Prestbakk - Kistefoss i Salangen/Bardu | " 1,4 " 1975-76 |
| Oldervik - Ansnes i Balsfjord | " 3,5 " 1975-77 |
| Austnes - Leirvåg i Bjarkøy | " 0,8 " 1976 |
| Eidkjosen - Henrikvik i Tromsø | " 1,9 " 1977 |
| Lillevassmyr - Vangsvik i Tranøy | " 0,6 " 1977 |

I alt kr. 16,4 mill

og dette forutsettes å være ferdigbevilget i løpet av perioden.

Mindre vegutbedringer kr. 35,4 mill hvorav kr. 10,0 mill foreslås bevilget 1973-77.

Ombygging av bruer og ferjeleier kr. 8,0 mill hvorav

kr. 7,0 mill foreslås bevilget 1973-77.

Samlede bevilgninger under denne gruppe blir da kr. 33,4 mill i perioden.

Gruppe 3. Nyanlegg.

Veganlegg:

| | |
|---|-------------------|
| Høgda - Grunnvassbotn - Elgnes i Harstad | kr. 1,6 mill 1973 |
| Krøttøy - Meløyvær m/arm i Bjarkøy | " 1,4 " 1973-74 |
| Dyrøyhamn - Vinje i Dyrøy | " 0,2 " 1973 |
| Mefjordaksla - Ørnfjordbotn m/2 ferjeleier i Lenvik | " 0,6 " 1973 |
| Sørbotn - Andersdal - Kantornes i Tromsø/Balsfjord | " 3,0 " 1973-74 |
| Vannvåg - Kristoffervalen i Karlsøy | " 1,3 " 1973 |
| Sørvik - Kråkerøyhamn i Ibestad | " 2,5 " 1973-74 |
| Mefjordbotn - Grashopen i Berg | " 9,5 " 1973-74 |
| Ørnfjordbotn - Fjordgår i Lenvik | " 4,4 " 1974-75 |
| Svanelvplass - Sifjord - Grunnfarnes i Tranøy/Torsken | " 25,0 " 1975- |
| Ersfjordeidet - Grøtfjord i Tromsø | " 7,0 " 1975-77 |
| Stakkvik - Nordeidet i Karlsøy | " 1,8 " 1975 |
| Skøelv - Håkjerringnes - Lavik i Sørreisa/Dyrøy | " 7,3 " 1975-77 |
| Veg til Husøy i Lenvik | " 16,0 " 1976- |
| Fast forbindelse til Store Sommarøy i Tromsø | " 8,8 " 1976- |
| Ferjeforbindelser: | |
| Trafikkomlegging i Harstadorrådet i Harstad/Bjarkøy | " 2,7 " 1973-75 |
| Ferjeleie i Stakkvik i Karlsøy | " 1,0 " 1973 |
| Kai i Tennskjærområdet i Lenvik | " 0,2 " 1973 |
| 4 ferjeleier i Skjervøyområdet i Skjervøy | " 1,0 " 1973-74 |
| 3 ferjeleier i Ytre Kvæningen | " 1,3 " 1974-76 |
| Ferjeleier Rebbenes og Mikkelvik | " 0,5 " 1975 |
| Ferjeleier Vengsøy og Karlsøy | " 0,5 " 1977 |

I alt kr. 97,6 mill

hvorav er ført opp til bevilgning i årene 1973-77 kr. 77,6 mill.

Gruppe 4 Tilskott til kommuner for bygging og utbedring av fylkesveger er satt til kr. 5,5 mill for 1973-77.

Gruppe 5 Refusjon av forskott, er ført opp med kr. 4,0 mill i perioden.

Når dette leses er vel saken om ny kommunikasjonsplan ferdigbehandlet i fylkestinget. Uansett hvilke endringer i planen fylkestinget mått vedta, må vi vel trygt kunne si at de oppgaver vegvesenet pålegges, blir svært krevende, både for plan- og anleggsavdeling og etterhvert som vegene blir ferdige, også for vedlikeholdsavdelingen.

Men vi har tatt tunge tak før og kommet vel gjennom de, vi gjør det sikkert denne gang og.

FØRERPLASSFORSIKRING

VEGDIREKTORATETS RUNDSKRIV AV 18. OKTOBER 1971 OM FØRERPLASSFORSIKRING LYDER:

REISEREGULATIVETS § 15, 3.AVSNITT: SKYSSMIDDEL STILLES TIL DISPOSISJON - FØRERPLASSFORSIKRING FOR VEGVESENETS TJENESTEMENN OG ARBEIDERE

Fra Samferdselsdepartementet har Vegdirektoratet mottatt Lønns- og prisdepartementets rundskriv P-50/71 av 30. juli 1971 hvor det er anført følgende:

"En viser til Lønns- og prisdepartementets rundskriv nr. P-12/71 av 18. februar 1971 om endringer i Regulativ for reiser innenlands for statens regning.

Lønns- og prisdepartementet og hovedsammenslutningene har den 9. juni 1971 inngått følgende tilleggsavtale:

For statsansatte sjåførere og andre statsansatte som ikke kommer inn under reiseregulativet, men som får stillet motorvogn til disposisjon av det offentlige svarer staten en erstatning etter de bestemmelser som gjelder for førerplassforsikring, dog ikke utover kr. 100 000,- ved invaliditet og kr. 40 000,- ved død. Erstatning kan ikke utbetales samtidig med erstatning etter lønnsregulativets § 10. Erstatningssøknader behandles av fagdepartementet."

Bestemmelsen om førerplassforsikring som er sitert ovenfor går ut på for vegvesenets vedkommende at både tjenestemenn og statsvegarbeidere kommer inn under bestemmelsen på de reiser hvor de er pålagt bruk av bil tilhørende vegvesenet for å utføre et arbeidsoppdrag i tjenesteyemed.

Eventuelle erstatningskrav blir å sende Vegdirektoratet i hvert enkelt tilfelle.

Kartlegging av føreforholdene på riksvegene

For å kartlegge føreforholdene i vinterhalvåret, foretas det nå observasjoner på tilfeldig valgte vegstrekninger over hele landet. På den måten menes å få en indikasjon på behovet for bruk av piggdekk. Sett i relasjon til trafikkmengden vil en også få opplysninger om den betydning bruk av piggdekk kan ha for transporten, slitasje på vegdekkene m.m.

Observasjonsperioden forutsettes å vare fra 7. november til 1. mai 1972.

Som nevnt er observasjonsstedene tilfeldig valgt, men for å lette arbeidet har en søkt å legge disse stedene i nærheten av vegsentral, vegstasjoner.

I Troms fylke er Lyngseidet, Finnsnes og Harstad utpekt som observasjonssteder og konstruktør Elling Eriksen ved vegkontorets vedlikeholdsavdeling oppnevnt som koordinerende leder for dette arbeidet.

Det er utarbeidet spesiell instruks for dette arbeidet og rapportering fra observasjonsstedene foregår hver uke til vegkontoret.

Den videre rapportering til Vegdirektoratet foregår månedlig.

Hele opplegget er et samarbeidsprosjekt mellom Vegdirektoratet og Transportøkonomisk Institutt.

VEGAVLEVERINGER 1971

Med september måned følger gjerne vegavleveringer. Så også i år.

En rekke anlegg eller parseller av anlegg er i løpet av året gjort klar for overtakelse til vedlikehold.

Den største begivenheten i år var uten tvil Skattørsundet bru som forbinder Skjervøy med Kågen. Her var det samtidig lagt opp til festligheter i det brua samme dag ble åpnet for trafikk.

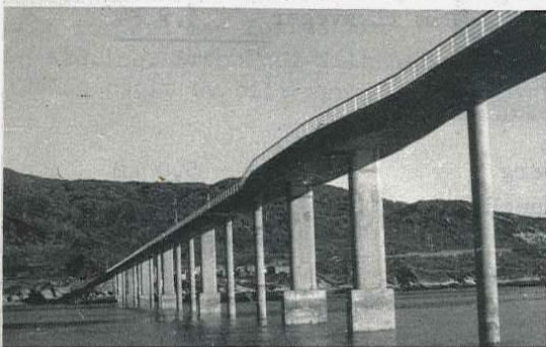
I strålende høstvær var alt som kunne krype å gå på Skjervøy samlet ved bruhodet på Skjervøysiden, ja vi registrerte også en god del mennesker fra fastlandet, for ikke å snakke om biler. Aldri hadde vi drømt om at det kunne være plass til så mange kjøretøyer på "lille Skjervøy".

Ordføreren ønsket velkommen og talte, vegsjefen talte, statssekretær Lasse Aasland talte og han foretok også den høytidelige handling med snorklipping. Hurra-rop og musikk fulgte, hvorefter en folke- og bilprosesjon tok brua i besittelse.

Med fullføringen av denne 804 meter lange brua kunne trafikkomleggingen i Skjervøyområdet endelig tre inn i det fastlagte mønster. En merkedag for Skjervøy og distriktet.

Vi skal heller ikke glemme at fullføringen av anlegget Holmbukt - Hundberg i Tromsø kommune var en begivenhet av stor betydning for distriktet der. Avleveringen ble behørig markert med både kaffe og middag hvor også hele Tromsø formannskap var tilstede.

Lenger sør i fylket ble siste parsell av vegen til Hilleshamm i Gratangen avlevert. Denne lille bygda som hittil hadde fristet en noe kummerlig kommunikasjonsmessig tilværelse, ga sin taknemlighet fullt utløp i et deilig kaffebord i skolen. Det samme skjedde på Årbostad i Ibestad hvor befolkningen etter



FRA ÅPNINGEN

AV SKATTØRSUNDET

BRU

nærmere en liten menneskealder nå kunne se vegen i sin endelige form.

I Målselv kunne siste parsell av strekningen Minde - Sørrelvmo overtas til vedlikehold etter nærmest full ombygging. Tilnavntet "helikoptervegen" skulle nå kunne strykes for godt på denne vegstrekningen.

Den gjenstående parsellen i vegruten Malangseidet - Balsnes - Vikran, Potras bru - Sletta ble avlevert, og en har nå sammenhengende fylkesveg rundt Malangshalvøya. Av denne vil Oldervik - Malangseidet - Vikran bli omklassifisert til riksveg fra 1/1 1972.

Og her er den fullstendige listen over vegavleveringene 1971:

RIKSVEGER

| | | |
|------------|-------------------------|---------------|
| Tromsø: | Vikran ferjeleie m/veg | 0,2 km |
| Gratangen: | Storelva - Hilleshamm | 3,6 " |
| Skjervøy: | Flåten ferjeleie m/veg | 0,1 " |
| " : | Skattørsundet bru m/veg | 1,0 " |
| | Sum riksveger | <u>4,9 km</u> |

FYLKESVEGER

| | | |
|------------|----------------------------|----------------|
| Tromsø: | Holmbukt - Hundberg | 5,0 km |
| " : | Seterbukt - Sandneshamm | 5,7 " |
| Ibestad: | Klåpen - Årbostad | 4,9 " |
| Lenvik: | Hundbergnes - Huselv | 3,8 " |
| " : | Medskjær - Tennskjær | 8,2 " |
| Målselv: | Minde - Sørrelvmo, parsell | 2,4 " |
| Balsfjord: | Potras bru - Sletta | 4,1 " |
| " : | Hestnes - Labukt | 8,3 " |
| " : | Petersborg - Østerli | 8,1 " |
| Skjervøy: | Nymo - Skaret | 7,5 " |
| | Sum fylkesveger | <u>58,0 km</u> |
| | Avlevert i alt | 62,9 km |
| | Herav utbedringer | <u>2,4 "</u> |
| | Nye veger | <u>60,5 km</u> |



FRA AVLEVERINGEN AV PARSELLEN
NYMO - SKARET

Det var problemer om forholdene ved endepunktet på Nymo.



FRA AVLEVERINGEN AV PARSELLEN
POTRAS BRU - SLETTA.

Vegsjefen, overing. Stensli, varaordfører Hj. Pedersen og fylkeskontorsjef Aanes synes alle fornøyd med Potras bru og avd.ing. Brønnlund-Nilsener synlig stolt av sitt verk.

METODE for støvbekjempelse

Det er utviklet en ny metode for fjellboring som tar sikte på å redusere støvdannelsen. Man bruker en tilsetning på 0,5% til spylevannet og dermed oppnås et stoff som binder støvpartiklene. Forbruket av ferdigblandet spylevann er ca. 1 liter pr. boremeter ved hulldiameter opp til 25 mm.

Spylemidlet føres ved lavt trykk gjennom boremaskin og borstål til bunnen av borhullet, der støvet fuktes og samles til store partikkelopphopninger. De hindres av spylemiddelet og transporteres opp til overflaten i form av skum. Spylemiddelet som hverken er giftig eller ildsfarlig, blir liggende igjen etter at vannet er avdunstet, og sørger også i denne form for at støvet holdes sammen.

En vesentlig fordel ved denne metoden er at trykkluftbehovet minsker med 60-80% som følge av det lave spylelufttrykket. Skummet stabiliserer borhullet, og metoden er ufølsom for inn-trengende vann.

Det er imidlertid ikke opplyst om hvordan dette spylemidlet og metoden ellers oppfører seg i frost.

Ø KANSKJE EN IDE

Alle som har drevet med fjellboring en tid, har vel erfart at sprut fra boret under påskråningen, kan være meget farlig, i beste fall særdeles ubehagelig.

Briller gir god beskyttelse for øynene og burde alltid være i bruk ved boring.

En vegformann i Salangsdalen forteller at han og hans arbeidskamerater lenge har brukt en enkel og effektiv måte for å hindre steinsprut ved boring.

Av utrangerte gummiplater (fra belter o.l.) har de laget seg en slags mansjett som de trer på boret. I gummiplaten langes et hull i størrelse med borttykkelsen, det bores gjennom dette hullet og platen blir da liggende ned mot fjellet og tar av for all sprut.

Og dette virker etter hensikten, sies det.

En god ide som vi skynder oss å bringe videre.

TREKK I LÖNN TIL OPPLYSNINGS- og UTVIKLINGSFOND

FRA VEGDIREKTORATET HAR VI MOTTATT FÖLGENDE RUNDSKRIV
DATERT 11. NOVEMBER 1971:

TREKK I EMBETS- OG TJENESTEMENNS - LÄRERES OG STATS- ARBEIDERES LÖNN I FORBINDELSE MED TILSKUDD TIL TJENESTE- MANNORGANISASJONENES OPPLYSNINGS- OG UTVIKLINGSFOND

Alle ansatte ved vegkontorene og bilsakkyndigkontorene bes gjort kjent med at det mellom Staten v/Lønns- og prisdepartementet og arbeidstakernes hovedsammenslutninger er inngått avtale om trekk i lønn til finansiering av et opplysnings- og utviklingsfond. Avtalen, som gjelder fra 1. mai 1971, går ut på at det i arbeidstakernes lønn skal trekkes kr. 0,50 pr. uke pr. arbeidstaker og at Staten som arbeidsgiver skal yte et tilskudd på kr. 1,- pr. uke pr. arbeidstaker. Statens tilskudd til tiltaket blir bevilget over statsbudsjettet.

Fondets samlede midler skal etter avtalen fordeles med en halvpart til organisasjonene og en halvpart til Staten.

Formålet med opplysnings- og utviklingsfondet er å støtte tiltak til

- 1) opplæring av organisasjonenes tillitsmenn i bl.a. rasjonalisering, økonomi, vernearbeid og samarbeidsspørsmål, og
- 2) administrasjonens opplæringstiltak i bl.a. de samme emner som for tillitsmenn.

Blant de arbeidstakere som skal trekkes i lønn, kan nevnes embets- og tjenestemenn som dekker 50 % eller mer av full stilling samt statsarbeidere som arbeider minst 21 1/3 timer pr. uke. Trekket skal også gjennomføres overfor arbeidstakere som ikke er medlem av noen arbeidstakerorganisasjon.

Når det gjelder den praktiske gjennomføring av lønnstrekket for 1971, er partene enige om at tilskuddet fra arbeidstakerne skal bringes til veie ved at det i desember måned 1971 foretas direkte trekk i arbeidstakernes lønn med kr. 17,- pr. arbeidstaker. Dette gjelder for arbeidstakere som har gjort tjeneste i hele perioden 1. mai - 31. desember 1971. For arbeidstakere med kortere ansettelsestid, reduseres lønnstrekket forholdsmessig. Arbeidstakere som slutter i tjenesten før desember måned, trekkes i slutttoppgjøret.

Det understrekes at trekkordningen foreløpig er gjort gjeldende for statens vegarbeidere. En vil senere komme tilbake til spørsmålet om tilsvarende trekk for fylkenes vegarbeidere dersom avtalen mellom staten og arbeidstakernes hovedsammenslutninger eventuelt er utvidet til også å gjelde for fylkeskommunene som arbeidsgiver.

For 1972 og senere år er partene enige om at arbeidstakernes tilskudd til fondet skal ordnes i forbindelse med kommende års tariffrevisjoner. Det vil derfor for

1972 og senere år ikke bli aktuelt med direkte lønns-
trekk for hver enkelt arbeidstaker..

I samråd med Finansdepartementet, har Lønns- og pris-
departementet bestemt at de inntrukne beløp skal av-
settes på en særskilt interimskonto (oppgjørskonto)
hos vedkommende lønningskasserer. Nærmere retningslinjer
om oppgjøret av interimskontoen pr. 31. desember 1971
og om fremgangsmåten ved overføring av trekkene til
arbeidstakerorganisasjonenes opplysnings- og utviklings-
fond, vil bli gitt i et senere rundskriv fra Finans-
departementet.

En ber om at ovennevnte lønnstrekk for Statens tjeneste-
menn og Statens vegarbeidere blir tatt med under
"Andre trekk" ved utlønningen for desember måned, og
at det blir forholdt med de inntrukne beløp som anført
ovenfor.

REGNSKAPSORDNINGEN

KOSTNADSSTEDSREGISTER 1972.

Det utarbeides nå nytt kostnadsstedsregister for 1972 som
gjelder for perioden 1. desember 1971 til 30. november 1972.

Kostnadsstedsregistret trykkes i et lite hendig hefte og
sendes direkte herfra til maskinfører, formenn og vegvoktere
m.v.

For å bringe rekkefølgen i samsvar med Norsk Vegplan, har en
vært nødt til å endre kodene for en del kostnadssteder for
1972, som dermed har fått andre nr. enn de som gjalt for 1971.
Dette må vi være oppmerksom på slik at utgiftene blir belastet
der de hører hjemme.

PROSESSKODE.

Ny prosesskode er innført fra 1. desember 1971 og vil bli til-
sendt alle maskinførere, formenn, vegvoktere m.v.

Denne prosesskode er felles for anlegg- og vedlikehold og vil
bli vesentlig enklere å bruke og da særlig for de som arbeider
både for anlegg- og vedlikehold.

UTFYLLINGSINNSTRUKS- OG RAPPORTER.

Som følge av den nye prosesskoden er det også trykt nye arbeids-
rapporter for egenmaskiner, arbeiderlønn for anlegg- og ved-
likehold.

Videre er det som følge av foranstående samt en del endringer
i opplegget trykt nye utfyllingsinstruksjoner som også gjelder
fra 1. desember 1971.

UTLØNNINGSDATOER 1972.

I et møte på vegkontoret der det deltok representanter for opp-
synsmennene, arbeiderne v/forr.fører Riise og administrasjonen
ble en enige om følgende utlønningsdatoer for 1972.

Datoene er avsendelsesdatoer fra Tromsø.

| For måned | Forskuddslønn arbeidere | Hovedlønn arbeidere | Oppgjør leide biler og maskiner |
|-----------|----------------------------|------------------------|------------------------------------|
| Januar | 28/1 | 16/2 | 19/2 |
| Februar | 29/2 | 16/3 | 20/3 |
| Mars | 29/3 | 18/4 | 20/4 |
| April | 28/4 | 16/5 | 19/5 |
| Mai | 30/5 | 14/6 | 17/6 |
| Juni | 28/6 | 17/7 | 19/7 |
| Juli | 31/7 | 17/8 | 21/8 |
| August | 30/8 | 15/9 | 19/9 |
| September | 29/9 | 13/10 | 18/10 |
| Oktober | 30/10 | 16/11 | 20/11 |
| November | 29/11 | 14/12 | 18/12 |
| Desember | 29/12 | 16/1-73 | 18/1-73 |

En regner med at normalt skulle lønningene være fremme hos
arbeiderne dagen etter utsendelse fra Tromsø.

NOEN BETRAKTNINGER ETTER 1 1/2 ÅRS EDB VIRVAR.

Alle husker sikkert den forferdelige dagen 1. juni 1970 da vi
begannte å føre de nye egenmaskinrapportene som skulle videre-
behandles i EDB systemet. Var pessimismen stor hos enkelte da

en begynte i det små med egenmaskinene ble den ikke særlig mindre da vi skulle utvide med leide biler- og maskiner fra 1. september 1970 og med arbeiderlønn fra 1. desember 1970.

Det var jo litt vanskelig å forstå hvorfor det systemet vi hadde i vegvesenet skulle endres, det fungerte bra det. Vår kjære kontobok skulle forsvinne og da var vi vel nærmest garantert å komme på viddene.

Nå viste det seg etter å ha benyttet EDB en tid og også ha fått den nødvendige tillit til systemet at det fungerer meget bra.

Dette må i første rekke tilskrives et heldig og godt opplegg fra sentralt hold.

En ting er i midlertid sikkert, at aldri har arbeidstagere i Troms fått sine utbetalinger mer regelmessig enn i 1971.

I tillegg til dette har ikke systemet skapt noen form for merarbeide hverken på oppsynsmannsplanet eller inne på vegkontoret, mens det motsatte nok kan registreres.

Derfor når en nu fra 1. desember 1971 tar "skrittet fullt ut" når det gjelder EDB alderen, i og med at en fra denne dato også skal betale handelsregninger og grunnerstatninger, samtidig som materialregnskapet, drivstoffregnskapet og delelager vil gå inn i systemet og bli ført maskinelt, er det i forvisning om at dette er ett framskritt for vegvesenet som helhet.

For at systemet skal lykkes er det en betingelse at alle gjør sin plikt når det gjelder innrapportering og kontroll av data, samt overholder de oppsatte frister for innsendelse av rapporter m.v.

En ting som er sikkert, systemet er avhengig av at alle brikker i spillet fungerer til en hver tid, og en må bare akseptere utviklingen og gjøre sitt beste for at den lille del en hver styrer med, fungerer best mulig.

God EDB jul!

ARBEIDSPROGRAMMET 1972

I skrivende stund har hverken Stortinget eller fylkestinget behandlet budsjettene for 1972.

Under den forutsetning av at de forslag som er fremmet for riks- og fylkesvegene blir vedtatt, har en utarbeidet både arbeids- og bemanningsplan.

For arbeider i vegvesenets regi tar en sikte på i 1972 å beskjeftige gjennomsnittlig (tallene for 1971 i parantes)

| | | |
|-------------------|----------|-------|
| på riksveganlegg | 107 mann | (143) |
| " fylkesveganlegg | 42 " | (47) |
| Sum anlegg | 149 mann | (190) |

| | | |
|--|----------|-------|
| på riksvegvedlikeholdet inkl. vegsentral og vegstasjoner | 182 mann | (215) |
| på fylkesvegvedlikeholdet | 88 " | (88) |
| Sum vedlikehold | 270 mann | (303) |

I alt 419 mann mot 497 (planlagt) i 1970.

Tallene i parantes refererer seg til den planlagte sysselsetting for 1971. De virkelige tall er noe lavere, dette skyldes endring i arbeidsplaner samt at et par planlagte oppgaver ikke ble påbegynt.

Det vil i 1972 i likhet med inneværende år være beskjeftiget et betydelig antall mann i entreprenørdrift bl.a. på Gisundbrua, Sandnessundbrua, tunnelarbeider på Ytre Senja og på fylkesveganlegget Langfjord - Akkarvik.

I 1. kvartal vil styrken bli utvidet med i alt 175 mann i sysselsettingsarbeider på riks- og fylkesveganlegg.

Det er på de enkelte anlegg planlagt slik bemanning i 1972:

| Anleggets navn | Ordinær Sysselsetting | | Merknad |
|---------------------------------|-----------------------|----------------|-------------|
| | drift | ekstraord. | |
| | Antall mann | Antall mann | |
| A. RIKSVEGANLEGG | | | |
| Nordland gr. - Finnmark gr. | 28-38 | 15 | |
| Lilleng - Nordland gr. | 4 | | Fra 1/4 |
| Nordkjosbotn - Tromsø bru | 8 | | |
| Tjeldsund bru - Harstad | 12 | 20 | |
| Fossbakken - Nordstraumen | 3 | | Fra 1/7 |
| Tjeldsund bru - Renså | 3 | 10 | |
| Buktamo - Finnfjordbotn | 4 | | Fra 1/5 |
| Gisundet bru, veger | 4 | | Til 31/5 |
| Sandnessundet bru | 3 | | Fra 1/10 |
| Stønnesbotn - Mefjordaksla | 3 | | Til 31/9 |
| Skibotn - Løkvoll | 35-30 | 90 | |
| Utbedring av riksveger | 7 | 10 | |
| B. FYLKESVEGANLEGG | | | |
| Grunnvassbotn - Elgsnes | 5 | 8 | |
| Sørbotn - Andersdal - Kantornes | 3 | 3 | - 1 i 4.kv. |
| Bø - Trøsemark - Nordl. gr. | 5 | | Fra 1/5 |
| Rotvik - Håkvik - Lavangnes | 12-10 | | |
| Dyrøyhamn - Vinje | 5 | | |
| Skaland - Steinfjord | 1 | | Til 30/6 |
| Mefjordaksla - Mefjordbotn | 4-3 | | Til 31/9 |
| Mefjordaksla - Ørnfjordbotn | 1 | | Fra 1/7 |
| Finnsnes - Bjorelvnes | 3 | 3 | Til 31/9 |
| Vannvåg - Kristoffervalen | 3 | 3 | |
| Sørvik - Furnes | 4 | | Til 30/4 |
| Mindre vegutbedringer | 0 | 13 | |
| Ombygging av bruer | 3 | | |

Arbeidsprogrammet for 1972 vil i likhet med tidligere år by på en rekke store oppgaver, og vi skal nedenfor gjengi det meste:

På E 6/rv. 6 Nordland gr. - Finnmark gr. vil det bli arbeidet på en rekke parseller. Her regner en med at Nordland gr. -

Øse blir fullført med unntak av asfaltdekke. Som en midlertidig opprustning inntil full ombygging er foretatt, skal det etter en del forarbeider er unnagjort, legges oljegrusdekke på parsellen Storfossen - Bukkemyra.

Gjenstående arbeider på Bukkemyra - Fossbakken, det er rekkverksarbeider og legging av asfaltdekke vil bli utført neste år.

Arbeidet med Skogstad - Forsetegga fortsetter med bygging av støttemurer i jordskjæringer, steinfylling mot Salangselva, fyllmassetransport og planering. Det vil dessuten bli lagt ca. 2,1 km med Ottadekke.

Videre skal det på hovedparsellen Solli - Rislamoen drives en del planeringsarbeider og klargjøring samt legging av i alt 4,0 km oljegrusdekke.

Nord for Lyngenfjorden starter en i vinter opp med både ordinære og ekstraordinære arbeider med sikte på å få lagt Ottadekke på 12,5 km av hovedparsellen Olderdalen - Langslett.

I hovedparsellen Langslett - Storslett vil de gjenstående arbeider med "Leirbuktsvingene" bli utført og her skal det legges oljegrusdekke.

Det skal ellers legges oljegrusdekke på den resterende del av strekningen fram til Klubbeneshamm i hovedparsellen Storslett - Sandbukt.

Ved utgangen av 1972 regner en med at av E 6/rv. 6 vil 76% av strekningen syd for Lyngseidet og 29% av strekningen nord for Lyngseidet, være belagt med "svart" dekke.

I E 78 Nordkjosbotn - Tromsø bru fortsetter ombyggingen av parsellen Fagernes - Sandvikeidet med arbeider fra Leirbakken og vestover. Det er videre aktuelt å fullføre et kortere parti ved Hundbergan. Ellers vil det bli lagt asfaltdekke på den ferdige delen av parsellen, fra Fagernes til Leirbakken.

Arbeidene ved rv. 19 Lilleng - Nordland gr. omfatter ombygging, forsterkning og klargjøring for legging av oljegrusdekke og vil i 1972 foregå i Gausvik og på Haukebø. En regner med å kunne legge 1,1 km oljegrusdekke, kanskje noe mere.

I rv. 83 Tjeldsund bru - Harstad vil parsellen Vollstad - Hesjevik bli påført asfaltdekke og er dermed fullført. Det er planlagt både ordinært og ekstraordinært arbeide på parsellen Hesjevik - Sørvik. Vinterarbeidene vil hovedsaklig omfatte fjellspregning, mens det til sommeren blir utført planeringsarbeider på Halsebø hvor vegen legges i en helt ny linje. Overskuddsmasser (fjell) på denne parsellen vil bli nyttet til fylling i sjø i tilstøtende parsell Sørvik - Melvik.

Bevilgningen til rv. 84 Fossbakken - Nordstraumen skal brukes til bruombygging og bruforsterkning. Det er bruene Jordelv, Sagelv og Rørbakk som står først på dette programmet.

Arbeidet på rv. 86 Andselv - Sørreisa fortsetter for distriktsutbyggingsmidler tildelt i 1971. En håper på nye ekstraordinære midler for å kunne videreføre disse utbedringene.

Rv. 83 Gisundet bru er beregnet trafikkklar i juni neste år. Vegvesenet utfører arbeidet med tilstøtende veger på Finnsnes og Silsand og dette arbeidet må intensiveres slik at også vegene er ferdige til bruåpningen.

For ordinære og ekstraordinære midler skal det drives forarbeider for, samt legging av oljegrusdekke på rv. 825 Tjeldsund bru - Renså. Vinterarbeidene vil foregå mellom Tennevik og Tovik, mens arbeidene til sommeren foruten oppretting etter vinterarbeidene i det vesentligste vil foregå mellom Tjeldsund bru og Tennevik. Her omfatter planene legging av 7,0 km oljegrusdekke.

I rv. 855 Buktamo - Finnfjordbotn skal den trafikkfarlige bru Andselvbekken bygges om i parsellen Buktamo - Karlstad. Arbeidene i parsellen Karlstad - Finnfjordeidet vil bli konsentrert om omlegging av Seterbekken bru og vegen i dette området, ca. 1,5 km. Blir det endelig avklaring i linjevalget, er det aktuelt også å bygge om ca. 1 km ved Blomlia.

Rv. 861 Stønnesbotn - Mefjordaksla vil bli fullført neste år. Det skal nyttes masser fra Ørnfjordtunnelen for å skaffe høytliggende linje. Ellers skal legges toppdekke, muligens Otta-dekke.

I rv. 862 Sandnessundet bru skal vegvesenet utføre tilstøtende veger. Arbeidet starter i 1972, en stor del av midlene vil imidlertid gå med til omlegging av kloakk på Kvaløya og hovedvannledning på Tromsøya.

Arbeidene på rv. 864 Skibotn - Løkvoll vil i likhet med tidligere bli drevet fra Skibotnsiden, og som så mange år før med en større ekstraordinær styrke i vinter.

I dag er det fremkommelig med bil fra Skibotn og til Heggebukta, 15,3 km. En forutsetter i vinter å sprengte ut og planere et ca. 2 km fjellparti mellom Heggebukta og Indre Nordnes. Ved utgangen av 1972 regner en med at den kjørbare veglengde er utvidet til ca. 20 km.

Under posten "Utbedring av riksveger" vil det bli gjennomført en rekke ulike oppgaver. Vi nevner ombygging av 5 bruer i rv. 854 mellom Rundhaug og Minde, 3-4 bruer i rv. 829 Nordland gr. - Grov, og 2 bruer i rv. 848 Sørrollnes - Hamnvik.

I Evenskjer tettsted i rv. 19 skal legges asfaltdekke og i rv. 848 ved Hamnvik 5,0 km oljegrusdekke.

Trafikkfarlige partier i rv. 829 og rv. 848 skal utbedres og i Skjervøy tettsted foretas oppretting og forsterkning med tanke på senere "svart" dekke.

Også i fylkesvegsektoren regner en med ganske høy aktivitet også i 1972. Framdriften ved anlegget Grunnvassbotn - Aun - Elgsnes i Harstad er blitt betydelig bedret etterat anlegget inneværende år fikk tildelt distriktsutbyggingsmidler. Det blir her ekstraordinær sysselsetting til vinteren.

I Skånland fortsetter arbeidene med Bø - Trøsemark - Nordland gr. Til anlegget Årstein - Salangen gr. i Gratangen er ført opp sluttbevilgning. Arbeidene her er vesentlig oppretting og utvidelser, samt grusing.

På Rotvik - Håkvik - Lavangnes i Salangen fortsetter driften med noenlunde samme styrke, og arbeidet her tar i 1972 sikte på å skaffe kjørbare forbindelse fram til Lavangnes.

Det vil foregå fortsatte utbedringsarbeider på Setermoen -

Dybdal - Strømsmo i Bardu, Veg i Kirkesdalen i Målselv og Finnsnes - Bjorelvnes i Lenvik. På sistnevnte veg også i form av sysselsettingsarbeider.

Ombygging av Dyrøyhamn - Vinje i Dyrøy som ble oppstartet i år vil fortsette.

På Ytre Senja finner vi de største fylkesveganlegg som for tiden er igang her i fylket. Arbeidet med veg/tunnel Skaland - Steinfjord går etter planen, det drives av entreprenør.

Mefjordaksla - Mefjordbotn m/2 ferjeleier er nå kjørbar i nesten hele lengden, det fortsatte arbeide på dette anlegget er avhengig av hvilken behandling den nye kommunikasjonsplanen får i fylkestinget i år.

På Mefjordaksla - Ørnfjordbotn m/1 ferjeleie skal entreprenørarbeidet med tunnelen foregå med full kraft.

På anlegget Sørbotn - Andersdal - Kantornes i Tromsø/Balsfjord vil det bli drevet både for ordinære og ekstraordinære midler.

I bemanningsplanen savnes vel arbeidstyrke på anlegget Minde - Ursfjordbotn - Nordfjordbotn. Parsellen Minde - Sørrelvmo er nå ferdig og det vil også neste år foregå en del arbeider på strekningen fra Sørrelvmo og nordover. Arbeidsstyrken vil bli hentet fra andre anlegg.

På Vannøy i Karlsøy fortsetter driften ved anlegget Vannvåg - Kristoffervalen hvor det også blir en mindre vintersysselsettingsstyrke.

Anlegget Langfjord - Akkarvik i Skjervøy er satt ut på entre-prise og en god del vil bli utført i løpet av 1972.

Ellers regner en med at anlegget Sørvik - Kråkeøhamn i Ibestad vil komme igang med forskottsmidler og antakelig også sysselsettingsmidler.

En rekke oppgaver innenfor postene "Mindre vegutbedringer" og "Overbygging av bruer" står også for tur.

Når det gjelder legging av "svart" dekke på riksvegene tar en i 1972 sikte på å øke lengden av asfaltveger med i alt ca. 13,8 km og oljegrusveger (herunder Ottadekke) med ca. 82,5 km.

På fylkesvegene regner en med å legge ca. 5,0 km "svart" dekke på Tromsdalen - Kroken og muligens også noe et par andre steder i fylket.

VEG - sport

FOTBALL

Vi iler med å gratulere fotballaget vårt med en seierrik sesong.

Laget gikk til topps i bedriftsseriens 3. divisjon, og det helt suverent, faktisk uten et eneste tap, og med et målresultat på 35-5. Neste år blir det 2. divisjon, det blir andre boller det, men guttene greier seg sikkert fint i det selskapet også.

Og så det fine resultatet i VEG-CUPEN da som vi refererte fra i forrige nr. Vi kan denne gang bringe noen bilder fra denne begivenheten, vår kanonfotograf var ikke så helt fraværende likevel.

SKI

I beretningen fra Troms Bedriftsidrettskrets for siste skisesong, får "Veg" rosende omtale for sin innsats i skilandskampen. Laget ble overlegen best av kretsens bedriftsidrettslag, ja vi bidrog faktisk med ca. halvparten av det samlede antall innsendte turkort.

For dette ble "Veg" på idrettskretsens ting forleden, tildelt en pen liten plakett.

Vi står foran en ny skisesong, og ettersom vi allerede har rikelige snømengder, tyder det på en lang sesong, og det skulle igjen tilsi at formen nok kommer i år og.

"Veg" har planer om også denne vinteren å forsøke og samle veg-folket til en kappe-dyst i løypa. Disse arrangementene synes å ha falt i god smak.



GLIMT FRA KAMPENE
PÅ LILLEHAMMER
"VEG" I ANGREP



LAGET PÅ LILLEHAMMER:

Fra venstre, bak: Kristian Olsen, Svein Liland, Knut Gløersen, Elling Eriksen, Odd Jørgensen, Bjørn Stiberg, Ingolf Moan, Odd Danielsen og foran: Magne Hansen, Torstein Kjærvi, Richard Richardsen, Svein Johansen og Åge Seppola.

Styret har, under forutsetning av at det økonomiske spørsmål kan løses, bestemt at 1972-arrangementet legges til Bardu, med nystasjonen der som base.

Og den store dagen blir lørdag 15. april.

Men nærmere om dette, enten ved rundskriv eller i neste nr. av "Vegstikka"

Brev fra

AMERIKA

FROM OVERINGENIØR ODD BARDAL, WELL KJENT BIG BOSS VED PLAN-
AVDELINGEN I TROMS, P.T. IN AMERIKA I STUDIEØYEMED' HAR VI
MOTTATT DETTE HYGGELIGE REISEBREV:

Jeg håper redaktøren ikke synes han kan nekte meg litt spalteplass for en hilsen til venner i Troms vegvesen.

Når dette skrives har vi vært amerikanere i over 2 måneder, så det er best å raske seg før morsmålet går heilt i glømeboka. Siden vi såg den siste holme i Gamlelandet har det vært ei tid fylt av opplevelser - særlig den første tida - og noen spennende situasjoner.

Møtet med Amerika var både óg. Å sveve over New York og vente på landing i fint vær er all right - du føler at du har verden i din hule hånd. Men vi kom oss sannelig ned på jorda og Kennedy flyplass. Ventehallen var litt av ei maurtuve, full av travle mennesker, ståk og bråk. Meldingen fra høytalere svirra på kryss og tvers. Antall desibell var farlig høgt. Kort sagt en utrivelig plass.

Det kribla litt i magen da vi etter lang ventetid krabba inn i bilen vi skulle leie for å komme oss fra New York til Chicago. Første oppgaven var imidlertid å komme seg fra Kennedy Airport til hotellet på Manhattan i mørke og i fremmed bil. Etter et

par strafferunder nådde vi hotellet - et "lite" hus på 20 - 30 etasjer.

Turen fra New York via Washington til Chicago som tok 3 dager gav oss et første inntrykk av amerikanske veier og trafikk. Hovedvegnett i USA er de såkalte Interstate Highways. De aller fleste vi kjørte på var bygd som Tollways - bomveier. Bompengene var ikke avskrekkende. For å kjøre f.eks. Pennsylvania Turnpike (bomveg) fra start til ende - ca. 750 km - måtte vi betale \$ 3.20 = 22 kr. Antall kjørefelter på disse vegene varierer fra 2 til 4 i hver retning. Trafikken er hurtig og stor, særlig i nærheten av New York og Chicago. Maksimalfarten varierer fra stat til stat fra 60 til 70 miles/time = 96-113 km/time. Minste tillatte hastighet er 40-45 miles/time. I slik fart må en ukjent være svært årvåken for å orientere riktig og velge riktig felt i tide. Havner en feil blir det ei lang omkjøring for å komme på rett spor igjen. Når en er to går det imidlertid bra.

Skiltinga- og særlig visninga - er kanskje det mest imponerende ved de amerikanske hovedvegene. Det brukes mye meir tekst enn i Norge for å rettlede trafikantene, opplysninger om avstander, serviceområder, kjøreråd og advarsler, f.eks. "Keep awake - keep alive" = Hold deg våken - fortsett å leve.

Etter denne korte tida i USA har vi allerede fått et sterkt inntrykk av hva bilen betyr i det syntetiske amerikanske samfunn. Folk er rett og slett fullstendig avhengige av bil her. Ca. 30% av alle familier har 2 biler.

Handel og priser er noe forskjellig fra det vi var vant med i Norge. Her er ingen veiledende priser. Prisene varierer innen vide grenser. Eksempler: Vanlig pris på bensin er ca. 40 cent/gallon = 73 øre/liter, jeg har kjøpt for ned til 55 øre/liter. Melk kjøper vi på bensinstasjonen for ca. 1,50 kr./liter, på billigste supermarkedet koster den ca. 1,80 pr. liter og melkemannen tar kr. 2.10. Fint kjøtt kan vi få for ned til 7 kr./kg. Liten amerikansk bil koster ny 13.000 - 15.000 kr. Husleie for 3 rom og kjøkken 235 dollar = 1.620 kr./måned. Fisk og brunost må karakteriseres som utillatelig luksus.

Vi bor nordvest for Chicago - ca. 3/4 times kjøring til Chicago sentrum. Vi er ikke der så ofte og er hver gang glad vi kommer oss ut igjen. Der er litt trykkende mellom høge hus. Underverdenen og Mafia'en er her, men vi har ikke sett likt til den. Derimot såg vi mye hot pants sjøl om de ikke er så hot (les kort) som i Tromsø.

Vi har hatt det godt og varmt her siden vi kom - max. 97°F dvs. 36°C. I skrivende stund 14. november er det ca. 22°C. (Er det mye i Tromsø?). Men vi har også hatt - 7° til 8°C og 2 tommer snø en morgen.

Til slutt en hjertelig hilsen og med ønske om god jul fra oss i Chicago.

PS. Vi skal kjøpe oss juletre til jul - av plast og trulig velger vi grønt. Dersom vi farger det sjøl kan vi spare litt penger -----.

Vi takker Bardal for denne hilsen og sender ham og hans familie de beste ønsker for julen og nyåret.

Red.



Vi har også denne gang funnet fram til en del jublanter og sender våre hjerteligste gratulasjoner til:

50 ÅR

| | |
|---|-------|
| Maskinkjører Ivar Johansen, Djupvik | 19/11 |
| Maskinkjører Ivar Engen, Bakkehaug | 26/11 |
| Sjåfør Magnar Larsen, Burfjord | 9/12 |
| Oppsynsmann Karl Skogstad, Salangsdalen | 20/12 |

50 ÅR

| | |
|-------------------------------------|-------|
| Vegformann Albert Nilsen, Tennevoll | 3/10 |
| Kontorsjef Einar Skagen, Tromsø | 21/11 |

NYE PENSJONISTER

Vegvokter Peder Heimdal, Sørreisa
Vedlikeholdsarbeider Selmer Bjerk, Badderen

Vi sender disse en hjertelig takk for den innsats de har ytet for etaten gjennom mange år og håper at de fortsatt vil ha mange gode år foran seg som pensjonister.

†
DØDSFALL



Høvelfører Odd Larsen, Aspelund er død 58 år gammel.

Larsen kom inn i vegvesenet i 1956 og arbeidet vesentlig som høvelfører i vedlikeholdsområde 3.

Ved siden av arbeidet i vegvesenet drev han også sitt gårdsbruk mønsterverdiggodt.

Han var sterkt engasjert i kommunepolitikken og var ved sin død medlem av kommunestyret. Her var han varmann til formannskapet, medlem i en

rekke kommunale utvalg, bl.a. skolestyret.

Som formann i ungdomslaget "Nybrott" fra 1960 til 1965 nedla han et stort arbeide i forbindelse med utvidelse og restaurering av lagets hus på Aspelund.

Han var en forkjemper for utbyggingen av Fagernes skole, hvor han bidrog sterkt til at den hurtig kunne tas i bruk.

Som høvelfører var han dyktig og pålitelig, og avholdt blant alle sine arbeidskamerater.

Han vil bli dypt savnet av alle sine medarbeidere.



Formann Oddvar Eriksen, Rossfjordstraumen er død, bare 53 år gammel.

Han begynte i vegvesenet like etter siste krig på anlegget Rossfjord - Steinheim. Etter kort tid ble han tatt ut som formann og skytebas. I årene som fulgte drog han rundt på flere anlegg, fjellspregning var hans spesialfelt, men hans evner som vegmann gikk i mange retninger og etter hvert fikk han omtrent alle de typer oppdrag som forekommer i vegvesenet.

Eriksen var i besittelse av den gamle gode yrkesstoltheten som gjorde at han satte sin ære i å utføre ett hvilket som helst arbeide på beste måte og til alles tilfredshet. Hans arbeide var preget av vel gjennomtenkte planer og oppdragene ble derfor ofte utført på bemerkelsesverdigg kort tid.

Som verneombud arbeidet han mye for å heve sikkerheten på arbeidsplassene.

Det tragiske biluhellet den 9. september i år rev ham så altfor tidlig bort.

Vi har mistet en dyktig og trofast medarbeider og en særliggod arbeidskamerat.

NYTT FRA MASKINFRONTEN

Ett nytt år står for døren og med det, i likhet med tidligere år, står vi også foran fornyelse og utvidelse av maskinparken.

Av bevilgningen for 1972 er bl.a. planlagt innkjøpt:

- 2 stk. VOLVO NB 88 lastebiler
- 10 " MERCEDES TYPE 306 patruljebiler
- 2 " CATEPILLAR 12 F M/POWER-SHIFT veghøvler
- 1 " SCHEID gummihjulvalse
- 1 " BARBER GREEN asfaltutlegger
- 1 " TROMMEL-UNIT 330 HK snøfreser
- 1 " VIFTE-UNIT 180 HK snøfreser
- 2 " CATEPILLAR TYPE 950 hjullastere
- 1 " CATEPILLAR TYPE 966c hjullaster

Disse vil samlet komme på den nette sum av nærmere kr. 3,3 mill.

Sammen med anskaffelse av diverse annet utstyr, vil nyinvesteringene 1972 i maskinsektoren løpe opp i ca. kr. 3,5 mill.

Ny kollega

En ny avis har sett dagens lys, denne gang bedriftsavis for Hedmark vegvesen. Bladets innhold og form skiller seg ikke mye fra vårt blad, informative artikler og diverse beretninger.

Veg-avis for Hedmark kalles den foreløpig, men redaktøren, sekretær Hegdalstrand, har utlyst navnekonkurranse, så dette ordner seg sikkert til neste nr.

Vi gratulerer med tiltaket og ønsker lykke til med avisarbeidet i tiden framover.

Husmødre!

SPAR MINST 40%

Kjøp vaskemidler til nesten halv pris hos BP

Her får De vaskemidler til all slags klesvask, oppvask og rengjøring . . . kjøp BP vaskemidler hos oss – høyeste kvalitet til laveste pris!

VELKOMMEN TIL

BP STASJONENE





forsikring

GJELDER DET LIVS- OG SKADEFORSIKRING?

Da lønner det seg å kontakte

F A G M A N N E N

Våre distriktssjefer i Troms

Jenvald Kristiansen, Skjervøy, telefon Skjervøy 185,
William Martinsen, Tromsdalen, telefon Tromsø 98 320
Arnljot Strand, Øverbygd, telefon Moen i Målselv 493
Arne A. Hanssen, Harstad, telefon Harstad 64 285

STAR GJERNE TIL TJENESTE

Forsikring er Samvirke

Brødrene Hansen

TROMSØ

MASKINER FOR BYGG OG ANLEGG

Vår anleggsavdeling leverer:

MICHIGAN hjullastere, DRAVN knusere,
Transportører.

Alt i anleggsutstyr!

Transportbånd, stim- og trykkluftslanger.
VALVOLINE smøreljer til alle formål.

Vår friluftsavdeling gir tilbud på:

Årets båter fra landets ledende fabrikker.
EVINRUDE og YAMAHA påhengsmotorer.
VOLVO PENTA hekkaggregater.

Bilco

☎ 8 45 40

Salg med service.

ALT
FRA
ETT
STED

- Trelast
- Byggevarer
- Sanitær
- Støpegods
- Beslag
- Kjøkkeninnredninger
- Varemagasin
- Redskaper
- Wire
- Verktøy
- Sementvarer

Kontakt oss – et moderne
firma med tradisjon
i bransjen.

AUSTAD
I SJØGATEN * ☎ 8 45 50