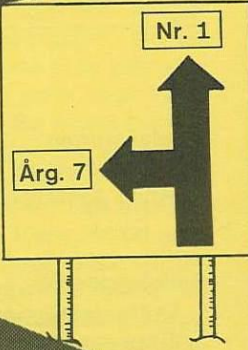


# Vegs i kka

*Stofur veganna*



Mars 1975



# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

NR. 1 — MARS 1975  
7. ARGANG

INNHold:	side
Informasjon .....	3
Vegvesenets virksomhet i 1974 ....	4
Planleggingsprogrammet 1975 ....	9
Veg og samferdsel i fokus .....	12
Ny infartsveg til Harstad sentrum ..	14
Besøk i vegmesterområde 2 .....	18
Nødvendig å prioritere opplæringstiltak .....	22
Vektkontrollen — bidrar også til et sunnere konkurransemiljø i transportyrket .....	25
Aksjon Trafikksikkerhet 1974 fortsetter i 1975 .....	29
Selvransaking .....	30
Skadestatistikk for 1974 .....	33
Nytt fra administrasjonen .....	34
Kontaktmøte for vedlikeholdet i område 1 .....	35
Småplukk fra vegkontorets arkiv for 100 år siden .....	35
Vi gratulerer .....	37
Dødsfall .....	37
Kva med fornminne .....	38
Veg sport .....	39
Førstehjelpskurs .....	40
Kompressorkurs .....	42
Høvelkurs .....	42
Løsning på kryssord i nr. 4/1974	43

## I redaksjonen:

Olve Reiersen  
Anna Josefsen

## Redaksjonsråd:

Driftssjef Gunnar Eigeland  
Oppsynsmann Olav Berglund  
Verkstedarb. Åge Seppola  
Jordskiftekan. Gaute Kydland  
Bilsakkyndig Odd Halvorsen

## Utgiver:

Vegkontoret i Troms

## Sats og trykk:

Harald Olsens Trykkeri

## Opplag:

1200 eksemplarer

Neste nr. kommer i juni måned. Vi ber om at stoff leveres innen 10. mai d.å.

## Informasjon

Informasjon, er et stikkord som stadig går igjen. Man finner det i utredninger om dette og hint, i direktiver av ulike slag, i spørsmål som vedrører samarbeid — ja, skal tro om det går en eneste dag uten at dette ordet dukker opp, i skrift eller tale, og treffer vi ikke på det der, så jammen har vi streifet det i tankene våre.

Og når dette så ofte dukker opp, så er det vel i erkjennelse om at informasjonen ikke har vært god nok, vi ser det i samfunnet som helhet og vi ser det selvsagt innen vår egen etat. Vi har nok til en viss grad forsømt vår informasjonsplikt, ikke bare innen våre egne rekker, men også ovenfor publikum, brukerne av vårt produkt, vegene.

Når det gjelder å spre opplysninger/-orienteringer om vår virksomhet, om spesielle forhold m.v., har vi hittil i altfor stor grad latt pressen selv sørge for å finne fram til det aktuelle stoff. Og rett skal være rett, pressen har da gjennom årene levert endel fine reportasjer og de har også ved flere anledninger satt fingeren på spesielle tilhøve som har irritert trafikantene, kanskje med rette. Men, som det kom fram under oppsynsmannskonferansen i Harstad i fjor høst, så var det svært ofte reportasjene ble presentert som angrep på vegvesenet, gjerne med store oppslag. I mange tilfelle skyldes dette avisfolks mangel på kjennskap til de lover og reglement vegvesenet er bundet av — det hender heller ikke så sjelden at vegvesenet blir utsatt for angrep som riktig skal rettes mot politikerne.

Å sørge for at journallister med samfunnsoppgaver som virkefelt, får seg tilført de nødvendige kunnskaper for å make sin jobb, kan imidlertid ikke

være vegvesenets oppgave — dette må avisene selv ta seg av.

Men vi kan gjøre vårt for å skape litt mere blest om alle de positive sider ved vår virksomhet, som vi er ubeskjedne nok til å mene er tilstede i fullt monn, skape mere forståelse for vårt arbeid og også for de problemer vi har å kjempe med, ved regelmessig å skaffe fram stoff som kan presenteres avisene og som disse kan bruke som det er eller kan gi idé til større reportasjer. Og for at vi skal make dette, må vi be alle som har oversikt over det som skjer eller skal skje, og kanskje ikke minst hvorfor noe ikke skjer, det være seg små som store ting, usedvanlige ting, i det hele alt som kan tenkes servert i en avis, de må la dette straks bli kjent for de som steller med informasjon, redaksjonen for «Vegstikka» skulle vel være de nærmeste til å samle disse opplysningene for videre spredning til lokalpressen.

Den *interne informasjon* er ikke mindre viktig. Vegvesenet har lenge vært og er fremdeles i rivende utvikling på en rekke felter — dette setter store krav til de ansatte som på sin side føler at behovet for informasjon er stadig stigende. Ikke minst kan en tilfredsstillende informasjon om virksomheten i større sammenheng enn den som er begrenset til ens egen arbeidsoperasjon, være med på å gjøre tilværelsen mere meningsfylt. Arbeidsplassmøter, områdemøter og andre kontaktmøter med gjennomgåelse og drøfting av planer m. v. kan bidra til å vekke følelsen av at man er mere enn en brikke i prosessen.

«Vegstikka» har her sin store misjon — skape forståelse for etaten og de

## Vegvesenets virksomhet i 1974

Arsmeldingen fra vegsjefen om virksomheten i 1974 foreligger ikke ferdig, men vi har da funnet fram noen av oppsummeringene. Et særlig trekk er den usedvanlige høye aktiviteten på anleggssektoren. I tillegg til årets bevilg-

mangeartede oppgaver vi har å stri med — orientere over regelverk og retningslinjer — presentere planer — være med å skape økt trygghet og trivsel på arbeidsplassene, for å nevne noe.

Men den interne informasjon må ikke bare gå en veg — fra ledelsen og ut til de ytterste ledd — forbindelsen tilbake er meget viktig å holde åpen og selvsagt også å bruke den. Først da har informasjonen fått et mønster som kan gi resultater.

Et ledd i å skape et slikt mønster, er den sammensetting redaksjonsrådet for «Vegstikka» nå har fått. Fra og med dette nr. har det et medlem fra oppsynsmannsstaben, et fra øvrige tjenestemenn i distriktet, et fra vegkontorets personale, et fra bilkontrollen og et fra ledelsen.

Disse er oppnevnt i samråd med organisasjoner og foreninger m. v. og gjennom dette redaksjonsrådet skulle alle ansatte kunne finne sitt talerør. Dette rådet skal da først og fremst gi redaksjonen nødvendig støtte i stoffvalget — være en idébank. Men redaksjonsrådet er ikke uttømmelig for idéer, det oppfordrer flest mulig til å komme med idéer, ta opp problemer til debatt, enten ved henvendelse til et av rådets medlemmer eller direkte med redaksjonen.

Kanskje det er noen som vil produsere noe selv? Det ser vi gjerne. Og velkommen skal dere være.

ninger hadde vi på riks- og fylkesveganlegg stående ubrukt fra før i alt kr. 14,8 mill, slik at vi tilsammen kunne disponere kr. 99,4 mill. til anleggsformål i 1974.

1974-driften var fra starten av lagt opp med tanke på forsering av fremdriften ved flere anlegg — spesielt hadde vi tatt sikte på å kunne sette trafikk på Skibotn - Løkvoll til jul — og det holdt jo. Videre ble det lagt an på å utnytte det usedvanlig fine høstværret.

Alt dette skapte et stort pengeforbruk. Ved utgangen av året hadde vi således brukt kr. 100,8 mill. — det er kr. 1,4 mill. mer enn det vi hadde til disposisjon på riks- og fylkesveganlegg i 1974.

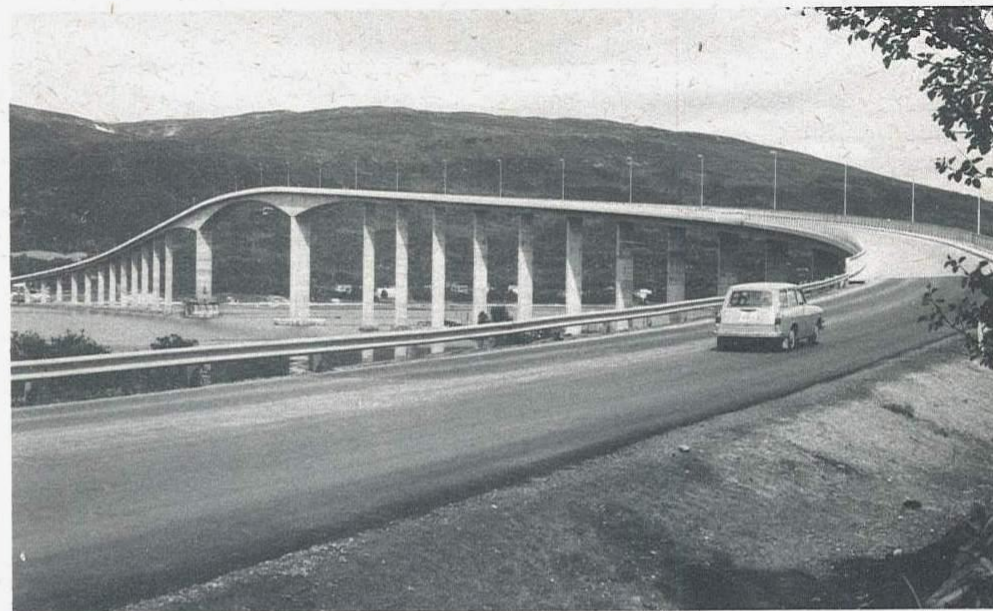
Og de største begivenhetene:

- Tillatt ferjefri forbindelse forbi Lyngenfjord.
- Åpning av Sandnessundbrua ved H. K. H. Kronprins Harald.
- Etableringen av ferjeforbindelsen Stornes-Bjørnå-Alvestad.
- Etablering av ferjeforbindelser med Reinøya, Uløya og med Laukøya.
- Ny bru over Målselv ved Olsborg.
- Tatt i bruk nye parseller i E78, Rv.83, 84 og 86.
- Oppstartning av flere større fylkesveganlegg.

Og en rekke andre mål er nådd på anleggssiden — viktig nok for de som til daglig er avhengige av disse vegene og bruene.

Til vedlikehold av riksveger og fylkesveger i Troms fylke har vi brukt i alt kr. 52,9 mill. — av dette har kr. 1,6 mill. gått til vedlikehold av gater/veger bortsett til Harstad og Tromsø kommune.

Også i 1974 gikk en stor del av disse midlene til vintervedlikehold —



Fullføringen av Sandnessundet bru var en av de store begivenheter i fjor.

Utrasing på fv.anl. Grunnvassbotn — Aun som likevel ble ferdig som planlagt





Fra oppstartingen av fv.anl. Mefjordbotn - Senjehopen.

26 % av riksvegvedlikeholdsbudsjettet og 41,5 % av det som var satt av til vedlikeholdet av fylkesvegene. Dette utgjør omlag det dobbelte av landsgjennomsnittet — det *må* bli for lite igjen til sommervedlikeholdet.

Likevel, vi har da kommet oss igjen om det planlagte program for dekkefornyelser, 10,5 km asfalt og 55,6 km oljegrus. Og av nylegginger ble utført 17,5 km asfalt og 65,6 km oljegrus.

Maskinavdelingen melder at det er gjort maskinkjøp for kr. 5,3 mill. i 1974, det gjelder av større utstyr — 3 lastebiler, 15 patruljebiler m. v., 1 motorveg-høvel, 2 hjultraktorer, 3 vegvalser, 1 borrhigg, 1 silomater, 1 knuserverk, 1 spesialkran, 1 sorteringsverk, 2 el. aggregater, 1 motorsnøfreser.

Vi har nå foruten vegsentralen i Nordkjosbotn, 10 vegstasjoner og 9

veggarasjer/brøytestasjoner. I Harstad er ny vegstasjon under bygging.

Regnskapet for maskinparken viser at det er hjullastere, jord- og fjellarbeidsmaskiner samt knuserverk som i kroner og ører kommer best ut, mens ploger er en kilde til bekymring for pengepungen vår.

Det er innført 91 km nye forkjørsveger, av dette utgjør den nye linjen for rv. 6 på østsiden av Lyngenfjorden størstedelen. 680 km. riks- og fylkesveger ble nyskiltet i 1974 og 400 km ble nykilometrert. Til dette medgikk 2900 skiltsokler og ca. 2400 skilt. Dermed skulle alle riksvegene og ca. 880 km av fylkesvegene nå være nyskiltet.

Trafikktellinger har foregått på 20 steder over i alt 10 dager fordelt over hele året — i tillegg har 2 maskinelle telleapparater vært i kontinuerlig drift,



Det hører med til virksomheten å overrekke kokkene blomster.

Trafikkåpning Skibotn - Løkvoll 13.12 som første «sydgående» trafikant, -74 — Sigurd Krogstad, Tromsø, mottar blomster av vegsjefen.





Og regnskapet er en viktig sak —  
Gunn Wæraas ved punchmaskinen.



Ja — herr vegmester og herr vegsjef —  
man må sørge for bedre veger, så slipper man slikt.

## Planleggings- programmet 1975

Vegsjefene skal hvert år utarbeide en plan for de vegundersøkelsene som skal utføres i løpet av året. Denne planen skal behandles av Vegdirektoratet og av Fylkesutvalget som gir egentlig bemyndigelse til igangsetting av henholdsvis riksveg- og fylkesvegundersøkelser. Vi må derfor ta visse forbehold når vi nedenfor gir en kort oversikt over aktuelle planleggingsoppgaver i 1975.

**E 6 LANGMYRA — BUKKEMYRA.**  
Stikning av øvre trasé ble utført av



1 på rv. 83 ved Gangsås og 1 på E-78 ved Norberg.

Trafikkseksjonen har ellers bl.a. behandlet ca. 30 reguleringsplaner — 9 vegkryss ble kanalisert for å bedre trafiksikkerheten og trafikkavviklingen. Det er videre bygget 25 nye busslommer. Antall behandlede avkjørsels- og dispensasjonssaker var 950 — omtrent det samme som foregående år.

Planavdeling har utført utrednings- og hovedplanarbeid for i alt 51,1 km riks- og fylkesveger, mens ytterligere 33,9 km er under arbeid.

Detaljplaner er fullført for 38,8 km riks- og fylkesveger og det er 71,4 km slike planer som er påbegynt, men ikke ferdige.

Vi har i 1974 sysselsatt gjennomsnittlig 580 mann i den ordinære anleggs- og vedlikeholdsdrift og i tillegg var det beskjeftiget 131 mann i sysselsettingsperioden.

Ved vegkontoret var det ved utgangen av året 92 organiserte stillinger — i

tillegg var 8 oppsynsmenn og oppsynsmannsassistenter knyttet til diverse seksjoner ved vegkontoret.

I distriktet hadde driftsavdelingene i alt 36 vegmestre/oppsynsmenn og 19 oppsynsmanns- og kontorassistenter.

Til bilkontrollen i Tromsø var knyttet 5 bilsakkyndige, 2 vektkontrollører og et kontorpersonale på 7 1/2, og personalet i Harstad bestod av 3 bilsakkyndige og 5 kontorfolk.

Kjøretøyparken i Troms fylke utgjorde ved årets slutt 42 152 kjøretøyer, hvorav 30 064 biler.

Det er i alt foretatt nærmere 8 200 kjørekontroller på drøye 14 % av antall registrerte kjøretøyer.

Vektkontrollen har foretatt 2 854 kontroller og av disse funnet 1 517 kjøretøyer med overlast — 135 ble ilagt gebyr på i alt kr. 183 600,00

I alt har 4 250 avlagt førerprøver i 1974 og 4 600 har fornyet sitt sertifikat. Nærmere 26 % av de som forsøker seg for første gang, klarer ikke prøven.

konsulentfirma i 1974 etter at Vegdirektoratet anbefalte øvre trasé lagt til grunn for detaljplanleggingen. Senere er det levert inn klage over linjevalget til Samferdselsdepartementet, og Vegdirektoratet har sendt spørsmålet om linjevalget på strekningen Perniamyra-Bukkemyra over til Samferdselsdepartementet til endelig avgjørelse.

#### **E 6 FORSETMOEN — KOBBERYGGEN.**

Etter at vegen gjennom Salangsdalen har fått slik høy standard er det blitt klart at det bør gjøres noe med strekningen omkring Brandvollkrysset. Et konsulentfirma har utarbeidet 4 alternativer for ombygging av vegen og vegkontoret har bestemt at det arbeides videre med et alternativ som bare krever en forholdsvis kort omlegging.

#### **E 6 HØGTVERRELV — TUNE.**

I fjor gjorde vi unna resten av markarbeidet her og kommunen og grunneierne skal få uttale seg før vi legger saken frem for endelig godkjenning. Vi håper at anlegget da kan gå sammenhengende til hele strekningen er bygd om.

#### **E6 ELVERUM — ANDSELV.**

Fra Bardufoss yrkesskole og gymnas og til Heggelia kapell er det stor gang og sykkeltrafikk, og det har vært en del ulykker her. Derfor skal vi i løpet av året lage planer for gang/sykkelveg med sikte på å få denne bygget i 1976.

#### **E6 KROKSENG BRU — SOLLI.**

En god del av denne strekningen ble bygd om i forbindelse med ny bru over Målselva, og vi har godkjent plan for hele parsellen. Det har imidlertid vist seg at det er spesielt vanskelige grunnforhold på myra mellom Husflidskolen og «Solligruva», og det er tatt ut så mye grus og sand i grustaket at terrenget er blitt nokså mye forandret siden veg-

traséen ble stukket. Det må derfor tas nye profiler og legges på en ny profilinje, mens horisontaltraséen forutsettes beholdt.

#### **E6 SOLLI — TEIGLAND.**

Det er blitt mye god veg gjennom Takelvdalen og over Heia og når bruene over Lille og Store Olderbekk blir ombygd med det første, vil det bli en lett kjørt strekning. Mellom Solli og Teigland mener en at det bør fastlegges trasé for framtidig veg, og det vil derfor bli utarbeidet hovedplan for en slik trasé.

#### **E6 RISLAMOEN — SØRKJOS.**

Selv om omleggingen gjennom Storsteinnes vil bli satt i gang i år, regner en med at det i tillegg må sikres en trasé for framtidig E6 fra Rislamoen til Sørkjøs. Traséen er lagt inn omtrentlig på generalplankart for Balsfjord, men ved hjelp av konsulent vil en prøve å få bestemt traséen med stor nøyaktighet.

#### **E6 SØRKJOS — NORDKJOSBOTN.**

Denne vegstrekningen har en del skarpe og en del umotiverte kurver og kan oppvise en del kraftige telehiv i visse perioder. I hovedtrekkene må en forutsette at framtidig veg vil bli liggende på samme sted, og det vil bli lagt plan for utbedring av de svakeste partiene i overensstemmelse med dette.

#### **E6/E78 HOVEDVEGSYSTEM I NORDKJOSBOTN.**

Med tanke på å sikre framtidige traséer for E6 og E78 ved Nordkjøsbøtn har vi gående grunnundersøkelser og konsulentoppdrag over et ganske stort område ved Nordkjøsbøtn.

#### **E78 NORDKJOSBOTN - FAGERNES.**

Det vil bli laget plan for omlegging av E78 i og langs sjøen ved Laksvatnbukt.

En håper også å få undersøkt strekningen fra Kantornes og et stykke forbi de mest skredfarlige partiene i Lavangsdalen.

#### **E78 NORBERG (TROMSØSVINGEN) - TROMSØBRUA Ø.**

Her er det stukket ut ny trasé og Tromsø kommune har utarbeidet reguleringsplan på dette grunnlaget.

#### **TROMSØBRUA V - BREIVIKA.**

Denne vegstrekningen har foreløpig fylkesvegstatus, men må regnes som en av de viktigste og mest trafikkerte veger i fylket. Den fører til den nye, store havna i Breivika, Universitetet, og den nye *Tverrforbindelsen over Tromsøya*. Vegvesenet vil måtte engasjere seg sterkt i planleggingen og gjennomføringen av disse vegprosjektene som er gitt høyeste prioritet av det lokale Vegplanutvalget for Tromsø.

#### **RIKSVEG 6 NORDOVER I FYLKET MOT FINNMARK.**

Etter at trafikken til nordfylket og Finnmark ble lagt om til østsiden av Lyngenfjorden er det blitt enda mer nødvendig å tenke på en utbedring av strekningen fra *Kvesmenes til Skibøtn*, og her vil vi begynne planleggingen til høsten.

I *Kåfjord* må det lages plan for utbedring av strekningen fra Skardalen til Kåfjordbøtn.

Det har vært klaget en del over *Langslett vegkryss*, og det arbeides nå med en plan for utbedring av dette krysset slik at det kan bygges om snart.

En hadde håpet på at hele riksveg 6 skulle få svart dekke innen utgangen av inneværende vegplanperiode dvs. i løpet av 1977, men dette vil nok bli for hardt med de bevilgningene som vi kan vente.

Planavdelingen må imidlertid sørge

for at planleggingen blir utført i løpet av året helt til grensen mot Finnmark. Heldigvis vil svært mye av dette kunne planlegges nokså enkelt, men det er langt!

Brua over *Sørstraumen* skal også settes i gang midt opp i alt dette, og det må planlegges ny veg fra Karvik til Sekkemo.

I Sør-Troms skal det lages planer for den siste parsellen av riksveg 19 i Troms med grusdekke gjennom Langvassdalen. På *Grytøya* skal planlegges for utbedring av den nye riksvegstrekningen mellom Bjørnrå og det nye ferjeleiet nord for Fenes.

Riksveg 83 er nå snart ferdig ombygd fra Tjeldsund bru til Blomjoten, og om ikke lenge er detaljplaner fra Kanebogen til Harstad sentrum ferdig. For den gjenstående delen, fra Blomjoten til Kanebogen er det laget hovedplan som har vært til uttalelse hos diverse etater og interesserte. På dette grunnlaget vil vi arbeide oss frem til endelig plan for en trasé som vi skal få sikret.

På riksveg 84 er det mange parseller og de kommunene som denne ruten går gjennom, er blitt bedt om å sette opp en prioritetsrekkefølge for planleggingen. Det vil i alle fall bli laget plan for strekningen fra Elvelund bru til kryss med riksveg 851 i år.

Vi har forsterket planleggingsinnsatsen på riksveg 86 mellom Sørreisa og Finnfjordbøtn og på riksveg 851 mellom Øvrevatn og Sjøveggen ved å ta inn konsulenthjelp til disse oppgavene.

På Senja og på Kvaløya har vi store oppgaver både på riks- og fylkesveg-siden.

Parsellen Lillevassmyr-Kampevoll av riksveg 860 i Tranøy skal snart få sin hardt tiltrente utbedring, og vi har tenkt å begynne detaljplanleggingen fra Kampevoll mot Øvrebøtn.

Vi må også begynne å se på riksveg

## Veg og samferdsel i fokus

Jordskifte kandidat Gaute Kydland har lest div. utredninger:

Hvert år sluker Samferdselssektoren en vesentlig andel av de offentlige midler. Vegvesenet bruker sin broderlige andel av dette. Et flertall av landets borgere benytter seg daglig av de tjenester og verdier som vegvesenet tilfører samfunnet. En vesentlig andel av befolkningen kommer en eller annen gang i livet i kontakt med etaten på annen måte, avkjørselssøknader, grunnverv, erstatningskrav osv.

På denne bakgrunn er det naturlig at vegvesenet, som forvalter av sentrale samfunnsverdier, blir viet en viss oppmerksomhet. Interessen har øyensynlig vært stigende i den senere tid. I løpet av 1974 ble det for eksempel avgitt innstilling fra ikke mindre enn 3 offentlig oppnevnte utvalg som har arbeidet med viktige spørsmål innen dette feltet.

*Hovedkomiteen for reformer i lokalforvaltningen*, kalt Juulkomitéen, har behandlet spørsmålet om blant annet endringer i ansvars- og kostnadsdelingen i forbindelse med planlegging, anlegg og vedlikehold av vegnettet vårt. Omorganisering av vegetaten, delegering og desentralisering av myndighet, omklassifisering av vegnettet og spørsmål om hvilken status vegkontoret i de enkelte fylker skal ha, er forhold som tas opp i utredningen. Komiteen slår til lyd for en relativt drastisk reduksjon i riksveg lengden ved nedklassifisering til fylkesveg, uten at spørsmålet behandles i detalj.

*Utvalget for norsk samferdselsplan* har kommet med sin første delutredning som omhandler målsettinger og virkemidler i samferdselspolitikken. Herunder behandles også spørsmålet om forholdet mellom beslutningsmyndighet og økonomisk ansvar på de ulike

861 fra Silsand mot Gibostad, men det vil først bli særlig fart i planleggingen fra neste år når vi får levert kart i stor målestokk.

Vi må ikke glemme fylkesvegprosjektet Svanelvplass-Grunnfarnes eller «Kaperdalsvegen», som er det navnet den er mest kjent under. Det er laget detaljplan fra Svanelvplass og til Øvre Gamme, vi har kart over hele strekningen, og det er satt ut snødybdemålere. Vi har tenkt å ha et nært samarbeid med naturvernmyndighetene og planlegge såpass mye i detalj hvert år at vi ligger godt foran anleggsdriften til enhver tid.

Etter at Kvaløya også har fått sin bruforbindelse og boligbyggingen be-

gynner å skyte fart der ute, vil det være sterkt ønskelig å få lagt svart dekke på riksvegene der. Først må det satses på strekningen til Eidkjosen, der trafikken er størst.

I de ytre områder satses det kraftig med store tilskudd fra statens side til fylkesveganleggene som skal gi vegforbindelse til Sommarøy og til Grøtffjord-Tromvik. Størstedelen av planleggingsarbeidet er allerede utført, men det vil være nødvendig med en del justeringer på begge steder.

Denne oversikten er på langt nær noe fullstendig planleggingsprogram, men skulle gi et visst inntrykk av de viktigste oppgavene planavdelingene får å stille med i 1975. BJS

nivå i forvaltningen, stat, fylke og kommune. Utvalget går prinsipielt inn for at det økonomiske ansvar skal påhvile det forvaltningsnivå som bestyrer vedkommende sektor. Eksempel: Fylkesveger hører beslutningsmessig under fylkesmyndighetene, og driften bør i sin helhet belastes fylkesbudsjettet. — Som sentrale målsettinger i samferdselspolitikken skisserer utvalget blant annet forsvarlig ressursforvaltning, vern av natur- og bomiljø, distriktsutbygging og høg trafikksikkerhet.

Begreper som demokratisering, desentralisering og effektivisering danner grunnstammen i Juul-komiteéns mandat. Det er ikke vanskelig å se at dette er forhold som ligger under, også i innstillingen fra Utvalget for Norsk Samferdselsplan. Særlig Juul-komiteen kommer med en rekke forslag som uten tvil er av interesse for en stor del av dette organs leserkrets. En nærmere redegjørelse hadde derfor vært på sin plass, men i denne omgang skal en innskrenke seg til en rask behandling av et par spørsmål fra en tredje innstilling, avgitt av *Riksvegutvalget av 1973*.

Riksvegutvalget behandler myndighetsfordeling og beslutningsprosess, herunder planleggingsprosess, innen vegsektoren. Det presiseres at det er behov for en stadig vurdering av forholdet mellom de sentrale og lokale myndigheter. Ytterligere delegeringer og forenklinger i saksgangen må vurderes. Planleggingsprosedyren er intet unntak. Det refereres til det arbeidet som er i gang, blant annet ved at det legges større vekt på oversiktsplaner. Derved kan godkjenning av detaljplaner i stor utstrekning skje på lokalplanet.

Riksvegutvalget hevder, tydeligvis med sideblikk til Juul-komiteéns innstilling, at kravet om en forvaltning under størst mulig demokratisk kon-

troll er vel ivaretatt i vegvesenet. Det vesentlige er å oppnå en desentralisering av beslutningsprosessen. Fylkeskommunene vil måtte få en sentral plass for ettertiden.

Sentralt i mandatet for Riksvegutvalget av 1973 står spørsmålet om nedklassifisering av større eller mindre andeler av riksvegnettet. Utvalget har vurdert 3 alternativ:

- Alt. 1: Riksvegnett av noenlunde samme omfang som i dag.
- Alt. 2: 34 % av samlet riksvegnett i landet nedklassifiseres.
- Alt. 3: 66 % av samlet riksvegnett i landet nedklassifiseres.

Utvalgets flertall går inn for alt. 1 i overskuelig framtid. Flertallet går imidlertid inn for at det i hvert fylke etableres et vegstyre som får godkjennings- og beslutningsmyndighet i en rekke saker som angår riksveg. Derved oppnår man en viss desentralisering av myndighetsutøvelsen.

Mindretallet går inn for alt. 2 hvorav et utvalgsmedlem prinsipielt går inn for alt. 3.

Hva så med Troms? — I forhold til dagens situasjon, pr. 1/1 1974 var riksveg lengden i Troms 1 602 km, innebærer alt. 1 en netto reduksjon av riksveg lengden på vel 22 km. Alt. 2 innebærer en reduksjon på 530 eller 33,1 %. Alt. 3 innebærer tilsvarende en reduksjon i riksveg lengden på 967 km. eller 60,4 %.

Hva vil skje? — Det er foreløpig for tidlig å si noe om dette. Som nevnt går Juul-komiteen inn for en relativt sterk reduksjon av riksvegnettet, mens altså Riksvegutvalget av 1973 går inn for status quo. Avgjørelsen er opp til våre politiske myndigheter.

Spørsmålet om riksveg contra fylkesveg har ikke bare formell interesse. Det kan få avgjørende betydning for myn-

## Ny infartsveg til Harstad sentrum

*Avdelingsingeniør Thor Hugo Brox har gitt oss denne redegjørelsen om den nye parsellen i Rv. 83 mellom Kanebogen og Harstad sentrum.*

I løpet av inneværende år vil anleggsarbeidet på strekningen Harstad syd (Kanebogen) — Harstadbotn ta til, og den nye traséen for Rv. 83, som forhåpentlig vil være ferdig i løpet av 1978, kommer til å representere et vesentlig skritt på veg mot etablering av tilfredsstillende trafikkavvikling og trafikkdifferensiering i området syd for Harstad sentrum.

Den nye riksvegen bygges som avkjørselsfri veg, i vegnormalen betegnet som vegtype B, og i henhold til vegnormalens vegklasse II b med total

dighetsutøvelsen innen vegsektoren i de kommende år. Det bør således ha stor interesse for folk både i og utenfor vegvesenet.

Til slutt en presisering: Ovenstående er ikke ment som en fyldestgjørende redegjørelse for stoff som er behandlet av de nevnte utvalg. Interesserte personer bør gå til grunnlagsmaterialet:

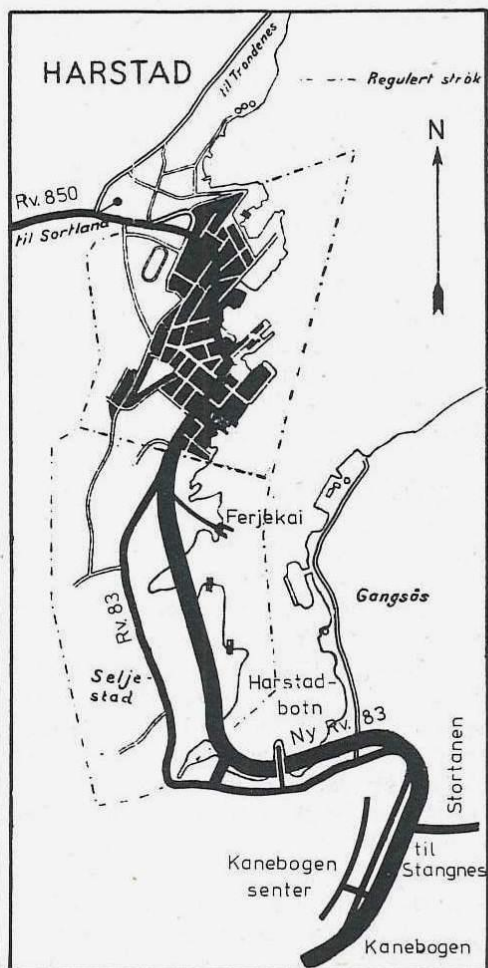
NOU 1974:34 Samferdselsdepartementet. — Overføring av arbeidsoppgaver til fylkene. Delegering av myndighet.

NOU 1974:44 Målsettinger og virkemidler i samferdselspolitikken.

NOU 1975:1 Ansvarsfordelingen i vegsektoren. — Riksvegnettets omfang.

vegbrede 10 meter hvorav kjørebanelen utgjør 7 meter. Vegens største stigning er 1 : 21 (ca. 48 0/00), og den dimensjonerte hastighet er satt til 70 km/time, det vil si at minste horisontal-kurve er lik 200 meter.

På viste kartutsnitt av området Harstad sentrum-Harstadbotn-Kanebogen



er den nye riksvegtraséen med krysnings- og tilknytningspunkter inntegnet. Traséen er helt i samsvar med generalplanens forutsetninger, og formelt fremmet i henhold til bygningsloven gjennom kommunens behandling av reguleringsplanene for området der vegtraséen er innarbeid.

Reguleringsmessig er alle forhold avklart på strekningen Kanebogen-Harstadbotn, mens det for strekningen Harstadbotn-Harstad sentrum enda gjenstår en del spørsmål som må diskuteres nærmere, da først og fremst vedrørende kryssplasseringer i tilknytning til Rv. 83, før reguleringsplanen kan fremmes for stadfesting.

I Norsk Vegplan er parsellen Harstad syd - Harstad sentrum forutsatt å gå fra

*Eksempel på dagens forhold på parsellen Kanebogen - Harstad sentrum som nå skal bygges om.*



Stortanen, men i samråd med kommunen har man ved Vegkontoret funnet det mest formålstjenlig å la første utbyggingsetappe også omfatte strekningen forbi det nye «Kanebogen senter» som kommunen har under planlegging. Det nye bysenteret vil nemlig komme til å skape en betydelig gods-/vare- og persontrafikk på strekningen Kanebogen - Harstad sentrum, og hensynet til de topografiske-, geotekniske-, miljømessige- og trafiksikkerhetsmessige forhold ble derfor avgjørende i vurderingen om en forlengelse av første utbyggingsetappe.

På et relativt tidlig stadium i forbindelse med traséutredningen, ble det klart at den nye riksvegen ikke kunne følge eksisterende Rv. 83 da en slik





*Eksempel på dagens forhold på parsellen Kanebogen - Harstad sentrum som nå skal bygges om.*

løsning ville bli uforholdsmessig dyr som følge av sterk gjenbygging langs traséen. Man ville heller ikke oppnå en tilfredsstillende separering av trafikken i og med at Rv. 83 da måtte tjene som fjerntrafikkåre og bolig-/adkomstgate med heller smale fortau til avvikling av gangtrafikken, en trafikksituasjon som sikkerhetsmessig ville ha vært meget labil.

Arbeidet med detaljplan for ny riksvegtrasé begynte våren 1974, og av hensyn til framdriften valgte man å la en konsulent utføre markarbeidet. I dette tilfellet var det Fjellanger Widerøe A/S, Trondheim. Men som følge av at de reguleringsmessige forhold på

strekningen Harstadbotn - Harstad sentrum enda ikke var avklart, ble detaljplanen i første omgang bare utarbeidet for strekningen Kanebogen - Harstadbotn, en strekning på 1 880 meter. Denne detaljplanen er nå oversendt Vegdirektoratet til godkjenning. En utarbeiding av detaljplanen som nevnt foran ble bestemt i samråd med kommunen, og var foruten det reguleringsmessige også betinget av at det i nær framtid skal bygges fortau på strekningen Harstad sentrum - Harstadbotn langs eksisterende Rv. 83, noe som vil forbedre de trafikale forhold vesentlig, samt at det alt inneværende år er bevilget midler til anlegget.

Når anleggsdriften på strekningen Kanebogen - Harstadbotn er ferdig, regner man med at detaljplanen for strekningen Harstadbotn - Harstad sentrum er ferdigbehandlet og godkjent, slik at anleggsdriften blir kontinuerlig for hele strekningen Kanebogen - Harstad sentrum.

Geoteknisk har den nye riksvegtraséen bydd på en del mindre problem. Først og fremst i Harstadbotn der vegen ligger på fylling ute i sjøen. Sjøbunnen i dette området består av et 2-4 meter tykt løst lagret siltig sandlag som ikke gir tilfredsstillende fyllingsstabilitet, og det er derfor nødvendig med mudring og tilbakefylling med sprengt stein for å forbedre dette forhold. Under fyllingene mellom Langnes og Stortanen må det også foretas betydelige masseutskiftninger for å øke stabiliteten, mens man i forbindelse med krysningen av Kanebogmyra må fjerne ca. 22 000 m<sup>3</sup> vannrik myr for å sikre vegen tilfredsstillende bæreevne.

Den nye riksvegen vil bety en vesentlig forbedring av trafikforholda i området syd for Harstad sentrum, i og med at man får fjern- og tungtrafikken over på denne vegen, mens eksisterende veg vil bli benyttet til bolig-/adkomstveg i den utstrekning det er mulig, noe som også vil forbedre trafikksituasjonen for de «myke» trafikantene. Det skal i denne sammenheng også nevnes at man tar sikte på ikke å tillate gangtrafikk langs den nye riksvegen. Hvorvidt sykling skal tillates, er enda ikke vurdert.

Av planfrie krysninger skal nevnes adkomst til Langnes, forbindelse til Gangsås, fotgjengerundergang nord for Stortanen og fotgjengerovergang midt på Kanebogmyra for å sikre den interne fotgjengertrafikken i det planlagte «Kanebogen senter». Begge fot-

gjengerkrysningene er i henhold til gjeldende reguleringsplaner.

På strekningen Kanebogen - Harstadbotn er det i den utarbeide detaljplanen foreslått tre T-kryss. Det ene ligger i Harstadbotn og skal gi forbindelse mellom den nye riksvegen og Seljestadvegen. Det andre som er plassert i nordenden av Kanebogmyra, skal gi forbindelse mellom Stangnesvegen og Rv. 83, mens det tredje er plassert i sydenden av Kanebogmyra og skal gi adkomst til Steinvegen.

I forbindelse med opparbeiding av nye vegparseller blir man alltid stilt spørsmålet om hvor mye det koster, og i dette tilfellet er svaret greit. Det blir dyrt. Investeringsbehovet for strekningen Harstadbotn - Kanebogen er kostnadsreknet til ca. 14,1 mill. kr. i 1974-kroner, og det gir en kostnad lik 7 512 kroner pr. meter veg.

Sammenligner man forannevnte investeringsbehov med kostnadsrammen Norsk Vegplan angir, må konklusjonen bli at parsellen Harstad syd-Harstad sentrum neppe kan stå ferdig før i 1979-80 om ikke tilleggsbevilgninger blir gitt.

## Besøk i vegmesterområde 2

178 km riksveg og 228 km fylkesveg har vegmester Ernst Hansen å administrere vedlikeholdet for, fra Nordland fylkesgrense i syd til Elverum vegdele i nord, fra Altevann i øst til Dyrøya i vest, det vil også si veger i 4 kommuner, et allsidig geografisk område. Av riksvegene har ca. 40 % «svart» dekke mens fylkesvegene som de fleste steder i fylket er dårlig utstyrt med slikt, bare 2 %.

— Men, likevel, Ernst Hansen, i fylkessammenheng er jo ikke dette så ille, forholdet med «svarte» dekker tilsvarer jo sånn omtrent gjennomsnit-

tet, har du egentlig noe å klage over?

— Når det gjelder de «svarte» dekker så er alt samlet på E6, og vi har da også andre viktige veger i området. Men, for all del, E6 er jo så absolutt den viktigste, det er jo selve livsnerven i Troms Innland, ikke bare det, vegruten er på en måte også vårt ansikt utad. Som gjennomfartsåre fra fylkesgrensen til de ulike sentra nordover, er jo parsellen her forbi det første inntrykk reisende får av vegforholdene i Troms. Dette er kanskje av noe underordnet betydning, men i alle fall, prioriteringen av E6 i utbedringsprogrammet har

*Brøyting i Lundlia.*



vært riktig, muligens burde utbyggingstakten vært ennå høyere i forhold til mange andre tiltak. Og det vil også i framtida være riktig å holde stamvegen gjennom fylket i en forfatning som er i takt med tiden. Ikke bare fra trafikantenes synspunkt, men også fra et vedlikeholdsmessig synspunkt, er det nå gledelig at ombyggingsarbeidene på de to siste «gammelparseller» på E6 er startet opp, nemlig Langmyra - Bukkemyra forbi Storfossen i Gratangen og Høgtverrelv - Tune nord for Setermoen.

Det er også gledelig at vi her i dette område som de første langs E6, skal få bygget ut gang- og sykkelbane gjennom Setermoen, et høyst nødvendig og populært tiltak som vil bli iverksatt i år.

Når det gjelder trafikkproblemer gjennom tettbebyggelser så har vi også Sjøvegan som det nå er absolutt nødvendig å gjøre noe med. Forholdene her vil jeg karakterisere som kummerlige både for gående og kjørende.

Er vi først her i strøket, vil jeg ikke unnlate å komme med et hjertesukk for rv. 851, den er blitt noe stemoderlig behandlet i utbedringsprogrammet. Denne vegruten var bardudølenes første vegforbindelse med «utenverdenen», Bardudalen har jo ikke, sånn i historisk sammenheng, særlig gammel bosetting, men ble fra første stund ganske avhengig av en brukbar forbindelse til sjøen. Og vegen ligger vel ennå omtrent der den «laget seg sjø» i sin tid. Tilstander som dengang det ikke var innvidd jord i Bardu og liket under dårlige værforhold vinterstid ble «laget» på Kobberyggen for senere over Magisås å kunne bli fraktet til kirkegården i lbestad, slikt forekommer vel ikke i dag, men området er like avhengig av denne vegen likevel.

— Dette området ditt er jo ganske vidstrakt og forskjellig, byr dette på



*Bård Inseth og Kristian Skogstad har problemer med kobraen.*

problemer i arbeidet med det daglige vedlikehold?

— Jeg tror jeg trygt kan si at det er allminnelig greit å administrere, stort sett bare fastland og i dag med VHF-samband som når praktisk talt overalt, har vi god oversikt og kontroll.

Men likevel, et område med kyst-, innlands- og høyfjells klima innenfor et og samme område og av og til også på samme tid, kan by på visse problemer. Temperatursvingningene er gjerne større og skjer også hurtigere i innlandet

enn ved kysten og dette setter store krav til høvelførernes påpasselighet.

Med slike variable værforhold med regn, snø og kulde på samme tid fra strøk til strøk, gjør det nødvendig å delegere myndigheten til forskjellige deler av vedlikeholdsstaben.

— Vi kjenner til at du er eneste vegmester som i dag har veg som ikke holdes åpen vinters tid.

—Stemmer, fylkesvegen fra Innset til Altevann, en 3 km lang vegstump, 500 m. o. h., lar vi gå igjen ut på høsten og tar den ikke opp før i begynnelsen av mars neste året. Utelukkende en turistveg og på ettvinteren og våren er det tildels stor trafikk av isfiskere og skiløpere. Vi sørger da også for nødvendig

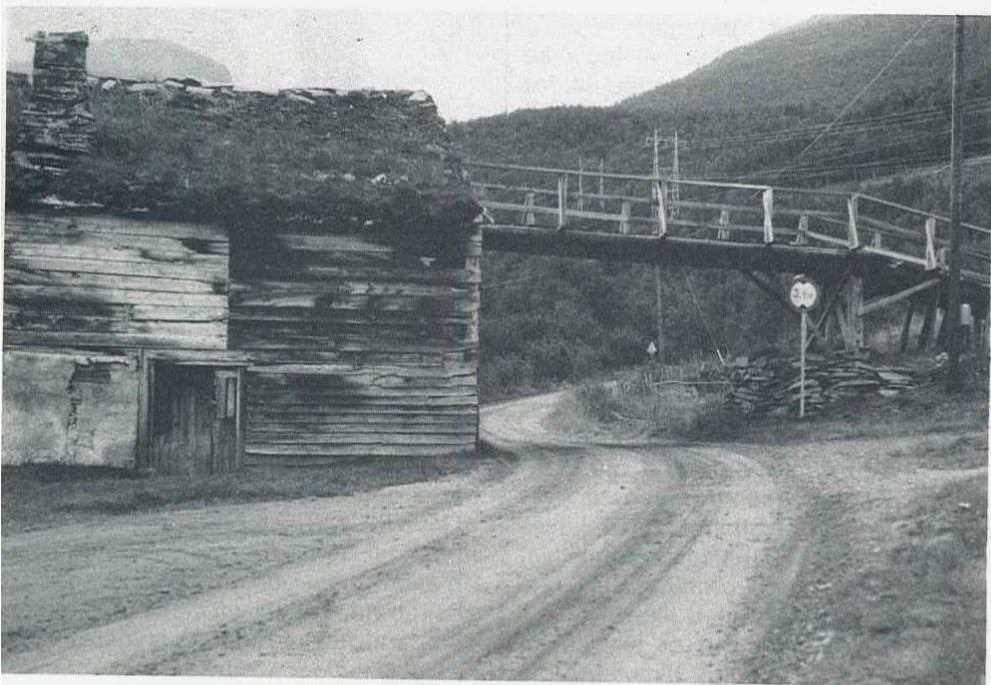
*Fotgjengeroverganger er ikke noe nytt fenomen — denne er vel også beregnet*

brøyting, mens det er Bardu kommune som rydder parkeringsplasser.

Når vi er inne på dette med turister, må vi tilbake til E6, den er sommerstid fylt med slike fremtoninger. Dette fører med seg at vi må ha et særlig våkent øye med denne vegen når det gjelder oppmerking og ikke å forglemme renholdet. Her finnes en rekke populære rasteplasser som trenger den service som turister sette pris på, bl. a. regelmessig tømning av søppeldunker både her og andre steder, en rutine som vi nå synes å ha fått bra skikk på.

Både E6 og flere andre veger går gjennom tradisjonelle elgråkk og slik oppmerking må vi derfor være påpasselig med.

*for «blakken». Fra fylkesvegen Dybdal-Inset.*



*Kristian Skogstad og Ernst Hansen i dyp konsentrasjon.*

—Ordet «resursmodell» nevnes titt og ofte i forbindelse med ditt område, hva er nå dette for nymotens påfunn, Ernst Hansen?

—Det drives nå et større undersøkelsesarbeid vedkommende vegenes tilstand over hele landet. For at sammenlikningen skal bli så reell som mulig, er det plukket ut spesielle veger i hvert fylke som skal overvåkes, veger som i standard og trafikkmengde er noenlunde ens. I Troms er tatt ut 2 vegstrekninger i område 6 og 2 i dette område, det er parsellen Nordland gr. - Brandvoll i E6 og rv. 851 fra Brandvoll til Sjøvegan. På disse strekningene registreres ukentlig bl. a. hvordan vegen på det tidspunktet er brøytet, om sommeren hvordan dekket er, grøftene, vegetasjonen i vegkanten m. m. Og selvsagt blir også pengeforbruket no-

tert, men dette gjøres ut fra regnskapene. Og de endelige resultatene, ja de mener vil bevise at vi her i Troms må bruke uforholdsmessig mye til vintervedlikehold, noe som går ut over sommervedlikeholdet, ja, dette er noe vi forresten har hatt på følelsen lenge.

— Så, vegmester, nå kan du spytte ut, du har vel et eller annet på hjertet?

— Den sentrale innkjøpsordning som er etablert her i fylket, er vel og bra for større avtaler og større saker. For mindre innkjøp burde man ha holdt seg til den tidligere praksis, å gjøre disse i distriktet. Vi hadde opparbeidet oss som gode kunder og stilte i aller første rekke når det gjaldt spesialservice i knipetak, nå blir vi forståelig nok behandlet som enhver annen tilfeldig kunde.

Det er ikke tvil hos meg at vi totalt

## Nødvendig å prioritere opplæringstiltak

Samarbeidsutvalget holdt den 10. februar sitt første møte for 1975.

Møtet var innledning til en ny valgperiode og det møtte delvis nye medlemmer. Fra ledelsen møtte vegsjef Herleiv Solberg, overingeniør Eilif Os, kontorsjef Einar Skagen og bilsakkyndige Odd Halvorsen.

sett hadde en for etaten billigere ordning før, for ikke å snakke om servicen — og den betyr også noe i økonomisk sammenheng.

Vegmester Ernst Hansen er som så mange andre vegmestere «sportsidiot» — han er klar over at hans yrke krever mye stillesitting — og innser derfor nødvendigheten av å holde kroppen i form. Fotballspiller i en årrekke for Bardu i. l., «norgesmester» er han også som medspiller på vegvesenets lag fra Troms som vant veg-cupen i fotball i Stavanger i fjor. En solid forsvarsklippe på fotballbanen, men blant vegfolk ikke mindre fryktet i langrennssporet i de årlige vegmesterskap på ski. Hvordan skjønner han så treningen — det blir gjerne 3 ganger 20 km for hver uke, sier han, å jøss, sier vi.

Og ikke nok med det, også det administrative plan drar nytte av hans idrettsinteresse, han er formann i Bardu i. l. på 4. året, og før den tid, formann i fotballgruppa.

Med seg i oppsynsmannsstaben i område 2 har han oppsynsmann Arnold Paulsen og oppsynsmannsassistent Arne Storhaug.

For de ansatte deltok oppsynsmann Agnar Nilsen, maskinkjører Harald Hansen (varamann for Martin Rognli), ingeniør Ole-Fr. Wikstrand, sekretær Arne C. Olsen, mens bilsakkyndig Ernst Selvik møtte som observatør. Maskinkjører Ivar Langstrand hadde forfall.

Ved valgene ble overingeniør Eilif Os valgt til formann, mens formannen i hovedtillitsmannsutvalget Martin Rognli ble valgt til nestformann.

Det forelå en omfattende sakliste, bl. a. Innstillingen fra opplæringsutvalget, administrasjonsbudsjettet 1976, riksvegbudsjettet 1976, foruten søknad om velferdsmidler, behandling av innkomne forslag og en rekke referatsaker.

*Innstillingen fra opplæringsutvalget* ble i store trekk positivt mottatt. Det var bred enighet om at denne innstilling vil kunne bidra til både en hurtigere og bedre løsning av opplæringsproblematikken. Utvalget pekte på nødvendigheten av en mere intensiv virksomhet på det lokale plan — at det nå bør avsettes personell til å forestå gjennomføringen av kursvirksomheten.

Utvalget dvelte ved innstillingens omtale av kursopplegget for arbeidere, punkt 8.404. Innstillingen hadde kommet fram til at det burde gis en generell opplæring i

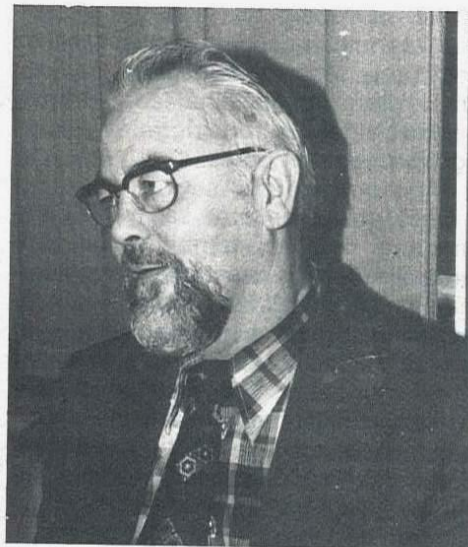
1. Et kurs i Vegnormaler  
Retningslinjer for vegbygging  
Standard arbeidsbeskrivelse
2. Et kurs i  
Driftsplanlegging/driftsoppfølging.

I tillegg gis opplæring i spesielle emner som:

Fjellsprengning — betongarbeid — sommer- og vintervedlikehold — asfalt- og oljegrusarbeider.

Samarbeidsutvalget hadde tidligere gitt en uttalelse om hva slik kursvirksomhet burde omfatte: I denne uttalelse var bl. a. nevnt at også vegarbeidere burde gis en generell innføring i vegloven, i vegvesenets administrative oppbygging, om vegvesenets plikter overfor trafikanter og grunneiere og også rettigheter overfor de samme. Videre ble pekt på nødvendigheten av opplæring i trafiksikkerhet, vernearbeid og at også hjelpemannskaper bør få en viss innsikt i maskiner og materiell det er vanlig å komme i befating med. Disse punktene kunne en ikke se opplæringsutvalget hadde festet seg ved og samarbeidsutvalget var fortsatt av den oppfatning at en slik generell innføring i vegvesenets plikter

*Magnar Angell som går som formann . .*



og også rettigheter så absolutt hørte hjemme i dette opplæringsprogram. *Budsjettforslagene for administrasjons- og riksvegbudsjettet 1976* ble også gjenstand for debatt. Når det gjelder riksveger syntes utvalget at de rammetall vegsjefen hadde fått til disposisjon for utarbeidelse av budsjettforslaget, var altfor snau og uttalte:

«Samarbeidsutvalget har gått gjennom budsjettforslaget for 1976 vedr. riksveger og vil peke på misforholdet mellom de tillatte rammetall og den store prisstigning i den senere tid, hvilket betyr langt mindre reelle bevilgningstall enn forutsatt i Norsk Vegplan og i realiteten en vesentlig reduksjon i det produktresultat som det opprinnelig var regnet med.

Samarbeidsutvalget vil beklage denne utvikling, som bl. a. kan influere på sysselsettingen, og vil be om at vegsjefens søknad om tilleggsbevilgning må imøtekommes.

*. . og Eilif Os som nå har overtatt roret i samarbeidsutvalget*



Samarbeidsutvalget finner det for sitt vedkommende unødvendig å peke på konkrete områder som eventuelle tilleggsbevilgninger bør tilgodese, men tiltrer den utredning vegsjefen har lagt frem i denne forbindelse.

Debatten i forbindelse med budsjettforslagene dreide seg ellers særlig om hvorvidt samarbeidsutvalget burde få uttale seg før budsjettforslagene forelå ferdigbehandlet fra administrasjonens side. Det ble fra flere hevdet at den uttalelse avgitt etterat budsjettforslagene er innsendt til Vegdirektoratet, neppe kan ha særlig virkning. Utvalget mente derfor at det burde gis høve til å drøfte budsjettproblemer på et langt tidligere tidspunkt, slik at mulighetene for å påvirke administrasjonen i budsjettarbeidet foreligger.

#### SAMARBEIDSUTVALGET

behandlet i møte 3. mars 1975 «Utkast til lov om arbeidsmiljø» og gav denne uttalelse: «Samarbeidsutvalget har drøftet lovutkastet i sammenheng med de foreliggende kommentarer til de enkelte kapitler og paragrafer.

Samarbeidsutvalget vil uttale at Arbeidervernloven har hatt stor betydning for en harmonisk regulering av forhold på arbeidsplassene. Men selv om den siste arbeidervernlov av 1956 ikke er gammel, har likevel samfunnsutviklingen skjedd så raskt, og det alminnelige syn på arbeidsplassenes trivsel og trygghet endret seg så vesentlig, at den gjeldende arbeidervernlov på en rekke områder må anses mangelfull og forældet.

Samarbeidsutvalget ser derfor med tilfredshet på at arbeidervernloven blir avløst av en ny lov om arbeidsmiljø, hvor der særlig legges vekt på å trygge arbeidernes liv og helse på arbeidsplassene.

Under gjennomgåelse av utkastets

paragrafer har samarbeidsutvalgets drøftelse av disse gitt inntrykk av at mange av paragrafene er så generelt utformet, at de kan gi muligheter for divergerende fortolkning. På den annen side inneholder utkastet så mange fullmaktsbestemmelser til Kongen, departementet og Direktoratet for Arbeidstilsynet, at samarbeidsutvalget må forutsette at uklarheter etter hvert som man får erfaring for lovens virkning i det praktiske liv, gjennom en smidig saksbehandling vil få sin løsning ved særbestemmelser.

Samarbeidsutvalget vil be Vegdirektoratet være merksam på slike bestemmelser i utkastet, som særlig er av interesse for vegvesenet. Som eksempel vises til utkastets § 5, hvor samarbeidsutvalget vil uttale:

«En arbeidende formann vil føle ansvaret for arbeidsmiljøet for den del av arbeidet han er formann for på sin arbeidsplass. Han bør derfor kunne defineres som en arbeidsleder etter § 5, og ha plikter som beskrevet i § 10. Det legges da vekt på at formannen først og fremst skal lede det daglige arbeidet og bruke nødvendig tid til dette. Først i den utstrekning han har overskytende kapasitet, skal han også delta i det arbeid han er satt til å lede. Samarbeidsutvalget har forøvrig intet vesentlig å bemerke til utkastet.»

Også en annen stor sak var til behandling, nemlig: «Innstilling fra Hollerutvalget om de ansattes medbestemmelse i offentlig forvaltning», og samarbeidsutvalget konkluderer slik: «Det er alminnelig antatt at med øket trivsel på en arbeidsplass øker produktiviteten, og der hvor den ansatte har en følelse av å medvirke til øket produksjon, øker trivselen. Med dette aksiom som utgangspunkt har samarbeidsutvalget gjennomgått innstillingen om de ansat-

## Vektkontrollen — bidrar også til et sunnere konkurransemiljø i transportyrket

Vi hadde vektkontroller før også, men da oftest bare i teleløsningsperioden. Med oppbud av politi, bilsakkyndig og tjenestemenn fra vegkontoret. Det var i en tid da størstparten av vegnettet i fylket, også mange av de aller viktigste vegene, periodevis enten var totalstengt eller største tillatte akseltrykk var satt så drastisk ned, at man, spøkefullt sagt, måtte gjøre to vendinger til kjøpmannen for å handle til påske. Det lå blodig alvor i restriksjonene — det var ofte et være eller ikke være for mange av våre veger.

Og vi har dessverre ennå en del slike veger — kanskje ikke der trafikken er stor — men viktige nok for de som er avhengige av dem. Utenom teleløs-

ningstiden er det gjerne bruene som er flaskehalsene for tungtrafikken. Nå har det imidlertid i de senere år foregått en systematisk ombygging av for svake bruer slik at vi pr. 1. januar 1975 kan tillate trafikk med inntil 8 tonn akseltrykk på 96 % av våre riksveger og 84 % av fylkesvegene. Under teleløsningsperioden er forholdet noe annet, fremdeles, men gjennom utbedrings- og vanlige forsterkningsarbeider på vegene, har vi etterhvert fått mange vegruter som tåler adskillig belastning.

Utviklingen av transportenhetene har foregått i langt større tempo enn hva vårt vegnett tåler. Stadig tyngre og større kjøretøyer settes inn i trafikken, også kjøretøyer som er beregnet på

tes medbestemmelse i offentlig virksomhet.

Samarbeidsutvalget kan vanskelig forestille seg hvorledes de ansatte innen vegvesenet skal kunne ha vesentlige muligheter for medbestemmelse i spørsmål av teknisk, økonomisk og politisk art for såvidt slike spørsmål er underlagt en fastsatt prosedyre gjennom sentrale organer.

Av den grunn er samarbeidsutvalget noe i tvil om rekkevidden av innstillingen om utvidet myndighet til samarbeidsutvalgene, punktene 1 og 2 side 12.

Derimot finner samarbeidsutvalget innstillingen vel egnet til innføring av de ansattes medbestemmelse på interner avgrensede organisasjonsmessige og administrative områder, og slutter

fullt opp om de tanker som her er nedfelt i innstillingen.

Samarbeidsutvalget har merket seg den utvidete myndighet samarbeidsutvalgene vil få etter innstillingen, og vil anta at så langt det har med den enkeltes plass i arbeidssituasjonen å gjøre, vil denne myndighet bety større ansvar for sikring av trivselsmiljøet, eventuelt i samarbeid med arbeidstakerorganisasjonene ved tillitsmannsutvalgene. Men samtidig vil samarbeidsutvalget måtte uttale, at en foreløpig har liten oversikt over omfanget av det arbeid samarbeidsutvalget vil få etter innstillingen, og hvilke konsekvenser dette kan få for utvalgenes arbeidsområde. Utover disse merknader finner samarbeidsutvalget ikke å kunne uttale seg om innstillingen.»



På vekta — med overlast

tyngre transporter enn hva vi kan tillate på våre vegger i dag.

Dette aktualiserte mere og mere et tiltak som kunne redusere omfanget av overlastingene. Disse hadde nemlig etterhvert blitt ganske omfattende.

Den 17. desember 1971 kom derfor forskrifter om gebyr for overlasting. De bilsakkyndige ble pålagt å håndheve disse forskriftene og apparatet ble organisert med et antall bilsakkyndige og vektkontrollører. Det ble opprettet en del slike stillinger og disse ble da underlagt en av de bilsakkyndige i hvert fylke — i Troms fylke sorterer de 2 vektkontrollørene under den bilsakkyndige i Tromsø.

Disse 2 vektkontrollørene skal dekke hele fylket. Det sier seg selv av dette lar seg ikke gjøre effektivt. Til disposisjon har de en stasjonær vekt (30 tonns

akseltrykkvekt) plassert i Tromsdalen og dessuten transportabel 8 tonns hjultrykksvekt til bruk ute i distriktet. Og der er det de mest trafikkerte vegene som prioriteres — de øvrige blir gjenstand for stikkprøver.

— Og dette vaktholdet av vegene setter vel vegvesenet umåtelig pris på, bilsakkyndig Odd Halvorsen?

— Utvilsomt, man kan jo godt tenke seg at vegger og bruer i likhet med alt annet byggverk, som stadig blir utsatt for påvirkninger de ikke er beregnet for, i dette tilfelle, overbelastninger, etterhvert vil få sin styrke redusert — og kunne skape farlige trafikkmessige forhold.

Et annet moment og vel det viktigste argument for en vektkontroll, ligger på det øyeblikkelige trafikksikkerhetsmessige plan. Vektkontrollen vil jo nemlig

også avsløre overbelastning i forhold til hva kjøretøyet er beregnet for. Og hva dette betyr for sikkerheten på vegene, kan jo enhver forestille seg.

Jeg vil heller ikke unnlate å nevne at vektkontrollen i høy grad også bidrar til et sunnere klima i transportutøveryrket. Det er nemlig et faktum at det forekommer en viss piratvirksomhet på dette feltet, noen som spekulerer i å unngå kontroll og gjennom overlastering påtar seg billigere frakt enn normalt. Særlig burde norske transportører være takknemlig for vektkontrollen i denne sammenheng — utenlandske kjøretøyer, de er jo også ofte av en annen størrelsesorden enn våre hjemlige — de prøver seg stadig.

Og bilsakkyndig Halvorsen viser listen over utenlandske lastebiler som har vært knepet 1 og 2 ganger her i landet — den er lang, svært lang. Slike ajourførte lister sendes ut til stadighet — de skal forefinnes ved kontrollene — utenlandske transportører får nemlig ikke forlate stedet før gebyr er betalt og gebyret stiger med 50 % og 100 % ettersom det er 2 eller 3 gang overlast er konstatert.

Knut-Arne Henriksen er en av de 2 vektkontrollørene som her i Troms fylke utfører kontrolljobben i marken. Vi finner han ved vekta i Tromsdalen i ferd med veiing av lastebil med singellass — her var forøvrig lasset for tungt og endel av singelen måtte styrtes.

— Vektkontrollør Henriksen, det er vel ikke alltid like blide fjes å treffe i dette arbeidet?

All honnør til sjåførene! — de aller fleste tar det med fatning enten lasset er for stort eller for lite. Det er også mange som viser forståelse for vårt arbeide og interessert i lojalt å følge bestemmelsene. Heller ikke all overlast skyldes uaktsomhet fra sjåførenes side.



2 «hovedpersoner» i kontrollen, vekta og Knut Arne Henriksen

Men selvfølgelig hender det at vi møter transportører med en annen og tildels uforsonlig holdning, ikke nettopp til oss, men til systemet.

I alle fall — kontrollsystemet har ført til færre overtredelser. Sammenliknet med 1973 viser antall kjøretøyer registrert med overlast i 1974 betydelig nedgang, utregnet i prosent av det antall som er kontrollert.

Vektkontrollør Henriksen forteller ellers at for å hjelpe transportørene til bedre å kunne føre selvkontroll — skal alle stasjonære vekter være åpne for bruk av sjåførene. Dette skjer ved at bilførerne kan få utlevert nøkler hos Statens Bilsakkyndige. I Syd Norge er det særlig utstrakt bruk av dette tilbudet — ved vekten i Tromsdalen har det imidlertid i siste 3/4 år vært bare 3

prøveveilinger — en interesse man må ha lov å karakterisere som skuffende liten.

Det hender dog at vektkontrollørene ved oppstartingen av et transportoppdrag er tilstede og ved prøveveilinger rettleider for bestemmelse av størrelsen og plassering av lasten — et tiltak som transportutøverne synes å sette pris på.

En vektkontrollør har imidlertid flere oppgaver i trafikksikkerhetens tjeneste — han skal også drive kontroll av sjåførens kjøre- og hviletid. Dette gjøres gjennom kontroll av diagramskivene i fartskriveren. Videre skal han påse at bileieren har forskriftsmessig løyve for transport og på de dieseldrevne kjøretøyene skal km-telleapparatene kontrolleres.

— Vel, Henriksen, når du har dirigert et kjøretøy til vekta, hva skjer så?

*Ingen bønn — vekta må ned.*



— Viser vekta overlast, skriver vi ut en vektrapport, men f. eks. på en to-akslet bil blir gebyr innkrevd først når den totale overlast overstiger 1500 kg.

2 eksemplarer av rapporten går til kontrollkontoret i Vegdirektoratet og herfra blir så gebyrkravet sendt ut — 1. eksemplar går til den bilsakkyndige som bl. a. skal vurdere om anmeldelse for overtredelse av biltrafikkloven skal finne sted. Gebyr er ikke ensbetydende med anmeldelse, her er det diverse andre momenter som spiller inn — anmeldelse kan derfor også forekomme selv om bilføreren ikke ilegges gebyr.

Vi skjønner at dette er et apparat som må være gjenstand for en samvittighetsfull behandling, og bilsakkyndig Halvorsen, går det ut mange anmeldelser for overtredelser i denne sammenheng?

— I 1974 ble det inngitt 116 anmeldelser.

Det ble ellers i fjor skrevet ut gebyrkrav for overlasting her i fylket for i alt kr. 183 600,00.

Dette gjelder ordinært vektgebyr, hertil kommer tillegget for flere gangs overlast. Gebyret fordeler seg på 135 kjøretøyer av de 1517 som ble registrert med overlast i 1974. I alt var 2854 kjøretøyer kontrollert.

Men som vektkontrollør Henriksen sa — det har vært en gledelig nedgang å spore i antall registrerte overlastinger i forhold til kontrollerte kjøretøyer — la oss håpe denne utviklingen vil fortsette.

På ansvarlig hold i vegvesenet hevdes det bestemt at kontrollen har hatt en positiv virkning for vedlikeholdet på de vegstrekningene som særlig har vært overvåket.

Så våre 2 vektkontrollører her i Troms, Knut-Arne Henriksen og Jan Aksel Haukland, har en i alle deler viktig misjon i vegetaten.

## Aksjon trafikksikkerhet 1974 fortsetter i 1975

*Troms Fylkes trafikksikkerhetsutvalg har sitt sekretariat på vegkontoret, og sekretæren, avdelingsingeniør John Arild Jenssen har sendt oss dette:*

Arets trafikksikkerhetsaksjon har imidlertid endret navn til «Aksjon Trafikksikkerhet 1975». Hovedtemaet for denne kampanjen er som i fjor.

### SIKRING AV GAENDE OG SYKLENDE.

Selv om vi i Troms har hatt en meget gunstig utvikling hva vegtrafikkulykker angår med «bare» 15 dødsulykker i 1974 mot 28 dødsulykker i 1973, er situasjonen fortsatt vanskelig for de «myke» trafikkantene. Det er derfor ønskelig å gjennomføre spesielle tiltak for sikring av de gående og syklende.

Allerede før ATS-74 tok til ble de første virkelige fremstøt gjort for å sikre de «myke» trafikanter bl. a. ved E6 på Setermoen. I forbindelse med aksjonen bevilget Vegdirektoratet midler til dette prosjektet, og nå synes alt å ligge til rette for at prøveprosjektet skal stå ferdig når skolen starter høsten 1975. Det er også muligheter for å få bygget flere gang- og sykkelbaner eller fortau i fylket bl. a. på Andselv, Skibotn og i Sjøvegan.

Når disse prosjektene er ferdige vil de tilby barna en tryggere og mer trafikk-sikker skoleveg som nettopp har vært et av målene i «Aksjon Trafikksikkerhet 1974/75.»

Gjennom fjorårets aksjon fikk vi innhentet en rekke opplysninger og erfaringer som er nyttige å bygge videre på når vi nå står foran siste halvdel av «Aksjon Trafikksikkerhet 1974/75». Skoleuka i september der bl. a. utrykningspolitiet deltok, ga en god «blest»

om aksjonen og engasjerte spesielt foreldre i arbeidet for økt trafikksikkerhet. Registreringsarbeidet for å finne trafikkfarlige skoleveger har således medvirket til at vi har fått innhentet opplysninger som vegvesenets folk vanskelig kunne fått rede på gjennom de vanlige rutinearbeider. Videre er de fleste kommunale trafikksikkerhetsutvalg kommet godt i gang. Dermed synes grunnlaget å være til stede for en økt innsats i 1975 av såvel statlige som kommunale myndigheter for å bedre trafikksikkerheten for de «myke» trafikanter.

Vegkontoret/sekretariatet for Troms fylkes trafikksikkerhetsutvalg vil derfor i tiden framover intensivere arbeidet for å bedre ulykkesregistreringen, samarbeide med de kommunale trafikksikkerhetsutvalg for å finne trafikkfeller, medvirke til økt innsats for bygging av busslommer, gang- og sykkelbaner, trafikkreguleringer, m. m.

Men skal vi lykkes i dette arbeidet må vi alle bidra hver på vår kant, og vi vil være helt avhengige av at vegvesenets mann viser velvilje, raskt engasjement og initiativ til å få gjennomført de tiltak som «Aksjon Trafikksikkerhet 1975» vil knytte til seg ute i marken.

*Fra meldingsbladet «Aksjon Trafikksikkerhet» har vi sakset dette:*

### SAMFERDSELSMINISTEREN VED ARSSKIFTET:

Aksjon Trafikksikkerhet er snart et år gammel. Men den avsluttes som kjent ikke før neste år er omme, for arbeidet i 1974 har vist at det er behov for en

# Selvransaking

Med utgangspunkt i Statsministerens appell om avbyråkratisering som Vegdirektøren i rundskriv siste høst sendte videre til vegsjefene, innledet kontorsjef Einar Skagen til debatt om «selvransaking og avbyråkratisering» ved vegkontoret i et møte hvor de fleste av kontorets personale var tilstede. Skagen hadde filosofert endel over dette og kommet til at vi skaffer oss en del klager på nakken bl. a. for at vi ikke alltid er ordholden. Vi har f. eks. innrømmet at arbeidsplasser er blitt forlatt uten at opprydding er foretatt, lover å rette på dette, glemmer det så, hvorpå kritikken kommer — uforbederlige byråkrater sier da folk. Det har vært klager på tjenestemenns arrogante opptreden — på unødvendige tiltak som irriterer publikum, for å nevne noe. Etterhvert er det riktignok blitt færre slike klager — forholdet til publikum er betydelig bedret med årene, men når de

aksjon som prioriterer de gåendes og syklendes interesser i trafikken. Aksjonen har dessuten selv bidratt til sin egen forlengelse ved at den har stimulert kravet om bedre sikring av disse trafikantgrupper og derved økt presset på de ansvarlige myndigheter.

Mange mennesker er i løpet av året blitt engasjert i gjennomføringen av aksjonen både i kommunene og på fylkesplanet. Men som man kunne vente, varierer de praktiske resultater fra sted til sted. Noen utvalg har begynt så å si på bar bakke, andre har hatt erfaringer å bygge på. Økonomien varierer også mye, liksom det personlige engasjement er mer eller mindre fremtredende. Dette siste er ikke det

dukker opp, så vitner det om at det ennå mangler noe på servicen ovenfor trafikantene og andre. Skagen heftet seg særlig ved behandlingen av avkjørselssaker. Det kunne riktignok aldri bli en 100 % objektiv avgjørelse i disse sakene. Dertil var forholdene såvidt forskjellige fra sted til sted. Han hadde imidlertid inntrykk av at man enkelte ganger kviet seg for å gi søknader spesiell vurdering, men gjemte seg bak lovens bokstav. Når man nærmet seg vegens endepunkter hvor bebyggelsen og trafikken vanligvis er minimal, burde det vises en lempeligere holdning i avkjørselssaker. Ved en altfor restriktiv holdning på slike steder, kunne resultatet bli en avfolkning som samfunnet ikke kunne være tjent med. Vi må ikke sammenlikne oss med de atskillig mere trafikkfrie steder sydpå, sluttet Skagen.

minst viktige, her som på de fleste andre områder.

Organisatorisk har det utvilsomt skjedd svært mye i 1974. Over hele landet er det opprettet nye utvalg med ansvar for trafikk sikkerhetsarbeid, eller det har skjedd en reorganisering. Det er derved skapt et apparat for systematisk bekjempelse av trafikkulykkene. Legfolk og fagfolk i et organisert samarbeid på lokalplanet — dette skulle skape de beste muligheter for konstruktive forslag og vedtak. Det er nå skapt et nødvendig supplement til det arbeid som drives på sentralt hold.

Jeg vil ønske alle impliserte lykke til i arbeidet med aksjonen i 1975.

*Amund Brøseth*

Vegsjef Herleiv Solberg åpnet debatten og sa at det er vel noe byråkratisk med oss alle, selv hadde han papir på at han var «en sneversynt løgner». Han hadde følelsen av at noe av kritikken gikk vel mye på vegsjefen, mens politikerne var de riktige adressater. Han var enig med Skagen vedrørende de klager på mangelfull oppussing etter veganleggsdrift som hadde kommet, men la til at forholdene var mye bedre nå. Spesielt syntes 1974 å tegne seg som markert vendepunkt i så måte. Solberg sa videre at også på et annet felt hadde antall klagesaker minket. Det gjaldt konflikten i forbindelse med vegplanleggingen — dagens omstendige planbehandling hadde hatt en positiv virkning — man kan kanskje si, tross den omstendige behandling, at dette virker avbyråkratiserende. Han ga ellers grunnseksjonen honnør for hvordan de hadde taklet de mange og ulike problemer de kommer bort i med grunneierne. Det hendte dog at vi tok i besittelse grunn eller lånte grunn uten at tillatelse var innhentet. Om avkjørselsbehandlingen sa Solberg at det var viktig at vi sørget for en enhetlig opptreden.

Trafikksikkerheten må komme foran alt annet — å spare liv i trafikken bør være et gode — selv om vi kan bli oppfattet som, og i slike tilfelle kanskje også er, byråkrater. Han var dog enig i at det på særlig avsidesliggende steder, ble vist en noe lempeligere holdning.

Overingeniør Andreas Setsaa stilte spørsmålet — har vi lov å lage trafikkfeller, f. eks. med avkjørsler — han tenkte på fedre som hadde uttalt at de selv skulle ta ansvaret. Forøvrig vil en sånn selvransaking som det er lagt opp til i dette møtet, bare gjøre oss godt.

Setsaa hadde møtt folk som hadde

alvorlige ankepunkter for vår holdning til det enkelte menneske. De fleste av oss har vel en eller flere ganger avvist forespørsler, fordi at spørsmålene angikk andre avdelinger. Vi bør alle beflittige oss på å gi publikum nødvendige opplysninger og rettleiding så langt råd er.

*Avdelingsingeniør John Arild Jenssen.* Det er riktig at vegvesenet kjører en nokså hard linje i avkjørselssaker — det er lettere å endre en nei-avgjørelse enn en gitt tillatelse. Han viste til ulykkestatistikken, en stor prosent av ulykkene, særlig der fotgjengere er innblandet, forekommer i strøk med bebyggelse langs veggen.

Også Jenssen mente at man i grissgrendte strøk ikke behøver å være så strenge i avkjørselspolitikken, og det var man da heller ikke.

*Driftssjef Gunnar Eigeland* var ikke helt enig at man burde være mindre restriktiv ved behandling av avkjørselssaker i utkantstrøk — var redd det kunne virke sløvende på trafikantene — de kunne oppfatte disse vegene som mindre farlige. Han viste ellers til at barn som vokser opp i randbebyggelse er 8 ganger mere utsatt for trafikkskader enn de som holder til i isolerte boligfelt. Det var derfor meget viktig at vegvesenets holdning var konsekvent på dette feltet.

Avkjørsels- og grunnerversakene er vel de sakene som har størst kontaktflate utad, det kan også mange ganger være ubehagelige oppgaver innenfor disse feltene. Vi må derfor regne med at vi har søkelyset rettet på oss her og at kritikk må forventes.

Når folk oppfatter vegvesenet som byråkratisk, er det gjerne på bakgrunn av de sakene som slås opp i avisene, de har jo en tendens til å forsterke det



negative eller det konfliktmessige stoffet med store overskrifter. Eigeland sa i denne forbindelse at vi nå burde vie informasjonen til publikum via pressen større oppmerksomhet, slik at også de mange positive trekk ved vår virksomhet kom fram, holde folk ajour med hva som foregikk.

Han hadde imidlertid oppdaget at ikke alle som hadde henvendt seg til vegvesenet hadde fått like høflig behandling og siterte bl. a. fra et par utgående brev.

Ellers trodde han at vi lå ganske godt ajour med besvarelsene av sakene — og det betyr mye.

Tilslutt kunne Eigeland gi oss den honnør at innen vegvesenet var Troms kjent for å ha god styring på driften og ellers også landskjent for den gode samarbeidstone innen etaten.

*Vegmester Guttorm Henriksen* var skuffet over at det i enkelte saker som vegmestrene fikk til uttalelse i egenskap av sitt lokalkjennskap og sin erfaring i vedlikeholdstjenesten, ble lagt mere vekt på hva andre hadde uttalt om de samme forhold.

Han så ellers gjerne at de vegvedlikeholdsmessige problemer som ofte reiser seg ved anlegg av avkjørsler ble tillagt større betydning ved behandling av slike saker.

*Overingeniør Eilif Os* mente avkjørselsbehandlingen måtte være streng. Særlig på strekninger med mye snø virker avkjørsler som store trafikkfeller. Man burde kanskje beflittige seg på i avslagene å understreke at trafiksikkerheten må settes i høysetet.

Det hender at klager på vedlikeholdstjenesten skyldes tjenestemenn i etaten som ikke kan eller ikke har evne til å behandle publikum. Man må søke å holde en konsekvent linje ovenfor bru-

kerne av vegene, men når klagerne har rett i kritikken så prøver vi da å rette på forholdene så godt som mulig innenfor de økonomiske rammer vi har til disposisjon.

*Ingeniør Andreas Nilsen* etterlyste en saksbehandler for overvåking og etterbehandling av avgjørelsene i avkjørselssakene.

*Overingeniør Bjørn Stensli* fortalte at de informasjonsmøter planavdelingen arrangerer med grunneierne i forbindelse med planleggingen av vegomlegginger og nyanlegg, har til nå blitt positivt mottatt. Disse møtene har virket oppklarende og vi har blitt spart for en rekke protester som vanligvis skyldes misforståelser.

Planleggingsprosedyren forlanger nå en stadig mere aktiv kontakt med publikum på et forholdsvis tidlig tidspunkt i undersøkelsesarbeidene og dette bidrar til et bedre forhold til grunneierne.

*Oppsynsmann Svein Liland* var i store trekk enig med Skagen — vi bør feie for vår egen dør først. Han viste bl. a. til bagateller som kunne vært ordnet under anleggsdriften, og som etterpå dukket opp som erstatningssaker.

Syntes det mangler noe på koordineringen innen huset når en grunneier får to forskjellige svar fra to forskjellige instanser på kontoret.

Han så ellers at negative svar fra administrasjonen altfor ofte var holdt i en avvisende tone.

*Kontorsjef Einar Skagen* summerte tilslutt opp sine inntrykk fra denne debatten. Han var sikker på at det hadde vært en nyttig samtale og at den ville vise seg å bli fruktbringende for vårt arbeid.

Det er betegnende for at vi har et

## Skadestatistikk for 1974

Vi registrerte i vegvesenet i Troms fylke i 1974 20 ulykker som resulterte i personskader hvor fraværet ble 1 dag eller mere. For 1973 var tallet 25.

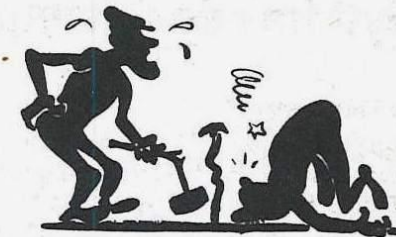
Skadene i 1974 resulterte i 528 fraværsdager. Antall fraværsdager pr. 1 million arbeidstimer eller fraværsraten som vi kaller dette tallet, utgjør 535, ettersom det samlede timetall for 1974 var nærmere 987 000. For 1973 var fraværsraten 560. Skadestatistikken viser ellers at vedlikeholdstjenesten i 1974 kan oppvise et uforholdsmessig høyt skadetall — denne sektoren har en gjerne tenkt seg mindre farefylt enn anleggsplassene.

De riktig alvorlige skadene har vi heldigvis vært spart for, men det er ikke alltid vår opptreden vi kan takke det for — flaksen har flere ganger vært forunderlig stor.

Større aktsomhet, både ovenfor farlige forhold og farlige handlinger må til, skal vi få redusert alle de «unødvendige» ulykkene.

godt miljø på dette kontoret, når vi kan kaste ut alle disse frimodige ytringene.

Når det gjelder husbygg og anlegg av avkjørsler har den nye vegloven skapt en uhorvelig saksmengde. Han kunne ikke underslå sin mening om at i dette langstrakte og trafikkmessig så forskjellige landet, burde vegloven gitt rom for en mere nyansert fortolkning. Vi skal tross alt bo i denne landsdelen også.



Her er så tallene for 1974:

<b>1. SKADEDES ARBEIDSPASSER:</b>	
Veganlegg/utbedringsanlegg .....	4
Bruanlegg .....	4
Vanlig vedlikehold .....	7
Verksteder .....	3
Vegstasjoner .....	2
Knuserverk .....	0
Andre arb.plasser .....	0
Tilsammen .....	20
<b>2. DE SKADEDE VAR SYSSELSATT MED:</b>	
Boring, handtering boreutstyr .....	2
Knuserverk, transportbelte o.l. ....	0
Kjøring, brøyting .....	2
Manuell løfting, bæring m. v. ....	2
Maskinell lasting, lossing, gravning m. v. ....	2
Lading, spregning .....	0
Rensk, sikringsarbeide .....	1
Reparasjon, montering, klargjøring av maskiner og utstyr .....	5
Rydding av skog og kratt .....	2
Forskalingsarbeider, stilasarbeider, (oppsett, riving), støping o. l. ....	2
Sveising, skjæring, sliping o. l. ....	0
Diverse, bl. a. gange til og fra .....	2
Tilsammen .....	20
<b>3. SKADENE BLE FREMKALT VED:</b>	
Skjæring, klemming, hugg, kutt, støt o. l. ....	5
Snubling, gliing, fall, trå feil .....	6
Fallende stein, gjenstand m. v. som ikke er handtert av skadede .....	3
Fallende stein, gjenstand m. v. som skadede selv har handtert .....	3
Utforkjøring, velt, påkjøring, kollisjon .....	1
Svikt i underlag, ras .....	1
Sprut (partikler, lufttrykk) .....	0
Roterende maskin/ maskindel .....	1
Eksplisjon, forbrenning, forgiftning .....	1
Annen årsak .....	0
Tilsammen .....	20
<b>4. SKADENE HAR VÆRT FORARSAKET VED:</b>	
<b>A. Farlige handlinger</b>	
Handlet i feil tempo/rekkefølge eller unnlatt å følge instruks .....	1
Brukt farlig eller uhensiktsmessig redskap/ utstyr .....	2
Brukt redskap/ utstyr på gal måte .....	2

# Nytt fra administrasjonen

## Ny verneleder

Oppsynsmann Svein Liland er oppnevnt som ny verneleder for vegvesenet i Troms fylke etter Olve Reiersen.

Liland har hittil vært knyttet til vegkontorets grunnseksjon og skal fortsatt ha en del oppgaver innen dette feltet. Det er ikke bestemt fra hvilken dato Liland skal overta som verneleder.

## Fratredelser. Distriktet.

Følgende av distriktets tjenestemenn har fratrudd etter oppnådd aldersgrense:

Lauritz Antonsen, Skulgammen  
Torleif Nilsen, Nordkjosbotn  
Lind Bernhardsen, Grovfjord  
Arne Pedersen, Kilbotn, Harstad  
Jens M. Jensen, Djupvik

Nyttet farlig/uhensiktsmessig fremgangsmåte	5
Inntatt farlig arbeidsstilling/arb.plass	5
Brukt uhensiktsmessige klær eller sko	0
Uoppmerksom eller opptatt av uvedk. ting	3
Unnlatt å bruke eller brukt på feil måte personlig vern- eller sikkerhetsutstyr	0

## B. farlige forhold

Manglende/dårlig vern eller sikring	2
Dårlig eller uhensiktsmessig redsk./konstr.	2
Dårlig planlegging eller metode	3
Mangelfull arbeidsinstruksjon o. l.	2
Dårlig orden, belysning eller ventilasjon	4
Forstyrrelse, distrahering	0
Manglende eller dårlig personlig verneutstyr	1

## 5. SKADENE HAR HOVEDSAKELIG RAMMET:

Hode	2
Øyne	1
Kropp	5
Armer	0
Hender	3
Ben	8
Tær	1
Indre organer	0

og disse på grunn av helbredssvikt:

Otto Jenssen, Sørrollnes  
Ivar Viken, Kvaløysletta  
Emil Bjørkli, Gratangsbotn  
Olav Mikalsen, Silsand

## Fratredelser. Bilkontrollen.

Bilsakkyndig Frank Jensen er sluttet og tiltrådt stilling ved bilkontrollen i Vadsø.

## Ansettelses. Oppsynsmannssektoen

Bjørn Fossbakk er begynt som oppsynsmannsassistente ved vedlikeholdsområde 1 i Harstad og Stig Sørensen som oppsynsmannsassistente ved vegkontorets planavdeling.

## Ansettelses. Vegkontoret.

Jordskifte kandidat Gaute Kydland er kommet tilbake etter endt permisjon og Bjarne Otterdal er ansatt i ny stilling for jordskifte kandidater.

## HANDBOKEN FOR 1976

Vi ga som kjent ut håndboken for de ansatte for 1975 som en «7de sans». Dette vil også bli forsøkt gjort for 1976. Vi er interessert i synspunkter på stoff valget/utformingen og ber alle som har forslag til endringer eller tillegg, å sende disse til *Håndbokkomiteen, adr. Vegkontoret, postboks 615, 9001 Tromsø innen 1. mai 1975.*

# Kontakt møte for vedlikeholdet i område 1

I vedlikeholdsområde 1 ble det avholdt kontakt møte 11. 12. 74 i Harstad. Alle vedlikeholdsarbeiderne var innkalt og møtte fram unntatt to mann som på grunn av sykdom måtte melde forfall. De andre som deltok i møtet var avd.-ing. Martin Eriksen, vegmester Olav Nilsen og oppsynsmann Agnar Nilsen. Følgende møteprogram var satt opp:

1. Åpning.— presentasjon v/O. Nilsen.
2. Gjennomgåelse av kostnadsstedsfortegnelse og prosesskode v/M. Eriksen.
3. Vedlikehold av skilter, ferjekaier og bruer v/A. Nilsen.
4. Oversikt over driftsoppfølgingen og over utførte arbeider i vedlikeholdsområde 1 i 1974 v/O. Nilsen.

5. Vegmesterens forslag til driftsplan for vedlikeholdsområde i 1975 v/O. Nilsen.
6. Arbeidstøy, verneutstyr, spise- og boligbrakker samt avvikling av 4. ferieuke v/A. Nilsen.
7. Andre arbeider — problemer — erfaringer v/M. Eriksen.
8. Avslutning v/O. Nilsen.

Resultatet av møtet synes å være en god avslutning på året 1974 og det ble også høve til å diskutere arbeidsoppgaver som er planlagt utført i 1975. Det ble gitt uttrykk for tilfredshet med at slike kontaktmøter kunne bli avholdt, hvor gjensidige opplysninger, informasjon og erfaringer ble nyttiggjort.

# Småplukk fra vegkontorets arkiv for 100 år siden

## FOR 100 år siden

*Januar 1875:* «Regnskabsfører Irgens søger om skyldgodtgjørelse paa Reiser han isommer har foretaget til Veiarbeidet i Maalselven, Regningsbeløb 11 spd 38 Sk.»

Og amtsingeniør Tygen har i brev til Veidirektøren bl. a. uttalt «Den af Regnskabsfører Irgens ansøgte Reisegodtgjørelse bør tilstaaes ham» og så redegjør han da for reisenes lengde m. v.

Allerede i slutten av samme måned ses svar å foreligge fra Indredepartementet som det het dengang, og som anviser Irgens 10 Spd 11 Sk — altså har de ikke funnet alt i orden, men gjort en viss reduksjon.

*Februar 1875:* Doktor Dahl gjør krav på «Reiseutgifter, Lægehjelp og Medicin i anledning Oppsynsmand Joramos Sygdom i Sept. 1874 — 6 Spd.» og dette har da amtsingeniøren gått med på, for den er omgående anvist.

Denne oppsynsmann Joramo var en særlig viktig herremann — han finnes omtalt ved en rekke anlegg på vidt forskjellige steder i fylket og frisk er han også blitt etter doktor Dahls kur, for den 10/3 dette året melder han at arbeidet ved Fosshaug bro nå er godt igang.

*Mars 1875:* Telegram fra Veidirektøren som «Spørger om man ikke vil forlange mere iaar i Finnmarken end paatenkt».

Amtsingeniøren administrerte på den tid også «Finnmarken amt».

Dette telegram avstedkom slikt svar fra vår Tygen:

«Hr. Veidirektøren, Kristiania.

Uden uforstendig konkurance vil man sandsynligvis ikke faa Brug for Mere iaar end oprindelig paatenkt, alligevel for Tilfælde, godt at erholde 5000, som tidligere, hvilket jeg 1/10 ifjor ikke turde ytre, idet det havde vist sig ugjorligt at faa opfyldt tidligere udtalte Forhandlinger om Tilgang Arbeidsfolk. Større Fortjeneste end ifjor er utilraadelig, hvorimod man maaske bør anvende noget Mere til Reisegodtgjorelse iaar end Skrivelse 26/2 forudsat. Veienes Fuldforelse imødesees med Længsel af vedkommende Befolkning».

#### OG FOR 50ÅR SIDEN:

*Januar 1925:* «Angaaende portofrihetsattestasjon. Tilbakesendes hr. Post-aapner P. Pedersen, Nordkjosbotn, idet meddeles at Veikontoret for en til siden gjennom veidirektøren har foreslaat at oppsynsmænd burde faa ret til at attestere portofrit, men herpaa har man endnu ikke mottatt svar. At veiformænd ikke har saadan ret, finder man rimelig, men det var som fungerende oppsynsmand at Joh. K. Johansen har attestert det omhandlede brev portofritt.»

Og det er ikke bare i dette hersens år 1975 at man vinterstid har usedvanlige værforhold med daglige klager fra publikum — i 1925 skrev overingeniør Smith-Sunde bl. a. slikt til veitilsynsmand L. Gausdal, Sørkjøs:

«Kjøbmand Adolf T. Hansen Krone har under 23. ds. tilskrevet veikontoret saaledes:

— I dette usædvanlige holkeføre, som forøvrig ikke synes at vill ta slut, er spørsmålet om anbringelse av stabbestener i skjæringen i Baisitbakken blitt aktuell.»

Han skriver videre at slik forholdene er, utsettes kjørere, hest og læss for livsfare. Og som trafikksikkerhetens vokter den gang som nå, overingeniøren, ber oppsynsmannen se på forholdene og om nødvendig snarest å la trafikken forbi stedet sikres, f. eks. ved oppsetting av midlertidig trerekkverk.

*Februar 1925:* Dispensasjoner for tungtransporter måtte til også den gang, Bardu Andelsmeieri sees å ha søkt om å få kjøre endel tunge kolli fra Sjøvegan til Setermoen. Overingeniøren har svart «at de gamle broer i denne ruten ikke paa langt nær er konstruert for saa store belastninger som dem De nu skal transportere. Broene er dessuten saa medtat at de i vinter maa underkastes en større reparasjon. Der vil saaledes ikke kunne bli tale om at kjøre saa tunge gjenstander som de oppgivne.»

Det er særlig bruene ved Strokkenes og Kistefoss som overingeniøren er bekymret for og han sees en uke senere pånytt å ha avslått en fornyet henvendelse.

Bardu Andelsmeieri gir seg ikke — den 12. februar må overingeniøren igjen understreke at «jeg tør ikke ta ansvaret for at gi tilladelse til kjøring av det 5 ton tunge kolli over de gamle broene i ruten Sjøveien - Sætermoen. Imidlertid er jeg opmerksom paa de vanskeligheter som meieriet har med hensyn til denne transporten og vil gjerne være behjelpelig med foranstaltninger som maa til for at dette skal kunne ske.»

Bardu Andelsmeieri trosset imidlertid forbudet og før måneden gikk ut, ble meieriet anmeldt.

Det hører med til historien at fylkesmannen senere har funnet «alle omstændigheter tatt i betraktning — ikke at burde utfærdige forelæg for det omhandlede forhold.»

*Mars 1925:* Overingeniøren er av fylkes-

## Vi gratulerer

Vi sender våre beste hilsner til jubilarer med

#### 50 ARS-DAG

Per Pedersen, Sjøvegan, 22/1  
Olav Mathiassen, Evenskjer, 11/2  
Kåre E. Eriksen, Olderdalen, 11/2  
Harald Hansen, Tromsdalen, 12/3  
Annie Skoglund, Bilkontrollen, Harstad, 15/3.

#### 60 ARS-DAG

Karstein Skog, Lyngseidet, 19/3  
Marvin Hansen, Gausvik, 22/3

mannen bedt om å uttale seg om arbeidsordningen i vegvesenet og vi finner under et punkt — ferie, bl. a. dette:

«Det aller væsentlige anlægsarbeide blir saaledes sæsonarbeide og arbeidsstokken bestaar for det meste av smaabrukere. Saavel formænd som alminnelige arbeidere pleier derfor at faa ca. 4 ukers permisjon i løpet av sommeren for at utføre vaar- sommer- og høstarbeider paa sine gaardsbruk. Hvis slike arbeidere indrømmes ferie, vil de som regel benytte den til privat arbeide, og den blir saaledes ingen ferie i egentlig forstand. Jeg er imidlertid enig i princippet om ferie, men mener at den kun bør tilstaaes faste profesjonelle arbeidere som ikke i større utstrekning søker permisjon for at ivareta privat næring.»

Det har i denne måneden ellers vært tid for å skrive beretningen for foregående år og den viste at fylket da hadde i alt 967 km offentlige vegger.

## Dødsfall

### EN FIN MEDARBEIDER ER GATT BORT.

Hans Liafjell hadde fremmet sin pensjonssøknad. Siste arbeidsdag var fastsatt til 21/12-74. Den 20/12 ble han brått revet bort.

Liafjell var født 20/1-09. I sine yngre år drev han fiske og jordbruk, men deltok også i anleggsarbeide når det bød seg et høve. Han kom først inn som fast vegarbeider i begynnelsen av 50-årene.

De første årene arbeidet han som formann ved bygdeveganlegg i tidligere Hillesøy kommune. Seinere deltok han ved hovedveganleggene Øystein - Finnland og Kvaløysletta - Skogsfjord.

Det var smått om maskinelle hjelpemidler ved bygdeveganleggene i Hillesøy. Det meste av arbeidet måtte utføres for hånd. Liafjell la ned mye av sin arbeidskraft ved disse arbeidsplassene. Det var derfor en heldig løsning at han i de seinere årene kunne tilvises arbeide innen vedlikeholdsdriften på sin heim-plass.

Hans Liafjell var en solid og god medarbeider. Han var tilfreds med sin heim og sin arbeidsplass. Vi vil minnes ham med respekt og takknemlighet.

## Kva med fornminne?

Det hender vel av og til i samband med anleggsarbeid i vegvesen, som andre stader, at ein råkar borti fornminner av eit eller anna slag. Spørsmålet vil då melda seg for den enkelte: Kva skal ein gjera? Skal ein sjå til ein annan kant medan maskinane raserar heile stasen, eller skal ein slå alarm og freista berga funnet før det er for seint?

Vi skil mellom faste og lause fornminne. Med faste fornminne meinest til dømes graver av ymse slag, gravhaugar, gravrøyser, runeinnskrifter og liknande, bautasteinar og andre gamle minnesmerke, gamle nyplassar og restar av hus, gamle kullplassar, osv. Alt slikt er automatisk freda i lov, jfr. lov om fornminne av 29. juni 1951. Det er ikkje tillatt for nokon å flytta eller endra, og langt mindre øydeleggja slike fornminne. A grava dei ned i ei 5 meter høg vegfylling er heller ikkje tillatt.

Det er etter kvart etablert eit godt samarbeid mellom vegvesenet og antikvariske myndigheter. Det ligg føre mykje arkeologisk registreringsmaterieil, og i samband med større vegprosjekt, vert saka oversendt dei rette instansane på planstadiet. Av og til kan det bli aktuelt med egne undersøkingar av arkeologisk art for å slå fast om vegtracéen kjem i konflikt med fornminne.

Men alt dette er likevel ingen garanti mot at det under anleggsarbeidet bokstavig talt, kan dukka fram hittil ukjente fornminne. I slike tilfelle har kvar mann plikt til å melda frå straks, slik at arbeidet kan innstillast umiddelbart. Den som unnlet å reagere i slike tilfelle kan straffast med bøter og kan til og med måtta betala erstatning for den skaden som blir påført fornminnet. — Her hjelper det ikkje om arbeidsstans

fører til store økonomiske konsekvensar. Fornminne går føre både veg og anleggsprogram.

Det er vel svært sjeldan nokon kjem opp i ein slik situasjon. Skulle det likevel skje, må arbeidet som sagt stansast og melding gjevast til overordna snarast råd er, slik at dei rette myndighetene kan kontaktast. — Ein heilt annan ting er det vel at det ofte ikkje vil vera så lett å avgjera kva som er fornminne. Her bør nok tvilen koma fornminnet til gode!

Som nevnt har vi noko som vert kalla lause fornminne og. Med dette menest til dømes gamle våpen, reiskap, myntar og liknande som ein finn i jorda. Alle slike ting er staten sin eigedom, og finnaren pliktar å levera dei frå seg straks, enten til antikvarisk myndighet eller nærmaste lensmann/politi. Det er straffbart å unnlata å levera slike ting frå seg. Til gjengjeld har finnaren krav på vederlag for funnet, og det kan kanskje bli snakk om finnarløn.

Kjem ein over fornminne i samband med vegarbeid, må det visast varsemd. Det er vel ikkje utenkjeleg at ein kan ha å gjera med eit fast fornminne, ei grav t. d., og at det er innhaldet i sjølve grava ein står og rotar i! — Stans arbeidet!

Dei som arbeider i grus- og massetak bør kan henda vera ekstra på vakt med omsyn til fornminne. For det første er ikkje kontakten mellom vegvesen og antikvariske myndigheter særleg godt etablert når det gjeld slike område, og dessutan er det ofte størst sjanse for å finna fornminne på slike stader. — Her var det nemleg oftast lett å grava den gongen då steinøksa og trespaden var reiskap!

Moral: Spør først, grav siden; jfr. Televerket! Gaute Kydland

## Veg-sport

Idrettslaget avviklet sitt årsmøte 13. desember i fjor på Robukta. Denne gang med en påfølgende fest hvor det var overrekking av diplomer til årets vegcuplag.

Arsmeldinga fra styret ble godkjent og det framgikk at aktiviteten i laget hadde vært ganske stor i året som gikk. En større bredde var også registrert — bl. a. hadde et damelag deltatt i livbåt-kapproing — og styret uttrykte glede over at nye aktiviteter var tatt opp og mente slike tiltak burde stimuleres.

I terminen hadde Sylvia Bavda og Sollaug Ingebrigtsen deltatt i Troms Bedriftsidrettskrets kurs for Bedriftsledere I.

Arssrapportene fra de forskjellige grupper/utvalg ble også godkjent og budsjettforslagene ble, etter debatt, stort sett godkjent slik de var framsatt.

Under dette ble det vedtatt at hvis laget tok sikte på å kvalifisere seg til veg-cupens sluttspill måtte de økonomiske forhold være ordnet på forhånd.

Etter ønske fra vegstasjonen i Nordreisa om gevær ville Idrettslaget gå inn for innkjøp av nytt miniatyrgevær hit. Og det vil da si at det blir anledning å drive skyting både på Vollan, Finnsnes, Harstad, Bardu og eventuelt da også på Storslett.

Det ble også på årsmøtet oppnevnt et interimstyre for en underavdeling av bedriftsidrettslaget i Harstad.

Ved valgene ble Bjørnar Johansen gjenvalgt som formann, Gudmund Reiertsen nestformann, Svein Liland, sekretær, Helene Emaus, Kasserer, Ingolf Moan, styremedlem og Andreas Setsaa, varamann.

Til gruppeledere ble valgt: Ingolf Moan, fotball, Kjell Kvåle, ski, Ole J. Olsen, skyting, Jarle Hansen, volley-

ball, Jan Indseth, håndball, Johan Filseth, trim (ny gruppe, herunder roing, friidrett m. m.) Ole Sandvik, økonomi-utvalg.

**Denne vinteren har det hittil vært registrert bra aktivitet i de forskjellige idrettsgrener, men få resultater foreligger.**

### Ski

Her har «Veg» jamt over vært representert både i øvre og nedre del på resultatlistene.

Det interne skirennet på Tromsøya arrangeres torsdag 20. mars med oppsamlingsheat 10. april.

Av større turrenn som går av stabelen utover er:

Fjellrennet, Tønsvik-Tromsdalen, 23. mars.

Kistefjellrennet, Lenvik 6. april  
Kattfjordrennet, Kvaløya 6. april  
Hinnøyløpet, Gausvik-Harstad 6. april.

Reistadløpet, Setermoen-Bardufoss 13. april.

### Volleyball

Volleyballlaget spiller nå i 2. divisjon og av fire kamper hittil har de vunnet to. Det er trening hver torsdag kl. 16.45 på Sommerlyst.

### Skyting

Her har det vært deltakelse i alle konkurranser hittil i terminen — både i lagskyting og ellers. Damelaget har tatt et napp i en vandrepokal og ellers er flere førstepremier blitt tatt både av herrer og damer.

# Førstehjelpskurs

Med Kjell Hovde, Bardu, som instruktør har vi i 1975 arrangert 3 to-dagers førstehjelpskurs.

I Gratangen 7. og 8. januar med 23. deltakere, i Mefjordbotn 16. og 17. januar med 12 deltakere og i Sørkjosen 18. og 19. februar og hvor i alt 24 mann var med.

Det vil følge flere slike kurs senere i år.

For etterhvert å kunne etablere en betryggende ulykkesberedskap, må vi ha et ganske stort antall førstehjelpere. Og vi må også allerede ved uttak av folk til de forskjellige arbeidsplasser, heretter påse at ikke alle førstehjelpere blir plassert sammen, mens en rekke arbeidsplasser blir stående uten slike folk.



*Kjell Hovde instruerer i firing av båre*

*Fra kurset i Gratangen*



*Her omsettes teori i praksis — «pasienten» fikk på grunn av glatte forhold permisjon.*



*Helge Luneborg i fullt utstyr for firing av båre*

## Kompressorkurs

Den 7. - 8. januar 1975 ble det i samarbeid med firma Atlas Copco avviklet et kompressorkurs på Vegsentralen i Nordkjosbotn med i alt 14 deltakere. Kurset var lagt opp som et informasjonskurs om service og reparasjon av kompressorer og tok spesielt for seg en ny lydempet sak som leverer 25 m luft pr. min.

Fra vegvesenets side orienterte ingeniør Svein Johansen om systematisk vedlikehold mens borslipeekspert Olaf Jensen demonstrerte borslipping og reparasjon av borehammere.

Olaf Jensen instruerer



## Høvelkurs

En ny type veghøvel med midtstyring, som vegvesenet nå har anskaffet 2 stykker av, var midtpunktet i et informasjonskurs for 14 høvelførere og verkstedarbeidere.

Kurset gikk på Setermoen 21. og 22. januar 1975 og med assistanse av firma Pay & Brink.

Deltakerne fikk en grundig leksjon i de forandringer som var gjort på den nye høveltypen og i servicen på denne.

## Løsning på kryssord i nr. 4/1974

1	K	A	K	I		4	S	E	L	M	A		8	T	R	A	M			
	O		11	O	12	A	L	E	T	T		13	A	R	M	O	D		A	
15	R	K		17	E	T	E			18	L		19	V	A	R		20	K	L
21	V	A	A		23	I	N	S	U	L	I	N		24	S	A	E			
25	E	V	N	24	K	K				N		27	D	N	J	E	P	R		
29	T	R	E	K	K			30	H	A	V		32	A	U	T	I	N		
33	T	I	R	E			34	F	E			35	A	B		37	L	E	T	E
					38	N	B	U	L	K			39	S	O	N	E			U
40	E	G	A	L			42	O	K			43	K	R		44	N	O	L	O
47	V	G	L	A	D			48	E	G	E			51	D	E	B	E	T	
52	T	R	E	D	J	E			53	A			54	D	E	K	O	R	T	
55	R	Ø	N			56	A	P	O	S	T	E	L		57	L	E	O		
58	O	T			59	S	K	I			T		60	K	O	V		62	R	M
	F			63	S	A	N	S	E			64	Ø	K	S	E	R		66	A
67	I	R	I	S			68	K	I	R	K	E			69	G	A	R	N	

Vinnere av kryssordet ble denne gang:

1. Jan Erik Strømseng, Tromsø, 2 hellodd
2. Wiktor Eriksen, Tromsø, 1 hellodd
3. Martin Laakso, Tromsø, 1 hellodd

Vi gratulerer!

Interessen for våre kryssordoppgaver har vært dalende — vi innstiller derfor denne virksomheten foreløpig.

**NÅ  
vil han  
rydde  
opp!**

