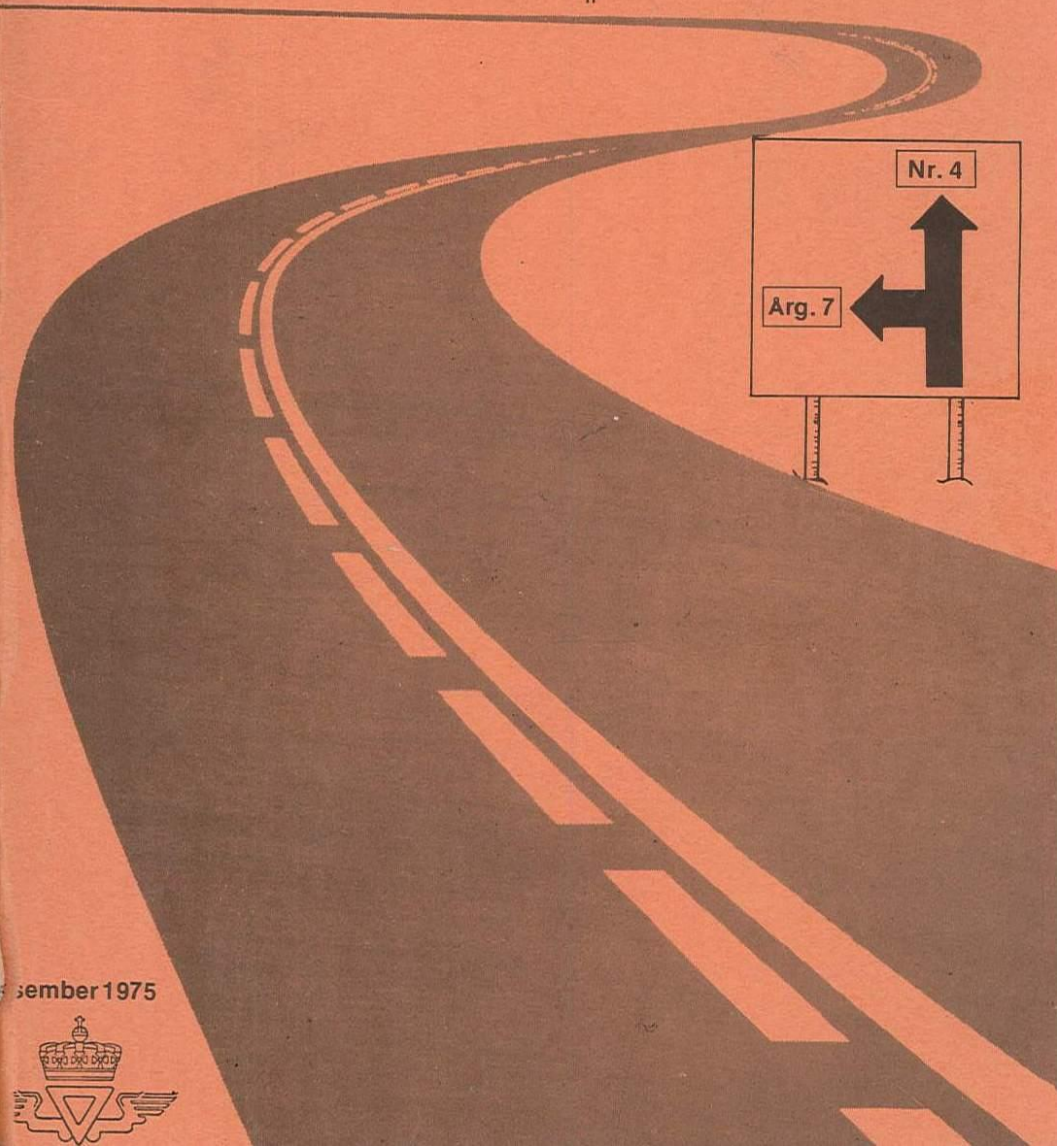


Vegstikka



September 1975



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

NR. 4 — DESEMBER 1975
7. ARGANG

I redaksjonen:
Olve Reiersen
Anna Josefsen

Redaksjonsråd:
Driftssjef Gunnar Eigeland
Oppsynsmann Olav Berglund
Verkstedarb. Age Seppola
Jordskiftekan. Gaute Kydland
Bilsakkyndig Odd Halvorsen

Utgiver:
Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:
Harald Øisens Trykkeri

Opplag:
1300 eksemplarer

INNHOLD:	side
Litt av et år - men vel blåst	3
Med veg/bru til Sommarøy	4
Opplæringsutvalget	6
På Sommarøy anlegget 1: kokka ..	7
På Sommarøy anlegget 2: form....	8
Anleggsprogrammet for 1976	9
Ny farge på brakkene	12
Spredt bebyggelse — avkjørselsproblematikken	13
Vegvesenet og naturomgivelsene	16
I vedlikeholdsdriften 1976	20
Prosess 22: Fjelluttak i 1975	21
Fra vernefronten	22
Et tragisk 50-års minne	24
Bilsakkyndige har ordet	27
Vegavleveringer 1975	29
Besøk hos vegmester	29
Ny vegstasjon i Harstad	33
Ny veglinje forbi gratangssvingene	36
Vi gratulerer	37
Knudsen & Ludvigsen i Tromsdalstinden?	38
Vegkontoret, nå i nye lokaler	39
Småplukk fra vegkontorets arkiv ..	43
Nytt fra administrasjonen	46
Justering av anleggsavdelingens organisasjonsplan	46
Organisasjonsplan for anl.avd. ...	47
Samarbeidsutvalget	48
Maccaferri Gabione	48
Velferdsturen 1975	50
Europeisk skademelding	51
Ordet fritt	52

Neste nr. kommer i mars mnd. 1976. Vi ber om at stoff leveres innen 1. febr.1976

Litt av et år - men vel blåst

Som vanlig i årets siste nr. av Vegstikka, vil en vurdere forholdene og resultatet for vegvesenet.

Været, det mye omtalte været, er det første en tenker på. Såvel vinterværet som været resten av året har i år ikke akkurat vært vegvesenets beste forbundsfelle. De mange mildværsperioder i vinter, oppspedd med snø inn i mellom, gjorde vedlikeholdsdriften 6-7 millioner fattigere utpå vårparten.

Så kom en altfor regnfull sommer og høst og nye store flomskader i november. Bortsett fra de siste flomskader ser vedlikeholdsbudsjettet ut til å holde, om enn med et nødrep. På tross av de håpløse værforhold og dermed et uhyre knapt budsjett, har vedlikeholdet maktet å holde grusvegene i tålig bra stand, og da sier i allfall jeg: Vel blåst!

Fornylse av svarte/faste dekker har vedlikeholdet tross alle vansker, likevel maktet å gjennomføre med 71,4 km, eller 90 % av planlagt.

Og for anleggsmidler er lagt 77,9 km nye svarte/faste dekker, eller 96 % av planlagt.

Av trafikkutløsninger i 1975 kan nevnes at trafikk er etablert mellom Sifjorden og Grunnfarnes.

Fullføring av anleggsstrekninger blir stadig bedre, og for de fineste anleggsstrekninger har etaten fått ros.

Fortsatt konsekvent rutevis prioritering av bruombygging har nå fått det gledelige resultat at vi ved årets utgang kan tillate 8 tonns akseltrykk på 100% av riksvegnettet, 90 % på fylkesvegnettet.

Høsten 1975 er ekstraordinært sysselsettingsarbeid trappet kraftig opp p.g.a. arbeidssituasjonen i arbeidslivet forøvrig. La oss alle gjøre vårt beste for å greie også denne situasjonen.

Plan- og grunnervvssituasjonen blir stadig bedre, og svært lite av de



langtidsplanlagte prosjekter er blitt forsinket av den grunn.

Trafikkulykkesstatistikken ser dessverre ut til å bli vesentlig verre enn i fjor. Det bør foretas en grundig analyse av årsaksforholdene, og deretter vurdere om vegforbedringer kan gi bedre resultat, eller om årssaksforholdene for det meste ligger på den menneskelige eller biltekniske side.

Maskinforvaltningen har i tillegg til sine oppgaver nå også fått tillagt seg forvaltningen av transportable brakker — en stor og komplisert oppgave — som jeg føler meg forvisset om at den vil klare fint.

Innkjøpsseksjonens arbeid betyr i virkeligheten at mere av det sentrale innkjøpsarbeid v/Vegdirektoratet delegeres ut til fylkene, altså en desentralisering, og ikke som enkelte oppfatter det — en sentralisering. Vi må i dag kutte ut enkelte, helt små og ubetydelige leverandører, kombinert med det syn at det må være en viss styring på

Med veg/bru til Sommarøy

Snart et øysamfunn mindre

For øysamfunnet Sommarøy har det alltid vært sjøen — den skaffet maten — den skaffet forbindelsene innad og utad — til sine tider farlig, men også en trygghetsfølelse å vite at den er der.

Og lokalbåtene kommer og går, som de har gjort oppetter årene, kanskje ikke like presis alle tider, men på slike steder blir man ikke så fort blaserte — ikke slik

innkjøp, både for å oppnå storforbruker-rabatt samt sikrere leveranser og service.

En stor framgang for etaten er det at hele vegkontoret nå er samlet under et tak, og det gir oss gode arbeidsmuligheter, samt muligheten for å skape et effektivt og trivelig arbeidsmiljø hvis alle går inn for det.

Selv om vi i vår forvaltning og drift ikke kan vise til de helt sensasjonelle resultater og imponerende begivenheter, så vil jeg likevel slå fast at 1975 har vært et bra arbeidsår med gode resultater for vegvesenet, særlig når en tar hensyn til de håpløse værforhold. Disse gode resultater skyldes ikke enkeltprestasjon, men samarbeid mellom mange, mellom alle ledd.

Takk til alle i vegvesenet, såvel inne som ute, for god innsats i 1975, og la oss alle gå inn for et enda bedre resultat til neste år, med et inderlig håp om bedre vær.

Jeg ønsker alle en god jul og et godt nyttår, og denne hilsen omfatter også etatens pensjonister.

En spesiell hilsen til både sjåførene på vegvesenets biler og brøytekontraktører som må stå i beredskap eller utføre brøyting i jule- og nyttårshelgen.

Hillem Lill

som vi som etterhvert begynner å bli «flyminded» som man sier på «norsk» — vi sukker over elendigheten når flyturen til Oslo blir noen minutter forsinket.

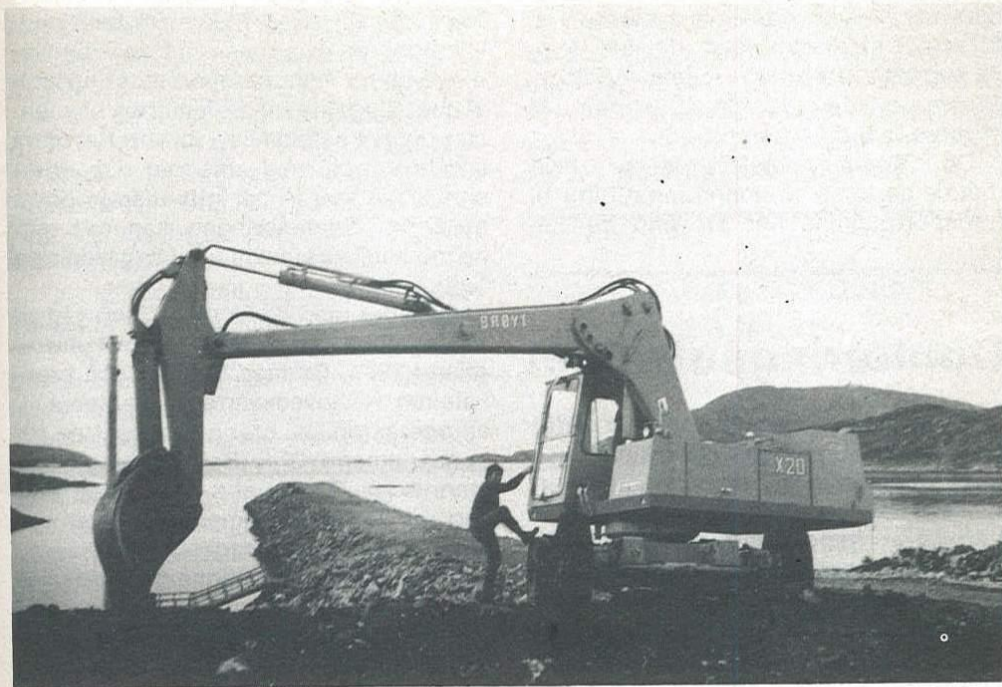
Sjøen ligger der — koster ikke noe å bygge den vegen — riktignok en skarve kai måtte til for litt folkelig tilværelse — ellers intet pass heller — «vaskebrettene» de reparerte seg sjøl innimellom — man mente at slik skulle det være — veger de var for landkrabbene de. Og lenge mente man at slik skulle det være.

Men ettersom vegen på Kvaløya «drog» seg framover mot Brensholmen kom man imidlertid på at den også kunne utnyttes av befolkningen på øyene utenfor. Imidlertid tåltet det vel ikke noen stor omveltning, for så sent som i 1962 skrives i Kommunikasjonsplanen at en mindre motorbåt vil kunne opprettholde forbindelsen hvis vegen på Kvaløya blir forlenget med 1,5 km til der sundet mellom Kvaløya og Store Sommarøy er smalest. Hillesøy kommune hadde riktignok satt fram krav om en ferjeforbindelse, men denslags gikk ikke den K.planen inn for.

I Kommunikasjonsplanen for 1966 er man imidlertid kommet så langt at det snakkes om 1 ferjeleie på Kvaløysiden og på litt sikt også tilsvarende på Sommarøysiden, men som med så mange andre prosjekt i Troms fylke, heller ikke denne gang nådde man opp i høy nok prioritet — det ble ytterligere ventetid.

Man fikk imidlertid etterhvert en viss orden på persontrafikken over sundet med en mindre båt, slik at folk kan komme til og fra Tromsø med bussrutene.

Tromsø kommune sørget nå for at



Her fylles mot bruhodet.



Det er adskillige masser som skal flyttes..

den interne forbindelse i øysamfunnet forbedret seg betraktelig, det ble nemlig bygget bru mellom Hillesøy og Store Sommarøy, dermed oppnådde man å få et mere, enhetlig samfunn.

Og Kommunikasjonsplanen 1971 hadde da også en annen innstilling til transportplanene her ute enn de tid-

Opplæringsutvalget

hadde sitt første møte 21. oktober 1975. Til formann ble valgt Olve Reiersen — andre medlemmer i utvalget er overingeniør Gunnar Berntsen og maskinkjører Ivar Langstrand. Sistnevnte er oppnevnt av samarbeidsutvalget. Ellers har utvalget fast sekretær i fullmektig Oddvar Nilsen. Utvalget kom til at dets mandat burde være «å gi råd om opplæring i fylket. Det skal vurdere det opplæringsbehov som til enhver tid er tilstede i fylket, foreslå opplæringstiltak, samt gi råd om prioritering av tiltak, budsjett, disponering av resurser til opplæringsformål, konkrete planer for opplæringstiltak og opplæringstiltak som en mener bør løses sentralt.»

Dette er for såvidt i tråd med de retningslinjer det sentrale opplæringsutvalg er kommet fram til.

Vegdirektoratet har nå ferdig kurstillbud for kurs GENERELL VEGBYGGING. Kursinnholdet for dette er:

- Organisasjon, lovgivning, et vegprosjekt blir til.
- Geometrisk utforming, vegnormale.
- Prosesskoden
- Underbygging
- Vegfundament
- Vegdekker
- Komplettering og spesielle arbeider.
- Bruer.

ligere planer. Den fikk slått fast nødvendigheten av en mere tidsmessig forbindelse for Sommarøyområdet og prosjektet Veg/bru til Sommarøy ble lansert og gitt såpass høg prioritet at vi nå er i full gang med anlegget. Og ettersom også staten har gitt tilsagn om å medvirke i finansieringen, kan man regne med et forholdsvis høyt byggetempo her.

Arbeidet med de første 2,7 km veg til Kvaløysiden ble fullført i privat entrepriser i 1974. Dermed kunne også brakkeleiren — hovedkvarteret etableres — en operasjon det står all respekt av for oppsynsmann Olav Berglund og hans mannskap. Tross alle værguder mot seg — de 17 brakkeenheter kom på plass i løpet av 15 dager.

Anleggsarbeidet kunne nå fortsette med utsprenning av 30 000 kbm fast fjell — alt til avbenyttelse for en 300 m lang fylling ut i sjøen mot Sommarøy. 12 000 av disse kbm ertatt ut i veglinjen, de øvrige kommer fra sidetak.

Det var siste vinter på det meste 12 borhammere + 1 borevogn i drift, utover våren og sommeren noe mindre.

Den gjennomsnittlige kapasitet pr

Det er utarbeidet lærebok som deltakerne får utlevert, dessuten en del hjelpemidler for den som skal undervise

I tillegg foreligger et prøvekurs om DRIFTSPLANLEGGING — DRIFTSOPPFØLGING

Opplæringsutvalget har gått inn for at man her i Troms fylke starter opp med begge disse kursene som med sammenhengende undervisning antakelig vil vare 5 dager.

Forslaget er nå til behandling i drifts-avdelingene.

Det er meningen at samtlige ansatte i driften etterhvert skal gjennom disse kursene, men så mange som vi er, er det ikke gjort på et år — det vil nok gå flere.

borhammer pr. skift har vært 200 kbm fast fjell, noe som må sies å være et godt resultat.

Mens dette sprengningsarbeidet pågikk var 2 hjullastere og 3 lastebil-dumpere i lasting og fylling av steinmassene ut i sjøen. Begge sidene av fyllingen er etterhvert plastret med stein i størrelsen 0,5 kbm — 1,5 kbm.

Ferdig grovplanert fylling ble notert 26. juni i år og da hadde den kostet ca. kr. 8 000,- pr. l. m. Veggen fram til fyllingen ble på ettersommeren gruset og skråningspuss er også utført.

Arbeidet er nå flyttet over på Sommarøy hvor det i alt er 11 000 kbm fast fjell som skal sprenges ut. Av dette var ca. 4 000 kbm utsprengt pr. 1. nov. og ved påsketider neste år regner vi med at grovplaneringen skal være ferdig også her.

Og det må vi være når arbeidet med brua skal ta til. Vi setter vår lit til at de bevilgende myndigheter er i godt lune — er de det, så kan vi vel starte opp bruarbeidene våren 1976. Og har de sagt A så må de også si B og følge opp med tilstrekkelige midler etterhvert — et slikt bruarbeide må gå kontinuerlig. Byggetid for brua — ca. 1 1/2 år — den blir 500 meter lang og skal hvile på pilarer i likhet med f.eks. Sandnessundbrua. Seilingshøyden er satt til 20 meter.

Brua vil komme på omlag kr. 12,0 mill og plusser man på for vegene så ser det idag ut for at vi skal lande på kr. 15,3 mill i alt. Stat og fylke påtar seg halvparten hver.

Sommarøysamfunnet — fra før av et av fylkets aller største fiskevær med moderne fiskeindustri og med innslag av andre næringer — allerede full av livskraft vil kanskje mange si. Men det er vel ikke tvil om at denne vegforbindelsen vil bety en hel del både for det næringsøkonomiske og det trivselses-sige.

Noen bortkommen avkrok har imidlertid dette samfunnet aldri vært — tidens strømminger nådde raskt hit ut — i Tromsø Amts historie, utgitt 1899 kan man om kostholdsskikker lese «Der spises alltid fra bord i Hillesøy».

PÅ SOMMARØYANLEGGET

1: kokka

Hvem vet mer om å være kokke enn Alfild Didriksen fra Kvaløysletta. Hele livet har hun arbeid som kokke. I 12 år var hun ansatt hos entreprenør F. Selmer A/S — og deretter, i 1938, — ble det Statens vegvesen.

Lage mat, vaske og stelle for de som arbeider på anleggene. Det trenges — og du liker arbeidet ditt, Alfild?

— Svaret må vel bli ja, for ellers hadde jeg vel slutta for lenge siden. De arbeiderne jeg har stelt for har vært greie og hjelpsomme. Og det betyr jo mye at det blir satt pris på det arbeide en gjør.

Nå er det jo ingen sak med den standard som brakkeleirene har. Men det er ikke til å unngå å tenke tilbake. De brakkeleirene som var før er som gammer å sammenligne med de en nå har. Det er rent rart hvor stor forbedring det har skjedd på kort tid på dette felt — med innlagt vann og andre hjelpemidler.

Og lønna er bra nå. Men så sent som i sekstiårene — da var ikke tanken på å slutte langt unna. Vi kokker fikk da kr. 10,— pr. mann. Kun vask og rengjøring ble betalt av vegvesenet. En tid i 1966 hadde jeg 5 mann å koke for. Det sier seg sjøl — det ble ikke stort igjen i netto av det.

Det som er vanskelig, men som jeg alltid legger vinn på, er å få kosten variert og god og ikke minst viktig — at

prisen blir så lav som mulig. Det er i alles interesse.

Nå ventes det 23 mann hit — og da er vi nødt til å være to stykker ellers blir det bare mas og uorden.

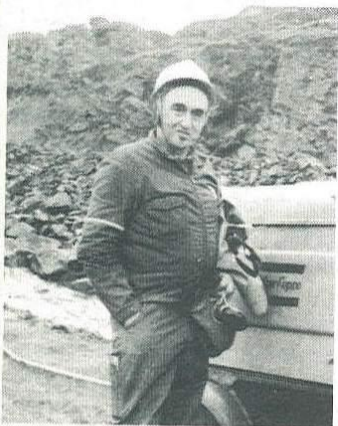
— Er det felles oppholdsrommet mye i bruk i denne brakkeleiren?

— Det er nok mest brukt av de som ser på TV. Ellers synes det som om de fleste gjerne holder seg i nærheten av kaffekjelen utover kvelden.

Og det skjønner vi så godt — især om det vanker sånne vafler som de vi fikk smake på.

PÅ SOMMARØYANLEGGET

2: formannen



Vi slo av en prat med Rolf Engenes, formann på anlegget Veg m/bru til Sommarøy.

Iden tid da han var ung var ikke vegarbeide stort akttet. Især ikke i et slikt typisk fiskermiljø hvor han vokste opp. Stort sett var fiskerne bedre stillet — og fiskere var liksom alle menn eslet til å bli den gang. Og vel nok, det var ikke stort å få fett på knokkene med den akkor-

den en vegarbeider hadde i de dager —.

Men som han selv sier:

— Etter en stund likte jeg meg i vegvesenet. Store ting skjedde jo også etterhvert — ikke minst med hensyn til opphold og lønninger. I dag står de jo på høyden av det andre arbeidstakere har. Og som anleggsarbeider har jeg også følelse av å være med på å skape noe — fra jomfruelig terreng til en veg som forhåpentligvis skal brukes i generasjoner. Jeg begynte i Statens vegvesen i 1950. Før den tid var jeg med på bureisningsvegen i Kattfjord. Maskiner fantes ikke da. Riktignok var det lastebiler, med det var mest handmakt det gikk ut på.

— Som anleggsarbeider har det vel blitt mye flakking fra det ene anlegg til det andre?

— Ja, det har blitt noen anlegg opp gjennom tidene. La meg se, først var det her på Kvaløyvegen og så var det 8 år på Ringvassøya. Vi hadde forresten problemer med å komme oss til og fra arbeidsstedet der.

Da vi arbeidet ved Skogsfjordvatn jobbet vi i ett strekk en måned av gangen. Uten frilørdager og med overtid fikk vi så ei uke fri til å reise hjem. Da benytta vi fly. Med et Twinotterfly som tok 10 passasjerer kom billetten på kr. 38,—. Dette var i 1963.

Ellers har jeg vært på anlegg i midt-fylket og nesten hele anleggsperioden på Skibotn-Løkvoll. Anlegg har vært hovedbeskjeftigelsen, ja. Men oljegruslegging er heller ikke ukjent for meg. Da var det 3 ukers opphold på hver plass rundt omkring i fylket. Det er utvilsomt det som er den største bøygen ved anleggsarbeid — all flyttingen. Derfor kan det ikke nok understrekes den store betydningen at arbeiderne blir tatt ut til de anleggene som ligger nærmest hjemstedet. Og måtte reise fra det ene anlegget til det andre skaper også vanske-

Anleggsprogrammet for 1976



ligheter — især for de som ikke har egen bil.

— Du har vært formann fra 1960. Hvordan synes du den jobben er?

— Å være formann for de faste arbeidere er en grei sak. Det sier seg sjøl at sysselsettingsarbeidere trenger litt mer opplæring. Ellers er kontaktmøter av veldig stor betydning for oss. Det er så mye nytt som skjer på vegfronten i dag.

En annen ting —.

På helt nye anlegg er det fredelig å arbeide. Derimot på utbedring av gammel veg kan det dukke opp et og annet problem. Grunneierne er ikke alltid like enige i det som skjer. Det er som oftest vi som står på veggen og arbeider som er nærmest til å svare for det som vegvesenet har på programmet.

programmet.

— Hva synes du om brakkeleirene?

— Stort sett er de bra. Men vegarbeide er et ensformig yrke — og ensformig yrke krever andre aktiviteter i fritida, som kan bli vanskelig i en brakkeleir.

Når dette leses har vel Stortinget og fylkestinget behandlet vegbudsjettene for 1976. Vi har allerede, under den bestemte forutsetning av at de foreliggende budsjettforslag blir vedtatt, arbeidsprogrammet klart.

Etter forslagene vil det bli bevilget til riksveganlegg,

ordinært	kr. 66,8 mill
distriktsutbyggingsmidler	» 1,5 »
ekstraordinær sysselsetting	» 4,0 »
«super»-ekstraordinært	» 3,5 »

Sum riksveganlegg

kr. 75,8 mill

til fylkesveganlegg, ordinært — herunder forventet statsbidrag

til fylkesveganlegg,	kr. 31,0 mill
ekstraordinær sysselsetting	» 2,4 »

Sum fylkesveganlegg

kr. 33,4 mill

Dette utgjør totalt kr. 109,2 mill til anleggsdriften kommende år. For disse midlene skal vi sysselsette ordinært 180 mann og i den ekstraordinære sysselsettingen 116 mann + «super»-ekstraordinære 60 mann. Etter dette vil vi en periode få en toppdrift med 356 mann i anleggssektoren. Vi har et par ganger foran brukt uttrykket — «super»-ekstraordinært — det henspiller på de ekstraordinære tiltak myndighetene har iverksatt for å dempe på den arbeidsledighet som er oppstått utenom den sesongvise ledighet.

Og bevilgningene de skal da anvendes over det ganske fylke, til noen store oppgaver, noen ikke fullt så store og også til noen som kanskje kan kalles for mindre oppgaver. Felles for alle oppgavene er imidlertid at de alle er uhyre viktige for kommunikasjonssektoren. herunder også for den økonomiske del av driften i fremtiden.

I E6 vil vi være igang for fullt på plassen **Langmyra-Bukkemyra**, den nye øvre linje forbi Storfossen, et linjevalg som har vært gjenstand for en viss dis-



Arne Hemmingsen skal få litt å henge fingrene i i 1976 også.

kusjon fra lokalt hold. Linjen er imidlertid nå godkjent. Her regner vi forøvrig med å gjøre ferdig Perniamyra-Bukke-
myra.

Lengre nord regner en med å kunne sette trafikk på hele den nye vegparsellen mellom **Setermoen og Tune** i 1976 samt få lagt dekke på den allerede ferdige del Moen-Utby.

Anlegget **Skibotn-Løkvoll** i rv. 6 forutsettes fullført mens det i tilknytning til dette skal utføres mindre utbedringer mellom Olderbakken og Skibotn kai.

Mellom **Løkvoll og Skardalen** regner vi med å gjøre ferdig det påbegynte, også dekke vil bli lagt i 1976. Arbeidene med utbedringen av **Skardalen-Birtavarre** startes opp.

Gjenstående arbeider på anlegget **Birtavarre-Olderdalen** fullføres med unntak av omleggingen forbi Trollvik som vil fortsette utover neste år.

Lenger nord vil parsellen **Storslett-**

-Sandbukt bli fullført samtidig som man kan starte opp arbeidene på fortsettelsen til Tverrelv.

Et annet prosjekt det fra lokalt hold har versert endel argumenter for og imot om er **bru over Sørstraumen** i Kvænangen. Det er forhåndsfordelt distriktutbyggingsmidler til dette anlegget og disse midlene vil i år bli brukt til å starte opp arbeidene med tilførselsvegene.

I E78 fullføres parsellen **Fagernes-Sandvikeidet** mens det på strekningen **Nordkjosbotn-Fagernes** vil foregå ombygging av en del mindre bruer. Og makter man å bringe grunnspørsmålet i orden så blir det oppstart på parsellen **Tromsfisk-Tromsøbrua**.

Det skal arbeides på rv. 19 — nærmere bestemt mellom **Langvassbukt og Nordland gr.** i Kvæfjord og denne parsellen regner vi også med å fullføre.

Når de resterende dekkearbeider, rekkverks- og pussarbeider er utført i 1976, står rv. 83 ferdig fra Tjeldsund bru til Blomjoten.

I denne vegruten fortsettes ellers med grovplanering og brubygging i parsellen mellom **Stortanen og Harstadbotn**, innfartsvegen til Harstad sentrum.

Det blir fortsatt forholdsvis høyt tempo på rv. 84, det er særlig i parsellene **Medby-Ellevoll** og **Skølv-Nordstraumen** arbeidene vil foregå, men også mellom **Eivelund bru og Sjøvegan** skal utføres utbedringer. Den sistnevnte parsellen vil også bli fullført.

Arbeidene med **Andselv-Nordstraumen** i rv. 86 avsluttes og på høstparten regner vi med oppstart av parsellen **Nordstraumen-Finnfjordbotn**, riktignok blir det i et noe beskjedent omfang.

Mellom **Finnsnes og Gisundbrua** er planlagt gjennomført utbedring hvis grunnspørsmålet ikke skaper hindringer.



Anleggsstart for Sørstraumen bru i 1976 — det er grunnboring som her foregår fra oppbygd plattform ved bruhodet.

Fortsatt arbeid med vegomlegging i rv. 6 ved Trollvik i 1976



Ellers i rv. 86 regner vi med å fullføre **Silsand-Islandsbotn**.

I rv. 825 mellom **Tjeldsund bru** og **Renså** og i rv. 850 mellom **Samamoa** og **Gåre** vil gjenstående arbeider bli utført, mens i rv. 825 mellom **Arsteinstraumen** og **Storfossen** fortsetter vi med å utvide vegbanen.

Rv. 851 **Brandvoll-Sjøvegan** oppstår i 1976 som et nytt utbedringsanlegg, de første «spadetak» skjer i forbindelse med den ekstraordinære sysselsettingen.

Det nærmer seg slutten for utbedringen av rv. 855 **Buktamo-Finnfjordbotn**. De siste 2 km — mellom **Finnfjordeidet** og **Finnfjordbotn** — ventes fullført i 1976.

Også rv. 860 parsellen **Lillevassmyr-Kampevoll** vil fra og med neste år figurere i anleggsprogrammet. Arbeidene med tildels store ombygginger av denne parsellen vil bli påbegynt.

Nå er turen også kommet til rv. 862. **Kvaløysletta-Bakkejord**. Opprustingen vil begynne ved bruhodet og fortsette sydover, i første omgang til Eidkjosen. «Svarte» dekker vil bli lagt på Kågen i rv. 866 og i rv. 868 fra Lyngseidet og innover.

Rv. 867 er et nytt riksvegnummer. — det er veg- og ferjeforbindelser til Grytøy og Bjarkøy. **Ferjeleiene på Fenes og Austnes** bygges ferdig samtidig som utbedring av **parsellen på Grytøy** påbegynnes.

I fylkesvegsektoren er vi igang med en rekke store anlegg og vi regner med ganske høy aktivitet flere steder. På anlegget **Veg/bru til Sommarøy** i Tromsø kommune ventes grovplaneringen av vegen på Sommarøy ferdig i løpet av våren. Senere neste år er det aktuelt å sette igang bruarbeidene.

I anlegget **Ersfjordeidet-Grøtffjord**, fortsetter arbeidene, og det samme skjer i **Skibotn-Andersdal-Kantornes** (Tromsø/Balsfjord) hvor også ventes lagt «svart» dekke.

Ny farge på brakkene

Det er nå bestemt at vegvesenets brakker og øvrige bygninger skal ha en tjærebrun farge. Beising eller maling til den nye farge skal ikke skje umiddelbart, men gradvis etter følgende regler: Nye brakker har ytterkledning av trykkimpregnert materiale. Disse anbefales beiset først etter 1-2 somrer, da en med beising før materialene er tørket vil få skjolder på grunn av at en del av saltet som er benyttet i impregneringen vil trekke mot overflaten av kledningen.

Eldre brakker som likevel må males, skal males med tjærebrun farge.

Sørvik-Kråkrøhamn i lbestad fullføres i 1976.

På Senja foregår atskillig anleggsdrift. **Svanelv plass-Sifjord-Grunnfarnes** er i full gang fra Svanelv plass og innover Kaperdalen og lengre ute skal tunnelen mellom Kaldfarnes og Grunnfarnesbotn fullføres.

Og fortsetter gjør også arbeidene med **Steinfjord-Ersfjord** og **Mefjord-Grashopen**. På sistnevnte anlegg arbeides fra begge sider.

Det gjenstår ellers i dette området endel arbeider i Ørnfjordtunnelen og disse gjøres ferdig.

I Salangen fullføres **Øvre Salangen bru** mens tilstøtende veger opprustes.

Opprusting for dekkelegging foregår også på **Ursfjordbotn-Nordfjordbotn** i Balsfjord og i utbedringsanlegget **Finnsnes-Bjorelvnes** i Lenvik.

Kai på Tennskjær i Lenvik og **Sandsøy ferjeleie** i Bjarkøy fullføres i entreprise.

I tillegg til foranstående arbeidsprogram, kommer ombygging og utbedring av en rekke bruer i fylkesveger over hele fylket.

Spredt bebyggelse — avkjørselsproblematikken

«I de to forrige nr. av VEGSTIKKA har vi søkt å redegjøre for vår avkjørselsproblematikk — vi avslutter denne orienteringen med ytterligere stoff fra Trafikksikkerhetsutvalgets trykksak.

Denne «fortsettelsesfortelling» har vakt interesse langt ut over dette fylket. Således har vegsjefen i Buskerud sitert VEGSTIKKA i sitt forelegg for fylkestinget om rullering av Norsk Vegplan.»

RANDBEBYGGELSEN — EN FLERSIDIG TRUSEL.

Det som springer klarest frem ved den spredte bebyggelsen, den såkalte randbebyggelsen, et fryktet begrep og det største problem for de som idag arbeider med landverts samferdselsutbygging, og trafikksikkerheten på vårt vegnett.

Store deler av den spredte bebyggelsen har vegen som den fremste lokaliseringsfaktor. Vårt overordnede landverts kommunikasjonssystem, hovedvegnettet i form av riks- og fylkesveger, betraktes som boligveger, hvor enhver som måtte ønske det, gjør krav på direkte tilknytning ved direkte avkjørsel til egen tomt. Denne holdningen gjør seg gjeldende også langt inn i både politiske styringsorganer og etater. Den kan bare forklares med ufullstendig kjennskap til sammenhengen mellom de forhold som påvirker vårt miljø, og til de miljømessige og samfunnsmessige problemer randbebyggelsen skaper, — lav trafikksikkerhet, dårligere kommunikasjoner og økte investeringsbehov i samferdselssektoren.

Problemen ved randbebyggelsen, kan i hovedsak deles i tre grupper.

1. Lav trafikksikkerhet.

Den skapes av fire faktorer:

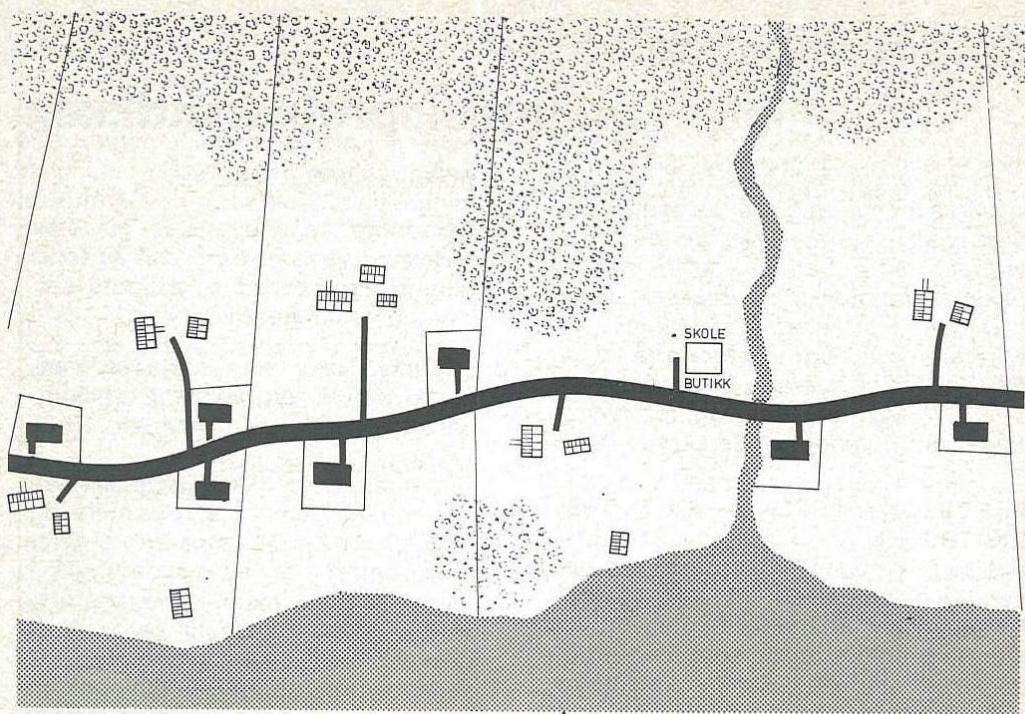
a. Spredning av bebyggelse gir øket trafikk på vegene, på grunn av folks alminnelige behov for transport, service og sosial kontakt.

b. **Bilparken øker** som følge av transportbehovet og velstandsutviklingen. Økningen er i Troms ca. 10 % pr. år.

Økningen av trafikken skjer raskere enn muligheten for å finansiere og bygge trafikksikre veger. Store deler av vegnettet er av en standard som i mange år fremover vil kreve de største bevilgninger bare til styrking av dekker, bæreevne og bedring av vegenes linjeføring. Bevilgninger til trafikksikring, gang- og sykkelveger må først og fremst konsentreres til vegnettet i og omkring byer og tettsteder, hvor problemene er størst.

c. Bebyggelsen langs hovedvegen gjør at det føres annen virksomhet inn på vegen enn det vegen først og fremst er bygd for. Spesielt gjelder det barns lek og opphold på vegbanen og i dens umiddelbare nærhet.

Dersom en småbarnsfamilie tillates å bygge hus ved siden av vegen, er det helt naturlig at barna vil leke på vegen. Dette harmonerer dårlig med biler i 80 km hastighet, tragedien både for den som bor ved vegen, og den som er trafikanter kan meget lett inntre. Undersøkelser ved TØI har vist at barn i randbebyggelse er 8 ganger mer utsatt for invalidiserende eller dødelig ulykke enn de som bor i regulerte boligområder. Den store andel randbebyggelse i Norge må derfor ta sin del av skylden når vi er



det land som i Europa har det største antall trafikdrepte barn, og en større andel trafikulykker i spredtbygde strøk enn andre europeiske land. En annen konsekvens av randbebyggelsen er at hovedvegnettet lett tas i bruk både til gårdsplassformål for boliger, og til parkerings- og manøvreringsområde for produksjons- og handelsbedrifter.

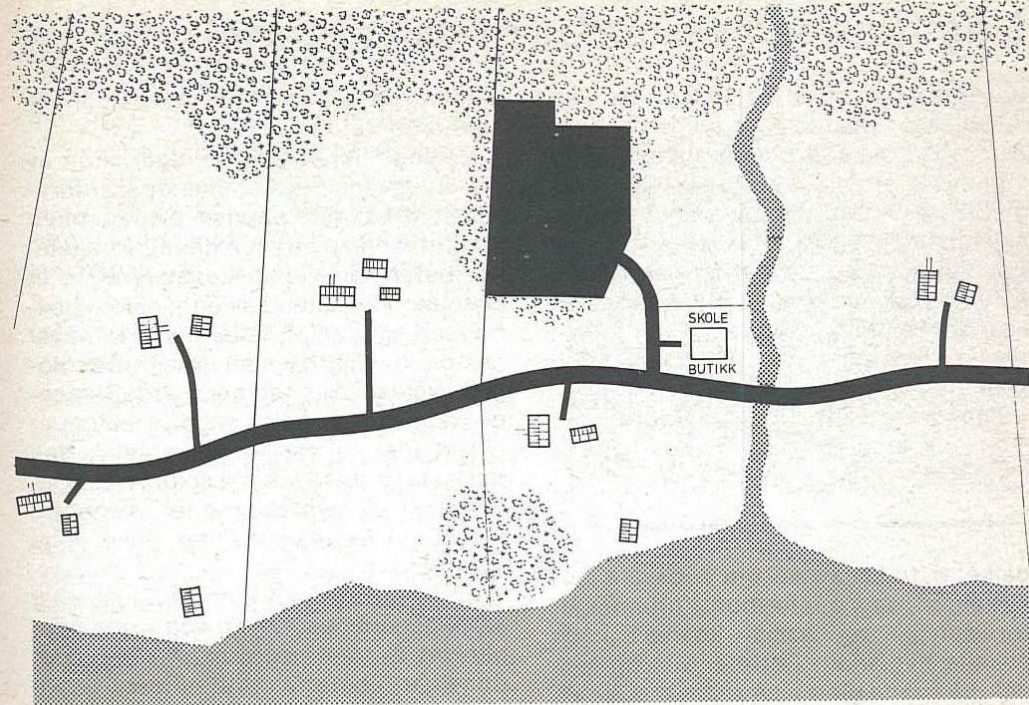
2. Problemer i utbygging og forbedring av vårt kommunikasjonsystem.

Spesielt i Nord-Norge, hvor vi ikke har andre landverts transportåre som f.eks. jernbane, vil vegene være spesielt viktige i distriktsutbyggingen, både innenfor stamvegnettet og hovedforbindelser til viktige bosettingsområder, industriområder og sentra i bygdene. Det er et alminnelig krav at kommunikasjoner må bedres for å styrke næringsliv og bosetting. Både flyplassut-

byggingen, omlegging av transport fra sjø til land, og de stadige forbedringer av vegnettet, bl.a. med svære bruanlegg, er ledd i dette. — Det må være klart at fortsatt randbebyggelse i denne sammenheng ikke kan aksepteres. Redusert trafikksikkerhet og behov for hastighetsreduksjon på hovedvegene som følge av randbebyggelse, står i sterk kontrast til den kommunikasjonsutbygging som alle ønsker.

3. Nasjonaløkonomiske konsekvenser.

Det investeres i Troms årlig ca. 80 mill. kr i nyanlegg og forbedringer av vårt riks- og fylkesvegnett. Dette er investeringer som i størst mulig grad bør sees som varige. De må ikke ødelegges ved at anleggene gradvis bygges ned ved å tas i bruk som boligveger og veger for andre, rent lokale behov. Dersom dette skjer er det bare spørsmål om tid når behovet for nyanlegg melder seg på



nytt, med de økonomiske og arealmessige følger det vil få.

TRAFIKKMILJØET — KOMMUNENS ANSVAR

Hvordan kan vi løse problemene som den spredte bybyggingen skaper?

Ingen problemer løses ved ensidig å legge stadig større restriksjoner på folk, uten samtidig å angi konkrete løsninger og så langt mulig også å hjelpe den enkelte.

Først og fremst må kommunene ta sine plan- og utbyggingsoppgaver alvorlig. Spesielt gjelder det den aktive, daglig løpende utbygging. Her må kommunene gjennom generalplanen styre utbyggingen til bestemte områder. I disse områdene må kommunene selv stå for, eller hjelpe folk til utbygging av tomtefelter, med ordnede tekniske anlegg, servicetiltak og trafikksikre veger og tilknytninger til hovedveg-

nettet. En fast og konsekvent linje fra vegetaten i avkjørselsspørsmål vil her være en stor hjelp for kommunene og deres organer, som i neste omgang også vil komme publikum til gode. Dette gjelder både innenfor trafikksikkerhetsarbeidet, vegplanleggingen og den alminnelige saksbehandling. Vegvesenet har årlig behandlet ca. 1000 avkjørsels- og dispensasjonssaker, dette er over 50 % av den samlede saksmengde ved vegkontoret. Antallet slike saker har steget jevnt. For andre myndigheter, slik som landbruksetaten og fylkesmannen vil det være til stor hjelp. Den største nytten vil likevel publikum få, gjennom den forenkling av saksbehandlingen i bygge- og delingsaker som en da kan få.

ALTERNATIV TIL SPREDT BEBYGGELSE

Et viktig motiv bak den spredte bebyg-

Vegvesenet og naturomgivelsene

Det er sagt at smak og behag ikke kan diskuteres. Hva som er stygt og pent kan heller ikke avgjøres uten videre. Lignende forbehold må uten tvil gjøres gjeldende ved vurdering av hva som er skjæmmende og ikke skjæmmende. — Det kommer an på øynene som ser. Avhengig av bakgrunn og forhold til vedkommende gjenstand, kan ulike personer komme fram til høyst ulike konklusjoner.

Ola menigmann kan mene at et visst byggverk er stygt som nøkken, mens

gelse er folks ønske om å bevare bo-settingen, og å opprettholde grunnlaget for service og sosial kontakt i de enkelte bygdelag. Dette er viktig, men det må kunne gjøres på andre måter enn ved spredning av bebyggelsen som til nå. Det bør i de fleste bygdelag være mulig å samle de husbyggere som ikke skal drive jordbruk, i mindre grupper på uproduktiv mark, med felles vannforsyning, kloakk, lekeplasser og trafikk-sikker tilknytning til hovedveg.

Folk kan da fortsatt få bo i sin del av bygda, i sitt eget miljø, med kontakt til familie og venner, og med mulighet for hjelp til de i familien som fortsatt skal ha jord- og skogbruk til næring. Landsdelskomiteen for Nord-Norge og Troms fylkesting har anbefalt slike løsninger. Med kjennskap til sammenhengen mellom alle de ting som påvirker vårt bomiljø, og en våken holdning til dem i vårt daglige arbeid, vil alle kunne bidra til å bedre utviklingen. Trafikken og vegen er her det mest synlige og dynamiske ledd. Den er livsnødvendig, men også livsfarlig dersom den ikke håndteres ut fra en konsekvent og lang-siktig vurdering.

arkitekt og byggherre er av en ganske annen oppfatning.

Vegingeniøren er, som regel, stolt av sitt byggverk, vedkommende gardbruker som har fått oppdelt eiendommen sin, finner hele arrangementet forkastelig, botanikeren som konstaterer at et enestående bestand av en sjelden saxifragaart er ødelagt, feller harde ord over sektorplanlegging som fører til økologisk ubalanse, pasjonerte friluftsmennesker synes hele vegprosjektet er skandaløst, mens innvånerne i den tidligere vegløse grenda spanderer rømmegraut på syningen etter gjennomslaget. — Det kommer an på øynene som ser.

På samme måten som et naust eller en høgspentmast, er en veg i utgangspunktet et fremmedelement i det opprinnelige, uberørte naturmiljøet. Vegen trenger ikke derfor nødvendigvis virke skremmende. Ved siden av å demonstrere stor ingeniørkunst for det mindretall av folket som har greie på slikt, kan en veg som er skånsomt lagt i

Salangsdalen

Bilde nr. 1



terrenget, gli mer eller mindre ubemerket inn i landskapsbildet, eller til og med virke til å framheve spesielt verdifulle kontrastvirkninger i landskapet.

I denne omgang skal vi imidlertid la slike funderinger ligge og heller se litt nærmere på detaljer, viktige detaljer, — nemlig opprydding og utplanting av skråninger og ikke minst massetak.

VENT MED Å FELLE DOM TIL ANLEGGET ER FERDIG

Det må være tillatt, for et øyeblikk, å gå tilbake til ettervinteren 1972 da man i lokalavisene opplevde store oppslag omkring vegvesenets naturvandalisme i forbindelse med utbedringsarbeidene langs E6 i Salangsdalen. Gjennom diverse vedtak og resolusjoner ble etaten nærmest avskrevet i naturvern-sammenheng. Ved å ta en titt på *bilde 1* vil man kunne konstatere at kritikken ble gjort til skamme. I Salangsdalen har vegvesenet gjort en meget god jobb. Det er neppe mange i dag som ut fra naturvernsynspunkt vil rette kritikk mot det arbeidet som er utført på denne vegstrekningen.

Eksemplet viser hvor galt man kan ta ved å trekke slutninger ut fra hvordan området ser ut midt under anleggsfasen. Med maskinell anleggsdrift må det, i særdeleshet under våre klimatiske forhold, aksepteres at terrenget ser ut som en slagmark. Problemene oppstår imidlertid når «anleggsfasen» øyensynlig strekker seg over flere år, ja, kanskje 10 år, før naturen selv greier å bøte på forholda. — Tiden leger, som kjent, om ikke alle, så i alle fall noen sår!

LØSMASSER OG FJELL

Bilde 2 og 3 viser et par eksempler på relativt ferske, 2-3 år gamle, sidetak som er blitt liggende urørte etter at



Sidetak Nordnes

Bilde nr. 2



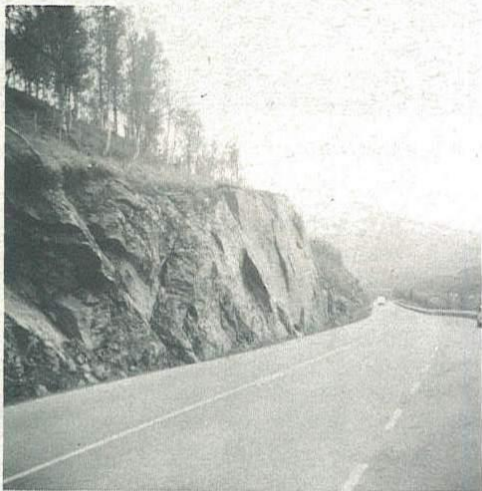
Sidetak Skibotn - Løkvoll

Bilde nr. 3

siste lasset er tatt ut. Ved siden av å representere en viss sikkerhetsmessig risiko i sin nåværende stand, er de ikke med på å øke naturopplevelsen for vegfarende og fastboende. Hvis de får ligge uberørt av menneskehånd, vil de forbli karakteristiske landemerker i mange år framover. Litt etter litt vil nok naturen makte mesteparten av den «opprydding» som opphavsmennene unnlot,

men innen den tid vil sannsynligvis store utrasinger finne sted.

Det er særlig slike gapende sår folk reagerer på. Her i landet har vi så mange loddrette, svarte fjellvegger at folk ikke i samme grad reagerer på vegskjæringer i fjell. *Bilde 4* viser et typisk eksempel som vel meget få vil ta anstøt av. — Dermed er imidlertid ikke sagt at det vil være umulig å peke ut skjæmende fjellskjæringer uten nevneverdige vansker.



Lundlia, Salangsdalen

Bilde nr. 4

ØKONOMI

Opprydding koster penger, — penger som det også er behov for til andre gjøremål. Den gamle problemstillingen — har vi råd til dette? — er nærliggende. Men det er kanskje like nærliggende å stille spørsmålet omvendt — har vi råd til å la være?

Ved siden av den direkte økonomiske gevinst gjennom at rask opprydding og utplanering som regel er rimeligere enn det som er nødvendig etter at naturelementene har grassert i kortere eller lengere perioder må vel også vegvesenet innstille seg på at narurverntanken er kommet for å bli, og at etatens

renommé også vil avhenge av vandel i slike saker. Skikkelig opprydding må derfor innkalkuleres i de samlede kostnader for et anlegg.

PLANLEGGING

La oss et øyeblikk vende tilbake til de to sidetakene som er vist på bilde 2 og 3. En skikkelig opprydding vil bli kostbar. Stuffhøyden er betydelig. Store arealer må utplaneres, og i verste fall kan man oppleve at arbeidet er ugjenomførlig uten tilføring av masser utenfra.

Man står her overfor to tilfeller hvor uttak ikke har vært planlagt på forhånd. I høyden har man etter prøvetaking konstatert at massene er av tilfredsstillende kvalitet. Transportmessig lå begge forekomstene gunstig til og ble derfor tømt til siste kbm, — eller til behovet var dekt. Resultatet ser man i dag.

Det vil koste store summer å rette opp dette. Kanskje er det snakk om så store beløp at man totalt sett hadde vært tjent med i sin tid å vurdere alternative uttak?

Dersom man på forhånd hadde foretatt skikkelige undersøkelser, kunne situasjonen ha vært en annen i dag. Dersom man på forhånd hadde vurdert forekomstenes omfang og utarbeidet en plan for hvordan uttaket skulle skje, kunne man ha redusert oppryddingskostnadene til et minimum. Problemet kunne vært løst ved at man foretok en terrassevis nedskjæring i stedet for å ta en stoff på 15 meters høyde like inn mot fjellfoten.

Ved denne framgangsmåten ville selvfølgelig uttatt masse i antall kbm blitt redusert en del, men det er ikke dermed sikkert at totalregnskapet hadde sett dårligere ut. — Og om så var, kunne man føle seg beføyet til å hevde at det var berettiget i slike tilfeller.

Rovdrift på naturressurser er et ut-

trykk som faller lett i munnen når man står med knekk i nakken og ser opp mot kanten av massetaket.

KAPASITET

I dag har vi neppe kapasitet til å foreta en skikkelig planlegging av alle masseuttak. I tillegg kommer at vegvesenet ikke har kontroll over på langt nær alle de massetak som benyttes. Sett i en noe videre sammenheng kan det vel også være et spørsmål om ikke andre myndigheter burde komme inn i forbindelse med en mer eller mindre samlet planlegging og forvaltning av våre masseforekomster.

Imidlertid kan svært mye gjøres ved godt gammeldags øyemål og andre enkle midler. Ved hele tiden å ha for øye at det *skal* ryddes opp etter endt uttak, kan virksomheten innpasses etter dette. Gradvis avtrapping/planering kan skje under vegs, og uttaket kan stanses i tide, mens det ennå er tilstrekkelig masser igjen til skikkelig planering og oppretting.

Naturlig «sår» i landskapet i Skibotn.

Bilde nr. 5



OPPRYDNING BETYR IKKE BARE TIMOTEI

Vegvesenets forbruk av grasfrø har økt betydelig de siste par år. Dette er vel og bra. Man skal imidlertid ikke innbille seg at alt er såre vel med det. Når man får å gjøre med store vegskråninger og utplaneringer etter massetak, kan det bli nødvendig å ta andre omsyn enn det å oppnå en helningsvinkel på 1-1 1/2. Dersom slike store «kunstige» flater ikke skal «stikke seg ut» i terrenget, må det tas omsyn til naturlig avrunding og overgang til de omkringliggende terrengformasjonene. På dette området vil nok vegvesenet, som etat, ha litt å lære av NVE.

KONFLIKT MELLOM VEGVESENETS VIRKSOMHET OG MILJØHENSYN

Vi må bare akseptere at moderne vegbygging nødvendiggjør naturinngrep og miljøforstyrrelser. Tidsfaktoren er vesentlig i denne forbindelsen. Problemer vil særlig kunne gjøre seg gjeldende ved drift av permanente eller lengevarende massetak. Mye kan imidlertid gjøres for å redusere konflikten. Her er det nok å peke på forhold som lokalisering, et visst minimum av forhåndsplanlegging og omtanke under driftsfasen.

Et «trøstens» ord til slutt: — Det er ikke bare vegvesenet som er opphav til såkalte «sår» i landskapet. Vegetasjonsfrie, ustabile områder kan også ha en såkalt naturlig opprinnelse. Fra Broen pensjonat i Skibotn har man for eksempel utsikt til en skråning hvor vegetasjonen ser ut til å kjempe en forgjeves kamp for å kle fedrelandet, jfr. *bilde 5*. — Stygt? — sikkert delte meninger, men neppe noe samstemmig ja. — Det ser jo så «naturlig» ut!

Ky.

I vedlikeholdsdriften 1976

skal vi ha 236 mann, hertil skal det være 52 mann på vegsentrall/vegstasjoner som regnes felles med anlegg. Og vedlikeholdsoppgavene blir som vanlig mange og varierte — ikke minst vil vi få det travelt med å lappe sammen etter alle ødeleggelsene i år — hvis da ikke været skulle bli av samme slag i 1976. Da kan vi få nok med andre oppdrag. — At det dreier seg om store reparasjoner forstår vi når vi hører at bare på Senja kommer beløpet opp i minst en halv million kroner, sier overingeniør Os. Os fortsetter — det vil forhåpentlig

likevel bli noen kroner igjen i 1976 til slike arbeider som gir synbare resultater, f.eks. til dekkeleggingen. Vi har planlagt fornying av asfaltdekker på 19,3 km riksveger og av oljegrus/ottadekker på 82,4 km riksveger.

Også en rekke grusvegstreknings vil få et mere fast dekke, således er planlagt 10,6 km asfalt og 64,5 km oljegrus/ottadekker på riksveger. Dessuten følger vi opp med 26,0 km «svarte» dekker på fylkesveger, hovedsaklig ottadekke.



Situasjonen på E 78 i Lavangsdalen 9.11 Innerelv bru i rv. 6 etter flommen i juli -75



PROSESS 22:

Fjelluttak i 1975

For vegfolk er det ikke bare kroner og ører som teller når regnskapene vurderes. Av regnskapene kan det som man da forstår utledes litt av hvert annet også. F.eks. hvor mye fjell som er tatt ut på anleggene pr. skift. Fra EDB-listene henter man antall arbeidstimer og arbeidstimer i prosess 22 omfattende boring, sprengning, kjøring/flytting av kompressorer og rørgater innen anlegget. Divideres dette timetallet med 8,5 finner vi antall skift.

Mengden av sprengt fjell er basert på oppmåling ute på anleggene. Også disse tallene finner vi i EDB-listene. De

tallene vi presenterer nedenfor er dog ikke helt sammenlignbare — ulike terengforhold samt store variasjoner i fjellets beskaffenhet fra anlegg til anlegg er det ikke tatt hensyn til. Videre varierer antall arbeidere anleggene imellom og på hvert anlegg gjennom hele tidsrommet.

Likevel synes vi tallene er såpass interessante at de fortjener å komme på trykk.

Vi har for de anleggene hvor det har pågått vinterdrift også anført resultatet pr. 1.5 -75, dvs. for det fjell vi kan si er tatt ut vinterstid.

Anleggets navn	kbm fjell pr. skift		Merknader
	Pr. 1/5	Pr. 1/8	
Langmyra-Bukkemyra	17,3	17,2	
Løkvoll-Birtavarre	11,8	—	
Birtavarre-Olderdalen	18,6	—	
Storslett-Sandbukt	6,8	6,8	
Andselv-Nordstraumen	9,6	10,4	
Årsteinstraumen-Storfossen	10,9	10,7	
Elvelund bru-Medby	4,4	3,7	
Veg/bru til Sommarøy	21,2	21,0	Inkl. pross. 23 og borvognprod. 39 t
Sørvik-Kråkrøhamn	3,1	6,5	
Svanelvplass-Sifjord	33,3	26,2	
Mefjordbotn-Grashopen	13,4	15,1	Borvognprod. h.h.v. 22 t og 223 t
Steinfjord-Ersfjord	8,5	—	
Ursfjordbotn-Nordfjordbotn	11,9	—	

Fra vernefronten:

Verne- og miljøproblemene på arbeidsplassene er et stadig omtalt tema. Og mange stiller spørsmålet: «Hvorfor drive vernearbeid?»

— Hver annen arbeidsdag omkommer en arbeider som følge av arbeidsulykke.

— Hver arbeidsdag blir 4 arbeidere invalidisert.

— Hver arbeidsdag blir 100 arbeidere påført så store skader at de blir fraværende 11 dager eller mer.

— Hver arbeidsdag blir flere hundre arbeidere skadet slik at det resulterer i fravær.

Med disse dystre opplysninger er det i høyeste grad en stor og viktig samfunnsoppgave å drive vernearbeid.

Det var i fylket (på forannevnte anlegg) tatt ut i alt 120,331 kbm fjell under vinterdriften i 1975. Pr. 1/8 d.å. var vi kommet opp i 144.820 kbm.

Under arbeidet med dette var det pr.

1/5 anvendt 81.442 timer, pr. 1/8 94.422 timer.

Den fjellmasse som ble tatt pr. skift utgjorde for vinterdriften gjennomsnittlig 12,6 kbm og inntil 1/8 d.å. 13,0 kbm.

Her mangler ikke fjell - Fra Mefjordbotn - Grashopen.



ET EFFEKTIVT VERNEARBEID

er med på å redusere antall ulykker på de enkelte arbeidsplasser. Dette gjelder også vegvesenet som er en stor arbeidsplass, spredt utover på mange områder.

HVEM HAR SA ANSVARET?

I første rekke lovens påbud til arbeidsgiveren, og enkelte viser bare til Arbeidervernlovens § 5 hvor det bl.a. heter at: «Arbeidsgiveren skal sørge for at bedriften er slik innrettet og vedlikeholdt og at arbeidet er ordnet og blir utført på slik måte at arbeiderne er vernet mot skade på liv og helse så godt og hensiktsmessig som det etter forholdene lar seg gjøre.»

MEN DETTE ER IKKE NOK

For å kunne gjennomføre sine plikter er arbeidsgiveren avhengig av hver enkelt av oss som arbeider i etaten. Det er av avgjørende betydning at arbeiderne selv medvirker til gjennomføringen av tiltak for å verne mot ulykker og helseskader. Gjennom samarbeid på alle plan kan arbeidsgiveren etterkomme lovens påbud. Derfor er det viktig at alle følger de regler og påbud som gis og benytter det verneutstyr som er tilgjengelig og påkrevet for den enkelte arbeidsplass. Innen vegvesenet har vi i dag et godt organisert vernearbeid med verne- og miljøutvalg, verneleder, arbeidsledere og verneombud.

Etter dette skulle det kunne drives et effektivt vernearbeid i vår etat, men det forutsetter at alle ledd deltar aktivt i gjennomføringen av arbeidet.

ARBEIDSLEDERNE danner sammen med VERNEOMBUDENE kjernen i vernearbeidet da disse daglig fører tilsyn med de arbeider som foregår ute på



arbeidsplassene og at disse utføres på en sikker måte.

Vernelederen er administrasjonens kontaktperson i verne- og miljøarbeidet og skal være den daglige leder i dette arbeid. Verneutvalget er sammensatt av representant fra ledelsen, verneleder, valgt representant for arbeidslederne og hovedverneombudet som arbeidernes representant. Verneutvalget skal regelmessig avholde møter, og protokoller for møtene føres. Verneutvalget tar seg av alle saker som ikke kan løses ute i driften, og er etatens koordinerende, rådgivende og forslagstillende organ for vernearbeidet. Verneutvalget vil med det første fremme forslag til verneregler for vegvesenet i Troms fylke.

VERNEOMBUDSTJENESTEN

Det er nylig foretatt valg av verneombud i

Et tragisk 50-års minne

Den 10. desember 1925 sendte vegkontoret dette telegram til vegdirektøren og fylkesmannen:

«Beklager at maatte meddele at avdelingsingeniør Holst er blitt savnet fra Dampskibet «Dyrøy» under Reise fra Lyngen til Tromsø. Der er Grund til Frykt for at Han er forulykket Politiet fortsetter Undersøkelsene. Nærmere saasart Nyt foreligger.»

Men noe positivt nytt kom ikke — Paul Holst var og ble borte. Politiets undersøkelse førte ikke til noe. Det kom dog fram at Holst siste sommer var utsatt for besvimelsesanfall og man konkluderte med at han kan ha følt seg uvel, stått opp og gått ut på dekk. Akterdekket var

Paul Holst
fotografert
i 1918



alle arbeidsklubber rundt om i fylket og det er kommet til en del nye folk. Det vil derfor bli satt igang kurs for verneombudene vedr. vernearbeidet. Vernelederen er også pålagt å starte opp med orientering på arbeidsplassmøter med hovedvekt på hørselvern, da også med tanke på sysselsettingsarbeiderne.

VEGARBEIDERNE

som egentlig omfatter mange yrker, er en utsatt gruppe sett ut fra yrkesskader og miljøproblemer. Dette skyldes at vegarbeiderne kommer bort i mye tungt arbeide, at arbeidet ofte skjer i friluft i all slags vær og at de ofte arbeider med eller i nær forbindelse med tungt maskinelt utstyr. Undersøkelser viser at støyen er en av vegarbeidernes store miljøproblemer.

Det er derfor under utarbeidelse et

prosjekt som skal prøves satt igang for å redusere og eliminere hørselskader blant tjenestemenn i Statens vegvesen.

MIN SPALTEPLASS er allerede oppbrukt, men noen ord til slutt: Vi er nå gått inn i en årstid hvor vær og føreforhold gjør mange av våre arbeidsplasser mere utsatte for uhell, tenker da i første rekke på snø og isforholdene.

Skadestatistikken viser at gange til og fra arbeid er årsak til mange skader. Dette kan skyldes bl.a. dårlig sikring med gelender/rekkverk, manglende sandstrøing, dårlig rengjorte trapper til spisebuer og arbeidsleirer osv. En er også inne i den perioden hvor etaten inntar mange arbeidere til sysselsettingen.

For å unngå flest mulig skader oppfordres alle til å vise omtanke og benytte verneutstyr.

Vernelederen

tildels oppfylt med juletrær i frakt til Tromsø, og disse representerte på et par plasser en fare hvis man skulle søke til rekken. Man tror at nettopp dette faremomentet må være årsak til at Holst falt overbord. Noen annen forklaring kan man ikke finne. Og noen annen form for forsvinningen kan heller ikke lokaliseres.

Pensjonert avdelingsingeniør Kristian Pettersen, Harstad som dengang var forholdsvis ny i etaten, fulgte Holst på denne reisen.

— Kristian Pettersen, såvidt vi har forstått av arkivdokumenter var formålet for denne reisen å lokalisere arbeidsprosjekter for ekstraordinær sysselsetting.

— Den 7. desember 1925, såvidt kommet meg på plass på kontoret om morgenen, oppsøker Holst meg. Vi må øyeblikkelig gjøre oss istand for å reise

til Lyngen. Det er spørsmål om snarlig igangsetting av hjelpearbeid. Vi var begge temmelig skeptisk til dette — på denne tiden av året — nærmest uten dagslys. Men Holst føyde til — det er faktisk militær ordre.

Og Pettersen forteller hvordan de tok første hurtigrute til Tromsø. Også oppsynsmann Meyer Ervik var beordret med. Fra Tromsø lokalbåt til Kjosens i Lyngen, hesteskyss til Lyngseidet hvor Odd Schneider, dengang ingeniør, og oppsynsmann Martin Nilsen sluttet seg til befaringskommisjonen. Fra Lyngseidet ny lokalbåt til Djupvik hvor de ble innlosjert — Pettersen, Ervik og Nilsen i flatseng på gulvet.

— Kl. 0600 tørnet vi ut, mørkt og i tillegg snøkov. Vi tok oss fram til Normannvik i en fembøring og utstyrt med 2 karbidlykter begynte vi våre undersøkelser. Det var fjellpartiene mel-



lom Nordmannvik og Olderdalen som var påtenkt som utgangspunkt for selselsettingsarbeidene. Terrenget var vanskelig, forholdene også ellers umulige, det var mørkt og snøvær og tildels store snømengder. Vi undersøkte også en alternativ linje, men da kvelden kom hadde vi gitt opp å finne arbeidsmuligheter her.

Dette var den 9. desember om kvelden. Allerede denne natten, nærmere bestemt kl. 0200 (den 10. desember) går alle 5 ombord i dampskipet «Dyrøy». Holst gikk straks til ro, det samme gjorde Ervik og Pettersen som delte lugar. Schneider og Martin Nilsen skulle gå av i Rotsund for viderereise til Nordreisa. Ved halv tre tiden mottok Schneider fra skipets postlugar noe post adressert til Holst. Han gikk ned i lugaren med disse. Holst lå da i køyen og røkte. Og det var således Schneider som var den siste som så Holst i livet.

Odd Schneider og Martin Nilsen forlot som planlagt d/s «Dyrøy» i Rotsund. Klokken var da ca. 0300. Ved ankomsten til Tromsø kl. 1200 hadde verken Kristian Pettersen eller Meyer Ervik sett noe til Holst. Pettersen fortsetter:

— Vi antok at Holst hadde forsovet seg og Ervik gikk til lugaren. Da han rapporterte denne tom, satte vi igang undersøkelser ombord.

I lugaren hang klokken på sin vante knagg, vesten lå på sofaen, jakken derimot var borte. Kofferten var oppslått. Vaskefatet fylt, men ikke brukt. Alt tegn på at Holst hadde aktet seg tilbake til lugaren. Undersøkelsene etter Holst gikk nå i regi av skibets kaptein. Sammen gikk vi til T.F.D.S.'s kontor og over telefon ble det rettet forespørsler til samtlige steder skipet hadde anløpt etterat Holst kom ombord — dessverre ingen spor. I mellomtiden var politiet kommet til og tok opp forklaringer, og jeg fikk over telefon underrettet vegkon-



toret i Harstad. Det var daværende avdelingsingeniør Knut Vaarum som i overingeniørens sykefravær ledet kontoret og tok imot det triste budskap.

— Denne tragiske hendelsen må ha gjort et dypt inntrykk på dere som arbeidet ved vegkontoret — den gang var det jo ikke mange ansatte der — personalet følte seg vel ofte som en liten familie.

— Det er klart, vi hadde jo et intimt samarbeide over et vidt spekter og kom derfor naturlig nok nært inn på hverandre. Og Holst var da svært så likanes kar, som vi sier. For meg som da nærmest ennå var nykommer i etaten betydde han særlig meget. I for det meste alle saker diskuterte han problemene med meg og ba om mine meninger. Som ung «veikontorist» som jeg

Bilsakkyndige har ordet

Førere av biler og maskiner har vi mange av i vegvesenet. En del av disse og en god del andre tjenestemenn kjører egne biler til og fra sine arbeidsplasser. Dessuten har vi en rekke av de ansatte som mer eller mindre regelmessig utfører reiser i forbindelse med tjenesten — i egne biler. Atter andre driver bare

med privatkjøring, som vel også de først nevnte også gjør.

Og alle er vi vel interessert i å mestre bilen og nødvendige kjennskaper om bilen og dens utstyr. Trafikkmengden øker og det stilles stadig større krav til oss som bilførere. Vi skulle derfor tro at en liten oppfrisking av diverse forskrif-

dengang het, hjalp det meg til selvtillit og nødvendig innsikt i vegvesenets mangeartede oppgaver.

Engang i Andersdal ved Tromsø sier han — imorgen skal du stikke veg — en oppgave en så ung mann som jeg ikke i den vildeste fantasi kunne drømme om. Men Holst forstod at skulle det bli noe av ungdommen, så måtte de få slippe til — tro heller ikke at du er dummere enn høgskoleingeniørene, sa han.

At det stod respekt av og beundring om Holst, kan man skjønne når man leser nekrologene som verserte i alle fylkets aviser. Vi leser:

«Med sit elskværdige, jevne og bramfrie væsen hadde han den lykkelige evne at kunne omgås sine medmennesker, kolleger, opsynsmænd, arbeidere og alle de mange han i stillings medfør kom i berøring med, paa en saadan maate at han vandt alles tillid, aktelse og vennskap.»

Og at han hadde andre særegenskaper viser et annet avsnitt:

«Det er vistnok et helt enestaaende tilfælde at en norsk veiingeniør hele livet igjennom forblir i samme distrikt. Men Holst elsket Troms fylke og dets befolkning og hadde ikke i sinde at forlate det, saalænge det stod til ham.»

Alt dette og dessuten det faktum at han la ned et betydelig og særdeles



Kristian Pettersen

verdifulle arbeide for vegvesenet, gjorde at venner han vant seg rundt i fylket, kanskje ikke minst blant de lokale politikerne, fant å ville hedre ham.

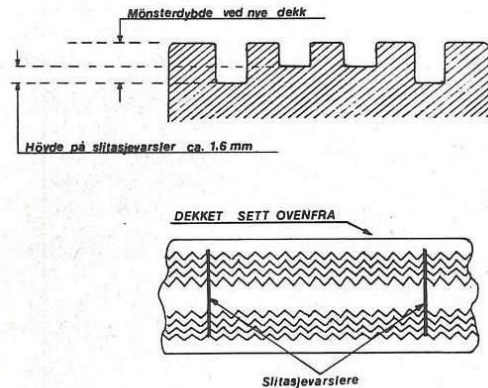
Ved vegkrysset på Heia mellom E6 og Rv. 857 er reist en minnestøtte over Paul Holst. Det var vel dengang fylkets største veganlegg her, Øverbygd-Storsteinnes var anleggsnavnet, og et anlegg hvor Holst hadde utført store arbeider, både i planleggingen og under byggingen.

Og kanskje er Paul Holst den eneste avdelingsingeniør i Statens vegvesen som har fått sin minnesten — vi har ikke hørt om andre.

ter, lovregler m.v. og kommentert av en bilsakkyndig — skulle ha apell til noen hver av oss.

Bilsakkyndig Odd Halvorsen, Tromsø, vil så langt hans tid rekker, bidra med å holde liv i en spesiell spalte i «Vegstikka» og han begynner med en sak som særlig i denne årstid er meget viktig:

Sikring av dekk. Hva sier bestemmelsene?



Først bør kanskje nevnes at ved kjøp av dekk må en passe på at disse er merket i henhold til forskriftene og at de er utstyrt med slitasjeværslere.

Hva er så slitasjeværslere?

I «Bestemmelser om kjøretøy» heter det:

«Dekk skal ha mønstret slitebane med minstedybde 1 mm eller mer over hele slitebanens bredde og dekkets omkrets, bortsett fra det sted hvor slitasjeværslene er plassert. Ytterste hjul i tvillingmontering kan dog ha dekk med minstedybde mindre enn 1 mm, men dekkene må ikke være så mye slitt at corden blottlegges på noe sted.»

Det er videre bestemt at dekk på personbil skal ha minst 4 slitasjeværslere over hele slitebanens bredde og jevn fordelt på dekkets omkrets. Slitasjeværslere skal ha en høyde på 1,6 mm regnet fra dekkmønstrrets bunn.

Det vil si personbileiere som har forskriftsmessige dekk montert på sin bil ikke behøver å måle dybden på dekkmønstreret, men kan kjøre med dekkene til slitasjeværslene begynner og synes. Dette skjer ved at en på dekket vil få en stripe på tvers av slitebanen (bredde ca. 10 mm) som vil være uten mønster. Når disse stripene blir synlige er tiden inne for dekkbytte.

Med hjemmel i kjøretøyforskriftene forlanges det at hjulene skal være sikret tilstrekkelig veggrep ved bruk av pigger eller kjettinger når føreforholdene gjør dette nødvendig. Dersom motorvogn har totalvekt 3500 kg eller mer skal under kjøring på snø- og isdekket veg medføres kjetting som er tilpasset kjøretøyets hjul. Avstanden mellom tverrlenkene i kjetting må ikke være større enn at minst en lenke alltid vil ligge an mot kjørebane. Piggdekk eller kjetting eller lignende må ikke brukes i perioden 1. mai — 15. oktober med mindre særlige føreforhold gjør dette nødvendig.

Bil med totalvekt mindre enn 3500 kg er største piggantall

Hjuld. mindre enn 15" - 110 stk.

Hjuld. større enn 15" - 150 stk.

Max overheng 1,2 mm. Piggvekt 4 gram.

Når bil mindre enn 3500 kg totalvekt er utstyrt med piggdekk, skal den ha piggdekk på alle hjul.

Det har også vært luftet flere ganger om bruk av piggdekk på en aksel og kjettinger på den andre akselen. Dette kan godkjennes, men er ikke å foretrekke og vil sjelden bli godkjent. Så husk at dersom piggdekk benyttes så utstyr alle hjulene med piggdekk.

Det er også blitt mer og mer vanlig at personbil bruker tilhenger. Da skal man

Vegavleveringer 1975

Vegavleveringene i år har omfattet flere store anlegg — aller størst var riksveganelegget Skibotn-Løkvoll — en begivenhet vi omtalte i forrige nr. av «Vegstikka». Nå i høst har avleveringskommisjonen vært i flittig virksomhet — i syd som i nord — og dertil også både i øst og vest. Vi nevner i sydfylket parsellen Samamoen-Kvæfjord gr. i rv. 850 og Kvitnes-Renså i rv. 825 som begge har fått en høyst nødvendig opprustning.

I Salangsdalen ble parsellen Skogstad-Forsetegetta i E6 avlevert — det var en fullstendig ombygget veg som stod ferdig — et byggverk som i folks øyne faktisk har forskjønnert en fra før av vakker dal.

huske på at tilhengeren også skal ha piggdekk på alle hjul dersom trekkvognen er utstyrt med piggdekk. Har imidlertid tilhengeren tvillinghjul er det tilstrekkelig at bare ett hjul i tvillingmonteringen utstyres med piggdekk såfremt piggdekkene er plassert symmetrisk på tilhengeren eller tilhengerredskapens lengdeakse. Denne bestemmelsen gjelder for tilhenger eller tilhengerredskap som er konstruert for en hastighet av 50 km/t eller mer og som har driftsbremseanlegg.

Det bør vel kanskje også nevnes litt om reservehullet. Det stilles de samme krav til reservehullet som til kjøretøyets øvrige hjul dersom dette skal kunne brukes, dog kan det ved tilfeldig og kortvarig anvendelse etter inntruffen skade på et dekk på sommerføre nyttes piggdekk og på vinterføre sommerdekk.

Odd Halvorsen

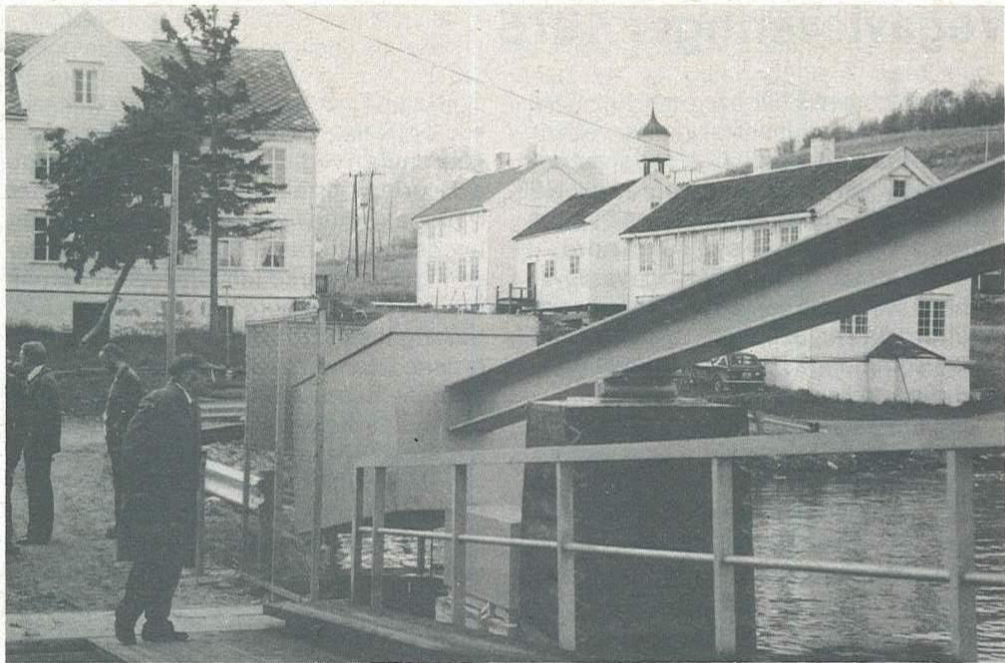
«Nå er turen endelig kommet til oss», sa ordfører Per Tønder i Salangen kommune, «og vi regner med stadige avleveringsforretninger i dette området i årene fremover». Det var under en hyggelig kafferast i Sjøvegan etter avleveringen av parsellen Sjøvegan-Skårvik bru i rv. 84 og Laberg bru i fylkesvegen til Lavangsnæs, ordføreren kom med disse ordene. Han undersøkte ikke at det i løpet av årene hadde vært rettet mange klager til myndighetene om vegforholdene i Salangen kommune, men etterat det nå var gått «hull i byllen» og man fikk se de fine resultatene, så hørtes både han selv og hans folk som en eneste stor Lp-plate med lovsang til vegmyndighetene.

På Senja kunne man avlevere fylkesveganlegget Mefjordaksla-Ørnfjordbotn og ferjeleiene i Ørnfjordbotn og i Husøy. En veg- og ferjeforbindelse som har gitt

Besøk hos vegmester

blir det ikke noe av denne gang. Presentasjonen av høstværrets innflytelse på vegenes tilstand er ikke noe for et så eksklusivt publikum som vår leserkrets utgjør. Noen julefortelling kan det jo ikke bli av slikt.

Men vi kommer tilbake i neste nr. — så vegmestere som hittil ikke er besøkt — noter allerede nå poenger.



Historisk sus over bygningene på Havnnes - nå med et fergeleie som nærmeste nabo.

folket i Øyfjorden et helt annet kommunikasjonsstilbud enn før. Og før — det var lokalbåten — en tvilsom fornøyelse når stormen raste på yttersiden.

I rv. 855 hadde man nå siste del av parsellen Karlstad-Finnfjordeidet ferdig, men ennå gjenstår parsellen fram til rv. 86 i Finnfjordbotn før man kan si seg tilfreds med rv. 855.

Det har i en del år vært drevet utbedringsarbeider i Dividalen. Fylkesvegen her er betydelig forsterket i disse årene, og avslutningen ble markert med avlevering.

Videre kunne man avlevere i Målselv kommune den nye brua over Målselv i E6 ved Olsborg, denne omleggingen vil senere bli fulgt opp av omleggingen både syd og nord for nybrua. Gjennom Takelvdalen og over Heia har E6 fått en

merkbar «ansiktsløfting» de senere år — fra Teigen i syd til Holtet ved Sagelvvann i nord — med både forsterkninger, mindre omlegginger og det som trafikantene først og fremst merker, et fint vegdekke.

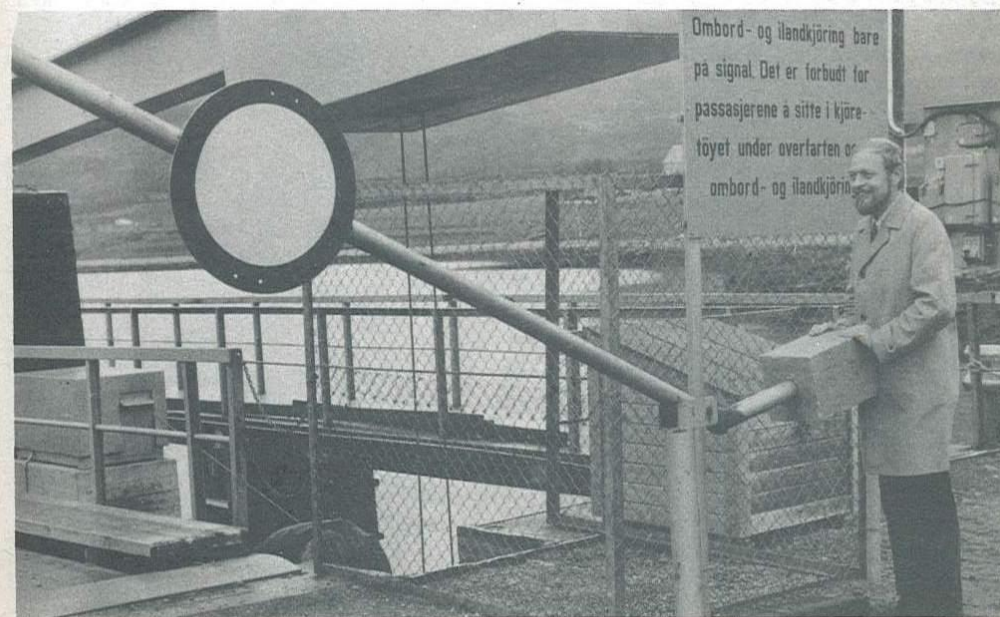
På østre side av Sagelvvann i Balsfjord kommune er opptatt en ny fylkesveg med tilknytning til E6 i begge ender og av en annen viktig fylkesveg i samme kommune ble parsellen Furudal vegdele-Ursfjord gård avlevert. I Signaldalen i Storfjord kommune avleverte man Signalnes bru — den på turistbilder så karakteristiske fagverksbru i forgrunnen for Otertindsmotivet, er nå avløst av en noe mere tidsmessig og fremfor alt sterkere sak.

Også i Nord-Troms begynner rute 6 å nå opp i en brukbar standard, parsellen



Alvorlige drøftinger under vegavleveringer - Avd.ing. Karl Bruun, ing. Per Gunnarsen og vegsjef Herleiv Solberg.

Fylkeskontorsjef Bård Gaarder «åpner» fergeleiet i Stakkvik.

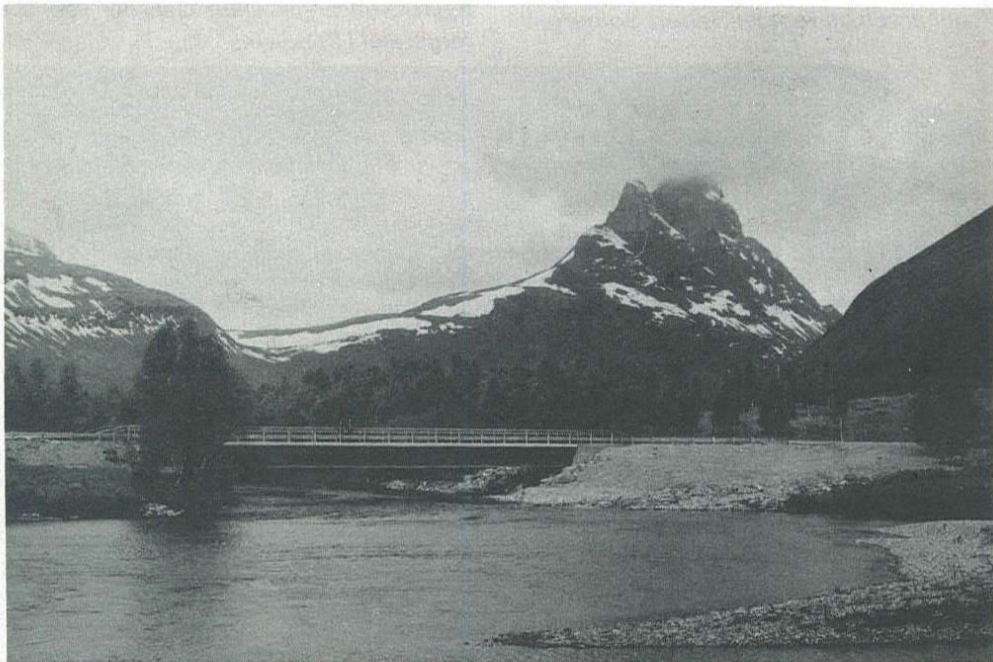


Olderdalen-Langslett stod for avlevering, som resultat av de siste års arbeider på denne strekningen.

I sommer kunne man åpne en ny ferjeforbindelse, Rotsund-Havnnes, og nå var ferjeleiene fullført og kunne avleveres. Det hører med til historien at avleveringen kom uventet på befolkningen i Havnnes, de har senere beklaget at ikke avleveringskommisjonen ble møtt med flagging og bevertning. Og det viser vel at de er tilfredse med den nye forbindelsen — og da er vi også tilfredse — selv uten bevertning.

Riksveg 866 fører frem til Skjervøy ferjeleie og Skjervøy dampskipskai som bl.a. er hurtigruteanløpet for Nord Troms. Vegen gjennom tettstedet til disse to viktige trafikkpunkter har vært av en noe skrøpelig karakter og nærmest

Signalnes bru i de samme vakre omgivelser som før.



for en kanal å regne, i sin tid bygget (gjort seg sjøl) uten tanke på biltrafikk. Man hadde nå ferdig en betydelig forbedring av forholdene.

I Tromsdalen kunne den ombyggede parsellen forbi Tromsdalselv bru i fylkesvegen til Oldervik avleveres. Her har man fått en særlig forbedret og sikrere trafikkavvikling på en meget sterk trafikert veg.

Larseng ferjeleie i rv. 858 på Kvaløya stod ferdig og ferjeforbindelse til Vikran på Malangshalvøya var etablert. Vikran ferjeleie var bygget tidligere og den nye forbindelsen avløste den direkte, men noe lengere bilferjeruten Vikran-Tromsø. Dette har vært en meget omdiskutert løsning av trafikkproblemene i dette området, men ettersom den nye Vestamaranruten gir gode persontrafikktil-



E6 i Salangsdalen.

bud, synes det etablerte trafikkmønste å virke bra.

Vegen Futrikelv-Kvaløyvåg er opptatt som fylkesveg, det samme gjelder Tromvik-Grøt fjord. Den siste mangler tilknytning til vegnettet, men arbeidet med forbindelse over Ersfjordeidet er igang.

Til slutt, men derfor ikke minst, vil vi nevne Reinøya, som med ferjeleiet i Stakkvik og veg rundt nordspissen til Nordeidet og Søreidet, nå har fått forbindelse for biltrafikk med landets øvrige vegnett. Avleveringen her markerte samtidig, foreløpig ihvertfall, en slutt på en rekke store forskotterings-

Ny vegstasjon i Harstad

Så har også vegvesenets stab i Harstad fått tidsmessige lokaliteter for sine serviceorganer. Den nye stasjonen ligger i Asegarden, ved rv. 850 som fører til Kvæfjord.

Det samlede bebygde areal er ca. 1 140 kvm og omfatter en verkstedfløy på ca. 900 kvm og en kontorfløy ca. 240 kvm. Tomte- og byggarbeidene løper opp i ca. 2,1 mill. kroner. Vann- og kloakkanlegget har falt ekstra dyrt, for begges vedkommende ca. 650 meter lange. Dessuten må kloakken pumpes i «motbakke» for å rekke kommunens hovedledning.

Omgivelsene er for tiden ganske utrivelige. Forhåpentlig vil vi allerede neste år makte å få vårt eget område asfaltert, gjerdet og med grøntanlegg og beplantninger i tillegg, regner vi med at det skal få et trivelig utseende. Kanskje dette vil inspirere andre til en i aller høyeste grad nødvendig oppryddingsaksjon på de tilstøtende områder — et fyllmassetak av ubeskrivelig utseende, et utseende som nok ikke ville blitt tolerert av publikum om det hadde vært vegvesenet som hadde stått bak dette. Nok om det — vi har ihvertfall fått ganske tilfredsstillende forhold for verksteddriften og for vegmester og oppsynsmenn i området. Her har vi fått samlet den lokale administrasjon for vedlikehold, anlegg og maskin

oppgaver som Karlsøy kommune har påtatt seg i de senere årene.

Øvrige avleveringer denne høsten omfattet endel ombygde bruer, både i riks- og fylkesveger.



Modellen den samme som for andre stasjoner.

Helge Pedersen - vegstasjonens faste «punkt» - har bare lovord.



og med verksted i samme bygg betyr dette et rasjonelt fremskritt.

På minussiden — beliggenheten, vi tenker da på publikum. Tidligere fant man vegmester og oppsynsmenn i sentrum av bykjernen — nå 6 km fra dette — det kan nok for publikum fortone seg noe tungvint.

Men alt i alt — Harstad vegstasjon er blitt et fint anlegg — og de 6 på verkstedet og 9 på kontorene har fått betydelig bedre arbeidsforhold.

Fra verkstedehold uttales dog at de ubehandlede murveggene i verkstedhallen nok kan være akustikkvennlig, men man skulle gjerne sett satt noe farge, ekstra lys farge, på disse. Det ville straks lyse opp.

Fra årsskiftet er forhåpentlig VHF-samband etablert også for Harstadområdet, slik at alle biler/maskiner som får innstallert slikt utstyr kan få kontakt med vegstasjonen direkte og omvendt selvsagt.

Leif Hemmingsen - Arbeidsforholdene betydelig forbedret.



Harry Sjøvold og hans maskin er fornøyd over hva som tilbys her nå.



Ny veglinje forbi Gratangssvingene

Sist vinter starta arbeidet opp på eit av dei større anlegga for vegvesenet i Troms i åra som kjem. Det gjeld parsell Langmyra-Bukkemyra av E6 i Gratangen. Dette prosjektet skulle vera godt kjent frå avisene etter som det har stått mykje strid omkring det. Det kan difor vera på sin plass med ei oppsummering av kva som har skjedd.

I 1970-72 vart hovudplan utarbeidd i 3 alternativ. Alternativ I følgde i hovudsak eksisterande veg og var av ein noko dårlegare standard enn alternativ II som gjekk i lia ovanfor Storfossen og Gratangen Turiststasjon. Nettopp desse to etablissementa kom til å stå nokså sentralt i den etterfølgande debatten.

Første skjæring i parsellen Perniamyra - Bukkemyra allerede ferdig og vegen tatt i bruk.



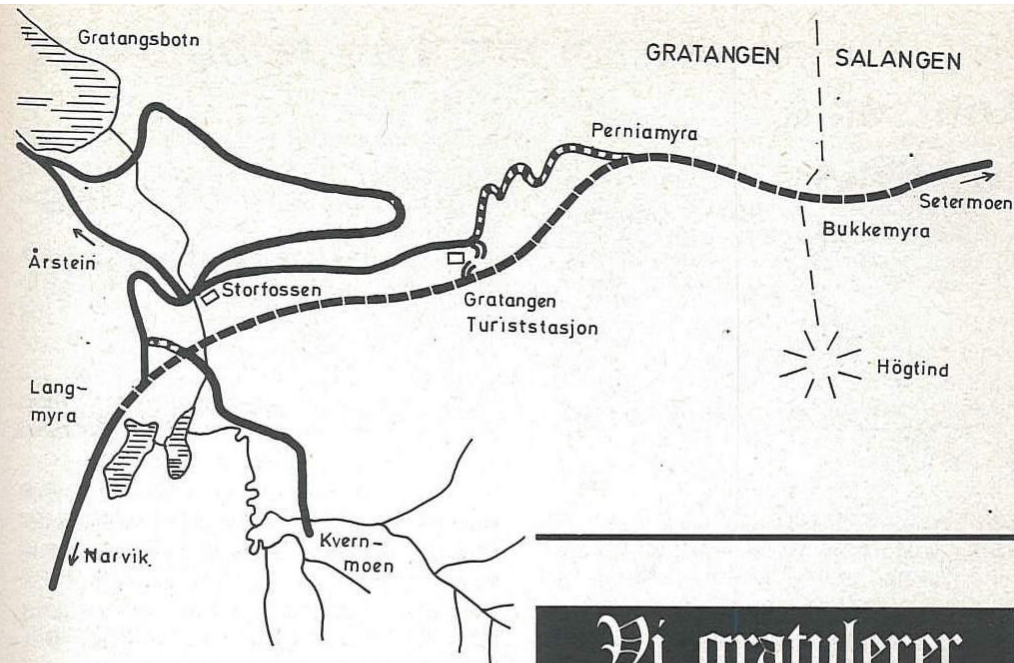
Det var på det rene at Storfossen Kafe og Bensinstasjon ved alt. II kom til å mista den gode kontakten med gjennomgangstrafikken. Gratangen Turiststasjon ville få ein eigen tilknytingsveg, og det vart dessutan kasta fram eit tredje alternativ Ia som ville gi Turiststasjonen den same kontakten som i dag.

Dei ulike organ og nemnder i Gratangen kommune gjekk imot vegsjefens innstilling på valg av alternativ II. Planen vart difor fremma som hovudplan til avgjerd i høgare politisk styresmakt. Det vil her seia via Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet. Avgjerd fall 30. mai d.å. då departementet godkjente alternativ II.

I sitt godkjeningsbrev legg dei vekt på ein trygg og effektiv trafikkavvikling på ein stamveg som E6. Siste ord var likevel ikkje sagt. Etter forvaltningslova er det høve til å klage på slike vedtak. Dette vart gjort, og klagen vart avvist i Statsråd 17. oktober med same grunngeving som ved departementets godkjenning av planen. Dermed var punktum satt for den mest omfattende hovudplanbehandlninga vi har hatt i Troms.

Denne tidkrevande behandlingsforma gjorde at vegvesenet kom i mangel på byggeklare planar. I 1974 var difor ein 2,5 km lang parsell, Perniamyra-Bukkemyra, plukka ut og fremma som eigen detaljplan. Denne strekninga var felles for dei omstridte alternativ I og II. Her vart det i vinter teke ut omlag 20 000 kbm fjell. Fjellmassane vart delvis brukt til å bygga vegen opp av omsyn til brøyteproblem. Bukkemyra er nærmest å betrakte som ei høg fjellstrekning med dryge 400 m.o.h.

I vinter reknar ein med å halda fram med store sprengningsarbeid. Truleg er det området ved Turiststasjonen som



- Ny E6 alt II
- Eksisterende vegnett
- " --- nedlegges

står for tur, og her skulle vera nok å ta av. T.d. er det planlagt ei fylling som skal sluka 40 000 kbm. Til saman er dei teoretiske fjellmassane på ca. 120 000 kbm, fordelt over den knapt 8 km lange parsellen. Terrenget i området tilseier nok at dei verkelege massane vert ein god del større.

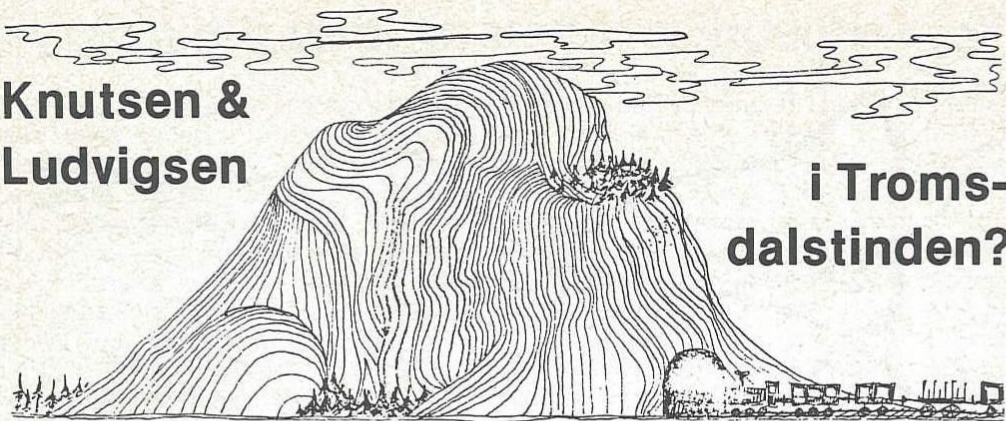
Vegen er planlagt til vegklasse II d, dvs. 7 m totalbredde. Maksimal stigning vert 60 o/oo og minste horisontalkurve-radius 300 m. Dette tilsvarar den standard vi ifølge Norsk Vegplan heretter skal leggja opp til på E6 og E78 i fylket. I dagens prismivå er kostnadsoverslaget for Langmyra-Bukkemyra på ca. 20 mill kr. eller fordelt på 7 850 m: 2 500 kr/lm. Dersom løyvingane kjem som forutsatt i Norsk Vegplan, skal heile parsellen vera ferdig kring 1980. K.K.

Vi gratulerer

Vegvokter	
Harald Mathisen, Oksfjordhamn	16/10
Vedlikeholdsarbeider	
Johan Lande, Storsteinnes	5/11
Bilsakkyndig	
Kristian Øverås, Harstad	14/12
Sekretær	
Loyd Lauritsen, Vegkontoret	15/12
Anleggsarbeider	
Peder Andersen, Fossbakken i L.	29/12

Og med 60-års dag	
Vedlikeholdsarbeider	
Pæder Jensen, Rotsundelv	8/10
Vegvokter	
Einar Simonsen, Gullhav	10/10
Anleggsarbeider	
Håkon Jensen, Olderdalen	18/10
Oppsynsmann	
Einar Bakkland, Finnsnes	18/10
Anleggsarbeider	
Sigurd Fagerås, Bogen i Kvæfjord	17/11
Vedlikeholdsarbeider	
Peder O. Eriksen, Samuelsenberg	27/12

**Knutsen &
Ludvigsen**



**i Troms-
dalstinden?**

For ei tid sidan hadde vi eit sjeldan besøk ved kontoret. To ingeniørar frå NSB var i Troms for å planlegge jernbane! Dei hadde ikkje akkurat starta opp stikningsarbeidet, men gjekk i alle fall såpass detaljert til verks at linja vart planlagt på kart. Entan ein no høyrer til dei optimistiske eller dei meir tvilande i denne diskusjonen, reknar vi med at det er interessant å få bana plassert i geografien.

Synfaringa frå NSB fall heilt tilfeldig saman med at stamveg- og jernbanekomitéen la fram sin rapport om prosjektet. Arbeidet no var ein del av undersøkingane i samband med Norsk Samferdselsplan. Transportøkonomisk Institutt skal greia ut om dei økonomiske sidene ved prosjektet, og hadde så bedt NSB om ein pris for 1 stk. jernbane Fauske-Bjerkvik-Harstad/Tromsø.

Prisen ville NSB-representantane naturleg nok ikkje seia for mykje om enno, men dei rekna med å enda opp ein stad mellom 3 og 5 milliardar kr!

Det tekniske grunnlaget for planlegginga kan få beskjedne vegbyggarar til å steila. Maksimal stigning skal vera 15 0/00 (1:67), kortare strekningar med 20 0/00 kan akseptast. Minste horisontalkurveradius vert 1500 m. Ei slik bane kan ta tog i 160 km/t, det vil t.d.

bety Tromsø-Narvik på 1 1/2 — 2 t. Ein skal heller ikkje verta særleg hefta med stopp undervegs. Det omdiskuterte knutepunktsystemet skal innførast ved at det vert planlagt stasjonar med til dels store avstandar: Bjerkvik, Harstad, Setermoen, Andselv; Nordkjosbotn og Tromsø.

Over til geografien. Nordover frå Narvik vil ein ikkje hefta seg med å gå rundt Rombaken, men skrittast med ei 1200 m lang bru over til Øyjord. Linja vil følge E6 nordover til Bjerkvik med stasjon i fjæra utanfor sentrumsområdet. Her vil linja dela seg med ein arm mot Harstad og ein mot Tromsø.

Harstad-linja går delvis i fjell og delvis langs rv. 19 i Nordland fylke. Tjeldsundet skal kryssast i eit luftig spenn over Sandtorgstraumen. Rv. 83 vert delvis følgt nordover til Kilbotn. Her dreiar linja vestover forbi Storvatnet/Steinåsvatnet og nordover til stasjonsområde vestafor Harstadåsen.

Tromsø-linja går i tunnel frå Bjerkvik og dukkar opp igjen ved Øse-Kvernmoen. På ny i tunnel til Salangsdalen, avbrutt av litt dagslys ved Fossbakken.

Ved Forsetmoen vil den kryssa over på austsida av vassdraget og E6, og går så hovudsakleg i dagen over Kobberbyggen. Sponga-Høgtverrelv kan vera ak-

Vegkontoret, nå i nye lokaler

Den 1. september i år fikk vegkontorets personale vist at det ikke er bare i hodet og skrivefingrene de har det — armer og ben ble belastet til det ytterste og til langt på kveld. Men så var det gjort også, fra 2. september var Skippergaten 35 vår nye adresse. Personalet er for første gang på mange år samlet under ett tak — det føler alle som en lettelse — og hyggelig er det jo også å kunne lære hverandre bedre å kjenne.

Vi har snakket med noen av personalet om de nye kontorlokalene, om situasjonen for dem nå, i det hele om hvordan de synes forholdene er blitt. Spørsmålene ble naturlig nok nokså

tuelt stasjonsområde i Bardu. Til Rustadhøgda går linja på vestsida av E6, deretter til stasjon like aust for Andselv sentrum. Målselva skal kryssast ved den gamle fergestaden Fredriksberg. Herfrå går ein underjordisk til midt oppe i Takelvdalen. Frå Heia går linja aust for Sagelvatnet og får kontakt med E6 igjen ved Sørkjosen. I Nordkjosbotn er stasjon tenkt plassert ute på fjæra. Herifrå går ein på austsida av E78 med unntak området ved Laksvatn. Her håpar ein på alle gode geotekniske krefter, og går med russisk jernbanestikning over såvel sjø som land. Tunnel under Tromsdalstinden er endeleg komen med i ein «seriøs» plan. Også i Tromsø har ein måtta gå til sjøs for å finna stasjonsområde, her er fjæra nord for søppelfyllinga peika ut.

NSB's avkøyringspolitikk kan vera av interesse. På ei ny bane vil korkje menneske eller dyr få kryssa i plan. I den antyda anleggskostnaden ligg det difor ein god slump Dagrosundergangar og andre planfrie kryssingar. K.K.



Vikke flyttegrupper - Halle Fossbakk og Bjørn Stiberg.

like — svarene kanskje også — men vi finner da litt nyanseforskjell også.

Kontorassistent Lisa Sundstrøm, skrive-tjenesten:

For mitt vedkommende vil jeg si at kontor-plassen ble betydelig bedre. Skrivestua her er romslig, lys og trivelig. En annen ting — det er ikke fritt for



at vi føler oss mer isolert her når det gjelder plasseringa av skrivestua når forholdene arbeidsmessig ikke gir store muligheter for kontakt med de andre i etaten.



Ing. Jostein Rinbø, trafikkteknisk seksjon:

Selvsagt et stort pluss å være samlet. Det irritasjonsmomentet er i allefall borte at ukjente slipper å gå opp til Fylkesbygget først — og så hit ned. Og når det med tida blir skikkelig skilting blir det bra.

I og med at nybygget ble tatt i bruk ble også plassen større for oss. Vårt arbeid krever et utstrakt samarbeid med

de andre avdelinger, vedlikeholdet og vegsjefen ikke minst. All møtevirksomhet er lettere nå og mindre tidkrevende. Og for oss som stelte oss sjøl tidligere er kantina til stor lettelse.



Avd.ing. Bjørn Stiberg, planavdelinga:

Bygget må man si fungerer bra til vårt formål og er hensiktsmessig innredet. Vi trudde vel at plassen var rikelig, men det viser seg at selv med langt flere kontorrom enn tidligere — kontorene er allerede sprengt. Og en viss ekspansjon må man vel også regne med. Om det ikke sørges for tillegg av arealer vil vel en avdeling snart være nødt til å flytte «på byen», men jeg håper inderlig at det ikke blir planavdelinga denne gang —!

Et eget bygg for vegkontoret og bilkontrollen og som også hadde plass til vegmesterkontorene er vel alle enige om hadde vært det mest idelle.

Sekretær Alfhild Johansen, regnskapsseksjonen:

Det har ikke vært noen vanskelig tilvenningsperiode. Fylkesbygget er allerede kommet på avstand. Og det er trivelig at vegkontoret er samlet på et sted. Her er i det hele en god tone og et godt samarbeid. Kontorrommene her er lyse og pene og de som har kontorene i



3. etasje har også fin utsikt. Derimot de kontorene i 2. etasje som vender mot gata sjeneres av trafikken. Det er nesten ikke mulig å ha vinduene åpne på grunn av støyen. Tross disse ulempene som også jeg har, liker jeg kontoret mitt godt. Og så har vi alle tiders koselige kantine her, takket være kontorsjef Skagen. — Kunne ha lyst å forlenge lunsjpausen til det dobbelte. Flyttingen hit gikk fort og greit. Alt var på forhånd pakke og merket av de enkelte kontorfolkene og idrettslaget «Veg» gjorde en kjempe-innsats under flytte-sjauen.

Jeg har ikke fått noe lengere veg til kontoret, heller litt kortere, men vi er kommet litt ut i periferien hva forretninger angår, så jeg får ganske stor omveg når jeg skal handle, skal til postkontor e.l.

Til slutt et lite minus — når man først flyttet hadde jeg sett den interne plassering noe bedre.

Jordskifte kandidat Bjarne Otterdal, grunnseksjonen:

På kort tid har vi her på grunnseksjonen flyttet to ganger. Det er klart vi så fram til å få et permanent sted, og jeg synes absolutt vi har fått det bra her. Den nye kantina, som forresten over-



stiger det vi har hatt tidligere, har nok sin del av æren for dette. På den annen side — Grunnseksjonen beskjeftiger i dag 6 mann og har tatt i bruk de 4 rom den disponerer. Om kort tid blir det ansatt en til og da blir det faktisk for trangt igjen. Men et stort gode er det å være samlet, det er sikkert, en samarbeider best med den avdeling som er nærmest. En ting som nok blir et problem, iallfall til vinteren, er parkeringsplass — både for ansatte og besøkende, så mange med meg kommer nok til å la bilen stå hjemme.



Kontorassistent Gunn Wæraas, regnskapsseksjonen:

Ja, jeg for min del er glad det ble småkontorer istedet for kontorland-

skap. I Fylkesbygget satt vi 7 stykker på et storkontor — det var en forsmak som ikke ga ønske om noe enda større. Her er vi fire — og flere er ikke ønskelig.

En stor del av arbeidstida går til punching — og puncherommet er stort og trivelig —. Nå ser jeg at det også blir lagt teppe på gulvet. At lokalene er gode gjør sitt til at vi trives. Det som ikke er så bra er at det er ganske mye støy fra gatene, slik sett lå Fylkesbygget bedre plassert.



Sekretær Loyd Lauritsen, arkivet:

Først og fremst er hele vegkontoret samlet, og dette har ført til stor lettelse i arbeidet, ihvertfall merkes dette i arkivet, hvor jeg arbeider. Dessuten har dagarkivet fått større kontor plass. Nå er det bedre muligheter for plassering av både arkivskap og reoler. Det som jeg kan anføre på minussiden er at det ennå er usikkert hvordan det blir med plass til fjernarkiv, men kontorsjefen mener at dette skal la seg ordne. Jeg synes de

nye kontorene er lyse og trivelige, og de skulle ha gode utsikter til å bli en hyggelig arbeidsplass i årene fremover.

En annen ting som i grunnen har lite med kontoret å gjøre, er at vegkontoret nå er så langt fra byens sentrum at det blir liten tid til å besøke de kontorer og butikker som stenger kl. 1600.



Sekretær Nelly Andresen, sentralbord/ekspedisjon:

Det er absolutt en fordel å være under ett tak. Men i fylkesbygget hadde vi, for en del av personalet i allfall, person søkerutstyr og dette er en nødvendighet som vi håper vi får her nede så snart råd er. Vi er samlet, men det er umulig for oss å få tak i en om vedkommende ikke er på kontoret sitt. Det går vel ikke å henge en bjelle rundt halsen heller? Selve rommet her må man nok si er dårlig med hensyn til luft sirkulasjonen slik det ligger midt i bygget. Men arbeidsrutinen ble noe endret i og med flyttinga. Vi er 3 som ambulerer og dermed er ikke bare én fastlåst til dette rommet.

Småplukk fra vegkontorets arkiv

FOR 100 AR SIDEN

Oktober 1875: Vegdirektør Hans N. Krag ses nødt til en lett oppstramming av enkelte av sine undersåtter og skriver (antagelig til samtlige fylker): «Da enkelte af de i Instruxer af 19. Juli 1875 paabudne Bestemmelser ere overtraadte eller ikke iakttagne af flere Veiingeniører, kan jeg tænke mig en Mulighed for at Instruxen af Somme ikke er modtaget, hvorfor jeg har tænkt at burde anmode om at faa Meddelelse i saa henseende.» Og vår Tygen har plikt skyldig notert på brevet — «Modtaget». Det er senhøstes — akkordoppgjørenes tid er over Tygen — tidkrevende kontorarbeide har nok dette vært dengang og komplisert også, det skal også regnes reise- og kostpenger på forskjellig vis som vi husker fra våre tidligere beretninger over dette året. Men reisene mellom arbeidsplassene er lange i de dager og de utnyttes derfor til dette kontorarbeide — vi ser i kopiboken mer enn et brev om akkordoppgjørene datert f.eks. «Dampskipet Tromsø 4/10 1875» — «Dampskipet Senjen 17/10 1975» osv.

November 1875: Nå er Tygen på plass i Tromsø igjen, grublende over innkomne anbud på tømmerkjøring til Bruer på Alteidet — og som i dag — anleggsutgiftene volder bekymring. Han skriver til oppsynsmann Østlyngen:

«De mig sendte Anbud sendes herved tilbage. Med Blyant har jeg opført paagjældende Længder og de Dagsværk som antagelig under allerværste Omstendigheter ville medgaa. Deraf vil De se at de forlangte Priser ere urimelige. Om denne Sag har jeg konferert med en Mand, som selv har fremdrevet meget Tømmer og denne Mand var enig med mig i at opførte Priser ere meget urimelige. Syd paa Landet Pleier man

regne mindst 3 Mile pr. Dag, jeg har derimot kun regnet dels lidt under og dels lidt over 2 Mile og mindre Læs end man vil komme til at kjøre. De faar derfor henvende Dem til Vedkommende og søge at faa dem til at nedstemme sine Fordringer noget — vi kunde ikke indlade os paa at betale mere end almindelige gode Priser. De faar ordne denne Sag paa bedste Maade og efter bedste Skjøn. De kan altsaa afgjøre denne Sag uden min Approbation. Som følge af at der intet Sildefiske er, ere Arbeidsprisene faldt betydelig. Mange gaa her uden Arbeide. Da der sandsynligvis ogsaa vil blive Pengetrang deroppe bør Vedkommende være glade over at kunne faa Arbeide eller kjøring mod almindelig god Dagløn. Pliktarbeide, som jeg talte med Dem om, har jeg liden Lyst til at anvende og faar De derfor i tilfælde som paapeget byde Vedkommende god Betaling. Naar de er bleven enig med Vedkommende maa Kontrakt med enhver især afsluttes og maa det nøie anføres til hvilken Bro og Nummerpæl paagjældende Tømmer skal transporteres.»

Men pliktarbeide som er nevnt i brevet foran, kom likevel til anvendelse. Et dokument med erklæringen om å gjøre gratisarbeide på veggen over Alteidet, blir gravet frem, det navngir 7 oppsittere som erklærer å «præstere 18 — atten Dagers Arbeide uden Betaling». Østlyngen som får i oppdrag å innkalle disse til tjeneste, gjøres dog oppmerksom på at de «istedenfor at præstere Arbeide, kunne erlægge et visst Beløb, der bliver At beregne efter den ved Anlegget gjeldende Dagløn. Isaafald maa De tilstille Regnskabsføreren Indtægtsbilag til Indførelse i Anlæggets Kassebog og bliver paagjældende Beløb at indbetale

til ham inden en vis Tid ivinter eller næste Vaar.»

Desember 1875: Det er ikke bare idag våre brakker og andre hus gis fornødne nummer. Man hadde allerede for hundre år siden sans for den slags systematikk — således daterer arbeidsformann Syvert Holmvik flere ganger sine brev «Gamme No 1, osv.»

Oppsynsmann Joramo som driver i Bardu og Målselv skriver: «Herved har jeg den Fornøielse at underrette Dem om at Foshaug-Bro nu er færdig og i Anledning heraf har Formandskabet og en stor Del andre Bønder samlet sig her i dag. Mange Flag er nu plantet paa Broen og netop nu mens jeg skriver disse Linier bebynder Skiveskydning. Talere haaber jeg ogsaa vil infinde sig.»

Tygen er ellers så smått begynt å forberede neste års sesong, det synes fortsatt vanskelig med arbeidskraft her nord, men ikke hva som helst av søkere fra strøk lengre syd i landet får slippe til, her foretas på forhånd nøie undersøkelse, til en lensmann i Nord Trøndelag skrives: «skal jeg tillade mig at forespørge om Hr. Lensmanden kjender denne Person og om De isaafald kan anbefale ham. Det bemærkes, at man ved nævnte Arbeide ikke kan give Arbeide til andre end dyktige, paalidelige, ædruelige og uberygtede Arbeidere.» Akk, der for nok den jobben, for lensmannen svarte: «Ovenomhandlede Person er mig lidet personlig bekjendt. Efter aktværdige Folks Beretning, er han drikfældig. Han har levet og lever i Concubinat med en Quinde med hvem han har avlet 2 Børn. Han skal dog være god Jordarbeider.»

FOR 50 ÅR SIDEN

Oktober 1925: Om en ledig vegvokterpost i Målselv skriver Lensmannen der bl.a. «Trods personlig henvendelser er

der ikke indkommet nogen ansøkninger. Imidlertid har den fratraadte veivokter gitt løfte om at forsætte saafremt at han om vinteren kan faa benytte sin 18-årige søn som stedfortræder under sit fravær og at han til gruskjøring kan faa benytte sin egen hest.» Lensmannen anbefalte dette og overingeniøren gav sitt samtykke til denne ordning, men anfører tilslutt: «Imidlertid maa der følges nøie med at benyttelsen av egen hest ikke misbrukes».

Og i oktober 1925 har man som 50 år senere økonomiske problemer i Norge, om enn på en noe annen måte. Fra Finansdepartementet skrives bl.a. «Paa grund av kronens sterke stigning og herhermed indtraadte prisfald anmodes om ikke at utnytte de gitte bevilgninger i større utstrækning end uomgjengelig nødvendig. Der maa sættes all kraft ind paa at foreta de besparelser og reduksjoner av de bevilgende utgiftsbeløp som det fallende prisnivåa og de raadende økonomiske forhold tilsier.»

Og så månedens lille diskriminering. En vegvokter fra Storsteinnes skriver at han har arbeidet på anlegget Sagelvvann-Øverbygd både sommer og vinter siden anlegget ble påbegynt, men nå etterat han ble vegvokter var det blitt umulig for han å få arbeide om vinteren. Litt honnør til vegvesenet finner vi også i oktober måned: «I erkjendelse av den hjælp Kgl. Norsk Automobilklub har hat av veivæsenet i form av opplysninger om veiene m.v. har K.N.A.'s styre besluttet at aapne veietatens mænd adgang til at bli medlem av Klubben uten at betale de ellers fastsatte Indskrivningspenge og for en nedsat kontingent kr. 25,— pr.aar.»

Den motoriserte del av vegtjenesten har forskjellige problemer, oppsynsmann Johan Elvevold skriver således: «Th. Lillengs motorski er returnert til A/S Sørensen & Balchen, Oslo. Skiene er ikke tjenlig for vore smale vinterveier

da de ikke er bevægelig paralelt med cyklen.» Og oktober måneden for 50 år siden ender med en meddelelse fra Vegdirektøren om «Haalogalandstillægets ophævelse» — det er iverksettelse av Stortingets beslutning av 16. juli 1925 om en gradvis lønnsreduksjon for tjenestemenn i Nordland, Troms og Finnmark fylker.

November 1925: Det er tydelig kamp om arbeidsplassene ved bygdeveganlegget Å-Olaheimen i Tranøy kommune. Etter at en innbygger i området besværer seg i flere brev hvor vanskelig det er for ham å få en av sine sønner inntatt som anleggsarbeider. I denne korrespondansen deltar også Tranøy formannskap. Så skriver arbeidslederen til vegkontoret «det er løgn av N.N. at oppsynsmanden har ringt op fra Harstad om at N.N.'s søn ikke kunde faa arbeide. Oppsynsmanden hadde latt Gutten faa arbeide, men vedk. akkordlag vilde ikke finde sig i at ta en ung uvant gut ind i sit lag. Først 22. og 29. september blev de andre 2 gutter indtat da saa mange sluttet og der ikke var andre at faa.» Nå syntes visstnok vegkontoret det kunne være nok skriverier og oversendte saken til Tranøy formannskap med bemerkning om at «yderligere korrespondanse om denne sak maa anses overflødig.»

Vegvokter Iver Fredriksen i Målselv spør om vegvokteren er pliktig av sin egen lønn å betale for reparasjon av verktøy som benyttes til vegarbeide, f.eks. kvessing av spett, bor og hakker. «Jeg har sendt en saadan regning til veitilsynsmanden, men har faat den tilbake som vedlikeholdet uvedkommende.»

Vegkontoret har gitt vegvokteren dette svar: «Tilbakesendes hr. Veivokter Iver Fredriksen idet meddeles at nu at fremkomme med regning over istandsættelse og hvæssing av verktøi gjennom hele 6 aar, er mere end lovlig længe.

Under henvisning til § 15 i instruksen for veivoktere paaligger det denne til enhver tid at holde de omhandlede redskaper i god stand. Som av lensmanden anført er det derfor ikke adgang til anvinsing av denne regning paa kommunens vedlikehold. Imidlertid finder man efter det oplyste, om at redskaperne ogsaa har vært benyttet i grustak, og som forholdene er i Deres veivokterstrækning med tælehugning, at kunne gaa med paa at anwise det halve beløp paa fylkesveikassen. I henhold hertil er der utfærdiget regning for Dem over havte utlæg til hvæssing vedkommende fylket med kr. 18,—. Regningen er oversendt herredskasereen i Maalselv til utbetaling.»

Troms Jernbanekomite ses å være i virksomhet allerede da og i et brev til vegkontoret viser de ihvertfall stor interesse for **vegbygging**, de anmoder om, snarlig igangsetting av veganlegget Ramfjordbotn-Laksvatn.

Desember 1925: Det arbeides nærmest febrilsk for å finne egnede arbeidsoppgaver for ekstraordinær selsesetting eller nødsarbeide som det dengang ble kalt. At tilstanden i fylket ikke var den aller beste vitner dette telegrammet fra Vegdirektøren om: «Nødsmidler 75000 Sørkjøs-Birtavarre gitt fortrinnsvis beskæftigelse Tromsøfolk, hvor borgermesteren opgir 350 arbeideledige og tilstanden fortvilet.» Og vegkontoret svarer omgående: «Reiser imorgen for forberedelse omtelograferte nødsarbeide.» Og til borgermesteren i Tromsø dette telegram: «Antagelig tredive a firti mand nødsarbeide. Ingeniør Holst passerer Tromsø hurtigruten iaften mundtlig konferanse ønskelig.» Det er avdelingsingeniør Paul Holst som har fått i oppdrag å finne egnede arbeidsoppgaver mellom Sørkjøs og Birtavarre, og dette byr på problemer skal man tro telegrammene: «Befaring igaar. Ikke fjeld nordenfor

Nytt fra administrasjonen

FRATREDELSER VED VEGKONTORRET:

Ingeniør Svenn Evensgård. Kontorassistent Inger Jakobsen (som har hatt permisjon fra stillingen 1 år)

NYINNTATTE VED VEGKONTORET:

Avdelingsingeniør Bjørn Stiberg har tiltrådt ved planavdelingen etter vel 2 års engasjement i Vegdirektoratet.

NYINNTATTE I UTRIFTEN:

Roald Richardsen i vedlikeholdsområde 9 og Noralf Johnsen i vedlikeholdsområde 2. Ansgar Indal er inn tatt, men har ennå ikke tiltrådt.

FRATREDELSE I DISTRIKTET:

John Lian, Moen i Målselv og Leif Strøm, Langhamn er fratrudd etter oppnådd aldersgrense.

færgestedet Nordmannvik. Herifra indover ca. 3 kilometer fjeldterræng, antagelig tilstrækkelig for nødsmidlerne. Meget sne og skavler. Lite dagslys. Daarlig veir.»

Dagen etter nytt telegram til vegkontoret: «Ved stigningsoppgang idag viser sig paakrævet alternativ — undersøkelse, ugjærlig foreta nu. Iøvrig altfor litefjeld helt fram Birtavarre. Nødsarbeide dette anlæg maa opgives.» Og så ble det — det bevilgede beløp måtte overføres til et annet anlegg i fylket hvor forholdene lå bedre til rette. For avdelingsingeniør Paul Holst ble dette oppdraget det siste for vegvesenet. På heimturen forsvant Holst fra lokalbåten, antagelig på Lyngfjord. Dette tragiske 50-årsminne omtaler vi på annen plass i dette nr. av bladet.

Justering av anleggsavdelingens organisasjonsplan

Lokalisering av anleggsdriften skjer gjennom de bevilgende myndigheters (storting og fylkesting) vedtak. Av den grunn vil tyngdepunktene av driften flytte seg innen fylket fra år til annet. Dersom en betrakter de enkelte anleggsområder og — distrikter som fastlåste, betyr dette en ujevn arbeidsbelastning på de enkelte tjenestemenn. Dette er verken de enkelte tjenestemenn eller etaten tjent med.

En står således overfor valget å flytte oppsynsmennene etter driften, eller søke å tilpasse områdene slik at en kan forvente en forsvarlig driftsledelse.

Med denne organisasjonsplanen har en forsøkt å komme frem til et kompromiss som ikke går for mye på tvers av den enkeltes ønsker, men som samtidig ivaretar kravet om forsvarlig ledelse. Som alltid ved kompromissløsninger vil noen være tilfreds, andre ikke.

Således vil en organisasjonsplan være under stadig vurdering og tilpassning ettersom arbeidssituasjonen endrer seg. Denne planen skal gjelde fra 1.12.75 og i to år framover med enkelte tilpasninger. De enkelte tjenestemenn i den ytre administrasjon vil få nærmere underretning om når deres nåværende arbeidssituasjon blir endret.

Organisasjonsplan for anleggsavdelingen

FORSLAG FOR 1976/77

Planen forutsettes gjelde fra 1. 12. 75, med enkelte unntak.

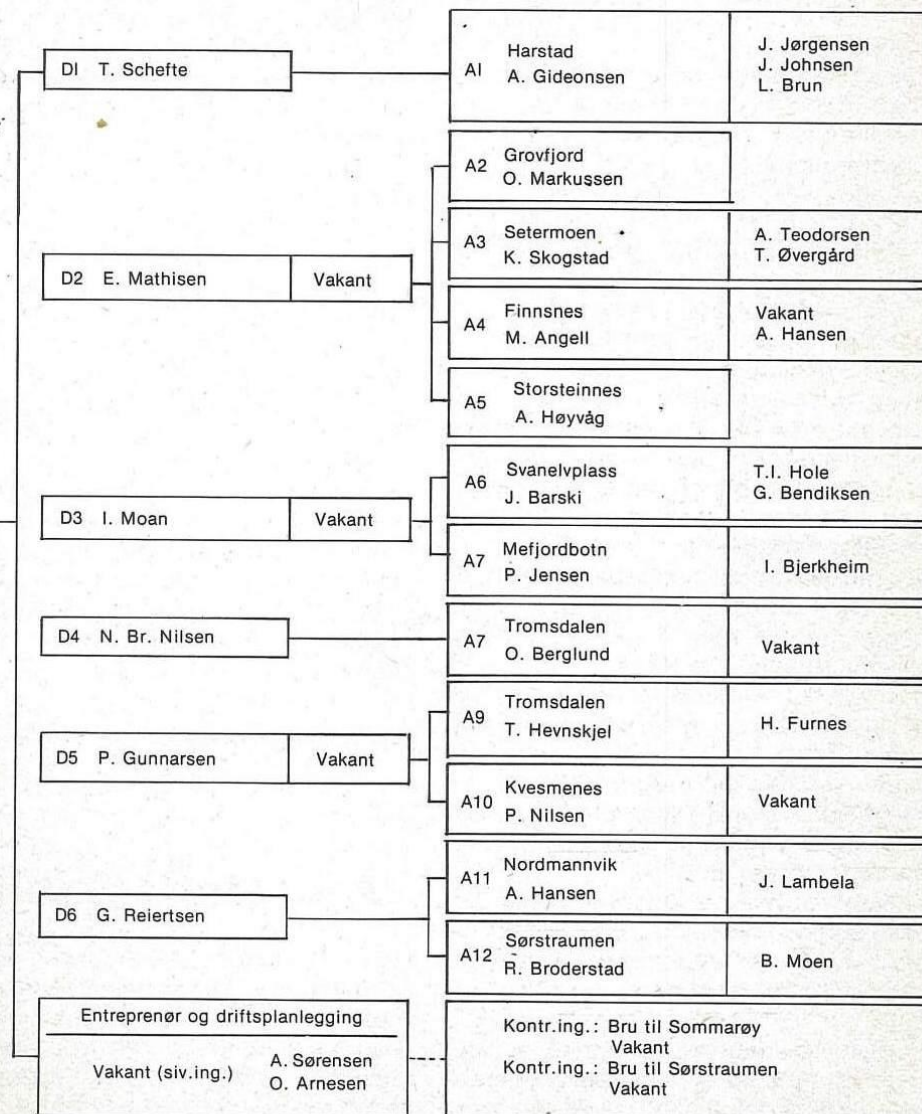
Anleggssjef

A. Setsaa

Indre administrasjon

Ytre administrasjon

Anleggsbestyrer Bestyrerass. Primøropps.mann Sek.opps.m./ass.



Samarbeidsutvalget

har avviklet 2 møter i høst, den 11/9 i Tromsø og den 30/10 i Finnsnes. Utvalget har hatt en rekke saker til behandling.

Vi nevner at den endelige fordeling av årets bevilgning til samarbeidsutvalgs- og velferdsvirksomhet brakte i hamn tiltak for:

2 kontaktmøter med ansatte (Harstad og Finnsnes)

Velferdstur for vegkontorets og bilkontrollens personale.

Velferdstur for pensjonister

Bedriftsidrett

Velferdsutstyr i brakkeleire

Fra medlemmene i samarbeidsutvalget ble uttalt ønske om større og mere allsidig aktivitet fra de ansattes side når det gjaldt søknader om velferdsmidler. Det ble ofte slik at vegkontoret måtte selv spekulere ut tiltak — noe som man kunne risikere ble oppfattet som pådytting. Utvalget oppfordret derfor de ansatte til å komme med forslag til anvendelse av bevilgningen for 1976. Vi kjenner dessverre ikke på nåværende tidspunkt størrelsen av denne, men sier vi at det kan dreie seg om kr. 20.000, — så tror vi at det skulle være nokså nært. Et beskjedent beløp, men noe skulle man kunne få til.

La oss få de inn i løpet av januar, så kan samarbeidsutvalget bli presentert forslagene på et så tidlig tidspunkt som mulig i det nye år.

Vi ser at utvalget også har behandlet retningslinjer for vegvesenets personalpolitikk. Et utkast om dette forelå fra Vegdirektoratets side og utvalget uttalte:

«Samarbeidsutvalget finner at det fremlagte utkast til vegvesenets personalpolitikk i det vesentlige er sammen-

fallende med gjeldende retningslinjer for Televerket og Norges Statsbaner. Som hovedrettesnor for den personalpolitikk vegvesenet i fremtiden skal følge, synes det tilsendte utkast å tilfredsstillende de fleste forhold, selv om det i sin form er svært vagt.

En del prosesser som desentralisering delegering m.v. er ledd i den pågående demokratiseringsprosess — en prosess som man mener også kan ha en viss innvirkning på personalpolitikken. Videre er «Lov om arbeidsmiljø» under behandling, og man har dessuten i disse dager fått seg forelagt forslag til nytt lønssystem for statsansatte. Før alle disse prosesser er ferdig eller bragt nærmere sin avslutning, vil det ikke være formålstjenlig å gi forslag/uttalelse til nærmere konkretisering av retningslinjene.» Og samarbeidsutvalget mente dessuten at punkt 8 i utkastet burde innledes med «For å kunne følge opp disse retningslinjer er det viktig å ha en sterk personalforvaltning, ikke minst i fylkene.»

Hvert tredje år arrangeres et fellesmøte med samarbeidsutvalgene i Nordland og Finnmark. I 1976 står et slikt for tur med Troms som arrangør. Utvalget besluttet å undersøke muligheten av om også Hovedsamarbeidsutvalget denne gang kunne være tilstede.

Maccaferri Gabione

«Si, si — kelner — gjerne med et glass chianti til.» Vi begynte faktisk å sikle — det lød jo som en spennende sak på en italiensk meny — en ny vri på spaghet-tien. Men av alle ting — riktignok av italiensk opprinnelse — så lite kulinarisk



Erling Tretten og Leif Larsen monterer netting-burene.

Det ferdige produkt.



Burene er fylt og knytes sammen. Jan Lambela og knipetangen.

Velferdsturen 1975

Den 15. september, på selveste valg-dagen, sto alt klappet og klart for den årlige velferdsturen for vegkontorets merkantile personale.

31 glade fjes entret bussen i Tromsø utpå formiddagen — borgerplikten var forhåpentlig vel utført — og turen skulle

som en beskyttelsesvegg mot gjenstridige skråninger.

Mange er de metoder som med mere og mindre hell er prøvd for å unngå utsiging av skråninger, for å hindre at disse flyter ut på vegen under særlig fuktige forhold. Og nå er vi igang med enda et forsøk. Denne gang er metoden importert fra Italia. Oldtidens romere var jo kjent som dyktige byggmestere, også når det gjaldt vegbygging. Om de mestret skråningene med *Maccaferri Gabione* er vel lite trolig, men oppfinnere bærer vel en liten arv i seg fra de dager.

Maccaferri Gabione er kort fortalt et nettingbur som fylles med naturstein eller sprengstein og plasseres i skråningene som erstatning for bl.a. støpte murer eller støpte murblokker. Billigere enn tradisjonelle murer er dette nye også.

Metoden har heller ikke utseende imot seg — vi tror også at de faktisk kan forskjønne skråningene. Bl.a. fordi at med tiden vil hele denne muren forsvinne ettersom naturen selv makter å kle igjen dette skråningspartiet — litt hjelp til dette fra vegvesenets side kan vel også tenkes her og der.

Foreløpig finner vi eksempler på *Maccaferri Gabione* bare på parsellen Olderdalen-Langslett i rv. 6, men vi tror nok at metoden vil finne vegen til andre steder av fylket etterhvert.

nå gå til Kvænangsfjellet. Som kjentmann og guide på vegen nordover var Ingolf Moan og Oddvar Nilsen hadde oppdraget med å være reiseleder for gjengen som besto av 4 fra bilkontrollen og 27 fra vegkontoret.

Været, ja, hvor elendig det enn hadde vært hele sommeren — denne dagen viste det seg fra sin bedre side. Turen gikk rundt Lyngenfjorden. Den forholdsvis nyåpna vegen skulle besees også i fullt ferdig stand. For to år siden hadde de fleste vært med på en strabasios tur på den enda uferdige parsellen og en strekning på flere kilometer måtte da passeres til fots. — Men nå bar det raskt unna.

Vi stansa ved Innerelv bru. Denne brua hadde fått en hård skjebne. Under sommerens regn og flom knekte den sammen — og en midlertidig bru var satt opp her.

På Kvænangsfjellet var det duket for middag og kosekveld i avslappende miljø.

Neste dag, etter en velsmakende frokost, bar det tilbake — men en avstikker til Skjervøy sto på programmet. Nå er kun en ferje nødvendig for en Skjervøy-tur — i og med Skattørsundet bru. Denne brua er et kjent navn i vegetaten, men ikke alle hadde vært på disse kanter.

På Skjervøy var arbeidet med riksvegen ned til Dampskibskai i full gang — og denne i alle henseende hovednerve for trafikken — var sikkert velkommen som ferdig.

Grand Nordic Hotell, den nye tilvekst til Skjervøys turistliv ble gjestet av oss — og en god middag ble fortært.

Meninga var å ta ferja fra Olderdalen over Lyngen for ikke å kjøre samme veg tilbake til Tromsø. Men i Olderdalen fikk

Europeisk skademelding



— Kan De ikke rygge en gang til slik at den blir vrak?

Alle som har egne biler har vel i høst mottatt et nytt skjemasett som skal nyttes ved melding av skader oppstått i forbindelse med trafikkuhell. Det er forsikringsselskapene som står bak disse skjemaene, kalt «Europeisk skademelding».

Vegdirektoratet gjør i rundskriv nr. 80 av 30. september 1975 oppmerksom på at disse nye skjemaene foreløpig *ikke* skal tas i bruk når våre egne kjøretøyer er innblandet i trafikkuhell. Vegvesenets sjåfører skal — som hittil — fylle ut våre egne skjemaer.

Om — og i hvilken utstrekning — våre

vi vite at ferja hadde fått motorstopp og var mye forsinket.

Men, pytt sann, det går jo veg rundt Lyngen — og den ble sannelig velsigna av oss også.

egne skjemaer skal endres, vil bli vurdert og det vil vi da eventuelt komme tilbake til.

Ved kollisjon mellom vegvesenets kjøretøyer og kjøretøyer forsikret i private selskaper, vil imidlertid motparten fylle ut «Europeisk skademelding». Vegvesenets sjåfører må da sammen med motparten undertegne skjemaets *forside*. Og til dette her en da heller ikke noe å bemerke, såfremt det gjelder faktiske opplysninger, som begge parter uten videre kan bekrefte.

Skjemaets bakside skal således *ikke* fylles ut eller undertegnes.

Nå kan det selvsagt vært en viss uenighet om noen av punktene f.eks. rubrikk 12, nr. 14 «Rygget». Utfylling med kryss for vegvesenets kjøretøy (kjøretøy B) kan være villedende hvis forholdet har vært at vegvesenets kjøretøy riktignok har rygget, men sto stille idet uhellet inntraff.

OM SNØ- OG VINTERVEDLIKEHOLD

I år som tidligere år kunne en i den samlede dagspresse på første side lese om hvor tung omstillingen fra barmarkskjøring til vinterkjøring faller Ola sjåfør. Utallige er de som frekventerer kjørebansens nære geografi i et ublidt møte med moder jord. Som folkesykdom betraktet er dette en tildragelse mer årvisst enn høstens influensaepidemi, og like umulig å kurere.

Så sant skadene er minimale kan en gjerne se det humoristiske i situasjonen, men verre er det når andre trafikanter uforskyldt får blø for Ola sjåførs kjøreegenskaper.

Ved slike årlige glattkjøringsulykker kunne det være naturlig å spørre:

Hvem har ansvaret?

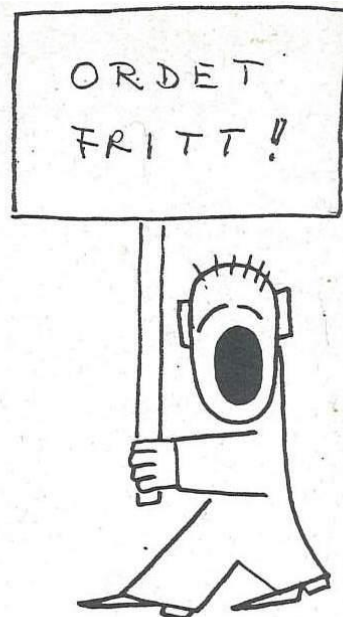
Er det den som konstruerte vegen, — eller den som skal holde vegen tørr og fin, — eller er det Ola sjåførs kjøreegenskaper og dårlige bilhold det skorter på?

Som oftest Ola, som prøver seg på sommerdekk i det lengste og dårlig

I et slikt tilfelle — og også i andre hvor forholdet er noe uklart, f.eks. rubrikk 13 «Situasjonsriss» — er det best å nytte rubrikk 14 «Bemerkninger» og der gi nærmere redegjørelse.

Vi forutsetter at vegvesenets sjåfører som hittil er aktivt behjelpelig med å få tatt nødvendige mål som grunnlag for situasjonsrisset og forøvrig bidrar til å skaffe til veie konkrete opplysninger om faktiske forhold.

Og tilslutt — som før — vegvesenets sjåfører skal ikke gi noen erklæring om egen skyld i uhellet. Denne rettslige vurdering må foretas senere ved vegkontoret eller i Vegdirektoratet.



behersker vanskelige og glatte kjøreforhold. Men det er ikke bare å avspise Ola med at han kan holde seg hjemme når føret er vanskelig. Ola tar likevel sjansen. Her er det at vegvedlikeholdet kommer inn. Jo verre vær- og føreforholdene er, jo viktigere er det at vegene etter forholdene er i best mulig stand.

Mandag 20. okt. Strekning Fossbakken-Salangsdalen, — relativt godt vær og god sikt, — men umulige kjøreforhold. Sørpelaget lå ca. 15 cm over asfalten, og det var glatt. Kom en utenfor hjulsporene var det bare å håpe på at det gikk bra. Styringen var umulig.

Det gikk ikke bra for bilisten som møtte en større trailer. Han holdt for langt ut og gjorde rundkast. Ned i fjellgrøfta med hjulene i været. Store skader på bilen men heldigvis minimale passasjerskader.

Jeg var tilskuer, — men hvor var snøplogen?

Medtrafikanter

P.S. Over Øse og Gratangsfjellet var vegen brøytet.

JA — HVOR VAR PLOGEN?

Et direkte spørsmål som dette må besvares omgående — mens henvendelsen ennå er noenlunde fersk. Vi har forelagt vedlikeholdsavdelingen dette.

— Søndag 19/10 tildels intens regnvær.

— Kl. 1900 omtalte vegstrekning inspirert av vegmester. Bar veg — bra.

— Natt til 20/10. Omslag til sludd- og snø.

— Nyomlagt veg v/Bukkemyra ikke fast dekke, vegkroppen ikke frosset, umulig å kjøre plog, den første snø fjernet med høvel.

— Mandag 20/10 kl. 0700 høvel starter fra Bardu, snørydding på E6 i sydlig retning.

— Samme tidspunkt høvel starter fra Gratangen for snørydding E6 mellom Nordland gr. og Fossbakken.

Uhellet må derfor beklageligvis ha skjedd innen høvlene hadde rukket å rydde hele E6 i området.

Den første snøen kommer ofte overraskende. I tillegg til dårlig veggrep har styrestag og skjermmer en tendens til å gro til med is og sørpe slik at en totalt mister styringen på bilen. Under slike føreforhold bør en være ekstra lett på foten som trykker på gasspedalen. Ved møting av andre kjøretøyer bør en helst kjøre til siden og stoppe opp. Bare prøv — det går an.

PENSJONISTTUREN TIL MEFJORDBOTN

Her 82-årige Ove Johnsen og 89-årige Halfdan Iversen - blant de eldste i pensjonistturen til Mefjordbotn.



fredag 31. oktober d.å. ble en hyggelig opplevelse og ikke minst adspredelse for oss i den gamle garde. Ikke alle av oss er like flinke til å sørge for at dagene blir fylt med aktiviteter, derfor var dette en kjærkommen avveksling.

Vi traff en rekke kjente som vi sannelig ikke lengre ser hver dag — vi kunne veksle minner og en og annen historie også. Og vi traff folk fra vegkontoret, bade slike vi kjente fra før og vi traff nye ansikter.

Deilig bevertning bade i brakkeleiren og på Finnsnes Hotell.

Og — likevel — et skår i gleden.

Vi hadde ventet at også Norsk Arbeidsmannsforbunds representanter i samarbeidsutvalget hadde deltatt på denne turen — de var jo begge tilstede under motene på Finnsnes.

Men de var de eneste av medlemmene i samarbeidsutvalget som ikke fant det umaken verd å følge pensjonistene.

Skuffende.

To deltakere — 150 år.

fikk allikevel lyst til å se litt nærmere på hva dette kan komme til å bety for oss. I den utredningen som nå er fremlagt er det beregnet hvor mye trafikk en regner med vil bli overført fra vegene. Hvis vi sammenligner dette med den trafikk vi i dag har på vegnettet i Troms kommer vi til ganske interessante tall. Komiteen regner nemlig med at jernbanen vil overta:

Ca. 3 % av den persontransport personbilene i fylket i dag utfører.

Ca. 2,3 % av den godsmengde lastebilene i fylket i dag transporterer.

Ca 13 % av den persontransport rutebilene i fylket i dag utfører.

Hvis det samtidig er sant at jernbanen vil bety større vekst for landsdelen, så er det all grunn til å tro at jernbanen faktisk vil bety *ket* trafikk på vegnettet vrt. Kanskje vil vi også få et *ket* krav om 10 tonns akseltrykk dersom jernbanen for en stor del skal basere seg på containertransport? Min konklusjon blir derfor at vi neppe blir arbeidsledige selv om vi får jernbane.

Det kunne imidlertid være fristende å kaste frem et lite sprsmal som jeg ikke kan se er fullt besvart enda: Hva ville det bety for landsdelen om man kunn få en vesentlig standardheving på vegnettet?

Det er jo rimelig å tro at dette ville komme en vesentlig større trafikkmengde til gode. Disponent Sirkka i TIRB hevdet i et foredrag i desember 1974 at hvis man fikk fast dekke på samtlige veger i Troms, så ville dette alene bety en årlig besparelse på vel 40 mill. kr for den samlede biltrafikk. Jeg vil ikke garantere for tallet, men sannelig var det stort.

Gunnar Eigeland

BLIR VI ARBEIDSLEDIG DERSOM VI FR JERNBANEN

En vegmann skal vel være forsiktig med å kaste seg ut i jernbanedebatten. Jeg



Vegstikka

nsker sine lesere

GOD JUL og GODT NYTTÅR

og håper på
en masse stoff og ideer
i 1976

**Påbud om
bruk av bilbelter
fra 1. september.**

**Vi forsøker bare
å redde livet ditt.**



Vegdirektoratet