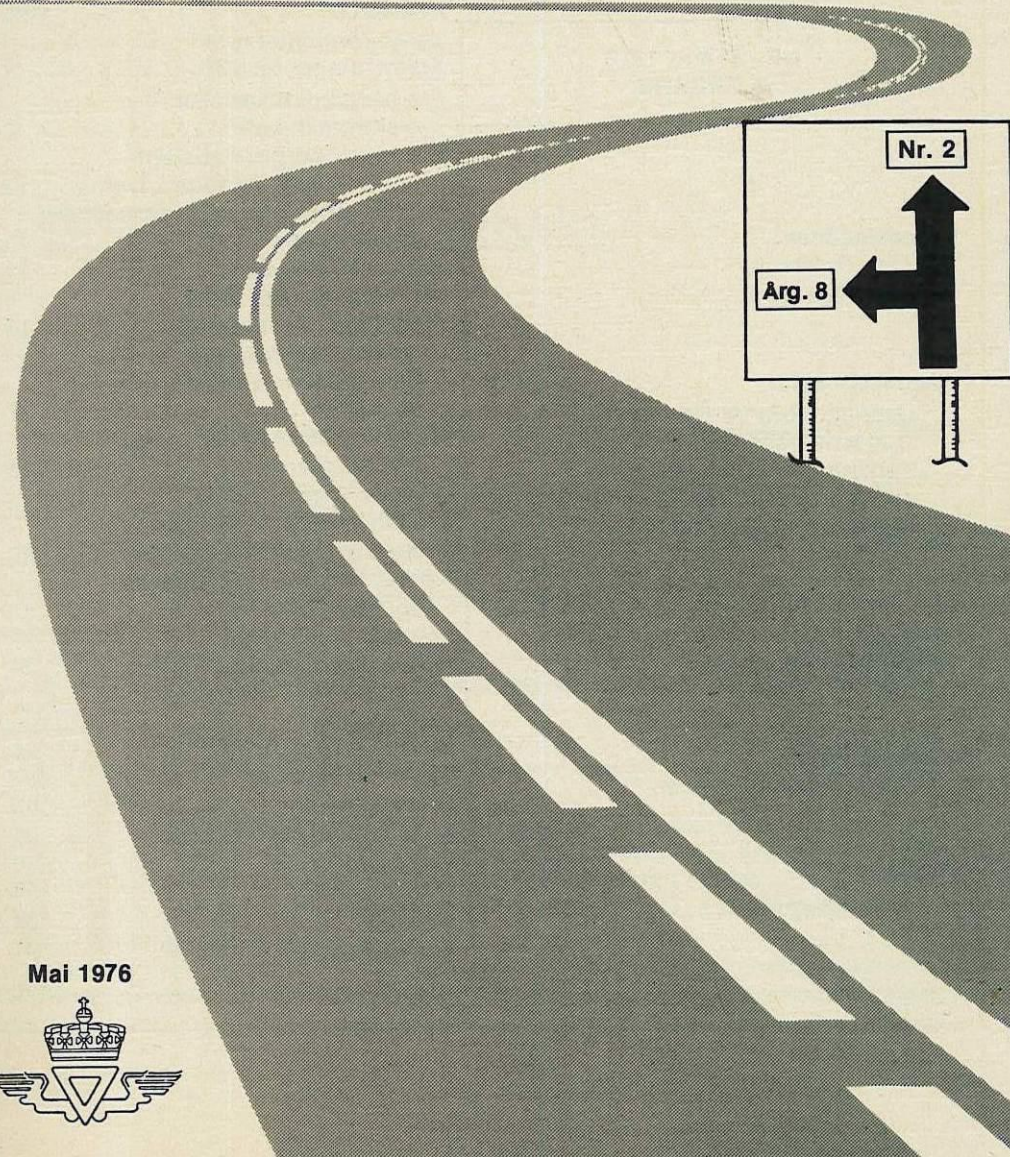


# Vægs ikka



Mai 1976





# Vegsikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

NR. 2 MAI 1976  
8. ARGANG

**I redaksjonen:**  
Olve Reiersen  
Anna Josefsen

**Redaksjonsråd:**  
Overing. Gunnar Berntsen  
Oppsynsmann Olav Berglund  
Verkstedarb. Åge Seppola  
Jordskiftekan. Gaute Kydland  
Bilsakkyndig Odd Halvorsen

**Utgiver:**  
Vegkontoret i Troms

**Sats og trykk:**  
Harald Olsens Trykkeri

**Opplag:**  
1300 eksemplarer

INNHold:	side
Vår-yr formalitetssvikt .....	3
Arsmeldinger for 1975 .....	4
Fra bakgårdstilværelse til elektronikk-hall .....	8
Blir mye god grus ødelagt under anlegg av veier i Troms ..	12
Trafikkforholdene ved vegvesenets eiendommer .....	13
Gullkorn i fergekø .....	14
Vernelederen har ordet .....	15
Produksjon av fergeleier .....	16
Omplasseringsutvalget ut — Funksjonen overføres til inn- taksrådet .....	17
Mannskapsfornyelser i veg- arbeidsdriften .....	18
Fartsmålinger .....	19
Stønad til videreutdanning ved ett-årig elementærteknisk skole	20
Nå har ansatte i vegvesenet lært å laste riktig .....	21
Hva eier vegvesenet .....	22
Forslagsordningen i vegvesenet .	24
Konkurranse — forside til protokoll .....	25
Øvre Salangen bru .....	26
Jeg — en skiløper .....	27
Forslagsnemnd .....	28
Nytt fra administrasjonen .....	29
Veg-sport .....	30
Vi gratulerer .....	34
Dødsfall .....	34
Anleggsstudier i Harstad .....	34

## Vår-yr formalitetssvikt

Som bonden — så vegsjefen — når våren er over oss for alvor, slipper de ut bu-skapen.

Etter en lang vinter på «båsen» kan vel noen hver flomme over i vår-yr iver, ofte på nye «jaktmarker» i ulik forstand. Nye steder, nye fjes.

Vi tror ikke det her er nødvendig å minne noen om hvordan man skal møte pu-blikum — grunneiere, trafikanter osv.

Men hvordan står det til med formalitetene når vi kontakter tjenestemenn fra egen etat?

Faktum er, det har ved flere anledninger vært klaget på dette. Stikningsstang i hånden eller på biltaket, er ikke tilstrekkelig legitimasjon — ei heller en spade forresten.

Vegvesenet er en stor og spredt arbeidsplass, stadig på flyttefot også. For-nyelsene i rekkene er merkbar fra år til år og det kan gå lenge mellom hver gang man treffes.

Nå tror vi ikke noen går så langt som et tidligere vegoverhode for mange år siden gjorde — satte seg ned hos et hvilende arbeidslag, innviklet seg i hyggelig prat om løst og fast inntil han høyløyd lurte på hvor langt et 5-minutt egentlig var — han kunne ikke vente annet enn å bli bedt om å passe sine egne saker, ingen kjente jo den fyren!

Likevel — la oss holde litt på formene — det er mange som forståelig nok vil føle seg tryggere da, enten det dreier seg om å gi opplysninger, tre støttende til m.v.



# Årsmeldingen for 1975

foreligger nå.

Meldingen er som vanlig inndelt etter funksjonene og er også ganske omfangsrik.

Vi har gjort en rask gjennomlesning og uten å ville kalle det for et hovedsammendrag, gjengir vi her en del tall m.v. som burde illustrere det meste av virksomheten:

VEGSJEFEN konstaterer i innledningen at det dårlige været i 1975 både forsinket og fordyret vegarbeidsdriften. Likevel er de aller fleste av de mål som ble satt, nådd.

Det totale antall trafikkulykker i Troms (skadde eller drepte) var 264 — en beklagelig oppgang på hele 35%. Antallet drepte utgjorde 25 mot 15 i 1974. Utforkjøringer er årsaken til de fleste ulykkene i Troms, dernest følger fotgjengerulykkene.

Vegsjefen peker tilslutt i forordet på den dårlige stilling fylket har vis a vis andre fylker når det gjelder «svarte» dekker — bare 47,4% av riksvegene mot et landsgjennomsnitt på 75,5%.

Vegadministrasjonen flyttet 1. september 1975 inn i nye kontorlokaler og alle avdelinger er nå samlet.

Vegkontoret rådde over 94 fast organiserte stillinger — i tillegg arbeidet det her 10 i forskjellige spesialoppdrag, de fleste i oppsynsmannsgrader.

Bilkontrollen i Harstad hadde et personale på 8, mens det i bilkontrollen i Tromsø var ansatt 15, hvorav 2 ved Finnsneskontoret.

Driftsavdelingene opererte i distriktet med i alt 52 vegmestere, oppsynsmenn m/assistenter og i utdriften ellers har arbeidet gjennomsnittlig 524

tjenestemenn, flest i mars måned, 592 — minst i desember 455.

Det ble utført i alt 953 000 timer i vegarbeidsdriften og til lønn for dette medgikk i alt 39,8 mill. kroner.

Kursaktiviteten er stadig økende. I kurs/konferanser arrangert av Vegdirektoratet har det deltatt i alt 53 tjenestemenn fra Troms vegvesen inkl. bilkontrollen. På lokalt plan er arrangert 19 kurs/konferanser med mere enn 1 dags varighet med 508 deltakere. Også utenfor etaten har vi hatt kursdeltakere — 31 tjenestemenn i alt.

Vegkontoret har i drift, herunder lønninger kostet kr. 8,5 mill., mens tilsvarende utgifter for bilkontrollen har vært kr. 1,9 mill.

*Mari Bakke har satt årsmeldingen på trykk.*



Planavdelingen har fullført 17,6 km hovedplaner for veger samt 55,4 km detaljplaner. Videre var 80,3 km hovedplaner og 124,2 km detaljplaner under arbeide.

I tillegg er fullført planarbeider med en rekke ferjeleier og bruer.

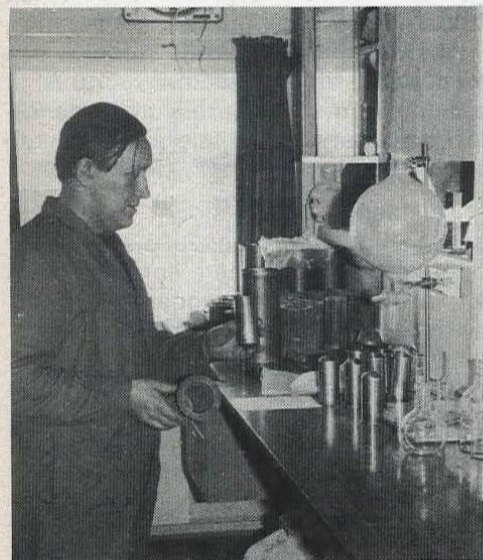
62 reguleringsplaner har vært til behandling, videre 2 generalplaner samt 42 andre større planverk.

Nyskiltning er foretatt langs 450 km veger og til dette medgikk 3 100 skilt-sokler.

Ulykkesregistreringen har etterhvert utkrystallisert en del punkter og vegstrekninger som synes å ha relativ høy ulykkesfrekvens.

Det ble planlagt 5 gang- og sykkel-

*Einar Larsen har hatt fullt opp å gjøre ved laboratoriet i Nordkjosbotn (mistenkelig apparatur).*



veger i fylket på tilsammen 7,5 km.

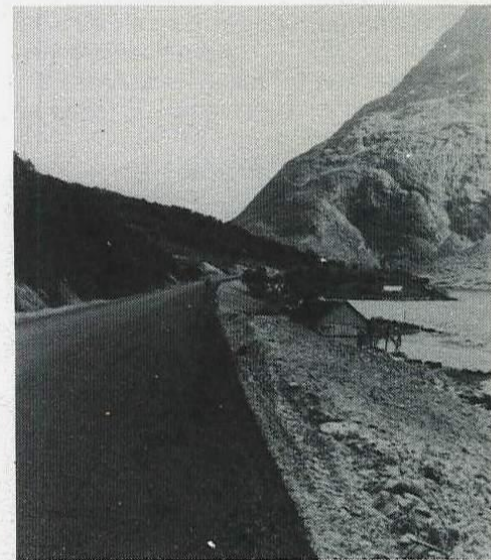
I løpet av 1975 er behandlet 1 090 nye avkjørsels- og dispensasjonssaker, dette er ca. 10% økning fra året før. Ca. 70% av avkjørselssøknadene ble innvilget.

Laborarieseksjonen melder om at det er foretatt 2 141 analyser/forsøk ved laboratoriet i Nordkjosbotn.

Av oppdrag i marken nevnes undersøkelser av grunnforholdene ved 16 bruer, 4 ferjeleier og i 16 vegprosjekter samt kartlegging/prøvetaking av 78 grustak.

Anleggsavdelingen har stått for 57,7 km planert/utbedret riks- og fylkesveger siste år og til dette medgikk i alt kr. 95,8 mill.

*RV 6 mellom Birtavarre og Olderdalen begynner å få fasong.*





For første gang — en gång- og sykkelveg er bygget og tatt i bruk — den ligger langs E6 på Setermoen.

19 bruer ble gjort ferdig for bruk i 1975, de største er Manddalen i rv 6, Kalvebakken i E78, Svanelv i fylkesveg på Senja og Signalnes i fylkesveg i Storfjord.

Det har vært 10 større entrepriserearbeider igang, hvorav halvparten gjelder ferjekaibygging.

Anleggsutgiftene fordeler seg i 1975 med 3,2% til eiendomsutgifter, 0,6% var utført av kommuner, 18,6% gikk til entrepriser og resten da, 77,6% ble utført i egen regi.

Og det vi utførte selv fordelte seg med 4,2% til utgifter for oppsyn m.v. 18,0% til arbeiderlønn, 15,4% leie av egne maskiner, 23,2% leie av fremmede biler/maskiner og 39,2% medgikk til materialer.

Vedlikeholdsavdelingen hadde et av de vanskeligste år på lenge.

*Ny parsell i RV 83 ved Sørvik tatt i bruk.*



26,2% av vedlikeholdskostnadene på riksveger og 41,2% på fylkesveger gikk med til vintervedlikeholdet. Til sammenlikning kan nevnes at landsgjennomsnittet for vintervedlikeholdet av riksveger var i 1975 17% av totale kostnader.

Det ble i regnskapsåret (det slutter som kjent 30/11) utkjørt i alt 1,5 mill. brøytekm og dette kostet tils. kr. 9,4 mill.

De store vinterutgiftene bidro til et redusert sommerprogram. Innskrenkningene gikk særlig på grøfte- og grusprogrammet, mens legging og fornyelse av «svarte» dekker ble søkt utført som planlagt. En fikk for vedlikeholdsmidler fornyet 16,9 km slitedecker av asfalt og 53,6 km av oljegrus. I tillegg ble nylagt 16,0 km oljegrus.

Samlet løp vedlikeholdskostnadene opp i kr. 69,2 mill., det er 1,8 mill. mer enn bevilget.

Av vedlikeholdet utføres nesten alt i egen regi, 91,7%, 5,4% går til entrepriser mens 2,7% er bortsatt til kommuner. Eiendomsutgiftene utgjør bare 0,16%.

Utgiftene til egen drift fordelte seg med 4,7% til oppsyn m.v., 21,5% til arbeiderlønn, 23,0% leie av egne biler/maskiner, 30,3% leie av fremmede biler/maskiner og 20,4% til materialer.

Teleløsningsrestriksjoner var iverksatt mellom 20/4 og 20/5, dette var opptil et par uker senere enn normalt. I alt var 76,7% av riksvegnettet og 80% av fylkesvegnettet underlagt restriksjoner.

Maskinavdelingen melder at det ble gjort maskinkjøp for 6,6 mill. kroner i 1975, største enkeltmaskin var et asfalt og oljegrusverk til 1,5 mill. kroner.

Driftsresultatet for maskinparken viser samlet kr. 0,2 mill. mere utgifter

enn inntekter. Det var hullasterne som brakte mest i kassa, mens plogene som vanlig var den største utgiftskilden.

Ny vegstasjon med verksted ble tatt i bruk i Åsegarden ved Harstad. Avdelingen rår nå i alt over 23 driftsbygninger.

Grunnerverv, minnelige forhandlinger, skjønn, oppmåling, karttegning og ikke minst erstatningsoppgjør er hovedtemaer for seksjon for grunnerverv.

Det ble avholdt skjønn for 6 riksvegsparseller hvor i alt 126 grunneiere var part.

Ca. 440 kjøpekontrakter ble inngått i 1975 og det ble foretatt drøye 900 enkeltutbetalinger til private grunneiere til et samlet beløp på omlag 3,4 mill. kroner.

Videre stod seksjonen for ferdigvegskart over 60,5 km. Av dette ble ca. 40 km grensemerket.

Vegnettet økte med 48 km riksveger, 54 km fylkesveger og 15 km kommunale vegeer. Lengden var ved utgangen av 1975 1 657 km riksveger, 1 863 km fylkesveger, 844 km kommunale vegeer, det er tils. 4 364 km offentlige vegeer.

Lengden av asfaltdekkene økte med 8,9 km og oljegrusdekkene med 108,4 km på riks- og fylkesvegene.

Riksvegene har nå 47,4% «svarte» dekker og fylkesvegene 5,9%.

Samtlige av riksvegene kan nå trafikerkes med inntil 8 tonns akseltrykk, for fylkesveggenes vedkommende kan dette skje for 89,3% av veglengden.

De bilsakkyndige har ikke hatt de beste arbeidsvilkår. Både den bilsakkyndige i Harstad og i Tromsø regner imidlertid med å kunne ta i bruk nybygg i løpet av 1976.

I 1975 var det registrert i alt 45 256 kjøretøyer i Troms fylke, hvorav 17 261 sorterte under bilkontrollen i Harstad

og 27 995 under bilkontrollen i Tromsø. På Svalbard er 528 registrerte kjøretøyer som administrativt hører til Tromsøkontoret.

Det ble avlagt i alt 4 367 førerprøver hos de bilsakkyndige og de foretok 6 010 kjøretøykontroller i løpet av året.

Vektkontrollen utførte i alt 2 250 veieoppdrag. Av disse ble 1 121 registrert med overlast.

De bilsakkyndige har utført ialt 79 bilverkstedkontroller i 1975.

Ferjedriften viser nedgang i personbiltrafikken, 1,9%, men oppgang for tynge kjøretøyer med 3,7%, samlet er det imidlertid en nedgang på 1,1% for biler fra 1974. Dette skyldes i vesentlig grad trafikkutviklingen i ferjesambandet over Lyngenfjord etterat vegen på østsiden av fjorden ble åpnet.

3 nye ferjesamband er opprettet siste året.

Tilskottene til ferjesambandene i Troms fylke utgjorde kr. 15,2 mill., det er kr. 4,1 mill. mere enn for 1974.

Vegutgiftene i 1975 løp totalt opp i kr. 185,1 mill., av dette medgikk kr. 124,4 mill. på riksvegsektoren og kr. 60,7 på fylkesvegsektoren.

Regnskapet viser ellers at kommunene i Troms fylke nå har kr. 33,0 mill. kroner til gode hos fylket for forskotteringer av veganlegg.

Årsmeldingen er sendt til alle vegstasjonene. De som er interessert i nærmere og flere detaljer kan henvende seg til sine respektive vegmestre/oppsynsmenn.



# Fra bakgårdstilværelse til elektronikk-hall

## Bilsakkyndige i Harstad inn i nybygg

Da Hellig Rabbe med ansettelsesbrev datert lille julaften 1926 kunne smykke seg med tittelen DEN BILSAKKYNDIGE I TROMS FYLKE, innledet han en virksomhet som verken han eller andre på den tiden drømte om skulle få det omfang vi ser i dag. Arbeidsgiveren bød Rabbe en krok i sin egen stue, der skulle det kontormessige foregå, hadde han en bakgård, kunne bilkontrollen gjøres der, ellers fikk han holde til i gata utenfor. Instruksen, som forøvrig har sin gyldighet den dag i dag, gikk på kontroll av kjøretøyer, samt forestå avlegging av førerprøver og fornyelse av disse.

Etter det en har kjennskap til, ble førerprøver og fornyelser på den tiden fortrinnsvis avholdt i Harstad, Tromsø, Setermoen og sannsynligvis også Storslett.

Den første tiden må Rabbe ha hatt visse problemer med tjenesten i distriktet, først et års til etter ansettelsen, skaffer han seg sitt første kjøretøy, en motorsykkkel med sidevogn — et par år senere en brukt Ford.

Bjarne Falck avløste Rabbe som bilsakkyndig i 1935 og «bakgårdstilværelsen» fortsatte som før, dvs. Falck drog kontoret hjem til sin stue og kontrollen til ny gate. Som kuriositet kan nevnes at de første bilsakkyndige ble belønnet med — godtgjørelse pr. kontroll og pr. avlagt førerprøve — det kunne bli noe varierende avlønning av det.

Brynjulv Akres inntreden som bilsakkyndig i Troms innebærer en viss endring i administrasjonen — det blir etablert eget kontor i 1946. En betydelig økning i arbeidsbyrden finner nå sted og i 1951 deles fylket, det opprettes egen bilsakkyndig for Troms politidistrikt med stasjon i Tromsø.

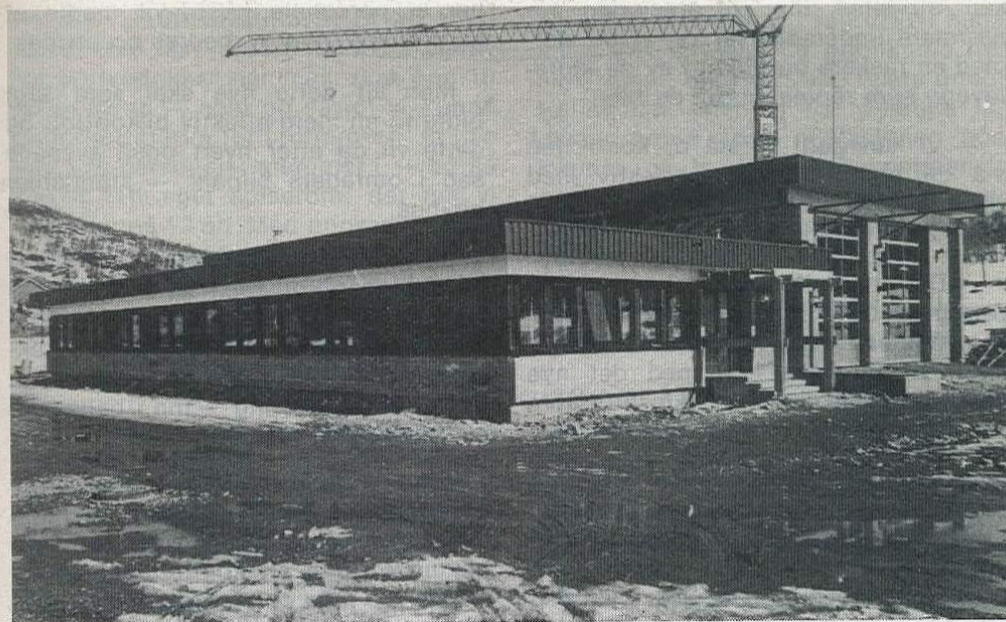
Statens bilsakkyndige i Harstad har altså tradisjoner å ta vare på — i ordets verste betydning har det hittil ikke vært mulig å endre tradisjonen. Bakgårdstilværelsen har igrunnen holdt seg helt til i dag.

Dagens bestyrer av Harstadkontoret, bilsakkyndig Kristian Øverås sier:

— Det har ikke vært mulig å utføre meningsfylt bilkontroll, utstyret har manglet, vi har måttet stå i tildels sterkt trafikerte gater og med fare for selv å bli kjørt ned, ikke kommet oss under kjøretøyene. Med andre ord, kontrollen har ikke hatt den sikkerhetsmessige virkning som vår virksomhet skulle tilsi.

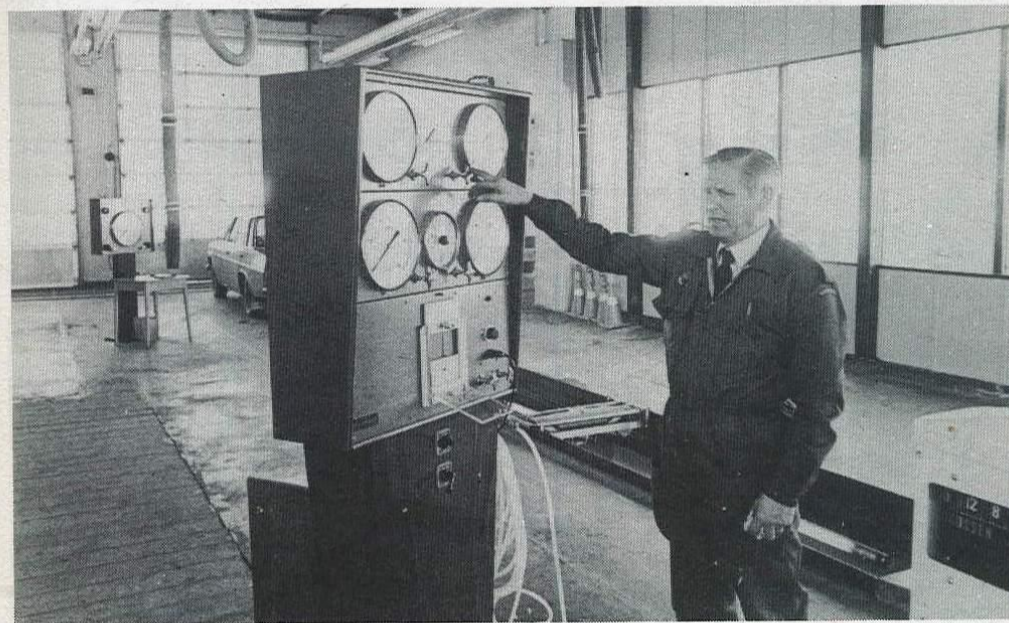
Med nybygget vi nå har tatt i bruk her på Kanebogmyra, begynner det å bli fornuft i kontrollarbeidet. Her har vi da først og fremst fått en romslig og lys kontrollhall med ganske avanserte hjelpemidler og mere utstyr skal komme etter hvert — bl.a. en hydraulisk løftebukk.

Dette betyr også at utekontrollen blir mere effektiv, mistenkelige kjøretøyer



Byggets inngangs- og innkjøringsside.

Fra kontrollhallen — Bremsprøveapparat.





kan dirigeres inn til stasjonen for nærmere undersøkelser og vi får dermed en raskere bortlukning av de kjøretøyene som representerer en fare.

— Vi kan godt forstå at kontrollen må bli bedre og mere effektiv med dette utstyret, men vil dere makte å få kontrollert flere biler?

— Det er jo siktemålet at f.eks. alle personbiler som er eldre enn 3 år skal kontrolleres annet hvert år. Kapasiteten vil nok øke noe med det nye utstyret, kontrollen kan skje hurtigere og sikrere, men skal siktemålet nås, må nok bemanningen øke. Vi er nå 3 bilsakkyndige og nå får vi med det første en mekanikerstilling, det vil nok hjelpe oss endel på veg, men ikke nok.

Også kontorsektoren, hvor vi i dag

*Ekspedisjonslokalet — Annie Skoglund i forgrunnen, bak Inger Marie Methi.*



har et personale på 5, vil merke at kontrollapparatet forbedres og utvides.

Men alt dette nye skal som sagt bidra til en mere effektiv bilkontroll og dette vil da etter hvert også avspeile seg i områdets bilpark — standarden høynes.

Og vi lar oss imponere av tekniske innretninger for bremsekontroll, lyskontroll, en eksosavugningssak som går på skinner i taket og koples til eksosrøret på bilene og flere andre ting. Her er envegskjøring — inn i hallen fra syd, ut i nord.

Vi konstaterer ellers at kontorfløyen har fått hensiktsmessig innredning med stort ekspedisjonslokale hvor publikum foruten en komfortabel venteseksjon — lenestoler, sofa, bord- også

har en varmdrikksautomat til avbenyttelse. Man kan jo som kjent ha behov for styrkedrikker når man skal opp til førerprøven — eget og såvidt vi kunne se fornuftig rom for teoriprøven lå like ved. Og personalet stemmer i — og så har vi fått eget spiserom, det har vi ikke hatt på 12 år! Med oppvaskmaskin — visstnok den første som er innkjøpt til et bilsakkyndigkontor! Og den betraktes allerede som uunnværlig.

— Hvordan tar så publikum dette at den bilsakkyndige er flyttet ut fra bykjernen?

Kristian Øverås tror ikke publikum har noen særlige innvendinger — forandringen til det bedre er jo merkbar også for dem. Ellers sier Øverås at det har vært en stor interesse å spore fra bilfolket for de fine lokalitetene, særlig kontrollhallen og deres innretninger.

*Bilsakkyndig Kristian Øverås: Nå har vi endelig fått sårt tiltrengt utstyr og plass.*



— Når vi kommer i full drift i hallen må vi nok bremse på publikums nysgjerrighet, man kan ikke tillate unødige trafikk der. Men vi har allerede lagt planer om å åpne nystasjonen noen kvelder og med sammenkomster for politiet, bilforhandlerne, bilorganisasjonene m.v. for dermed å kunne presentere anlegget og etaten.

— Øverås, hva er i grunnen bilkontrollens viktigste oppgave i dag?

Øverås tar fram en anseelig bunke papirer.

Her er samlet alle trafikkulykkesakene fra min tid som bilsakkyndig. Av de ca. 110 undersøkelser som er foretatt av meg i forbindelse med trafikkulykker, viser det seg at ulykkene som regel skjer med kjøretøyer som er i god teknisk forfatning. Det er bare i 3-4 tilfelle av de nevnte 110 undersøkelser at en med sikkerhet kan si at årsakene er tekniske mangler ved kjøretøyene.

I mange av de tilfelle der det også har forekommet tekniske mangler, har disse vært av en slik karakter at føreren på forhånd måtte vite om de og derfor skulle ha innrettet sin kjøring slik at den ikke førte til ulykke.

Svikten ligger altså som regel på førersiden.

Dette mener jeg vi må være særlig obs på, og gjennom førerprøvene og informasjon ellers, i størst mulig grad medvirke til å høyne nivået hos førere av motorkjøretøyene.

Sammen med den sikkerhetsmessige kontroll av bilparken vil nok dette bidra til å bringe ulykkestallene nedover.



# Blir mye god grus ødelagt under anlegg av veger i Troms?

Det er foreløpig ingen gitt å svare på dette spørsmålet, men etter de opplysninger som kom frem på en konferanse i Molde 29.-30. april om veglaboratorievirksomheten, er det grunn til å anta at det noen steder blir for mye finstoff i bærelag og forsterkningslag.

I omtrent halvparten av landets fylker er det nå blitt såkalte «distriktslaboratorier», og noen av disse har fulgt opp kvaliteten av forsterkningslag og bærelag på en del veganlegg. Materialene var godkjent slik de var i grustak eller i haug. Plassert i vegkroppen var over halvparten av undersøkte prøver av bærelagene «ikke tilfredsstillende». Nå må vi legge til at undersøkelsene i det vesentlige ble gjort på steder som virket «mistenkelige».

Ennå har vi ikke noe egentlig «distriktslaboratorium» i fylket, men bare «geoteknisk seksjon», som ble utførlig omtalt i «Vegstikka» nr. 3 september 1973. Bemanningen er økt fra 12 til 16 mann siden den gang, og en har tillatt seg å begynne å bruke navnet «distriktslaboratorium». Seksjonen er fremdeles underlagt planavdelingen, og den ledes av avdelingsingeniør Erik Johannesen. Det var Bjørn Stensli og Erik Johannesen som representerte Troms på forannevnte konferanse, den første som plansjef og innleder om «distriktslaboratoriernes oppgaver og arbeidsmetoder».

Hittil har oppgavene vært grunn- og materialundersøkelser og bæreevnerregistrering, men selv om det i Troms er

gjennomført flere undersøkelser enn i de fleste fylkene, er det ikke nok for planavdelingen. Blant de som arbeider på seksjonen er det en utbredt oppfatning at det likevel snarest må settes i gang med teknisk kvalitetsoppfølging. Vi må skaffe oss greie på hvor godt vi bygger i forhold til vegnormalene, og vi må finne ut hvordan vegnormalenes krav passer her i Troms.

Det blir en febrilsk aktivitet for «laboratoriets» folk i sommer, da så å si hele riksvegnettet skal bæreevnerregistreres. Det må tas inn ekstra folk, og vi har fått et meget avansert registreringsutstyr, en såkalt «Dynalect» å hjelpe oss med. Resultatene skal på lang sikt brukes i arbeidet med rullering av Norsk vegplan, men en håper også å få nytte av dem ved fastsettelse av akseltrykk på riksvegene både i og utenfor teleløsningsperiodene. Det anbefales å følge med i hva disse karene driver med i sommer. Kanskje vi skal benytte anledningen til å få justert «røntgenblikket»?

En er kommet frem til at distriktslaboratoriene skal bestå av 3 seksjoner: Seksjon for grunn- og materialundersøkelser, sentralt laboratorium og seksjon for teknisk kvalitetsoppfølging. Det må være et nært og godt samarbeid med Veglaboratoriet i Oslo, og det settes opp avtale om hvordan dette samarbeidet skal legges opp. De fylkene som offisielt har distriktslaboratorier har fått særskilt overingeniør-

stilling til lederen av sitt distriktslaboratorium.

Det har vært vanskelig å få tildelt høye stillinger til vegadministrasjonen i Troms, og en vet ikke foreløpig hvordan utviklingen vil bli. For å komme mer på linje med de andre fylkene når det gjelder organisasjonen, vil en fra 1. juli i år legge laboratorievirksomheten under driftssjefen. Arbeidsoppgavene skulle ikke bli vesentlig forandret av den grunn, men noe kvalitetsoppfølging må vi vel komme i gang med. Men vi må satse enda mer på å gjøre planene bedre og få planene ferdige før, slik at det kan bli mer tid til

å ordne grunn og sette opp driftsplaner. Det vil bli tatt inn ekstra folk i barmarkssesongen for å komme etter med boring til fjell og for å unngå dårlig grunn.

Når vi kommer i gang med kvalitetsoppfølging for alvor, håper vi det skal vise seg at vi i Troms vet og kan hvordan god grus skal behandles: Vi legger opp arbeidet så den ikke skiller seg når vi legger opp lager, laster, transporterer og legger ut riktig og vi passer på at hverken anleggstrafikk eller annen trafikk får knuse steinen til mer «subb» enn nødvendig.

Bjørn Stensli.

## Trafikkforholdene ved vegvesenets eiendommer

Som en følge av vegvesenets restriktive holdning i avkjørsels- og dispensasjonssaker er det både fra presse og publikum kommet kritikk mot at etatens egne anlegg ikke alltid er eksemplariske m.h.t. avkjørsler, manøvreringsforhold, parkering etc.

I erkjennelse av at denne kritikk kan være berettiget, har derfor vegsjefen bebudet en aksjon som kort sagt går ut på at vi må «feie for vår egen dør» i en tid framover for dermed å kunne stå sterkere ved eventuell konfrontasjon med presse og publikum.

Av økonomiske grunner kan ikke dette bli noen storstilt aksjon som foretas over et par korte sommermåned. Vi må i stedet velge en framgangs-

måte hvor vi tar for oss sak for sak, selv om dette kan ta tid. De enkelte tilfeller vil bli drøftet ved befaringer i vedkommende distrikt, og dette arbeide vil starte nå i sommer. Sannsynligvis vil det ta år før vi kan si oss ferdige med en slik aksjon.

Dette innlegg er ment som en forhåndsinformasjon om saken, og skal således ikke avstedkomme noen reaksjon hos den enkelte tjenestemann. Vegsjefen vil imidlertid be om at man rundt om i fylket tenker over — og gjerne drøfter — tilfeller som kan være uheldige og at man vurderer aktuelle tiltak.

Kontaktmann ved vegkontoret er ingeniør Jostein Rinbø, Trafikkteknisk seksjon.



# Gullkorn i fergekø

I forbindelse med bygging av ny innfartsveg til Harstad sentrum skulle det anlegges en fotgjengerundergang ved Gangsås. Undergangens lengde var hele 34 m (fylkets lengste) med bredde  $X$  høyde =  $3,3 \times 3,7$  m.

Monteringen ble påbegynt konvensjonelt ved at bunnplatene (trauet) først ble skrudd sammen. Deretter fulgte suksessiv sammenskruing av vegger og tak. For å få takelementene på plass hadde en fra først av benyttet en løftemaskin så som gravemaskin, traktorgraver etc.

Etter en befaring på Grytøya med oppsynsmennene Gideonsen og Jørgensen samt Setsaa og Scheffe fra vegkontoret ble en sittende å vente på ferga over til Stornes. Da var det at samtalen kom inn på om det ikke var mulig å skru sammen en slik kulvert uten at en maskin skulle stå «å suge» penger for noen ganske få løft om dagen.

Ikke før var vi kommet ned i salongen før de mest frodige forslag ble fremkastet på baksidene i sjekkheftet til Jørgensen. I et hissig tempo ble de mest finurlige konstruksjoner festet på papiret. Felles for dem alle var at en sikkert kunne forskalt overrennet i Holmenkollbakken med halvparten av materialene. Da var det, halvveis under overfarten, at Gideonsen utbrøt: Dette har jeg ingen tro på!! Var det en knusende dom over et skaperverk som holdt på å ta form?

Dirringen i ferga kjentes uutholdelig da Gideonsen med bydende mine gjorde krav på blyanten. Med stø hånd, tross den trykkende stillheten rundt

bordet, skisserte han raskt opp en enkel, uskyldig liten ramme, omtrent som en galge. Så enkel at vi andre så oss forgjeves om etter en papirkurv. Stemningen ble med ett entusiastisk etter at vi forsto at systemet var så enkelt at det måtte virke! Systemet skulle utprøves.

Neste dag ble maskinen fjernet fra kulverten og «galgen» reist. Resten av undergangen ble montert ved hjelp av denne som veide så lite at den lett lot seg dra med etter hvert som kulverten ble skrudd sammen.

At Jørgensen hadde vanskelig med å finne ut av saldoen i sjekkheftet etterpå, er en helt annen historie, men moralen blir allikevel: at de gamle er eldst.

*Denne ide bør kunne anvendes flere steder — hvorfor ikke sende den til forslagsnemnda?*



# Vernelederen har ordet

## VERNEOMBUDSTJENESTEN

I siste nummer av «Vegstikka» er det gitt en oversikt over verneombudene i de enkelte vedlikeholds- og anleggsområder. I anleggsområde 4 (Magnar Angell) er det valgt nytt verneombud med varamann, da de tidligere oppførte verneombud arbeider i andre områder i fylket.

Nytt verneombud i anleggsområde 4 blir Tor Stenseth, Takelvdal, med Eilif Holmeseth, Karlstad i Målselv som varamann. Hans H. Jensen, Aspelund, står fortsatt som verneombud og fungerer på anlegget i Mefjordbotn sammen med Helge Luneborg. Begge sistnevnte er i tunneldriften, og en får således et verneombud på hvert skift slik det bør være i henhold til retningslinjer for vernetjenesten.

## VERNE- OG MILJØUTVALGET.

har for 1. kvartal 1976 behandlet hele 11 arbeidsskader. Nærmere halvparten av skadene har ført til fravær i 11 dager eller mer.

Hva som skyldes det store antall skader på et kvartal kan være vanskelig å si noe bestemt om. En medvirkende faktor kan være at en i vinter har hatt et stort antall sysselsettere og en del av skadene er påført denne gruppen. Årsakene er bl.a. uforsiktighet, brukt feil arbeidsteknikk/utstyr, ikke benyttet personlig verneutstyr osv. Det kan også nevnes at det har oppstått skader i forbindelse med at det har vært drevet «spøk» med farlig utstyr. Dette ser VMU meget alvorlig på og det advares på det sterkeste mot slike former for underholdning.

En vil videre i denne omgang vie bruken av kjettinger og kjetting-lenker en spesiell oppmerksomhet.

Husk det gamle ordspråk: «En kjetting er ikke sterkere enn dens svakeste løkke.» Husk også at enkelte ganger svekkes alle løkkene ved overbelastning.

Bruk bare kjetting som du vet vil holde, og husk følgende:

1. Alle kjettinglenker skal være stemplet med største tillatte arbeidsbelastning.
2. Overbelast ikke kjettinger. Velg den kjetting som etter stemplet passer for lasten.
3. Unngå å hive med rykk.
4. Bruk mellomlegg (smerting) over skarpe hjørner.
5. pass på at det ikke er kink. Unngå kryssing eller vridning.
6. Bruk ikke knop ved korting av kjetting.
7. Kjetting som viser 20% slitasje, må ikke brukes. Hvis kjettingen ved undersøkelse viser feil, dårlig sveising, brist eller andre defekter, legg den til side og merk den med: «Må ikke brukes.»
8. Bruk ikke kjetting som er strukket ved overbelastning eller på annen måte deformert.

Vegvesenet har en godkjent person som kan foreta kontroll av kjettinger o.l. og spørsmålet i denne forbindelse kan stilles til ingeniør Svein Johansen, Maskinavdelingen.

Svein Liland



# Produksjon av fergeleier

På vegvesenets verksted, Asegarden, Harstad er ført opp plashaller hvor stålkonstruksjonene til fergeleiene blir sandblåst og siden metallisert. Karene som ser ut som «månemenn» er utstyrt med spesielle beskyttelseshjelmer med frisklufttilførsel. De er nå i ferd med å sprøyte på ren sink med en flammepistol som gjør sinken flytende før den treffer overflaten av stålbelegget. Sinkbelegget som dannes er bare 150 my dvs. 150/1000 mm. Det er innlysende at for å oppnå et godt resultat så må stålkomponentene være skikkelig sandblåst før de kan metalliseres. Etter

endt metallisering blir stålkonstruksjonene også påført spesielle dekkmalinger før de monteres på plass.

På det andre bildet står formann Meier Nilsen og betrakter en ferdig sandblåst komponent. I bakgrunnen sees pallene med Olivensand som benyttes til sandblåsing. Denne sanden egner seg spesielt godt til dette formålet fordi den har en «kantet» fasong i forhold til vanlig sand, og en er nødt til å hente den helt fra Møre fordi slik sand ikke finnes her i landsdelen.



# Omplasseseringsutvalget ut – Funksjonen overføres til inntaksrådet

Samarbeidsutvalget enig med vegsjefen

Omplasseringsutvalget sier i et brev av 14. oktober 1975 at det anser seg ferdig med den pålagte oppgave og foreslår utvalget oppløst og funksjonen overført Inntaksrådet for de saker som måtte komme etter hvert.

Samarbeidsutvalget har 2 ganger hatt denne saken på dagsorden, men utsatt å ta standpunkt til spørsmålet var blitt nærmere utredet.

I et brev av 10. februar 1976 legger imidlertid vegsjefen fram et forslag som Samarbeidsutvalget sluttet seg til i sitt møte den 19. mars d.å.

Når Omplasseringsutvalget nå er oppløst, skal disse retningslinjer følges:

Verne- og miljøutvalget bør arbeide med de langsiktige aspekter når det gjelder å hindre yrkesskader og også legge forholdet generelt til rette for å sysselsette de som er eller blir yrkesvalghemmet.

Inntaksrådet bør ta seg av de konkrete saker som angår omplassering av yrkesvalghemmede og behandle disse. Dette er saker som ofte må sees i sammenheng med inntak av nye tjenestemenn. Ved behandlingen av slike omplasseringssaker skal hovedtiltaks mannen og vernelederen delta i møtene som observatører med talerett.

Det ble i samme forbindelse som en

prøveordning inntil videre gitt slike regler for overføring av tjenestemenn mellom avdelingen:

Dersom det blir ledige faste stillinger i en avdeling og det ut fra det lokal-kjennskap vedkommende oppsynsmann/vegmeister har, er sannsynlig at flere kvalifiserte tjenestemenn fra andre avdelinger er interessert i stillingen, så bør stillingen lyses ut internt i etaten med en angitt søknadsfrist. Dersom det bare er en søker, avgjøres saken i administrasjonen. Er det derimot sannsynlig at det ikke er aktuelt å besette stillingen med annen tjenestemann innen etaten, lyses stillingen ut på vanlig måte i avisene.

## Å STJELE FRA VEGVESENET KAN BLI EN FORSMEDELIG AFFÆRE

Troms Folkeblad forteller en historie om tyveri av kompressorbatterier og 1 fat solarolje fra veganlegget på Finnfjordeidet i vinter. Tyveriet ble raskt oppklart av lensmannen og karene med tyvegodsset ble brakt til anleggsplassen hvor de pent måtte montere batteriene på plass igjen.

Dette foregikk med vegvesenets folk som tilskuere og det var vel kanskje den verste del av straffen.



# Mannskapsfornyelser i vegarbeidsdriften

For litt siden sto følgende annonse i lokalavisen:

«Vegsjefen i Troms skal i løpet av våren ta inn en del tjenestemenn til arbeidsdriften i Troms fylke. Arbeidsoppgavene vil bli innenfor vegbygging, herunder også brubygging. Søkere med førerkort kl. II vil bli foretrukket.»

Før fristen var utløpet, forelå 212 søknader. Det ble litt av en jobb å plukke ut mannskapene som skulle besette de 31 plassene det nå var behov for til anlegg og de 5 til vedlikeholdet.

Gjennom 3 introduksjonsmøter, Finnsnes, Tromsdalen og Setermoen, ble de nye anleggsfolkene orientert om hva vegvesenet stor for, den administrative oppbygging, diverse funksjoner, bl.a. verne- og miljøarbeidet, samarbeidsutvalget, personalmessige rettigheter og plikter, lønnsforhold, avlønningssystemet og kanskje ikke minst om arbeidsoppgavene de stod foran.

Vegstikka var til stede på Setermoen, og der traff vi også tillitsmann Charles Hermansen fra Gratangen som også er medlem i inntaksrådet.

— Hermansen, dette var vel litt av en oppgave for inntaksrådet, hele 36 mann og blandt alle de søkerne?

— Det skal jeg si. Mitt inntrykk var at vi denne gang hadde å gjøre med nesten utelukkende toppfolk — folk som gjennom ulike anleggsarbeider hadde ervervet seg en betydelig erfaring i slikt arbeide — i bruk av forskjel-

lige typer maskiner — i sprengningsarbeider.

Vi mener vi i Inntaksrådet har foretatt en samvittighetsfull utvelgning og lagt vekt på de kvalifikasjoner som er viktigst for vegvesenet.

— Hva tror du ligger bak den store interessen for vegvesenet, det var jo ikke bare denne gang vi hadde en stor søkermasse?

— Vel, det er nok flere årsaker. Vi har jo i dag en forholdsvis høy arbeidsledighet, men dette forklarer på langt nær alt. Jeg tror nok det viktigste ligger i at det her dreier seg om faste arbeidsplasser. En rekke søkere kommer fra anleggsplasser av mer flyktig karakter — oppsigelse når anlegget er ferdig eller forflytninger til langt andre kanter av landet, henger over hodet på disse. Og vegvesenet tilstreber seg jo

*Charles Hermansen*



nå å plassere sine folk så nært hjemmet som mulig — i dag når svært mange, kanskje de fleste hjem om kveldene — i verste fall hver helg.

Også lønsspørsmålet kan være årsak, men dette tror jeg ikke har vært avgjørende, for mange har nemlig tjent bedre der de kommer fra. Men et annet meget viktig moment ligger nok i de sosiale goder som lønnsoverenskomsten vår nå inneholder, sykkelønsordningen, ordnede boligforhold på anleggene og andre spesialavtaler.

Steinar Thomassen er en av de som kommer direkte fra annen fast virksomhet, nemlig Norsk Jernverk i Mo i Rana. Der har han jobbet i 10 år.

Han hadde ikke noe spesielt å utsette på sin tidligere arbeidsplass, men for ham var muligheten til å kunne være nær hjembygda avgjørende.

Hans forventninger til sin nye arbeidsplass — at den skal være minst like bra som den han forlot.

Og Thomassen representerte igrunnen synet for svært mange av søkerne. Dessuten fant man hos en rekke forventning om at den nye arbeidsplassen kunne betraktes som fast.

*Steinar Thomassen*



# Fartsmålinger

Visste du at vegvesenet driver skjulte radarmålinger som også omfatter vegvesenets biler. Hvis ikke, så pass på speedometeret. Som kjent finnes det ikke «bror i hunden» — alle blir behandlet likt av vår kjære venn «datamaskinen».

Datamaskinen har i sitt program ingen kort som kommer ut med tekst, f.eks. «Nå for dere jammen gi dere, dette er jo en av våre egne». Vegkontoret har i ett par år drevet faste radarhastighetsmålinger i soner med 50-60-70 og 80 km/t. Hvor disse er, vil vi ikke røpe her og nå, men håper at de blir en såkalt «offentlig hemmelighet». Det kan vel tenkes at det er noen som har oppdaget fylkets radarmann og dermed også stedene for måling.

Hensikten med denne målingen er å få kartlagt den hastighet som bilistene gjennomsnittlig kjører med. Det er sikkert kjent at det pågår diskusjoner om heving eller senking av basishastigheten. De her innhentede datoer vil på landsbasis være til støtte for nevnte diskusjon og hvor det siste ord ikke er sagt.

Hvordan kjøres det så på vegene i Troms? Tar vi for oss fylkets oversikt for hastighetsmålinger i månedene mai, juni og juli finner vi flest antall overskridelser i mai. Da er vi enda i flertall på de nord-norske veger, og følgelig er det vi selv som står bak de fleste overskridelser.

Er det enda noen som vil stå fram og påstå hvor stygt våre turister kjører? Eller er det utrykningspolitiet som virker inn på våre lokale kjørevaner med sin patruljevirkosomhet?

Vegstikka fant den 28. april i år



tekniker Jan Larsen og hans radar oppstilt i en sone hvor den særskilte fartsgrense var skiltet til 70 km/t. Mellom kl.0915 og kl. 1030 da Vegstikka innfant seg, passerte i alt 140 kjøretøyer og målingene viste at 123 av disse kjøretøyene holdt seg innenfor den lovlige hastigheten, de aller fleste, omlag 3/4 mellom 60 og 70 km/t.

Av de 17 som overskred den tillatte hastighet, var det 1 som var oppe i 90 km/t — de fleste her lå på mellom 70 og 80 km/t.

Resultatet er bedre enn hva som er vanlig. Gjennomsnittlig bryter nemlig ca. 15% av de kjørende de særskilte fartsgrensene, forteller Larsen.

Larsen forteller ellers at det forekommer mange pussige episoder mens man driver med disse målingene. Bilførere som oppdager hva Larsen driver på med, kommer rett som det er med lange og som oftest tvilsomme unnskyldninger i det de tar det som en selvfølge at det er politiet som er ute.

## Stønad til videreutdanning ved ett-årig elementærteknisk skole

### Nye satser

*Denne stønadsordningen gjelder kun de som gjennomfører videreutdanning ved 1-årig elementærteknisk skole - all annen skolegang faller utenfor denne ordningen.*

Stønadsordningen er opprettet for å sikre etaten et nødvendig antall kvalifiserte arbeidsledere til vegarbeidsdriften. Ved behandlingen av søknadene tar vegsjefen hensyn til fylkets rekrutteringsbehov for arbeidsledere i driften.

For å få innvilget søknad om økonomisk stønad må søkeren ha vært tilknyttet vegarbeidsdriften en tid, vanligvis minst 2 år. Vedkommende må også være lønnet i henhold til overenskomsten angående lønns- og arbeidsvilkår ved statens og fylkets vegarbeidsdrift.

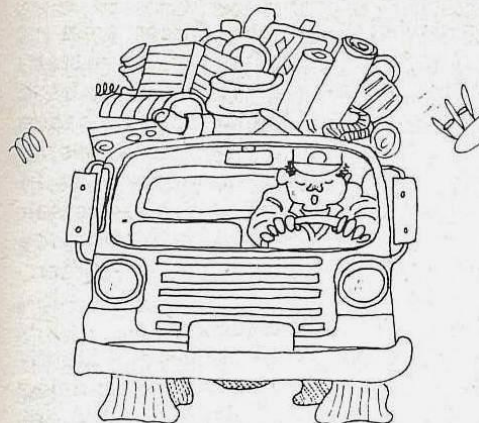
Fra og med skoleåret 1976/77 vil de aktuelle stønadsbeløp være som følger:

Antall personer å forsørge	Stønadsbeløp pr. måned:
0	kr. 415,00
1	» 535,00
2	» 600,00
3	» 660,00
4	» 715,00

Til ansatte fra de tre nordiske fylkene kan det i tillegg til ovennevnte beløp utbetales kr. 55,00 pr. måned.

Stønadsbeløpet utbetales i inntil 10 måneder under skolegangen og belas-

## Nå har ansatte i vegvesenet lært å laste riktig



Det foregår ofte tildels ulovlige og uforsvarlige transporter på vegene i Troms fylke med hensyn til overlasting, merking av spesialtransporter, brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene m.v. Og litt formedelig har det jo vært at også vegvesenets kjøretøyer og transporter for vegvesenet ellers, er blitt tatt for brudd på disse bestemmelsene.

tes den bevilgning som vanligvis utreder søkerens lønn.

En forutsetning for at det kan utbetales stønad, er at søkeren gjeninntreier i vegvesenets tjeneste for et tidsrom av minst 2 år etter endt utdanning. Søkeren må avgi skriftlig erklæring om denne pliktjenesten før det eventuelt gis tilsagn om stønad. I tilsagnet må det også tas forbehold om pliktjenesten.

En forelesning over dette emnet av bilsakkyndig Odd Halvorsen på oppsynsmannskonferensen sist høst, avslørte nødvendigheten av en grundigere informasjon på dette feltet. Vi tok derfor initiativ til en kursserie.

Under ledelse av den bilsakkyndige i Tromsø, som også hadde opplegget, ble det i uke 14 i år arrangert 5 slike kurs— i Sørkjosen, Oteren, Finnsnes, Harstad og Gratangen. Til kursene var innkalt teknisk personell fra vegkontoret, vegmestere, oppsynsmenn og sjåfører — i alt ca. 100.

Vi håper kursene bidrar til at våre transporter holder seg til forskriftene og dermed kan gå foran med et godt eksempel.

Forelesere var de bilsakkyndige Odd Halvorsen og Randulf Kristiansen samt vektkontrollør Knut Arne Henriksen.

Et spørreskjema som kursdeltakerne besvarte etter endt kurs, viste bl.a. at storparten av deltakerne mente det hadde vært særlig utbytterikt og de fleste kunne også gjerne tenke seg enkelte emner behandlet mere inngående.

*Det ble arbeidet intenst i grupper.*





# Hva eier vegvesenet?

## Interessant rettsavgjørelse fra Nord-Trøndelag

I nr. 2/1975 av Vegstikka er det inntatt en kort redegjørelse for de retningslinjer som til enhver tid har vært gjeldende innen Troms fylke når det gjelder området utstrekning. Disse retningslinjene innebærer som regel at vegvesenet har en større bredde til disposisjon enn det folk flest er klar over. En del er heller ikke villig til å akseptere den bredde av vegområdet man kommer fram til ved å benytte disse retningslinjene.

For ytterligere å belyse disse spørsmål, skal en nedenfor gi en kort orientering om en dom i Frostating Lagmannsrett fra 1975.

### HVA SAKEN GJALDT.

Mellom Namsos og Grong i Namdalen går det en fylkesveg på søndre side av Namsen. Hva den historiske side av saken angår, er det i denne forbindelse nok å opplyse at den aktuelle vegstrekningen opprinnelig ble anlagt i slutten av forrige århundre og delvis i begynnelsen av dette århundre. Anleggsarbeidene var ferdig i 1929 da det ble holdt avleveringsforretning.

Hvilken planeringsbredde vegen hadde hatt opprinnelig var ikke helt klarlagt, men den lå på omkring 3,5 meter. Som vanlig ved slike veger, har kjørebanelen større bredde enn dette i dag. Dette skyldes ikke minst sterk økning i tungtrafikken i de senere år, blant annet representert ved tømmertransport av stein i Vassdragsvesenets regi.

En del av grunneierne hevdet at

vegvesenet i dag disponerer areal ut over det som opprinnelig var avstått. Dette skyldtes etter deres mening både trafikken og det vedlikehold som hadde foregått i årenes løp. Grunneierne aksepterte at det i sin tid var gitt fri grunn til vegen, men at denne avståelsen innskrenket seg til en totalbredde som varierte mellom 3,8 og 4,5 meter.

### KRAV OM ERSTATNING

På denne bakgrunn henvendte grunneierne seg i 1969 til Nord-Trøndelag fylke med krav om erstatning for det areal som vegområdet opptok utenfor opprinnelig avstått bredde. Kravet ble avvist hvorpå grunneierne reiste søksmål mot fylket med påstand om at vegholderen, eventuelt etter skjønn, skulle tilpliktes å betale erstatning for det omstridte arealet.

Saken ble endelig avgjort i Frostating lagmannsrett i 1975.

### LAGMANNSRETTENS DOM

Lagmannsretten slo fast at selv om det ikke kunne dokumenteres individuelle frigrunnserklæringer, måtte det legges til grunn at alle grunneierne i sin tid hadde avgitt fri grunn ved anlegg av vegen. Retten la videre til grunn i 1929, da anlegget ble endelig avlevert, var alt det areal som vegens forskjellige elementer, vegbane, grøfter, skråninger osv. opptok, å betrakte som offentlig vegområde. Avgitte frigrunnserklæringer omfattet således alt dette, for såvidt uavhengig av den form og ordlyd de opprinnelige frigrunnserklæringer måtte ha.

### VEDLIKEHOLDSVIRKSOMHET

Det var klart at det etter 1929 var truffet tiltak av vegvesenet som hadde medført mindre inngrep på privat eiendom. Dette hadde vært nødvendig i forbindelse med vedlikeholdet, en virksomhet som også hadde vært i grunneiernes interesse i den utstrekning de opptrådte som vegfarende. I følge vitneprov var ikke slike inngrep foretatt uten at tillatelse var innhentet fra vedkommende grunneier. Retten la imidlertid ikke avgjørende vekt på om slik tillatelse hadde vært innhentet.

Retten fant det naturlig at «grunneierne som ikke ville avfinne seg med mulige grenseoverskridelser, ville protestere noenlunde raskt og eventuelt forlange kompensasjon for den grunn som var disponert.» I den aktuelle saken var slikt krav først reist i 1969, hvilket etter rettens vurdering medførte at erstatning for areal som måtte være ervervet på en eller annen måte før dette tidspunkt, ikke kunne komme på tale. Vegvesenet var etter rettens mening «blitt eier av den grunn som er gått med til å forbedre vegen også etter at selve anleggsperioden var avsluttet.»

### UTVIDELSE PÅ GRUNN AV TRAFIKK-BELASTNING

Lagmannsretten fant det mer tvilsomt hvordan man skal vurdere den «utvilsiktede utvidelse av vegen» som måtte skyldes selve trafikken på vegen. Retten kom imidlertid til at heller ikke i denne sammenheng, skulle det komme på tale med erstatning for utvidelser som skrev seg fra tiden før kravet ble fremmet.

### KONKLUSJON

Lagmannsrettens avgjørelse kan oppsummeres i følgende sitat fra premisene:

Vil de private grunneiere under disse forhold hevde sin eiendomsrett ned til de aller minste avstandsintervaller, er det rimelig å gjøre dette avhengig av et visst initiativ fra deres side.

Med et «hit, men ikke lenger» må de kunne fremtvinge at det offentlige ikke uten vanlig erstatning legger beslag på ytterligere grunn, men det må da skje i forhold til den aktuelle vegkant, ikke i forhold til en som en gang var, og som ikke uten store vanskeligheter lar seg rekonstruere.

### KOMMENTAR

Denne rettsavgjørelsen gjelder selvfølgelig den konkrete saken som ble behandlet. En må imidlertid formode at den vil ha betydning med framtidig vurdering av paralelle saker.

Dommen må ikke oppfattes som en blanco-fullmakt for vegvesenets tjenestemenn til å fralure våre naboer arealer ved hjelp av spader og gravesmaskiner. Vi skal bestrebe oss på å unngå inngrep på privat eiendom. Hvis dette er nødvendig, skal det være en *selvfølgelighet at vedkommende grunneier i det minste forespørres før inngrepet gjennomføres.*

Dommen slår imidlertid fast at, i alle fall i den aktuelle saken, kunne ikke grunneierne forlange erstatning for arealer som de hevdet hadde tatt i besittelse i årenes løp. Grunneierne kunne imidlertid si: *stopp*, har vegvesenet til hensikt å bemektige seg mer grunn heretter, forlanges det erstatning!

Ky.



# Forslagsordningen i vegvesenet

## Premiebedømmelsen overlatt fylkene

«Vi annonserte såvidt i forrige nr. av «Vegstikka» nye retningslinjer for forslagsordningen i Statens vegvesen.

Hovedintensjonene med denne ordningen er å sikre en langt raskere saksbehandling og dermed bidra til en mer effektiv forslagsordning.

Forslagsordningen baseres nå på en lokal premiering og en sentral premiering, eventuelt en kombinasjon av disse. I praksis fører dette til at SU i

*Jostein Rinbø var først ute og nappet premie (Minolta fotoapparat). Her foregår overrekkelse ved nestformann i SU, Eilif Os.*

*Forslaget, en informasjonsfolder for de som skal bygge garasje ved off. veg vil bli omtalt i neste nr. av Vegstikka.*



fylkene kan foreta lokal premiering av forslag med inntil kr. 1000,—. Forslag som innstilles til premiering med inntil kr. 3 400,— behandles av Bedømmelsesutvalget (i Vegdirektoratet). Premier over kr. 3 400,— avgjøres av Hovedsamarbeidsutvalget. Vi skal nedenfor gjengi det alle bør vite om forslagsordningen.»

Formålet er

- å stimulere interessen for effektivitet i vegvesenet og biltilsynet.
- å nytte personellens ideer og kunnskaper til forbedringer, slik at det kan oppnås større trivsel og sikkerhet på arbeidsplassene.
- å skape bedre forståelse for den betydning rasjonelt arbeide har for både etaten og samfunnet.

● Alle ansatte i Statens vegvesen og Statens biltilsyn kan delta med forslag.

Forslag til forbedringen kan omfatte alle saksområder — driftsmetoder, arbeidsmetoder, rutiner, blanketter, materiell, verktøy, verne-, miljø-, og helsetiltak m.v.

● Forslag kan gis både innenfor egne og andres arbeidsområder.

● Ansvarlig for forslagsordningen er i fylkene — samarbeidsutvalget. SU bør oppnevne en forslagsnemnd til hjelp med saksforberedelsene.

● Forslagsnemnda skal behandle og innstille overfor SU på evt. premie. Nemnda bør bestå av 3-4 personer med funksjonstid to år.

● Forslagene skal fremlegges skriftlig og bør såvidt mulig utformes slik:

- Kort beskrivelse av nåværende ordning/utstyr.
- Mangler ved nåværende ordning/utstyr.
- Forslag til ny ordning/utstyr.
- Fordeler ved dette nye.
- Forslagene bør om mulig inneholde beskrivelse, tegninger, fotografier eller prøver, i den utstrekning dette må ansees nødvendig for vurdering.
- Forslagsstilleren kan be vegkontoret om faglig assistanse for utforming av forslaget.

● Der det er oppnevnt forslagsnemnd skal denne ovenfor samarbeidsutvalget innstille om eventuell premiering.

● Samarbeidsutvalget har adgang til å treffe avgjørelse om premiering opp til kr. 1 000,—.

● Spesielt forslag som kan antas å ha interesse for de øvrige fylker også, kan samarbeidsutvalget sende inn til det sentrale Bedømmelsesutvalg med forslag om ytterligere premiering.

● Ved vurdering av forslag skal det tas hensyn til

- grad av praktiske, teknisk og/eller administrativ idérkdom.
- grad av nedlagt arbeid.
- grad av nytteverdi.

● Premierte forslag bør snarest settes ut i livet og det er vegkontoret eller Vegdirektoratet, alt ettersom premieringen er lokal eller sentral, som har ansvaret for dette.

● Bedømmelsesutvalget skal på spesialbankett informeres om lokalpremierte forslag.

● Bedømmelsesutvalget skal på sin side informere alle samarbeidsutvalg

og også de ansatte om premierte forslag.

● Premierte forslag i Samarbeidsutvalget i Troms vil bli presentert i «Vegstikka».

● Som premier kan nyttes

- penger (disse er skattepliktige)
- gjenstander (på visse vilkår fritatt for skatt opp til kr. 1 000,—)

● Forslagsstilleren kan selv velge om han vil ha penger — eller gjenstandspremie. Det kan bare velges en gjenstand for et og samme forslag.

● Er det flere forslagstillere deles premiebeløpet på antall forslagstillere. Det kan også i slike tilfelle velges gjenstandspremie.

● Klage over avgjørelse sendes samarbeidsutvalget som avgir sin uttalelse og sender den videre til Hovedsamarbeidsutvalget. Klagefristen er 2 måneder etter mottatt underretning om avgjørelsen.

## Konkurransen – forside til protokoll –.

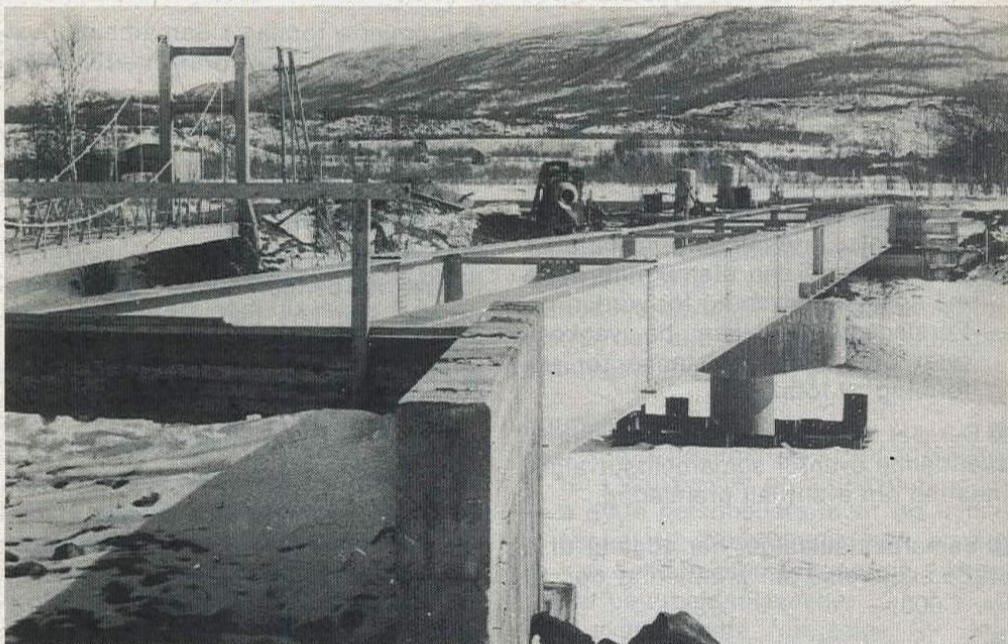
Samarbeidsutvalget vil nå gjerne presentere sine protokoller med en fast forside. Flere fylker har funnet fram til sitt eget «varemerke». En dekorativ tegning vil gjøre seg — kanskje helst noe i forbindelse med vegvesenet. Men dette er ingen betingelse. Vi er taknemlige for alle ideer og hjelper gjerne til med utformingen.

Forslaget som blir benyttet blir premiert.

Innlevering til sekretæren i Samarbeidsutvalget, Loyd Lauritsen, Vegkontoret, Tromsø innen 1. juli.



## Øvre Salangen bru



Arbeidene med ny Øvre Salangen bru går sin gang. Bjelkene er på plass og støpning av dekket starter så snart værforholdene tillater. Gammelbrua med sitt største tillatte akseltrykk på 1,5 tonn er fylkets svakeste og fortjener nå avløsning

Til venstre, Harald Rognså som leder arbeidet her.

## Jeg –en skiløper

«VEGSTIKKA's» spesielt utspente medarbeider gir uttrykk for sine inntrykk.

Kontormesterskapet i skistafett — ettervinterens tøffeste eventyr på vegsektoren — gikk av stabelen 1. april i år. Arrangementet var velsignet med usedvanlig fint vær og foregikk ellers i uformelle og noenlunde elskverdige former. Datoen til tross, ble imidlertid opplevelsen ingenlunde noen spøk for VEGSTIKKA's medarbeider som var til stede — som deltaker.

Som offer for en av skjebnens mangehånde luner, falt det nemlig i to av mine medarbeideres tunge lodd å være avhengig av undertegnede som ankermann på en herværende seksjons an-

drelag i forbindelse med denne stafetten. Situasjonen var med andre ord kritisk, og som en ren nødløsning ble jeg utkommandert som frivillig ankermann med 48 timers varsel. — Jeg fikk således rimelig tid til innøving av huskende ganglag og andre forberedelser.

De første 24 timer medgikk til komplettering av utstyr. Her stilte jeg på forhånd med et betydelig handicap. Som den meget pasjonerte skiløper jeg er, oppfyller jeg nemlig ikke kravene som fabrikkløper. Når så kommer i tillegg at jeg for 7-8 år siden donnerte alt personlig skiutstyr til mitt faderlige opphav, må det være lov å si at jeg

Vår medarbeider innøver ganglaget  
legg merke til riktig grep på  
rosinpakken. 2/3 av tegnerlaget  
er dog høyst forskrekket.





bokstavig talt stilte på bar bakke. — For å bruke en formulering fra det politiske liv: Situasjonen var vanskelig! Ved siden av å spise fluer, tyr man i nødens stund til gode og velmenende naboer. Jeg så gjorde. Responsen var spontan og helhjertet. Etter relativt kort tid hadde jeg, ved siden av et par altfor korte staver, til min disposisjon et par usedvanlig velbrukte ski av udefinert merke og opphav. Langrennski var det ikke, — bredden syntes nærmest å kvalifisere til kombinert! Jeg fattet imidlertid umiddelbar sympati for skabelonene, ikke minst fordi de syntes å være noenlunde av samme årgang som meg selv, — siste halvdel av 40-årene.

Eieren var som sagt lutter velvilje. han bedyret at skiene ikke hadde sett snø på over 10 år, og at de således åpenbart måtte være overmåte «løpsugne». han understreket imidlertid at, så langt han hadde testet skienes egenskaper, var de best på rettstrekninger i slakt terreng. I unnabakker og hvor kurveradien kom under 5 meter, hadde de en uforklarlig tendens til å skjære ut og gå sine egne veier. — Individualister med andre ord.

Den store dag opprant, og i relativt løftet og inspirert stemning satte jeg kursen for Startstedet. Jeg var forhåndsannmeldt og regnet derfor ikke med problemer av formell karakter. Min, riktignok litt forsinkede, tilsynkomst på åstedet vakte imidlertid alminnelig bestyrtelse på arrangørhold. Der hadde man tilsynelatende vært mest tilbøyelig til å betrakte min påmelding som en av årets mer vellykkede forsøk på aprilspøk. — Etter at jeg hadde svart bekreftende på spørsmålet om det virkelig var min bevisste og oppriktige mening å starte, — og med *det* utstyret, var imidlertid alle

formelle vanskeligheter feid unna.

Løperne gikk to runder i en, gjennomgående undervurdert løype i delvis kupert terreng. Løpet forøvrig bør etter min vurdering forbigås i taushet. For å yte mine lagkamerater rettferdighet, skylder jeg likevel å gjøre oppmerksom på at jeg la ut på sluttetappen i enhver stafettløpers ønskesposisjon, som andremann ca. 20 meter etter ledende lag. Sterkt oppildnet av ca. 1/2 kg rosiner som var konsumert like før start, forsøkte jeg i løpet av en 50 meters spurt å gå opp i ledelsen. — Forsøket mislyktes totalt.

Etter to anstrengende runder med stadige justeringer av skiføringen, kom jeg omsider i mål som en solid sistemann. Mitt valgspåk er følgende: Det viktigste er å være med og ikke vinne, for da gleder man sin neste, — og det skal man jo gjøre!

Ky

## Forslagsnemnd

De nye retningslinjer for forslagsordningen (gjengitt annet sted i dette blad) har samarbeidsutvalget sagt seg tilfreds med og utvalget gikk på siste møte inn for opprettelse av en forslagsnemnd.

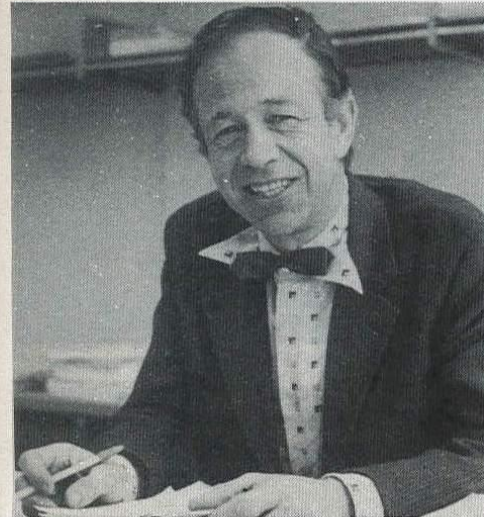
Og som sagt, så gjort — de gikk like godt ut med en gang og den fikk slik sammensetning:

Martin Rognli, Gunnar Berntsen, Randulf Kristiansen (fra bilkontrollen) og Olve Reiersen. Denne nemnda har hatt sitt første møte og valgte Olve Reiersen til formann og Randulf Kristiansen til nestformann.

Nemnda har allerede behandlet et par innkomne forslag og oversendt disse til samarbeidsutvalget.

# Nytt fra administrasjonen

## DRIFTSSJEFSTILLINGEN



Vår nye driftssjef heter Bjørn Stensli. 1. mars ble han ansatt som driftssjef ved vegadministrasjonen i Troms fylke etter at han hadde fungert i stillingen siden Eigeland's fratredelse.

Stensli som vel for de fleste er en kjent person etter sitt virke som overingeniør for anlegg- og planavdelingen her i fylket, kom første gang i kontakt med vegvesenet i august 1959 som tekniker på Veglaboratoriet i Oslo. Fra 1960 til 1971 var han ansatt som ingeniør og avdelingsingeniør hos vegsjefen i Hedmark og i Aust-Agder. Han tiltrådte stillingen som overingeniør for anleggsavdelingen i Troms fylke i september 1971, og tok i 1972 over som leder for planavdelingen.

Som driftssjef vil også Stensli være vegsjefens stedfortreder.

## FRATREDELSE I UTEDRIFTEN

Eugen Richardsen, Storslett og Sverre Nordnes, Storsteinnes er fratrudd etter oppnådd aldersgrense.

## NYE TJENESTEMENN I UTEDRIFTEN

Jan Hansen, Nordfjordbotn  
Jens Eriksen, Ersfjordbotn  
Gunnar Borch, Tennevoll  
Kjell Arne Rydningen, Myrlandshaugen  
Halvard Hauge, Bardu  
Terje Selnes, Myrlandshaugen  
Toralf Bergseth, Sjøvegan  
Knut Haugland, Bardu  
Oskar Kollen, Salangsdalen  
Steinar Thomassen, Fossbakken  
Gård Haugen, Gratangsbotn  
Sigmund Johansen, Ramfjordbotn  
Viggo Augustinussen, Ramfjordbotn  
John Ivar Johansen, Ramfjordbotn  
Odd Isaksen, Ramfjordbotn  
Oddmund Jensen, Silsand  
Idar Richardsen, Botnhamn  
Jørgen Tøllefsen, Silsand  
Gunvald Blikfelt, Bryggerhaug  
Arne Rasmussen, Silsand  
Einar Nilsen, Aspelund  
Tormod Erntsen, Skrolsvik  
Magne Angell, Finnfjordbotn  
Eidar Rasmussen, Aspelund  
Edmund Nilsen, Aspelund  
Bjørnulf Johnsen, Aspelund  
Reidulf Sørli, Moen  
Ove Bakketun, Aspelund

*forts. neste side*



# •• VEG · SPORT ••

## VM — 76

Vegmesterskapet på ski gjekk i år av stabelen 3. april på Setermoen. Vergudane var ikkje heilt på vrangside, men dei hadde i alle fall greidd å skapa smøringsproblem. Dei 40 mennene og 2 kvinnene (for lite!) som stilte til start fullførte i ulikt tempo og truleg med ulike ambisjonar. Større bredde i deltakinga vart registrert, og er berre av det gode.

For framtidige VM er det kome inn ein del forslag til arrangementsstad. Frå skigruppa si side tek ein særleg godt i mot forslag som også omfattar arrangørstab og tilbod på garderobe etc.



Beste 3-manns lag i VM. Fra venstre Arne Nilsen - Olav Nilsen - Harry Pettersen fra vedlikeholdsområde 1.

### Av årets resultat:

#### Damer

kl. 1: Else Marie Olsen  
kl. 4 Erna Nilsen

#### Herrer:

klasse under 25 år:

- |                                 |       |
|---------------------------------|-------|
| 1. Harry Lian, Vedl.hold 3      | 21,50 |
| 2. Eilif Markussen, Vedl.hold 1 | 26,14 |

klasse 26-35 år:

- |                               |       |
|-------------------------------|-------|
| 1. Johan Filseth, Planavd.    | 18,30 |
| 1. Bjørn Stiberg, Planavd.    | 18,30 |
| 3. Odd Sæther, Vedl.hold 2    | 19,18 |
| 4. Sevald Storbakk, Vegsentr. | 20,00 |
| 5. Odd Danielsen, Lab.        | 21,45 |

## NYTT FRA ADM. —

forts. fra forr. side

Arnfinn J. Pedersen, Sørreisa  
Borgvald Hansen, Hemmingsjord  
Arnlotjot Ursfjord, Moen

alle i anleggsdriften, mens

Errol Paulsen, Langhamn  
Ivan Iversen, Kjækan  
John Skogly, Storsteinnes  
Roald Westerbotn, Storsteinnes  
Guttorm Henriksen, Storsteinnes

er inntatt i vedlikeholdsdriften.

klasse 36-42 år:

- |   |       |
|---|-------|
| 1. Sigmund Ingebrigtsen,<br>Vedl.hold 3 | 19,40 |
| 2. Ernst Hansen, Vedl.hold 2            | 21,03 |
| 3. Terje Øvregård, Anlegg 3             | 21,10 |

klasse 43-50 år:

- |                                |       |
|--------------------------------|-------|
| 1. Harry Pedersen, Vedl.hold 1 | 18,51 |
| 2. Rolf Eriksen, Anlegg 8      | 23,03 |
| 3. Finn Mathiassen Vedl.hold 1 | 24,00 |

klasse 51-55 år:

- |                                |       |
|--------------------------------|-------|
| 1. Arne Nilsen, Vedl.hold 1    | 20,10 |
| 2. Birger Sivertsen, Vegsentr. | 21,50 |

klasse 56-60 år:

- |                                  |       |
|----------------------------------|-------|
| 1. Olav Nilsen, Vedl.hold 1      | 21,17 |
| 2. Oddleiv Skogstad, Vedl.hold 5 | 22,16 |
| 3. Edvart Henriksen, Vedl.hold 3 | 28,17 |
| 4. Simon Sletten, Vegsentr.      | 29,42 |

klasse over 61 år:

- |                              |       |
|------------------------------|-------|
| 1. Olav Solvang, Vedl.hold 3 | 29,32 |
|------------------------------|-------|

## SKIRENNET I TROMSØ

vart arrangert med idealtidsløp og hopprenn 18. mars, og oppsamlingsheat samt stafett 1. april. Skigruppas kuppframstøt for å få synt fram skiterenget i Kroken vart avsløra og slått attende. Arrangementet gjekk difor tradisjonelt på Tromsøya som ellers synt seg frå si beste side med omsyn på ver og føre.

Hopprennet samla 16 deltakarar og eit interessert publikum som fekk valuta for pengene. Lengste stående hopp

presterte Svein Liland, og han forsvarte dermed plasseringa frå i fjor.

I idealtidsløpet med 68 deltakarar sikra Ove Arnesen seg napp i vandrepokalen. Pokalen tek elles til å verta fullskreven, og statistisk sett er sjansane små for at nokon med normal levetid skal vinna den til odøl og eige. Skigruppa er på jakt etter ein gullsmed som beherskar teknikken med «mikrogravur».

Det er også lagt inn «racer-konkurranse» i langrenn, og her fekk Bjørnar Johansen aksje i vandrepokalen som er i gang på området.

Til 3 x 3 km stafett stilte 11 lag i høgt oppdreve tempo, så høgt at 2 av laga kom for seint til start. Alle kom imidlertid i mål og grunnseksjonen sikra seg ny seier trass i at dei i år var delt i to lag. Same seksjon fortener ein ekstra honnør for 100% deltaking.

De beste idealtidsresultater:

- |                      |        |
|----------------------|--------|
| 1. Ove Arnesen       | 0 sek. |
| 2. Øystein Myrvoll   | 1 sek. |
| 3. Anna Josefsen     | 2 sek. |
| 3. Kjell Nyheim      | 2 sek. |
| 5. Ragnar Grønnavoll | 3 sek. |
| Morten Olsen         | 3 sek. |
| Johan Filseth        | 3 sek. |
| 8. Svein J. Hansen   | 4 sek. |
| Willy Pedersen       | 4 sek. |
| Per Nilsen           | 4 sek. |
| Per Gunnarsen        | 4 sek. |
| 12. Unni Engstad     | 5 sek. |
| Ole J. Olsen         | 5 sek. |

Stafett herrer:

- |                           |       |
|---------------------------|-------|
| 1. Grunnseksjonens 1. lag | 40,51 |
| 2. Plan II                | 41,23 |
| 3. Regnskapsmix           | 42,07 |

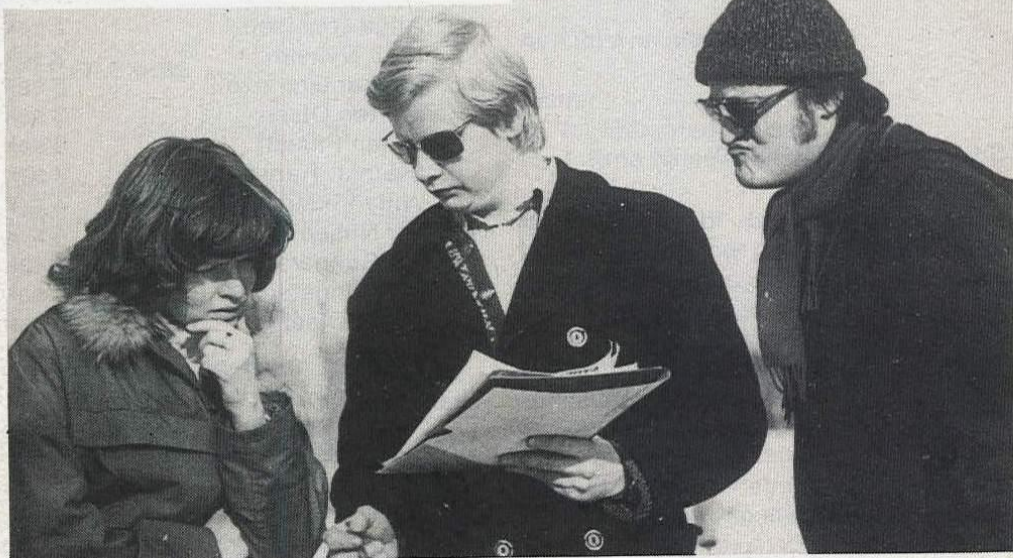
I alt startet 9 lag.





Grunnseksjonens 1.lag etter stafettseieren. Fra venstre, Øistein Myrvoll - Bjarne Otterdal - Willy Pedersen.

Tvilsom tidtakerekspektise? Fra venstre Else Marie Olsen - Stig Sørensen - Erik Johannesen.



#### Stafett damer:

1. Regnskap (Gunn Wæraas, Inger J. Karlsen og Margit Pedersen) 25,30
2. Tegnere 26,57

#### ANDRE SKIRENN

«Veg» har i vinter hatt stor deltaking i ulike bedriftsrenn og tur-renn. Såleis har vi i Tromsø-området hatt 51 startende fordelt på langrenn, lagkonkurransar, stafettar og skiskyting i stedsutvalgets regi. I turrenn har vi hatt 35 deltakarar med ein topp i Reistadløpet der 12 mann stilte opp. Dette kostar ein del for idrettslaget og vi har difor arbeidd noko for å få redusert premieringa og dermed startkontigenten i bedriftsrenn. Fleire lag har den same oppfatninga, men dei store resultatata av aksjonen har vi ikkje oppnådd enno.

#### SKYTING

Veg-mesterskapet i Skyting foregikk i dagene 1/4 og 8/4 og 64 menn og 3 kvinner deltok.

I år ble mesterskapet kåret uten respitt og resultatet ble følgende:

1. Svein Aho, Nordkjosbotn, Vegmester 1976 138 pt Gylt med.
2. Hermod Johansen, Tromsø 136 pt Sølv med.
3. Karl-Einar Westerås, Tromsø 134 pt Bronse med.

#### De beste resultater med respitt:

1. Hermod Johansen, Tromsø, Veg's vamdrepokal 143 pt.
2. Svein Aho, Nordkjosbotn 138 pt.
3. Karl-Einar Westerås, Tromsø 134 pt.
4. Magne Hansen; Nordkj.botn 134 pt.
5. Oddbjørn Heimly, Nordkjosbotn 134 pt.
6. Kåre Fagerli, Nordkj.botn 134 pt.

#### Damer:

1. Margit Pedersen, Tromsø, Veg's vandrepokal 87 pt.
2. Anna Josefsen, Tromsø 79 pt.
3. Marit Kvien, Nordkjosbotn 79 pt.

I det interne lagmesterskap på kon-toret stilte 3 herrelag, og her var det Grunnseksjonen som gikk av med seieren (Jan-Erik Strømseng, Bjarne Otterdal og Viktor Eriksen).

#### og noen resultater individuelt:

##### Herrer:

1. Jan-Erik Strømseng 88 pt.
2. Viktor Eriksen 88 pt.
3. Ole Jakob Olsen 84 pt.

##### Damer:

1. Margit Pedersen 77 pt.
2. Anna Josefsen 67 pt.

## Takk

Gjennom bedriftsavisa vil jeg rette en takk til vegsjefen for presanger og diplom. Disse ble overrakt meg hjemme hos oss av vegmester Hjalmarssen og oppsynsmann Nilsen. Og en spesiell takk fra min kone, Albine, for blomstene.

Hilsen  
pensjonist Henry Pedersen,  
Badden.



## Vi gratulerer

### MED 50 ÅRS DAG

Bernhard H. Olsen, Tulleng	5/4
Håkon Wollstad, Storslett	26/4
Guttorm Henriksen, Tromsdalen	28/5

### OG MED 60 ÅRS DAG

Ivar Olsen, Straumbukt	4/4
Arne Andreassen, Bryggerhaug	6/4
Hans H. Henriksen, Espenesbogen	17/4
Hans Eliassen, Birtavarre	2/5

Vi gratulerer også Rolf Eriksen, Ski-  
botn, med sin 50 års dag den 10/3,  
som dessverre ble uteglemt i forrige  
nr.

## Dødsfall

Vegformann Jens Pedersen, Sørli, Sil-  
sand, døde plutselig den 16. februar  
d.å. nær 60 år gammel.

Pedersen bodde opprinnelig i Heg-  
gelia ut mot Straumsbotn. Det falt seg  
derfor naturlig at han kom med i vegar-  
beidsdriften under fremføring av  
«Tverrvegen» over Senja. I 1947 flyttet  
han til Sørli på hjemlassen til sin  
kone.

I den senere tid arbeidet Pedersen  
som formann ved utbedringsarbeider  
på Sør-Senja og i vedlikeholdsdriften.

Jens pedersen var en solid og god  
medarbeider. Ved hans bortgang har  
vegvesenet mistet en god formann og  
hans arbeidskamerater en god venn.

*Tjenestemenn fra vegadministrasjonen i  
Tromsø og fra Harstaddistriktet samlet til  
studier av anleggsplaner i dette området.  
Møtet ble holdt i den nye vegstasjonen i  
Asegarden.*

## Anleggsstudier i Harstad



# Sommerferien 1976

### Anlegg

Fellesferie 3 uker 19/7 - 7/8.

Ved anlegg der driftsmessige hensyn tilsier det - 4 uker til 14/8.

### Vedlikehold

Ferie 3 uker i 2 puljer 5/7 - 24/7 og 26/7 - 14/8.

### Produksjon av oljegrus og legging av dekker, i egen regi

Fellesferie 3 uker 19/7 - 7/8.

### Verksteder

Ferie som for vedlikeholdsdriften.

### Maskinførere

Ferie som for den avdeling/program de arbeider for.

### Grusproduksjonen

Ferie som for anlegg

For tjenestemenn som er eller fyller 60 år i løpet av 1976 —  
4 uker sammenhengende sommerferie (for vedlikeholdet/verksted  
helst i første pulje) samt 1 uke ekstra etter 1. september.

Vi ønsker alle våre lesere

**G O D F E R I E**

og skal du bruke bil i ferien, så husk

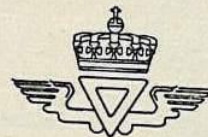
**BRUK BILBELTET!**



# Har du forslag...



Send det til:



**Statens Vegvesen**  
Samarbeidsutvalget i Troms,  
Postboks 615  
9001 Tromsø