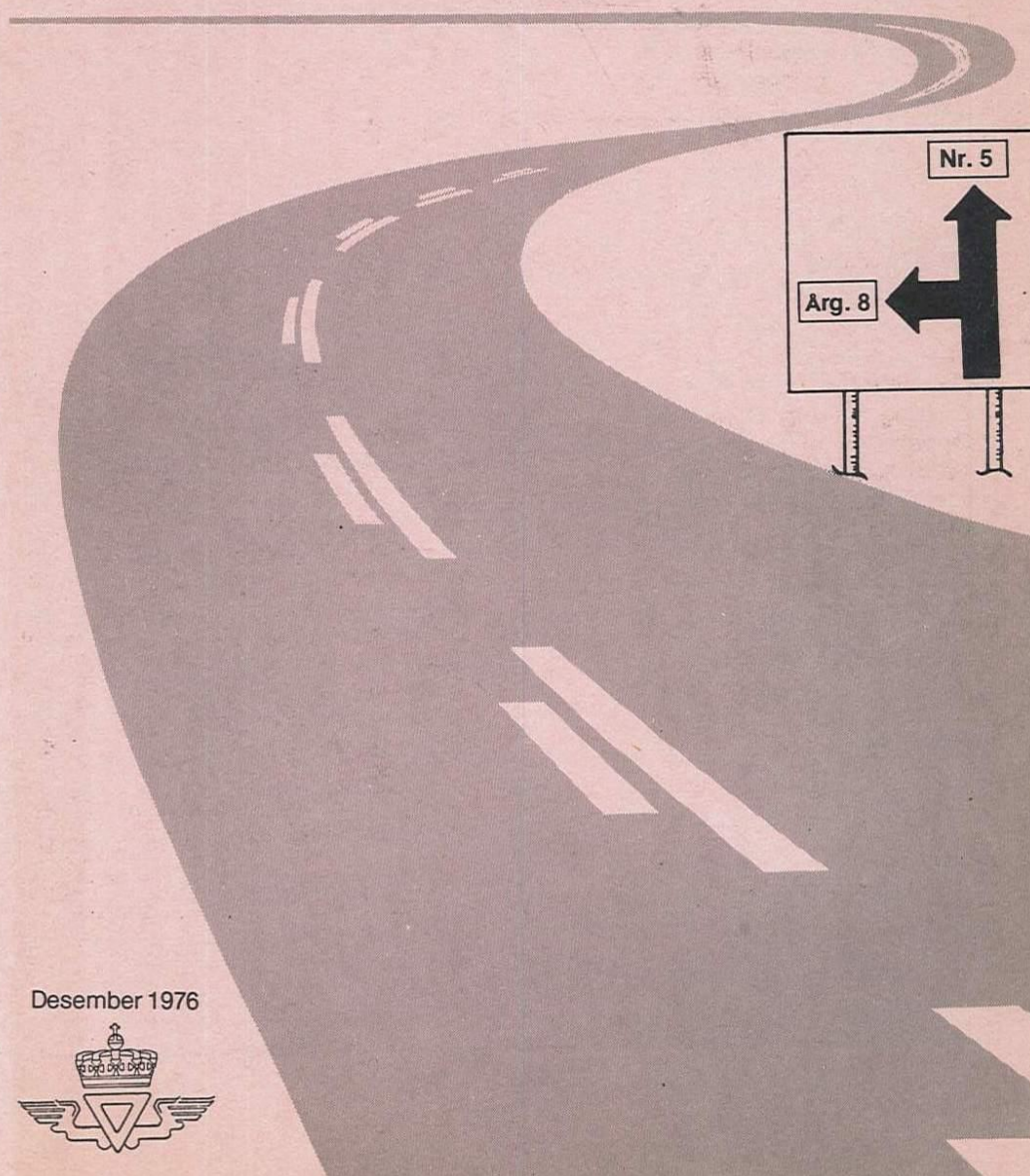


# Vegs ikka



Desember 1976





# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 5 - Desember 1976

8. ARGANG

## INNHold: side

### 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:

1350 eksemplarer

Tilbakeblikk .....	3
Anleggsprogrammet for 1977 .....	5
Befaring i Reisadalen .....	9
Kunst på arbeidsplassen og hobbykvelder .....	11
Vegavleveringene 1976 .....	12
Vegavlevering — avleggs? .....	15
Mineraloljeprodukter — et varsku ...	16
Verneregler .....	18
Misbruk av gule blinklys .....	19
Det har vært en fin tid .....	21
Vegkontoret med U-hjelp .....	24
Ersfjord på Senja .....	24
Nytt ferjesamband .....	25
Opplagg for systematisk kontroll av skilting ga premie ....	27
LTP-arbeidet skrider fram .....	28
Kurs — generell vegbygging .....	29
På tur med pensjonerte vegtjenestemenn ....	31
Nytt fra administrasjonen .....	33

## Tilbake BLIKK

I årets siste nr. av Vegstikka er det naturlig å vurdere forholdene og resultatet for vegvesenet.

Som vanlig må en omtale været, som med et enormtsnøfall, viste seg fra sin verste side i årets begynnelse. De store snømengder med snøras og andre problemer skaffet vedlikeholdet store problemer og et usedvanlig stort pengeforbruk — noe som i resten av året har tvunget vedlikeholdet til lav aktivitet og et minimumsvedlikehold. Snørasene krevde dessverre også menneskeliv i det Henry Øvergård ble tatt av ras i vedlikeholdstjeneste i Tamokdalen i des. -75.

Resten av året er gått med upåklagelig vær, og anleggsdriften har hatt stort sett bra driftsforhold. De gode driftsforhold på forsommeren ble bare i en viss grad utnyttet — et forhold som har ført til et alt for stort press etter ferien. Dette må rettes på til neste år.

For vedlikeholdsmidler er fornyet 59,5 km svarte dekker, eller 86% av planlagt. Det er dessuten lagt 31,8 km nye dekker, eller 110% av planlagt.

For anleggsmidler er lagt 77,8 km nye dekker, eller 111% av planlagt. Pr. 31.12 -76 har derfor ca. 830,5 km eller ca. 50% av riksvegnettet svarte dekker, for fylkesveger er de tilsvarende tall 150,2 km eller 7,6%.

100% av riksvegene i Troms er nå tillatt for 8 tonns akseltrykk, for fylkesvegene er tallet ca. 93%. Vi er videre i gang med rutevis ombygging av bruer og veger med tanke på 9 tonns bæreevne — med telerestriksjoner — og det senere mål er 10 tonns helårsbæreevne, men det tar noen tid for å oppnå dette.

Av trafikkutløsninger i 1976 kan nevnes at Bjarkøy og Sandsøy er tilknyttet det øvrige vegnettet med ferje, og Ersfjord på Senja har fått vegforbindelse i høst.

Plan- og grunnervvssituasjonen blir stadig bedre, og vi kan på denne måte om få år få et skikkelig forsprang fra plan til utførelse.

Trafikkulykkesstatistikken ser ut til å bli noe bedre enn i fjor, som var et svært dårlig år. Selv om riksvegene i Troms i perioden 1.1. -71 — 31.12 -76 har en ulykkesfrekvens på 0,30 ulykker pr. mill. vognkilometer — det nest laveste i landet, mot landsgjennomsnitt



0,47, så bør vi fortsatt bestrebe oss på bedre trafikksikkerhet. Det må stadig foretas grundige analyser av årsaksforholdene, for å se om vegforbedringer kan gi bedre resultater, eller om årsakene ligger på det menneskelige plan — holdninger i trafikken.

Langtidsplanarbeidet i vegvesenet, kalt LTP-arbeidet, er innledet, foreløpig bare i ledelsen. Svært mange i etaten vil etter hvert få føling med dette arbeid som i korte trekk kan sies å bl.a. omfatte vegvesenets plass og rolle i samfunnet, samt arbeidet med å finne fram til klare holdninger og programmer innen problemområder.

I det foreliggende LTP-arbeid er det klarlagt at Statens Vegvesen skal være en samlet veg- og vegtrafikketat, og i den forbindelse skal forholdene legges til rette for et vesentlig større, bedre og nærere samarbeid mellom biltilsynet og vegvesenet forøvrig, slik at disse på sikt blir en samlet etat på fylkesplanet.

Troms er i denne forbindelse et av 4 prøvefylker hvor det i høst skal ansettes biltilsynssjef. Han skal lede og koordinere biltilsynet i fylket, slik at dets oppgaver blir rasjonelt og enhetlig utført, og også være viktigste kontaktperson med vegvesenet forøvrig.

Samarbeidet stopper ikke her, det må utvikles på alle plan. Vi må alle legge vekt på det uformelle samarbeid, samt gjøre vårt for at vi kan gå inn i et samarbeidsforhold der begge parter også kan bevare sin identitet og spesielle etatsfølelse, men også en felles etatsfølelse og et felles ansvar for de felles oppgaver innen trafikk og trafikksikkerhet.

Hva angår vegkontorets forvaltningsoppgaver, er det i 1976 særlig kritikk fra enkeltpersoner om avkjørselsbehandling som har preget avisene. Denne kritikk skal vi selvfølgelig være oppmerksom på, men det vi skal legge avgjørende vekt på i vår forvaltning er *de overordnede samferdselspolitiske målsettinger for trafikksikkerhet*, kfr. diverse Stortingsproposisjoner og uttalelser fra fylkesting, hvorav klart framgår at såvel Storting som fylkesting pålegger oss å føre en stram, konsekvent og restriktiv behandling av søknader om nye enkeltavkjørsler, for ikke å påføre framtiden ubotelige skader.

Kritikk og påstand fra enkeltpersoner om bl.a. at vegsjefen bestemmer bosettingen her i fylket, skal vi derfor ta med ro — slike påstander savner bakgrunn i statistisk materialer.

Årsakene til problemene er vel snarere å finne i det forhold at kommunene ikke har maktet sine plikter med planer og klargjøring for bosetting, kfr. fylkesplanmelding FP —2/76.

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 1976 har vært et bra arbeidsår med gode resultater for vegvesenet, særlig når en tar hensyn til de håpløse værforhold i desember - januar. 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 1976, og la oss alle gå inn for et enda bedre resultat til neste år.

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.

*Hulw Solberg*

# Anleggsprogrammet for 1977

Under forutsetning av at Stortinget og fylkestinget vedtar de fremlagte budsjettforslag, vil vi i 1977 kunne disponere kr. 122,6 mill til anleggsdrift på riks- og fylkesveger — hertil et visst beløp som antakelig vil bli stående ubrukt fra inneværende år.

Et ganske høyt tall, får 'n si.

Ekstraordinær sysselsetting til vinteren vil trekke ca. 6,1 mill. av dette beløpet, resten anvendes i den ordinære drift over hele året.

## Nye riksveganlegg

Mesteparten av pengene vil selvsagt gå til allerede påbegynte arbeider, men også endel nye ting vil skje i 1977.

I rv. 6 f.eks. vil parsellen Kvesmenes - Olderbakken oppstå som ny anleggsstrekning, her skal også bygges ny Berg bru, mens Elgsnes bru skal midlertidig forsterkes.

Et annet større prosjekt i rv. 6 som ventes igangsatt er Sørstraumen bru. Bru-

*Tor Stenseth og Reidulf Sørli får vi nok se mere til i 1977.*





arbeidene vil imidlertid bli røn entreprise. I andre parseller skal Krogseng og Reva bruer bygges om.

Ny innfartsveg til Tromsø har lenge stått på ønskelisten — i 1977 skal vi imidlertid gi oss i kast med parsellen Tromsøbrua - Nordberg i E-78 og i denne inngår Hungeren bru.

Kommende år starter vi også ombyggingen av rv. 86 mellom Nordstraumen og Finnfjordbotn og endelig skal parsellen Silsand - Gibostad nå få en nødvendig opprusting — anleggsstart også her altså.

## Og disse skal vi prøve å få gjort ferdige

En rekke riksvegparceller mangler det siste anstrøk, og de planlegger vi å slutføre arbeidene ved. Det gjelder:

- E-6 Sætermoen - Tune
- Rv 6 Skibotn - Løkvoll
- Rv 6 Birtavarre - Olderdalen
- Rv 6 Storslett - Sandbukt
- Rv 84 Elvelund bru - Medby
- Rv 84 Skøelv - Nordstraumen
- Rv 86 Finnsnes - Gisundet bru
- Rv 825 Tjeldsund bru - Hilleshamn
- Rv 825 Arsteinstraumen - Storfossen
- Rv 850 Bergseng bru - Kvæfjord gr.
- Rv 868 Pollen - Lyngseidet

## Og fortsatt full fres

etter evne, naturligvis, på en del andre anleggsparseller. E-6 Langmyra - Bukemyra hører til de større anleggene, foruten grovplanering bygges også Langmyra bru.

Lenger nord regner vi med at i Løkvoll - Birtavarre i Rv 6 vil vi komme så langt at hele parsellen vil bli dekkelagt. Det vil videre pågå arbeider på rv. 6 på begge sider av Kvænangsfjellet.

Ny innfartsveg til Harstad sentrum ble



Rekkverksarbeid fortsetter nok.

påbegynt i 1976 og arbeidene her fortsetter med bl.a. bygging av Merkur og Langnes bruer, den første over fylkesvegen til Gangsås, den andre er i kommunal veg som skal føres over rv 83. Planfrie kryss altså.

I rv. 84 Medby - Ellevoll, rv. 851 Brandvoll - Sjøvegan og rv. 855 Finnfjordeidet - Finnfjordbotn fortsetter vi som begynt, i sistnevnte parsell inngår også ny Storelva bru.

Bruarbeider blir det også i rv. 860 Lillevassmyr - Kampevoll, nemlig ombygging av Stengselselv bru. Arbeidene ellers i denne parsellen vil foregå på de strekninger hvor planene er helt klare.

På Kvaløya blir det fortsatt utbedringer i rv. 862 Kvaløysletta - Eidkjosen.

I den nye riksveggruten, rv. 867, Samamoen - Austnes, skal Ervik bru bygges om



Charles Hermansen og stikkrenna hører med.

og utbedringen og nybygg av vegen på Grytøya fortsette.

## Spesielle miljø- og trafikksikkerhetstiltak

Av bevilgningene til riksveganlegg er kr. 4,0 mill. øremerket til slikt formål. Felles for disse prosjektene er at det er de enkelte kommunene som skal sørge for nødvendig grunn til arbeidene. Dette har hittil vist seg å gå langsommere enn forventet. Vi stiller oss derfor nå litt avventende med å fastlegge byggeprogrammet. De aktuelle prosjekter er følgende:

- GANG- OG SYKKELBANER
- Langs E-6 Heggelia, Målselv
- Langs E-6 Andselv, Målselv (f. føres)

- Langs E-6 Nordkjosbotn, Balsfjord
- Langs rv 6 Skibotn, Storfjord
- Langs rv 6 Birtavarre, Kåfjord (f. føres)
- Langs rv 6 Storslett, Nordreisa
- Langs rv 83 Brokvik, Harstad
- Langs rv 83 Melvik, Harstad
- Langs rv 84 og 86 Sørreisa, S.reisa
- Langs rv 850 Sama, Harstad

## FORTAU

- Langs rv 83 Harstadbotn
- Langs rv 84 Sjøvegan

og endelig en omlegging av E-6 i Storsteinnes i Balsfjord. Dette arbeidet er i denne sammenheng det klart største — i en størrelsesorden av ca. kr. 2,5 mill.

## Ingen nye fylkesveganlegg

Det er ikke foreslått tatt opp til bevilgning noen nye fylkesveganlegg i 1977 og vi får en etter måten sterkere konsentrasjon av anleggsdriften i denne sektor enn på lenge. Dette er forøvrig i samsvar med fylkesplanen.

Men i posten «Ombygging av for svake bruer og ferjekaier» ligger likevel nye anlegg, vi nevner nytt terjeleie på Borkenes i Kvæfjord som det største tiltaket, videre bruene Oppkomelv i Malangen, Rottenvik og Elvejord i Lyngen og dessuten Kvernelv og Tverrelv i Nordreisa.

Også innenfor posten «Mindre vegutbedringer» vil det antakelig dukke opp nye arbeidsplasser, vi nevner fylkesvegen på Kveøy i Kvæfjord og på strekningen Brøstadbotn - Kastneshamn i Dyrøy. Ellers finner vi i «Mindre vegutbedringer» bl.a. videreføring av de påbegynte arbeidene på Gangsåsvegen, Harstad, i Kirkesdalen i Målselv, i Rossfjordområdet i Lenvik hvor vi også regner med å kunne legge en del «svart» dekke. Videre skal det fortsatt arbeides i ruten Lyngseidet -



Koppangen, Lyngen og på Vannøy i Karlsøy.

### 3 anlegg slutføres

I Ibestad kommune står nå Sørvik — Kråkerøhamn foran fullføring. Anleggsdriften vil bli avsluttet i 1977 med bl.a. dekkelegging.

Ersfjord i Berg på Senja kan i disse dager feire trafikkåpning og i 1977 gis sluttbevilgning til anlegget Steinfjord - Ersfjord.

Og endelig synes det at vi kan makte å bli ferdig med tetningsarbeidene i Ørnfjordtunnelen på Senja, og da — over og ut med det anlegget.

### Stordrift

#### på flere fylkesveganlegg

Det ventes betydelige resultater etter anleggsdriften kommende år på flere av disse anleggene.

I Tromsømrådet pågår entreprisarbeid med bru til Sommarøy og en venter denne kjøreklar i løpet av 1977. Vi skal selv klargjøre de tilstøtende vegene. Også på Ersfjordeidet — Grøtfjord kan ventes gjennombrudd og hele anleggsstrekningen grovplanert.

Også med anlegget Mefjordbotn - Gras-hopen på Senja regner en med å være ferdig med grovplaneringen hvis intet uforutsett inntret. Stordrift blir det ellers mere av på Senja, Kaperdalsvegen skal føres ytterligere fram.

Andre anleggsplasser i fylkessektoren er, fortsatt drift på Ursfjordbotn - Nordfjordbotn i Malangen og Huselv - Sand på Nord Senja.

### Bemanningen

Av egne folk er det planlagt beskjeftiget 186 mann på riks- og fylkesveganleggene i 1977. Tallet avviker ikke vesentlig fra situasjonen i 1976. Under den ekstraordinære vintersysselsettingen regner en med at antall arbeidstakere øker med 100 mann.

Dessuten vil det være beskjeftiget 70 mann i entreprenørdrift, mens tallet på førere og hjelpemenn på fremmedmaskiner/biler vil variere mellom 30 og 180.

Også i 1977 kan det være aktuelt å ta inn en del folk til korttidstjeneste i sommermånedene, det vil trolig dreie seg om 20 - 40 mann.

Gammel og ny tid i 1977 og?



## Befaring i Reisadalen

Under mottoet «Veg gjennom Reisadalen» dro i slutten av september to turglade planfolk nordover med stigningsmåler og barometer i sekken og innebygget kurvelinjaler i hodet.

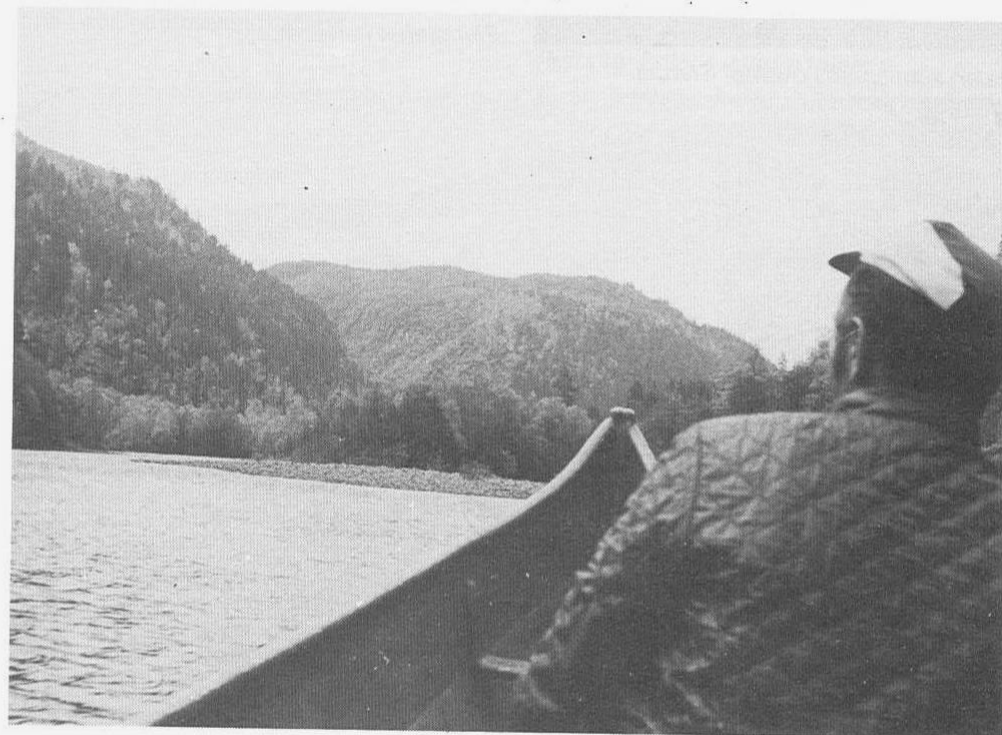
Turen gikk på rv 865 opp gjennom dalen inntil veien buttet i jomfruelig høstgul villmark.

Med en teknokratisk — ja her trengs det veg — mine, steg man ombord i en forlenget utgave av jolla på vegbåten, og skjønte straks at dette nok var en elvebåt. Til tross for at båten var lang og elva krokete, gikk det i en imponerende fart oppover strykene. Det ble konstatert at el-

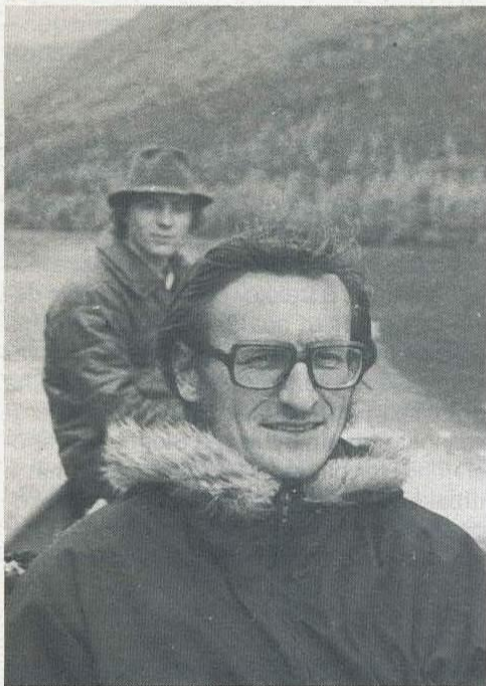
vens sideterrang egnet seg utmerket for en motorveg. Man så allerede for seg rasteplasser med glade turister og gratis laksefiske.

Påskuddet for turen var å undersøke mulighetene for å trekke vegen ut av selve dalen og opp på et høyfjellsplatå fra Sieima og mot Finnmark grense. Bøygen her var stigningsproblemene, og disse skulle nå granskes i detalj. Velvilligst hadde skogvesenet stilt sin hytte ved Sieima til disposisjon. Her ble man landsatt, men måtte tilbakekalle skipsmannskapet da en rekonosering på kartet viste at hytta lå på feil side av elva, og militære elvepasserings-

Mot Sieimanakken hvor vegen må stige i slyng.







teknikker forlengst var gått i glemmebo-ken.

Vel over på riktig side bega ekspedisjonen seg ut i villmarka. Plansjefen foran med nykalibrert barometer, og distriktslederen etter med stigningsmåleren pekende mot nakken til plansjefen. Etter tilfreds å ha konstatert at tidligere velmente forslag til linjeføring ikke var tilfredsstillende ut fra annet enn hensyn til produksjon av pukk, ble vegen lagt oppover i lia i maksimalt tillatt stigning. Et par lovende tyttebærrabber ble nølende passert, men plottet på kartet. (1 : 50.000). Etter å ha nådd høyeste topp og konstatert at høydemåleren til Martin Eriksen virket meget bra, ble kursen lagt ned mot tyttebærlia. Siden har ingen sett høydemåleren, om dette skyldes tyttebærplukking med åpen brystlomme skal ikke kunne sies sikkert, men da det begynte å regne ble det bestemt at det sikkert ikke

*Plansjefen i elvebåt.*

*Dalen som spares ovenfor Sieima.*



var mulig å finne høydemåleren igjen. Nede ved elva ble det plukket ut en frivillig til å forsere over på den andre siden og hente en kano etterlatt av en rypejeger. Utplukkingen foregikk etter ansiennitetsprinsippet, med den forskjell at den med minst ansiennitet måtte vasse.

Hytta måtte deles med rypejegeren, og av hensyn til husfreden, men også på grunn av en gryende forståelse for Reisdalens storslåtte natur, ble kvelden brukt til fordømmelse av tekniske inngrep i slike områder.

Neste formiddag gikk med til avstands- og naturbetraktninger fra motsatt side av dalen, inntil motordur varslet at returen var sikret.

Med en hissig Evinrude, strømmen i ryggen og skipsfører med akkordbetaling, var det lenge mellom hver gang kjølen berørte det våte element, men ekspedisjonsdeltakerne beholdt fatningen om enn i noe nedfrosset tilstand.

#### *Befaringens konklusjon:*

*Under mottoet «Vegen skal frem» og innarbeidet lojalitet til vegetaten, ble fremtidige tracévalg seriøst og inngående studert. Teknisk og faglig ble valget avklart og vegen utlagt med luftige armsving under dyspindig parlamentering over de rent anleggsmessige problemer. Som turglade fjellvandrere dryppet det etterhvert som de terrengmessige inngrep ble større og større, en smule malurt i begret, og følgende spørsmål står fortsatt åpent. Er en slik veg det her er snakk om verd slike naturinngrep? Vi regner med store protestaksjoner fra foreningen til Reisdalens fredning, forståelig nok.*

*JFi/Sti*

## Kunst på arbeidsplassen og hobbykvelder

var 2 av temaene på siste møte i samarbeidsutvalget. Litt pynt på arbeidsplassene kunne være hyggelig mente SU og bevilget av velferdsmidlene kr. 2.000,- til kunst på Åsegarden vegstasjon i Harstad, hos bilsakkyndige i Harstad, Finnsnes og Tromsø — likelig fordelt på disse 4 stedene.

Og dette skulle være en begynnelse, ble det hevdet.

Ansattes adgang til verkstedet etter arbeidstid (hobbykvelder) ble gjenstand for atskillig debatt —den endte med at SU syntes de retningslinjer som var trukket opp fra Vegdirektoratet burde prøves og tok disse til etterretning.

*Retningslinjene er som følger:*

- 1. En bestemt kveld i uken kan arbeidstakere i vegvesenet nytte verksted eller annet høvelig sted som vegsjefen finner passende for bruk til «hobbykveld». Vegsjefen kan avgjøre hvor mange som får møte på samme tid. Dersom verksted på tidspunkt avsatt til hobbykveld er fullt belagt med vegvesenets maskiner eller utstyr, eller det foregår overtidsarbeid, kan hobbykvelder måtte utgå.*
- 2. Arbeidet som skal utføres må kun være for arbeidstakeren. Det er ikke tillatt å reparere biler eller utstyr som ikke eies av den tilsatte.*
- 3. Spesialverktøy kan ikke nyttes med mindre den ansvarlige verksmester (eventuelt mekaniker) gir samtykke.*
- 4. Det er ikke adgang til delelager og smørehall, som må holdes avlåst.*

*forts. side 26*



# Vegavleveringene 1976



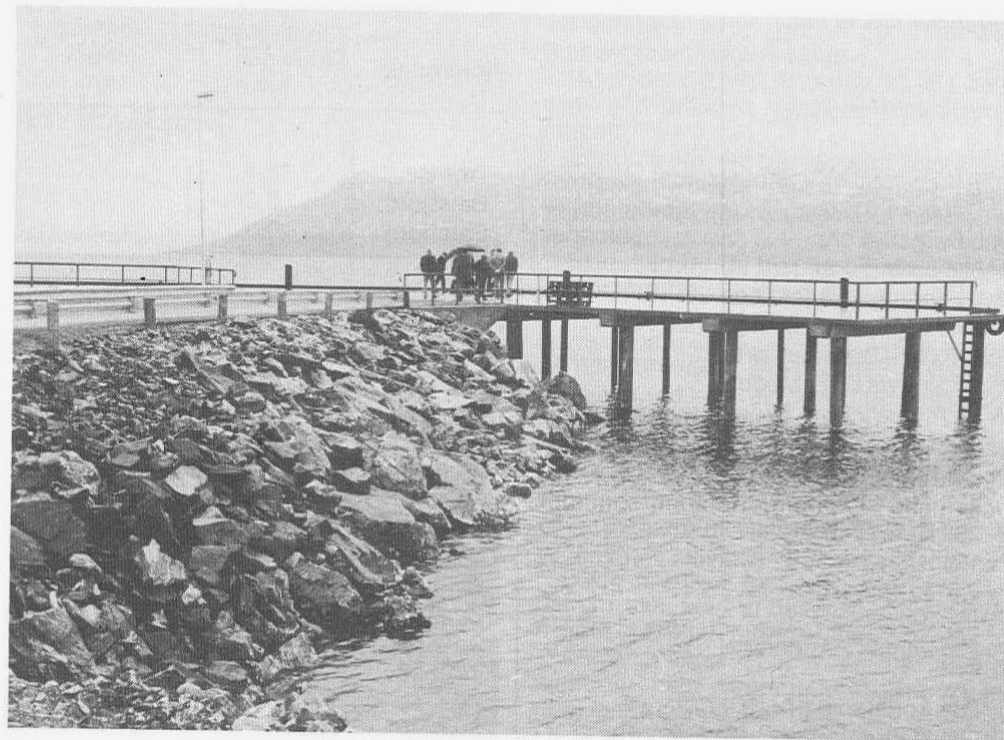
Det har vært tid for vegavleveringer i år som før om årene, over det meste av fylket — det også som vanlig.

Avleveringene på riksvegsektoren omfatter i alt 36,6 km mens tilsvarende tall for fylkesveger var 46,2 km.

I tillegg har vegvesenet bygget et par anlegg som ble overført til kommunalt vedlikehold — et markert trekk i årets avleveringer — det er nemlig første gang dette skjer, i hvert fall i nyere tid.

*Fylkesordfører Alfred Sagelvmo og vegmester Asbjørn Hansen overlater intet til tilfeldighetene — Andersdal bru.*

*Slik er avkjørslene planlagt, sier vegsjefen til (fra v.) konsulent Vilgunn Gregusson, opps.m. Agnar Hansen, ing Gudm. Reiertsen og vegm. Roald Hjalmsen.*



*Dette er også vegvesenets byggverk — Tennskjær kai.*

Gang og sykkelvegen langs E6 på Sætermoen er det ene — dette presenterte vi nærmere i forrige nr. av Vegstikka. Det andre anlegget i denne sammenheng var Tennskjær kai i Lenvik kommune, en litt uvanlig oppgave for vegvesenet. Anlegget har sammenheng med det trafikkmønster som ble trukket opp i kommunikasjonsplanen 1971 — omleggingen fra de gamle lokalbåtruter til nye trafikklinjer, pekte ut Tennskjær som utgangspunkt fra Finnsneshalvøya for hurtigbåt.

Kaianlegget her ble under avleveringen, betegnet som et stimuleringsiltak for hele området.

Den største begivenheten fant nok sted i Bjarkøyområdet hvor det nye ferjesam-

bandet Grytøy - Sandsøy - Bjarkøy ble åpnet, om dette kan vi lese annet sted i dette nr. av bladet.

Ellers la vi merke til at Bomstad og Kileng bruer, flomødelagt i fjor på denne tid, stod ferdig i nye skikkelser — det samme gjorde flere viktige fylkesvegruer, Svanelv, Øvre Salangen og Sand, for å ta med de største.

Som man ser nedenfor viser listen ellers en rekke parseller på riks- og fylkesveger, noen store, andre mindre, men alle viktige nok, og at det ble satt pris på produktene, uttrykte ordfører Per Tønder i Salangen slik « . . . og tilslutt vil jeg velsigne vegsjef Solberg og hele hans hær».



Listen ser slik ut i år:

	Kommune	Fylkesveg lengde km	Riksveg lengde km
E-78 Kalvebakken - Sandvikeidet .....	Tromsø	3,1	
E-78 Moskelv bru .....	Balsfjord	0,2	
Rv 6 Bomstad bru .....	Balsfjord	0,3	
Rv 868 Kileng bru .....	Storfjord	0,3	
Rv 6 Langnes - Olderdalen .....	Kåfjord	12,7	
Rv 6/rv 866 Langslett vegkryss .....	Nordreisa	0,6	
Fv 153 Øvre Salangen bru .....	Salangen		0,2
Rv 84 Skårvik bru - Medby .....	Salangen	3,9	
Rv 86 Andselv bru - Skomakerrommet ...	Målselv/ Sørreisa	11,4	
Fv 226 Svanelv bru .....	Tranøy		0,5
Fv 265 Arm til Tennskjær kai .....	Lenvik		0,2
Fv 283 Østerli - Furudal .....	Balsfjord		3,4
Fv 184 Ursfjord gård - Kirkvik .....	Balsfjord		4,6
Fv 287 Jernberg bru .....	Balsfjord		0,2
Fv 286 Sand bru .....	Balsfjord		0,5
Fv 294 Labukt - Andersdal .....	Balsfjord/ Tromsø		6,8
Fv 294 Andersdal bru .....	Tromsø		0,5
Fv 294 Mellomjordelv bru - Sørbotn .....	Tromsø		4,9
Fv 305 Vannvåg - Kristoffervalen .....	Karlsøy		17,6
Rv 83 Hesjevik - Melvik .....	Harstad	3,9	
Fv 1 Ervik - Kasfjord .....	Harstad		3,2
Fv 1 Kveøy ferjeleie .....	Kvæfjord		—
Fv 124 Altevik ferjeleie .....	Bjarkøy		0,2
Rv 867 Fenes og Austnes ferjeleier .....	Bjarkøy	0,2	
Fv 126 Krøttøy - Meløyvær m/arm til Sjøholmen .....	Bjarkøy		3,4
		36,6	46,2

Og som sagt i tillegg til Tennskjær kai og gang- og sykkelveg på Sætermoen som begge gikk til Lenvik, respektiv Bardu kommune.

## Vegavlevering – avleggs?



Vi skal fortsette med dette.

Vegavlevering har jo fra gammelt av vært en tildels høgtidelig handling — stat eller fylke som får en ny veg i beholdning. Nye vegruter har ofte ført med seg mere festivitas enn selve avleveringsforretningen — man har villet markere en «ny provins til landet er lagt».

Vegutbedringer med små eller ingen endringer i vegnettet, har vel oftere gått mere upåaktet hen, selv om også slike

avleveringer enkelte ganger kan bli betraktet som store begivenheter.

Og vegregisteret er blitt endret i samsvar med dataene i vegavleveringsforretningen.

Et forsåvidt enkelt og greit system — ferdig veg — over til vedlikehold — inn i vegregisteret. Inntil dette kunne skje — veganlegg.

Skal man tro de nye retningslinjene for vegregistrering — og det skal man jo — så er vegavleveringsforretninger nå avleggs, d.v.s. hvis man ønsker å betrakte vegen, ny eller utbedret, som en begivenhet, så kan man markere dette ved en avlevering — men man kan også la være.

Imidlertid skal det nå, så snart trafikk settes på en nybygget parsell, holdes en vegregistreringsforretning — den skal også markere at parsellen er tatt over til vedlikehold.

Dette må ikke forstås bokstavelig — det er f.eks. klart at det er anleggets plikt å gjøre parsellen ferdig — etter planen.

Derfor mener vi det er nødvendig, samtidig med vegregistreringsforretningen, å bringe på det rene med hva som skal være vedlikeholdsavdelingens oppgave i tiden frem til parsellen er fullført.

Vi har hittil ikke iverksatt denne ordningen, men nå på tampen av dette året, skal vi bringe oss ajour med dette, slik at vi tra nyttår av, foretar vegregistreringsforretningene etterhvert som forutsatt.

Vegetableringene, da? Farvel kaffe og store taler?

Vel, som nevnt foran, de kreves ikke lengre for riksveggenes vedkommende — for fylkesvegene står de fortsatt ved makt.

Her i Troms har vi funnet det riktig å bibeholde ordningen med vegavleveringer. Vegregistreringene kommer i tillegg som forutgående handling.

Vegavleveringsforretning mener vi som sagt, bør fortsette som før, kanskje i noe forenklet utgave, — en markering av at anlegget er ferdig med sine oppgaver — for å gi lokalsamfunnet en siste mulighet til å komme med merknader på utførelse o.a.

Det er altså fortsatt muligheter for hornmusikk og kaffetår.



Fra vernelederen:

# Mineraloljeprodukter – et varsku!

Advarselsmerking i vente – sikkerhetshensyn må iaktas

I den senere tid har oljeprodukter, spesielt de som leveres fra Sverige, vært påklebet en etikett med følgende eller lignende ordlyd:

## «ADVARSEL

Mineraloljeprodukter med tilsetningsstoffer.

- Unngå langvarig eller hyppig hudkontakt.
- Unngå innånding av oljeholdig luft.
- Vask huden omhyggelig med såpe og vann etter omgang med olje.
- Oppbevares utilgjengelig for barn m.v.»

Merkingen er i henhold til svensk lov, lignende lov ventes også i Norge.

Mineraloljeprodukter kan skape problemer, men problemene kan elimineres ved riktig bruk og renslighet.

Faktorer som teller når man snakker om sikkerhetshensyn ved bruk av mineraloljer er:

1. Brannfare - 2. Skader - 3. Giftighet - 4. Hudirritasjoner - 5. Ubehagelig lukt.

En vil spesielt understreke pkt. 4 hvor det lettest vil oppstå problemer ved uforsiktig bruk og dårlig renslighet.

Vil gi en kort omtale av de forskjellige

faktorer og de hensyn som må tas for å unngå farene eller ubehaget.

### 1. Brannfare

Alle mineraloljeprodukter er brennbare, spesielt løsningsmidler og drivstoffer. Ved håndtering og bruk av disse produkter er all bruk av åpen ild eller røking farlig.

### 2. Skader.

Oljer er blant annet beregnet på smøring. Søl fører til at gulv etc. blir glatte. Dessuten er spilt olje tapte penger. To gode grunner til å unngå oljesøl.

### 3. Giftighet

Alle mineraloljeprodukter vil fremkalle ubehag hvis man får dem i seg. Lege må alltid kontaktes hvis noen får i seg produkter som inneholder bly, ethylen glycol, triclorethylen og tynne basoljer. Spesielt når det gjelder blyholdige produkter må man vaske seg grundig med såpe og vann etter kontakt. Søles produkt av hvilken som helst art i øynene skal det skylles grundig med lunkent vann, minst 15 minutter, lege kontaktes hvis fortsatt ubehag.

### 4. Hudirritasjoner.

I praksis kan meget enkle og billige tiltak eliminere hudirritasjonsproblemet.

- Vask aldri noen kroppsdel med et mineraloljeprodukt.
- Bruk riktig arbeidstøy, f.eks. av bomull.
- Skift arbeidstøy ofte.
- Dusj hver dag etter arbeidstid.
- Vask hender og andre kroppsdelar som blir utsatt for oljesprut så ofte som mulig.
- Bruk milde såper og milde hudkremer.
- Beskytt armene med mansjetter og kroppen med forkle, gjelder spesielt operatører av verktøymaskiner o.l.

Det er mange stoffer som kan irritere huden, mineralolje er bare ett av dem. Hva er det som gjør at mineralolje kan irritere huden?

Produkter som inneholder tynne basoljer, drivstoffer og løsningsmidler har løsende virkning på det naturlige fettlag i huden. Når fettlaget rundt hårrøttene vaskes vekk, vil hårsykkene stå

åpne for inntregning av olje og smuss. Irritasjonen vil først oppstå som tørr hud og små røde prikker i hårfestene. Disse kan utvile seg videre til eksem-lignende sår som vanskelig gror. Med jevn omgang med oljeprodukter og dårlig personlig hygiene er faren for langvarig hudirritasjon til stede.

### 5. Ubehagelig lukt.

Enkelte produkter har en naturlig ubehagelig lukt som ikke kan fjernes eller maskeres. De større lukteproblemer kommer oftest i forbindelse med skjæroljeemulsjoner (olje i vannblandning). Årsaken ligger oftest i urenslighet ved bruk eller ved søl av smøreoljer i systemene. Urensligheten kan oftest føres tilbake til spyting, matrester, melkeskvetter, kafferester m.v. i systemene. Resultatet av slike forurenninger er surning av systemet, bakterievekst og forråtnelse av vannet og lukt er en naturlig følge.

Søl av smøreoljer danner et «lokk» av ren olje oppå emulsjonen, surstofftilførselen forhindres og det oppstår bakterievekst og forråtnelse. Tiltak for å hindre slike ubehageligheter er selvsagt renslighet og størst mulig kontroll med oljesøl.

Håper at disse opplysninger vil være til nytte. Dersom forholdsreglene følges vil en unngå problemene og ubehaget.



# Verneregler

Disse reglene er bestemt

å gjelde for Statens vegvesen i Troms fylke

## I SIKKERHETSBESTEMMELSER/ INSTRUKSER

1

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

2

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

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

3

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

4

For alle kjemiske stoffer som benyttes skal instruks og regler for bruk og oppbevaring nøye overholdes.

5

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

6

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

7

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

8

Bilbeltene som er montert i vegvesenets kjøretøyer skal brukes.

## II PERSONLIG VERNEUTSTYR

1

Det er påbudt å bruke oransje vareklær ved alt arbeid i vegvesenets tjeneste som foregår utenfor verksted eller kontor. Ved bruk av regntøy, skal dette være utstyrt med fast eller løs refleksanordning.

2

Det er påbudt å bruke hjelm ved arbeid i alle hjelmområder. Hjelmområder er f.

# Misbruk av gule blinklys

Verne- og miljøutvalget i Østfold har pekt på det tiltakende misbruk av gule blinklys og beklager i en henvendelse til Hovedutvalget for verne- og miljøvalg (HVMU) de sentrale myndigheters passivitet i

eks. arbeidsområder under dagen (tunnel), arbeid i sand og grustak, større grøftarbeid, alt sprengningsarbeid m.v. Hjelm bør også brukes alle andre steder hvor det kan være fare for hodeskader.

3

Det skal brukes vernefottøy på alle arbeidssteder som kan medføre fare for fot-skader.

4

Øreklokker bør brukes hvor støynivået er høyt (over 85 Db) f.eks. ved alt fjellboringsarbeid, ved bruk av maskiner som ikke er tilstrekkelig dempet og ved arbeid på verksteder m.v. som medfører et relativt høyt støynivå.

5

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

*Ta hånd om de nyansatte og instruer disse om gjeldende forskrifter og verneregler for derved å bidra til trygge arbeidsplasser.*

**Brudd på vernereglerne er tjenestefor-sømmelse og kan medføre avskjedigelse.**

spørsmålet om å få til en styring av monteringen og bruk av slike varsellys.

Under behandling av denne saken i HVMU ble det hevdet at det er alt for lett å få tak i slike varsellys, og videre understreket faren med at respekten for varsellys svekkes med stadig tiltakende misbruk.

Vegdirektoratet mener at det foreligger bestemmelser i vegtrafikkloven samt gjennom egne instruks om hvordan varsellys skal brukes, og at misbruk av varsellys må således bli et rent kontrollspørsmål.

Vi må imidlertid bare innrømme at misbruk også forekommer blant vegvesenets egne sjåførere og maskinkjørere og vi finner det derfor nødvendig å innskjerpe instruks for bruk av varsellys som gir blinkende gult lys til alle sider.

Og instruks finner du i bilen eller maskinen — bare se etter — den skal være der. Borte, sier du. Da bør du straks ta initiativ til å få tak i en ny — eller legg «Vegstikka», dette nr. der — for her står det:

## GENERELLE BESTEMMELSER

*Fra vegtrafikkloven siteres:*

§ 11

*«Fører av utrykningskjøretøy kan om nødvendig fravike det som er fastsatt i eller i medhold av §§ 4, 5, 6, 7 og 8. Samme adgang har fører av vegarbeidsmaskin, brøytebil, sandstrøbil eller annet kjøretøy som nyttes til arbeid i vegvesenets tjeneste, når det er nødvendig eller til vesentlig lette under arbeidet. Når bestemmelsene fravikes, skal føreren vise særlig aktsomhet, og sørge for at kjøre-*



tøyet gir varsel med godkjente lyd- eller lyssignaler».

I kjøretøysforskriftene § 17.3, § 65.3 og § 87.5 er det fastlagt at henholdsvis:

«Bil, beltebil samt traktor og motorredskap som under arbeid på veg nyttes i strid med bestemmelsene i trafikkreglene (jfr. vegtrafikklovens § 11), eller som nyttes på en slik måte at den kan være til særlig fare for annen trafikk, skal ha minst en varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider».

I kjøretøysforskriftene § 142.1.4 er det dessuten fastlagt at:

«Kjøretøy eller kjøretøy inklusive last som har en bredde over 2,50 m, skal varsles med varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider».

#### FORKLARING

Det er i foran siterte paragrafer i vegtrafikkloven og kjøretøysforskriftene gitt rett og plikt til å varsle spesielt risikobetont arbeid, ved å bruke varsellykt som gir blinkende gult lys.

For at varsellykten skal få den tilskattede effekt, nemlig å verne trafikanter og vegarbeidere, er det viktig at varsellykten brukes korrekt. Feil og utidig bruk svekker respekten for det gule lyset. Misbruk er dessuten straffbart.

Statens vegvesen har et stort antall maskiner og biler som er utstyrt med varsellykt. Det er derfor av den største betydning at vegvesenets maskinførere og sjøfører benytter varsellyktene på korrekt måte og derved er et eksempel for andre trafikanter.

For ytterligere å klargjøre bruken vil en nevne noen praktiske eksempler.

#### NAR SKAL VARSELLYKT BRUKES:

Varsellykt skal brukes under arbeid med snøbrøyting, sand- og saltstrøing. Over-skrider plogens eller skuffens bredde 2,50 m skal varsellykt alltid brukes, enten det brøytes eller bare kjøres tomkjøring med plog.

#### NAR SKAL VARSELLYKT IKKE BRUKES:

Varsellykt skal ikke brukes ved vanlig kjøring såsant ikke største bredde er over 2,50 m.

Varsellykten skal ikke brukes ved tomkjøring med sand- og saltspredere, såsant ikke største bredde er over 2,50 m.

Varsellykt skal ikke brukes ved vanlig kjøring med tilhengere, tilhengerredskaper eller slep selv om transporten foregår med lav hastighet, såsant største bredde ikke er over 2,50 m.

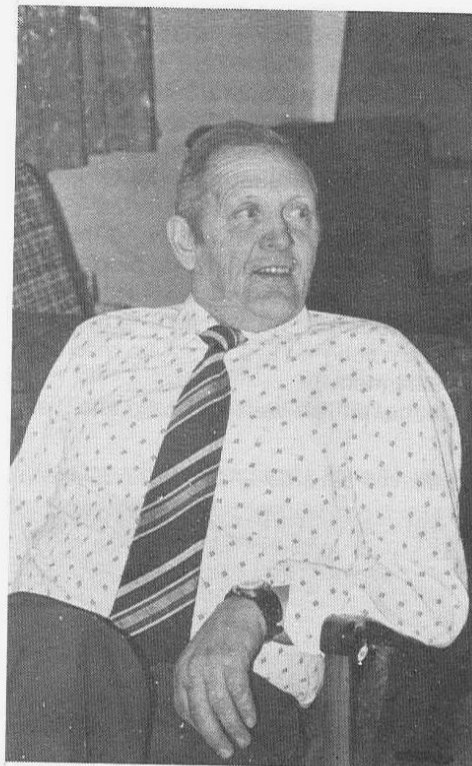
Varsellykt skal ikke brukes ved vanlig kjøring på veg med dumpere, motorveg-høvlere, traktorer, feiemaskiner, hjullastere m.fl. som vanligvis kjøres med lav hastighet, såsant største bredde ikke er over 2,50 m.

Varsellykt skal ikke brukes til å «legalisere» ulovlig parkering.

#### GYLDIGHET

Denne instruks gjelder for Statens vegvesens maskinpark. Et eksemplar av instruksen skal finnes i alle Statens vegvesens motorvogner (maskiner) som er utstyrt med varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider. Instruksen gjelder også for private motorvogner (maskiner) som leies av Statens vegvesen i den utstrekning disse er utstyrt med varsellykt.

## Det har vært en fin tid



### Snøbrøyting er dramatikk

... Vi brøyttet over Bukkemyra en vinter i 30-åra, stiv nordvest-kuling og snøkov. I et øyeblikk av ubetenksomhet åpnet sidemannen bildøra for å spytte ut skråtobakken — om skråtobakken fant vegen ut vet jeg ikke — bildøra blåste av hengslene som om lynet hadde slått ned. Borte vekk var den. Snøkovet var nå like ille inne i hytta som ute — sidemannen måtte

fungere som innvendig vinduspusser mens vi tok oss fram til Veilund. Med bl.a. finérplater fikk vi da tettet for døråpningen, brøytingen måtte jo fortsette. Da det letnet i været fant vi døra stående ute på Bukkemyra, 25 - 30 meter fra vegen, like hel, også glasset. Og den ble satt på bilen igjen.

Det har ikke manglet på dramatikk i Magnor Fossbakks tilværelse i vegvesenet, bl.a. lå jo brøyteroden på fjellovergangene i Gratangen midt i krigssonen i 1940. Den gang brøyttet vegvesenet i Troms også Bjerkviklia i samme slengen og den 9. april 1940 tidlig om morgenen snudde Fossbakk med brøytebilen nede i Bjerkviklia uten å vite at tyskerne da allerede sto i Bjerkvika, uten å vite at det var krig.

— Senere på formiddagen den 9. april 1940 kjørte vi brøytebilen i spissen for 9. bergartilleribataljon da vi ble stoppet ved Gratangen turiststasjon av en kvinne. Hun kunne fortelle om panserskipene «Norge» og «Eidsvold»s skjebne, om tyskernes første bevegelser. Hadde denne bataljonen kjørt rett i armene på tyskerne, ja da er det vel et spørsmål om det hadde blitt noen krig i Nord-Norge den gang.

—Og vi fikk da jobben å brøyte opp vegene igjen da tyskerne var drevet tilbake etter framstøtet til Lapphaugen. Det var dramatisk nok det også — ikke rent få «blindgjengere» fra tysk artilleri lå i snømassene. Men det gikk uten uhell. Nåværende overingeniør Eilif Os dukket opp både natt og dag under dette arbeidet og da en major takket vegvesenet for fin innsats, husker jeg Os svarte med å si bl.a. «dere har fått både det beste materiell og de beste folkene vi rår over». Ihvertfall — det var en stri tønn.



## Varierte oppgaver

Magnor Fossbakk hører til de som har vært med på det aller meste i vegvesenet, anleggsarbeid, vedlikeholdsarbeid — både manuelt og maskinelt — deltatt i forskjellige faser av planlegging, for å ta det litt grovt.

— Mitt første møte med vegvesenet var tilfeldig, som 15-åring dro jeg en dag i 1928 på vedhogst i Spansdalen. Der foregikk stikking av vegen, det var en ikke ukjent vegingeniør, Knut Waarum som manglet en hjelper, og jeg takket ja.

De neste årene gikk uten noe særlig kontakt med vegvesenet, det meste var litt snømåking. Etter et par år på notfiske som maskinist, fikk jeg i 1934 jobb som hjelpesjåfør i vegvesenet og fra året etter

med fast stasjon på Veilund, i det gjenget var ellers bl.a. Martin Sletten, Hans Pedersen, John Blom.

Og siden da i helårsarbeid for vegvesenet.

— Og oppgavene har i disse årene vært så forskjellige, skulle vi tro?

— I 1936 fikk jeg ansvaret for den første kompressoren som vegvesenet her i fylket anskaffet. Det var en Ingersoll Rand og den reiste jeg da rundt med, fra Ofoteidet til Balsfjord og i Finnsnesområdet.

Videre er det blitt høvelkjøring, reparasjoner av biler og maskiner og ploger.

Før VHF-tiden sto man ofte som formann ovenfor ansvaret med å ta avgjørelser uten mulighet til å konferere med oppsynsmannen.

Det har alt i alt vært en fin tid alle disse

årene, fint forhold både med arbeidskamerater og med overordnede. Jeg har jo vært så heldig å ha hatt særlig varierte oppgaver. Dette kan nok ikke dagens funksjonsdeling tilby oss i tilstrekkelig grad, man blir for spesialiserte.

— De mest strevsomme oppdragene?

— Sideplogkjøringen før i tiden, så absolutt. Utstyret med sideplog måtte nemlig rigges ned når vi passerte de smale bruene, og dem kunne det være flere av på samme oppdraget, rigges ned foran brua og opp igjen når brua var passert. Og samme prosedyre på tilbaketuren. Var det rart at det kunne gå opptil 1/2 døgn i ett strekk før vi var på Veilund igjen.

— Eller i 1945, smått om biler som det var, hadde brøyterode Kistefoss - Bekke-

botn - Kastneshamn - Røkenes i Lavangen pluss noen vegarmer, det ble ca. 200 km før jeg var gjennom alt.

## En bra arbeidsplass

— Magnor Fossbakk, i dag er vegvesenet en ettertraktet arbeidsplass, det vitner den store søkermasse til alle ledige jobbene om. Men har det nå alle tider vært like gjevt i vegvesenet?

— I en periode etter krigen mens gjenoppbyggingen var mest intens, kunne det kanskje være en noe laber interesse for vegvesenet. Ellers tror jeg det alltid har vært gjengs oppfatning at i vegvesenet er det stabile og reale forhold, selvom man kanskje ikke alltid fulgte opp med

Strømmen — norskbygget brøytebil med Fossbakk ved sin side — fra midt i 30-årene.



Sideplogutstyret Fossbakk forteller om.





lønnsmessige og sosiale goder i samme takt med øvrig anleggsarbeid.

Men vi opplevde en gang å treffe på folk i kuling og snøfokk oppe i fjellet — de mente å ha merket det gikk noe tregt med brøytingen og stilte opp i håp om en hjelpejobb — midt på svarte natta! Vel, det var kanskje ikke først og fremst vegvesenet de søkte, men noen ekstraslanter i en ellers mager tilværelse. Den gang følte vi oss som privilegerte, vi som hadde helårsjobb i vegvesenet.

## Tillitsmann og politiker

Som vedlikeholdsdriftens representant i Samarbeidsutvalget i 12 år har Fossbakk vært aktivt med å bringe flere viktige saker i havn til beste for etaten og ikke minst for de ansatte. Også i samarbeidsutvalgets forløper, driftsutvalget, deltok Fossbakk.

— Og innimellom har du vært politiker også?

— Jeg kom først med i lokalpolitikken uten egentlig å ville det. Men da jeg først var valgt inn i Salangen kommunestyre, øket da også interessen for alle de oppgaver som er tillagt en kommune. Av de 12 årene i kommunestyret, ble det 8 som varaordfører, og det førte selvsagt med seg at jeg også kom med i diverse nemnder bl.a. bygningsrådet, tvistnemnd i trygdekassen, husbanknemnda, her sitter jeg forresten ennå.

## Og nå snart pensjonist

— Ikke noe i veien med meg fysisk, kunne derfor gjerne stått til 65, men etter over 40 års tjeneste synes jeg det er fint å kunne ta det litt roligere nå. En liten jobb i

## Vegkontoret med U-hjelp

Mens vi nå går å venter på vårt uhjelpsbidrag, Harry Albrigtsens hjemkomst fra Tanzania, forbereder vi oss på utsendelsen av ny pulje.

Planavdelingens Johan Filseth skal til Yemen — 1 års engasjement — mens grunnseksjonens Gaute Kydland skal stille i Vegdirektoratet — 2 år trengs det der.

Ettersom «Vegstikka» har trukket mange og lange vekslers på disse, særlig gjelder dette Kydland — takker vi hjertelig for fin interesse for avisen og håper de opptrer som vår spesielle utsendte hvis tiden strekker til.

LYKKE TIL!

## Ersfjord på Senja

har i disse dager fått sin vegutløsning. Lørdag 13. november fikk Berg kommunestyre spesialløyve for å ta seg fram med buss til Ersfjord for å avholde sitt møte der.

En uke senere er det klart til åpning for alminnelig ferdsel på fylkesveganl. Steinfjord - Ersfjord og forberedelsene til brøyting er i full gang.

ny og ne kan man vel ta, kanskje har også vegvesenet bruk for meg av og til.

Og så skal jeg se å få skikk på hagen, prøve med litt grønnsaker og bær.

Så, Fossbakk, som nå ved juletider forlater de aktives rekker.

## Nytt ferjesamband

Den 15. oktober i år ble ferjesambandet Grytøy - Sandsøy - Bjarkøy åpnet for trafikk.

Ferjeleiene som i samme rekkefølge har fått navnene Fenes, Altevik og Austnes,

hører til de mest supermoderne som er bygget her til lands.

Så fremt ferjene har den riktige utrustning, har man festeordning som gir så høy sikkerhet at påbudet for passasjerer

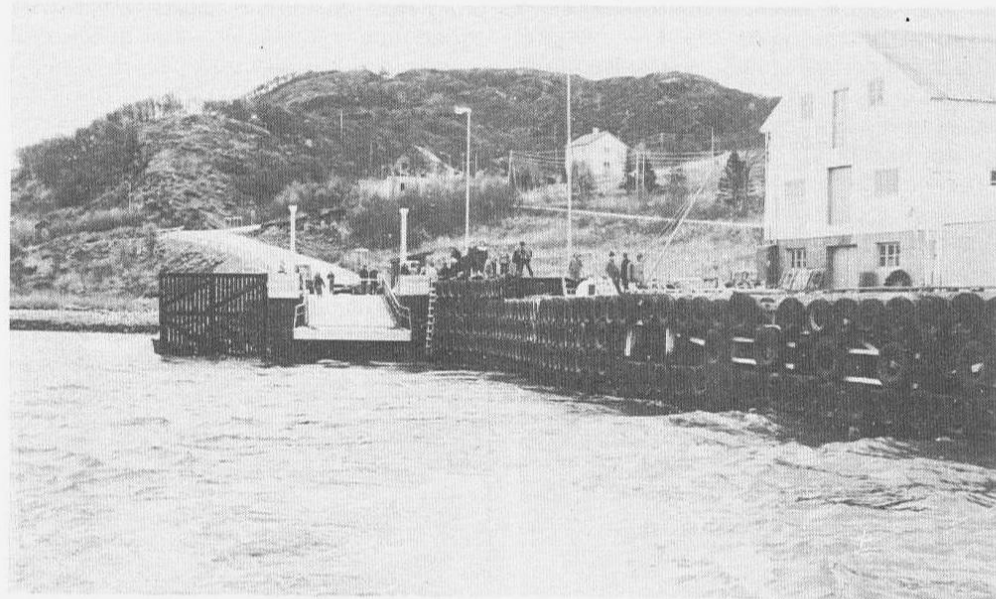




om å forlate bilene under ombord- og ilandkjøring kan fravikes.

Tidligere var ferjeleiene med vippeanordning avbalansert for lettere å kunne heve og senke ferjebrua. Nå har hydraulikken overtatt også her og brua fjernstyres fra ferja.

Under åpningen var det stort frammøte



på Sandsøy og Bjarkøy og på sistnevnte sted ga skolekorpset til beste både med fedrelandssang og marsj.

På billedmontasjen ser vi fylkesmann K. E. Haug og ordfører Martin Gideonsen som de første. Videre Atlevik ferjeleie og ei trapp ved samme som ble påbudt utbedret — det foregikk nemlig avlevering samtidig.

#### KUNST PÅ ARBEIDSPLASSEN —

*forts. fra side 11*

5. Verksted og tilstøtende område som blir benyttet må ryddes, og private ting (biler o.l.) må fjernes ved kveldens slutt.
6. En ansvarlig person skal påse at bruk av verkstedet skjer i samsvar med forutsetningene. Dette tilsyn må skje uten utgift for vegvesenet.
7. Personer som ønsker å benytte verkstedet må tegne seg på en liste, slik

*at vegvesenet til enhver tid vet hvem som er til stede på disse «hobbykvelder».*

8. Det er forbudt for andre enn de ansatte i vegvesenet å oppholde seg i verkstedet eller delta i arbeidet.
9. Vegvesenet fraskriver seg ethvert ansvar for uhell og skader på person eller privat materiell, som måtte oppstå under arbeidet disse kveldene.

## Opplegg for systematisk kontroll av skilting ga premie



*Formannen i SU, Martin Rognli overrekker Inge Iversen premien.*

I et tidligere nr. av Vegstikka fortalte vi at samarbeidsutvalget hadde honorert oppsynsmann Inge Iversen for hans initiativ til å gjøre arbeidet med skiltvedlikeholdet mere oversiktlig og effektivt.

Inge Iversen er jo til daglig skiltmesteren vår. Selvom det hovedsaklig er nyskilting som er hans virke, er det vel ikke til å unngå at han også har filosofert over skiltenes videre skjebne.

— Iversen, kan det virkelig være noe stort problem å holde orden på skiltene?

— I løpet av de siste 5 årene har antallet skilt og ulike former for markeringer

steget til mellom 15.000 og 20.000 langs riks- og fylkesvegene i Troms. Det er klart at dette stiller helt nye krav til skiltvedlikeholdstjenesten. Skadde skilt skal skiftes eller repareres, det skal fjernes kratt og snø som er sikthindrende og skitne skilt skal vaskes, for å nevne det viktigste.

Når antallet skilt blir så stort, kan en ikke vente at noen skal huske hvilke skilt som skal stå på de ulike steder langs vegene. Et underskilt kan f.eks. være borte etter vinteren uten at noen tenker over at det nettopp her hører et underskilt til. Dersom det ikke er et opplegg for sys-





Flott klokke.

tematisk kontroll, må det antas at skilt kan komme til å mangle i lang tid før noen merker det.

—Og dette har du en patentløsning på?

—Jeg har foreslått at det tas i bruk et skjema som legger opp til systematisk kontroll av skiltingen hver vår.

Skjemaet viser hvilke skilt som skal stå langs den enkelte veg og hvor de er plassert i kilometreringen. Det er også plass til å anføre materiell som skiftes, materiell som må bestilles før utbedring kan finne sted eller skilt som bør skiftes neste år.

Slike notater vil etter en tid gi gode erfaringstall for hvor mye skiltmateriell som må finnes på lager. Videre kan man få tips om hvor stor del av skiltene vi må

forvente skadet i løpet av et år, både for hele fylket og de ulike distrikter.

Det er også av stor verdi å kunne planlegge utskifting av skilt som er litt skadet til f.eks. året etter. Vi kan da nyte godt av de ekstrarabatter som gis ved langtidslevering av skilt. Samtidig får vi tid til å innpasse eventuelle endringer av visningsmål og annen skilting i det løpende vedlikehold.

—Her kreves øyensynlig både systematikk og nøyaktighet for at systemet skal virke etter sin hensikt.

—Det er klart at oppgavene også innen vedlikeholdssektoren er så mange at det til enhver tid er nødvendig å prioritere. Men vi får håpe at det er kapasitet til å gjennomføre et godt skiltvedlikehold over hele fylket. Det ligger et godt trafiksikkerhetstiltak i det.

Inge Iversen er ikke i tvil.

Og systemet har vært prøvd en tid hos vegmester Ernst Hansen som bare har lovord om Iversens opplegg. Hansen foreslår ellers at denne oppgaven bør tillegges skiltformannen, da kan skjemaet ajourføres etterhvert som tingene skjer.

---

## LTP-arbeidet skrider fram

Et utkast til grunnlag og overordnede mål for Statens vegvesen har vært til drøfting i samtlige avdelinger på vegkontoret.

Utkastet fikk her en blandet medfart. Styringsgruppen kom etter dette fram til at utkastet i visse deler var mangelfullt, at det var dårlig balanse mellom flere av avsnittene og gruppen var heller ikke enig i redigeringen.

I uttalelsen til LTP-sekretariatet i Vegdirektoratet, mener styringsgruppen at do-

kumentet bør få en bedre språkføring — kanselispråk er ikke forenlig med tidens avbyråkratiseringsprosess.

Hovedavsnittet *vegvesenets grunnlag* bør endres noe - bl.a. er det pekt på at begrepet *forvaltning* må med både i defineringen av grunnlag og hovedoppgaver. Det siktes her til håndhevelse av gjeldende lovregler og forskrifter slik at vegnettet bevares i en slik stand at det kan tjene den hensikt som er forutsatt.

Gruppen synes formuleringen og bruken av begrepet Statens vegvesen er noe uklar og spør om målsetningsdokumentet bare skal gjelde de områder Staten er vegholder eller om det skal omfatte fylkesveger og for den saks skyld også andre vegkategorier som er åpen for alminnelig ferdsel.

I det andre hovedavsnittet, *overordnede mål for Statens Vegvesen*, har det i avdelingene hersket stor uenighet om at utkastet hadde fått en rotet oppstilling. Etersom gruppen heller ikke fant tilstrekkelig balanse mellom postene i dette avsnittet, har den foreslått en omredigering og tildels ny og utvidet oppbygging.

Om et stadig tilbakevendende debatttema i vegvesenet — entreprenørdrift kontra egenregidrift — har gruppen uttalt:

---

*«Ut fra beredskapshensyn som tilsier at vegvesenet til enhver tid må være inntakt hva mannskapsstyrken og maskinpark angår, bør vegvesenet utføre den vesentligste drift i egen regi. Dette for å holde mannskapene på et kontinuerlig høyt faglig nivå og for å kunne fornye maskinparken i takt med tekniske forbedringer. En gjør unntak for spesielle prosjekter, som større bruarbeider, ferjekai etc. hvor entreprenøren kan sitte inne med nødvendig know how og spesialutstyr».*

Gruppen kommer under et annet punkt inn på at ettersom det er politisk enighet om å styrke distriktenes evne til å fungere

tilfredsstillende i samfunnet, bør vegvesenet ikke bare innenfor økonomiske rammer, men også innenfor distriktspolitiske rammer og beredskapsmessige hensyn, gjennom lokale innkjøp, bidra til å kunne oppfylle den målsetting som nevnt foran.

Dette er bare noe av det som er trukket fram i foreliggende uttalelse til det sentrale LTP-sekretariat og gir oss med det.

Nærmere vurdering av gruppens svar-dokument blir vel litt umulig uten samtidig å gjengi hele utkastet om

*«Grunnlag og overordnede mål for Statens Vegvesen».*

En viss rettferdighet skal man jo yte utkastet også — det var også mange punkter som ble stående uangrepet.

Likevel, LTP-arbeidet skrider fram — 11 gode sider produserte vår lokale gruppe.

Interesserte kan få seg tilsendt hele produktet ved å henvende seg til vårt lokale LTP-sekretariat v/plansjef Bjørn Stiberg, eventuelt overingeniør Thor Hugo Brox.

---

## Kurs – generell vegbygging

Vi er nå i gang med en ny serie av disse kursene som er myntet på tjenestemenn i utedriften.

Det første i høst, som imidlertid er det fjerde i rekken, ble åpnet på Finnsnes 26. oktober av overingeniør Andreas Setsaa.

Han sa — det vi nå er med på, er noe helt nytt i denne etaten. Et systematisk opplæringsprogram er nå startet, hele landet vil etterhvert komme med, og det er



meningen at alle ansatte skal gjennom dette kurset og sannsynligvis også andre kurs. Vi har ennå mye å lære om hvordan kurset «Generell vegbygging» skal presenteres, sa Setsaa videre, — om hva vi bør legge vekt på og hvor mye vi bør ta med. Ikke minst har kursdeltakerne mye å bringe fram av erfaringer i anlegg og vedlikehold av vegene, for å utfylle den teoretiske framstilling av vegarbeidsprosene som presenteres på dette kurset.

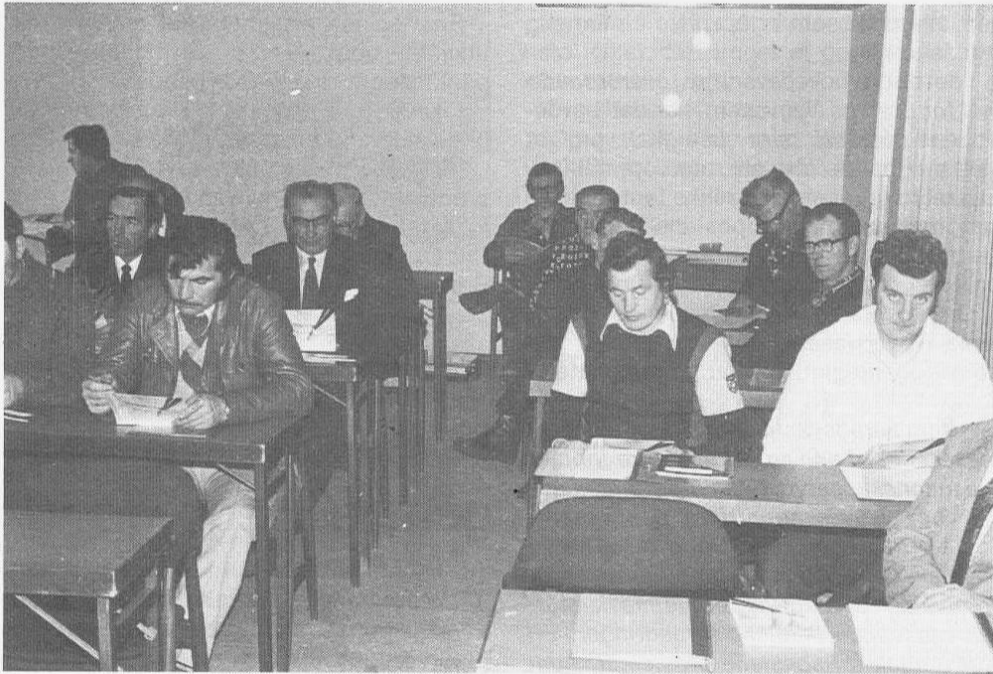
Og ettersom kurset skred fram, kunne man konstatere — mannskapsstyrken

hadde sunket de siste årene, mens bevilningene derimot hadde gått kraftig i været — et tydelig argument for viktigheten av å være best mulig skolert.

Når dette leses, er vel også de annonserte kurs på Oteren og i Harstad avviklet, men like over nyttår kommer vi igjen til nye puljer tjenestemenn — det er fortsatt «Generell vegbygging» det går på, og antagelig etter dette programmet:

5/1 - 7/1 1977 Skjervøy  
10/1 - 12/1 1977 Gratangen

*Fra Finnsneskurset.*



## På tur med pensjonerte vegtjenestemenn



*Deltakere på turen fra Tromsø.*

Av årets velferdsbevilgning hadde Samarbeidsutvalget for vegvesenet i Troms stillet til disposisjon midler til å avvikle et par pensjonistturer.

Et tiltak som dette har nok vært foretatt tidligere. Men det er nå tanken at slike turer skal komme noe mere regelmessig enn før.

Og nå i høst, nærmere bestemt 26. august, gikk den første av årets turer av stabelen. Vel 20 pensjonister hjemmehørende i Lyngen, Storfjord og Kåfjord entret bussen for en rundtur i Målselvdistriktet.



*Kjente fjes på turen fra Lyngen.*



Den andre turen som ble foretatt 16. september var det deltakere fra Tromsø, Balsfjord og Karlsøy kommuner. Og for disse gikk turen fra Tromsø med ferja over til Vikran - nordsida av Malangen til Olsborg og tilbaketuren ble lagt om Storsteinnes og rv. 858 til Vikran.

Et besøk i Rognmogruva hvor det foregår oljegrusproduksjon i stor stil, sto på programmet for begge turene.

Strålende høstvær skapte en fin ramme over det hele — og vi håper pensjonistene fikk det det var ment å være — en hyggelig avveksling i hverdagen.

*Oppsynsmann Ola Kristiansen satte pris på verkstedbesøk — her sammen med Sverre Isaksen t.v. og Jahan Hamnvik.*

## Nytt fra administrasjonen

### *Tiltredelser ved vegkontoret:*

Kontorassistent Ann-Sylvi Hansen har søkt om, og er fra 1/9 gått over i halvdagsstilling.

Det er samtidig opprettet en ny halvdagsstilling hvor Norun Isaksen er ansatt fra 15/10.

Harry Albrigtesen tiltrådte igjen 1/12 etter 4 års permisjon. Han har i denne tiden tjenestegjort for NORAD i Tanzania.

Stig Sørensen og Halle Fossbakk er ansatt som h.h.v. tekniker og teknisk assistent.

Johnni Håndstad er ansatt som tegner.

### *Fratredelser ved vegkontoret:*

Gaute Kydland har 2 års permisjon fra sin stilling som jordskifte kandidat. Han har tiltrådt et engasjement i Vegdirektoratet. Johan Filseth har 1 års permisjon fra sin stilling som avdelingsingeniør for å tjenestegjøre i Yemen.

### *Tiltredelser i utedriften:*

Kridtian Olsen er ansatt som midlertidig oppsynsmannsassistent ved geoteknisk avdeling.

### *Fratredelser i utedriften*

Hans Andreassen, Stonglandseidet, er sluttet etter oppnådd aldersgrense.

### *Laboratorieseksjonen*

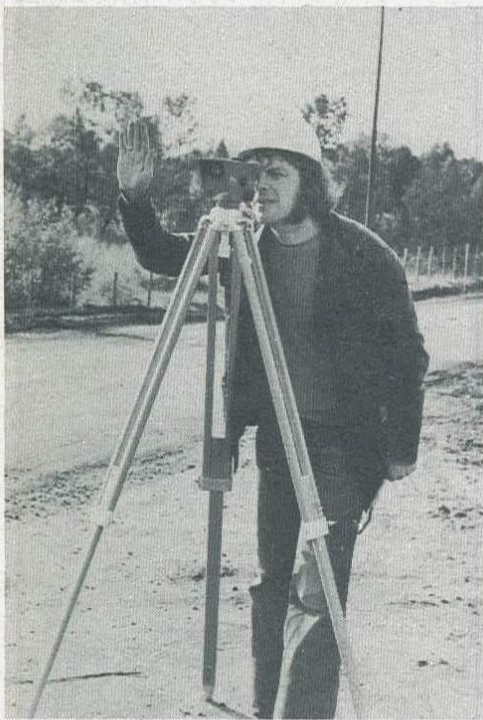
eller det som vi tidligere har kalt geoteknisk seksjon, er organisasjonsmessig tatt ut av planavdelingen. Seksjonen sorterer nå under driftssjefen.

*En smilende og blid kantinebestyrer sørger for god mat og drikke for vegkontorets personale.*

*Herlaug Berg heter hun og er midlertidig ansatt i Solveig Hilton's permisjon.*







Mellom Silsand og Islandsbotn på Senja har det vært arbeidet intenst denne høsten med dekkelegging som mål før vinteren satte inn.

Oppsynsmannsassistent Tor Inge Hole sikter seg her inn og forteller at på det meste var det 17 biler i sving i massetransport og holdt bare været så skulle også programmet holde.

Og det gjorde begge deler — nå ligger det et flott oljegrusdekke her, mens etterpussen fortsetter.

FORENKLING ● FORBEDRING ● EFFEKTIVISERING

er til enhver tid aktuelle stikkord

AVBYRÅKRATISERING

er et annet stikkord  
som har sammenheng med forrannevnte

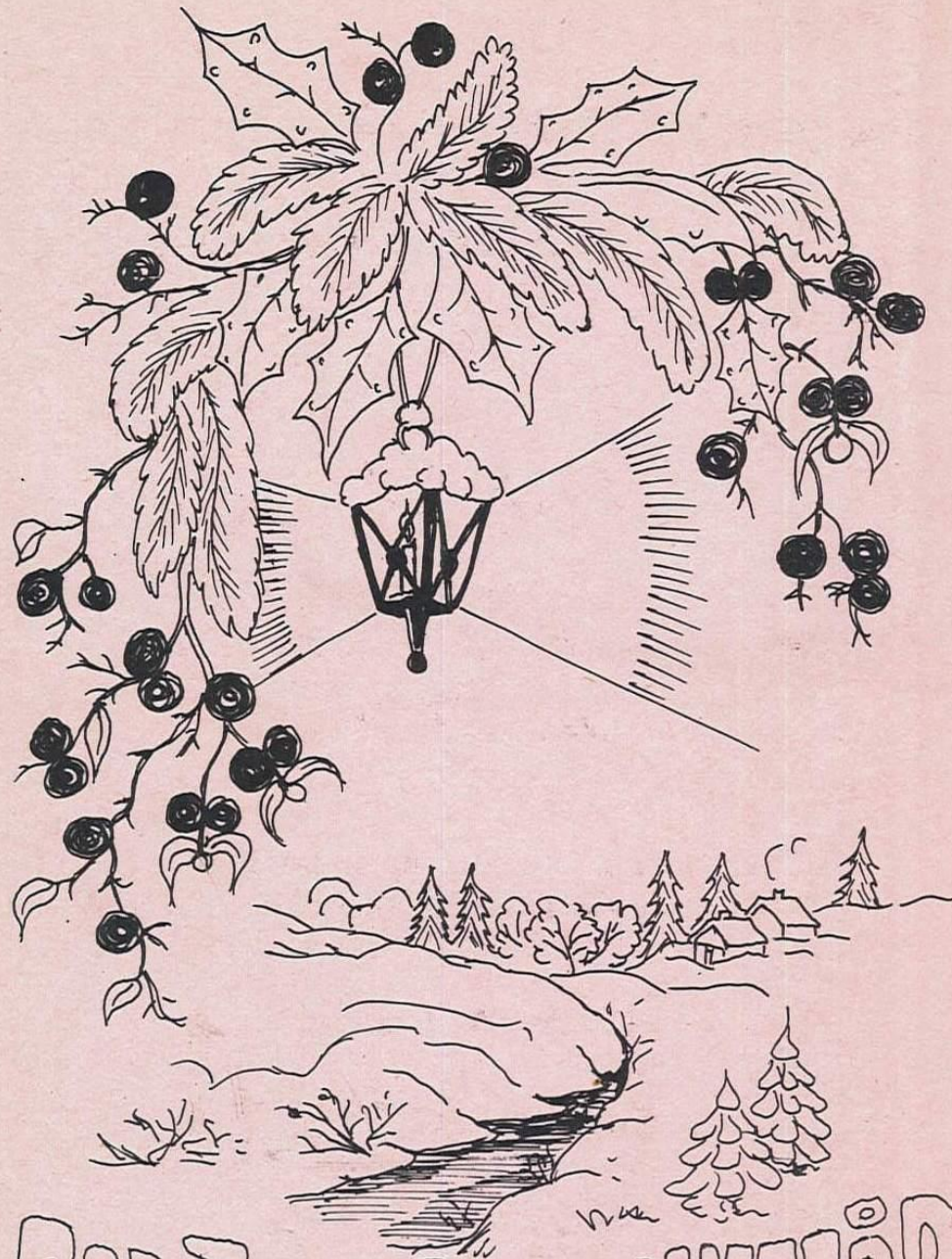
*Er du klar over at gode forslag premieres?  
og at de i en viss utstrekning  
premieres lokalt?*

Nærmere retningslinjer er tatt inn  
i Vegstikka nr. 2 fra mai 1976.

*Adressen for forslag :*

STATENS VEGVESEN  
Samarbeidsutvalget  
boks 615 - 9001 Tromsø





GOD JUL - GODT NYTTÅR