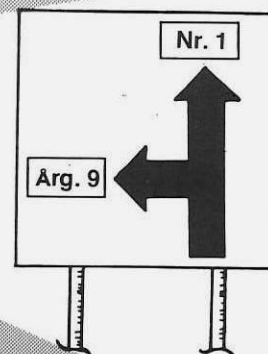


Vegs ikka



Februar 1977



Nr. 1 - Februar 1977
9. ARGANG

INNHOLD:	side
Avkjørsler — enda farligere	3
Biltilsynet i forbedret utgave	4
Biltilsynet i Tromsø inn i nybygg	5
Fortau på Tromsøbrua	8
Deltidsansatte i utedriften	9
Gjennomsnittsalderen i vegvesenet synker	12
Nye skademeldingsskjema	12
Nytt anlegg: Rv 86 Sørreisa - Finnfjordbotn	13
Sand bru — for tredje gang	15
«Vegen og vi» på nye veger	18
Langs Gratangsfjorden	19
Kostnadsfordeling på egenmaskiner i 1976	21
Ryggning — stadig kollisjonsårsak	22
Oppsetting av brøytstikk	23
Ny anleggsstasjon ved Svanelvplass	25
Vegstikkas redaksjonsråd	26
Ikke merkbart merarbeid for å slippe støvet	27
Nytt fra administrasjonen	28
Vi gratulerer	29
30	
Kjørehell — forklaringer	30
Nyheter	31
Veg-sport	32

I redaksjonen:

Redaktør: Olve Reiersen
Red.sekr.: Anna Josefsen

Redaksjonsråd:

Overing. Gunnar Berntsen
Vegmester Guttorm Henriksen
Verkstedarb. Åge Seppola
Avdelingsing. Kjell Kvåle
Biltilsynssjef Odd Halvorsen

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Harald Olsens Trykkeri

Opplag:

1350 eksemplarer

Forsiden: Åpen bom — Mettevoll (Kvænanngsfjellet) — symboliserer vinteren 1976/77
hittil — ingen stengte veger i fylket.

Avkjørsler — enda farligere

Vi har hittil regnet at 15 - 20 % av det totale antall trafikkulykker her i landet har direkte tilknytning til avkjørsler.

For å sette slike ulykkestall inn i lokalt sammenheng, har vi gjennomgått ulykkesregisteret i Troms fylke for årene 1968 - 75.

Og hva fant vi?

Av 638 ulykker synes hele 173 eller 27% å ha skjedd i direkte tilknytning til avkjørsler!

Etter dette er det grunn til å spørre — er vi «for snille» i vår avkjørselsbehandling?

Vi innvilget nemlig i 1976 25% av søknadene om ny avkjørsel fra riksveg, 58% av søknadene om ny avkjørsel fra fylkesveg, og når det gjelder utvidet bruk av eksisterende avkjørsler fra riksveg fikk 88% av søkerne **ja**, mens tilsvarende tall for fylkesveg var 98%. Antall avkjørselssøknader kom i 1976 opp i 1.143.

Det er imidlertid visse usikkerhetsfaktorer ved vurderingen av ulykker i direkte tilknytning til avkjørsler. Vi vil derfor gå gjennom politiets register for å finne den nøyaktige prosentandel av ulykkene som skyldes avkjørsler, hvilke type ulykker som dominerer og hva som eventuelt kan gjøres for å redusere disse ulykkene.

Dette prosjektet vi har gitt oss i kast med indikerer i alle fall det vi lenge har hevdet — at alle avkjørsler kan være farlige. Når det så i tillegg synes som om ulykker i tilknytning til avkjørsler får alvorligere følger — hele 20 av 60 dødsulykker skjedde i slik sammenheng — er det grunn til å understreke nødvendigheten av å føre en streng avkjørselspolitikk om vi ønsker å redusere antallet trafikkulykker.

Biltilsynet i forbedret utgave

«Fra 1. januar 1977 er det i Troms som et av 4 prøvetrykter etablert en ny organisasjonsform for biltilsynet. Og navnet BILTILSYNET er da et av det nye som denne ordningen har ført med seg. Videre forutsetter reformen at biltilsynet administrativt organiseres i regioner tilsvarende fylkene og ledes av en biltilsynssjef som knyttes nærmere til vegsjefens apparat. Faglig vil biltilsynet fortsatt sortere under Vegdirektoratet.

I Troms har vi fra før stasjoner i Harstad og Tromsø — i tillegg har vi i Tromsøstasjonen en underavdeling på Finnsnes som i dag utfører ca. 30% av de funksjoner som omfattes av hovedstasjon. Finnsnes forutsettes imidlertid innen 2 år å være utbygget til en selvstendig stasjon på linje med de øvrige 2 i fylket. Videre får man i et samarbeid med vegvesenet en stasjon på Storslett som skal betjenes fra Tromsø foreløpig, 4-6 døgn pr. måned. På sikt er det mulig at også denne utvikler seg til en selvstendig stasjon».

Og som vi har omtalt et annet sted i Vegstikka, Odd Halvorsen er ansatt som biltilsynssjef i Troms fylke. Vi spør Halvorsen — hvilke oppgaver venter nå en biltilsynssjef?

— I første rekke å sette i verk de tiltak som det er lagt opp til etter St.melding nr. 79 1974/75, og det vil da igjen bl.a. si å organisere arbeidet i biltilsynet etter nye prinsipper, foreta en funksjonsdeling. Det vil etterhvert bli ansatt seksjonsledere, en stab tilknyttet biltilsynssjefen og som skal ta seg av hver sine felt, nemlig kjøretøykontroll, føreprøver og administrasjon på fylkesplanet. Men dette skjer nok ikke over



Biltilsynssjef Odd Halvorsen

natten, en rekke spørsmål må først avklares. Jeg regner imidlertid med at det møtet de 4 tilsynssjefene nå skal ha med Vegdirektoratet vil klargjøre en hel del.

— Hva vil man oppnå med denne funksjonsdelingen?

— Arbeidsfeltet er etterhvert blitt så komplisert at det er ikke tvil om at en løsning med spesialisering vil innebære store fordeler.

— Da vegvesenet i sin tid funksjonsdelte oppgavene, knirket det ikke så rent lite i begynnelsen. Frykter du noe liknende i biltilsynet?

— I vegvesenet har man vel forlenget funnet ut at funksjonsdelingen var et

riktig skritt å ta og jeg kan ikke i dag se noen negative sider ved en deling av oppgavene i funksjonen hos oss. Men jeg tror nok det vil være klokt og ikke gå for fort fram — alt har sin omstillings-tid.

— Vi har nå nye moderne stasjoner overalt i fylket hvor biltilsynet holder til. Det betyr vel en betydelig styrking av trafikksikkerhetsarbeidet.

— Det er klart at forandringen er til det bedre. Spesielt er kontrollene blitt mye bedre faglig, og at denne tar forholdsvis mindre tid. De nye lokalene bidrar til å øke kontrollkapasiteten betydelig. Hvor mye kapasitetsøkningen er, kan vanskelig måles. Tidligere ble det ikke foretatt jevnlig kontroll etter noe bestemt mønster. På grunn av bemanningen kan man si at tekniske kontroller mer har vært brukt som regulator — har vi hatt ledig arbeidskraft så har vi fylt opp med tekniske kontroller. Det vil imidlertid ikke være noe problem å øke kapasiteten med 100% og mer i de nye lokalene.

— Og vi har fått bedret forholdene for de som skal avlegge føreprøven, det er vel også viktige momenter?

— Meget viktig og har den største betydning, både for de bilsakkyndige og for kandidatene. En viss omlegging i rutinen har vi også foretatt, idet vi nå har redusert det antall kandidater hver bilsakkyndig har kjørt opp med daglig. Dette for at man i føreprøvesituasjonen ikke skal føle at det er tidsnød.

Og Halvorsen kan ikke annet enn å være fornøyd med de forhold han og hans medarbeidere rundt i fylket har fått med de nye stasjonene. Men som det ofte viser seg — fra planene foreligger og til ferdig byggverk. har behovet endret seg. Tromsøstasjonen kunne gjerne vært større. Men det får vi heller komme tilbake til senere, slutter Halvorsen.

Biltilsynet i Tromsø inn i nybygg

Siden 1952 har bilsakkyndige hatt egen stasjon i Tromsø. Første tilholdssted var Skolegata (Stigengården). Fra 1955 finner vi stasjonen i Austadbygget, fra 1963 i Bankgata 13 og de siste 10 årene har de fristet en heller kummerlig tilværelse i Gimlevn. 12 hos Tromsbuss. Kontorlokaltetene bar preg av det det opprinnelig var ment å være: garderobe, badstu, trim- og oppholdsrom. Og med verksted i etasjen over er det ikke det mest egnede en kan tenke seg.

Oppbruddsstemningen

og forventningen til nykontorene var til å ta og føle på da Vegstikka først i november stakk innom i Gimlevegen.

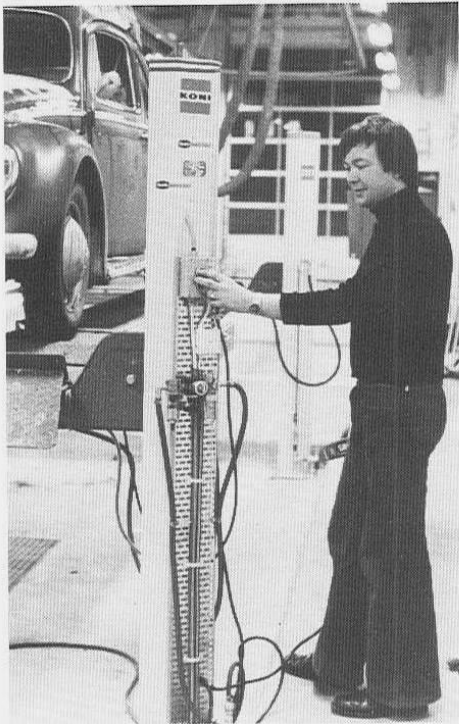
Kari Bottolfsen, som i en årrekke har arbeidet hos bilsakkyndige sa:

— Den gang vi flyttet hit var det som en foreløpig ordning — maksimum 5 år — ble det sagt. Hadde jeg den gang visst at det skulle strekke seg over så lang tid, tror jeg motet har sviktet. Men tanken på at «dette er bare en overgang» har holdt det gående.

Denne dagen var det bare blide fjes og optimisme å spore hos hele personalet.

En rivende utvikling

Som det serviceorgan biltilsynet er — trenger det tidsmessige lokaliteter for å



Knut Arne Henriksen betjener cross-check'en.

kunne betjene publikum tilfredsstillende og lette arbeidet med å gjennomføre de arbeidsoppgaver som blir pålagt.

Og utviklingen har vært enorm. I 1963 var det registrert 9.829 kjøretøyer innenfor Troms politidistrikt som tilhører det området biltilsynet i Tromsø har ansvaret for. Dette tallet var 1/1 1977 kommet opp i 31.114. Og når man så legger til den stadig økende pågang etter førerkort, forstår man bedre hvor fortvilte forholdene igrunnen har vært.

Flyttesjauen

tok personalet seg av — «aktivitetsgruppa» ga et akseptabelt tilbud til beste for begge parter og den 16.

november 1976 var det klart for å ta imot de første kundene.

Kontorlokalene

virker lyse og trivelige — jo, her var det blitt forbedringer — ikke bare for de som arbeidet i ekspedisjonslokalet, men også for publikum. Kanskje kunne det være noe urolig i dette lokalet — her utøves mange funksjoner. Følelsen av uro kan muligens ha noe med tilvenning å gjøre.

Foruten ekspedisjonslokalet, finner vi i denne fløyen rommet hvor teoriprøvene avlegges, egne kontorer for teknisk personell, sanitærrom m.v. og ikke å forglemme et hyggelig spiserom.

Og personalet — de 8 på den tekniske siden og 9 kontorfolkene — de hadde bare lovord å komme med.

Hypermoderne kontrollhall

Den nye kontrollhallen er utstyrt med endel nødvendige tekniske apparater m.v. Ved kontroll av f.eks. en personbil, blir denne dirigert til løpet for personbiler. Portene betjenes elektrisk. Bilen blir påkopleet et instrument for måling av CO gassen i ekshausten. Etter dette blir slange for ekshaustavtrekk påkopleet ekshaustrøret. Dette avtrekket løper på skinne slik at det følger bilen helt til denne er ferdig for utkjøring. Etter måling av CO gassen blir bilen kjørt på bremserullen hvor bremsene blir sjekket. Videre over et sporingsmål for kontroll av hjulstilling. Neste operasjon er at bilen blir kjørt på løftebukken, hvor denne blir hevet. På løftebukken er en Cross Check, d.v.s. et apparat som med enkelhet betjenes med en finger og slik søke etter feil og slakk i forstillingen.



Fra ekspedisjonshallen — Petra Marie Lunde og Nordis Olsen.

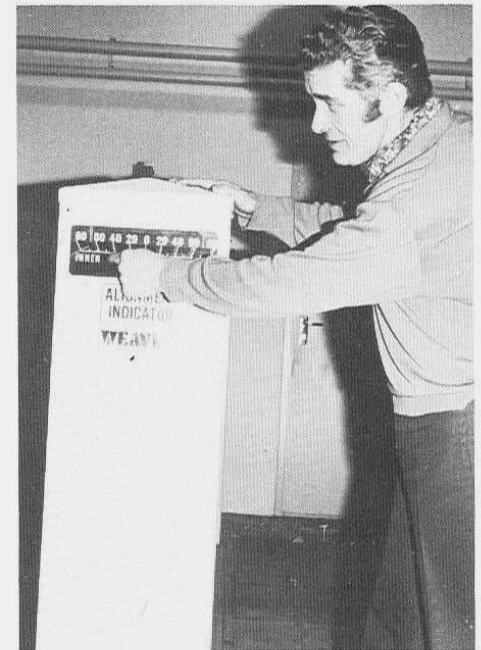
Odd Halvorsen konstaterer feil på hjulstillingen.

Mens bilen står på bukken blir de øvrige sjekket foretatt, som kontroll av gummi, felger, karosseri, dørk, bremserør, ekshaustledning, bensintanke, støtdempere m.v.

Siste operasjon er en fullstendig lyskontroll hvor ikke bare lyktenes innstilling blir kontrollert, men også at Luxverdien er etter forskriftene.

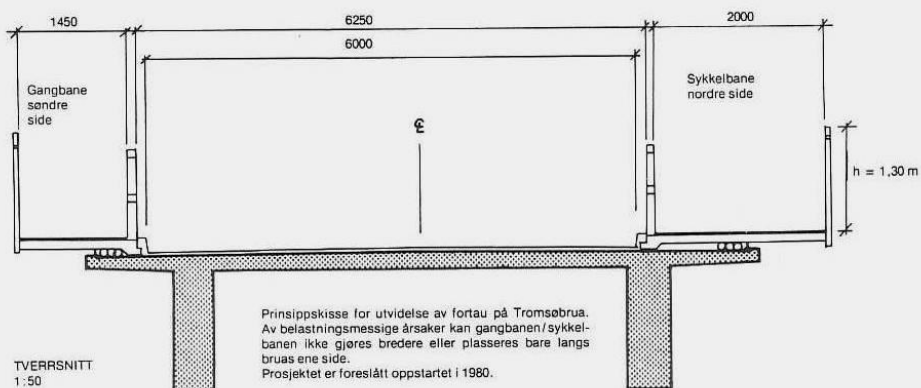
Foruten dette finner vi fine instrumenter for kontroll av bremser på vogn-tog.

Alt i alt fine arbeidsforhold — det gir trygghet for publikum og.



Fortau på Tromsøbrua

Av plansjef Bjørn Stiberg



Alle som har opplevd Tromsø sentrum som bilfører en fredag ettermiddag har nok lest teksten over både vegvesen, kommune og de øvrige trafikanter når korken er total. De fleste skal ut av byen og ofte er det Tromsøbrua som får gjennomgå. Hadde bare brua vært bredere, da skulle du sett flyt i trafikken.

Vi som er planleggere og kjenner de trafikale problemer i Tromsø vil med en gang arrestere en slik påstand. De daglige trafikkorker må nok sees i sammenheng med det øvrige gatenett, sentrumsutnyttelsen, industrien (arbeidsplassene) osv. I denne totalanalysen utgjør Tromsøbrua et viktig ledd og største problem med brua er at det finnes ikke alternative vegvalg mellom øya og fastlandet. All trafikk til/fra Tromsøya og fastlandet må over brua. Imidlertid er ikke selve brua største flaskehalsen i så måte. Verre er brukryssene, da spesielt på øysiden. Ser en brua i sammenheng med kapasiteten av brukryssene, gatenettet på øya, parkeringsmulighetene osv. er det i dag ikke ønskelig med f.eks. to bruer inn til sentrum, da trafikken vil stoppe

opp i sentrum. Derfor står vi som planleggere ovenfor en relativt begrenset oppgave når det gjelder kapasitetsutnyttelsen av Tromsøbrua, hvor vi sitter igjen med følgende problemstilling.

Hvordan skal vi utnytte bruas kapasitet mest mulig optimalt med tanke på både harde og myke trafikanter.

Som en konsekvens av dette har en i en tid arbeidet med en fortausløsning for Tromsøbrua som vil gi uendrede kår for biltrafikken, men bedre forholdene vesentlig for de myke trafikantene.

Planlegging av nytt fortou vil likevel måtte sees i sammenheng med kryssutformingen på begge sider av brua, og de foreliggende planer går ut på å bygge om begge brukryssene, samt «henge» på bredere fortou på brua.

Dette arbeidet er i dag kommet så langt at en har fått beregnet hvor stor utkrager brua kan tåle, og disse planer viser at en kan henge på et fortou med bredde 2,10 m på ene siden og et med bredde 1,30 m på andre siden. En breddeøkning ut over dette ser ut til å by på så store kostnader at det ikke er aktuelt. Da bør en ny bru ved siden av vurderes

Deltidsansatte i utedriften?

SU lanserer ressurs-og distriktsvennlig idé

Dette er kanskje ikke rette forum for å debattere jordbrukspolitikk, men vegvesenet er en etat som under gjennomføringen av sine oppgaver ikke så rent

som et alternativ, men som nevnt er ikke dette ønskelig ut fra de trafikale forhold i bysentret i dag.

Videre vil en omfattende omlegging av brukryssene finne sted. På fastlandssiden vil hele gate/vegnettet i tilknytning til bruhodet bygges om samtidig med at ny E78, (innfarstvegen til Tromsø bygges.

På øya er planene for en ombygging av brukrysset mer eller mindre klar. Det gjenstår en del tekniske problemer å avklare, bl.a. å undersøke hvor mye Tromsøbruas landkar kan heves. Når tid anlegget kan ventes å starte opp er vanskelig å si, da den planlagte løsningen krever en del sanering av bebyggelsen mellom Skippergata og Storgata, da løsningen tar sikte på å føre trafikken fra Tromsøbrua direkte opp i Storgata, mens Skippergata skal gå under Tromsøbrua.

Anlegg av fortou på Tromsøbrua står oppført i NVP i perioden 1978 - 81, og vil ventelig skje rundt 1980. Inntil da er en nesten fristet til å advare fotgjengere mot å bruke brua, selv om dette kan oppfattes som miljøfientlig tale til fordel for bilismen.

sjelden tangerer jordbruksinteressene — ikke bare tangerer, men også krysser disse. Bygging av nye vegger og utbedring av gamle, krever arealer — det medgår det som betegnes dyrkbar mark og også noe dyrket mark, desverre. Nå er vel ikke vegvesenet største forbruker av dyrket mark. Av det totale areal slik jord som omdisponeres, går bare 10 - 15% til vegbygging. Ille nok hevder enkelte, og mener etaten burde sørge for erstatningsjord.

Ressursbevaring er etterhvert akseptert som god politikk i de fleste kretser. Globalt sett er mangelen på matvarer et

Nei! sier nestformannen i Norsk Arbeidsmannsforbund, Ole Flesvig.



betydelig problem. Vi kan oppleve at matvareproduksjonen plutselig blir fordelt etter et annet mønster enn hittil. Derfor er det nødvendig å sørge for at vår egen matvareproduksjon gis muligheter til å bygges ut, bl.a. som det er hevdet foran, at vegvesenet går lempelig fram i vegbyggingen, helst erstatter jord med jord.

Men også andre resursbevarende ideer er dukket opp. Hvorfor ikke la 2 småbrukere som er villig til å fortsette og drive sine bruk, dele en fast stilling i vegvesenet? F. eks. jobbe i vegvesenet hver sin uke. Med en slik ordning kunne man opprettholde etablerte gårdsbruk og man kunne opprettholde bosetting hvor det ikke bare samfunnsmessig er ønskelig, men hvor den enkelte selv ønsker å bo fortsatt. Denne tanken ble kastet fram i samarbeidsutvalget hos oss i fjor vinter — ble karakterisert som interessant og verdt å forfølge.

Etter at SU i Tromsø hadde denne saken på programmet, kunne vi i avisene nordpå lese slik overskrift: «Fylkesordføreren i Nordland til kamp for kombinasjonsdrift: *Småbrukerne må gis en sjanse til å overleve*». Fylkesordføreren uttrykker sin bekymring over det store antall gårdsbruk som er nedlagt de senere år og tildels også fraflyttet. Resultatet — synkende jordbruksproduksjon og synkende folketall. En slik utvikling vil ikke ut fra et beredskaps-synspunkt være ønskelig og en annen og særdeles vesentlig side ved saken er den distriktpolitiske. Fylkesordføreren mener derfor at noe må gjøres for å snu denne utviklingen og slår til lyd for å gi småbrukerne bedre høve til en eller annen form for kombinasjonsdrift. Han viser bl.a. til at i Nordland har kombinasjonen fiske/jordbruk en spesiell interesse. Men også andre kombinasjonsmuligheter bør overveies — f.eks. del-

tidsarbeid i offentlig virksomhet, i servicenæringen, i verkstedindustrien m.m.

Han får støtte av fylkeslandbrukssjefen og fylkesmannen i Nordland som sier at det nok ville kunne virke stabiliserende på nåværende bosettingsmønster utover bygdene om det hadde vært større tilgang på variert deltidsarbeid for småbrukere. Og i Nordland lot man tankene omsette i et prøveprosjekt om yrkeskombinasjoner i forbindelse med jordbruk, og ansatte i høst folk for nærmere utredning av dette spørsmålet i flere kommuner.

Dette var i Nordland — omtrent samtidig sa fylkeslandbrukssjef Hans Solberg i Troms i et foredrag at i Troms fylke i dag er mellom 80.000 og 100.000 dekar jord ute av produksjon, og det jord som kan nyttes til lønnsomt jordbruk. Han betegnet forøvrig dette som

Vi prøver gjerne, sier vegsjef Solberg.



et skremmende høyt tall og at det var nødvendig å finne virkemidler som kunne trekke ledig jord inn i produksjonen.

Vi la fram for fylkeslandbrukssjef Solberg de tanker man hadde gjort seg i Nordland og spurte om dette kunne ha noe for seg i Troms fylke, f.eks. i kombinasjon med arbeid i vegvesenet?

En ypperlig idé, vi har i dag en masse småbrukere rundt i fylket som med et 1/2-årsverk i annen virksomhet, vil kunne fortsette å drivesitt jordbruk. Og man skal heller ikke se bort fra at noen også vil vende tilbake til jordbruket hvis de fikk en mulighet som antydte.

Og landbrukssjefen fortsetter:

— Kombinasjon jordbruk/vegarbeid var jo tidligere en vel etablert yrkesform, den gang var det kanskje jordbruket som var det nødvendige for å overleve, vegarbeide var særlig sesongbetont. Selvom man ikke skal prøve seg på direkte sammenlikning med forholdene dengang, så har vegvesenet nå muligheten til å gjøre litt gjengjeld!

I alle fall — dette har stor interesse og landbrukssjefen tilbyr sin hjelp i den utstrekning det kan være behov ved en eventuell realisering av disse tankene.

Delte meninger blant de ansatte

Norsk Arbeidsmannsforbund har såvidt vites ikke hatt spørsmålet deltidsarbeid jordbruk/vegarbeid oppe til seriøs debatt. Imidlertid har vi luftet saken med enkelte av tillitsmennene og vi spurte bl.a. nestformannen i forbundet, Ole Flesvig, om man ikke kunne se noen positive sider ved denne idéen:

— Vi kjenner jo forsåvidt dette med kombinasjonsdrift fra tidligere. De aller fleste vegarbeidere var jo i sin tid også knyttet til jordbruk og fiske. Vårt

forbund har vært med å kjempe for at flest mulig av de ansatte fikk helårsarbeide, for dermed å kunne skaffe dem et skikkelig utkomme. For vegvesenet har dette betyd større faglig kompetanse. Dette er to argumenter som veier særlig tungt mot deltidsarbeide og jeg kan ikke innse at dette ikke skal ha gyldighet også i dag.

— Men i mange yrker er deltidsarbeide akseptert, det er f.eks. ganske utbredt at 2 husmødre deler en jobb, vi har nå flere eksempler på det både på vegkontoret og biltilsynet. Hvorfor kan da ikke 2 jordbrukere dele en jobb, eksempelvis kjøre en maskin hver sin uke? Flesvig stiller spørsmålet tilbake — hvorfor kan ikke disse jordarealene slåes sammen, så kan den ene drive jordbruk og den andre vegarbeide? Nei — han er ikke stemt for at kombinasjonsdriften skal komme tilbake til vegvesenet — det vil være regelrett tilbakeskritt, mener Flesvig.

Flere av de lokale tillitsmenn i Norsk Arbeidsmannsforbund har imidlertid funnet spørsmålet om kombinasjonen vegarbeid/jordbruk intressant og mener at det ligger distriktpolitiske plusspoeng i en slik tanke. En av forbundets representanter i SU i Troms kunne i SU-møte fortelle om en tjenestemann som hadde lagt ned gårdsbruket da han ble ansatt i vegvesenet. Vi spurte også hovedtillitsmann Arvid Forså fra Nordland om hva han mente.

— Jeg kjenner jo forsåvidt de problemer fylkesordføreren i Nordland kom inn på i det avisintervjuet som er nevnt foran og finner derfor de tanker som SU i Troms har kastet fram vel verdt å utrede nærmere. Men i en ordning med deltidsarbeide reiser det seg også en rekke spørsmål som det først må finnes en løsning på, jeg tenker på de problemer som vil oppstå omkring ansienitet, pensjon, sykkelønn for å nevne noen.

Ledelsen positiv for en prøveordning

Da saken via SU i Troms kom opp i Hovedsamarbeidsutvalget, vakte den så pass interesse at Vegdirektoratet ble bedt om å utrede spørsmålet nærmere.

Og der er en kommet til at, hvis interessen er tilstede, bør ordningen prøves i et par fylker. Det ble imidlertid forutsatt at inntak av deltidsansatte, måtte skje på samme faglige vilkår som for helårsarbeidere, og at allerede ansatte i vegvesenet måtte gis den samme mulighet.

Hva mener så vegsjef Herleiv Solberg — vi gjorde et utspill i fjor — nå synes forslaget å ha fått en viss tilslutning — er vi fortsatt interessert i å tillate kombinasjonsdrift jordbruk/vegearbeid?

— Det er ingen uenighet i ledelsen her i fylket i dette spørsmålet. Vi kan fremdeles tenke oss å prøve en ordning med deltidsansatte. I første omgang i beskjeden omfang og la denne virke i 2-3 år før vi eventuelt utvider tiltaket. Og vi bør også da begrense ordningen slik at den ikke overstiger f.eks. 10% av den totale arbeidsstyrke i fylket.

Et sterkt argument sett fra vegvesenets side, er at en ordning med deltidsansatte kan være en beredskapsmessig styrke for vegvesenet. I årstider da jordbruket ikke kan være aktivt i sin utedrift, forekommer ikke sjelden f.eks. urolig vær med ras, vi har teleløsning — i slike situasjoner er det ofte ønskelig å kunne kalle inn vante folk som ekstra beredskap.

— Jo, blir bare organisasjonen og Vegdirektoratet enig om spørsmålet, vil vi gjerne prøve med deltidsansatte i utedriften, slutter vegsjef Solberg.

Gjennomsnittsalderen i vegvesenet synker

Den «gamle» vegarbeideren er på tur ut — Statistikken viser at vegvesenets ansatte får en stadig lavere gjennomsnittsalder. Neste 10-årsperiode vil ca 1/3 (190 stk.) av de nåværende vegtjenestemenn i utedriften gå over i pensjonistenes rekke. Gjennomsnittsalderen på vegarbeidere i Troms sank fra 48,7 år til 46,6 år fra 1973 til 1976.

Regner vi at mannskapsstyrken holdes på samme nivå som nå og at de som begynner i vegvesenet de første 10-årene er i 30-årsalderen, vil gjennomsnittsalderen i denne perioden synke til 43 år.

I dag er det innen vedlikeholdet vi finner den høyeste gjennomsnittsalder blant tjenestemenn i utedriften, nemlig 49,6 år, mens tjenestemenn ved vegkontoret gjennomsnittlig bare er 34,8 år. De øvrige gruppene hadde denne gjennomsnittsalder i 1976:

Anlegg	42,8 år
Verksted	45,8 år
Oppsyn	44,8 år
Biltilsynet	36,2 år

Nye skademeldingsskjema

Forbruker- og administrasjonsdepartementet har betsemt at det skal tas i bruk nytt skademeldingsskjema — det såkalte europeiske skademeldingsskjema — ved samtlige av statens motorvogner.

De nye skademeldingsskjemaene er sendt ut til maskinoppsynsmennene for videre fordeling til bilene og maskinene.

Nytt anlegg: Rv 86 Sørreisa - Finnfjordbotn

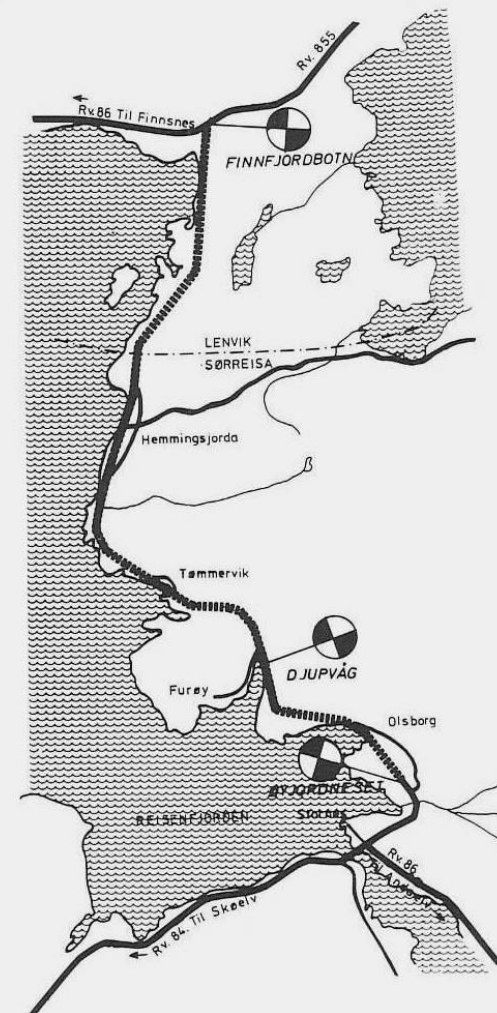
«Dei første millionane ligg no klare for ombygging av parsellen mellom Sørreisa og Finnfjordbotn, ei vegstrekning som har måtte tole mykje vondord og kanskje med rette. Avdelingsingeniør Kjell Kvåle fortel her nærare om planane for dette arbeidet»:

Etter at utbetringa av rv 86 mellom Andselv og Sørreisa vart fullført i 1976 er no turen komen til strekninga vidare fram mot Finnsnes. I første omgang begrensar vi oss til Finnfjordbotn. Som kjent står det framleis strid om planane for Finnfjordbotn — Finnsnes, denne striden får vi nok sjå meir til i tida som kjem.

Men også mellom Sørreisa og Finnfjordbotn er det rikelig av aktivitetar som set krav til vegplanlegginga. Fleire større og mindre arbeidsplassar ligg på denne strekninga, med Troms Treforedling og Fe-Sil-Nord som dei mest kjende. Innpå 200 grunneigarar vert berørt av utbetringa, dei fleste med ei eller fleire avkjøyrslar til riksvegen. Ein barneskole og ein vidaregåande skole ligg rett nok i trygg avstand frå riksvegen, men har likevel inverknad på planane. 3 grendehus/forsamlingshus og fleire forretningar ligg tildels «klemt opptil» vegen og har dermed skapt spesielle problem.

Samtidig veit vi at rv 86 fram til Finnsnes utgjør ein del av hovudvegnettet i Troms med høgare trafikkalt enn størstedelen av E6. Dette fører til at såvel den trafiksikkerhetsmessige som den tekniske standard må tillegast stor vekt. Den tekniske standard

er den som lettast let seg uttrykka i tal og dei er som følger: Vegklasse II e, dvs. 6 m totalbredde. dimensjonerande hastighet 70 km/t, men med reduksjon til 60 km/t og 50 km/t i to særleg vanskelege område.



Under planlegginga vart strekninga delt i to parsellar, der vi sjølv utarbeide detaljplan for parsell Øyjordneset - Djupvåg, medan det vart nytta konsulent til Djupvåg - Finnfjordbotn. Ved Øyjordneset startar parsellen frå det som i dag er adkomstveg til sponplatefabrikken. Den første kilometeren går i «jomfruelig terreng» og frigir dermed eit delvis krokete parti av gamlevegen til meir lokale funksjonar. Forbi Gottesjord vil ein følge eksisterande veg i hovudtrekk. Først ved Sørreisa kirke i Tømmervika vil ein få ei omlegging, og her er det tanken å bruka eksisterande veg til ny adkomst og parkering ved kirka.

På hovudplanstadiet var det vurdert å følge eksisterande veg også forbi Hemmingsjorda. Krokete og dels innebygde parti av vegen vanskeliggjorde utbetring. Saman med trafikksikkerhetsmessige fordeler ved omlegging har dette gitt som resultat eit nyanlegg

over ca. 2 km. Det gjenstår no å gjera til skamme alle dystre spådommar om at vegfyllinga i strandområdet vert teken av sjøen.

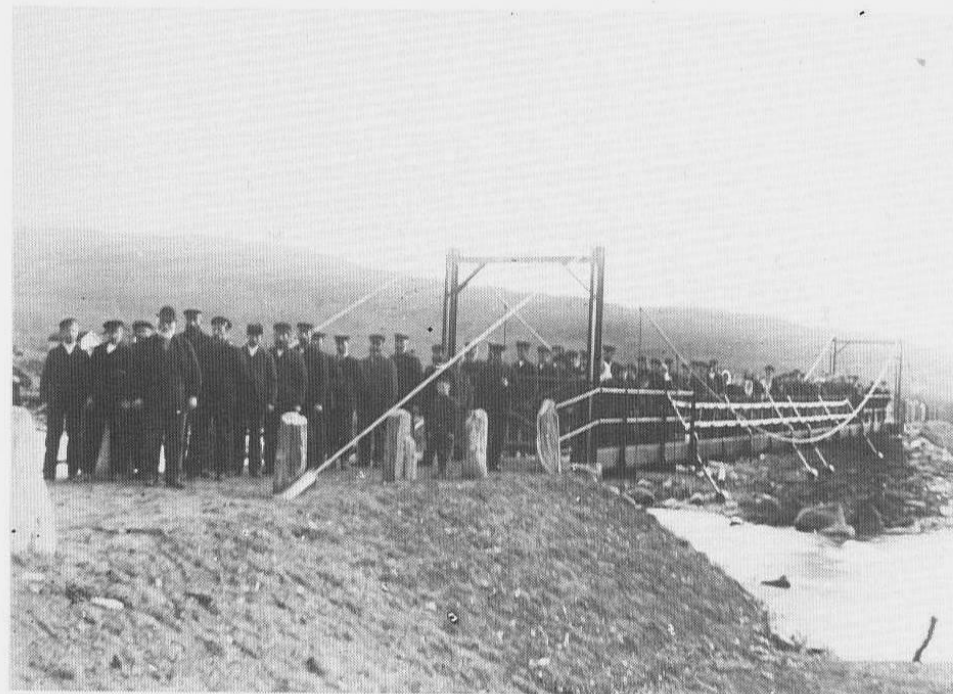
I Lenvik kommune var det frå først av på tale å bygga fortau på dei siste km mot Finnfjordbotn. Forslaget kom fram samtidig med at dei første gang/sykelvegane tok form, og vart difor raskt endra i tråd med dei siste prinsippa for å skilla mjuke og harde trafikantar. Men ikkje alle var tilfreds med eit slikt skarpt skille, i alle fal ikkje dei som skulle få mjuk trafikk innafor hagegjerdet sitt. På grunnlag av protestar som kom inn vart planen avgrensa til det ein rekna som det viktigste området, frå den vidaregåande skolen og ca. 1,5 km sørover. Ved sida av det trafikksikkerhetsmessige har ein også ein teknisk fordel av gang/sykelvegen her. Den er nemlig med på å redusera eit relativt stort masseunderskot på riksvegen.

Heile strekninga frå Øyjordneset til

Slike stader skapar vanskar for planlegjaren —frå Djupvåg.



Sand bru – for tredje gang



I 1976 tok vi i bruk ny bru over Sandseelva i Malangen, den tredje i rekken. Den første kom i 1907 og på billedmontasjen ser vi hele bygda samlet på brua for prøvebelastning. Litt av en begivenhet den gang, skulle vi tro. Det synes

jo også som om blådressen er hentet fram for anledningen og at bruåpninger dengang som nå, var et mannfolkarbeid!

Hengebru, ser vi, og med port!

Da denne brua fikk sin avløsning, ble den flyttet til Bardu, til en kommunal veg.

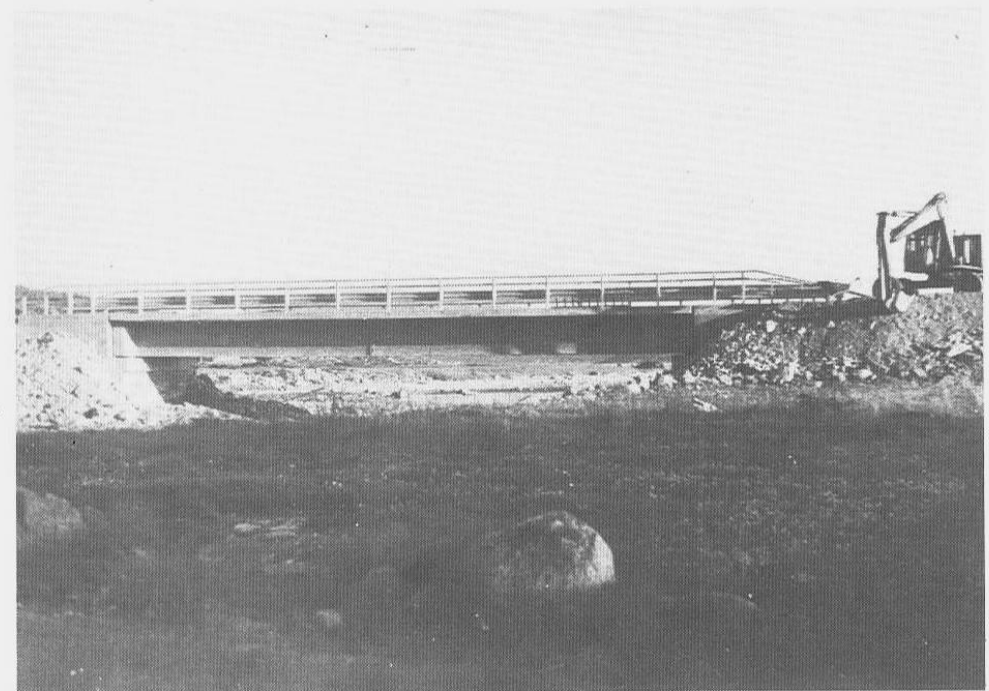
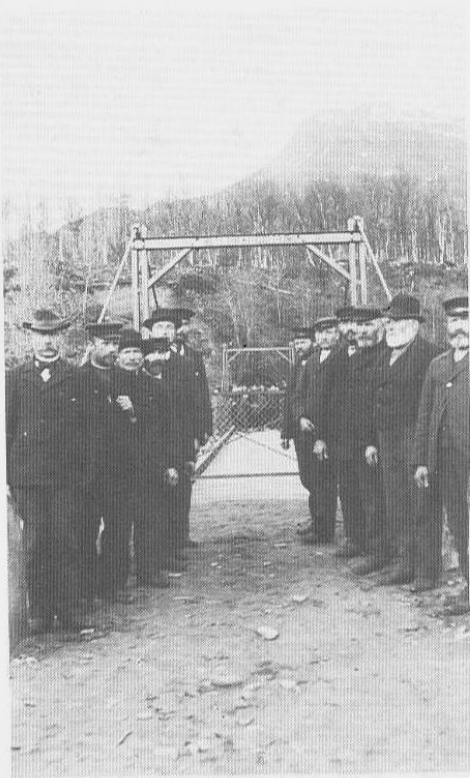
Og avløsningen kom i 1932 — det ble en tradisjonell fagverksbru — og som vi ser påsatt et skilt som virker noe pussig på oss i dag. Bildene viser også at Kommunikasjonsplanutvalget i 1971 fant brua verdt et nærmere studium.

Finnfjordbotn er 13 km og skal ombygget for 24,5 mill. 1977-kroner, i tillegg kjem 0,6 mill. kr. til gang/sykelvegen. Etter Norsk Vegplan skal anlegget vera ferdig mot slutten av perioden 78 - 81. Og har vi innan den tid fått avslutta diskusjonen om øvre, midtre og nedre trasé til Finnsnes skulle det vera sjansar for eit direkte framhald av anlegget.

I 1976 ble det som sagt ny og moderne bru — stålplatebærere i ett spenn med landkar i betong, dekke av betongelementer med slitedekke av betong, spennvidde 32 meter, kjørebanebredde

4,5 meter, 13 tonns akseltrykk — ja så står det i avleveringsprotokollen.

Og inklusiv en halv kilometer ny veg, har da dette siste byggverket kommet på kr. 1,1 mill.



«Vegen og vi» på nye vegger

De som arbeider med VEGEN OG VI — redaksjon og redaksjonsråd — har vel følt at det er en viss mangel på kontakt med vegvesenets folk rund i fylkene. Og når ikke vi ute i distriktsnorge kommer til VEGEN OG VI, så skal de komme til oss. Med andre ord — en ny vri på redaksjonsrådets møtevirksomhet. De vil ut og hente impulser blant leserne og de valgte Troms på sin første etappe.

I dagene 1. - 3. desember i fjor hadde de satt hverandre stevne i Tromsø hvor de blant annet også møtte SU i Troms samt representanter for SU i Nordland og Finnmark — og de lokale bedriftsavisredaktørene selvfølgelig.

Formannen i «Vegen og vi»'s red.råd — plansjef Søren Gunnar Thorsdal, Rogaland, bedyrer at han også leser de lokale bedriftsavisene.



Hva drøftet man så?

Man hadde mange og tildels vidtomfattende emner på programmet — men fikk man svar på de spørsmål som ble stilt? Både og, vil man vel kunne si. Imidlertid ble det under diskusjonene kastet inn flere interessante momenter — om ikke alle var løsninger på problemene — så ihvertfall stikkord å ta med seg i det videre arbeide. F.eks. kunne man under posten **hvordan skal man møte det fremtidige informasjonsbehov** spore stor interesse for å gjenskape den «korpsånden»/«etatsfølelsen» som man mente var på retur i vegvesenet. Staten hadde vokset seg

såvidt stor, med så mye spesialisering, «grasrota» ble holdt utenfor når noe nytt skulle skje — alt dette bidro til å redusere korpsånden. Man hadde sett det uttrykt at ansatte, særlig yngre ansatte, ofte stilte seg på linje med et kritisk publikum. Her nevnte møtedeltakerne at det lå et viktig informasjonsbehov — en utfordring til bedriftsavisene både den sentrale og de lokale — for å skape en bedre korpsånd.

Man kunne ellers i denne debatten notere meninger om at den demokratiseringsprosess som er i gang, bl.a. den delegering av myndighet som har funnet sted og som vil fortsette, skaper et stort behov for å kunne kommunisere både til og fra ledelsen. Det ble også hevdet at man paradoksalt nok hadde fått større avstand mellom ledelsen etterhvert som demokratiet ble utvidet og at også dette var med å øke informasjonsbehovet.

I møtet sammen med SU var hovedtemaet SYNSPUNKTER PÅ «VEGEN OG VI» — slik det var — slik det burde være. Det ble lagt fram en enkel, liten undersøkelse over temavalget i siste årgang. Den viste at enkelte temaer som vernespørsmål og vegarbeidsdriften, var blitt ofret minimal spalteplass. I diskusjonen ble det ønsket mere stoff om forhold som tjenestemenn i utedriften kunne identifisere seg med.

Form og utstyr hadde forsamlingen intet å utsette på og avviste ellers tanken på temahefter — spesialhefter i tillegg til de ordinære nr. av VEGEN OG VI — man stilte seg nemlig skeptisk hvor leservennlig disse ville bli. Informasjon lot seg bedre spre med små drypp.

Ellers ble det bl.a. snakket om redaktørens frihet, utgivelsesformer, økt utgivelsesfrekvens, distribusjonen, hensynet til utenforstående lesere.

Langs Gratangsfjorden

Det blir etterhvert en annen stil over vegen fra Årsteinbrua og innover mot Gratangsbøtn.

Første parsell er ferdig og har fått oljegrusdekke, og da «Vegstikka» var på besøk i høst, drev man på med nedlegging av stikkrenner og med massetransport på neste parsell. Arbeidet her skal videreføres til kryss med E6 ved Storfossen.

Vegen her er som kjent et ledd i den

Annen stil over vegen nå.





Nye stikkrenner legges.

Charles Hermansen styrer de på plass.



såkalte «kystriksvegen» — forbindelsen til Hilleshamn og dermed videre til Tjeldsundet og Harstad.

I vinter starter vi på det manglende leddet, Hilleshamn-Tjuvskjær, det er ekstra/ekstraordinære midler, som vi populært sier, som har gjort dette mulig allerede i år. Men foruten dette uberørte partiet, gjenstår ellers en skikkelig opprustning også mellom Tjuvskjær og Årsteinbrua — så det kan nok ta tid før vegen er så presentabel som vi ønsker. Og den får da også riksvegstatus helt fram til E6.

Kostnadsfordeling på egenmaskiner i 1976

Biler og maskiner MED fører

		%	1000 kr.
Faste kostn.	Avskr., renter og fellesutg.	17,6	3.829
	Drivstoff	5,6	1.197
	Div.	5,4	1.165
	Slid/mva	6,8	1.476
	Vedlikehold	20,9	4.543
Variable kostnader	Førerlønn	43,7	9.511
	Sum	100	21.721

Biler og maskiner UTEN fører

		%	1000 kr.
Faste kostn.	Avskr., renter og fellesutg.	27,0	2.850
	Drivstoff	9,0	928
	Div.	8,3	856
	Slid/mva	4,7	504
	Vedlikehold	48,0	5.060
Variable kostnader	Førerlønn	3,0	323
	Sum	100	10.521

Hvordan brukes pengene i maskinforvaltningen? Det er jo atskillige millioner som høves inn fra anlegg og vedlikehold i form av leie i løpet av et år, men hvor blir de av?

På figuren har en forsøkt å illustrere hvordan utgiftene fordelte seg på biler og maskiner i 1976.

Uttrykket «med» eller «uten» fører, er nok kjent for de fleste, men for ordens skyld kan opplyses at det refererer seg til hvem som lønner føreren. «Med» fører betyr at vedkommende får sin lønn fra maskinavdelingen, over maskinens

driftsregnskap.

Likevel vil man se at det er en post på ca. kr. 323.000,— i førerlønn, også i figuren for «førerløse» maskiner. Dette er en noe omdiskutert post, som bl.a. omfatter lønn til Pick-Up sjåfører mens de venter på at bilene er inne til service o.l.

SLD/MVA betyr slitedeler og motorvognavgift. Posten diverse omfatter gummi, rekvisita og transportutgifter. Beløpene er i 1000 kroner.

Dessuten har maskinavdelingen utgifter til det som kalles hjelpevirksom-

Rygging – stadig kollisjonsårsak

«Dette tema fikk en grundig omtale i VEGSTIKKA siste høst, og vi minnet leserne så sterkt vi kunne om trafikkgre- gleses §13.

Artikkelen har skapt adskillig debatt, rapporteres det fra ulike hold rundt i fylket, og da naturlig nok særlig blant de som daglig befinner seg bak rattene på kjøretøyene våre. Mange synes at den advarende pekefinger vi løftet, var hard kost, mens andre synes det er tilfelle hvor vegvesenet har sluppet unna for lett — som denne innsenderen hevder».

Om dette emne leste jeg med interesse i Vegstikka nr. 4/76, hvor det bl.a. var henvisning til trafikkgre- gleses §13. Jeg

het, slik som verksteddrift, lager m.m. De fleste av disse utgiftene er utlignet på maskingruppene og er således med i de viste figurer.

Men ca. kr. 850.000, — er ikke fordelt. Dette gjelder utgifter til lagerdrift (lønn til lagerpersonale m.m.) og økning av lagerbeholdningen.

Tar man hensyn til alle disse faktorer gikk maskinforvaltningen med et overskudd i 1976 på ca. kr. 550.000, —, som skulle være overført til vedlikeholdet i form av såkalt beredskapsgodtgjørelse. Men, som kanskje flere har hørt, ble det overført hele 1.200.000 kroner i beredskapsgodtgjørelse.

Dette skyldes budsjett- og regnskapsmessige finesser, som det er vanskelig å komme nærmere inn på her, men det kan konstateres at avskrivninger og renter ble budsjettet for lavt, så derfor dette resultatet.

GB

kunne videre lese at rygging som ender med kollisjon, praktisk talt aldri kan unnskyldes, og at 90% av de 36 erstatningssaker mot vegvesenet i Troms i tiden mai - september 1976 skyldes skader som vegvesenet har påført andre ved rygging. Jeg er av dem som er minst 100% enig i vegadministrasjonens klare formaning om at denne utglidning med altfor mange unødige og skjødesløse ryggingsskader, forvoldt av vegvesenets gule flåte må reduseres, og jeg skal forklare hvorfor:

I 1974 kjørte jeg som oppsynsmann i mine daglige gjøremål utover anlegget Skibotn - Løkvoll og ankom til arbeidsstedet like utafor Larsberg tunnel hvor endel maskiner var engasjert, bl.a. stod en av våre dumpere parkert på anleggsvegens høyre side, vendt utover.

Jeg parkerte min bil bak dumperen og ga maskinkjørerens ordre om å kjøre videre utover for å transportere masser der. Maskinføreren mottok ordren, men istedenfor å kjøre utover ved å styre seg mer inn på vegen (dumperen er leddet på midten) forbi foranstående maskin, rygget han bakover og på min personbil, som ble skadet for flere tusen kroner. Men nu, mine herrer, nu kommer det store poeng:

VEGVESENET VANT SAKEN, OG JEG (MITT FORSIKRINGSSELSKAP) MATTE PUNGE UT.

Historiens moral: *Dersom vegadministrasjonen vil legge like mye arbeid i alle saker om ryggesaker som mot undertegnede, så vil nok omkostningene for vegvesenet bli minimale, og vegvesenets sjåfører og maskinkjørerere kan fortsette med «ryggeløs kjøring».*

*Med ærbødig ryggehilsen fra
Petter Nilsen*

Oppsetting av brøytestikk

— i romalderen som i middelalderen

Langs våre veger settes det hvert år opp brøytestikk i tusentall.

«Ja, hva skal vi si til dette — **administrasjonssjef Einar Skagen** — var dette en «ryggeløs» avgjørelse? Kanskje vi kan få en nærmere begrunnelse hvorfor ikke rygging er rygging uansett?»

Og Skagen sier:

— Først må man ha klart for seg at uhellet skjedde på et veganlegg som ikke var åpnet for trafikk. Retten la deretter vekt på at det var uaktsomt av selve anleggets oppsynsmann å parkere 2 meter bak dumperen når der var rikelig parkeringsplasser andre steder, videre at oppsynsmannen måtte forstå siden der stod en hjullaster like foran dumperen, måtte denne nødvendigvis rygge for å kunne manøvrere seg framover forbi hjullasteren og endelig at oppsynsmannen, som sto og snakket med dumpeførereren om nytt oppdrag, burde ha sagt fra til dumpeførereren om sin egen bils plassering bak dumperen.

I dette tilfelle ble altså oppsynsmannen tillagt den vesentligste uaktsomhet.

Og selv om den refererte sak gikk mot den påkjørte, er det likevel en kjennsgjerning at §13 i trafikkgre- glene tolkes uhyre strengt av domstolene.

Innsenderens moralhistorie, må derfor besvares med:

Når utgangspunktet er galest, blir skjønnet originalest.

Tilslutt vil jeg si at vegadministrasjonen legger like mye arbeid i alle trafikk saker for å få et riktig bilde av skyldsspørsmålet.

Et årvisst foretagende for våre vedlikeholdsfolk dette. Med spett og hakke ser vi dem i aksjon fra tidlig på høsten. Som barn, det har vi jo alle vært en gang, så vi kun det besnærende i å utnytte dem slik vi så dem stå der ranke og myke — og brukbart til så mangt.

Deres viktige funksjon i brøytetjenesten og for trafikantene forsto vi ikke. Heller ikke at de var en betydelig utgift for samfunnet.

En titt på prosess 92.5 i vedlikeholdsregnskapene for riks- og fylkesvegene er ganske tankevekkende.

Dette med brøytestikk er en ganske kostbar affære. I 1976 — for hele Troms fylke — medgikk ca. 400.000 stikk. En regner med at ca. 10% av disse kan brukes også neste år. Med en gjennomsnittlig innkjøpspris til 70 øre pr. stk., kommer vi fram til et beløp på kr. 280.000,-. Ikke så ille, det. Derimot viser en samlet kostnad — som omfatter oppsetting, nedtaking og vedlikehold en sum på kr. 1.155.000,- dvs. kr. 2,88 pr. stk. Utgiftene til innkjøp er altså bare fjerdeparten av de totale kostnader — resten er hovedsaklig arbeidspenger.

Og dette er utgifter som er årvisst — ingen variasjon grunnet vær og veggstandard.

Heller ingen variasjon eller utvikling når det gjelder arbeidsmetoden. Eneste fremskrittet synes å være den smule refleks som brøytestikkene utstyres med langs endel vegruter.

Det er sikkert noen som spør seg selv om vi driver rasjonelt, om det ikke skal skje noe på dette feltet også.

En av dem som har filosofert over dette er **vegmeister Guttorm Henriksen**: Etter siste verdenskrig har det skjedd



Norvald Smørgård i aksjon i område 3.

en helt fantastisk utvikling når det gjelder menneskenes evne til å konstruere og framstille maskiner som har lettet det kroppslige slit mange jobber innehar.

Innenfor alle yrker og bransjer er det tatt i bruk maskiner og arbeidsbesparende metoder. Også i vegvesenet er der fulgt opp med stor innsats i forbindelse med anskaffelse av tidsmessige maskiner. Denne disponering har gitt gode resultater.

Til tross for denne utvikling er det ennå i vegvesenet, da særlig i vedlikeholdssektoren, mange jobber som blir utført etter samme metode som for lang tid tilbake.

Oppsetting av brøytestikk er en jobb som stort sett blir utført ved bruk av

spett og jordbor. Bare unntaksvis blir det brukt Cobra boremaskin eller borhammer med luft fra kompressor.

På vegpartier hvor der er lite stein, og før vegbanen er for mye tilfrosset, kan det gå bra med å bruke spett, men er frosten trengt for langt ned, må det brukes jordbor for å få ned brøytestikkene. Dette er tungvint, og det går ikke fort.

Når så brøytestikkene er satt opp, og en mener å kunne ta i mot den første snø, begynner ungene å fjerne brøytestikkene. Dette er tilfelle på de fleste tettsteder. På mere grissent bebygde områder, og i utmarka er det geitene og sauene som finner stor mening i å rive ned stikkene. Nye stikk må settes opp, og ofte etterat frosten har trengt langt ned i vegkanten.

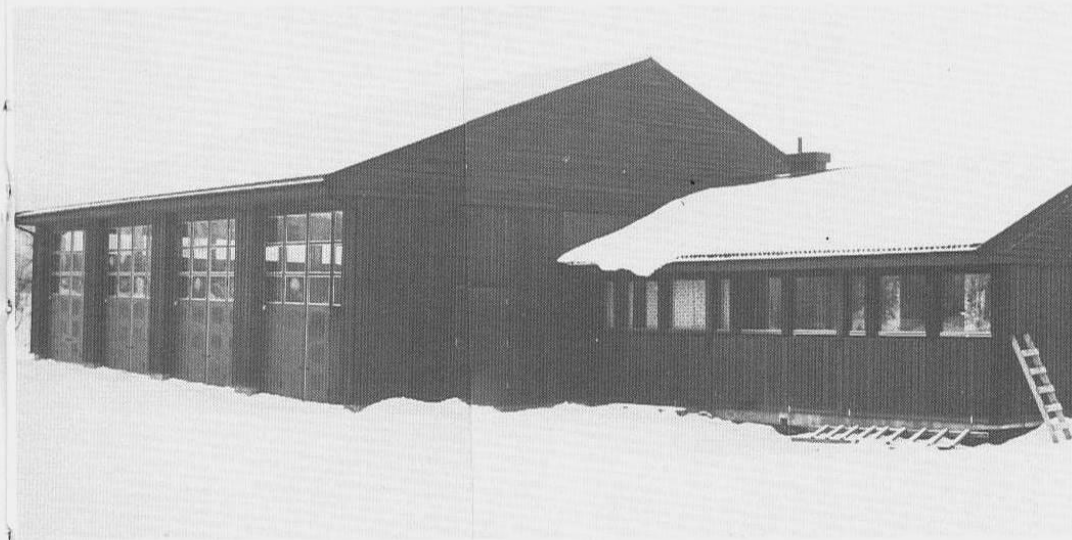
Under vintre med mye snø, og i tillegg sterk vind, må det i tillegg til snøplog settes inn veghovel med sideving, og snøfreser. Begge disse nødvendige foretak vil i stor utstrekning kappe stikkene, og det må settes opp nye stikk. Vegkantene er da helt tilfrosset.

Dette å stå og stampe med spett, eller slå på jordbor, er ikke vanlige arbeidsoperasjoner i vår tid. Uvante arbeidsoperasjoner som til sine tider skal foregå i hurtig tempo, tror jeg er uheldig for folkehelsen. Da særlig for hjertet.

Når en vet at folk alt for flere år siden beveget seg på månens overflate, synes det uforståelig at det ikke er blitt konstruert og tatt i bruk maskiner og metoder for nedsetting av brøytestikk.

På en maskinmesse i Oslo fikk jeg anledning å se prototype av en konstruksjon for nedsetting av brøytestikk. Konstruksjonen var foretatt av et maskinfirma i Tromsø, men jeg har ikke hørt at den er forsøkt brukt i Troms vegvesen.

Ny anleggsstasjon ved Svanelvplass



Ved Svanelvplass på Senja ved rv 86 har vegvesenet sist høst tatt i bruk nyoppført brakkeleir samt nytt garasjebygg og kontorfløy for oppsynet i anlegg i område 6.

Denne stasjon skal i første omgang dekke anleggsarbeidet for parsellene Finnsnes - Gibostad, Lillevassmyr - Kampevoll og Svanelvplass - Sifjord (Kaperdalsvegen).

Merkelig skulle det være om ikke det blant vegvesenets tjenestemenn var en som kunne konstruere en anordning hvor en maskinelt kunne sette opp brøytestikk, slutter Guttorm Henriksen.

Og vi kan bare være enig med Henriksen og oppfordrer —kom med ideene.

Brakkeleiren er en av de nyeste leirer vegvesenet i Troms har oppført. Hva angår brakkestandard og utstyr servicemessig er leiren av beste merke.

Leiren kan med den størrelse den har i dag, innkvartere 16 mann, men servicebrakkene har en kapasitet til ca. 30 mann slik at leiren om nødvendig kan utvides. Dette er det også tatt hensyn til ved fundamenteringsarbeidene og plasseringen av leiren på tomten.

Det nye garasjebygget har både varm- og kaldgarasje. Kontorfløyen inneholder 3 kontorer, 1 oppholdsrom, kjøkken og sanitærrrom.

Når de pågående veganlegg i området er ferdigbygget, vil garasje- og kontorseksjonen i fremtiden også tjene som brøytestasjon, spesielt med tanke på Kaperdalsvegen.

Stasjonen ved Svanelvplass ligger

Vegstikkas redaksjonsråd

hadde sitt første møte i 1977 den 7. januar, og i likhet med storebror VEGGEN OG VI dro redaksjonsrådet ut. Dog ikke lenger enn til biltilsynets nybygg på Tromsøya. Rådet kunne ønske 2 nye medlemmer velkommen — det var vegmester Guttorm Henriksen som erstattet oppsynsmann Olav Berglund og avdelingsingeniør Kjell Kvåle som avløste avdelingsingeniør Gaute Kydland.

Redaksjonsrådet hadde i et tidligere møte anmodet om flere nr. pr. år og i 1976 kom Vegstikka ut med 5 nr. Det var enighet om at man burde komme opp i et antall av 6 utgivelser for året og det ble antydning i månedene februar-april-juni-august-oktober-desember.

Med såpass mange nr. vil man kunne øke aktualitetsgraden på stoffet. Rådet minnet samtidig alle om hvilke muligheter det ligger i dette organet til å formidle nødvendig informasjon.

Denne påminnelsen betrakter vi som en sterk oppfordring til å bruke avisen.

6 numre pr. år betyr i grunn et mer kontinuerlig redaksjonsarbeid — selv sagt pålegger vi oss selv frister eller «deadline» som det heter i avisspråket — men stoffet forutsetter å løpe inn/å bli bearbeidet/å bli produsert i en mere jevn strøm.

Drømmen for redaksjonen er at vi alltid har lagret så mye ferdigskrevet stoff at vi kan sette strek for et nr. når vi mener tidspunktet er der.



lunt til i naturskjønne omgivelser. Den er avskjermet av skog på alle kanter.

Tomten vegvesenet disponerer er på ca. 10 da.

Støvsamlere til håndholdte boremaskiner:

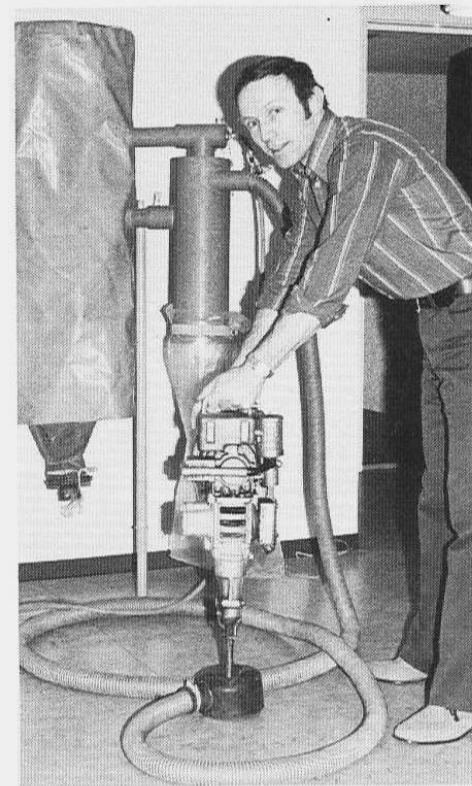
Ikke merkbart merarbeid for å slippe støvet

Statens Vegvesen vil utstyre sine håndholdte boremaskiner med støvsamlere. Dette er resultatet av en undersøkelse av støvsamlere for slike boremaskiner som kontoret for teknisk rasjonalisering i Vegdirektoratet har foretatt. Kravene til bedre arbeidsmiljø tvinger seg fram, og har i denne omgang tatt for seg støvsamlere som i dag finnes på markedet til bruk ved borearbeider for håndholdte boremaskiner. En har inntrykk av at det tidligere har vært problemer med å få vegvesenets arbeidere til å benytte ekstra utstyr i div. arbeidsoppgaver på grunn av evt. merarbeide.

Grunnen til dette kan være flere. Dårlig instruksjon er muligens den største årsaken. Støvsamlere medfører nok litt merarbeid, men vet en hvordan en skal gå frem er det enkle og ikke tidkrevende operasjoner som skal til. Når en dertil vet at utstyret skaper miljøvennlige forhold på arbeidsstedet, til eget beste, skulle merarbeide ikke være noen ekstra belastning. På denne bakgrunn har man i undersøkelsen ikke sett på samleeffekten i p.p.m., men lagt mest vekt på bruksvennlighet og bedømt sugeevnen visuelt.

Ved undersøkelsen som foregikk i tidsrommet mars-april 1976 var det utprøvet 6 forskjellige typer støvsamlere. Prøvene ble utført av 4 erfarne boreere fra Akershus vegvesen som benyttet hver støvsamler i ca. 1 uke. Det er deres uttalelser som danner grunnlaget for bedømmelsen av støvsamlere i den foreliggende rapport.

I rapporten går det frem at samtlige



Vernelederen demonstrerer utstyret.

støvsamlere er avhengig av spritdoseringsapparat for å hindre frysing i kaldt vær. Likeså anbefales ekstra vannutskiller hvis hensikt er å fjerne mest mulig vann. Dette vil redusere spritbruken da det har lettere for å fryse jo mer vann lufta inneholder. En bør her komme frem til apparater (vannutskille- re) som egner seg best for slike formål.

Samtlige støvsamlere virker stort sett

Nytt fra administrasjonen

Ny biltilsynssjef

Odd Halvorsen ble ansatt i ny stilling som biltilsynssjef 1. januar i år.

Etter endt utdannelse i 1950 var han teknisk sjef ved bilverksted i Finnmark Landforsvar fram til 1961.

Han ble da ansatt som bilsakkyndig ved bilkontrollen i Harstad. Fra juni 1970 hadde han imidlertid et opphold i Finnmark igjen hvor han fram til 1973 først var leder av bilkontrollen i Alta og siden Vadsø.

Halvorsen kom deretter til Tromsø som bilsakkyndig I og har fra 1. mai 1975 vært leder av bilkontrollen i Tromsø.

Ny vedlikeholdssjef

Oddmar Eilertsen er ansatt som vedlikeholdssjef fra 1. februar i år. Han tiltrer stillingen etter overingeniør Eilif Os som går av etter oppnådd aldersgrense fra samme dato.

Eilertsen har eksamen fra NTH fra

på samme måte. Ved over- eller undertrykk eller ved en kombinasjon av disse samler de det grove borstøvet i sekker og fester det farlige finstøvet i filtere. Finstøvet blir videre ristet ned i støvsekken automatisk eller manuelt slik at filterene kan benyttes i lang tid før de må utskiftes.

Ved valg av støvsamler er følgende lagt til grunn:

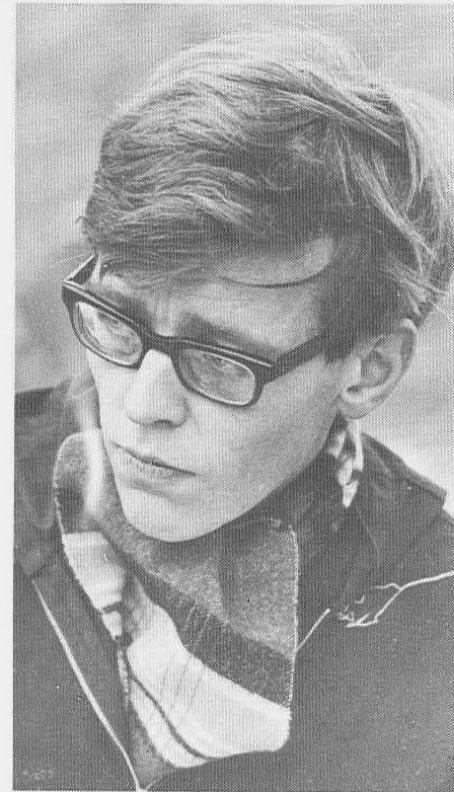
1. *Støvsamlerens vekt, tilkobling, flytting.*
2. *Luftforbruk, sugekoppens utforming og virkemåte, sugekapasitet.*
3. *Støvslangens utforming - dimensjon lengde.*
4. *Ejektorens plassering og utforming.*
5. *Skift av støvpose, posens kvalitet.*
6. *Filterrens.*
7. *Ising.*
8. *Antall bormaskiner pr. støvsuger.*
9. *Terrengforhold, arbeidets størrelse o.s.v.*

På grunnlag av de positive prøveresultater som fremkom ved undersøkelsen har Vegdirektoratet anmodet fylke-

ne om å anskaffe et mindre antall av de beste støvsamlere for å få erfaringer med disse.

Troms Vegvesen har således bestilt 20 stk. Star Dust til utprøving her i fylket. Star Dust er en av de typene som er å foretrekke bl.a. for sin lave vekt (19 kg), den er lett å flytte og har et minimalt luftforbruk, men den betjener bare en bormaskin. De bestilte støvsamlere vil bli fordelt på forskjellige anleggsområder slik at flest mulige får kjennskap og erfaringer til utstyret, og kan oppleve den fordelene støvsamlere gir når det gjelder støvplagen for de som arbeider med håndholdte bormaskiner.

Det er en forutsetning at utstyret skal benyttes, dette vil bli fulgt opp fra ledelsens side. Dersom resultatene, etter en prøveperiode, er positive, vil det bli vurdert å kjøpe inn støvsamlere til alle vegvesenets bormaskiner. En bedring av arbeidsmiljøet i etaten kan oppnås dersom alle ansatte bidrar til dette ved bl.a. å benytte det utstyr som kjøpes inn.



1964 og kom til vegvesenet i Troms i november 1972 som avdelingsingeniør. Han hadde da vært engasjert som kontrollingeniør fra august 1968 ved Nordland vegkontor.

Etter endt utdannelse var han først ansatt i et privat ingeniørfirma i Drammen hvor han var i vel 3,5 år.

Tiltredelser ved vegkontoret

Avd.ing. Bjørn Selnes tiltrådte ved anleggsavdelinga i januar 1977.

Dagfinn Lund er antatt som midlertidig tegneassistent fra 6. desember 1976.

Avd.ing. Terje Tretvik tiltrådte som

vikar i Johan Filseths permisjon 7. februar 1977.

Tiltredelse ved biltilsynet

Kontorassistent Fanny Fjelltun, biltilsynet i Tromsø, gikk fra 1.1 1977 over i halvdagsstilling. Det ble samtidig opprettet en halvdagsstilling hvor Lillian Eriksen ble ansatt.

Fra samme dato er kontorassistent Inger M. Olsen antatt som midlertidig i halvdagsstilling.

Kontorassistent Anita Kristiansen er ansatt ved biltilsynet i Harstad.

Tiltredelse i utedriften

Som brøytesjåfør/vedlikeholdsarbeider, distrikt Bardu, er inntatt Kjell Jensen, Salangsdalen og Reidar Johnsen, Fossbakken.

Kontorassistent Unni Engstad som har vært vikar ved vegkontoret i Tromsø er ansatt ved sentralverkstedet i Nordkjosbotn fra 24. januar 1977.

Sverre Kristoffersen er ansatt som mekaniker på verkstedet, Storslett.

Fratredelser i utedriften

Eivind Andreassen er sluttet i sin stilling som mekaniker på Storslett verksted.

Disse har fratrudd p.g.a. oppnådd pensjonsalder:

Ivan Iversen, Vågnes
Magnor Fossbakk, Sjøvegan
Håkon Moe, Rossfjordstraumen
Ariild Eliassen, Borkenes

Olav Håkseth, Salangsdalen
Palmer Kalbekken, Takelvdal
Hans P. Moeng, Lyngseidet

og disse p.g.a. helsesvikt:

Magne Larsen, Storsteinnes
Harry Jenssen, storsteinnes
John Bjørklund, Oksfjordhamn
Reidar Høyertun, Gausvik

Fratredelse ved biltilsynet

Kontorassistent Inger Methi sluttet 1.2
-77 i sin stilling ved kontoret i Harstad.

Vi gratulerer

med 50 års dag

Helge Pedersen,
Jørnsgt. 2, Harstad 4/1
Ola K. Kristiansen, Kvesmenes 6/2

med 60 års dag

Bjarne Møller, Gibostad 7/1
Hans L. Koth, Skibotn 14/1
Johan J. Heimstad, Evenskjær 15/1
Peder A. Pedersen, Sørvik 4/2
Nils C. Stivang, Gausvik 21/2

Kjørehell – forklaringer

Et forsikringsselskap har samlet en del
begrunnelser for de kjørehell forsik-
ringstakerne har meldt om. Her er et
lite utdrag:

— *Da jeg skulle kjøre hjem, kom jeg til
å kjøre inn på gal gårdsplass og kulli-
derte med et tre som jeg ikke har på
min gårdsplass.*

— *Jeg trodde vinduet var rullet ned,
men da jeg stakk hodet ut gjennom
det, merket jeg at det ikke var rullet
ned allikevel.*

— *En forgjenger kolliderte med meg
og for under bilen min.*

— *Bilen ble ikke skadet, hvilket be-
krefte av portstolpen.*

— *Jeg tutet, men bilhornet virket ikke,
fordi det var stjålet.*

— *Ulykken var forårsaket av at veien
svingte.*

— *For å unngå kollisjon, kjørte jeg på
den andre bilen.*

— *Jeg kjørte over en mann, men han
innrømmet at feilen var på hans side,
for han var blitt overkjørt før.*

— *Jeg kjørte på en lyktestolpe som jeg
ikke var blitt oppmerksom på, etter-
som den var skjult bak noen karer.*

— *Kua gikk rett mot bilen, etterpå fikk
jeg vite at den ikke var riktig klok.*

— *En lyktestolpe for mot bilen min og
skadet den på to steder.*

— *Den andre bilen kjørte imot meg
uten å tilkjenne sin hensikt.*



Nyheter

OVER –

Oppsynsmann Simon Sletten innvier
møteklubben på oppsynsmanns-
konferansen i Bardu



TIL HØYRE –

Ingeniør Andreas Nilsen med veg-
kontorets VHF-utstyr.

•• VEG · SPORT ••

Årsmøte —

Bjørn Stiberg

fortsetter som formann

Idrettslagets årsmøte 1976 ble avholdt 26. november i fjor. Oppmøtet var dårlig — bunnrekord. Medlemstallet ved årets slutt var 117 og det viser en nedgang fra i fjor på 21.

Etter årsrapporten fra de forskjellige grupper å dømme har aktiviteten og interessen i laget siste sesong vært bra.

Rapportene fra de forskjellige grupper ble også godkjent og budsjettforslagene vedtatt med en del endringer.

På grunn av økonomien fant en å kutte ned premieringen i konkurranser til kun å omfatte vandrepokaler og medaljer. Men det ble gitt adgang til de forskjellige grupper å samle inn midler til premier.

Formannen, Bjørn Stiberg, opplyste at laget var inne i en krisesituasjon m.h.t. økonomien. Og i 1977 ville en gå til det skritt at hver gruppe må stå ansvarlig for en viss prosent av sitt foreslåtte budsjett — slik at hver gruppe må skaffe til veie endel penger ved egeninnsats.

Ved valgene ble Bjørn Stiberg formann, Gudmund Reiertsen nestformann, Elling Eriksen kasserer, Svein Liland sekretær og Per Nilsen styremedlem.

Til gruppeledere ble valgt:

Fotball:	Per Nilsen
Skyting:	Karl E. Westerås
Volleyball:	Øistein Myrvoll
Ski:	Bjarne Otterdal
Håndball:	Johnni Håndstad
Trim:	Kjell Kvåle

Skyting

På bedriftskonkurransene i Tromsø har VEG hittil i sesongen merket seg med flere fine resultater.

Damelaget har tatt et napp i de tre pokalene det til nå har vært konkurranse om.

Veg-mesterskapet

i miniatyrskyting

Veg's individuelle mesterskap i miniatyrskyting vil i år bli avholdt torsdag 10. mars og torsdag 17. mars på følgende steder:

Tromsø, Vollan, Finnsnes, Harstad, Bardu og Storslett.

Programmet er foruten 3 prøveskudd, 10 skudd for damer og 15 skudd for herrer. Poengberegning som tidligere år.

Vegmesteren vil også i år bli kåret på grunnlag av reell poengsum uten respitt.

Skigeneral Bjarne Otterdal

orienterer her om skiarrangement vinteren 1977

Vi er inne i ein ny skisesong, og når denne Vegstikka går i trykken er det allerede avvikla ein del bedrifts skirenn med deltaking frå B.I.L. - VEG.

Vegvesenet sine interne arrangement vil vi i år prøve å avvikle soleis:

1. *Vegmesterskapet laurdag 19. mars. Vi vil legge arrangementet til Møllerhaugen med anleggs- og vedlikeholdsavdelingane på Finnsnes som medarrangørar. Kjell Kvåle vil ta seg av dette arrangementet.*
2. *Kontorskirenn i Tromsø vert arrangert torsdag 24. mars i Kroken med oppsamlingssheat torsdag 31. mars. Kjell Nyheim er renngeneral. NB! Alle protester mot startstaden er avvist på førehand.*
3. *Skifesten vil bli arrangert fredag 29. april på den tradisjonsrike staden Robukta. Margit Pedersen tek seg av dette.*

Veg's lagmesterskap

(bymesterskap)

i miniatyrskyting

vil bli avviklet på vegkontoret torsdag 14. april og torsdag 21. april — begge dager fra kl. 19.00.

Her blir det foruten de 3 prøveskuddene 10 skudd stående for både damer og herrer.

Det kan stilles et eller flere lag fra alle avdelinger.

Premieutdeling for begge konkurransene på skifesten.

Dersom det vert endringar i desse arrangementa, vil dette i nødvendig grad bli kunngjort.

Av andre arrangement kan vi nevne laurdag 12. og søndag 13. mars, Varden Rundt med stafetter på laurdag og individuelt 20 km herrer og 10 km damer på søndag.

Søndag 20. mars går Kattfjordrennet (10 km turrenn) og same dagen går Strupendilten (26 km) på Storsteinnes. Søndag 27. mars går Fjellrennet (35 km) i Tromsø.

Mandag 11. april går Kistefjellrennet (25 km) ved Finnsnes, og sesongen vert avslutta søndag 17. april med Reistadløpet (35 km).

Alle desse siste er turrenn.

I tillegg utanfor terminlisten kjem Hinnøyløpet, der arrangementsdatoen er 27. mars. dei som ynskjer å delta i desse, eller andre arrangement, og som vil gå for B.I.L. - VEG, kan underretta underteikna, som så vil foreta påmelding. Startkontingent vil bli betalt av idrettslaget.

Tilbudet omfatter alle som arbeider i vegvesenet, såvel i utedriften som inne ved kontoret, og som har anledning til å gå i bedriftsklassen. Det er grunn til å understreke at vi ikkje stiller spesielle krav til almann skiteknikk, og det er heller ikkje nødvendig med siste årsmodell i kunststoffski. Alle som ikkje er til ekstra belastning for hjelpekorps o.l. institusjonar kan delta.

For alle arrangement, unntake kontorskirenn, må det imidlertid kunne framleggast gyldig legekort.

Skigruppa ynskjer alle lukke til med skisesongen 1977.

Ski-resultater

VEG har i skrivande stund hatt deltakere i 5 bedriftsskirenn her i Tromsø og 2 i Harstad. I treningsrenn i Tromsø har Geir Berger notert seg for en 1. plass i kl. I og Kjell Kvåle en 14. plass i kl. II.

Videre har VEG i Ric. Bjørn-arrangementet oppnådd disse plasseringer i kl. II. Roar Flydal nr. 13, Bjarne Otterdal nr. 26, Odd Danielsen nr. 38 og Kåre Arkteg nr. 40, Veg's 3-mannslag ble nr. 8 av 18 lag i lagkonkurransen.

Et storarrangement i eget regi med 133 deltakere kom vellykket i hamn, men her sto de fleste av våre som rennfunksjonærer.

Så har kommunen hatt et stafettarrangement hvor VEG's 1. lag havnet på en 11. plass mens VEG's 2. lag måtte bryte.

Fra Harstadavdelingen meldes at Harry Pettersen har tatt 2 4. plasser i kl. IV og Olav Nilsen 2 førsteplasser i kl. VI treningsrenn.

Håndball

Håndballsporten er i god fremgang innen laget og gruppa melder om bra resultater. VEG spiller i 2. divisjon i bedriftsserien i Tromsø og har foreløpig plassert seg sånn midt på tabellen.

Slik har det gått hittil i år:

Veg - Bryggeriet 13 - 9

Veg - Kræmer 11 - 18

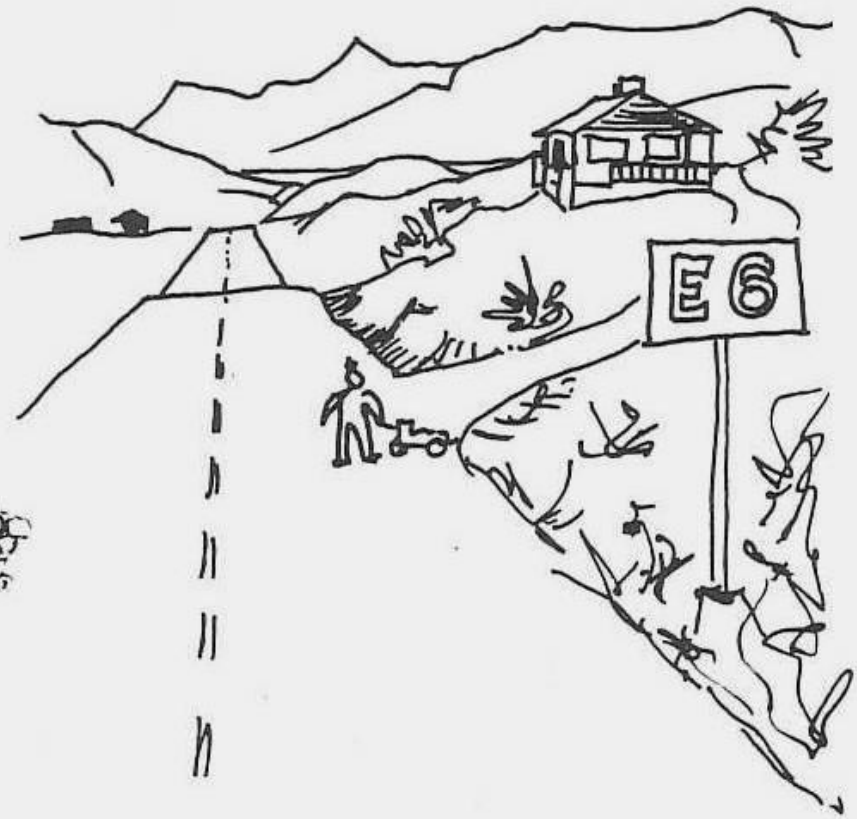
Veg - Richarden 29 - 6

Veg - Tele 10 - 14

Veg - Bjørn 10 - 9



På kurs — Odd Arne Fossbakk, Soløy



-enkjørsler, det er fali, det-