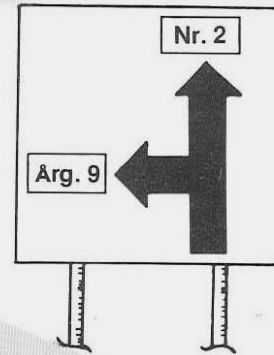
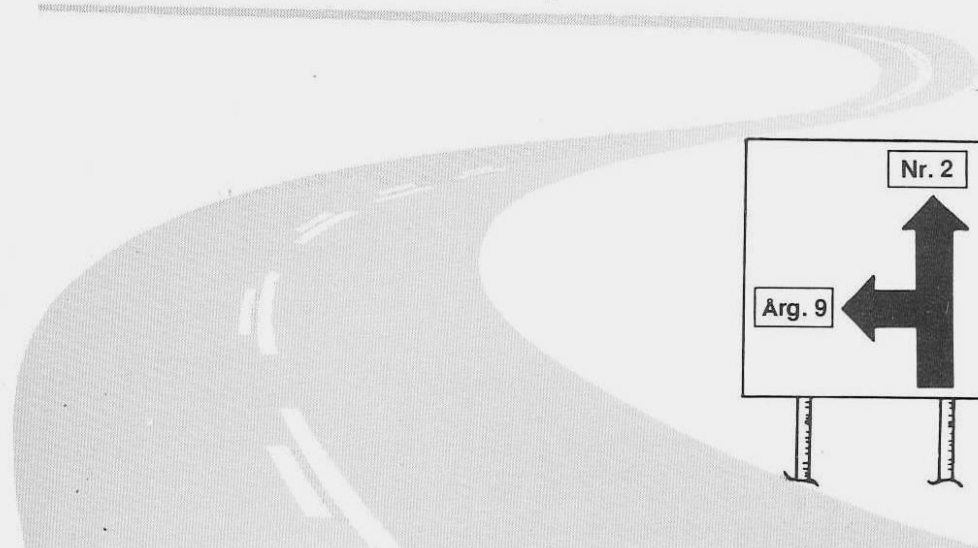
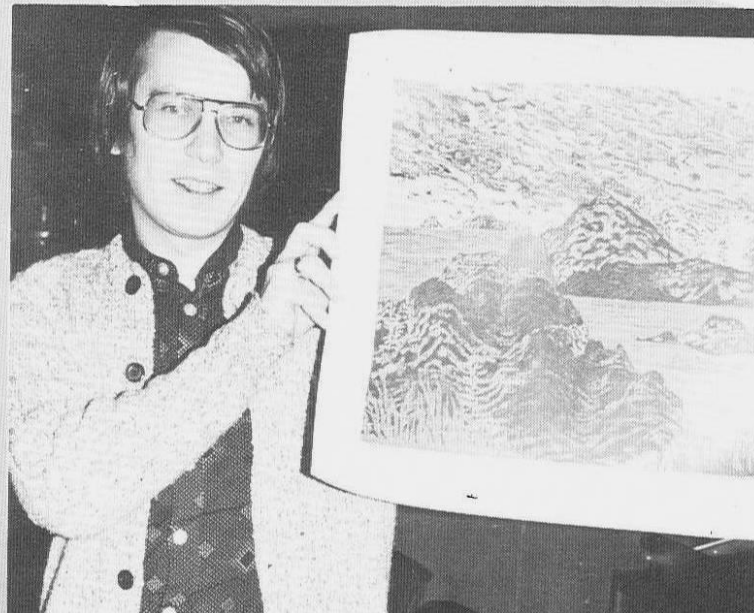


Vegstikka



Mai 1977



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 2 - Mai 1977
9. ÅRGANG

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

INNHold: side

Til aksjon	3
Årsmeldingen for 1976	4
Håndboka	11
Velferdsbevilgningen 1977	11
Vegvesenet har også vært min hobby	12
Ny innfartsveg til Tromsø	16
Økning i antall arbeidsskader	19
Samarbeidsutvalget	20
Dekkeleggingsprogrammet 1977 ..	22
Litt utbedring på si burde tåles ...	24
Ny emballasje på velkjent produkt .	28
Nyttig å delta på kurs	29
Kongens fortjenestemedalje	31
Avskjed med veteraner	32
Nytt anlegg	36
Fotoklubb	36
På tjenestereise anno 1925	36
Nytt fra administrasjonen	37
Sentralverkstedet i Nordkjosbotn — en av våre største arbeidsplasser .	38
Veg-sport	43

Til aksjon

I det allér første nr. av «Vegstikka» som kom — det var i 1969 — ba vi — sterkt inspirert av Aukrust-plakaten « Hold Norge rent » — alle ansatte ta dette som en utfordring til oss selv.

Vi tenkte selvsagt på vårt eget lille rike — vegområdet. Og vi tror å mene at vår framferd har bedret seg de siste årene. Det er f.eks. nå alminnelig akseptert at veganleggene ikke er fullført før skikkelig oppussing og opprydding av både skråninger og de nærmeste omgivelser m.v. er foretatt. Videre tas nå utbygging av rasteplasser med i vegplanene. Vi har i en viss utstrekning systematisert renovasjonen av disse rasteplassene.

Men ennå kan det nok gjøres mere.

Nå har det Kongelige Selskap for Norges Vel utpekt Troms og Finnmark fylker som aksjonsfylker i «Hold Norge rent»- aksjonen 1977. Gjennom Vegdirektoratet er bevilget 0,6 mill. kroner til forskjellige tiltak på vegsektoren her i fylket i forbindelse med denne aksjonen. Ikke nok med det, vegsjefen er av fylkesutvalget oppnevnt som formann i aksjonsutvalget for Troms fylke.

Vi i vegvesenet bør derfor føle oss ekstra forpliktet til innsats på dette feltet. Ikke bare til å iverksette tiltak basert på nevnte bevilgning, men også til å holde et våkent øye med vår arbeidsplass og dens omgivelser.

Og nå når våren er her og snøen forsvinner, kommer mangt tilsyne som virker skjjemmende.

La oss gjøre litt ekstra i våroppryddingen denne gang. Da blir det også lettere å holde orden videre og det blir også lettere når våren kommer neste år.

Arbeidsplassene, brakkeleirene, stasjonene m.v. hører også med til vårt ansikt utad.

Årsmeldingen for 1976

Våren er i anmarsj om med den kommer også vegvesenets melding om virksomheten foregående år. Og som vanlig gir vegsjefen innledningsvis en oppsummering av resultater og tilstander. Været i 1976 kommer en ikke utenom i denne sammenheng, snørikt med flomperioder, seig vårløsning, brukbar sommer sett fra vegvesenets side og en høst med svært gode arbeidsforhold. Høsten fikk rettet opp mye.

Så vi kan også for 1976 se tilbake på gode resultater. Således er nå hele riksvegnettet tillatt for trafikk med inntil 8 tonns akseltrykk når en ser bort fra teleløsningstiden, det samme gjelder for 93 % av fylkesvegene. Den såkalte «Tung 8 tonn»s klasse tillates på 88,7 % av riksvegene. Dekkeleggingsprogrammet var prioritert og tross det økonomisk harde 1. halvår, ble både nylegging og fornyelse av dekker gjennomført stort sett som forutsatt.

Plansituasjonen forbedres stadig, men klagebehandling, uttalelser til reguleringsplaner og planlegging av gang- og sykkelveger tar uforholdsmessig mye tid.

Utforkjøringsulykkene dominerer fortsatt, men også fotgjengerulykker ligger høyt. Undersøkelser viser at hele 27 % av ulykkene i Troms synes å kunne henføres til avkjørsler. Den største administrative nyhet er at det i Troms som et av 4 prøvefylker er ansatt biltilsynssjef som bl.a. skal være med å utvikle en nærmere tilknytning mellom biltilsyn og vegvesenet forøvrig. Biltilsynssjefen tilhører vegsjefens toppledelse.

Etatens forskjellige funksjoner er i årsmeldingen gitt hver sitt hovedkapittel og vi plukker litt fra disse:

Administrasjonen

På tross av at vegadministrasjonen nylig er flyttet inn i nye lokaler, begynner plassmangel allerede å melde seg. Det regnes med at lokalene i 1977 er maksimalt utnyttet og utvidelse må finne sted.

En fant ved kontoret her 100 fast organiserte stillinger, i tillegg arbeidet det 9 i forskjellige oppdrag. Ute i distriktet arbeidet det 54 vegmestre/oppsynsmenn med assistenter og dessuten 4 kontorister. Ellers var det i anleggs- og vedlikeholdstjenesten samt ved vegsentralen i 1976 sysselsatt gjennomsnittlig 537 — det er 13 flere enn for 1975. I tillegg var det i gjennomsnitt engasjert 443 leide biler og maskiner med fører. Og vi arbeidet i anlegg og vedlikehold, herunder også vegsentralen drøye 1 mill. timeverk. For det fikk vi kr. 49,7 mill. i lønn.

Vi leser vidre at bedriftslegeordningen dessverre fortsatt halter noe, det er særlig i Lyngen/Storfjord-området det svikter.

Verne og miljøarbeidet er intensivert og verneleder arbeider nå på heltid. Skadestatistikken viser noe økning i antall skader og en viser til nærmere omtale annet sted i dette nr. av «Vegstikka».

Kursaktiviteten har økt, bl.a. er nå igangsatt en systematisk opplæring av tjenestemenn i utedriften og det første kurset, «Generell vegbygging», ble det avvirket 6 av i 1976 med tilsammen 119 deltakere. I alt er det arrangert 20 kurs/konferanser på lokalt plan med mer enn 1 dags varighet og det har deltatt i alt 480.

Innkjøpsseksjonen melder om varekjøp for i alt 50,7 mill. kroner og i tillegg kommer vareklasse 9 Tjenester og di-



Tegner Anne K. Isaksen legger siste hånd på vegplan.

verse leveranser — med 21,8 mill. kroner. Det er vareklasse 3 Bygningsvarer, rør, maling, kjemikalier, elektrisk materiell som utgjør den største utgiften —14,3 mill. kroner eller 28,1 %. Deretter følger vareklasse 1 Overbygningsmaterialer og lette fyllmasser — 9,0 mill. kroner eller 17,7 %, så følger vareklasse 5 Vegmaskiner, sambandsutstyr og driftsbygninger —8,2 mill. eller 16,3 % og vareklasse 6 Drivstoff, elektrisk kraft, bil- og maskingummi, slitogods nesten like mye —8,1 mill. kroner eller 16,0 %.

For varekjøp er det opprettet rammeavtaler etter offentlig anbudsinnbydelse eller rabattavtaler. Betydelige besparel-

ser er oppnådd gjennom disse avtalene, gjennomsnittsrabatten ligger i dag på ca. 17 %.

Vegkontorets administrasjonsutgifter kom i 1976 opp i kr. 10,3 mill. inkl. lønninger, for biltilsynet var det tilsvarende tall kr. 2,6 mill.

Planlegging

Det har vært arbeidet på en rekke utrednings- og hovedplaner og for 25 km veg er disse ferdige mens arbeidet pågår på ytterligere 110 km.

Av detaljplaner er fullført 108 km og 127 km er under arbeid. I tillegg kommer planarbeider med 3 ferjeleier og 21



Arne Sletten har bl.a. operert på nytt anlegg i 1976 — Rv 851.

bruer. Skilt- og kilometreringsarbeidene er nå kommet så langt at 1700 km fylkesveg er nyskiltet mens 1580 km riksveg og 200 km fylkesveg er nykilometrert.

Trafikkseksjonen melder ellers om at det i alt kom inn 1143 søknader om avkjørsler, det er ca. 60 % flere enn forrige år. Av disse er 1096 ferdigbehandlet — 76 % ble innvilget og 24 % avslått.

Grunnerverv

Det ble avviklet skjønn for 6 parseller og i disse var 290 grunneiere part. I alt ble det inngått 270 kjøpekontrakter i 1976.

Samlet grunnerstatningsoppgjør utgjorde 2,5 mill. kroner fordelt på 700 enkeltutbetalinger.

Det ble kartlagt 86 km ferdig veg.

Laboratorievirksomheten

har i stor grad stått i bæreevnerestringens tegn og hele 1320 km riksveg ble nedbøyningsmålt og prøvetatt i løpet av sommeren og samtidig tok en opp 9500 jord- og materialprøver fra vegoverbygging og undergrunn.

Laboratoriet i Nordkjosbotn har gjennomført en rekke analyser og forsøk av jord, myr, vegdekker og andre veg- og bruyggingsmaterialer.

I alt er ferdigbehandlet 147 oppdrag og seksjonen har ellers utført tunnelprosjektering, seismiske undersøkelser, kjerneboringer samt gjennom registreringer søkt å kartlegge problemer med snø og snøskredfare for vegplanleggingen.

Utgiftene til disse arbeidene har utenom de rene administrasjonsutgifter vært kr. 1,6 mill.

Veganleggsdrift

Oppgaven fra anleggsavdelingen viser at det i 1976 ble planert/utbedret 85 km riks- og fylkesveger og til dette medgikk 124 mill. kroner. 78 % av dette gikk til arbeider som er utført i egen regi mens entrepriser trakk 18,1 %. Kommunene utførte 2 % og grunnerstatninger kom opp i 1,9 %. De største entreprisedrag har i 1976 vært Sommarøybrua som bygges av F. Selmer A/S og de 3 ferjeleiene i Bjarkøyområdet hvor Maskinbygg A/S har operert.

Av de 100 mill. som vi brukte i egen regi gikk 4,4 % til oppsyn m.v., 16,7 % til arbeidslønn, 15,9 % til egne maskiner, 31,7 % til fremmede maskiner og 31,3 % til materialer.

22 nye bruer og 4 ferjeleier ble tatt i bruk i 1976.

Vedlikeholdsdriften

ble hard rammet av en usedvanlig hard vinter. Det medgikk i alt 31 mill. kroner til vintervedlikehold av riks- og fylkesvegene, det er mere enn 38% av den samlede vedlikeholdsbevilgning for 1976. Nevnes kan, at for fylkesvegernes vedkommende var dette tallet 52,6% eller 3,5 ganger større enn landsgjennomsnittet for disse vegene. Brøytebilene tilbakela 2,6 mill. km eller nærmere 65 ganger strekningen rundt ekvator og dette kostet oss 15 mill. kroner.

Samlet disponerte vi i 1976 81 mill. kroner til vedlikeholdet, og i tillegg fikk byene Hårstad og Tromsø omlag 2,5 mill. kroner til de riks- og fylkesvegene som disse kommune utførte vedlikeholdet på.

Den hårde vinteren medførte et mindre aktivt barmarksvedlikehold enn planlagt. Imidlertid ble dekkeleggingsprogrammet prioritert, slik at dette stort



Knut Arne Henriksen har fått fint utstyr å arbeide med i biltilsynets nybygg i Tromsø.

sett ble oppfylt. 100 km svarte dekker ble fornyet og i tillegg lagt 29 km nye dekker på grusveg for vedlikeholdsmidler.

Egen drift er fortsatt sterkt dominerende når det gjelder vedlikeholdsarbeide, hele 91,6% av de samlede kostnader gikk med til dette. Entrepriser trakk 5,2%, kommuner utførte arbeider tilsvarende 3,1% og 0,1% gikk til eiendomsingrep.

Vi har i egen regi produsert 239 000 m³ knust grus og bærelag til en gjennomsnittspris av kr. 24,13 pr. m³, det er faktisk 73 øre billigere pr. m³ enn for 1975.

Maskindrift

Driftsresultatene for de ulike maskintypene er svært variable, naturlig nok. Vegvesenets maskin- og redskapspark kan ikke bestå bare av utstyr med høy lønnsomhet.

Ploger f.eks., stadig stor utgiftskilde, men ser en bort fra disse, er det større lastebiler med drivkraft på flere aksler som har gitt det dårligste regnskapsresultat. Knuseverk følger som en god nr. 2 i 1976 sett fra den siden. Men heller ikke de bakhjulsdrevne lastebilene, motorveghøvlene, hjultraktorene og vegdekkmaskiner har vært den store økonomiske suksess i 1976.

De som kommer best fra det, og med tildels betydelig overskudd, er belte- og hjullastere, pick-up og varebiler, oljegrusverk, dumpere, anleggskompressorer, borrygger og transportører. Også andre maskingrupper ligger bra an.

Resultatet av driften for de ulike maskingrupper avspeiler ikke de beredskapsmessige fordeler vegvesenet har av disse — det lar seg vanskelig fremkomme i et regnskap.

Totalt opereres det i 1976 med et overskudd på 1,4 mill. kr. for maskinparken.

Biltilsynet

melder om en økning av vognparken i Troms fylke på 4.500 kjøretøyer slik at det ved årsskiftet i alt var registrert 49.751 kjøretøyer i Troms. I Tromsø kommune er det 14.100, i Harstad 7.600, mens det i landkommunene er Lenvik som har det høyeste antall registrerte kjøretøyer, 3.800, tett fulgt av Målselv 3.600 og Balsfjord 2.800. Færrest har naturlig nok Bjarkøy med 200, Torsken og Berg ca. 300 hver, Gratangen og Kvæningen ca. 600 hver.

Det er avlagt 4.102 førerprøver siste år — faktisk en nedgang på 265 siden året før.

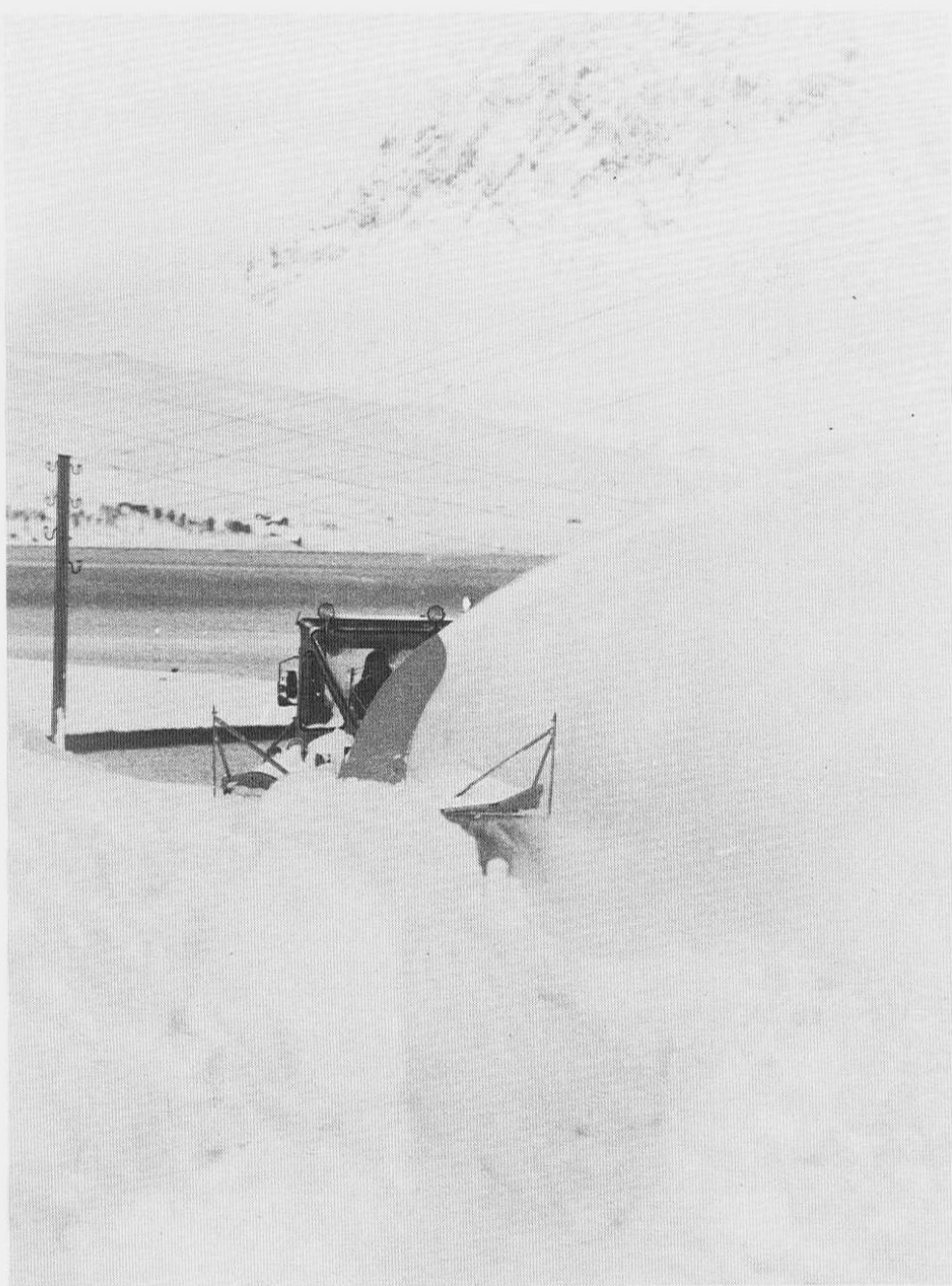
Biltilsynet utførte i 1976 7.400 kjøretøykontroller tilsvarende ca. 15% av registrerte kjøretøyer i fylket. Dette prosenttall er nærmere 2% høyere enn de foregående år. Av 2.300 vektkontroller, ble drøye 1000 registrert med overlaster — av disse ble 23 gebyrlagt med ca. 120.000 kroner, hvilket vil si at det fortsatt er merkbar nedgang i gebyr.

Troms fylke kan i dag skilte med 85 godkjente bilverksteder og 25 autoriserte kjøreskoler.

Vegnettet

Lengden av det offentlige vegnettet i Troms fylke er nå 4607 km — av dette er 1.668 km riksveger, 2006 km fylkesveger og 933 km kommunale veger.

Det ble lagt 111,5 km «svarte» vegdekker på grus i 1976 og av riksvegene har nå 50,6% slike dekker, mens tilsvarende tall for fylkesveggenes vedkommende er bare 8,1%.



Karakteristisk bilde fra vedlikeholdsdriften — fra Arnøya.

Ferjedriften

Tilskott til ferjedriften økte med 2,3 mill. kroner fra året før og var i 1976 kommet opp i 17,5 mill. kroner.

Av dette gikk 13,8 mill. til ferjesamband i riksvegnettet og 3,7 mill. til samband i fylkesveger.

Det ble åpnet 1 nytt ferjesamband, Fenes-Altevik-Austnes i Bjarkøy kommune og i Troms fylke er det nå 17 samband med i alt 40 anløp.

Trafikktallene basert på personbilenheter viste totalt for fylket en økning fra foregående år på 9,8%. Mest økte sambandet Stornes-Bjørnrå-Alvestad i rv 867 med 36%, deretter fulgte Hansnes-Skåningsbukta i rv. 863 med 23%, Futrikelv-Skulgam i 863 og Borkenes-Kveøy i fv. 1, begge 22%, Vikran-Larseng 19%.

Med disse tall skjønner en at enkelte ferjesamband har hatt en mindre gunstig utvikling når middeltallet er på et langt lavere nivå. Dårligst ut i så måte kommer Lyngseidet-Olderdalen i rv. 91 som fortsatt viser nedgang — nå med 10%.

Pengeforbruket

viser at det til statens aktiviteter innen vegvesenet gikk med i alt kr. 150 mill. og til fylkets kr. 77 mill., det er til sammen kr. 227 mill. eller kr. 42 mill. mere enn for 1975.

Det ble bokført nye forskotteringer i fylkesvegvesenets regnskapet med kr. 962.000,- mens kr. 888.000,- ble tilbakebetalt av tidligere forskott. Kommunene i Troms har dermed kr. 22,7 mill. til gode hos fylket for forskotteringer foretatt etter den nye vegloven trådte i kraft i 1964. Fra før skylder fylket kommunene kr. 10,3 mill. slik at den totale gjeld på dette feltet er nå kr. 33 mill.

Årsmeldingen

presenteres i en heftet trykksak og med noe billedstoff. Så snart den foreligger ferdig trykt, vil et antall bli sendt alle vegstasjoner. De som er interessert i flere detaljer og kommentarer enn hva som er gitt her, kan henvende seg til sine vegmestere/oppsynsmenn og får da utlevert et eksemplar.

Håndboka

Slår vi opp på side 2 i vår 7de sans finner vi nederst en opplysning om hvor rettelser og forslag til nytt stoff kan sendes. Vi minner om dette og kan samtidig fortelle at fristen er forlenget til 20. mai 1977 og adressen er HANDBOKKOMITEEN, VEGKONTORET, POSTBOKS 615, 9001 TROMSØ.

Velferdsbevilgningen 1977

er på kr. 40.000 og disponeres av Samarbeidsutvalget. SU ber om at det kommer forslag om anvendelse av disse pengene. Husk å angi hva tiltakene vil koste. Og forslagene sendes SAMARBEIDSUTVALGET, VEGKONTORET, POSTBOKS 615, 9001 TROMSØ så snart som mulig.

Vegvesenet har også vært min hobby

Den 28. februar 1977 var nok en merkedag — ikke bare for vår alles Eilif Os — men for hele det vegvesenet som fortsatt skulle fungere. Os' siste dag som vedlikeholdssjef.

Dagen ble markert ved en tilstelning i kantinen hvor hedersgjesten ble behørig hyllet. Vegsjefen overrakte med gaver og diplom etatens takk, mens Einar Skagen hilste fra personalet ved kontoret, også med presang. Det var videre overrakt gaver og blomster både fra oppsynsmennene ved Almar Leirbakk og fra tjenestemennene ute ved Martin Rognli.

Med «han Os» inn i pensjonistenes rekke, forsvant kanskje også den siste av den virkelig gamle garde fra vegkontoret — og forstå oss nå rett. Sammen med fordums «kanoner» som Smith-Sunde, Ervik, Mikelsen, Stav, Heimdal og ikke å forglemme Schneider, har han dannet skole for vegvesenet her i fylket, ikke rent få av dagens vegfolk har vært elever der.

Og et spesielt trekk ved denne skole var den menneskelige omsorg for de ansatte, disse følte — ikke minst hos Os. Hvem har ikke hørt klagene om at nå, nå registrerer vi bare baklyktene når de overordnede farer forbi. Nei, det var noe annet med «han Os», han stoppet alltid, gav seg tid å høre på, fortalte litt nytt og diskuterte arbeidet og problemer, spurte hvordan det stod til med familien, om kona var blitt bedre av gikta siden sist. Ja, man kan kanskje le, kanskje det er blitt slik i dag at enhver synes å ha nok med sine egne plager, likevel — en prat med «han Os» kunne være en vederkvegelse midt i det daglige strev.



— Os, har du inntrykk av at kontakten med de ansatte er dårligere i dag, at kanskje også samhörigheten er mindre?

— Tidligere, særlig de første årene mine i vegvesenet, var en tjenestereise til arbeidsplassene ingen snartur. Det kunne jo ta uker før vi var tilbake ved kontoret igjen. Med lange opphold på arbeidsplassene kom man jo i nær kontakt med mange av folkene våre. At den nære personlige kontakt nå er mindre enn før, er beklagelig, men det er vel også delvis forståelig. Med alle de oppgaver myndighetene etterhvert har pålagt oss, må nødvendigvis mere av tiden tilbringes bak skrivebordet. Likevel, den personlige kontakt er et verdifullt aktivum, også for etaten. Om samhörigheten er mindre? Nei, det tror jeg ikke egentlig. Det har kanskje vært slått sprekker i korpsånden, men jeg tror ikke de er verre enn at de kan repareres. Man skal huske at oppsynet f.eks. tidligere bare hadde 1 herre å tjene, nå har de flere, alle disse nye seksjonene som hver og en ønsker å prioritere sine oppgaver. Og her kan kanskje enkelte folk falle i fristelse til å trekke på skuldrene.

— Og hvordan reparere disse sprekene?

— Spørsmålet om en etatskole for vegvesenet i likhet med NSB og Televerket f.eks. har jo ofte vært reist. Men man kunne vel også rent lokalt på forskjellig vis bidra med å øke etatsfølelsen. Nøye kjennskap til hverandre og hverandres virkefelt er viktige faktorer i så henseende.

— Har vi fått en riktig oppbygget organisasjon i vegvesenet?

— Det kan nok være, og var det selvfølgelig også, en fordel å følge vegen fra planstadiet, via anlegget for så til slutt også å stå for vedlikeholdet. Men i dag er nok dette en umulighet, slik utviklingen har skjedd på alle stadier. Funksjonsdelingen måtte komme. Men i kjølvannet har fulgt en stadig økende knoppskyting med ulike seksjoner. Vi har etter mitt skjønn fått for mange småpaver, det vil lett føre til at man mister oversikten, tror nok at hovedseksjonene heller burde vært gitt

større kapasitet personellmessig. Imidlertid synes jeg vi må hilse velkommen den nye grenen i organisasjonsmønsteret, nemlig biltilsynet. Det må være et riktig trekk.

— Forholdet til politikerne, burde vegvesenet stå friere?

— Det var en tid, visstnok like etter krigen, en ny generasjon ordførere kom til roret rundt i fylket. Da hadde vi visse vansker med å holde fingrene deres vekk fra driften på veganleggene, særlig på de som dengang gikk under betegnelsen bygdeveganlegg med statsbidrag. De var av den formening at det var vegvesenet som satt på pengesekken. Etterhvert bedret da også dette seg og vi kan ikke si annet enn at vi nå ganske lenge har hatt et positivt forhold til politikerne. Og etter min mening så bør politikerne ha den makt de har når det gjelder å prioritere oppgavene.

— Har vegvesenet selv forsømt noen oppgaver?

— Vi har kanskje ikke alltid vært så fremtidsrettet som vi burde. F.eks. var vi lenge ikke sterk nok i spørsmålet om konsentrert arbeidsdrift. Riktignok maktet vi i sin tid å bringe tallet på de såkalte vegfondsveganleggene her i fylket ned fra 120 til 40, men fremdeles ille nok. Og her var nok lokalpolitikere den store bøygen. Ellers har jeg jo kjøpphester å ri som berømtelig vegklasse 2 e med kjørebane 5 m, mens vi tillater vognbredde på 2,5 m, det blir oftest bare i teorien to slike kan møtes. Videre, vi bygger ikke sterkt nok for fremtiden og vi burde anvende fjellmasser til bærelag i langt større utstrekning enn vi gjør. Løsmassene er av mere usikker kvalitet, de tilføres gjerne med dyre transporter, mens fjellmasser ofte finnes i veglinjens nærhet og med disse kan man klare seg med et 7-8 cm lag mot ca. 40 cm løsmasser. Absolutt noe å tenke nærmere på. Og jeg har mere på hjertet, på veger som bygges i rasfarlige strøk, skyver man bare problemene foran seg ved ikke straks å sørge for en viss sikring, den fordyrelsen bør man ta mens anleggsdriften er igang, selv om dette betyr en utsettelse.

— Vel, Os, vi har vært inne på dette med funksjonsdelingen, men tankene om en delvis funksjonsdeling er vel i grunnen ikke av helt ny dato?

— Det er riktig. Allerede før siste krig fremmet daværende vegsjef, eller overingeniør som tittelen var dengang, Arne Nilsen, et forslag om opprettelse av en redskapsentral som skulle omfatte større redskaper og maskiner. Forslaget innebar også at alt utstyr mindre enn stubbebrytere, skulle vegarbeiderne holde seg sjøl med. Men Vegdirektøren var ikke stemt for dette opplegget. Imidlertid skapte utbruddet av den 2. verdenskrig i 1939 en nødvendig oppbygging av et nett av drivstofftanker som beredskapstiltak. Dermed var vi vel også i gang med en redskapsavdeling som skulle styre med maskiner, redskaper

og drivstoff. Og det var da jeg som fikk oppgaven å drive denne avdelingen. Vi skulle da også dirigere maskiner og redskaper. Dette falt ikke alltid i god jord hos anleggsbestyrere og oppsynsmenn, deres anlegg hadde f.eks. kjøpt utstyret og så ble det satt inn på langt andre steder.

— Den krisesituasjon som krigen skapte, var jo noe nytt for vegvesenet, og vel særlig vanskelig å håndtere ettersom man hadde fått en fremmed makt som en slags overkommando?

— Litt dramatik oppstod det da selv sagt, men også komiske episoder. F.eks. da sjefen, Arne Nilsen, og jeg ble beordret å møte i Sørkjosen omgående (kontoret var i Harstad den gang). Et elendig føre var det, kan jeg huske, og endelig fremme ble vi forelagt spørsmål om hvor mye brenne-

vin vi trengte til snømåkerne. Da brast Nilsen ut i gapskratt, her hadde vi reist gjennom mesteparten av fylket for å drøfte brennevinskvote! Nilsen avslo, norske snømåkere trengte mat, ikke dram, fisk f.eks., hvorpå den tyske kommandanten utbrøt: «Fisch gabt keine Kraft in die Knocheln». Nei, da måtte det heller kjøtt til. Men brennevin til snømåkerne, det holdt tyskerne på, og det ble etterhvert etablert en hel forsyningstjeneste. På Bardufoss var lageret og vi måtte faktisk også ta med brennevinsforsyningen til tyskerne selv nordpå, når vi alt kjørte samme vegen. De fikk nemlig ikke tillatelse å sende egen transport etter det.

Os sitter inne med en mengde historier fra sitt lange virke i etaten, 43 år, og vil nok kunne fylle mange nr. av dette bladet. Vi håper å kunne få øse av disse historiene

etterhvert og ikke minst øse av de kunnskaper han sitter inne med. Og dette siste har vi da allerede sikret oss, han vil fortsatt være å finne her på kontoret.

— Heretter vil det vel være endel spesialoppgaver å få, bl.a. skal jeg bidra med nødvendig materiale fra vedlikeholdssektoren til den fylkesvegplan som nå er under arbeid. Og så skal jeg forsøke å komme i gang med arbeidet med registrering og bevaring av gamle vegger, bruer, redskaper m.m. som har museal verdi. Det er for øvrig et felt som interesserer meg meget.

— Fint, og da skulle vi ha sikret oss deg en god stund til på vegkontoret. Men til slutt, hvis du engang til kunne stå med høyskolebeviset i hånden, hva ville du gjort da?

— Begynt i vegvesenet.

Vegsjefen overbringer etatens takk og med tidligere kollega Odd Schneider ved sin side.



Her skulle det nok mye snømåkerbrennevin til! Fra Lavangsdalen.



Ny innfartsveg til Tromsø

Statsvegbudsjettet for 1977 forteller — at de første millionene — fire i tallet — ligger nå klare for utbygging av parsellen Nordberg — Tromsøbrua i E78.

Plansjef Bjørn Stiberg orienterer her nærmere om planen for denne parsellen og også den videre utbygging mot Sandvikeidet.

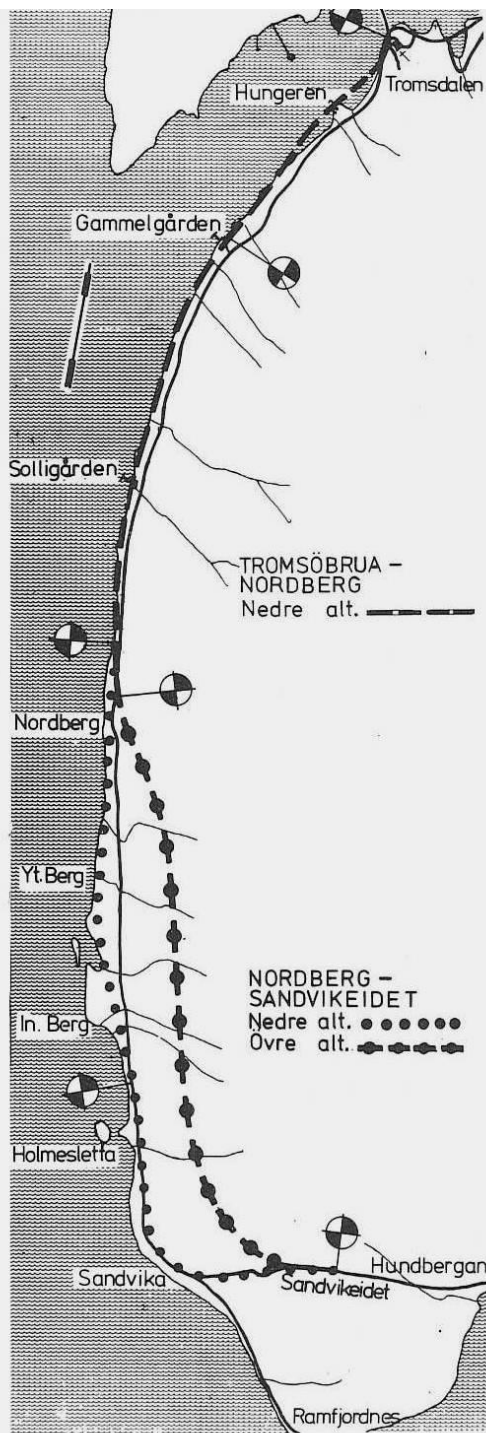
Innfartsvegen til Tromsø, Europaveg med stor E, hva skjer med den. Den blir grandgivelig smalere og smalere år for år og er snart ikke kjørbær. Dette hjertesukket kom fra en trafikant her om dagen etter å ha forsert seg inn til byen på ekstremt glatt føre, og forbi to store trailere i grøfta.

En veg kan ikke bli smalere, tvert imot — tungtrafikken vil etterhvert kjøre ut vegen vil vi si. Men vår trafikant må likevel sies å ha truffet spikeren på hodet. Størrelsen på kjøretøyene har økt, og alle skal ha plass på vegen. At man da sitter igjen med inntrykket at E78 er blitt smalere er derfor helt forståelig, vegvesenet har nok mer enn en gang vært utpekt som syndebygg.

Hvorfor blir ingen ting gjort for å utbedre innfartsvegen til Tromsø? Slik spør den vanlige trafikant, og nå i dag etter snart 10 års planlegging kan vi endelig svare positivt på spørsmålet.

Ny innfartsveg står i dag foran umiddelbar oppstart på parsellen Gammelgård — Tromsøbrua. Vegplanen er innarbeidet i reguleringsplan for området og stadfestet 22/6 -76.

Så i dag har vi det formelle grunnlaget i orden for erverv av grunn. For å rekonstruere hendelsesforløpet så langt, er det nødvendig å gå litt tilbake i tid, og kort skissere planleggingsprosessen fra midten av 60-årene og frem til i dag.



Trafikktellinger og en trafikkanalyse i forbindelse med utarbeidelsen av generalplan for Tromsø ga på et tidlig tidspunkt klar beskjed om at eksisterende E-78 Sandvika — Tromsøbrua Ø har for dårlig kapasitet, og må bygges ut i nærmeste framtid. Allerede den gang var det klart at en stor del av trafikken langs E-78 hadde og har sine reisemål på strekningen Tromsdalen — Sandvikeidet, og at en eventuell tunnel gjennom Tromsdalstind således ikke vil løse de miljøproblemer den gjenværende trafikk ville skape langs eksisterende E-78. I dag har rundt halvparten av trafikken på E-78 i Tromsdalen et av sine reisemål på strekningen Tromsdalen — Sandvikeidet, en andel som ventes å øke med økende utbygging sør-øst på fastlandet. En utbygging av vegen på denne strekningen må derfor utføres uansett tunnel gjennom Tromsdalstind, og kan forsåvidt ikke sees som et alternativ til tunnelinjen, som må betraktes som et rent vegkortingsprosjekt.

Tunnel gjennom Tromsdalstind vil ikke kunne begrunnes ut fra kapasitetsbehov, idet det neppe vil bli kapasitetsproblemer på E-78 på denne siden av århundreskiftet. Saken ble for øvrig drøftet og vurdert på nytt med representanter for kommunen så sent som i 1974 uten at det da kom fram momenter som ga grunnlag for en endring av det standpunkt som ble tatt i 60-årene.

Undersøkelsene ga videre beskjed om hvilken vegstandard som er nødvendig, og denne kan kort sammenfattes med følgende stikkord:

Vegklasse IIc dvs. kjørebanebredde 6,5 m
Vegtype B dvs. avkjørselsfri veg
Dim. hastighet 90 km/t

Trafikkanalysen ga oss det nødvendige grunnlagsmaterialet, og det falt naturlig å vurdere tre mulige prinsippplønsninger for ny E-78 i første fase.

1. Øvre alternativ — øst for eksisterende E-78.
2. Langs eksisterende E-78.
3. Nedre alternativ — vest for eksisterende E-78.

Alternativ I falt snart ut, det viste seg at

skulle man komme unna eksisterende og planlagt bebyggelse, ville man komme så høyt opp i fjellsiden at kostnadene i tillegg til dårlig kurvatur og stigningsforhold, ville bli uakseptabelt store.

Videre kom en i konflikt med høyspentlinjen og en oppnådde ikke ønsket kontakt mellom gammel og ny veg, men det resultat at en ikke ville oppnå den avlastning av E-78 som er ønsket.

Alternativ 2 ville medføre beskjerper av et stort antall eiendommer langs vegen og en omfattende sanering av eksisterende bebyggelse, om den nødvendige vegstandard skal legges til grunn. For å få eksisterende E-78 avkjørselsfri, må det bygges parallellveger på begge sider av denne, og en slik vegutbygging vil medføre arealinngrep i en bredde på ca. 25-30 m på begge sider av eksisterende veg. Alternativet ble forkastet av miljømessige og økonomiske grunner.

Det alternativ som pekte seg ut som det gunstigste både miljømessig og økonomisk var alternativ 3, langs strandlinjen.

Det har knyttet seg en del betenkeligheter til å legge beslag på såpass lange strekninger med strandlinje. En vil derfor begrunne valg av alt. 3 noe nærmere.

Alternativet medfører riving/flytting av noen ganske få bygninger, hvorav de fleste er av eldre dato. Videre gir det muligheter for god kontakt mellom gammel og ny veg med derav følgende god avlastning av eksisterende veg på hele strekningen. Dette vil bl.a. bety en vesentlig bedring av sikkerheten for den lokale gang og sykkeltrafikk.

— Sikkerhetsmessig: Når det gjelder ønsket om et mest mulig differensiert vegnett, vil det framlagte forslag med de viste tilknytninger gi et godt system, ved at biltrafikken stort sett går på hovedvegen, og bare på kortere strekninger belaster lokalvegnettet.

Videre vil sykkel/gangtrafikk kunne følge eksisterende E-78 parallelt den nye vegen helt fra Tromsøvingen til Tromsdalen. Særlig for skolebarn som må

trafikkere denne strekningen, vil de by på store sikkerhetsmessige fordeler fremfor alternativet med å bygge ut eksisterende veg.

— Støy: Størsteparten av bolig- husene langs strekningen ligger på over- siden av eksisterende veg, og tett inntil denne. Den nye vegen vil trekke tungtra- fikken og store deler av personbiltrafikken bort fra eksisterende veg og derved gi redusert støynivå for bebyggelsen. Totalt sett mener en at omleggingen i vesentlig grad vil bedre støyforholdene for beboerne på strekningen, og også for framtidige boligområder.

— Forurensning: De forurensninger man forbinder med vegtrafikk, avgasser, støv, sølesprut og asfaltstøv, er stort sett tyngere enn luft, og vil derfor kun gjøre seg gjeldende i begrenset avstand fra veg- banen. Av samme årsak vil det være en fordel at vegen flyttes lenger ned mot strandlinjen, idet den bebyggelsen som i dag ligger på nedsiden av vegen blir mindre eksponert for forurensninger. —

— Generelt: En har vært noe i tvil om det er riktig å legge beslag på en såpass lang strandlinje som i dette tilfellet. Det vil imidlertid bli igjen enkelte landtunger på utsiden av vegen, som vil kunne benyttes til båt plasser etc. Dette spørsmålet har på et tidligere stadium vært tatt opp med Vegdirektoratet som var enig med vegkon- toret i at det er bedre å legge veglinjen langs stranden i dette området enn å belaste boligområdene langs eksisterende E-78. Tromsø kommunale friluftsnemnd har heller ikke hatt noen innvendinger mot tracéen.

Totalt sett mener en at den omlegging som nå er planlagt, i vesentlig grad vil forbedre lokalmiljøet for bosatte på strek- ningen Tromsdalen — Nordberg, og også for alle typer trafikanter på strekningen.

For det alternativ som ble valgt har en innhentet nødvendige uttalelser, og presentert planene både i modellform og på kart.

At det foreligger en del protester på et slikt drastisk linjevalg er helt naturlig, men

en regner med at en skal klare å løse de gjenstående problemer, enten ved skjønn eller ved minnelig overenskomst, og veg- linjen er i dag som nevnt innarbeidet i stadfestet reguleringsplan for området.

Vi er nå i gang med planlegging av neste parsell Sandvikeidet — Nordberg. Også her foreligger det i prinsippet tre alterna- tiver til ny linje:

1. Øvre linje — ovenfor eksisterende E-78
2. Utbedring av eksisterende veg
3. Nedre linje — strandlinjen frem til Indre Berg og langs eksisterende veg mellom Indre Berg — Sandvikeidet.

Disse alternativene er for tiden under en nærmere utredning som omfatter en kost- nadsmessig, miljømessig og teknisk vur- dering av alternativene.

De enkelte alternativer vil bli sendt ut til høring hos de berørte etater som kom- munen, jordstyret, friluftsnemnda osv. samt forelagt grunneierlag på strekningen. Før denne del av planleggingsprosedyren er fullført, regner en ikke med noen av- klaring på valg av linje mellom Sandvik- eidet — Nordberg..

Kostnader:

For parsellen Nordberg — Tromsøbrua er anleggskostnadene beregnet til ca. 23.0 mill. kr. i 1977 priser, eller til kr. 3.170 pr. lm.

En regner med anleggsstart inne- værende år, og innfartsvegen vil bli utbygd i flere etapper, for snarest mulig å dra nytte av investeringene. Det alternativ som er valgt gir svært gode muligheter for en slik etappevis utbygging, og en regner med at innen 1980-81 vil en se de første resultater av den gevinst utbyggingen er ment å gi — det både trafikksikkerhets- messig og kapasitetsmessig.

Anlegget frem til Nordberg er ment fullført rundt 1985, og hvorvidt det umiddelbart skal investeres i neste parsell Sandvikeidet — Nordberg er i dag for tidlig å uttale seg om.

Skadestatistikken 1976:

Økning i antall arbeidsskader

I 1976 ble det registrert 31 arbeidsulyk- ker hvorav 30 har medført personskader med fravær på en dag eller mere. Dette er 9 flere enn i 1975. Økningen kan skyldes mere fullstendig innrapportering av ska- dene og et større omfang av ekstraordi- nære sysselsatte.

Skadene i 1976 synes imidlertid å ha vært av mindre alvorlig karakter enn i 1975. Sammenliknet med dette året har det nem- lig vært en markert nedgang i antall fra- værsdager tross skadeøkningen, fra 423 dager til 330 — eller om man vil — 22 da- gers fravær pr. skade i 1975 mot 11 dager i 1976.

Av de samlede arbeidstimer utført fra vegvesenet i Troms i 1976 utgjør sykefra- vær tilsammen 6,4 % hvorav 0,2 % gjelder fravær i forbindelse med arbeidsskader. Sykelønnsutgiftene var totalt drøye 2 mill. kroner. Arbeidsskadene representerte 4,1 % av det samlede sykefravær.

Årsakene til de fleste skadene er at ska- dede har vært uoppmerksom, har inntatt farlig arbeidsstilling/arbeidsplass og nyt- tet farlig eller uhensiktsmessig fram- gangsmåte i sitt arbeidsoppdrag. Det bør også nevnes at 5 av skadene har oppstått ved manglende bruk av påbudt verne- utstyr.

Når det gjelder faremomenter på arbeids- stedet er det spesielt dårlig planlegging eller arbeidsmetode. Det kan ikke påpekes at de registrerte skader har oppstått på be- stemte ukedager da dette fordeler seg for- holdsvis jevnt på alle dager i uken. Også når det gjelder tidspunktet på dagen er dette jevnt fordelt, men en liten overvekt av skadene har skjedd på siste halvdel av ordinær arbeidstid.

I henhold til den foretatte registrering

fordeler skadene seg på de enkelte le- gemsdeler seg slik:

1. Hode	2 — 6,4 %
2. Øyne	3 — 9,7 %
3. Kropp	1 — 3,3 %
4. Armer	2 — 6,4 %
5. Hender	11 — 35,5 %
6. Ben	10 — 32,3 %
7. Tær	2 — 6,4 %
8. Indre organer	0 — 0
	<u>31 — 100 %</u>

Fordeling av skadene på de forskjellige arbeidsoperasjoner:

1. Boring, handtering av boreutstyr	6
2. Knuseverk, transportbelte, annen stasjonær maskin m.v.	1
3. Manuell løfting, bæring m.v.	3
4. Maskinell lasting, lossing, flytting, graving m.v.	3
5. Lading, sprenging	3
6. Rensk, sikringsarbeide	2
7. Reparasjon, montering, klar- gjøring av maskiner/utstyr	7
8. Diverse, bl.a. gange til og fra arbeid	6
	<u>31</u>

Skaden ble fremkalt ved:

1. Skjæring, klemming, hugg, kutt med verktøy, redskap, gjenstand, stein,
 2. Snubling, gliing, fall, «trå feil»
- 5 - 16,1%

3. Fallende eller kastet stein, gjenstand, m.v. som skadede har handtert ...	4 - 12,9%
4. Sprut (partikler, lufttrykk)	3 - 9,7%
5. Eksplosjon, forbrenning, forgiftning	3 - 9,7%
6. Fallende eller kastet stein, gjenstand, m.v. som ikke er handtert av skadede ..	2 - 6,5%
7. Roterende maskin/ maskindel	1 - 3,2%
	<u>31 - 100%</u>

De aller fleste skadetyper resulterte i åpent sår eller muskelskader, men det forekom enkeltskader som leddskade, brudd og forbrenning.

Gjennomsnittsalderen på de **skadede** ligger på 46,4 år og fordelingen var slik:

19-30 år	7 skader
31-40 år	7 skader
41-50 år	7 skader
51-60 år	3 skader
over 60 år	7 skader
	<u>31 skader</u>

Av de skadede er fordelingen på de enkelte avdelinger følgende:

- 19 mann arbeidet ved anleggsavdelingen.
- 8 mann arbeidet ved vedlikeholdsavdelingen.
- 3 mann arbeidet ved maskinavdelingen.
- 1 mann arbeidet ved planavdelingen.

Det må fortsatt arbeides for å få skadetallet ned med ytterligere reduksjon av fraværsdagene.

Dette kan bare oppnås ved at alle ansatte tar del i verne- og miljøarbeidet til gagn for etaten og samfunnet.

Samarbeidsutvalget

hadde sitt første møte i år den 18. februar. Det var konstituerende møte for den nye 2-årsperioden og med delvis nytt mannskap.

SU har nå denne sammensetningen:

Fra ledelsen:

Vegsjef Herleiv Solberg
 Biltilsynssjef Odd Halvorsen
 Adm. sjef Einar Skagen
 Anleggssjef Andreas Setsaa

Fra de ansatte:

Avd. ing. Kjell Kvåle
 Ingeniør Bjørnar Johansen
 Maskinkjører Ivar Langstrand
 Verkstedarb. Åge Seppola
 Oppsynsmann Agnar Nilsen
 og i tillegg møter som observatører, sekretær Arne C. Olsen og verneleder Svein Liland.

Utvalgets sekretær er fortsatt Loyd Lauritsen.

Det var ledelsens tur til å svinge formannsklubben og de valgte Einar Skagen til formann. Nestformann ble Agnar Nilsen.

Ellers ble Ivar Langstrand valgt som SUs representant i opplæringsutvalget og hele forslagsnemnda med Olive Reiersen, Gunnar Berntsen, Martin Rognli og Randolph Kristiansen ble gjenvalgt.

I forbindelse med behandlingen av budsjettforslaget for 1978 pekte SU på de merknader som er gjort om hvilken belastning og slitasje Forsvarets tunge kjøretøyer utgjør på et fra før av svakt vegnett og videre bl.a. på det utstrakte vintervedlikehold i vår landsdel og mente at det derfor bør tas tilbørlig hensyn til disse momenter ved tildeling av midler såvel til anlegg som til vedlikehold.

På SU-møte ble ellers orientert om informasjonsmøter og opplæring i forbindelse med den nye loven om arbeidervern og arbeidsmiljø og videre om planene for den nye vegstasjonen på Stor-slett.

Overingeniør Eilif Os som nå var gått ut

av SU etter å ha vært med der siden 1952, ble behørig hyllet og utvalget overrakte ham et barometert slik at han i fremtiden for enkelte dager i hvertfall slapp å bekymre seg for hvordan det skulle gå med vegene i morgen, som det ble sagt.

Einar Skagen overtar formannsklubben av Martin Rognli.



Dekkeleggingsprogrammet 1977

av ingeniør Elling Eriksen

Planen for årets dekkeleggingssesong er nå klare og viser at vi får nok en hektisk sesong.

Av oljegrusdekker skal det på riksvegene nylegges ca. 68.0 km og fornyes ca. 58.0 km. Dette viser en positiv tendens i og med at vi i år får mere nylegging enn fornyelse av faste dekker. Når det gjelder overflatebehandlinger (ottadekker) skal det i år totalt legges ca. 95 km mot ca. 70 km i fjor. Disse overflatebehandlingene benyttes mest på fylkesvegene og en får her en nylegging på 60.5 km. Resterende km går til fornyelse og litt nylegging på riksveger.

På fylkesvegene skal det dessuten legges ca. 9 km oljegrus slik at en her totalt får ca. 70 km nye svarte dekker i år. Det skal videre fornyes 18 km asfaltdekker og nylegges ca. 6 km. Dette arbeid utføres nå som før av private entreprenører.

Av nye ting kan nevnes at en vil fortsette der en slapp i fjor med legging av lysere vegdekker og da spesielt i tettsteder. De lyse steinmaterialene må hentes i Syd-Norge og blir derfor forholdsvis kostbare. Disse lyse vegdekkene legges enten som asfaltdekker, dvs. en iblander ca. 25 % hvit stein i asfalten, eller en legger disse som rene overflatebehandlinger.

Dekkeleggingsarbeidene beregnes oppstartet i månedsskiftet mai-juni, dvs produksjonsoppstart ca. 23. mai og utleggingsstart først i juni. Dekkeleggingsferien avvikles som fellesferie samtidig som anleggsferien, dvs. 13/7 — 1-8. Dersom det går etter planen regner vi med å avslutte årets sesong i månedsskiftet sept./okt.

Dekkeleggingsarbeidene er imidlertid avhengig av mange faktorer, såsom værforhold, forarbeide m.m.

Anledningen benyttes derfor til å be alle som får befattning med dette arbeid (bl.a. værguder og oppsynsmenn), om å gjøre sitt beste slik at programmet kan holdes.

Vi skal her se litt nærmere på hva som skal skje. Oljegrusproduksjonen skal skje slik:

Verk 548-02:

Mai/juni

Rognmo, dobbelt skift, 33.100 tonn

Aug/sept.

Tyttbærvik, dobbelt skift 35.600 tonn

Verk 548-01:

Mai/juni

Lullemoen, enkelt skift 9.500 tonn

Juni/aug.

Bårdbakken, enkelt skift 13.500 tonn

Aug./sept.

Storslett, enkelt skift 10.500 tonn

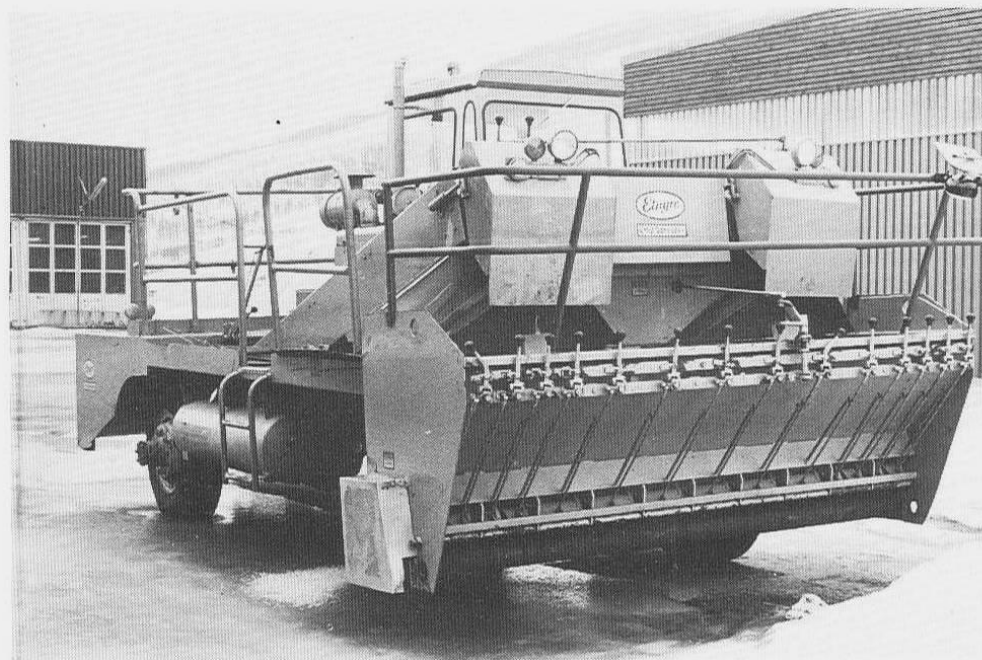
I kvantumet fra Rognmo inngår 12.900 tonn asfaltløsningsgrus.

Og hvor skal så dette legges.

Utlegger nr. 523-01 skal i juni måned og fram til ferien konsentrere seg om rv. 6 parseller mellom Oteren og Olderdalen samt rv. 868 parsell i Pollen — Lyngs-eidet og Furuflaten tettsted. Denne utleggeren fortsetter etter ferien med nye parseller mellom Reva bru og Olderbakken i rv. 6.

Videre skal det i august legges dekker i E-78 mot Tromsø og rv. 862 en parsell mellom Kvaløysletta og Eidkjosen.

I slutten av måneden er det så planer om å flytte denne utleggeren for arbeide i fylkesveg i Rossfjordområdet og i rv. 861



Singelsprederen som bidro til å redusere kostnadene med legging av ottadekker

i 1976 — bare Oppland fylke og vi som har slik i drift.

på Nord Senja. Og i september er den tilbake i Lyngen hvor det skal legges oljegrus på parseller både i rv. 91 og rv 868. Utleggerens siste operasjon denne sesongen er forutsatt gjennomført i rv. 6 Sandbukta — Tverrelv i Oksfjordområdet.

Det er tatt sikte på å anvende denne utleggeren i dobbelt skift hele august, ellers vil den gå i enkelt skift.

Så er det **utlegger 523-02**. Den skal i juni måned arbeide på en rekke parseller i Målselvområdet, E6, rv. 87 og 854 og leggingen omfatter også den nye gang- og sykkelbanen i Andselv. I slutten av måneden skal den også til parsell i E6 mellom Storsteinnes og Nordkjosbotn hvoretter den forflyttes til Finnsnes og Senjaområdet.

Her vil vi fram til ferien finne den på deler av rv. 84 mellom Skøelv og Nordstrømmen, på rv. 86 ved Gisundbrua og nå får da

også rv. 860 svart dekke, det er mellom Øverbotn og Kampevoll det skal skje.

Etter ferien er det meningen å starte opp igjen i Målselv, rv. 854 Rundhaug — Rognmo, men så bærer det lengre syd i fylket. I midten av august skal denne utleggeren operere i Salangen på rv. 851, deretter til Gratangen hvor parsell i fylkesvegen Årstein — Storfossen står for tur. Og i slutten av måneden dekkelegges parsell i rv. 19 i Gullsfjorden og vi fortsetter i september med små parseller på rv. 849 og rv. 850 i Kvæfjord, mens sesongen avsluttes på Grytøya i månedsskiftet september/oktober hvor det er planlagt svart dekke på ca. 12 km i rv. 867.

Denne utleggeren blir kjørt på dobbelt skift fram til ferien, resten av sesongen med enkelt skift.

Overflatebehandlinger eller Ottadekke om man vil, skal det også foregå en del av.

Litt utbedring på si burde tåles

Dette vegmesterområde dekker en veglengde på vel 435 km, 202 km riks- og 223 km fylkesveger. Av riksvegene har 30.9 % «svart» dekke — fylkesvegene ligger etter med bare 2.5 %.

Geografisk omfatter det mesteparten av Balsfjord kommune, en del av Målselv og en snipp av Tromsø på Malangshalvøya. Gjennom området går 3 viktige hovedveger til Tromsø. Det er E-6 som selvfølgelig også har stor gjennomgangstrafikk, men som i likhet med rv. 87 gjennom Tamokdalen og rv. 858 over Malangshalvøya representerer viktige forbindelseslinjer for bosettingen i de indre strøk.

Et område som man forstår strekker seg fra Dividalen nær svenskegrensen og ut til

Vi starter i juni måned med rv. 86 på Ytre Senja og der skal vi også legge på fylkesvegen Steinfjord — Ersfjord. Så følger E6 i Gratangen og fylkesveg Sørvik — Kråkrøhamn i Ibestad og før ferien tar til har vi også forsynt parsell i E6 nord for Setermoen og fylkesveg Sørstraum — Sørforsbog i Sørreisa med slikt dekke.

Etter ferien skal vi til E-78 Finland gr. — Helligskogen og i Lavangsdalen. Mot slutten av august flytter vi til rv. 6 i Kvænangsbotn og så følger dekkelegging på en rekke fylkesveger. Først Jægervatn — Lenangsbotn i Lyngen og i september del av Ursfjord — Nordfjordbotn, Labukt — Kantornes, begge i Balsfjord, parsell ved Tønsvik, parsell i Ersfjordeidet — Grøtfjord og Synnøvejord — Sjøtun, alle de siste i Tromsø.

Denne dekkeleggingen vil foregå med enkelt skift.

Og tilslutt — det kan oppstå situasjoner som gjør at vi må endre programmet.

skipsleia ved Rystraumen. Klimaet varierer da også deretter. Vinterføre og sommerføre samtidig både vår og høst, er ikke uvanlige situasjoner i område 5.

Vi finner vegmester Helge Lundberg i sin stasjon på Storsteinnes hvor han sammen med sine medarbeidere oppsynsmann Walter Emaus og oppsynsassistent Julius Mosbergvik sørger for at vedlikeholdsmaskineriet med de 25 mann han disponerer fungerer der det skal fungere.



— Lundberg, med slike variable forhold forstår vi at det daglige vedlikehold trenger et årvåkent øye. Før var dette en vegvokters spesielle oppgave og som han stort sett maktet godt. Har patruljevognsystemet vi nå har fått svart til forventningene?

— Der patruljemannskapet bor noenlunde samlet, er nok dette systemet langt å foretrekke. Men det er ikke tvil om at en del av effekten blir borte når det både morgen og kveld skal kjøres milevis for å samle og avlevere troppene. Men patruljevogner er nok kommet for å bli. Det er klart at arbeidsstyrken kan dirigeres atskillig raskere nå og likeså samtidig ta med det utstyr som trenges.

Stiming av stikkrenner kommer en ikke utenom på ettervinteren — fra v.. Johan



Lande, Roald Vesterbotn og Jan Skogly.

Men likevel, ingen var bedre lokalkjent enn den gamle vegvokter med sykkel. Han kjente ikke bare vegen, men også det tilstøtende terreng. Og akkurat i den konkurransen taper nok patruljevognene. I området har vi forresten to vegvoktere etter det «gamle» mønsteret som tjenestegjør på Malangshalvøya. Det har vært vanskelig å få til en skikkelig patruljevogntjeneste her.

— Mens vi er på Malangshalvøya, du har jo omsider fått et ferjeleie å holde styr på du og. Hva nytt representerer det for deg?

— Ettersom jeg var helt uten erfaring med ferjeleier, det var verre enn jeg hadde forestilt meg på forhånd. Og jeg har oppriktig medfølelse med de vegmestrene

som har mange ferjeleier å vedlikeholde. Det er et stadig mas, men det er jo klart at disse innretningene må jo være trafikable til enhver tid.

Når det gjelder spesielle utbedringer har vi brukt våre egne reparatører som holder til i Nordkjosbotn og Kvaløysletta. Er det derimot feil på det elektriske utstyr benytter vi ofte elektrikere fra Tromsø.

Lundberg legger til at med vegvesenets sentralverksted beliggende i sitt område, representerer dette en beredskapsfordel for hans område, ikke fordi han får noen ekstra service av den grunn, men avstandene til verksted og i uttrykk fra verk-

stedet ligger godt til rette for nødvendig hjelp.

Vegene over Heia var tidligere ansett som særlig vanskelig å brøyte, og uvær kan det da også være her. Her ble i sin tid satt inn nytt brøytemareriell for utprøving, nye snøskjermtyper bygget og utført regelmessige målinger. Bl.a. kom det i sin tid direkte fra USA en FWD lastebil spesialutstyrt for brøyting og med amerikansk plogutstyr. Riktig avanserte saker med hydraulisk løfting av sideplog. Alt dette i 30-årene.

— I dag er brøytingen over Heia ikke særlig komplisert, godt utstyr og for E-6's

Roald Vesterbotn — forsvarer områdets ære, den ene dagen med stimpkjelen og den neste i VM på ski.



vedkommende ihvertfall, gode veger, likevel — beredskapen må være på topp, sier Lundberg og fortsetter—

I godværsperioder burde brøyteredskapen vært bedre utnyttet til annen virksomhet. Om det ikke drives anleggsvirksomhet i nærheten, kunne vel vedlikeholdsdriften iverksette mindre utbedringer i disse ledige perioder. For eksempel på rv. 857 Øverbygd — Heia som ville være i passende nærhet.

— Men så har du til gjengjeld Tamokdalen med snøras som blokkerer vegen, ikke bare fra en side men fra begge. Hva kan gjøres for å unngå dette? Bli det en brukbar løsning å legge om vegen?

— Nei, det kan jeg ikke se som en brukbar løsning. Derimot tror jeg det blir bedre hvis vi bygger vegen opp slik at den blir et stengsel for snøen, uansett hva slags side rasene kommer fra.

— Mens vi snakker om dette temaet, brøyting og ras, det har jo nå reist seg et sterkt krav om veg Skrean-Malangseidet. Hvordan stiller du deg til det?

— Søm balsfjording ser jeg gjerne at det blir veg her. Men strekningen synes å være meget rasfarlig, så jeg for min del ville ikke være brøytesjåfør på den roden.

— På E-6 — fra Storsteinnes mot Nordkjosbotn møter man Markenessvingen, den ble avisstoff denne vinteren?

— Ja, denne svingen fant folk vanskelig å passere nordover. Slakk strekning og dermed god fart gjorde at svingen ble feilvurdert og flere ulykker fant sted.

Etter at vegen ble merket to-sidig med fareskilt for kurve og glatt kjørebane og likeså med forsterket bakgrunnsoppmerking, har ulykkene heldigvis avtatt. Så det tyder på at publikum er blitt oppmerksom på farene med denne kurven. Kritikkk fra folk om at kurven var galt dosert, gjorde forresten at vi kontrollnivellerte den og konstaterte at den var helt normal.

— Distriktet ditt er jo ellers meget benyttet fritidsområde og med mange hytter. Dette skaper vel kanskje avkjørselsproblemer?

— Hytteavkjørslene vil jeg si er for-

holdsvis enkle saker, mens derimot boligavkjørsler o.l. krever atskillig mer i form og utførelse. Det reiser seg straks et vanskelig spørsmål når avkjørslene ikke blir bygget forskriftsmessig. Som vegmester kan en jo ikke godkjenne slike. Direktivene vil jeg gjerne følge, men problemet hvordan slike saker skal følges opp, er til stede over hele fylket. Her må en komme fram til felles ordning for alle.

— Når vi nevner sentralisering av diverse vegmesterstasjoner — hva sier du da — tenner du på alle pluggen?

— Jeg ser i allefall ikke en slik ordning som en fordel, tvert imot. Vegmesterkontorene bør etter mit syn ikke være i utkanten av distriktet, men være sentralt plassert i området. Dette letter kontakten med øvrige tjenestemenn og det gir også en hurtigere og lettere adgang til å nå rundt i området.

Vegmester Helge Lundberg begynte vegetaten i 1938 og har således nesten 40 års tjeneste bak seg. Dette har ikke bare vært i vedlikeholdstjenesten. Nei, på Senja var han anleggsoppsynsmann i 10 år og et par år fant vi han også i Øverbygd.

Vi merker en liten anelse av lengsel i stemmen når praten kommer inn på anlegg.

— Stemmer det?

— Tida på anlegg var utvilsomt givende. Men da funksjonsdelinga kom falt valget for mitt vedkommende på vedlikeholdet. En forskjell fra anleggsavdelingen er vel kanskje at en vedlikeholdsmann egentlig ikke kan slappe helt av selv om den ordinære arbeidstid er slutt. Folk ringer. Skulle det skje et eller annet viktig — er det jo en selvfølge at vi blir tilkalt. Men når det gjelder ting som kunne ordnes i kontortida, synes jeg publikum går for langt når de henvender seg hit om kvelden.

Når det blir snakk om hobby sier Lundberg at den som har nytt bolighus vet hva dette fører med seg av stell og reparasjoner. Og der går den fritiden — den som ikke brukes på tipping, da. For Lundberg overlater intet til tilfeldighetene — HUB — gjøres til gjenstand for inngående studier.

Ny emballasje på et velkjent produkt

Av ingeniør Dagfinn Brønnlund Nilsen

Skal de nord-norske fylkene for ettertiden få sin klorkalsium levert i såkalt storsekk?

Det var et av spørsmålene som ble reist da Teknisk rasjonalisering — fra Vegdirektoratet — holdt et informasjonsmøte på vegkontoret i Tromsø her forleden.

Storsekk er som navnet sier, store sekker. Den som bildene viser veier hele

Storsekken heises opp — Thomas Berem t.v. (litt skeptisk) og Eldar Augustinussen.

1.000 kg, men for framtiden vil maksimumsvekta bli 700 kg. Likevel er det jo litt av en vektforskjell fra våre 50 kg sekker i dag.

Blant tilhørerne var det representanter fra både Nordland, Troms og Finnmark vegkontor. Skepsisen var til å ta og føle på innledningsvis, men ettersom fordelene og ulemper ble presentert snudde stemninga seg delvis, og det endte med at flere av deltakerne kunne tenke seg å prøve storsekken som emballasje for en del av sine klorkalsiumbehov.



Fordelene med storsekken ligger for det meste i en enklere — billigere — handtering — færre store kontra mange små sekker.

Enkelte representanter unnlot imidlertid ikke å nevne de problemene som ville oppstå på de stedene der en ikke har bil med krane til disposisjon.

Som sagt, ingen ting er avgjort ennå, men jeg skal ta mye feil om ikke denne presentasjonen av storsekken avstedkommer en livlig diskusjon i vedlikeholdskretser her nord. Kanskje blir storsekken en dag like vanlig som klorkalsiumfatene en gang var det og 50 kg sekkene er det i dag.

Sekken tømmes i bilkassen.



Nyttig å delta på kurs

Etter opplegg fra Vegdirektoratet ble det som kjent i fjor arrangert en rekke kurs i generell vegbygging. Også i år vil kursvirksomheten fortsette på forskjellige steder i fylket. Meninga er at alle tjenestemenn i utedriften skal gjennomgå dette kurset som er av 3 dagers varighet.

Vi traff en av deltakerne fra i fjor, Irvin Dahl fra Brøstadbotn på anlegget Brandvoll-Sjøvegan og snappet han opp for å høre hans meninger og synspunkter om kurset. Dahl er forholdsvis ny i etaten — og også i bransjen. Før han kom til oss for 3 år siden var han trearbeider hos Aasmund Sollid, Bardu.

— Kurs for vegtjenestemenn — et nytt foretakende — hva tenkte du da du hørte du skulle på kurs?

— Fra tidligere deltakere hadde jeg fått en viss pekepinn om hva kurset gikk ut på. Merkelig nok er det enkelte som har en viss likegyldighet til alt som heter kurs, men jeg kan ikke si annet enn at jeg stilte med forventninger.

— Hadde du tidligere vært på kurs?

— Et sprengningskurs lå bak meg. Dette kurset er forresten etter mitt syn av for kort varighet. 5 dager er for lite til å gjennomgå alle de viktige emner det berører. I hvert fall for de av deltakerne som ikke tidligere har vært borti noe av dette.

— Når det gjelder GENERELL VEGBYGGING — fikk du noe utbytte av kurset?

— Ja, det kan jeg umiddelbart si. Fersk som jeg er i etaten fikk jeg innblikk i mange ting. Selv om alt ikke direkte berører det arbeidsfelt en har, er det ikke overflødig lærdom — tvert imot. Vi fikk vite hva andre stiller med og hvor en sjøl kommer inn i bildet. Hele oppbyggingen av organisasjonsmønsteret ble behørig gjennomgått. Og jeg vil nok tru at veg-



nøyaktighet og flid — bokstavelig talt fra grunnen av. Men mitt inntrykk er også at mye av den teori vi lærte i grunnen ikke praktiseres. Skjønt det er vel balansegangen mellom teori og praksis som gir et godt arbeidsresultat. Det som fordyrer vegen mer enn nytten vil vel også bli kuttet ut.

— Var det noe spesielt i kursprogrammet som falt i din smak?

— Det er vanskelig å peke ut noe framfor et annet. I farten vil jeg si at arbeidsskilling er nødvendig og viktig å kunne. Alle de emner kurset tok for seg var i grunnen godt å ta med.

— Noe som ble behandlet for lite?

— Særlig utdyping i de forskjellige poster ble det ikke anledning til. Etter som jeg forstår er det vel heller ikke hensikten ettersom kursene er ment som en innføring i vegvesenets fagområder og målsetting. Mitt felt er hovedsakelig brubygging og på bakgrunn av det, så jeg helst at denne post kunne vært omtalt noe mer. Det som kom frem på kurset av dette var heller lite.

— Synes du kurstiden var passe lang?

— Tida ble for knapp. Det som skulle gjennomgås var omfattende og programmet tettpakket. Diskusjoner og spørsmål trakk ut tida og dette gikk igjen ut over andre ting.

Etter at denne innføring i generell vegbygging er gitt er det framtidige mål å gi opplæring på forskjellige spesialfelter i etaten. Hva sier du til det?

— Det ser jeg som en positiv ting. Særlig brubygging skulle jeg gjerne hatt lyst å gå nærmere inn på. Forresten — sveisekurs står øverst på lista. Sveising er nyttig å kunne både for meg og andre anleggsarbeidere, ikke minst i brusektoren.

— Ble det utvekslet nyttige erfaringer med andre kursdeltakere?

— Vi ble kjent med hverandre og med ledelsen. Internatkurs er det beste forum i så måte. Og med så mange vegfolk blir det vegprat til alle tider. Erfaringer utveksles — og det kan komme til nytte på mange måter.

vesenet i sin helhet også vil dra nytte av det vi lærte.

Kurset var lagt opp med forelesninger, gruppearbeid og diskusjoner. I og med at det ikke bare var forelesninger fikk en også utveksle erfaringer og komme med spørsmål om det var noe som lå på hjertet. Det var et pluss.

— Lærte du noe nytt?

— Mange ting var nytt for meg. Og etter som jeg forsto av de med lengre erfaring og også av foreleserne skjer det stadig noe nytt også i faget vegarbeid. Det som slo meg var i store trekk at vegbygging er et presisjonsarbeid. En skikkelig veg krever

Kongens Fortjenestemedalje

Tidligere avdelingsingeniør Kristian Pettersen, Harstad, ble under en tilstelning på Hotell Viking den 22. februar i år overrakt kongens fortjenestemedalje.

På bildene ser vi øverst fung. ordfører Asbjørn Stenvoll forestå den høytidelige

handlingen og nederst gir vegsjef Herleif Solberg også æresgjestens ekte-make, Josefine Pettersen, behørlig hyllest med blomster.

Vi gratulerer!



Avskjed med veteraner



Fra Harstad — vi ser Odin Jensen m/frue, Konrad Thomassen, vegsjefen og Nils Stivang m/frue. De øvrige var dessverre avskåret fra å møte.

Blomstene fikk kvinnene, her fru Stivang



Fra Finnsnes — Harry Richardsen, Palmer Kalbekken, Olav Håkseth, Hans Andreassen, vegsjefen, Magnor Fossbakk, Hilmar Rostadnes og Håkon Moe.



Gave til Hilmar Rostadnes.



Her fra Oteren — Trubaduren foran er Ivan Iversen. Ellers ser vi fra v. Sverre Isaksen, Hans Ulriksen, Sverre Nordnes, Olaf K. Jensen, Nikolai Bakke, Magne Larsen, Harry Jensen og Otto Larsen.

I høst og da særlig til jul, tok en hel del av veteranene våre farvel med sin aktive tilværelse i vegvesenet. Og i februar og mars har vi etter fattig evne i 4 arrangementer forsøkt å gi disse en velfortjent hyldest.

I Harstad gjaldt det
Turnolf Bømark, Bogen i Kvæfjord
Halvdan Østnes, Bjarkøy
Hans Gideonsen, Bjarkøy
Torberg Jakobsen, Tovik
Konrad Thomassen, Grovfjord
Nils Stivang, Gausvik
Arild Eliassen, Borkenes
Odin Jensen, Hamnvik

Fru Larsen talte på vegne av kvinnene bak veteranene.



Og på Finnsnes var disse samlet:
Harry Richardsen, Btonhamn
Hilmar Rostadnes, Øverbygd
Hans Andreassen, Stonglandseidet
Håkon Moe, Rossfjordstrauken
Palmer Kalbekken, Takelvdal
Magnor Fossbakk, Sjøvegan
Olav Håkseth, Salangsdalen

På Oteren møtte
Hans P. Moeng, Lyngseidet
Sverre Isaksen, Lyngseidet
Hans Ulriksen, Oteren
Sverre Nordnes, Storsteinnes
Magne Larsen, Storsteinnes
Harry Jensen, Storsteinnes
Nikolai Bakke, Seljeelvnes
Bjarne Bjørkhaug, Ursfjord
Olav K. Jensen, Oteren
Otto Larsen, Ersfjordbotn
Ivan Iversen, Vågnes

og i Sørkjosen disse
Eugen Richardsen, Storslett
Harald Tretten, Storslett
Thorvald Mortensen, Olderdalen
John Bjørklund, Oksfjordhamn

I Sørkjosen ser vi Eugen Richardsen m/frue, John Bjørklund m/frue, Thorvald Mortensen m/frue, Harald Tretten m/frue og bak — driftssjefen.

Harald Tretten står fram.



Nytt anlegg



Nå er utbedringen av rv 6/E78 — parsellen mellom Qeren og Skibotn igang, i vinter med midler til ekstraordinær sysselsetting, men også ordinær bevilgning er gitt.

Hér fra strøket ved Falsnes hvor nyvegen skal legges på et helt annet nivå. Vi merker oss vernelederen, eneste i riktig antrekk.

Fotoklubb

En del av vegkontorets ansatte tok i fjor initiativ til start av en fotoklubb. Klubben har nå eksistert et års tid og det har også vært en viss virksomhet.

Således hadde klubben et godt besøk møte hvor fotograf/journalist Kjell Fjørtoft i et interessant foredrag ga forsamlingen en god del tips om fotografering og om hvilke virkemidler som kunne tas i bruk og viste også eksempler fra sitt fotoarkiv.

Klubben har ellers avviklet kurs i fremkalling av film og skal fortsette med mørkeromskurs.

Formann i klubben er Oddmar Eilertsen og alle ansatte i vegvesenet kan bli medlemmer.

På tjenestereise anno 1925

Fotoet med motorsykel og slede vi viste i Vegstikka nr. 4 i fjor, hadde nok ikke fått riktig tekst. Vi har fått flere henvendelser om det og det synes nå sikkert at føreren av motorsykkelen er Harald Løvhaug, kjent oppsynsmannsskikkelse den gang, og at stedet er Brandvoll, bygningen et garveri som er revet for mange år siden.

Nytt fra administrasjonen

Grethe Johnsen er antatt som bud i Geir Bergers permisjon for militærtjeneste.

Leder av laboratorieseksjonen



Erik Johannessen ble ansatt som overingeniør og leder av laboratorieseksjon 1. januar i år.

Etter endt eksamen fra NTH i 1968 har Johannessen uavbrutt arbeidet i vegvesenet i Troms — nærmere bestemt fra januar 1969.

Han ble først ansatt som avdelingsingeniør på vedlikeholdsavdelingen inntil han i mai 1972 begynte sitt virke ved laboratorieseksjonen.

Tiltredelser ved vegkontoret

Avd. ing. (jordskiftekan.) Olav Sæter tiltrådte som vikar i Gaute Kydlands permisjon ved Seksjon for grunnverv i mars 1977.

Tiltredelse i utedriften

Som brøytesjåfør i område 7 (Skibotn) er inntatt Inge Sæterli.

Disse er ansatt i anleggsdriften:

Annar Jensen, Harstad
Asmund Ellefsen, Lundenes
Ottar M. Jakobsen, Grovfjord
Einar Pettersen, Gausvik
Johannes Pedersen, Grovfjord
Knut Kristiansen, Nordkjosbotn
Jarle Nygård, Tennevoll
Einar Hauge, Sjøvegan
Ingvar Johnsen, Storfosshei
Arne I. Antonsen, Gratangsbotn
Arvid Lillegård, Brøstadbotn
Martin Furumo, Meistervik
Asle Asmo, Aspelund
Gunnar Hjelmseth, Finnsnes
Knut Eriksen, Aspelund
Alf A. Eidissen, Aspelund
Erling Hind, Brøstadbotn
Erling Sæbbe, Brøstadbotn
Stein I. Steinsund, Sjøvegan
Arne Johansen, Storsteinnes
Hans Hansen, Silsand
Peder Jensen, Silsand
Odbjørn Bratli, Silsand
Jarl Hugo Haugen, Vangsvik
Reidulf Engen, Storsteinnes
Svein Tore Nordgård, Storsteinnes
Gudmund Johansen, Meistervik
Evald Furumo, Mortenhals
og disse i vedlikeholdsområde 5:
Gunnar Klæboe, Bakkehaug
Jonny Øvergård, Øverbygd

Fratredelse ved vegkontoret

Dagfinn Lund er sluttet i sin stilling som midlertidig tegneassistent.

Kontorassistent Gunn Inger Næss sluttet i sin stilling 30/4 -77.

Fratredelse i utedriften:

Disse har fratrudd på grunn av helse-svikt:

Odin B. Jenssen, Hamnvik
Bjarne Bjørkhaug, Keianes

Sentralverkstedet i Nordkjosbotn — en av våre største arbeidsplasser.

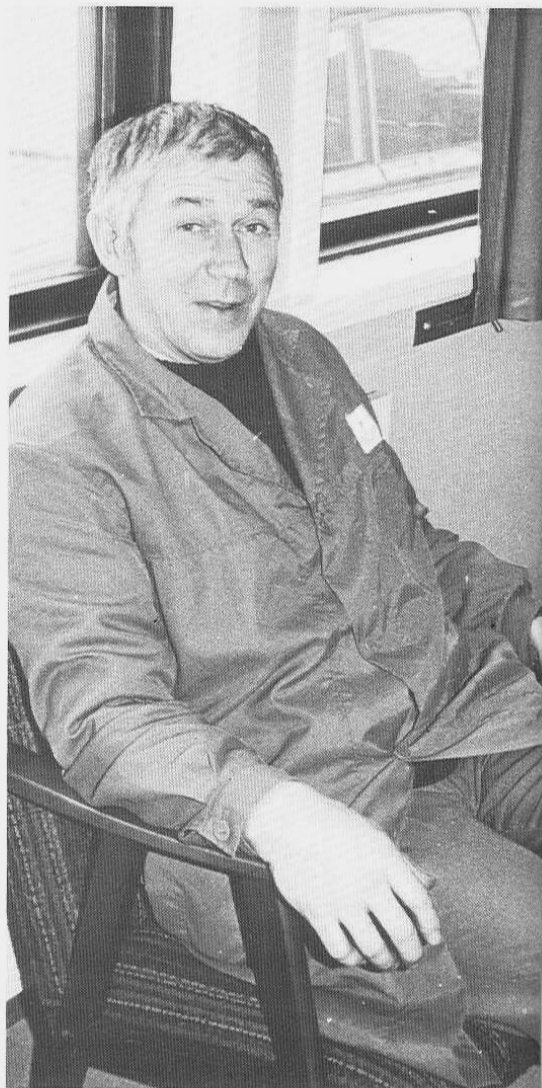
For 35 år siden — 1942 — etablerte vi forløperen til dagens verksted i Nordkjosbotn. Midt under krigen, altså. Det var vel dengang ment som en kriseforanstaltning, langt som det da vanligvis var mellom verksteder og dertil knapphet på drivstoff. Høy vegarbeidsaktivitet i området, bl.a. med å skaffe vegforbindelse gjennom Tamokdalen, var vel også et viktig moment for egen verksteddrift her. Vi må vel antakelig heller ikke glemme at vegvesenet dengang stod under press fra okkupasjonsmakten for å holde et skikkelig vegnett og plasseringen av et verksted i Nordkjosbotn virket jo i høyeste grad beredskapsfremmende for det som nå er E6 — rv 6 og E 78. Den gang — som nå.

Første sjef var Lian fra Minde, så fulgte John Blom og etter krigen da verksteddriften flyttet til bygninger overtatt etter tyskerne, fant vi en tid Martin Sivertsen som verkstedformann, deretter Ole Løvhaug.

Brann og 9 magre år.

På selveste Holmenkolldagen i 1960 ble imidlertid dette verkstedet ødelagt av brann og dermed fulgte 9 år i provisorier. Og i denne ventetiden på nytt verksted kom funksjonsdelingen til etaten, det oppstod en maskinavdeling som da selvfølgelig også skulle styre med verksteddriften i fylket. Nordkjosbotn ble tidlig utpekt som vegsentralens «navle», her skulle sentralt etablissement bygges opp. Vegsentral eller ikke, denne benevnelsen rommet atskillig mer enn verksteddrift. En kan vel si det slik at maskinavdelingen i dag totalt sett er for en vegsentral å regne, slik betegnelsen opprinnelig var ment.

Ola Kristiansen: Verkstedet kunne gjerne få bedre betalt for sine tjenester.



Nybygg og brann igjen.

Nå — i Nordkjosbotn ble bygget et sentralverksted med tilhørende hovedlager. Det kom i 1969, og nå var det oppsynsmann Ola Kristiansen, kjent vegnavn fra Kvesmenes, som fikk skikkelige arbeidsforhold for seg og sine folk.

Men heller ikke nybygget unngikk brann. Lørdag 6. januar 1973, i et folketomt verksted, tok det fyr. Antennelsen skjedde i fyrrommet og før brannen var slukket, var maskinverkstedet totalskadd. På tross av at det var frilørdag, dukket alle verkstedarbeiderne opp og gjorde en helhjertet innsats i bergingsarbeidet. Alt av maskineri og verdifullt utstyr ble berget, likeså lageret.

— Men også Vegdirektoratet skal ha ros for hurtig reaksjon, forteller Kristiansen, allerede 11. januar innfant herrerne Major og Bjørnstad seg for å planlegge gjenoppbyggingen og den skjedde jo da også raskt. Og vi må vel si at vi nå har et verksted som tilfredsstillende det meste av vegvesenets behov i dag og med arbeidsforhold som også vel er fullt på høyde med hva som kreves.

Det ligger i navnet — sentralverksted

— Kristiansen, vi har jo en rekke mindre verksteder rundt i fylket og forsåvidt strategisk plassert, de utfører vel stort sett alle slags reparasjoner de og, hvor ligger da egentlig forskjellen, betegnelsen «sentralverksted» sier da noe, men likevel?

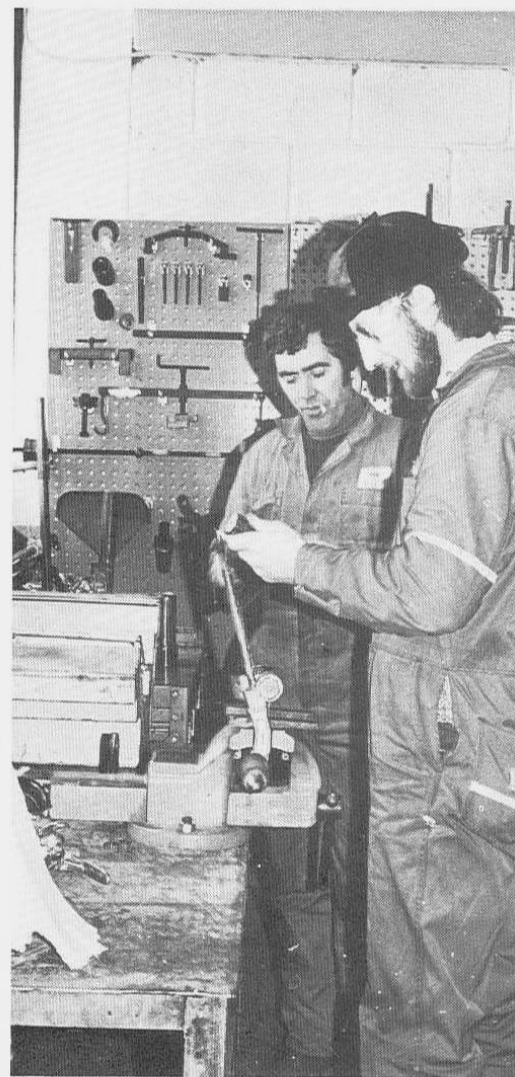
— Et sentralverksted var forutsatt å skulle dekke alle hovedreparasjoner, alle hovedoverhalinger av det maskinelle utstyr. Maskinene skulle fraktes hit enten ved egen hjelp eller som slep eller last for å gjennomgå slike operasjoner. Dette var et hovedmønster lagt opp sentralt og som forsåvidt sikkert fungerer utmerket i fylker hvor avstandene er mindre enn i Troms fylke f.eks.

— Så vi har gjort en vri på dette mønsteret?

— Vi hadde jo allerede et helt lite nett av mindre verksteder rundt i fylket. Det hadde gjennom erfaringer også vokset fram ikke så

rent lite ekspertise på disse verkstedene. I den utstrekning nødvendig utstyr er tilstede, er det klart at vi bør utnytte den mulighet som er tilstede for de mindre verkstedene å yte noe mer enn ren førstehjelp for biler og maskiner, nemlig også til hovedoverhalinger. Og i dag kreves ikke særlig avansert utstyr til f.eks.

Her er øyensynlig oppstått et problem — Hans Østerås t.v. og Kåre Fagerli.



motoroverhalinger. Motorene har en annen og mere reparasjonsvennlig oppbygging nå. Sentralverkstedet kan vi derfor grovt si nyttes hovedsaklig til reparasjoner og ettersyn for maskiner og utstyr som stadig er på flyttefot, de mere stasjonære tar de lokale verkstedene seg av.

— Vi bygger nå i tur og orden nye vegstasjoner rundt i fylket, noen er ferdige, andre står for tur. I stasjonene innpasses også en verkstedfløy med bedre utstyr enn hva de lokale verkstedene hittil har hatt. Når dette nettet av stasjoner/verksteder er utbygget, kan en da regne med nedtrapping av driften i Nordkjosbotn?

— Nei, det kan jeg ikke tenke meg. I dag er vi så hardt belastet med arbeidsoppdrag, at en rekke viktige løpende oppgaver må utstå, bl.a. vedlikehold og forbedringer som er planlagt på vår egen arbeidsplass.

Vi får nok avlastning og derfor kan ta oss av slike oppgaver, men arbeidsledig — nei!:

Et helt hjelpekorps.

Under besøket på verkstedet ble «Vegstikka» møtt med nesten tomt hus mannskapsmessig, den dagen befant nemlig ekstra mange seg i utrykkingsoppdrag. Kristiansen kan da også fortelle om enkelte dager, gjerne i sommerhalvåret når vegarbeidsdriften er på det mest intense, så kan verkstedet virke temmelig dødt, praktisk talt hele styrken kan være ute i oppdrag og fortsetter:

— Vi har hele fylket som operasjonsfelt og utrykkingskarene når naturlig nok ikke alltid tilbake samme dagen. Av spesialfolk er det vel særlig for reparasjon av elektrisk utstyr og radioutstyr vi står bedre rustet

enn de lokale verkstedene foruten at vi har større kapasitet til å ta oss av hasteopp-gavene.

Høy beredskap også i lagerhold.

— Og delelageret her i Nordkjosbotn spiller vel også en viss rolle i denne sammenheng?

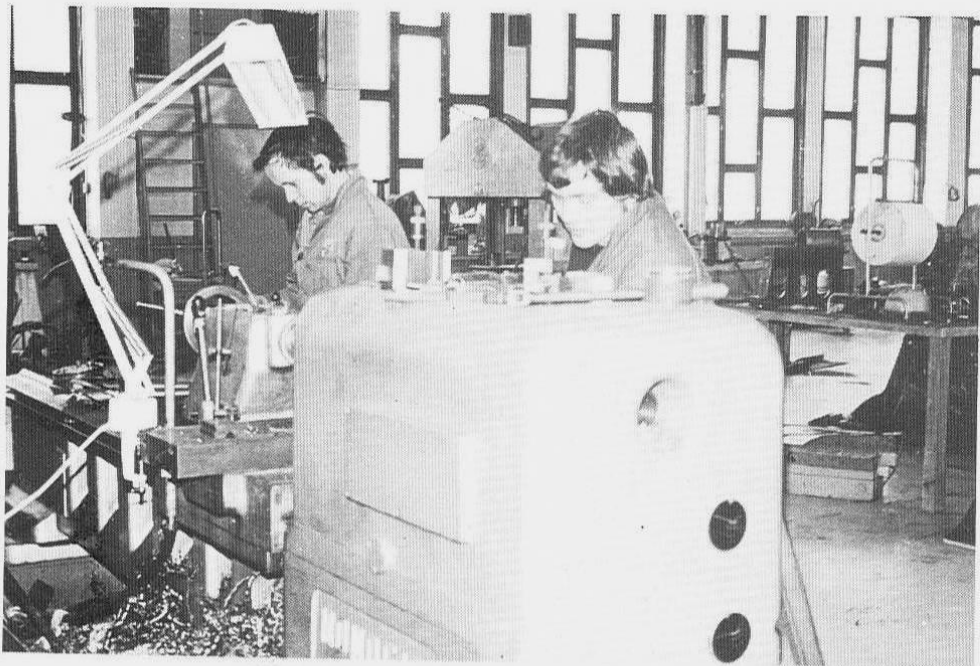
— Lageret her er å betrakte som et hovedlager for hele fylket og det er klart at med et så allsidig lager som dette, står sentralverkstedet særlig godt rustet til utrykkingsopp-gavene.

Ole Løvhaug har hånd om lageret og han forteller at ved utgangen av siste regnskapsår var verdien av lagerbeholdningen 1.4 mill. kroner. Av dette utgjorde originale reservedeler til biler og maskiner den absolutte største posten, nemlig 0.7 mill. kroner. Vareklassen som omfatter dekk-

slanger-høvelskjær-borkroner-kjetting o.l. er i varebeholdningen representert med 0.3 mill. kroner, mens jern- og stålvarer samt elektrisk materiell utgjør 0.2 mill. og arbeidstøy, sko og annet personlig utstyr 0.1 mill. kroner. Og Løvhaug legger til:

— Det er varegruppen arbeidstøy m.v. som har størst omsetningshastighet her, ca. 3.3 ganger er denne beholdningen fornyet siste år. Også varegruppen dekk-slanger-høvelskjær m.v. har høy omsetningshastighet, nemlig 2.5. Varegruppen originale reservedeler derimot, er ikke to-talt i særlig bevegelse, en omsetningshastighet på 0.7 kan kanskje tyde på at vi har en del ukurante deler liggende. På den annen side skal en huske på at det ofte er langt til deleleverandørene. Av beredskapsmessige hensyn bør vel derfor et

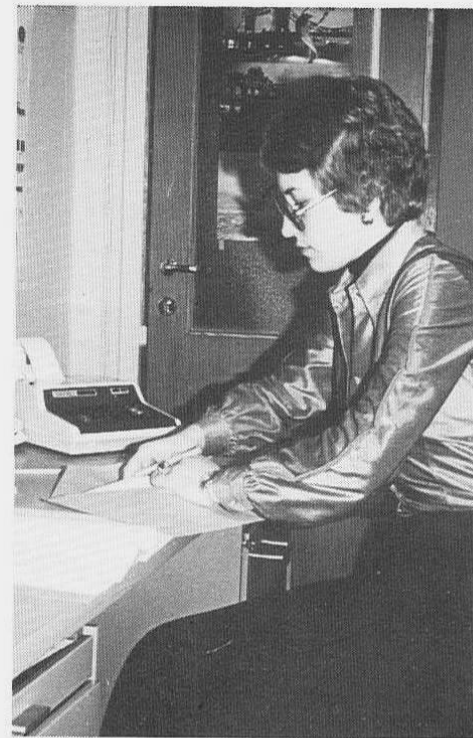
Ved dreiebenken — Arthur Osvaldsen og Svein Aho.



Ole Løvhaug — veteran i verksteddriften.



Verkstedets stemme — Unni Engstad.



slikt lager være relativt godt utstyrt til enhver tid, sluttet Løvhaug.

Regnskapet viser ellers at det er innkjøpt for kr. 1.9 mill. til lager, mens det har gått ut varer for i alt 1.8 mill.

Sentralverkstedet et ruvende etablissement.

Dette verkstedet er etterhvert blitt en stor arbeidsplass i vegvesenet, en av de aller største — i Balsfjord kommune den største bedriften. Det er i dag 25 ansatte i verkstedet, men ofte er det atskillig flere i arbeide her i det jo som kjent også førerne av de maskiner som er inne, deltar i reparasjonene.

Og hele anlegget ruver godt i terrenget, vi rekker å få med oss maskinverksted, plateverksted, smie, elektriker- og radiolager, vaske- og smørehall, malerverksted og kontor- og velferdsfløy. Videre hører med hybelbygg med plass for 8 mann. Og området rommer aktiviteter utenom verkstedets funksjoner, nemlig vegvesenets laboratorium og huser ellers hovedtillitsmannen med sitt kontor.

Underskudd på driftsregnskapet.

De totale driftsutgifter for sentralverkstedet var i 1976 kr. 2.4 mill. Av dette utgjorde lønninger nærmere 75 %. De øvrige utgiftene er spredt over et stort spekter, høyest av disse kommer fyringsutgifter og elektrisk kraft med tilsammen 4.6 % av de totale utgifter, dernest følger verktøjkjøp med 2.4 %.

Når det gjelder inntektene skaffet 33.500 verkstedtimer kr. 2.3 mill. og da skjønner vi at verkstedet i 1976 opererte med et driftsunderskudd på kr. 0.1 mill.

— Har du noen kommentarer til dette? Vi henvender oss igjen til oppsynsmann Ola Kristiansen.

— De timesatsene som er fastsatt for

verkstedytelsene, er etter mitt skjønn meget ugunstige. Timeprisen inkluderer omtrent alt av forbruksmateriell, f.eks. gass, sveisetråd, bolter, skruer og de sistnevnte kan for enkelte typer representere en utgift på 20-30 kr. pr. stk. Verksteder har jo vanligvis anledning til å plusse på regningen med slike utlegg. Den totale omsetning på verkstedet er jo ellers atskillig høyere enn hva regnskapet viser, idet alle deler og varer utenom de rene forbruksartikler og som leveres til de enkelte maskiner eller til anleggene, posteres til utgift direkte på vedkommende maskin eller anlegg.

Hjertesukk fra planleggeren.

På verkstedet finner vi også en annen sentral person, Gunnar Kvien, planleggeren for det systematiske maskinvedlikeholdet. Han har hele fylket som sitt arbeidsfelt og ber oss gjennom «Vegstikka» presisere overfor alle maskinførere og sjåfører at så snart oljeskift er foretatt, må postkortet sendes inn omgående med de nødvendige opplysningene. Det er meget viktig med en slik registrering.

Og hermed har vi altså gjort det.

•• VEG · SPORT ••

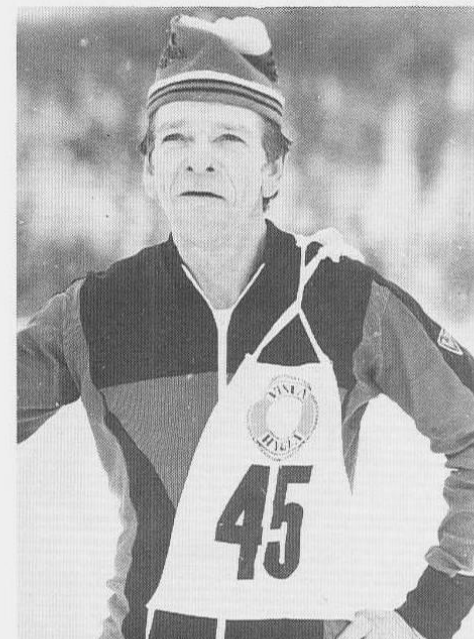
VM på ski 1977

gikk av stabelen lørdag 19. mars på Møllerhaugen. Arrangørene meldte allerede tidlig om stor interesse og kunne presentere en startliste med hele 68 navn — rekorddeltakelse med andre ord.

Men da hadde de ikke regnet med programheltene — de var mange denne gang. Vel, 38 kom i mål i beste stil og det ble utkjempet mange fine dueller i ei god løype, like forhold for alle.

Vedlikeholdets Harstad-avdeling ble nok engang beste 3-mannslag og fikk denne gang pokalen til odel og eie — det var Arne Nilssen, Olav Nilssen og Harry Pettersen som sto for denne presentasjonen med samlet anvendt tid 61,29 — deretter fulgte

2. Anleggsområde 4	71,38
3. Vegk. planavd.	73,20
4. Anleggsområde 3	74,45
5. Vedlikeh. område 5	77,00
6. Vedlikeh. område 3	82,19



Raskest i sporet — Sigmund Ingebrigtsen.

Vi gratulerer

MED 50 AR I DAG

Einar Nilssen, Sandvikeidet,	25/3
Tromsdalen	
Harald Wingstad, Øverbygd	6/4
Gunnar Kvien, Nordkjosbotn	30/4

MED 60 ARS DAG

Nils J. Bendiktsen, Sjøvegan	23/3
Karsten Larsen, Grovfjord	11/4
Birger Wang, Bardu	19/4

Og så gjengir vi de beste individuelle resultater:

Damer kl. 1:

1. Sylvi Hansen, Bardu	12,37
------------------------	-------

Kl. 2:

1. Inger Øvergård, Bardu	14,45
2. Marianne Hansen, Tromsø	18,29

Kl. 3

1. Erna Nilssen, Harstad	15,24
--------------------------	-------

HERRER kl. under 25 år:

1. Geir Berger, Vegk./traf.	22,16
-----------------------------	-------



Her skal det gåes — Hermod Johnsen.
Også en rask kar — Harry Pettersen.



Førsteplass igjen — Olav Nilsen.
Inn i fin stil — Hilmar Holmestrand.



Utålmodig på startstreken — Rolf Erik-
sen.



Få damer med — Inger Øvergård hadde
ihvertfall en å konkurrere med.

Harstadlaget med pokal til odel og eie - Harry Pettersen, Olav Nilsen og Arne Nilsen



Kl. 26-35 år:

1. Helmer Heimdal, Vedl. 6	22,06
2. Bjarne Otterdal, Vegk. /grunn	22,47
3. Bjørn Stiberg, vegk. /plan	23,26
4. Roar Flydal, vegk. /plan	23,56
5. Elling Eriksen, Vegk. /vedl.	24,13
6. Reidulf Sørli, Anl. 4	24,43
7. Asbj. Teodorsen, Anl. 3	25,20

Kl. 36-42 år:

1. Sigmund Ingebrigtsen, Vedl. 3	21,49
2. Terje Øvergård, Anl. 3	22,32
3. Eldar Rasmussen, Anl. 4	23,41
4. Ove Bakketun, Anl. 4	24,46
5. Roar Vesterbotn, Vedl. 5	27,47

Kl. 43-50 år:

1. Harry Pettersen, Vedl. 1	22,09
2. Ernst Hansen, Vedl. 2	22,35
3. Tor Stenseth, Anl. 4	25,11
4. Walter Emaus, Vedl. 5	27,56

Kl. 51-55 år:

1. Arne Nilsen, Vedl. 1	22,53
2. Rolf Eriksen, Anl. 8	25,43
3. Finn Mathiassen, Vedl. 1	26,53
4. Karl Skogstad, Anl. 3	31,03

Kl. 56-60 år:

1. Olav Nilsen, Vedl. 1	24,37
2. Oddleif Skogstad, Vedl. 5	29,24
3. Johan Sørensen, Vedl. 4	52,37

Kl. over 61 år:

1. Hilmar Holmestrand, Vedl. 5	29,40
2. Olav Solvang, Vedl. 3	31,21
3. Einar Bakland, Vedl. 3	43,16

Et morsomt poeng er at ordtaket «de gamle er eldst» på sett og vis hadde sin gyldighet i år. Beste tid hadde som vi ser Sigmund Ingebrigtsen i klassen 36-42 år og det er også denne klassen som kan skilte med beste 3-mannslag klassevis regnet.

Og med den finurlige beregningsmåte som er innført i dette skirenn for å finne fram til beste tid, alderen tatt i betraktning, så er det Arne Nilsen i klassen 51-55 år som dro avgårde med den premien.

Til slutt 3 x 3 hurra for alle deltakerne — fin innsats.

Fin stafettinnsats av veg

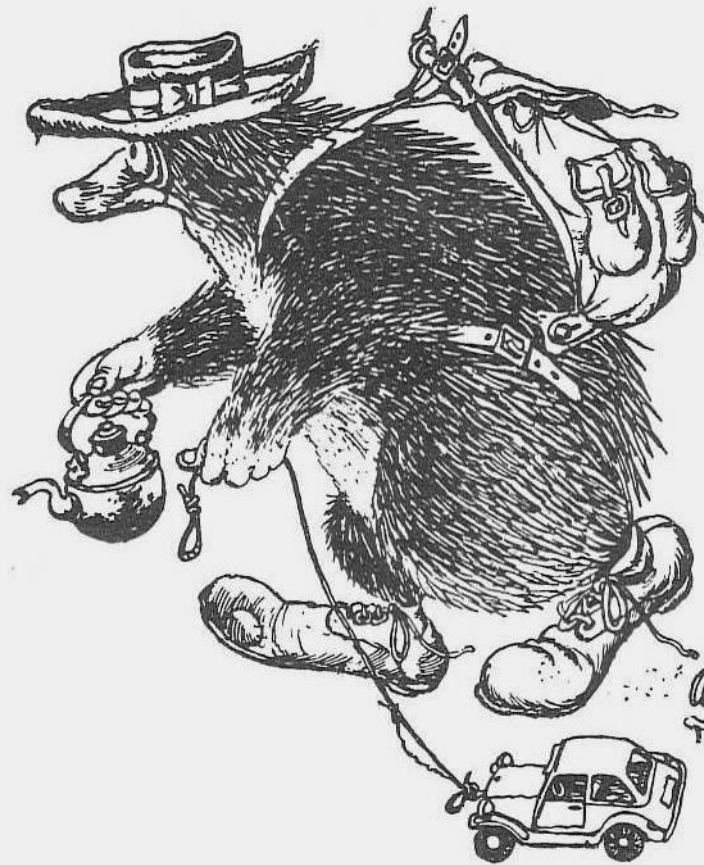
I forbindelse med arrangementet VAR-DEN RUNDT i Tromsø gikk også et stafettløp. Det ble gått 3 etapper og i bedriftsklassen plasserte VEG seg som nr. 8 i konkurransen med hele 52 lag. På laget gikk Stiberg-Otterdal-Indahl.

Og i Hinnøyløpet vant Olav Nilsen sin klasse igjen. I Fjellrennet i Tromsø fikk VEG flere bra plasseringer.

En runde igjen — Karl Skogstad.



VHF — viktig hjelpemiddel for vedlikeholdet. Julius Mosbergvik kaller.



**HOLD
NORGE
RENT**



Kast ikke
bladet
i naturen