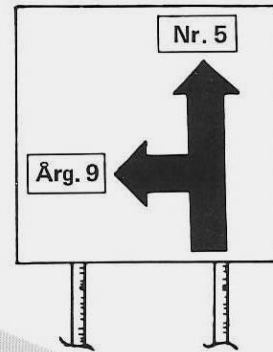


Vegs i kka



Oktober 1977



Besøk i anleggsområde 1:

LANGT FRA HOVEDKONTORET

— det ligger en utfordring i det!

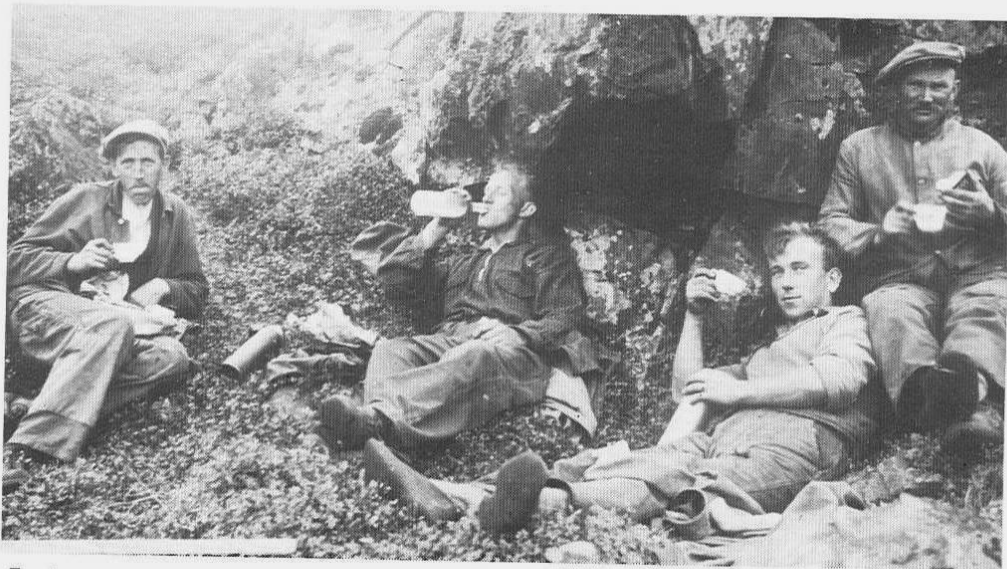
Jeg foretrekker anleggsarbeidet — vi ser mere igjen etter det — mere spennende — mere inspirerende — mere utfordrende — får mere være der vegarbeidet foregår — lærer en masse mennesker å kjenne.

Det er ikke sikkert alle og særlig ikke vegmestrene, er enig i dette, men det er imidlertid slik anleggsoppsynsmann Asbjørn Gideonsen oppfattet sin situasjon. Selv om han hittil ikke har tenkt nærmere over om lysten til å drive med vegvedlikehold er til stede, så kan han i dag ikke tenke seg å forlate anleggsdriften.

Anleggsområde nr. 1 omfatter alt vestenfor Vågsfjorden og Tjeldsundet, det som ligger innenfor Troms fylke da, en grei og forsåvidt naturlig grense for ad-

ministrasjon av anleggsarbeid. Et område med tradisjon i vegarbeidsdriften. Her finner vi flere av de eldste vegene i fylket, ombygget og utbedret opptil flere ganger og nå begynner også noen av dem å få et mere moderne tilsnitt.

Imens vokste biltrafikken både i mengde og i størrelsen på kjøretøyene og aller først vokste vel bebyggelsen langs disse vegene. Den som skal drive anleggsarbeid her, med utbedringer og omlegginger, får snart merke at det er blitt svært så komplisert etter hvert.



Frokost i Gideonsens første år i vegvesenet. Sundsvollskruen på Bjarkøy utbedres i 30-årene under under ikke ukjent bas Hans Leikvik.



Asbjørn Gideonsen: Jeg foretrekker anleggsarbeid.

- Gideonsen, du har vel til fulle fått merke dette?
- Det er ikke lite av forberedelser som skal til før arbeider kan settes igang her hvor vi stort sett overalt kommer i konflikt med eksisterende bebyggelse og jordbruk. Før måtte vi jo også vær med å sørge for grunnavstøelser, dette har heldigvis andre tatt seg av i den senere tid.
- Man kan vel likevel ikke uten videre kaste seg over ny grunn med maskiner i fleng?
- Selv om grunnspørsmålet eller arbeidstillatelse er i orden, så må vi vise varsomhet. Vi prøver å planlegge arbeidet slik at grunneierne får mest mulig nytte av eiendommene sine før de innlemmes i vegområdet. Men det er klart, arbeidet må jo gå sin gang, og da kan det nok oppstå tilfelle hvor det er de som synes vi går vel hardt fram. Jeg vil imidlertid føye til at vi nå har svært få konflikter med grunneierne. Dette kommer nok i første rekke av at vi i dag har en grunnavstøelsesprosedyre som bringer alle formalia i orden på forhånd. Tidligere måtte vi faktisk ofte forhandle oss fram i takt med framdriften på anlegget. Og det kunne skaffe oss mange problemer.
- Også når oppgjøret skulle finne sted?
- Det kunne nok oppstå diskusjon om hvor mye ny grunn som var tatt i bruk og det gjør det vel kanskje ennå. Et argument som at vegen ved all høvling i løpet av årene er presset ut i bredden, går stadig igjen, og det er kanskje noe i det.
- Men også selve anleggsdriften kan vel skape konflikter?
- Vi kommer ikke utenom at maskindriften etterlater seg en del sår i landskapet, man kan ikke trekke en linjalstrek og si, hit, men ikke lengre, slik man kunne gjøre i håndmaktens dage. Og vi som opererer i relativt tett befolkede områder må vise ekstra varsomhet bl.a. under sprengning.
- Sprengning, ja, innfartsvegen til Har-

stad må jo så absolutt sies å være den største oppgaven i området ditt i dag og her sprenges det jo lystig i store mengder, til dels gjennom boligområder. Og dette går bra?

- Vi må vel si det, selv om det klikket for oss en gang, heldigvis resulterte det bare i materielle skader. Men dette anlegget er jo komplisert på så mange måter. Høgspenkabler graves opp og henges i luften mens vi sprenger oss fram, et nett av vann-, kloakk-, telefon- og elektriske ledninger skal krysses og må derfor legges om.
- Det blir mange å holde kontakt med etterhvert?



Rekkverksoppsett hører til sluttarbeidene på et anlegg, fra rv 850.

- Vi har stadige byggemøter med kommunale etater og andre fagetater. Det har forresten hele tiden vært et meget godt samarbeid oss imellom. Kartverket for dette området har ikke vært helt ajour for ledningenes vedkommende, man visste at de lå der, men hvor? Det ble engang peilet etter en vannledning, vi traff på den 4 meter til side for den anviste linje og resultatet av det skjønner vi jo alle, det ble vannkrise for enkelte her i flere dager.
- Innfartsvegen til Harstad fikk en relativt fyldig omtale i forrige nr. av Vegstikka, hva foregår ellers i distriktet ditt?
- Gang- og sykkelbaner er jo i skuddet, for øyeblikket holder vi på med en slik i Brokvik/Fauskevåg. Arbeidet med dette anlegget har forresten gitt oss en alvorlig påminnelse, fylkesvegen Sørvik – Storvann hvor fyllmasser er hentet, har ikke tålt påkjenningen av denne transporten. Og vi som nå også bygger sammenheng i denne vegforbindelsen over til Straumsbotn i Kvæfjord! Det blir nok en ny påkjennning for den gamle fylkesvegen når trafikken over Storjord kommer i gang.
- Dere er vel i grunnen litt tidlig ute med dette anlegget?
- Ja, det står vel først i bevilgningsprogrammet for 1979, men enkelte andre prosjekter i fylket har det ikke vært mulig å løse av forskjellige grunner, og vi har derfor fått Vegdirektoratets tilatelse til å låne penger fra slike anlegg. I Kvæfjord bygger vi ellers nytt ferje-

leie på Borkenes, et arbeide som utføres av entreprenør.

Gideonsen forteller videre om diverse etterarbeider etter tidligere utførte utbedringer både på rv 19 og rv 850, og ellers om det som foregår på Grytøya i disse dager. –

Dette siste kan vi lese mere om annet sted i dette nr.

- Harstadområdet ligger jo langt fra vegkontoret, Gideonsen, føler du noen gang at den faglige støtte er litt for vanskelig tilgjengelig?
- Det hender nok, men på den annen side virker det nok også inspirerende å vite at du er nødt til å ta avgjørelser selv, det oppstår jo ofte situasjoner som det ikke er mulig å avvente eventuell bistand fra vegkontorets side. Det ligger en utfordring i dette.

Og som gode medspillere har Gideonsen oppsynsmennene Jan Jørgensen og Leif Jarle Bruun.

Gideonsen hører forøvrig til den gamle oppsynsmenn som har tråkket seg gjennom de fleste funksjoner i vegarbeidsdriften. Debuterte i etaten som 17-åring i 1931, tilknyttingen til vegvesenet var dog noe sporadisk de første årene. Ble vegvokter på Bjarkøy og det var nok rolige tider der den gang, for i ansettelsesbrevet het det at han hadde *rett til 1200 timers arbeide for året*. Men både under vegvoktertiden og senere opererte han også som anleggsformann. Synes de gamle karene ga ham en god opplæring, så god at overgangen til anleggsbas og senere til oppsynsmann gikk lett og greit.

SAMARBEIDS- UTVALGET

melder at det ennå står en god del ubrukt av velferdsbevilgningen for inneværende år.

SU holder sitt neste møte den 3. november på Finnsnes. Er du rask – når du kanskje SU med et forslag til bruk av disse pengene.

I forbindelse med dette møte arrangerer forøvrig Su den 4. november et kontaktmøte med de ansatte i Finnsnesregionen.

GRYTØYA-VEGNETTET TILPASSES DEN NYE TRAFIKKEN

Blant Gryt-væringene har det opp gjennom årene vært en vekslende interesse å spore for vegarbeide. Ifølge Trondenes Bygdebok og også vegsjefen – ved festlige anledninger – gikk Gryt-væringenes representant i Trondenes herredsstyre omkring 1860 inn for å nedlegge vegen over Kvæfjordeidet – det var i tider hvor man måtte gjøre pliktarbeide på vegen – og de var de lut lei av. Men sansen for en brukbar veg kom de etterhvert også til Grytøya og i 1880-årene kunne en arg Gryt-væring berette i Senjens Tidene: " . . . Der inde (det var Harstad han siktet til) kan de magelige spadsere på veiene i morgensko, medens vi må trekke i søstøvlene".



Her legges oljegrus – oppsynsmennene Jan Jørgensen og Leif Jarle Bruun i samtale med Svein Markussen.

Og det var vel ikke langt fra fremdeles sant da ferjeforbindelsen fra Stornes til Bjørnerå på Grytøya ble åpnet og nå sist ifjor videre fra Fenes til Sandsøy og Bjarkøy. Vegen på Grytøya var gammel og slett ikke bygget for de kjøredoninger som trafikkerer i dag. Plutselig var den blitt riksveg med skilte med eget nummer og noe måtte gjøres.

Og det gjør vi, for på Grytøy arbeides det nå for fullt med å gi rv 867 en skikkelig ansiktsløfting. Av hele riksvegstrækningen på ca. 12 km er det bare de ytterste 1,6 km som er nybygget i forbindelse med ferjeleieutbyggingen. Resten er tildels meget gammel veg.

Det var røster som hevdet at den gamle vegen som går gjennom tettbebyggelsen på sørsida av Grytøya burde legges helt utenom bebyggelsen. Trafikken til og fra Bjarkøy og Sandsøy foruten den lokale trafikk – ville være for mye av det gode, mente man.

Likevel – de midler som ble stillet til disposisjon var tiltenkt utbedring av "gammelvegen" og ga ingen sjanser verken for en ny linje eller for noen ekstravaganse hva vegbredde angår.

Oppsynsmann Leif Jarle Bruun som har hatt det daglige tilsynet med utbedringen av denne vegstrækningen sier:

"Det ble anleggsstart her høsten 1976. Og stort sett har det gått etter programmet. 8,4 km av den 12,4 km lange vegstrækningen her på denne sida av Grytøy er nå utbedret og har fått oljegrusdekke.

Resten vil tilrettelegges slik at dekkelegging kan skje til neste år. Denne vegen får en vegstandard etter vegklasse III og det vil si at det blir en av de smaleste veger som bygges i dag – 4 m total vegbredde, – men med tilstrekkelige møteplasser og oversiktlige kurver skulle det bli bra likevel.

Det er mange hensyn som skal tas ved utbedring av veg gjennom jordbruksbygda her. I og med at vegen ikke ble bredere slapp en med svært lite tilleggsgrunn. Selv om mange kanskje ønsket



Grytøya – jordbruksbygd. Leif Jarle Bruun har rabarbra i vegskråningen.

en bredere veg, er nok også like mange glade for all dyrket jord de fikk beholde.

Grytøy blir betegnet som "Harstads spiskammer" og med rette. Her står jordbær- og grønnsakåkrene tett langs vegen. Med fast dekke på denne vegen vil det nok bli atskillig mindre støv og skitt.

Denne smale vegen ga oss ikke de beste arbeidsforhold. Lokale landbruksmaskiner og trafikken ellers skulle jo også gå sin gang.

Ellers har det ved oljegrusleggingen her også blitt gitt en ekstra "finish" med avkjørselene i og med at de også har fått oljegrus ved tilknyttingen til riksvegen.

Ei bru måtte ombygges, det var Skjellevik bru og på denne korte vegstrækningen har vi satt opp ikke mindre enn 3 ferister.

9 menn av vegvesenets egne tjenestemenn er i sving her nå. Og foruten disse omtrent like mange sjåførere på innleide

FRA VERNEFRONTEN

NYE VERNEOMBUD:

Som nytt verneombud ved biltilsynet i Tromsø er valgt
– vektkontrollør Jan Haukland

Verneombud i anleggsområde 7, Me-fjordbotn – Grashopen er
– Arnulf Antonsen.

Verneombud i anleggsområde 6, "Kaperdalsvegen" er
– Helge Luneborg og
– Hans Helge Jensen.

OPPLÆRING I VERNE- OG MILJØARBEID UTVELGING AV STUDIELEDERE

Som tidligere kjent var vegvesenet i Troms tildelt 7 studieledere i forbindelse med ovennevnte opplæring.

Ved utvelging av studieledere er det både gjennom "Vegstikka" og rundskriv til tjenestemannsorganisasjonene oppfordret til å melde kandidater til studielederopp-gaven.

Ved fristens utløp var det innmeldt 10 kandidater.

Samarbeidsutvalget har i møte 9/9 d.å. behandlet utvelgingen av studieledere. Det ble foreslått en rimelig fordeling av kandidater fra de forskjellige organisasjoner i etaten.

Det ble også påpekt at Troms bare

hadde fått tildelt 7 plasser sammenlig-net med andre større fylker.

Av de 146 studieledere som var tildelt Statens vegvesen var 4 plasser holdt i reserve. Ved foredelingen av de 4 reservene har Troms fått en etter eget ønske. Dermed har vi i Troms fått med 8 studieledere.

Disse er følgende:

Avd.ing. Thor Schefte, Tromsø NIF
Oppsynsm. Jan Jørgensen, Harstad NVF
Vektkontr. J. Haukland, Tromsø
Vektkontrollør Jan Haukland, Tromsø
Biltilsynet.

Anleggsarb. Agnar Kvernmo, Gratangsbøtn
NAF

Anleggsarb. Tormod Nergård, Brøstadbotn
NAF

Anleggsarb. Svein Markussen, Harstad
NAF

Verkstedarb. B. Sivertsen, Nordkjosbotn
NAF

Verkstedarb. Hans Takøy, Finnsnes
NAF

Studielederkurset for region I Nord-Trøndelag – Nordland – Troms og Finnmark som var tiltenkt avviklet 24.-28. oktober, er utsatt til uke 50, 12.-16. desember.

Utsettelsen av kurset skyldes bl.a. forsinkelse av studiematerialet.

Lærerne og kontaktpersonene i fylkene vil ta kontakt med studielederne i de enkelte fylker før studielederkurset avvikles.

Straks vegvesenet har planer om å "rote i jorda" har de plikt til å melde fra til Tromsø Museum slik at de kan ta sine forholdsregler. Så også her, hvor flere gravhauger og steinalderbosettinger er registrert. Vi har da prøvd å tråkle oss forbi disse og å unngå ødeleggelsen.

Man kan aldri vite – Tore Hund og hans menn kan slå til igjen!



TJUUVSTART PÅ VEGAVLEVERINGENE. Den 5. august åpnet vi den nye parsellen Høgtverrelv – Tune i E6 i Bardu og tok likegodt avlevering med i samme sermønen. Her ser vi fylkesmann Martin Buvik debutere som "silkebåndsklipper" godt assistert av vegsjefen. Den 8 km lange parsellen har kostet 13,4 mill. kroner i dagens kronenivå.

PENSJONISTTURER



Her er kvinnebuketten på turen til Gryllefjord og noen av hanene i denne kurven, Ole Fossbakk flankert av to blad Nikolaisen, Alfred og Anker.



Det ble høve til ytterligere 2 turer for pensjonister med ektefeller i år. Fra Gråtangen/Bardu/Salangen gikk en tur til ytre Senja — nærmere bestemt Gryllefjord. Dessverre var ikke været det beste, men vi hadde da inntrykk av at deltakerne hygget seg.

Dagen etter, det var den 24. august, startet en liknende pulje for de som var hjemmehørende i Harstad-området. Med Vesterålen som mål og guide fra vegmesterkontoret på Sortland fikk man seg en rundtur på Langøya før turen gikk hjemover igjen. Største hyggen hadde deltakerne sikkert i det å kunne treffe gamle arbeidskamerater igjen.

Og takk til SU som med velferdsbevillingen muliggjorde disse turene.



Deltakerne på Vesterålsturen.



Marius Martinussen, Hartløf Hartløfsen og Ottar Solheim i munter passiar.

NYTT ANLEGG: BJØRGAVEGEN

Takket være distriktsutbyggingsmidler og fylkets låneopptak kan arbeidene med anlegget Skøelv — Lavik eller Bjørgavegen som den populært kalles, starte opp tidligere enn hva fylkesplanen kunne love, med 3 mill. kroner til disposisjon drives det nå hardt for å nå fram til tunnelinnslaget i yttersiden av Bjørgaaksla.

ET GAMMELT VEGKRAV

Som så mange andre veganlegg har også Bjørgavegen hatt en trang fødsel. Et 70 år gammel krav, sies det, i hvert fall dukker det opp i forbindelse med arbeidet med ny vegplan i 1919. Både Dyrøy, Sørreisa og Tranøy kommuner hadde det med i sine forslag til vegutbygging i området — Tranøy hadde jo den gang en snipp av fastlandet innenfor sine grenser.

I 1938 revideres vegplanen igjen og da går det forsåvidt bedre med Bjørgavegen — fylkesvegstyret går samstemmig inn for at dette prosjektet må bygges. Det hjalp imidlertid ikke, da planen fikk sin endelige behandling, strakk ikke pengene til.

Det samme skjedde i 1949, i 1962 og i 1966, dog var uttalelsene blitt mere positive etter hvert og så i 1971 kom vedtaket. Bjørgavegen forutsettes bygget i årene 1975-77, men nok en skuffelse, K-planens bevilgningsprogram holdt ikke. Nå sto det imidlertid svart på kvitt at vegen skulle bygges — en forsinkelse var likevel ikke til å unngå. I 1977 — endelig skjer det — vi er i gang.

FORSERT PLANLEGGING

Distriktet har vært bekymret for at manglende planleggingskapasitet og midler til planlegging skulle forsinke anleggsstarten. Dyrøy og Sørreisa kommuner påtok seg derfor å forskottere utgiftene til dette arbeidet. Det ble ut-



Dette blir litt av en oppgave, sier oppsynsmann Magnar Angell.

ført av konsulentfirma og omfattet planlegging i to trinn, hovedplan og detaljplan. Dette ble gjort i 1974, men da hadde vi i 1973 gjennomført topografisk og geologisk kartlegging. Rapporten fra de geologiske undersøkelsene dannet så grunnlaget for planleggingen av den 1100 meter lange tunnelen. Denne drøye kilometeren er så absolutt den mest kostnads-krevende delen av prosjektet, og selv om geologene har konkludert med visse sikringstiltak på kritiske parti, kan vi ikke si å ha helt sikre holdepunkt for kostnadene med tunnelen.

De formelle sidene med planleggingen var for en gangs skyld enkle. Det viktigste som kom fram, var en skepsis fra Dyrøy kommune til det planlagte tunnelprofilen med ett kjørefelt og møteplasser. Etter en argumentasjon som gikk på kostnadshensynet og små trafikkmengder, ble planen likevel godkjent av fylket.

KOSTNAD 3000 KRONER PR. METER

Det er et fjellrikt anlegg og i alt strekker det seg over 4,5 km hvorav altså 1,1 km i tunnel. Vi bygger vegen med 4 meter totalbredde og det tilsvarer det vi benevner vegklasse III. Totalkostnadene er beregnet til 13,6 mill i 1977-kroner — av dette går det vel omlag 7 mill i tunnelen.

I tillegg kommer så utgiftene med utbedringen av parsellen Skøelv — Håkjerringnes som vel aldri har vært gjort skikkelig ferdig. Dette arbeidet må nok ses i sammenheng med den øvrige anleggsvirksomheten her.

RIKELIG MED VINTERARBEID

Anleggsstart ble det i august, idet entreprenør tok fatt på en 700 meter lang strekning fram til tunnelen på Håkjerringnes-siden. Dette vil gi angrepspunkt for tunnelriggen.

Til vinteren starter vi dessuten drift i egen regi fra Dyrøy-siden. Her er vi forøvrig allerede i gang med tilriggingsarbeider, bl.a. skal vi flytte brakkeleiren på Laberg til Lavik. Og det skulle være rike-

lig med vinterarbeid å gå løs på — traseen går nesten sammenhengende i rent fjellterreng.

OVERSKUDDSMASSER TIL UTBEDRINGER

Det nære nabolskapet med sjøen setter grenser for hvor mye av Bjørgavegen som kan bygges på fylling. Regner vi så med de ca. 40 000 kbm fast fjell fra tunnelen, får vi selvsagt stort overskudd av masser. Dessverre er ikke fjellkvaliteten slik at massene egner seg for knusing og bruk som overbygningsmateriale.

Det mest nærliggende har derfor vært å vurdere massene i forbindelse med en hårdt tiltrent utbedring av strekningen Skøelv — Håkjerringnes. Denne vegen er smal og går i nesten utrolige slyng. Her er derfor stikning og planlegging i gang med sikte på maksimal utnyttning tunnelmassene. —

DISTRIKTPOLITIKK

Kravet om bygging av denne vegforbindelse har vært sterkt knyttet til forventede distriktpolitiske virkninger. Etersom Sørreisa-området med sin industri, herunder meieribedrift, og servicetilbud ellers, mere og mere fremsto som et viktig senter også for Dyrøy-området, ville en innkorting av transportlengden herfra være av betydning.

Vi spurte ordfører Ole Jakobsen i Dyrøy hvilke betraktninger man gjør seg i dag om denne vegforbindelsen.

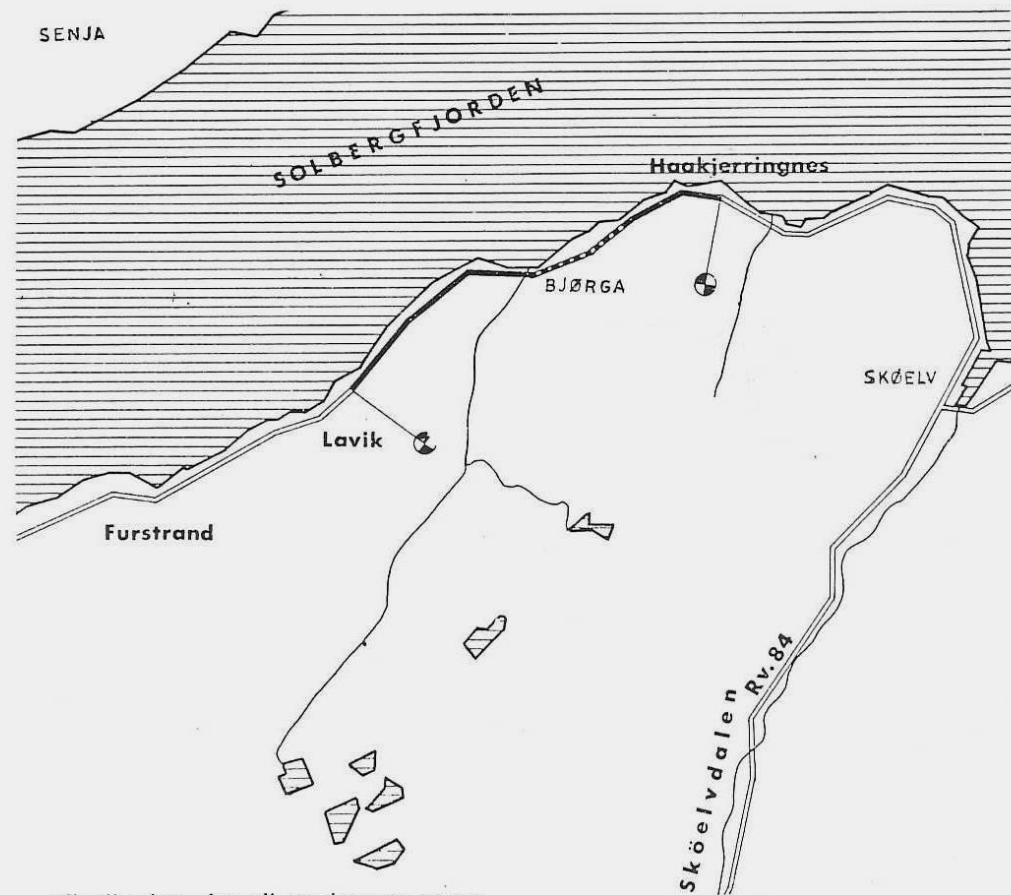
— Denne vegen verdsetter vi meget høyt. Den vil dekke mangelen av en gjennomgangsveg fra de folkerike kretser som Brøstad og Moen og til de største og best utbygde industriområder i distriktet. Normalt burde dette gi seg positive utslag.

I kommunal planlegging vil man også se Bjørgavegen i sammen med Dyrøybrua, og det kan vel trygt sies at "disse to prosjekter vel i hamn" ville bety en revolusjon innen kommunikasjonssektoren i Dyrøy kommune.

La meg få lov å frembringe en takk



At her er rikelig med fjell ser vi – dette skal vi gjennom med tunnel.



til alle dem, jeg vil unnlate og nevne navn, som har hjulpet oss med å få dette vegprosjektet dit det står i dag.

Jeg håper at vegvesenet som nå skal forestå utbyggingen, får tilført de nødvendige midler som må til gjennom anleggsperioden. Med den effektivitet og kapasitet som vegvesenet rår over i dag, både på den maskinelle og menneskelige sektor, er jeg klar over at det blir de løpende bevilgninger spørsmålet kommer til å dreie seg om. Vi ser med glede fram til den dagen vegen ligger ferdig, så lykke til med arbeidet, slutter ordfører Jakobsen.

Og det er vel naturlig nok Dyrøy kommune som har kjempet hardest for denne vegen, men Sørreisa har hele tiden vært

en viktig støttespiller. Og ordfører Arnold W. Johansen i Sørreisa, også Sørreisa ser vel fram til åpningen av Bjørgavegen?

– I første øyeblikk kan det vel se ut slik at det bare er Dyrøy-området som drar nytte av denne vegforbindelsen. Vi tviler imidlertid ikke på at den vil gi positive utslag også for oss, bl.a. vil det jo eventuelt være en arbeidskraftreserve i Dyrøy som lettere kan utnyttes av industrien hos oss. Ellers fører vel Bjørgavegen med seg en sterkt påkrevet forbedring av vegparsellen Sköelv – Haakjerringnes som ikke minst vil sikre og styrke nærmiljøet langs denne vegen, og dette ser de som bor her fram til.

MASKINAVDELINGEN NÅ OGSÅ MED HAMMER OG SPIKER

Som kjent har maskinavdelingen overtatt forvaltningen av brakkene og dette innebærer en forsåvidt ny situasjon for en avdeling som hittil bare har vært opptatt med mer eller mindre avansert maskinelt anleggs- og verkstedutstyr.

Denne virksomheten er blitt en betydelig del av maskinavdelingens arbeide. Man skal besørge driften av brakkeleire og enkeltbrakker – utleie og vedlikehold – en funksjon som kan synes noe på siden av det å forvalte etatens maskinpark.

– Hadde dere som maskinfolk betenkeligheter med å overta dette apparatet, å skulle administrere noe så lite maskinelt som brakker, så og si gripe til hammer og spiker?

Vi retter spørsmålet til avdelingsingeniør Kåre Bruun.

– Vår oppgave i denne sammenheng er jo ikke å produsere brakker. Det er jo ferdige varer som kjøpes, så vår befattning med det bygningsmessige er jo rent vedlikehold. Og til det arbeidet har vi snekkerkyndige folk. Hittil har alt fungert greit.

Vi har for tiden 2 patruljer som tar seg av vedlikeholdet, de ene er stasjonert på Storslett og med Nord-Troms som virkefelt, den andre opererer i indre Troms med Bardu som sitt sentrum. I tillegg nyttes også andre folk i de områder disse patruljene ikke rekker over.

– Det er kanskje aktuelt med nye patruljer?

– De 2 patruljene vi har i drift i dag ble etablert som en prøveordning, og vi må ha lov til å si at det har vært en ubetinget suksess. Og vi vil her og nå gi en uforbeholden honnør til vedlike-

holdsmannskapene. Både leire og enkeltbrakker har fått en standardheving som vi alle må være tilfreds med. Disse brakkevedlikeholdspatruljene er nok kommet for å bli, og jeg vil tro at



Når det skal tilrigges brakkeleir, må det graves i grøfter også – selv om man er verkstedmann – Finn Mathiassen.

etablering av en ny patrulje med stasjon på Finnsnes og en med stasjon i Harstad er ikke langt unna.

- Hvordan finansieres egentlig innkjøp og vedlikehold av brakkene?
- Maskinavdelingen bekoster innkjøpene, mens brukerne, d.v.s. i hovedsak anleggene og vegvedlikeholdsdriften, betaler for transport, tilrigging og de grunnarbeider som ellers må til for etablering av en leir. Og maskinavdelingen leier så ut til de nevnte brukerne og for det beregnes fra kr. 25,- til kr. 35,- pr. dag pr. brakke, alt ettersom det er boligbrakker, oppholds- og spisebrakker, kjøkkenbrakker og sanitærbrakker. Oppvarmingen går på brukernes regning. Nå blir det for tiden ikke avkrevd leie for flere rom enn de som er i bruk. Disse inntektene skal da dekke anskaffelse av inventar, avskrivning og vedlikehold. I dag gir nok dette regnskapet et lite underskudd, sier Bruun til slutt.

Nå har det gjennom stadig revisjon i vegarbeideroverenskomsten funnet sted en betydelig utvikling i brakke-sektoren hva bekvemmeligheter angår. Omtrent samtidig gikk produsenten over til nye brakketyper. Det ble derfor etterhvert vanskeligere å utnytte det brakkemateriell vi var i besittelse av, det måtte faktisk en fornyelse til.

– Hvordan har vi søkt å takle denne situasjonen?

Vi spør lederen for maskinavdelingen, overingeniør Gunnar Berntsen.

- Det ble nå klart at det måtte en nøye planlegging til, hva kunne brukes av det allerede eksisterende materiell, slik det var eller med ombygging, hva måtte selges, hvor mye nyinnkjøp og ikke minst hvilke typer. Og for å kunne presentere et skikkelig forslag, måtte det fremtidige behov nøye vurderes, bl.a. vurdere hvor brakkeleire kunne plasseres mest mulig permanent. Det var hovedsaklig anleggsavdelingen som naturlig nok foresto denne del av planleggingen.



Oppsynsmann Torkild Torstad: En brakkevedlikeholdsgruppe står på ønskelisten.

– Og vi har nå løst brakkespørsmålet tilfredsstillende?

– Vel, vi kan spørre oss om brakkeleirene er dårlig utnyttet, eller for å stille spørsmålet på en annen måte, hvor stor overkapasitet har vi egentlig bruk for? En undersøkelse vi foretok en tilfeldig dag i fjor høst brakte for dagen 50% belegg i leirene. Det er selvsagt vanskelig å bedømme situasjonen ut fra en slik tilfeldig rundspørning og fra anleggshold hevdes da også at brakkekapasiteten ikke er overdreven stor. Innkvarteringsbehovet veksler og øker i særlig grad under de ekstraordinære vinterarbeider som er årlige foreteelser i vårt fylke.

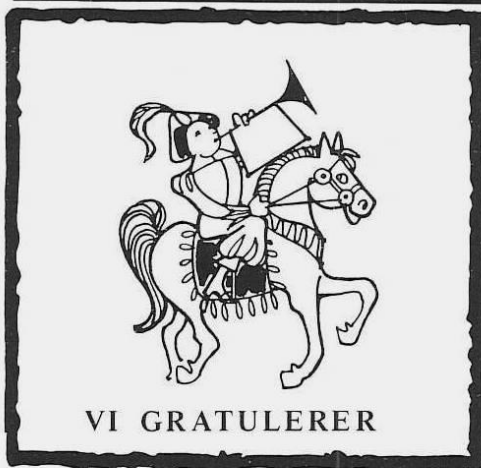
I Harstadområdet er nok forholdene ikke gunstig innkvarteringsmessig. Ar-

beidene med å etablere en ny brakkeleir i tilknytning til vegstasjonen på Åsegarden er derfor startet opp. Oppføringen av denne leiren går faktisk til en forandring for det meste i maskinavdelingens regi, idet avdelingens representant i område, oppsynsmann Torstad har den daglige ledelse med arbeidet og har også engasjert verkstedets folk i dette arbeidet.

- Torstad, dette er en ny oppgave for en maskinmann?
- Man har vel funnet det praktisk slik, leiren knyttes jo nært sammen med vegstasjonen her. Det er jo først og fremst for anleggsavdelingen at innkvarteringsproblemet er påtrengende. Leiren etableres med tanke på 10 mann pluss kokke.
- Og type- og utstyrmessig?
- Vi bruker til denne leiren for første gang i Troms fylke de såkalte containerhus, de skiller seg fra den tradi-

sjonelle brakketype først og fremst i takfasongen. Sammensatt til en leir-enhet vil de ta seg ut som vanlige husbygg, brakkeutseende er borte. Utstyret blir ellers det beste som leveres til slike anlegg.

- Og alt går etter planen?
- Forsåvidt ja, men at vi nå må grave opp nysådd gressplen utenfor stasjonen for tilkopling av ledninger til nye leiren, det irriterer litt her i huset. Planleggingen har visst ikke vært samkjørt i tilstrekkelig grad.
- Torstad, har oppgaven med å forvalte brakkemateriellet skapt noen problemer?
- Ikke verre enn at de har blitt løst etterhvert. Imidlertid krever denne oppgaven atskillig påpasselighet og mitt ønske er at vi må få en liknende vedlikeholdsprosedyre som den som er etablert i Bardu-området og i Nord-Troms med egne folk til dette arbeidet.



Med 50 års dag
Karl Nevermo, Kvesmenes 18/9.

Med 60 års dag
Nils Bjørklund, Takelvdal, Moen 13/9.
Ingvald Johansen, Oteren 16/9.
Johs. Barski, Silsand 17/10.
Harald Pedersen, Stonglandseidet 17/10.
Thomas Bergmo, Sjursnes 29/10.

Bruk bil- beltet



BILTRAFIKKEN ØKER JEVNT OG TRUTT

Tallene fra trafikktelegene i 1976 er nå ferdig bearbeidet fra Vegdirektoratets side og er i rapporten sett i forhold til tellingene i 1974. Av de 11 manuelle tellepunktene her i fylket var det imidlertid bare 3 som går igjen fra 1974. I tillegg opererer vi med 2 maskinelle tellepunkter.

De manuelle tellingene fordeler seg over 10 dager i året og tallene fra disse tellingene gir da grunnlag for beregning av årsdøgntrafikk, (den gjennomsnittlige døgntrafikk i året), sommerdøgntrafikk (gjennomsnittsdøgnet i månedene fra og med mai til og med oktober) og endelig det vi kaller for yrkesdøgntrafikk, det er gjennomsnittsdøgnet i ukens 5 virkedager.

I tabellen har vi foruten tallene for års-

døgntrafikken 1976 også gjengitt den årlige økning siden 1974. Tellepunktet på Kvaløysletta viser den langt største årlige prosentvise økning. Vi kan vel anta at brua over Sandnessundet, økt boligbygging på Kvaløysletta med tilliggende områder og vegutbyggingen i de ytre distrikter samt ferjeforbindelsen over til Malangshalvøya, alle er medvirkende faktorer.

MANUELLE TELLEPUNKTER

FAGERNES E78/RV 91

- mot Nordkjosbøtn
- mot Tromsø
- mot Breivikeidet

ÅRSDØGN- TRAFIKKEN 1976	ÅRLIG ØKNING I % 1974-76
----------------------------	-----------------------------

1.555	4,2
1.745	4,6
485	1,6

SØRREISA RV 84/RV 86

- mot Skøelv
- mot Andselv
- mot Finnfjordbotn

1.766	2,7
1.152	2,0
1.548	6,3

KVALØYSLETTA RV 862/RV 863

- mot Tromsø
- mot Eidkjosen
- mot Futrikelv

1.535	11,3
1.280	9,8
628	4,0

MANGE TELLEPUNKTER MED TRAFIKK OVER LANDSGJENNOMSNIET

Selv om den gjennomsnittlige årsdøgntrafikk i Troms fylke for 1976 bare kan

beregnes til mellom 650 og 700, mot et landsgjennomsnitt på ca. 1300 utenfor Oslo, så viser mange steder større trafikk.

Foruten de 3 tellepunktene som er



Fra en vanlig dag nær bruhodet i Tromsø.

nevnt foran har vi da også 8 punkter hvor vi ikke kan trekke sammenlikning med 1974.

Men vi kan jo se hvordan trafikken i 1976 var her i forhold til de andre tellepunktene samme år. Og tallene viser at ved Elverum E6/RV 87 var årssdøgntrafikken fra ca. 1600 til ca. 1700 i begge retninger på E6, ca. 500 mot Rundhaug. Tellepunkt Storsteinnes E6/RV 858 1600-1750 på E6, 1400 mot Skjæret. Og ved Olderbakken rv 6/E78 1500-1600 langs rv 6, 1150 mot Finland. I nord hadde vi tellinger på Storslett rv 6/RV 865 og her var en årssdøgntrafikk på rv 6 rundt 1600 i begge retninger, mot Bilty 600.

Utenom stamvegen gjennom fylket teller vi bl.a. på Tennevoll rv 84/rv 848 og her lå trafikk tallene på 500-600, ved Sjøveggen rv 84/rv 851 fra 700-800 til 1150 (mot Elvevoll). Videre, på Gåre i Kvæfjord rv 850/rv 849 ca. 950 mot Borkenes og Harstad, 550 mot Refsnes. Og til slutt ved Bergsbrua rv 850/rv 867 eller Samamoen som det også heter, mot Harstad 5500, Kasfjord 2200 og mot Gåre 3550.

Størst andel av årssdøgntrafikken har sommerdøgntrafikken på tellepunktene langs E6/rv 6, Fagernes i E 78 og Kvaløysletta i rv86, mens det f.eks. i Sørreisa ikke er noen særlig forskjell på sommer- og vintertrafikk.

Når det gjelder den såkalte yrkesdøgntrafikken så er den naturlig nok størst i forhold til årssdøgntrafikken nær de store bosentra i fylket.

MASKINELLE TELLEPUNKTER GIR FLERE DATA

Vi har hatt 2 maskinelle telleapparater i kontinuerlig drift. Det ene har vært plassert på E78 ved Nordberg ca. 8 km syd for Tromsøbrua og det andre ved Gangsås på rv 83 ca. 3 km syd for Harstad sentrum.

Ved første øyekast kan det synes som om trafikken har stått stille ved Nordberg siste år, 2 % økning mot 15 % ved Gangsås fra 1975 til 1976 og årssdøgntrafikken var på disse stedene henholdsvis 2152 og 7265 i 1976. Men vi må her huske på at mens telleapparatet ved Nord-

berg er plassert utenfor alle store boligområder, så ligger Gangsås slik at de fanger opp all trafikk til flere store boligområder knyttet til Harstad. Og at boligområdene har vært under utbygging i disse årene, ser vi av at mens trafikken fra 1973-75 hadde en årlig økning på 6% er den steget fra 1975 til 1976 med 15 %.

Dette kan vi også lese av andre dater fra den maskinelle tellingen, bl.a. er det i juli måned en merkbar nedgang i trafikken ved Gangsås. Årsaken til det er vel å finne i fellesferie og ellers høyt feriefra- vær blant de fastboende.

Tellingene viser også ellers interessante tall, her har vi tabellen:

Tellepunkt	Årssdøgntrafikk 1976	Trafikk i prosent av årssdøgntrafikk					Nattfaktor % av dagtrafikk		
		Sommerdøgntrafikk	Yrkesdøgntrafikk	Juli døgn	Høyeste døgn	Høyeste time	1974	1975	1976
Nordberg E78	2152	124	100	148	203	23	11,3	10,7	13,7
Gangsås Rv83	7265	105	108	91	143	14	12,9	12,6	14,9

TRAFIKKEN PÅ BOMPENGE- BRUENE ØKER MER ENN GENERELT I FYLKET

I oppgaven fra Vegdirektoratet finner vi også trafikk tall for de bruene hvor det innkreves bompenger.

Brunavn	Årssdøgntrafikk 1976	Øking i % 1975-76	Sommerdøgntrafikk i % av årssdøgntrafikk
Tjeldsundbrua	1.024	12,4	120
Gisundbrua	951	15,4	116
Sandnessundbrua	1.382	17,4	119

STORTELLINGER NESTE ÅR

I forbindelse med det rullerende arbeide for Norsk Vegplan holdes tellinger på et større antall steder hvort fjerde år, og dette tilsvarer da en vegplanperiode. Neste år står en slik stortelling for tur og her i fylket skal vi ha tellepunkter på ikke mindre enn 38 steder.

INNTRYKK FRA EN STUDIEREISE I FINLAND

Etter initiativ fra vegsjefeenes forening ble det for de tre nordligste fylkene, Nordland, Troms og Finnmark arrangert en studietur til Finland i juni måned d.å.

Med på turen var vegsjeferne for de nevnte fylker, samt plansjefen i Troms som hadde funksjon av sekretær.

Formålet med turen var å skaffe seg nærmere kjennskap til Finlands vegforvaltning, både til organiseringen av Väg- og Vattenstyrelsen sentralt og til vegkontorene ute i distriktene. Det var også et ønskemål å få innblikk i finsk vegproblematikk, og i den policy de finske vegmyndigheter førte.

Programmet for turen var delt opp i to hovedavsnitt. Første del var et besøk i Lappland distrikt med Rovaniemi som hovedsete. Dette nordligste distrikt eller fylke i Finland er et typisk utkantfylke og kan sammenliknes med våre tre nordligste fylker.

Andre del av programmet var et besøk i et sentralt fylke, Åbo distrikt med hovedsete Åbo eller Turku som den heter på finsk.

Turen gikk med bil til Rovaniemi ca. 60 mils kjøring fra Tromsø. Med på ferden var vegsjeferne fra Nordland og Troms, mens Finnmarks vegsjeff skulle slutte seg til selskapet i Rovaniemi. Været var bra, og humøret og forventning på topp.

Bortsett fra litt biltrøbbel et sted i Finlands øde skoger, forløp turen uten dramatik. Vår vegsjeff viste seg som en eminent mekaniker, og et viftereimskift var bare krydder i en ellers campingpreget meny. Dog skal det i all ærbødighet sies at det var betenkelig at biler i



Vegsjeff Herleiv Solberg studerer lys asfalt med stein fra Norge og bitumen fra Sovjet.

vegsjeffklassen skal svikte på et så elementært plan. Som sagt så var menyen ellers utmerket og vegsjeff Bjørnstad avslørte speideregenskaper med bål- og pølsekultur av høy klasse.

Og vi kjørte som Og biler av vegsjeffklassen går styggfort, slik at en annen stakkar var nødt til å utnytte drag-suget maksimalt.

Vi nådde Rovaniemi, og vår vegsjeff viste egenskaper som stifinner og finskspråklig fenomen. Vi fant hotellet uten



Finsk veg med utvidet bankettbredde til bruk som nødflyplass

større vanskeligheter. Et bad, mat og "litt attåt" satte fart i trøtte nordboere, og morgendagens opplegg med våre finske kollegaer ble inngående drøftet i en internasjonal og finskspråklig atmosfære. Vegsjeff i Finnmark dukket forøvrig opp midt under middagen, og bidro med vitser fra Finnmarksmiljøet.

I Rovaniemi hadde vi avtalt å møte opp på vegkontoret, og fortsatt med vår vegsjeff som guide og fremmedspråklig fenomen ble vi loset trygt gjennom Rovaniemis gatenett, og direkte til vegkontoret.

Lapplands vegsjeff tok imot oss, som seg hør og bør, og i en meget hyggelig at. fikk vi et grundig innblikk i finsk vegvesen.

En hel formiddag gikk med til orien-

tering om distriktet, finsk vegvesens oppbygging både sentralt og perifert. I korthet kan det sies at finsk og norsk vegvesen fungerte temmelig likt, men visse unntak i organiseringen av administrasjonen. Problemene var stort sett analoge med nord-norsk vegdrift, bortsett fra at det var problematisk med å finne egnete vinterarbeidere til den relativt store sysselsettingen Finland hadde. P.g.a. lite fjell i vegbygging måtte en også om vinteren satse på forflytning av løsmasser, noe som skapte tildels store problemer klimatisk sett.

Videre var vi spesielt interessert i å få belyst hvordan en i Finland hadde løst eller tenkt å løse problemene vedrørende konfrontasjonen harde/myke trafikanter.

Denne problematikken var også i Finland høyaktuell i dag, da ulykkesstatistikken på dette området var meget stygg. Finland satset i dag i stor utstrekning på bygging av gang- og sykkelveger, og med det flate landskapet kunne disse veger bygges for en relativt rimelig penge. Dette har resultert i, at en i Finland, spesielt i de sentrale strøk, hadde etablert et omfattende gang-, sykkelvegnett. Nå skal det også sies at den samme problematik, spesielt med tanke på grunnerverv også var til stede i Finland i rikt monn, — og disse miljøprosjektene var der som her vanskelige planmessig og tidkrevende prosjekter.

Etter den rent faglige sammenkomsten var det lagt inn en sightseeing i distriktene rundt Rovaniemi. Foruten de faglige reisemål som vegnett, vegkryss m.v. fikk vi også med oss de kulturelle severdigheter. Vi tok kafferast på "polarsirkelen", besøkte en vegmesterstasjon og ble mektig imponert av byens idrettsanlegg og konserthus.

Kvelden var fri og Rovaniemi viste seg å kunne by på et internasjonalt natteliv, med noe for enhver smak. Til og med spillekasino.

Til Åbo gikk ferden med fly, og været som til nå hadde vært jevnt bra slo til med høytrykk og sommervarme som hensatte deltakerne i sydlandsk stemning. Opplegget var forøvrig det samme i Åbo som i Rovaniemi, og like profesjonelt og vellykket gjennomført.

En dag var satt av til en rundtur i distriktet i egen minibuss med guiding fra vegkontoret, samt en dag til skjærgårdsutflukt hvor vegnettet på øyene og ferjedriften var spesielle studiemål. Faglig sett fikk vi et godt innblikk i gang-, sykkelvegproblematikken, vegstandardene på vegnettet, ferjedrift og diverse trafikksikkerhetsmessige problemer.

Høytrykket over Finland samt en smule løssluppenhet kvelden i forveien resulterte i relativ liten spørrelyst den første timen i bussen, men etter som turen skred fram steig også formen, og etter en min-

neverdig lunch i Raumo, hersket det en lett og munter stemning i bussen. Inntrykkene var mange og detaljerte, men spesielt huskes den hvite asfalten hvor steinen var importert fra Norge og bitumen fra Sovjet. En særdeles vellykket blanding ifølge vår guide, og et resultat som trafikksikkerhetsmessig svarte til forventningene.

Kveldene gikk med til kulturelle innslag, og sekretæren fant kultur nok i en gammel steinkjeller hvor vinen var sterk og forbrødringen stor etter som timene gikk.

Rundturen i skjærgården var som et friskt havpust i den trykkende varmen, og eneste malurten i begret den dagen, var meldingen om at Sverige hadde slått Sveits i VM-kvalifisering i fotball.

Mett og tung i hodet av varme og godt humør ble kufferten pakket for hjemreisen. Dog ikke uten komplikasjoner da det viste seg at en flaske med røksmak var knust blant undertøy og ekstra lommestørkle. Jeg duftet som en skotte på hjemturen, og lurte meg i ly av tette regnskyer midt i hundevakta over grensen, redd for å bli stoppet for p-kontroll.

Rapport om Finlands-turen er gitt ut i eget hefte, og de som er interessert i mere faglig stoff fra turen, kan henvende seg til planavdelingen.

NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

KOMITEOPPLØSNING

Til en forandring er et utvalg oppløst. Håndbokkomiteen har løst sin oppgave og vegsjefen har takket medlemmene for vel utført jobb. Komiteen hadde vår 7de sans som sitt arbeidsfelt — dette er nå i hovedsak overtatt sentralt.

TILTREDELSE VED BILTILSYNET

Arvid Ole Steffensen er ansatt som kjøretøykontrollør fra 19. september d.å.

Ingvart Sommerlund er ansatt i nyopprettet stilling som stasjonssjef ved biltilsynet i Tromsø.

NYTT I BILTILSYNET: EIERREGISTRET PÅ MICROFISCHE

Anita Kristiansen studerer eierregistret på skjermen.



Et teknisk vidunder er nå tatt i bruk i biltilsynet — Computer Output Microfilm — heter det i fagkretsen.

Selve teknikken består i at EDB-maskinen legger ut sine resultater på et særskilt filmkort — en såkalt microfische av størrelse noe mindre enn et vanlig postkort. Microfischen kan deretter leses på vanlig måte på dataskjerm. Hver microfische inneholder opplysninger om ca. 12000 biler/bileiere.

Ved biltilsynet i Harstad var det mange lovord å høre om det nye hjelpemiddelet — og som de ansatte der sier:

Det nye systemet tar liten plass og er meget lett å finne fram i. Systemet er ordnet etter kjennetegnene. Dessuten har vi en tilleggsfische med oversikt over kjøretøyer som befinner seg i andre distrikter enn det de er registrert i, eller som er

omregistrert. Tidligere skaffet dette oss mye letearbeide, mens det nå blir lett å holde oversikten og finne fram til eierne.

Likeså vet jo alle som har arbeidet med kortregister hvor lite som skal til før det oppstår feil i kortrekkefølgen, uriktige opplysninger om hvordan et navn skrives, feil plassering av kortet, mulighetene er mange for at en liten feil kan oppstå og forplante seg videre. Slike ting unngår man med det nye systemet.

Et lite problem er det ved nyregistreringer hvor det kan ta en tid før microfischen er korrekt. Men erfaringsmessig er det ikke så stor pågang etter slike opplysninger så tett opp til registrering. Disse kan dessuten letes opp i et annet register. Dette må også gjøres om det blir spørsmål etter gamle kjennemerker.

BAK KJØKKEN- VINDUET

Like ved rv 86 som strekker seg tvers over Senja, ligger Svanelvplass brakkeleir.

Som base for anleggsdriften i Kaperdalen og på rv 860, ligger den fornuftig plassert. Leiren har også tilknytting til vegstasjonen for anleggsoppsynet her, så her er mange funksjoner.

Anleggsarbeidene går i 2 skift for tiden. Derfor – kokkene i brakkeleiren har også skiftplan. 2 kokker er i sving her. Det er Anne Wiggen og Astrid Antonsen.

Og hardt arbeid krever ekstra god mat.

Etter en tur oppover anleggsvegen, stanset vi ved brakkeleiren. Det virket stille og øde der. Arbeidsfolket var ute. Men bak brakkeveggene skjulte det seg travelt virksomhet.

Forberedelsen til middagen var i full gang. Men også kaffekjelen var på plass.

Her får alle kaffe som slenger innom, sa Astrid Antonsen, som hadde formiddagsvakt, og vi velsigna den innstillinga. Kaffen var god.

Det er fullt belegg her nå, 15 mann. I tillegg koker vi også for noen sjåfører som holder seg med losji selv. Det varierer litt i antall. Vi baker brød og kjøper inn mat i større partier. Her er jo både oppbevaringsrom og fryseboks. Og det må til skal kostpengene holdes så lave som mulig. Under 20 kroner pr. dag klarer vi gjennomsnittlig å holde det gående for. En annen ting er at oppholdsgodtgjørelsen for oss kokker ligger i dag kr. 5,- lavere pr. dag enn hva arbeiderne får. Når da kostutgiftene deles likt på alle, blir det en skjevhet som ikke hører hjemme i disse likestillingstider, sa Astrid.

Leiren her er beregnet for et belegg på 2 kokker. Og for disse finnes da en fløy bak kjøkkenregionen på to rom, dusj og

toalett, felles oppholdsrom- og egen inngang. Unektelig trivelig. Leiren ellers er også moderne og lettstelt. Og det skal så være. Brakkeleirene er jo for såvidt midlertidige boliger, men det er jo enkelte av våre folk som konstant må bo i brakker. Bekvemmelighetene er bra for disse i dag. Og æres den som æres bør for dette.

I leiren treffer vi også Nelly Pedersen som er vaskehjelp her. Hun kan fortelle om hårdere tider og husker tilbake til den gang hun jobbet som kokke i en brakkeleir på Finnsæter i Berg kommune.

Der var det 2 felles soverom, oppholdsrom og spiserom for hele arbeidsstyrken. Det var ikke eget rom den gang, nei. Og den første som måtte opp om morgenen, det var kokka – for å fyre opp i ovnene så det ble litt varmt til karene når de skulle opp. Klærne måtte tørkes både i oppholdsrommene og på kjøkkenet.

Ja, den tid ønskes ikke tilbake i så måte, verken av den ene eller andre.

→
Astrid Antonsen



•• VEG · SPORT ••

FOTBALL



Vinnere av 1. divisjonen i Tromsø 1977. Laget fra den siste kampen, bak fra venstre Arild Teigen, Bjørn Stiberg, Svein Liland, Randulf Kristiansen, Elling Eriksen, Ole M. Paulsen, foran fra venstre Halvor Furnes, Svein Johansen, Arne Hemmingsen, Ingolf Moan og Johnni Håndstad. Videre har Andreas Setsaa, Kåre Arkteig og Bjørn Selnes spilt de fleste av kampene.

VEG tok hjem seriemesterskapet i 1. divisjon i bedriftsserien i Tromsø i år. Resultatene i de siste kampene var riktignok ikke helt overbevisende, men det holdt da.

Veg – Ubit	1-1
Veg – Taxi	0-2
Veg – Sjøbit	1-0
Veg – Aspelin	0-0

I 4. divisjon havnet Veg 2 på en femteplass av opprinnelig 9 lag et par ble diskvalifisert underveis. De siste resultatene her ble:

Veg 2 – Bakerne	1-2
Veg 2 – Brann	3-5

ØVINGSKJØRINGSBANER – HAR VI PRIORITERT RIKTIG?

Norges Automobil-Forbund og Vegdirektoratet har nylig inngått en avtale om etablering og drift av et nett av helårs øvingsbaner for motorvognførere – 28 i alt innen 1983. Troms fylke vil få 2 av disse, en på Langnes ved Tromsø og en er tenkt plassert i Harstad-regionen.

Man regner med å måtte investere om lag 22 millioner kroner for bygging av disse 28 banene – driften forutsettes belastet førerkortkandidaten med 60-90 kroner pr. øving pr. kandidat.

Kjørelær Anders Kongsli som driver egen skole i Tromsø har sterke motforestillinger til disse planene og skriver dette til oss:

I forbindelse med førerkortets fase 2 opplever en i dag en ganske hektisk virksomhet omkring bygging av glattkjøringsbaner (øvingskjørebaner). 28 baner planlegges ferdig i 1983. Som en siste setning er nevnt at i tilknytning til disse planlegges mørkekjøringsløyper. (Vegen og Vi nr. 5, 1977).

Med bakgrunn i at opplæring i mørkekjøring, og forståelse av mørkekjøringsproblematikk, har større sikkerhetsmessig betydning, vil det være galt å vente på glattkjøringsbanene før en får virkelige egnede områder for å drive demonstrasjoner og øvelser i mørkekjøring. Demonstrasjoner og øvelser i mørkekjøring og lysteknikk kan kun gi positive reaksjoner, og er realistiske i tilknytning til det en bilfører vil oppleve i praksis. Ingen vil ut fra en opplæring her få subjektive sikkerhetsfølelser som kan virke negative.

Etter å ha gjennomgått glattkjøringskurser på bane, også Vegdirektoratets opplegg for fase 2, og etter at jeg selv har vært instruktør ved slike kurs, må en stille seg spørsmålet om hva disse kurs egentlig skal tjene. Er man i ferd med å bygge meget kostbare baner for at ungdom og voksne skal ha noen steder for "lek" – for å etterligne sine idoler fra Sportsrevyen?

Øvelsene er ikke realistiske i forhold til det en bilfører opplever i trafikken. Problemene oppstår normalt ikke på bred horisontal veg, men i bakken, svinger, uoversiktlige veg med MØTENDE KJØRETØYER, og med FOTGJENGERE.

På bane lærer en å heve skrens, bremsing/styring osv., etter at en først har begått feilhandlinger.

Generelt er en bilførers oppgave å forstå hvor kompliserte situasjoner kan oppstå, og så innrette sin kjøring slik at situasjonen ikke blir komplisert. Dette gjelder i fullt mon også her.

Jeg sier ikke at øvelser på bane ikke kan bety øket sikkerhet, men det kreves generelt gode kunnskaper om trafikk om slike øvelser skal ha verdi. Verdien vil i alle tilfelle være variabel, også negativ, fordi oppmerksomheten ledes bort fra de virkelige problemer.

Det er blitt populært å snakke glattkjøringsbaner. La oss først snakke mørkekjøringsløyper. De er billige og gir effekt. I tillegg kan disse, deler av året, brukes til realistiske øvelser i glattkjøring.

Anders Kongsli.

MER PAPIR OG MØTER – ELLER BEDRE FLYT I FERJE- TRAFIKKEN I TROMS

Vegsjefen er blitt oppfordret av Vegdirektoratet til å sette i gang et større prosjekt her i fylket: *Plan for modernisering av ferjeleier.*

Dette arbeidet begynner i Troms fylke, slik at vi blir som et "prøvefylke" å regne. Senere skal lignende planlegging settes i gang i de andre ferjefylkene på grunnlag av de erfaringer og resultater som er høstet her hos oss.

Ved vegkontoret er følgende personer oppnevnt som medlemmer av et utvalg som skal utarbeide forslag til moderniseringsplan: Avdelingsingeniørene Martin Eriksen og Ingvar S. Holtaas, sekretær Reidar Skjelmo og driftssjef Bjørn Stensli, den siste som formann. Fra TFDS har vi fått med trafikksjef Olaf Klodiussen og ferjefører Odin Olsen.

På sentralt hold er det etablert et såkalt "ferjeleieråd" med deltakelse fra Vegdirektoratet, ett vegkontor og ett ferjeselskap, og et sekretariat som skal sørge for flyten i arbeidet.

Den 11. oktober er det avtalt at representanter for rådet og sekretariatet skal komme til Tromsø for å ha et innledende møte med utvalget vårt før arbeidet starter opp.

Det skulle være en kjent sak at ferjedriften krever store uttellinginger fra staten og fylkene. Nærmere opplysninger om disse forholdene kan vi finne i Vegvesenets årsberetning og Vegvesenets årsmelding for Troms fylke. På landsbasis var Statens tilskudd til ferjedriften i 1976 ca. 217 millioner kroner, derav bare i Troms 13,8 millioner. Når det gjelder ferjesamband i fylkesvegnettet i Troms ble det gitt 3,7 millioner i tilskudd.

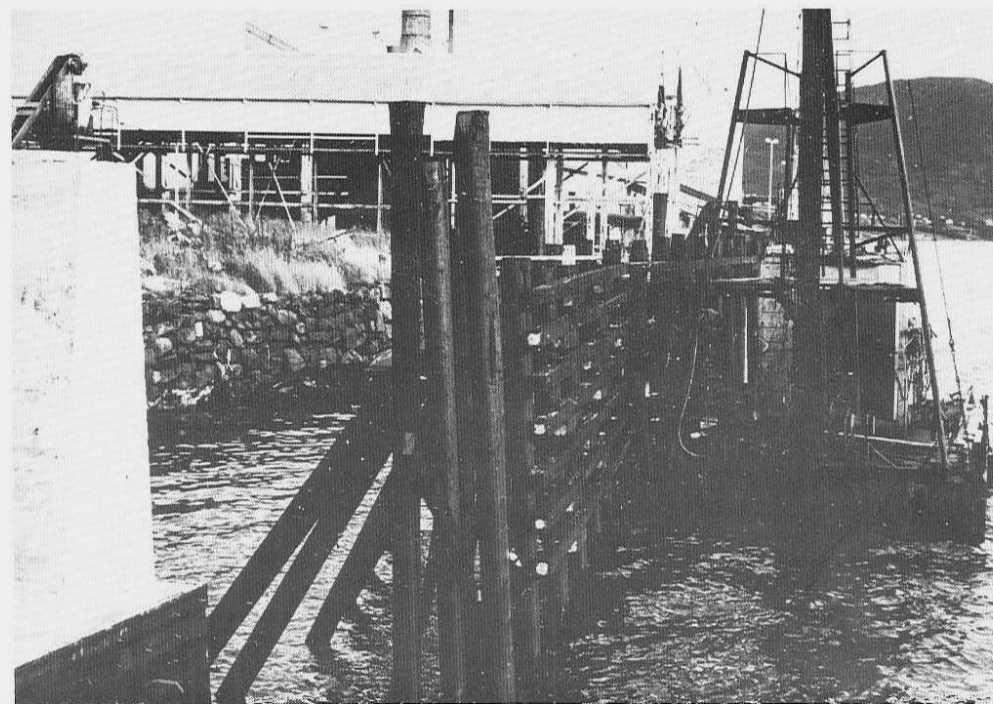
Underskuddet i ferjedriften har økt meget sterkt, og dermed tilskuddene fra det offentlige. Tilbake i 1972 var således statstilskuddet ca. 70 millioner kroner, og dermed får vi en økning i løpet av 5 år på ca. 200%.

Det er klart at dette må det gjøres noe med. På inntektssiden er det imidlertid ikke noe å hente, siden det synes å være alminnelig oppfatning at det er dyrt nok å ta ferje, i tillegg til de ulemper de har som er avhengig av ferjer. På utgiftssiden mener Ferjekaiutvalget og Skipsteknisk tvål at det kan gjøres noe gjennom rasjonalisering og standardisering. Vi har fått høre at Troms fylke er blitt valgt ut fordi

a) det ikke synes å være veldig store problemer med å få til en modernisering og b) det vil være lett å få til et samarbeid.

Det første får vi håpe holder stikk, og det siste får vi ta som en tillitserklæring! Utvalgets arbeid skal bestå i:

1. Forslag om hvilke ferjeleier som bør ombygges og hvilke ferjeleier som ikke bør påkostes annet enn vanlig vedlikehold eller mindre justeringer. Det skal også tas med behov for oppstillingsplasser, venterom og sanitæranlegg m.v.
2. For de ferjeleier som foreslås ombygget, skal det angis hvilke ferjestørrelser ferjeleiene skal passe til etter ombyggingen. Det skal tas sikte på at en av de såkalte standardferjene skal kunne benyttes, men en må selvsagt også ta hensyn til den eksisterende ferjeflåten.
3. Fastsette årstall for ombygging av de enkelte ferjeleiene. Arbeidet skal være



Nytt ferjeleie er under bygging på Borkenes.

ferdig ved påsketider i 1978. I Troms er det bare ferjeleiet på Vannøya, i Skåningsbukta, som en har ment å investere noe i i de kommende vegplanperiodene. Vi får se om utvalget kommer til noe annet resultat! Det blir vel nødvendig å se nærmere på de forskjel-

lige ferjeleiene på stedet i løpet av høsten og gjerne få inn synspunkter fra de som har tilsyn og vedlikehold av ferjeleiene. Utvalget kan trenge en fin høst, all mulig hjelp og lykke til med det arbeidet som skal gjøres!

NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

TILTREDELSE I UTEDRIFTEN

Alf Angelsen og Werner Karlsen er ansatt som oppsynsmannsassistenter på Senja. Angelsen tiltrådte 12. september d.å. og Karlsen vil tiltre 1. november d.å.

Leif Jarle Bruun er ansatt som maskinmyndig oppsynsmann ved vegsentralen på Storslett.

Oppsynsmann Olaf Skogmo er etter søknad overført fra vedlikeholdsområde 3 til område 8, Storslett.

TILTREDELSE VED VEGKONTORET

Ingeniør (vikar) Knut Helge Grimstad tiltrer på anleggsavdelingen 12. oktober d.å.

Jordskiftetekniker Norvald Kulild tiltrådte ved Seksjon for Grunnerverv 1. september d.å.

FRATREDELSE

Alf Simonsen fratrådte med pensjon 31/8-77.

NY PROVINS TIL LANDET ER LAGT



NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 018 — Vegnormalene — **Vegbygging**
(limheftet i A5-format)

Vegnormalenes del — Vegbygging — er opprinnelig utgitt i løssbladsystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Vegbygging nå også som "bok" i mindre format. Denne "boka" er ajourført som normalene forelå pr. 1. juli 1977. Ny, revidert utgave vil bli utsendt i 1978. "I medhold av forskriftene har Vegdirektøren bestemt at normalene skal gjøres gjeldende ved utbygging av riksveger i tettbygd strøk". Når det gjelder aktuelle revisjoner i tiden fram til neste utgave vil vi vise til eksisterende ringperm.

Nr. 019 — Vegnormalene — **Gate-
normaler**
(limheftet i A5-format)

Den 28. september brukte fylkets samferdselsutvalg en del av sitt møte til å befare den nye vegforbindelsen til Grøt-fjord/Tromvik i Tromsø kommune og samtidig markere åpningen av denne veg.

Fylkesveganlegget Ersfjordeidet — Grøt-fjord fikk vi fart i etter at staten kom inn i bildet og påtok seg halvparten av utgiftene.

I alt er det bygget 13,4 km ny veg som totalt vil komme på drøyt millionen pr. km. Anlegget ble påbegynt 1973, men vil ikke stå fullt ferdig før i 1978.

Et typisk fjellanlegg — 100.000 kbm fjell og 20.000 kbm jord er sprengt ut og planert. Arbeidet har vært utført i blanding av entreprenør og egen drift, den lengste strekning av entreprenør.

Åpningsdelegasjonen gjorde såvidt bra arbeide at de ble invitert til et lite "kran-selag" i brakkeleiren på Susannejord.



*Fylkesordfører Alfred Sagelvmo og for-
mannen i fylkets samferdselsutvalg Markus
Sørensen (til høyre) fjerner forbudsskiltet
— nå er vegen åpen.*

Vegnormalenes del — Gatenormaler — er opprinnelig utgitt i løssbladsystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Gatenormalene nå også som "bok" i mindre format. Denne "boka" er ajourført som normalene forelå pr. 1. juli 1977. Ny, revidert utgave vil bli utsendt i 1978.

"I medhold av forskriftene har Vegdirektøren bestemt at normalene skal gjøres gjeldende ved utbygging av riksveger i tettbygd strøk".

Når det gjelder aktuelle revisjoner i tiden fram til neste utgave vil vi vise til eksisterende ringperm.

Håndboka kan fås ved henvendelse til Loyd Lauritsen på vegkontoret.

PERSONLIG VERNEKONTROLL

Du kan hjelpe til å gjøre arbeidet mer trivelig og sikkert
HVIS DU

tror at ulykker og helseskader kan forebygges.

konsentrerer deg om ditt arbeid

med glede tar imot råd og veiledning

bruker nødvendig verneutstyr og verne-
midler

unngår å ta snarveier og sjanser

lar dine personlige bekymringer bli hjemme

holder deg i form, får nok søvn og riktig kost

og det er TRYGG PRAKSIS

TRANSPORT AV ELEKTRISKE TENNERE

Transport av tennere i større mengder skal alltid foregå i originalemballasje forskriftsmessig utført og merket, (jfr. bestemmelser om transport av sprengstoff m.v.).

Ved transport av mindre mengder tennere, f.eks. mellom hovediager og sprengningssted og innenfor et arbeidssted bør tennere transporteres i en lukket beholder på en slik måte at ledningsender ikke kan komme i kontakt med strømkilder, og slik at tennere er beskyttet mot varme og støt under transporten.

Trekasse, solid pappeske, lærveske e.l. vil være brukbart.

Når det gjelder plastposer, eller plastbeholdere, har dette tidligere vært frarådet p.g.a. fare for utidig initiering som følge av statisk elektrisitet, men med de tennere som finnes på markedet i dag, finner Sprengstoffinspeksjonen ingen grunn til å fraråde transport av elektriske tennere i plastbeholdere.

Transport av alle typer sprengstoff skal foregå på en forsvarlig måte etter de regler som foreligger på dette området.

FRA KURSFRONTEN 1

Opplæringsutvalgets arbeidsutvalg møtte 2. september for blant annet å fastsette høstens lokale kursprogram

Generell vegbygging vil gå i

Finnsnes 14.–16. november 1977

Harstad 12. – 14. desember 1977

Sprengningsteknikk på

Setermoen 4. – 9. desember 1977

Disse er som vanlig først og fremst beregnet på tjenestemenn i utedriften.

FRA KURSFRONTEN 2

Det har fra forskjellig hold vært reist spørsmål om overtidsgodtgjørelse i forbindelse med deltakelse i kurs – enten det nå er reisene som skjer utenom den ordinære arbeidstiden eller det er selve kurset som strekker seg noe langt utover ettermiddagen. Vegdirektoratet har derfor i rundskriv nr. 93/77 Pk av 11. august d.å. gjort det klart at kursdeltakelse må ses på som en frivillighet. Man kan nemlig ikke pålegge arbeidstakere i å delta på

Spesielt for oppsynet arrangeres Trafikksikkerhet på Setermoen 28/11-77.

hvor de 2 påfølgende dager vil omfatte den årlige oppsynsmannskonferanse.

Utvalget arbeider ellers med å få i stand et kurs i bruk av audio-visuelle hjelpemidler og et i offentlig språkbruk – disse to kursene forutsettes å gå på vegkontoret.

kurs, med mindre annet er bestemt i ansettelsesvilkårene. Det er i den forbindelse uten betydning om arbeidstakeren søker et kurs på eget initiativ, eller blir oppfordret av etaten til å søke.

Det er derfor ikke anledning til å utbetale overtidsgodtgjørelse til kursdeltakere. Dette gjelder både for reisetid til og fra kurset og selve kursdeltakelsen.

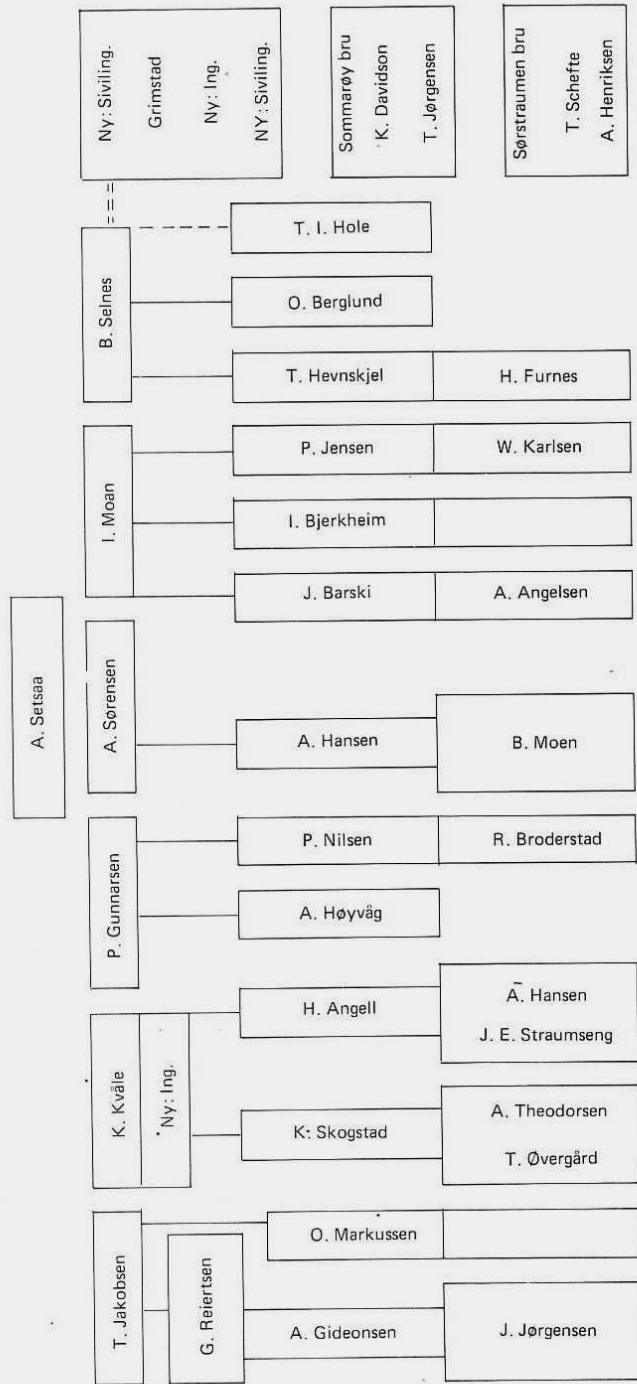
Så vet vi det.

VEGMESTER FORLATER



Den 31. august i år var Roald Hjalmarsens siste arbeidsdag som vegmester. Under en tilstelling på Gildetun, Kvængsfjellet takket vegsjæfen Hjalmarsen for godt arbeid i vegvesenet gjennom mange år som vegarbeider, vegvokter, anleggsoppsynsmann og som vegmester. Det var ellers hilser fra oppsynsmannsforeningen ved Almar Leirbakk og Hjalmarsens øvrige medarbeidere ved Øivind Enoksen.

ORGANISASJONSPLAN ANLEGGSAVDELINGEN 78/79



Refleks
?



VERNEREGLER

FOR STATENS VEGVESEN I TROMS FYLKE

I. Sikkerhetsbestemmelser/instruksjer

1

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

2

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

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

3

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

4

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

5

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

6

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

7

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

8

Bilbeltene som er montert i vegvesenets kjøretøyer skal brukes.

II. Personlig verneutstyr

1

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

2

Det er påbudt å bruke hjelm ved arbeid i alle hjelmområder. Hjelmområder er f.eks. arbeidsområder under dagen (tunnel), arbeid i sand og grustak, større grøftarbeid, alt sprengningsarbeid m.v. Hjelm bør også brukes alle andre steder hvor det kan være fare for hodeskader.

3

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

4

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

5

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

★

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

★

Brudd på vernereglene er tjenesteforsømmelse og kan medføre avskjedigelse