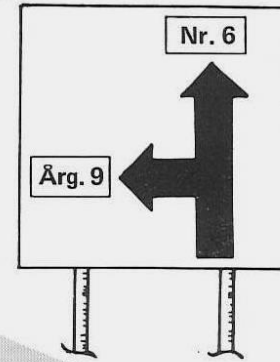
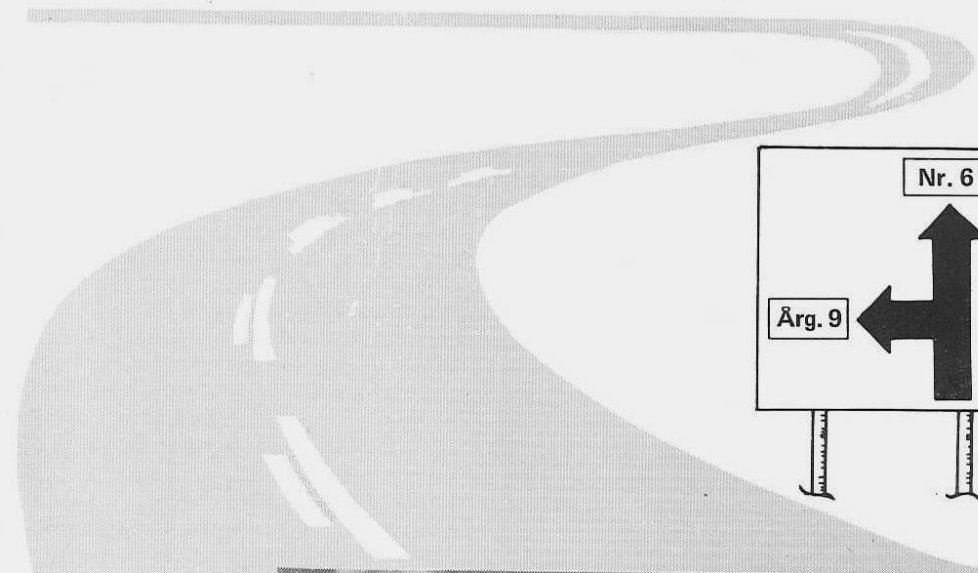


# Veogstikka



Desember 1977



Nr. 6 – Desember 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:**

Lundblad Trykkeri, Tromsø

**Opplag:**

1400 eksemplarer

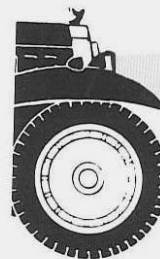
**INNHold:**

side

<i>Et jevnt og godt arbeidsår . . . . .</i>	<i>3</i>
<i>Anleggsprogrammet for 1978 . . . . .</i>	<i>5</i>
<i>Færre E6-svinger forbi Storsteinnes . . . . .</i>	<i>9</i>
<i>Sveisekurs for verkstedarbeidere . . . . .</i>	<i>11</i>
<i>Biltilsynet på nye vegger . . . . .</i>	<i>12</i>
<i>Hva er teknisk EDB? . . . . .</i>	<i>14</i>
<i>"Løst og fast" om vegvesenet . . . . .</i>	<i>16</i>
<i>Litt om permisjoner . . . . .</i>	<i>17</i>
<i>"Pusterom" for vedlikeholdet . . . . .</i>	<i>17</i>
<i>Husproblemet . . . . .</i>	<i>18</i>
<i>Sommarøy bru i innspurten – åpning i februar/mars . . . . .</i>	<i>20</i>
<i>Stikkrenner . . . . .</i>	<i>23</i>
<i>Arbeidene i gang på fjordgårdvegen . . . . .</i>	<i>25</i>
<i>Sykdom i ferien . . . . .</i>	<i>27</i>
<i>Utvidet skattefritak . . . . .</i>	<i>27</i>
<i>Øvingsbaner – har vi prioritert riktig . . . . .</i>	<i>28</i>
<i>Løfteutstyr vies stadig større oppmerksomhet . . . . .</i>	<i>29</i>
<i>Vegavleveringene 1977 . . . . .</i>	<i>32</i>
<i>Brøytesesongen 1977-78 . . . . .</i>	<i>35</i>
<i>Samarbeidsutvalget . . . . .</i>	<i>36</i>
<i>Sysselsettingsplanen for 1978 . . . . .</i>	<i>37</i>
<i>Veg-sport . . . . .</i>	<i>38</i>

**Bidragstyttere denne gang:**

Herleiv Solberg, Odd Halvorsen, Kjell Kvåle, Bjarne Otterdal, Bjørn Selnes, Randulf Kristiansen, Johan Filseth, Svein Johansen, Oddmar Eilertsen, Andreas Set-saa og utenfor "huset" – fylkestings-repr. Magnar Hals.



## ET JEVT OG GODT ARBEIDSÅR

Som tidligere vil jeg i dette årets siste nr. av Vegstikka vurdere forhold og resultat for vegvesenet i det forløpne år.

Været må som vanlig omtales, men bortsett fra en forsinket vår-vinter som varte helt til slutten av juni, kan vi ikke klage på klimaet i år. Tvert imot må vi si oss glade for de usedvanlig fine arbeidsforhold vi har hatt i høst.

Heller ikke driftsresultatene preges av det voldsomme eller uvanlige – stort sett har det gått etter planene – og det må vel være noenlunde tilfredsstillende.

Selv om ikke dekkelegging er alt, så blir det gjerne slik at dekkelegging som det siste arbeid preger framdriften på et arbeidsoppdrag, og resultatene er slik:

For vedlikeholdsmidler er det fornyet 85,5 km faste dekker, eller ca. 94% av planlagt. Det er dessuten lagt 56,7 km nye dekker eller ca. 99% av planlagt.

For anleggsmidler er lagt 94,2 km nye dekker, eller 98% av planlagt.

Pr. 31.12.77 har derfor ca. 911 km eller 54,7% av riksvegnettet faste dekker, for fylkesveger er tilsvarende tall ca. 235 km eller ca. 11,7%

100% av riksvegene er tillatt for 8 tonns akseltrykk, og 88,7% er tillatt for såkalt "tung 8 tonns akseltrykk". For fylkesveger er tilsvarende tall 94,0% og 64,3%.

Det pågår rutevis ombygging av bru og vegger med tanke på 9 tonns bæreevne – med telerestriksjoner – og senere 10 tonns helårsbæreevne, men de første rutevise resultater ligger et par år fram i tiden.

Det hittil foreliggende materiale tyder på at det i år vil bli en nedgang i antall trafikkulykker med personskade i Troms, også drepte i trafikken. Dette resultat er oppløftende, selv om vi gjerne skulle ha sett en enda større nedgang.

Fortsatt dominerer utforkjøringsulykker med ca. 33%, deretter fotgjengerulykker med ca. 22% og møteulykker med 18% av alle trafikkulykker.

En har grunn til å tru at noe av framgangen kan skyldes fysiske tiltak på veg – så som jevnere og bedre vegstandard, utbedring av ulykkespunkter og stadig forbedret vedlikehold.

En annen viktig del av framgangen skyldes utvilsomt biltilsynets stadig forbedrede kontroll samt medvirkning i trafikkopplæringen, men også at biltilsynets syn får bedre innpass også på vegsiden, bl.a. i sine uttalelser om spesielle vegplaner så som vegkryss, buss-lommer m.m.

Gjensidig påvirkning som dette er vel et riktig skritt i den suksessive integreringsprosess som pågår, og som ikke kunstig bør påskyndes, men finne sin utvikling i praktiske samarbeidsoppgaver.

Av større "vegåpningssaker" i 1977 kan nevnes at Grøt fjord med Tromvik og Rekvik har fått fast vegforbindelse og at Senjahopen/Mefjordvær har fått det samme, vel nok med kjøretidsrestriksjoner ennå 1/2 års tid i 1978.

På riksvegside er verdt å nevne at vi nå har sammenhengende fast dekke på E 6/Rv 6 fra Nordland gr. til Rakkenesura like nord for Kvænangsfjellet – og det nærliggende mål er Finnmark grense.

Det stadig levende emne om avkjørsler synes i 1977 å ha blitt noe avklart – gjennom informasjon og særlig oppgave over behandlingsresultat. Neste generasjon vil forstå oss enda bedre!

Selv om 1977 ikke har vært noe sensasjonsår, men et jevnt og godt arbeidsår med resultater nært opp til det planlagte, kan vi alle si oss noenlunde fornøyd med resultatet – et resultat som ikke skyldes enkeltpersoner, men et samarbeid mellom mange og mellom mange ledd.

Takk til alle i vegvesenet – såvel inne som ute, – for god innsats i 1977, og la oss alle gå inn for et enda bedre resultat i 1978.

Jeg ønsker alle en god jul og et godt nyttår, og denne hilsen omfatter også etatsens pensjonister.

En spesiell hilsen til både sjåførere på vegvesenets hiler og brøytekontraktører som må stå i beredskap eller utføre brøyting i jule- og nyttårshelgen.

## ANLEGGSPROGRAMMET FOR 1978

Stortinget og fylkestinget får i disse dager forelagt seg forslagene til vegbudsjett for 1978. Går det som forslagene forutsetter, vil vi neste år kunne disponere 139,3 mill. kroner til anleggsdrift – 16,7 mill. eller 13,6% mer enn hva som ble bevilget over de ordinære budsjettene for inneværende år.

Vi må imidlertid være oppmerksom på at i løpet av 1977 er gitt betydelige ekstra-bevilgninger, spesielt på fylkesvegsektoren hvor fylkeskommunale lånemidler og kommunale forskotteringer har styrket anleggsbudsjettet i vesentlig grad. Totalt har vi således disponert kr. 151,2 mill. i år.

Selv om noe av dette vil stå ubrukt ved årsskiftet, er det klart at vi i 1978 må kjøre med noe redusert anleggsdrift i forhold til 1977.

Neste års anleggsdrift vil som vanlig foregå over mesteparten av fylket – store oppgaver venter både i syd og nord, øst og vest – og flere av disse er særlig pengekrevende. Noen nye anlegg starter, en del gjøres ferdige og atter andre fortsetter i mer eller mindre samme tempo som tidligere.

### NYE RIKSVEGANLEGG – 7 I TALLET

Også neste år vil en stor del av midlene til riksveg 6 bli brukt i Nord-Troms, og her vil vi starte opp med 2 nye anlegg – det er parsellene Sekkemo – Burfjord og Burfjord – Finnmark grense som det nå skal bli virksomhet på.

Vi håpet jo i fjor på denne tiden at arbeidet med den nye parsellen Nordberg – Tromsøbrua i E78 skulle komme i gang i år. Det strandet imidlertid på grunnspørsmålet – nå skulle det imidlertid være utsikt til anleggsstart her.

Som et ledd i kystvegen Hilleshamn – Storfossen i rv. 825, påbegynner vi en ny parsell, Tjuvskjær – Årsteinstraumen. En flaskehals i rv. 850, Vikelandselv bru II i Kvæfjord, skal nå bygges om. Og på Senja kan vi omsider komme i gang med

opprusting av rv. 861 Silsand – Gibostad. Og endelig er rv. 862 Eidkjosen – Larseng på Kvaløya blant de nye anleggene i 1978.

### VI AVSLUTTER OGSÅ EN DEL

Det er ikke så rent få anlegg som vi i løpet av neste år er kommet til vegs ende med. Vi nevner E6 Setermoen – Tune samt 2 parseller av rv 6 i Nord-Troms, Sandbukta – Tverrelv og Sandneselv – Karvik. Også Skøelv – Nordstraumen i rv 84 vil nå bli ferdig. Det samme gjelder rv. 825 Årsteinstraumen – Storfossen, rv. 855 Finnfjordeid – Finnfjordbotn.

I Harstad-området får vi ny Ervik bru i rv. 867 og i samme rute forutsettes parsellen Bjørnrå – Fenes fullført. Ellers gjør vi Storjord – Stolvann ferdig, en fylkesveg som staten i forbindelse med overgangen til ny veglov i 1964 påtok seg å finansiere.

### RIKSVEGANLEGG SOM FORTSETTER

Vi har flere store anlegg i gang og som i 1978 blir videreført i det tempo bevilgningene tilsier. Den store omleggingen forbi Gratangssvingene eller Langmyra –



Jan Hugo Haugan – det blir flere oppgaver i 1978

Bukkemyra som anleggsparsellen heter, fortsetter i uforminsket tempo. Det er vel her et visst håp om kjørbare veg i løpet av året.

Lenger nord pågår ombyggingen av rv. 6 Kvesmenes – Olderbakken og i Kvæningen vil arbeidet med bru over Sørstraumen være i full gang av entreprenør.

Arbeidet med den nye innfartsvegen til Harstad har foregått i et noe ujevnt tempo, særlig på grunn av eiendomsforholdene. I 1978 regner vi imidlertid at arbeidet kan gå noenlunde uhindret. Rv 84 Medby – Ellevoll, rv. 86 Nordstraumen – Finnfjordbotn, rv. 851 Brandvoll – Sjøvegan og rv. 860 Lillevassmyr – Kampvoll, er alle anlegg som vil fortsette med noenlunde samme aktivitet som før.

#### SPESIELLE MILJØ- OG TRAFIKKSikkerhetstiltak

Av riksvegbevilgningene er 5,3 mill. kr. øremerket til disse formål.

Grunnspørsmålet til de fleste av disse prosjekter skal løses av de enkelte kommuner og dette har ikke skjedd i den takt vi har forutsatt, hvilket gjør de fleste av disse prosjektene noe usikre.

Følgende prosjekter er aktuelle:

- |        |                              |
|--------|------------------------------|
| E6     | Gang/sykkelbane i Heggelia   |
| E6     | Omlegging på Storsteinnes    |
| E6     | Gangbane på Nordkjosbotn     |
| Rv. 6  | Kryssutbedring i Olderbakken |
| Rv. 6  | Gang/sykkelbane i Skibotn    |
| Rv. 6  | Gang/sykkelbane på Storslett |
| Rv. 83 | Gang/sykkelbane i Brokvik    |
| Rv. 83 | Gang/sykkelbane i Melvik     |



Kryssutbedringer blir viktige tiltak også neste år

- Rv. 83 Lysreg. i Harstad sentrum
- Rv. 84 Fortau i Sjøvegan
- Rv. 84 Gangbane i Sjøvegan
- Rv. 86 Gangbane i Sørreisa
- Rv. 86 Gang/sykkelbane i Finnjordb.
- Rv. 86 Vegkryss Rv. 86/Fv. 263
- Rv. 825 Vegkryss i Grov
- Rv. 850 Gangbane i Harstad sentrum – Bergseng
- Rv. 850 Gang/sykkelbane på Kilhus
- Rv. 850 Gang/sykkelbane på Åsegarden
- Rv. 862 5 busslommer på Strandvegen
- Rv. 862 Gang/sykkelb. på Kvaløysletta

#### ETT NYTT FYLKESVEGANLEGG

Det er riktignok bare ett nytt fylkesveg-anlegg som tas opp til bevilgning. Til gjengjeld er det et anlegg med dimensjoner over – Veg til Husøy.

#### VI FULLFØRER 6 ANLEGG

6 fylkesvegane gjøres ferdig i 1978 og av disse er flere store. I Tromsø kommune gjelder det Veg/bru til Sommarøy og Ersfjordeidet – Grøt fjord som begge har gitt vegløse bygdesamfunn tilknytning til vegnettet og det gjelder Sørbotn – Andersdal i samme kommune.

Men også på Senja ser vi slutten på et stort og pengekrevendende anlegg – Mefjordbotn – Grashopen. På Vannøya fullfører vi Vegomlegging i Vannvåg og i Balsfjord ventes et gammelt anlegg, Ursfjordbotn – Nordfjordbotn, endelig ferdig.

#### OG EN DEL ANLEGG FORTSETTER

Vi har flere store fylkesvegane i gang. Anlegget Svanelplass – Sifjord er inne i en viktig fase, tunneldrift øverst i Kaperdalen, mens det også driftes fra Sifjordsiden. På Senja fortsetter ellers arbeidene på Ørnfjordbotn – Fjordgård. Etter en viss tjuvstart i 1977 etableres drift også på anlegget Skøelv – Lavik eller Bjørgavegen som den populært kalles. Ellers vil det foregå utbedringsarbeid på anleggene Finnsnes – Bjorelvnes og Huselv – Botnhamn – Sand.



*Hans Hansen kan regne med at det fortsatt blir litt å gjøre i Kaperdalen.*

#### DEN FASTE ARBEIDSTOKKEN

på riks- og fylkesvegane vil i 1978 utgjøre 184 mann etter de planer som foreligger i dag. I tillegg vil anleggene operere med førere på innleide biler og maskiner i et antall som kommer til å variere mellom 50 og 200. I en periode i sommerhalvåret regner vi også med å ta inn 40-50 mann til forsterkning av driften.

#### EKSTRAORDINÆR VINTER-SYsselSETTING

vil det som vanlig bli også denne vinteren. På riksvegane vil dette foregå på anleggene rv. 6 Oteren – Olderbakken, rv. 6 Sandneselv – Karvik, rv. 86 Nordstrømmen – Finnjordbotn og rv. 825 Tjuvskjær – Årsteinstrømmen. Dette vil gi arbeid til 44 mann ekstra.

På fylkesvegane vil sysselsettingen bli konsentrert om Skøelv – Lavik, men også ved Lyngseidet – Koppangen, Nakkeslett – Vannvåg og Brøstadbotn – Faksfjord vil vi finne slik drift. På fylkesvegane vil det bli arbeid for 27 mann for sysselsettingsmidlene. Den ekstraordinære driften vil pågå fra 9/1 til 7/4 1978.

## FÆRRE E6-SVINGER FORBI STORSTEINNES

Eit av dei større miljøprosjekta som i seinare år har gått igjen på budsjettet, greide i haust å riva seg laus. Etter eit langt svangerskap og ein heller trang fødsel, er no "Omlegging Storsteinnes" over dei verste riene. Til ferien -78 kan barnet berast til dåp med antrekk asfalt og nysådde skrånningar.

Utan å gå nærmare inn på befruktningssprosessen i slike saker, skal vi her ta med litt bakgrunnsstoff frå planarkivet. I perioden 1965-70 gjekk det føre drøftingar mellom vegkontoret og Balsfjordkommune om ei mindre omlegging av E6. Arbeidet var delvis framskunda av reguleringsoppgåver som kommunen måtte løysa. Til grunn for vurderingane var det også lagt vekk på trafikkulykker og eit noko utilfredsstillande sekundært vegnett.

#### OMLEGGINGA EIN VIKTIG DEL AV REGULERINGSPLANEN

Frå 1970 og fram til i dag har det så vore arbeid meir eller mindre samanhengande med reguleringsplan for Storsteinnes. Riksvegomlegginga er ein viktig del av denne planen og har difor måtta avventa også andre reguleringsprosjekt. Første gong i 1975 rekna ein med ei snarleg avklaring, og prosjektet vart ført opp på budsjettet. Men det dukka snart opp nye problem, dels på plansida og dels på grunnerverv. Slik gjekk det slag i slag fram til september i år då vi endeleg kunne gi klarsignal for anleggstart.

Omlegginga som no er i gang er sett på som eit midlertidig tiltak for E6. Difor har tilpassinga til det sekundære vegnettet, no og framtidig, vore grunnleggande for planlegginga. Ein del av det sekundære vegnettet er også under utbygging i kommunal regi ved at Petersborgvegen vert ført fram til det nye rådhuset. Som

framtidig trase for E6 er det fremma hovudplan for parsellen Rislamoen – Sørkjøs. Denne veglinja er i hovudtrekk avklara med Balsfjord kommune, og planen ligg no i Vegdirektoratet til godkjenning.

#### GODT SAMARBEID – FÅ KONFLIKTER

Det kan synast som om anleggsavdelinga har visse fordeler av at eit prosjekt har vore mykje diskutert på planstadiet. Informasjonen til grunneigarane vert dermed god, og saka har gjerne fått "modnast" litt. I alle fall har det gått relativt glatt på Storsteinnes når ein tek omsyn til at det er eit såpass sentrumsprega område. Mindre problem av formell og teknisk art har det sjølsagt vore, men ikkje minst ein samarbeidsvillig teknisk etat i kommunen har gjort sitt til at arbeidet hittil har gått bra.

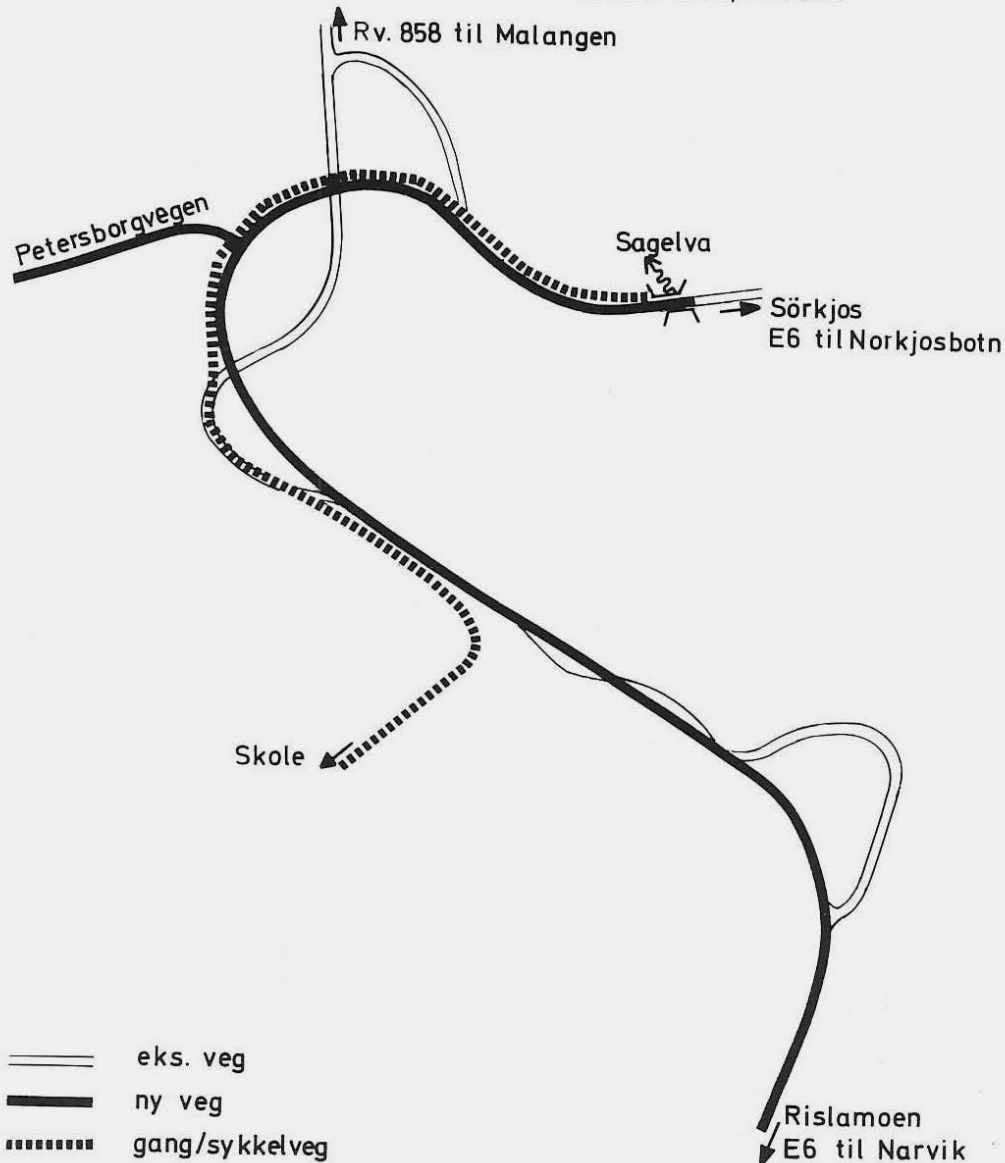
#### GANG- OG SYKKELVEG BYGGAST SAMTIDIG – ØKONOMISKE FORDELAR

Anlegget vert no avslutta for vinteren. Det er då typiske sommararbeid som gjenstår: Bærelag, dekkelegging og kompletteringsarbeid. I tillegg gjenstår ein del av trafikkavviklingsproblema ved arbeid på, og delvis på tvers av eksisterande veg. Her har vi hatt fordeler av at det vert bygd gang/sykkelveg samtidig med riksvegen

ved at trafikken periodevis har gått på planeringa for gangvegen. Ein slik kombinasjon har såvel praktiske som økonomiske fordeler.

Til slutt litt om tekniske data. Heile parsellen er 1500 m lang, av dette er ca. 900 m omlegging i forhold til eksisteran-

de veg. 700 m gangveg skal byggast medan 100 m av eksisterande riksveg vil inngå i gangvegssystemet. Bredden på riksvegen er 7 m (vegklasse II d), gangvegen vert 3 m med avstand til riksvegen på 3 m og delvis meir. Minste horisontalkurveradius 80 m, og største stigning 70 %. Totalkostnaden vert 2,3 mill. kr.



- eks. veg
- ny veg
- ..... gang/sykkelveg

## SVEISEKURS FOR VERKSTEDARBEIDERE

Den 24.–26. oktober i år ble holdt et sveisekurs for vegvesenets verkstedarbeidere på vegsentralen, Nordkjosbotn. Deltakerne kom fra samtlige verksteder og det var i alt 15 stykker. Som kursarrangør sto firma Kjell G. Kjær, Tromsø og instruktør var folk fra firmaene UTP – NORGE A/S og H. Astrup & Co., Oslo.

I de senere år har aluminium og dens legeringer kommet mer og mer med som konstruksjonsmateriale på en rekke maskintyper. I vårt fylke har vi på en del lastebiler satset på aluminiumslastekasser. Når det gjelder reparasjon og vedlikehold av disse så har vi måttet ty til private verksteder for å få utført dette arbeidet. Det

har lenge vært ønskelig med anskaffelse av sveiseutstyr for slikt formål, og da vi skulle fornye sveiseutstyret på verkstedene på Finnsnes, Bardu og Kvaløysletta bestemte vi oss for dekk-gasshalvautomater som var anvendelig for aluminiumssveising og hardmetallspåleggsveising og dessuten vanlig sveising med tilsatsmateriale for bløttstål eller T 1-stål.

Sveisekurset hadde derfor som mål å gi opplæring i aluminiumssveising. I tillegg fikk deltakerne øvelse i hardmetallspålegging på steinskuff, borkroner for rekkverksoppsett og konknusermantler. Det ble også utført reparasjonsveising av støpejern og støpestål samt sveising av vanskelige sveisbare stål kvaliteter.



IVRIG SVEISEGRUPPE. Fra venstre: Erik Eriksen, Reidar Bakkevoll, Ingebrigt Dalberg og Leif Henningsen.

## BILTILSYNET PÅ NYE VEGER

En av biltilsynets oppgaver har i mange år vært å føre tilsyn med bilverkstedene. I hovedsak har det gått ut på å gi godkjenning for nyetablering, føre kontroll med verkstedenes utstyr og personalets kompetanse m.v. Ved Stortingsmelding nr. 79/75 "Om bilsakkyn-digetatens virksomhet m.m." ble det lagt opp til en ny kontrollordning av bilverkstedene. Biltilsynet skulle i tiden fremover i større grad kontrollere det arbeid som ble utført på verkstedene – foreta produktkontroll.

I Tromsø fant vi forleden avdelingsingeniør Randulf Kristiansen og inspektør Knut Arne Henriksen som midtpunkt i en forsamling av tekniske ledere fra bilverksteder.

– Kristiansen, et slikt kontaktmøte med bilverkstedledere må vel representere noe nytt i biltilsynet.

– Forsåvidt ja, men allerede i fjor tok vi initiativ til et informasjons- og kontaktmøte med bilverkstedenes tekniske det var faktisk det første i sitt slag her i landet. Møtet som var beregnet på verkstedfolk fra Tromsø biltilsynsdistrikt, fikk en overveldende oppslutning, og det ble nødvendig å holde to samlinger, et i Tromsø og et på Oteren. Både verkstedene og vi hadde nemlig følt behovet bli stadig større for å utvide kontaktflaten mellom oss. Erfaringene fra disse møtene ble meget gode og det ble derfor bestemt å få denne virksomheten inn i faste former med minst et møte pr. år.

– Hvilke problemområder ble tatt opp?

– Det ble lagt særlig vekt på ens tolkning av vegtrafikklovens bestemmelser og dermed muligheten for å tale samme "språk" Ellers tok vi for oss en rekke felt som

Bruk av håndbøkene "Bestemmelsene om kjøretøy".

Rutine ved bytte av deler på bil der ch.nr. berøres.

Kontrollrutinene ved Biltilsynet.

Hva kan gjøres av verkstedene når de har trafikkfarlige biler inne, uten at kundene ønsker å reparere de feil som er direkte trafikkfarlige.

Ulovlig verksteddrift.

Ombygging av kondemnerte biler.

– Det var et vidt spekter av emner. Hvordan har møtene vært lagt opp i år?

– Biltilsynet er siden møtene i fjor omorganisert og Troms fylke er blitt ett distrikt. Derfor har vi utvidet antallet kontaktmøter slik at alle verkstedene i fylket gis muligheten av å delta med sine tekniske ledere. Vi har hittil gjennomført et møte i Tromsø og et på Finnsnes og skal også avvikle et liknende i Harstad.

– Og programmet i år?

– Det har bl.a. omfattet

Toleransegrenser på slitte deler.

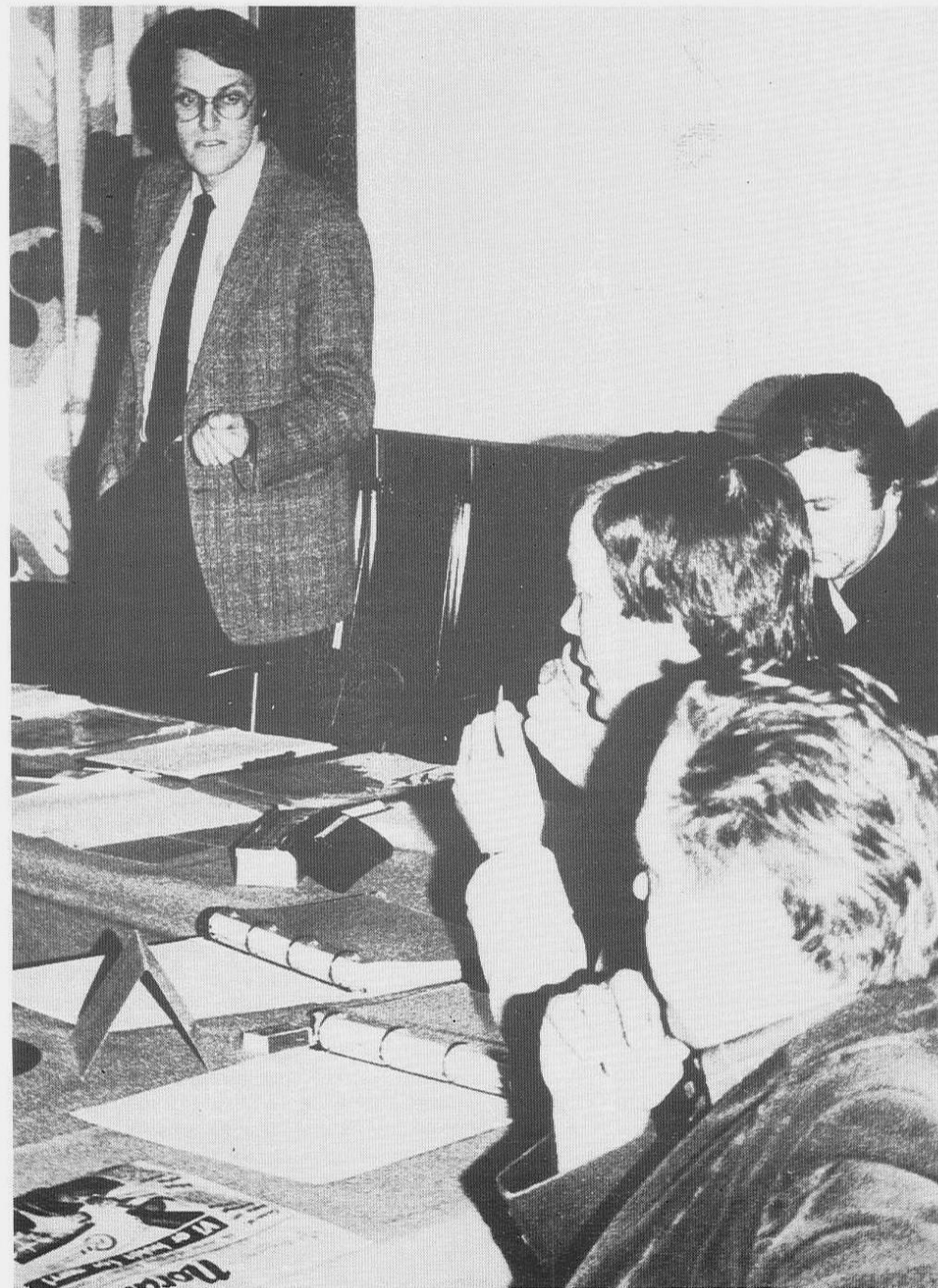
Arbeid med km.tellere og farts-skrivere.

Ny arbeidsmiljølov.

Bruk av "ekstrautstyr" på bil.

Bestemmelsener om bremseser og besøk i kontrollhall har også inngått i programmet.

*Randulf  
Kristiansen  
foreleser.*

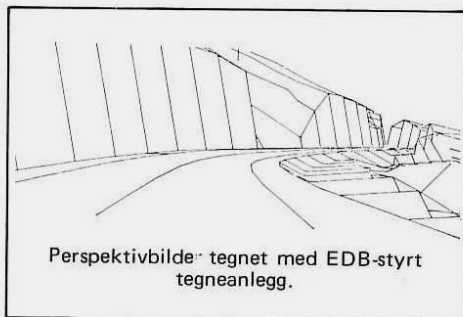


## HVA ER TEKNISK EDB?

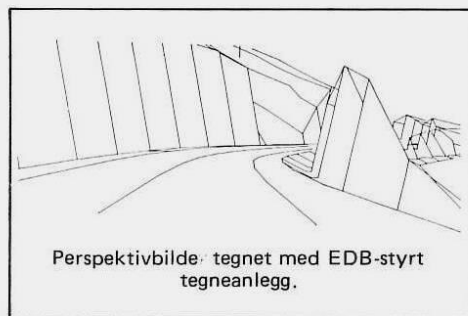
Som de fleste vel har merket seg, har data-alderen også nådd vegvesenet. Det mest nærliggende eksempel får vi en gang i måneden i form av lønns-spesifikasjonen. Det er imidlertid ikke bare på den administrative siden at EDB har gjort sitt inntog. Når det gjelder planlegging og landmåling har elektronisk databehandling i løpet av de siste 10 år utviklet seg til å bli et unnværlig hjelpemiddel.

Den største fordelen med EDB ligger i muligheten til å behandle store datamengder hurtig og nøyaktig. Det var derfor ingen tilfeldighet at et av de første områdene som ble overtatt av datamaskinen, var masseberegningen, et arbeide som utført manuelt har fremkalt aggre-

tater med en hastighet av opptil 120 tegn i sekundet. Resultatene benyttes såvel i den videre planlegging på kontoret som av oppsynsmenn ute i anleggsdriften.



I dag utgjør imidlertid masseberegningen bare en liten del av databehandlingen for et vegprosjekt. De fleste databeregninger utføres via vegkontorets egen dataterminal. Ved første øyekast ligner dataterminalen på en stor skrivemaskin. Terminalen i seg selv kan imidlertid ikke regne. Den må gjennom en vanlig telefonlinje knyttes til en større datamaskin i Oslo. For at telefonregningen ikke skal bli for høy ved disse fjernvalg- "samtalene", blir dataene først overført til et magnetbånd, meget likt et vanlig kassettbånd, som kan monteres i terminalen. Deretter blir det opprettet kontakt mellom terminalen og datamaskinen, og data blir fortløpende overført fra magnetbåndet til datamaskinen. Tilbake kommer resultatene utskrevet på papir med en hastighet av 30 tegn i sekundet. Således kan en beregning som tidligere tok dager eller uker i dag utføres på noen få minutter.



sjoner i selv den mest flegmatiske planlegger. I dag føres tverrprofildata direkte inn i bøker ute i terrenget. Disse data blir supplert med opplysninger om normalprofil og linjepålegg, og overført til hullkort ved hjelp av en spesiell punchmaskin. Deretter blir kortene sendt til en datamaskin i Oslo som spytter ut resul-

Den tekniske planlegging av et vegprosjekt starter i dag ved at fastmerker plasseres ute i marken langs den fremtidige veglinjen. Disse fastpunktene blir deretter målt inn, og den nøyaktige beliggenhet blir beregnet ved hjelp av et landmålingsprogram. Deretter blir beliggenheten av den planlagte veglinjen i forhold til fastpunktene beregnet. Resultatene fra denne beregningen danner grunnlag for utsetting i marken av veglinjen, ved hjelp av kikkerter plassert i fastpunktene. Etter nivellerings og profilering i marken blir høyden på vegbanen bestemt med et program for linjepålegg. Deretter blir dataene punchet på hullkort, og masseberegningen foretas i Oslo.

Er man ikke fornøyd med resultatet, må dataene justeres, og beregningen utføres på nytt. Tverrprofilene blir tegnet automatisk av en tegnemaskin som er koblet til datamaskinen. Et relativt nytt program gjør det også mulig å få tegnet ut perspektivtegninger av fremtidig veglinje og det omliggende terrenget. Dette gjør det bl.a. mulig å studere vegens beliggenhet i terrenget, og å finne eventuelle sikthindrende partier. Enda mer avansert kan man sette sammen en serie perspektivtegninger, og fotografere dem med filmkamera. Vegen kan dermed faktisk kjøres på film-lerret før den er bygget. Dette med EDB-styrt uttegning er forøvrig noe som kommer til å bli mer og mer vanlig. Bl.a. er det for tiden under utprøving et program som tegner ut vanlige plantegninger, såkalte C-tegninger. Dette vil dog aldri kunne erstatte vegkontorets tegnere, men snarere avlaste dem for en del rutinearbeid. Videre finnes en del driftsprogrammer som tegner ut masseprofil, tidsplan, forbruksplan og skråstreksplan. Disse programmene vil ventelig få større og større utbredelse i vegvesenet, og det er bare et tidsspørsmål før det er ren rutine.

Også på hovedplanstadiet kommer EDB inn som et nyttig hjelpemiddel. Ved hjelp av profiler tatt fra kart, kan et hovedplansprosjekt masse- og kostnadsberegnes ved hjelp av spesielle terminalpro-

grammer. Oppdaterte enhetspriser er på forhånd innlagt i programmet, eller de kan bestemmes av planleggeren. Dette gir et godt grunnlag for vurdering av forskjellige veglinjer mot hverandre. Videre kan vegtrafikkstøy langs en veglinje beregnes, og således gi grunnlag for valg av alternativ eller eventuelt støydempende tiltak.

Dette var i korthet litt om teknisk EDB slik det praktiseres eller vil bli praktisert som et hjelpemiddel i planleggingen. Viktig er det imidlertid å huske at de resultater som kommer ut av en datamaskin aldri kan bli nøyaktigere enn de data som puttes inn og at den hokusfokus som en datamaskin ofte blir forbundet med er sterkt uberettiget. Det er tross alt den enkelte bruker som bestemmer hva datamaskinen skal gjøre.

# Bruk bilbeltet





## “LØST OG FAST” OM VEGVESENET

Fylkestingrepresentant **Magnar Hals** fra Dyrøy er en trofast leser av Vegstikka. Ettersom han i alle år som politiker har vært opptatt av spørsmål omkring kommunikasjonene, har han selvsagt også fulgt interessert med i det som foregår i vår etat, også som trafikant. Og det er både politikeren og trafikanten som har sendt oss dette brevet:

Tar man for seg kartet over Troms fylke og ser på alle de veger som er bygget og som skal vedlikeholdes, først da skjønner man de oppgaver vegvesenet har.

Vegene går ut og inn fjorder, over fjell, gjennom tunneller, inn dalene ut på de ytterste øyer, fergeleier, bruer, noe av dette er bygget under helt primitive forhold.

Tenk på vegarbeideren når han skulle innta et måltid mat, dette foregikk enten i vegkanten, i sommerfjøs eller hvor det måtte finnes et ly for regn eller nordvesten som ulte over det åpne terrenget.

I dag er det en helt annen og bedre tilværelse for vegarbeiderne, de har til og med forandret tittel fra vegslusk til anleggsarbeider ( og i dag — tjenestemann). De kan spise i oppvarmede brakker og leve som mennesker når de er ute på anlegget, og slik skal det være.

Maskinene har overtatt slitet, men anleggsarbeideren spiller sin viktige rolle på anlegget fortsatt.

Det har gjennom tidene vært en nokså gjengs oppfatning at vegvesenet var en underlig etat, som har gjort utallige feil, og forsømt seg på så mange områder. Skal tro om ikke det hang sammen med de begrensede midler som har vært til disposisjon. F.eks. har de ikke alltid strukket til for å rydde opp på anlegget, i grusholla eller en avkjøring som ikke ble som den skulle. Dette har skapt irritasjon og dårlig forhold mellom etaten og bygdefolket, og som har ført til mange skjønner

og rettsaker. Tror også det er blitt bedre på dette området og. Noe av det samme skjer nok i dag og, men opprydding på anlegget kan man neppe klage på nå. Som vegfarende både på fast og løst dekke så må det vel kunne erkjennes at det har skjedd mange positive ting på vegsektoren, med store vegutbedringer, som å gjøre vegen mer oversiktig, legging av fast dekke, og sist, men ikke minst: At anlegget blir gjort ferdig, det er jo en dyd av nødvendighet.

Men vi har noen veger i fylket som det ikke kan gis like god attest for. Som man vet og har fått erfare, når vegene på grunn av mangel på grus blir høvlet nesten til undergrunnen, så kommer det frem steiner i vegbanen og særlig i kantene. Disse steinene synes jeg får ligge vel mye i ro av vedlikeholdet. De kan skape overraskelser for bileiere som kan få dekkene ødelagt når en støter mot steinen.

En annen ting er rydding av skog på uoversiktlige veger, det er også her blitt en bedring, men det mangler nok noe. Når jeg nevner disse ting, er det for at jeg tror ikke det koster så veldig mye for å rette på dette, noen dager av sommerhalvåret burde vies noe større oppmerksomhet på dette, spesielt disse steinene.

Som vegfarende har jeg også en annen ting jeg vil berøre, og det er den kvite markeringslinjen på veger med fast dekke. Nå har ikke jeg noe kjennskap til hvor kostbart og arbeidskrevende det er å hol-

## LITT OM PERMISJONER

Til tross for at personalkontoret, i Vegstikka for oktober 1976, klaget over mangelfulle opplysninger i forbindelse med søknad om permisjoner til velferdsformål, fortsetter det å komme inn søknader på to-tre linjer. Det er klart at en ikke kan vurdere slike søknader uten å innhente tilleggsopplysninger. Dette gjelder så vel de som arbeider i utedriften som øvrige tjenestemenn i administrasjonen, og dette sinker saksbehandlingen. Personalhåndboken og særavtalen inneholder ganske utfyllende bestemmelser om når slike permisjonssøknader kan påregnes innvilget. Søknaden må derfor inneholde alle de opplysninger som er nød-

## “PUSTEROM” FOR VEDLIKEHOLDET

Det har vært minimal snøbrøyting i månedene oktober og november, slik at en i vedlikeholdsdriften har kunnet utføre en del mer “fornuftige” arbeider i høst. Av slike arbeider kan nevnes en del forarbeider for neste års dekkelegging på rv. 86 på Senja og på rv. 91 Lyngseidet — Svensby. Likedan har vi sett oss i stand til å frakte noe mer grus enn planlagt ut til distriktene for å stå bedre rustet til vårens

de denne linje godt synlig. Jeg synes i alle fall at linjer har veldig stor betydning for sikkerheten i trafikken, særlig i mørke: Om jeg skulle komme med et ønske, og det tror jeg er på vegne av mange, så er det at markeringslinjen langs vegkanten blir holdt godt vedlike.

Jeg har hatt den glede å få være med i de fylkespolitiske organer som stiller med bevilgninger til både nye og gamle anlegg. Det jeg synes har vært mest positivt, er den store interesse det er for veger og vegbygging i distriktene. Dette har da igjen den bakside at det lett oppstår ulike syn som tørner sammen, og da er det at politikerne har den vanskelige

vendige — også vedlagt legeattest i forbindelse med sykepermisjoner (sykdom i familien).

Vi ba også om at tjenestemenn i driften sendte søknaden gjennom vegmester/ oppsynsmann for påtegning og supplerede opplysninger. Dette skjer bare i liten utstrekning og ofte med utilfredsstillende opplysninger i saken. Vi har i dag ca. 700 tjenestemenn i fylket og slike søknader har i den senere tid blitt litt av en belastning på personalkontoret. Enhver som mener å ha krav på velferdspermisjon, må i søknaden komme med alle opplysninger som antas å ha betydning i saken.

grusvegvedlikehold. Nevnes må også snøskjermreparasjoner og utskifting av en del gamle stikkrenner.

Som en mer korrigerende faktor må vi si at vintervedlikeholdet året 1977 sett under ett neppe blir særlig billigere enn opprinnelig planlagt i og med at perioden desember 76 — april 77 i flere distrikter ble spesielt kostbart.

oppgave når de skal avgjøre hvor vegen skal bygges. Hvis den tid som er medgått til diskusjoner og overlegninger har vært brukt til vegarbeid så har det sikkert vært bygget flere km veg mer hvis bare pengene var å få tak i. I alt som har med veger å gjøre, gamle som nye, så har det opp gjennom tidene vært behov for store midler til vegsektoren, og den samme trend vil sikkert fortsette. Det er bare så fint innrettet at er vedlikeholdet dårlig, så er det vegvesenet som får skylden. Blir det derimot bygget nye og forsterket gamle veger, så er det politikerne som er positive, — kanskje litt urettferdig, men dette vil neppe la seg endre.

**Magnar Hals**

Vegkontoret disponerer ein del boliger rundt om i byen. Etter det eg veit dreier det seg om 7-8 leiligheter som dels er underlagt Statens Bygge- og Eiendomsdirektorat, og dels står på meir lause vilkår med kommunens allernådigste tilslutning.

Med det boligpresset som i dag er her i Tromsø er det klårt at mange vegkontorister/biltilsynsfolk har/er/skal på jakt etter ein av desse boligane.

Med utgangspunkt i problemstillingane:

Kven skal boligene prioriterast for, og kva skal husleiga være — har eg gjort meg nokre tanker omkring dette, som eg etter beste evne har prøvd å systematisere nedanfor.

## 1. NYTILSATTE

Vegkontoret "importerer" ein god del arbeidskraft frå andre delar av fylket og frå andre fylke. Det er som kjent svært vanskeleg å skulle prøve seg på boligmarkedet når du er ukjent i byen, og kanskje ikkje ein gong har slektningar eller andre kjente her. Det kan soleis være rett å prioritere desse leilighetene for nytilsatte utan tilknytning til byen, rett og slett for å skaffe desse tak over hovudet.

## 2. TILSETTE I HØGARE STILLINGAR

Ofte er boligtilhøva avgjerande for kor lenge ein tilsett vil bli i jobben før vedkommende søkjer seg over til ny stilling. Det kan være rett å prioritere desse leilighetene for tilsette som har høgare stillingar på vegkontoret for å sikre ein stabil ledelse, og dermed større ro og effektivitet i arbeidet.

## 3. TILSETTE I LÅGARE STILLINGAR

Det er rimeleg å tru at den alminnelege vegkontorist har mindre å rutte med enn tilsette høgare oppe i hierarkiet. Sagt på ein annan måte, er det truleg at ein tilsett i lønstrinn 25 har større økonomisk evne til å skaffe seg brukbare boforhold på eiga hand enn ein tilsett i lønstrinn 13 (tilfeldig valgte lønstrinn). Det kan soleis være rett å prioritere desse leilighetene for tilsette med låg lønn.

## 4. GAMLE TRAVARAR PÅ VEGKONTORET

Det finst ein god del tilsette som har vandra rundt på vegkontoret i årevis — kanskje alle sine yrkesaktive dagar. Etter ansiennitetsprinsippet kan det være rett å prioritere desse leilighetene for tilsette med særleg lang praksis.

*Ovanfor er det sett opp 4 prioriteringsmåtar som synes å være i motstrid med kvarandre, men alle har "noko for seg". Det er dessutan sikkert fleire måtar å sjå dette på, og i alle tilfelle er det aktuelt å kombinere dei ulike måtane.*

## 5. HUSLEIGA

Så vidt eg veit er denne fastsett av Direktoratet — og det er vel soleis lite innverknad vegkontoret har på den. Etter det eg veit er husleiga i dag relativt låg. Det rette kunne være å sette husleiga så høg at det av den grunn ikkje var spesielt attraktivt å bu i desse leilighetene. Det ville være ein spore for folk til å gå aktivt inn for å skaffe seg bolig på eiga hand, og dermed gjere det lettare for andre trengande å få eit innsmett.

# NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

## JUSTERING AV GRENSE MELLOM VEDLIKEHOLDS- OMRÅDENE 2 OG 3

Som et ledd i en mere langsiktig plan om revurdering av nåværende inndeling i vedlikeholdsområder skjer det fra 1. desember i år en endring av grensene mellom områdene 2. og 3. Denne går i kort-  
het ut på følgende:

Riksveg 852 Elvevoll — Brøstadbotn samt de fylkesveger i Dyrøy som går ut fra denne, inkl. vegen på Dyrøya, går over fra område 2 til 3.

E6 Elverum — Olsborg, rv. 87 Elverum — Rundhaug, rv. 853 Andselv — Bardufoss flyplass samt fylkesveger innenfor denne trekant går fra område 3 til område 2.

Korrigert kart blir distribuert.

## TILTREDELSER I UTEDRIFTEN

Jørgen Olaussen er ansatt som spesialarbeider/sjåfør i vedlikeholdsområde 8, Storslett.

## SLUTNING

I dei snart 4 åra eg har trødd rundt på vegkontoret har det vore lite informasjon om vegkontorets boligtilbud. Eg trur mange er usikre på kva sjangar dei har til ein gong å få tildelt ein slik leilighet, og usikkerhet skaper gjerne kritikk.

Av den grunn kunne det være nyttig med litt informasjon, slik at dei som har planer om å søke, veit litt om kva som er avgjerande når tildelinga vert gjort. Utan å fremme det som eit forslag: Ville det ikkje være ein ide å lage ei lita hendig trykksak omkring dette emnet som alle nyttilsette får — så har dei i alle fall noko å drøyme søtt om. For på det private boligmarkedet kan det være eit sant mareritt å skaffe seg hus på eiga hand.

**Bjarne Otterdal.**

Ottar Stenhaug som mekaniker ved vegsentralen, Harstad.

Sakari Kuivalainen som sjåfør (brøyter) i vedlikeholdsområde 7 i Storfjord.

Kontorassistent Margit Pedersen er etter søknad overført til Storslett vegstasjon, foreløpig for ett år (1978).

## FRATREDELSER I UTEDRIFTEN

Disse fratrådte med pensjon 30/11-77.

Osvald Sætermo, Oksfjordhamn. Odd Einarsen, Ervik, Harstad.

## TILTREDELSER VED VEGKONTORET

Ingeniør Arne Fossbakk er overført fra plan-til vedlikeholdsavdelingen.

Karin Løvhaug er ansatt som kontorassistent.



Med 50 års dag  
Harald Tobiassen, Engenes 5/10.  
Torkil Torstad, Harstad 13/12.

Med 60 års dag  
Richard Soini, Skibotn 21/11.  
Erling Nilsen, Skibotn 14/12.  
Odd Markussen, Grovfjord 26/12.  
Olav Nilsen, Harstad 29/12.

## SOMMARØY BRU I INNSPURTEN – ÅPNING I FEBRUAR/MARS

Troms fylke var lenge fylket med de mange store bruer og vi holder vel fortsatt stillingen sånn noenlunde. Om ikke Sommarøy bru kan henføres til de helt store, så har vel prosjektet likevel vært litt av en utfordring for brubyggere – værgudene er ikke alltid like velvillige på disse kanter. For Sommarøy ligger ut mot storhavet, noen mil sørvest fra Tromsø by, og et steinkast, eller skal man si en brulengde derfra, har vi Hillesøy. På disse to steder bor det i dag ca. 330 mennesker. Og her er det naturlig nok fisket, nå som fra gammelt av, som er hovednæringen.

Som så mange andre øysamfunn har disse på grunn av kommunikasjonene vært nokså isolert og på mange måter kan man vel si beskyttet. Et samfunn i samfunnet mer enn andre steder.

### IDYLLER I FLENG PÅ GODVÆRSDAGER

Mange av Tromsø-beboerne og folk i nærliggende strøk, har likevel for lengst funnet tiltrekkende utfartssteder her ute mot havgapet. Sommerturister, og da tenker vi ikke på "dollarturister" som helst har Nordkapp og isbjørnen i Tromsø som feriemål, men den vanlige mann i nærmeste omkrets har sett at "naturperlene" – de ligger nærmere enn vi aner. Brensholmen f.eks. har med sine hvite sandstrender og lune vikar mye å by på en sommerdag.

### OG BARSK TILVÆRELSE ANDRE TIDER

Men la det være klart. Det å ha tilhold her ute med bare havet som eneste fremkomstveg, er ingen dans på roser når naturkreftene slipper til. Tungvint er det ellers også. Og det er ikke for turistene at brua blir bygget. De folkevalgte har for lengst innsett at fiskeværene i utkantstrøk må gis en sjanse til å ekspandere. Og til det må kommunikasjonene fremmes.

### BRUA EN STIMULANS FOR ØYSAMFUNNET

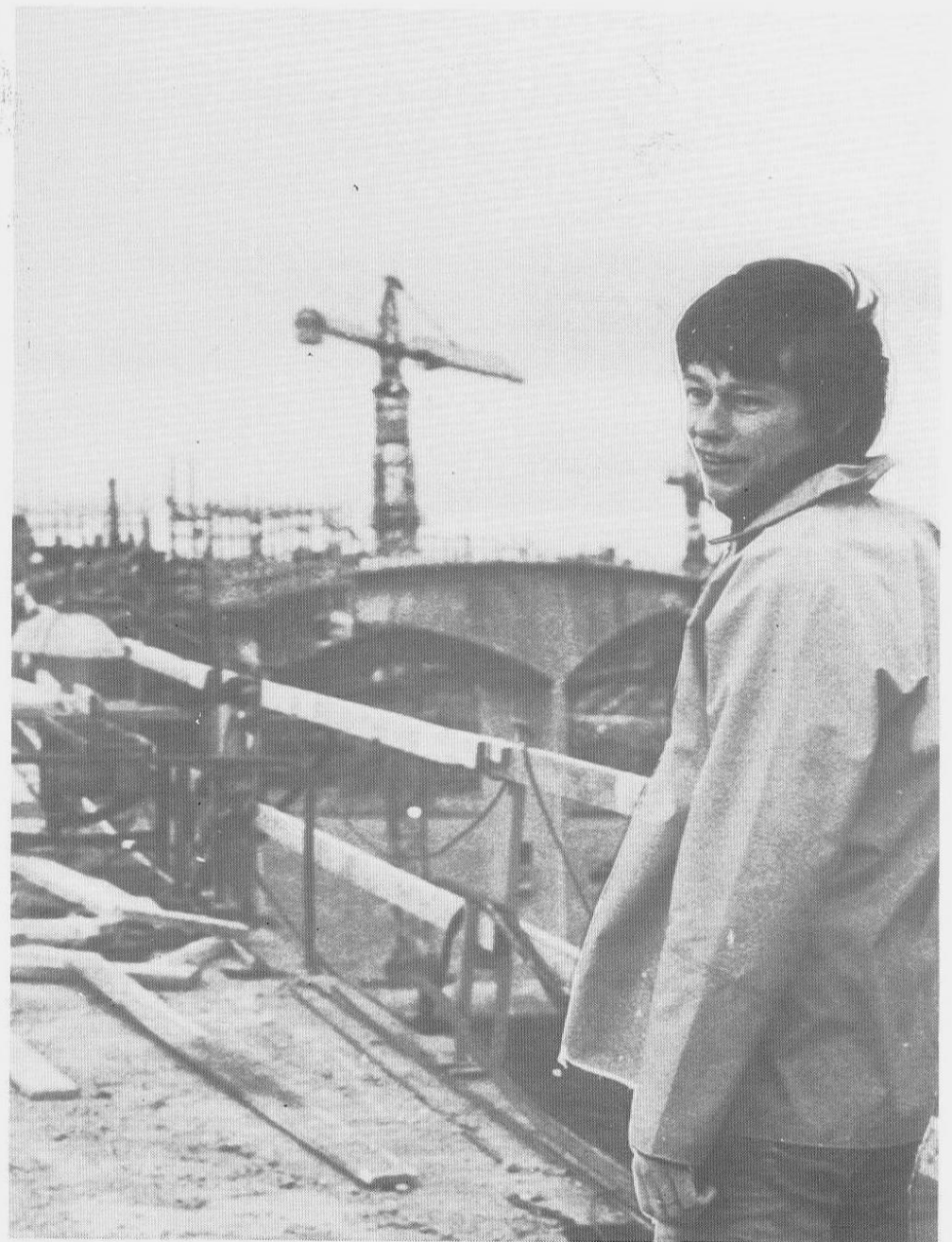
En av de "innfødte" på Sommarøy, Hammond Kasthaug, sier:

– Jeg tror nok at jeg har hele befolkningen her med meg når jeg uttrykker glede for brua som kommer. Trolig skaper dette økt virksomhet i bygdene. Når jeg sier bygdene, regner jeg med Hillesøy også. Fiskerinæringa er viktig – også for hele landsdelen.

Fiskebruket her importerer arbeidskraft som sikkert i større utstrekning kan tenke seg å slå seg ned her nå. Det at de unge også blir, vitner om at stedet er noe å satse på. I og med et større antall mennesker samles må vi regne med både fordeler og ulemper – det er så. Alle er ikke mors beste barn. Men å stanse utviklinga – nei, det går ikke.

Vi som bor her ser forresten et stort aktivum i fuglelivet som vi håper å få bevare. Selv svartbaken hører med til livet her. Alt bør fredes.

FELLESLOFT AV FYLKE OG STAT  
Tilførselsvegene til Sommarøy bru, til sammen 4,5 km ble i hovedtrekk ferdig



*I kontrollen – Knut Davidsen*

utført av vegvesenet før selve bruarbeidet tok til og har kostet ca. 5 mill. kr. Bruarbeidet tok til i mai 1976 og brua kan tas i bruk etter nærmere 2 års byggetid, nemlig omkring 1. mars neste år.

Det er entreprenør Ing. F. Selmer A/S som har entreprisen på bruanelaget. Om lag 55 mann har vært beskjeftiget her. I kontrollapparatet: kontrolling. Knut Davidsen og oppsynsmannsassistent Torbj. Jørgensen.

Det kan regnes at brua kommer på ca. 19,2 mill. kr. i 1977-priser. Brua blir finansiert over fylkesvegbudsjettet, med tilskott fra staten.

#### FØRSTE BRU I TROMS AV DENNE TYPE

Brua er en spennbetongbru med hovedspennene utført som fritt frembygg. Alle

fundamentene står på fjell. De to hovedfundamentene er dessuten forankret til fjell med 24 spennkabler hver. Kablene går 12 m ned i fjellet. Dette fordi fundamentene skal kunne tåle å bli påkjørt av mindre fartøyer.

Lengde på brua er 528 m fordelt på 8 sidespenn a 36 m pluss hovedspenn 60 pluss 120 - 60 m. Den totale bredden er 5,8 m. Dette gir en kjørebanebredde på 4,0 m og et 1,0 m fortau på ene siden. Midt på hovedspennet blir det møteplass.

Og seilingshøyden er 20 m over høyeste vannstand.

Ingen stor bru riktignok, men den eneste av denne type her i Troms med bare ett kjørefelt og møteplass. Brua vil nok likevel dekke behovet.



..... og Torbjørn Jørgensen som også må være båtfører.

## STIKKRENNER

Utskifting av stikkrenner er en kontinuerlig prosess i vedlikeholdsdriften. Grunnen til at rennene må skiftes ut er flere. De er p.g.a. tidenes tann og trafikkbelastningen rett og slett utslitt, de er for korte slik at de representerer en innsnevring av veggen, de representerer telehiv p.g.a. geotekniske forhold eller de har for lite tverrsnitt til å ta unna vannet. Alle disse faktorer er med i bildet.

En systematisk utskifting av utilfredsstillende stikkrenner vegrute for vegrute er ønskemålet. Den økonomiske situasjon er imidlertid slik at en må gripe inn der "nøden er størst". Systematisk fornyelse skjer stort sett bare der hvor en går

frem med forsterkning av veggen før dekkelegging. De eldste stikkrennene var som regel murt opp av stein med overdekning av steinheller eller med betongdekke. Alt så rent håndverksarbeid. I dag benyttes prefabrikerte rør av materialer som betong, stål eller plast.

Utskifting av en stikkrenne i dag koster ca. 3000,- kr. Hvor mange stikkrenner som skiftes pr. år er svært vanskelig å si. Ser en på regnskapet for 1976 viser det en utgift på ca. 1,2 mill. kr. for prosess 47 for riks- og fylkesveger. Nå omfatter denne prosess også rensk og tining av stikkrenner — men hvis en antar at ca. 40–50% av beløpet gjelder utskifting skulle det gi et noenlunde bilde.



Nye stikkrenner i Fv. 265



Ole Sivertsen (til v.) og Henrik Vik i ferd med å skifte stikkrenne.

## ARBEIDENE IGANG PÅ FJORDGÅRDVEGEN

Kravet om veg til Fjordgård har tidligere ikke vært reist med særlig tyngde og heller ikke vært tatt særlig alvorlig, men etter at vegnettet også i dette strøket av Senja vokste frem, forsterket nok ønsket seg og det ble da også mer og mer berettiget. Det var først kommunikasjonsplanen 1971 som tok skrittet fullt ut – veg skulle det bli.

I månedsskiftet juli/august i år startet så anleggsarbeidene på den nye vegen fra Ørnfjordbotn til Fjordgård, og dermed kan nok et bygdesamfunn på Senja se fram til å bli knyttet til det øvrige vegnett.

### MYE FJELL

Vegen skal gå langs Ørnfjorden i et temmelig bratt og til dels vanskelig terreng. Anlegget må betegnes som et typisk fjellanlegg. Det skal sprenges og planeres ca. 85 000 kubikkmeter fjell, mens det i følge planene skal være vel 2000 kubikkmeter løsmasser i linja. Nå vil det i tillegg være nødvendig å ta ut en god del urmasser ovenfor linja for å hindre senere utrasinger. Vegen som blir ca. 3,8 kilometer lang, bygges etter vegklasse III, d.v.s. at vegbredden blir 4 meter.

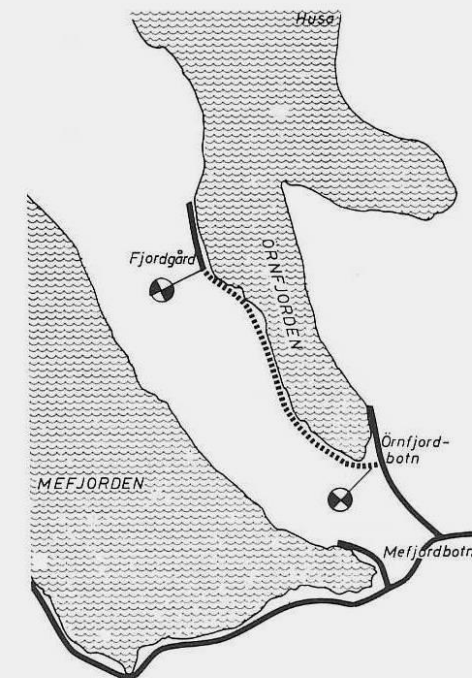
Kostnadsoverslaget lyder på 6,8 millioner 1977-kroner hvilket utgjør vel 1800 kroner løpemeteren, og vi regner med at vegen skal stå ferdig sommeren 1979.

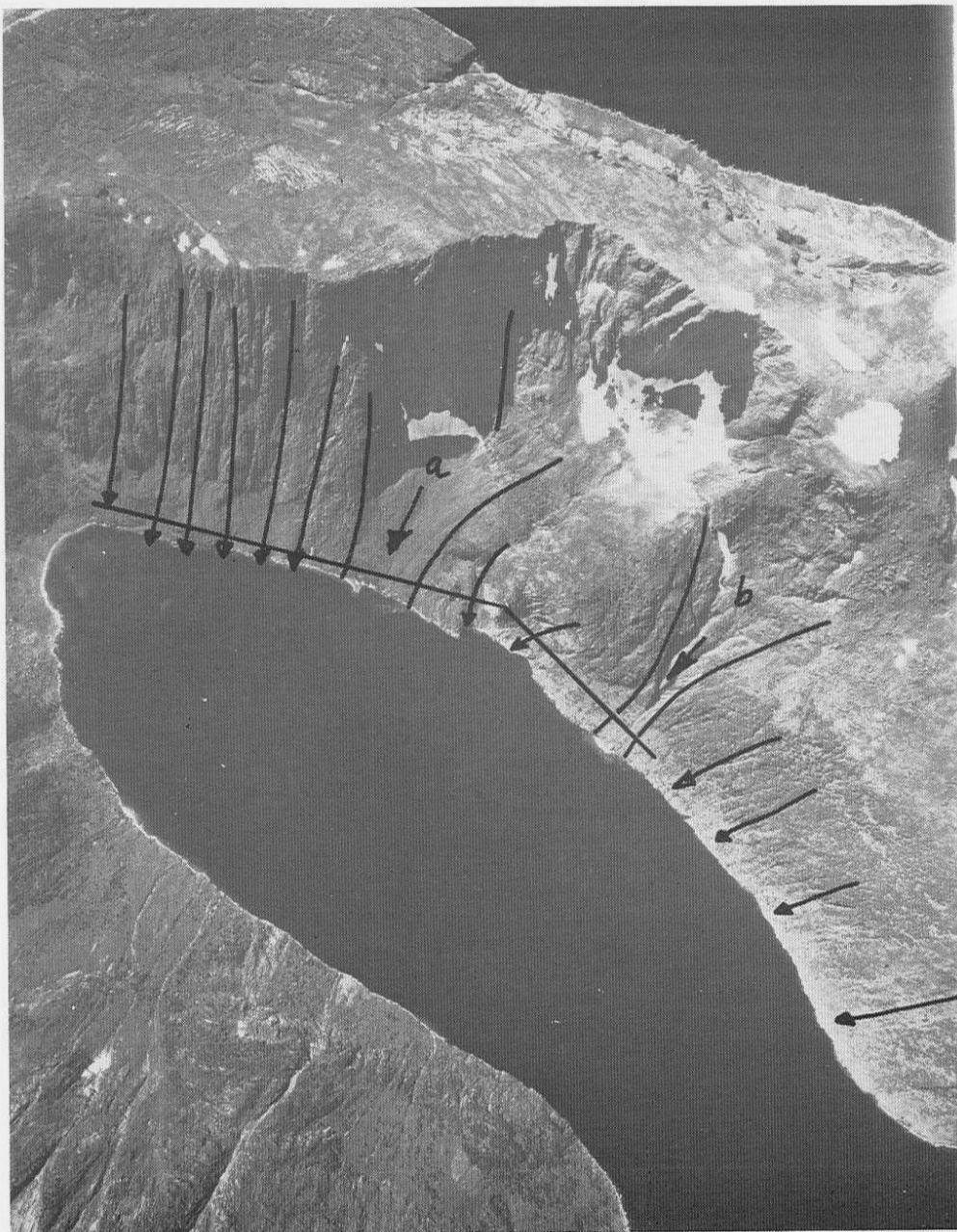
### OG RASFARE

Det største spenningsmomentet ved anlegget er rasfaren. Terrenget er svært rasfarlig over det meste av strekningen, og det er spesielt snøskredfaren i vintermå-

nedene som er vanskelig å vurdere. På den innerste halvdel av anlegget (mot Ørnfjordbotn) er det ett par typiske skredfarer der snøen løsner høyt oppe i fjellsiden og skaper store ras. Rapporter og registreringer viser imidlertid at det kan gå ras flere steder langs linja, og vi er derfor usikre på om det er mulig å drive i vintermånedene.

Rapport fra konsulent viser at rassikring av vegen krever meget omfattende tiltak, bl.a. sammenhengende rasoverbygg over innerste halvdel av strekningen. Dette vil bli svært kostbart, og vegen bygges derfor uten spesielle permanente sikringstiltak, slik at vi må regne med at ve-





Luftfoto av Ørnfjordbotn med inntegnet skredfare langs vegtraseen, Fjordgård ligger utenfor billedkant nederst til høyre. Fotoet er tatt før Ørnfjordtunnelen og veg med ferjeleie i Ørnfjordbotn ble bygget.

gen periodevis kan bli stengt i vintermånedene.

Planeringsarbeidene er satt ut på entrepriser, og utføres av entreprenør Einar Bræck A/S som i følge kontrakten skal avlevere en ferdig avrettet veg klar for tilkjøring av overbygningsmasser innen 1. juli 1979. Entreprenøren skal i følge fremdriftsplanen være ferdig med grovplaneringen i 1978, og har p.g.a. rasfaren

ikke regnet med drift i månedene januar/april. Nå er arbeidet lagt opp slik at det drives fra begge sider av anlegget, og det satses på å ta de mest rasfarlige stedene i høst. Håpet er da at det likevel skal være mulig å drive på mindre rasfarlige parti i vintermånedene.

Vi får se hvordan det går. I alle fall ser folk i Fjordgård fram til nyvegen og følger levende med i anleggsvirksomheten.

## SYKDOM I FERIE

Da det synes å herske tvil om hvordan det skal forholdes når vi blir syk i ferien siterer vi fra Personelhåndbokens punkt 218.31:

"I henhold til ferielovens pgf. 5, annet ledd, kan en arbeidstaker kreve å få ferien utsatt til senere i ferieåret hvis han før ferien begynner godtgjør at han er arbeidsufør. For statstjenestemenn har en godtatt at de kan få ferien utsatt til senere i ferieåret også i de tilfelle at han etter at ferien er begynt, blir

syk. Forutsetningen er at han snarest mulig ved sykdommens inntreden underretter arbeidsgiveren, vedkommende administrasjon, og godtgjør ved legeattest at han på grunn av sykdommen ikke har kunnet nytte tiden som ferie. Den del av ferien som på denne måte utsettes til senere, avvikles på den tid arbeidsgiveren finner det mest hensiktsmessig, men så vidt mulig også i dette tilfelle i samsvar med arbeidstakerens ønske om tiden for ferien".

## Oppmyking av premiebestemmelsene i forslagsordningen

### UTVIDET SKATTEFRITAK

For å oppnå skattefritak av premier for forslag, har forslagsstilleren hittil bare kunnet velge blant bestemte gjenstandspremier. All annen premiering har vært skattepliktig. Finansdepartementet har nå gitt nye bestemmelser om skattefritak for premier oppnådd i forslagsordningen. Det nye er at også gavekort omfattes av bestemmelsen om skattefritak. Og det betyr at valgmuligheten for gjenstandspremier nå faktisk bare har den økonomiske begrensning som er fastsatt.

Vi kan kort liste opp de nye premiebestemmelsene slik:

- Høyeste verdi for gjenstandspremie/gavekort kr. 1.500,—
- Overskytende verdi skal oppgis til beskatning.
- Gjenstandene/gavekort kan også kjøpes i forretninger på stedet.
- Pengebeløp, herunder sjekk, er skattepliktig.

Når det gjelder gavekort, må dette ikke kunne innløses i kontanter, hvis skattefritak skal oppnås. Sentralrådet melder forøvrig at det fortsatt vil være anledning til å ta ut premie etter den "gjenstandslisten" vi har nyttet hittil.

## ØVINGSBANER – HAR VI PRIORITERT RIKTIG?

Kjørelærer Anders Kongsli, Tromsø stilte seg i forrige nr. av Vegstikka kritisk til myndighetenes planer om etablering og drift av spesielle øvingsbaner for motorvognførere, bl. a. fordi øvelsene ikke ville bli realistiske i forhold til det en bilfører opplever i trafikken.

Artikkelen har fått biltilsynsjef Odd Halvorsen til å komme med disse kommentarene:

Innledningsvis vil jeg støtte de tanker og synspunkter kjørelærer A. Kongsli er kommet inn på i Vegstikka nr. 5.

Etter min mening er det riktig som Kongsli sier at "Demonstrasjoner og øvelser i mørkekjøring og lysteknikk kan kun gi positive reaksjoner, og er realistisk i tilknytning til det en bilfører vil oppleve i praksis.

Øvelser på bane er ikke realistiske i forhold til det en bilfører opplever i trafikken. Øvelse på bane kan virke både positivt og negativt. Man kan stille seg spørsmålet: Vil førerkortkandidaten øke hastigheten etter han/hun har gjennomgått opplæring i kjøring på glatt føre, med det resultat at den sikkerheten som er ment oppnådd blir "spist" opp?

Dette vil selvsagt være forskjellig fra kandidat til kandidat, men man kan aldri være sikker på resultatet. Det som i alle fall er helt sikkert, er som Kongsli også har vært inne på, at det kreves generelt gode kunnskaper om trafikk, og da særlig store krav til instruktør. Ifølge dette vil jeg konkret svare på spørsmålet Kongsli stiller – vi har prioritert galt.

Men, man skal være oppmerksom på at banen ikke bare skal brukes til glattkjør-

ing, men til øving generelt, derfor navnet øvingsbane.

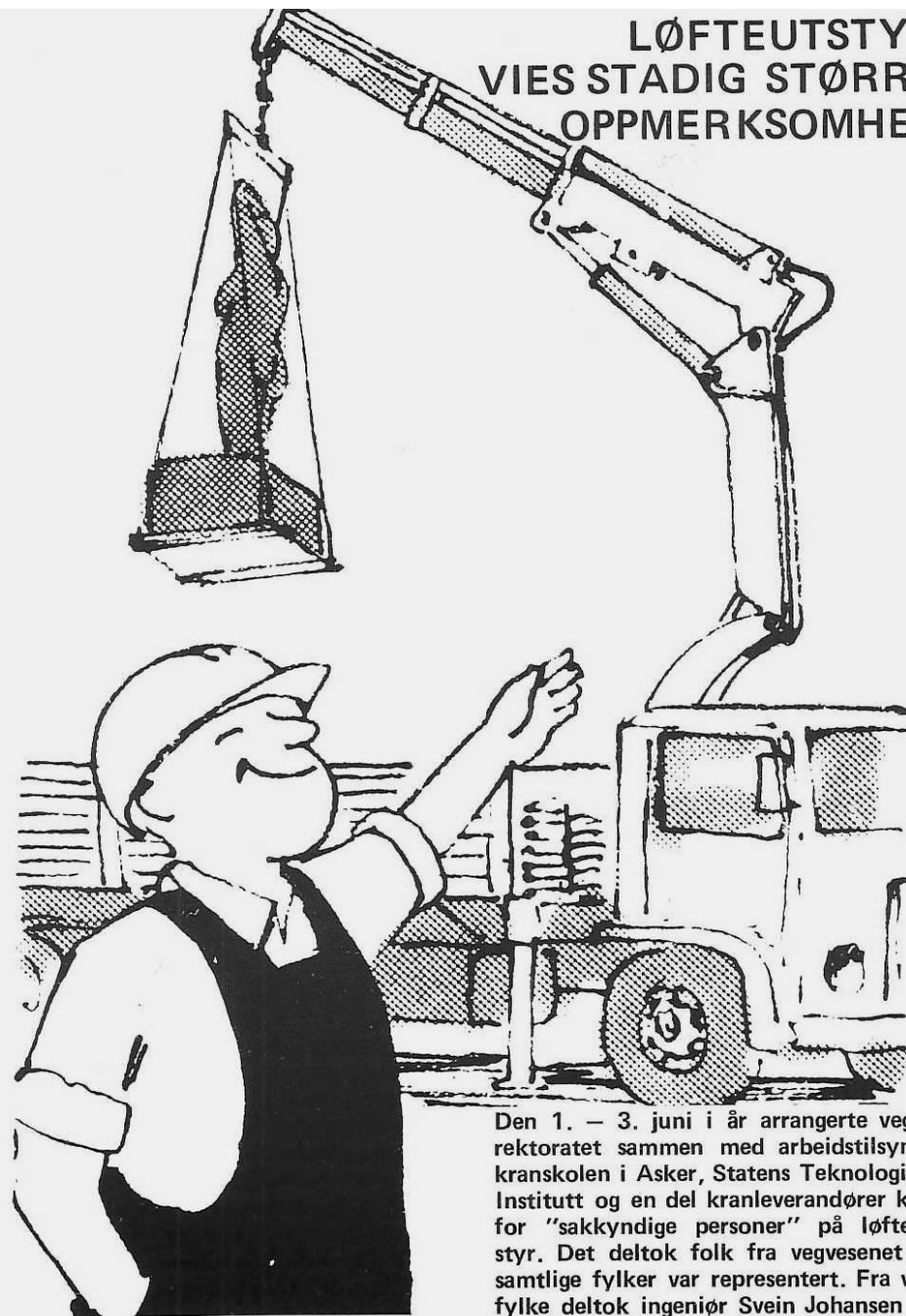
Når det gjelder kurs i mørkekjøring, så er dette krav ved føreropplæring som er kommet for flere år siden: Her har både sentralmyndigheten og biltilsynet sviktet. Det er ingen tvil om at det kunne vært gjort mer på ett tidligere tidspunkt.

I Troms fylke har vi imidlertid fått ordningen i stand ved alle kjøreskoler i distriktet. Vi har med godt samarbeide med vegkontoret og enkelte kommuner funnet fram til egnede vegstrekninger for slike øvelser. Strekningene vil bli skiltet når øvelse pågår. Vi har således nå slike strekninger i Harstad og på Setermoen, i Målselv, på Finnsnes og på Storslett. Strekningene brukes av faste kjøreskoler etter oppsatt program.

Problemet er Tromsø. Dette er en sak vi arbeider med, og vi håper at dette skal kunne løses innen kort tid. Her har vært tatt kontakt med Tromsø kommune og Troms politikammer for bistand og eventuelt finne fram til egnede strekninger som kan brukes til slik øving. Det bør nevnes at kjøreskolene også har engasjert seg i dette.

**Odd Halvorsen.**

## LØFTEUTSTYR VIES STADIG STØRRE OPPMERKSOMHET



Den 1. – 3. juni i år arrangerte vegdirektoratet sammen med arbeidstilsynet, kranskolen i Asker, Statens Teknologiske Institutt og en del kranleverandører kurs for "sakkyndige personer" på løfteutstyr. Det deltok folk fra vegvesenet og samtlige fylker var representert. Fra vårt fylke deltok ingeniør Svein Johansen fra maskinavdelingen.

Kurset var lagt opp med tanke på den årlige kontrollen av løfteutstyr som etaten benytter. Når det her er snakk om løfteutstyr menes det både løfteredskaper, løfteinnretninger samt mobil- og bilkraner.

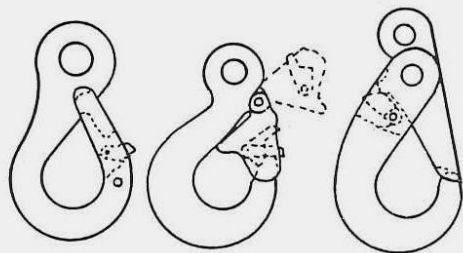
Formelt sett gjelder Verneregul nr. 16 for alle løfteinnretninger og all løfteredskap og dette har jo til en viss grad gjort det nødvendig med både kommentarer og fortolkninger for spesielt utstyr. Blant annet gjelder dette lastebilkraner, her har hovedproblemet vært stabiliseringsberegninger, men dette er nå avklart. Som kjent arbeides det også for tiden med gravemaskinforskrifter og et forslag har vært ute til uttalelse hos de berørte parter. Det endelige utkast er ennå ikke klart, men det er temmelig sikkert at det i forbindelse med at gravemaskiner brukes til løfting, vil stilles de samme krav til sikkerhetsutstyr og betjening som for vanlige løfteinnretninger. Blant annet vil det forlanges en eller annen form for moment- og overlastsikring (indikator eventuelt overtrykksventil på hovedkretser for de hydrauliske system e.l.) idet kun hydrauliske maskiner vil bli tillatt brukt til slikt arbeid. Slangebruddsventil forutsettes også å være montert i forbindelse med løftebevegelsene. Det vil videre kreves en sikker lastkrok forsvarlig festet med bolter eller sveising og plassert slik at den er beskyttet mot skader ved bruk av maskinen under gravearbeid. Kroken må ha en låseanordning slik at ring eller stropp ikke kan gli ut. Kravene til stabilitet vil bli som for mobilkraner. Det vil imidlertid ikke bli forlangt kranførerbevis foreløpig, dersom løfteoppdragene bare er av tilfeldig karakter.

Verneregul nr. 16 har vært gjeldende i 3 år. Det ble fra først av fastsatt en overgangstid på 8 måneder og forutsetningen var at det fra 1. april 1975 skulle foreligge dispensasjon for alle anlegg som ennå ikke var brakt i forskriftsmessig stand.

For de som benytter løfteutstyr eller betjener løfteinnretninger og ikke har satt seg inn i Verneregul nr. 16, skal en

sitere hva de generelle bestemmelsene sier:

"Løfteinnretninger og - redskap må være utført og oppstilt på slik måte at de oppfyller de krav som stilles i punktene 1-7 (pkt. 1, Generelle bestemmelser, pkt. 2, konstruksjon, beregning og utførelse, pkt. 3, sikringsutstyr, pkt. 4 elektrisk utstyr, pkt. 5, hydraulisk utstyr, pkt. 6, instruksjonsbok, skilting m.v., pkt. 7, Oppstilling av løfteinnretning), og undergis periodisk ettersyn i samsvar med pkt. 11 (pkt. 11, Periodisk tilsyn minst en gang hver 12. mnd. Det skal utstedes sertifikat og kontrollbok skal føres). Nye løfteinnretning eller - redskap må ikke leveres til bruk før de er prøvet og un-

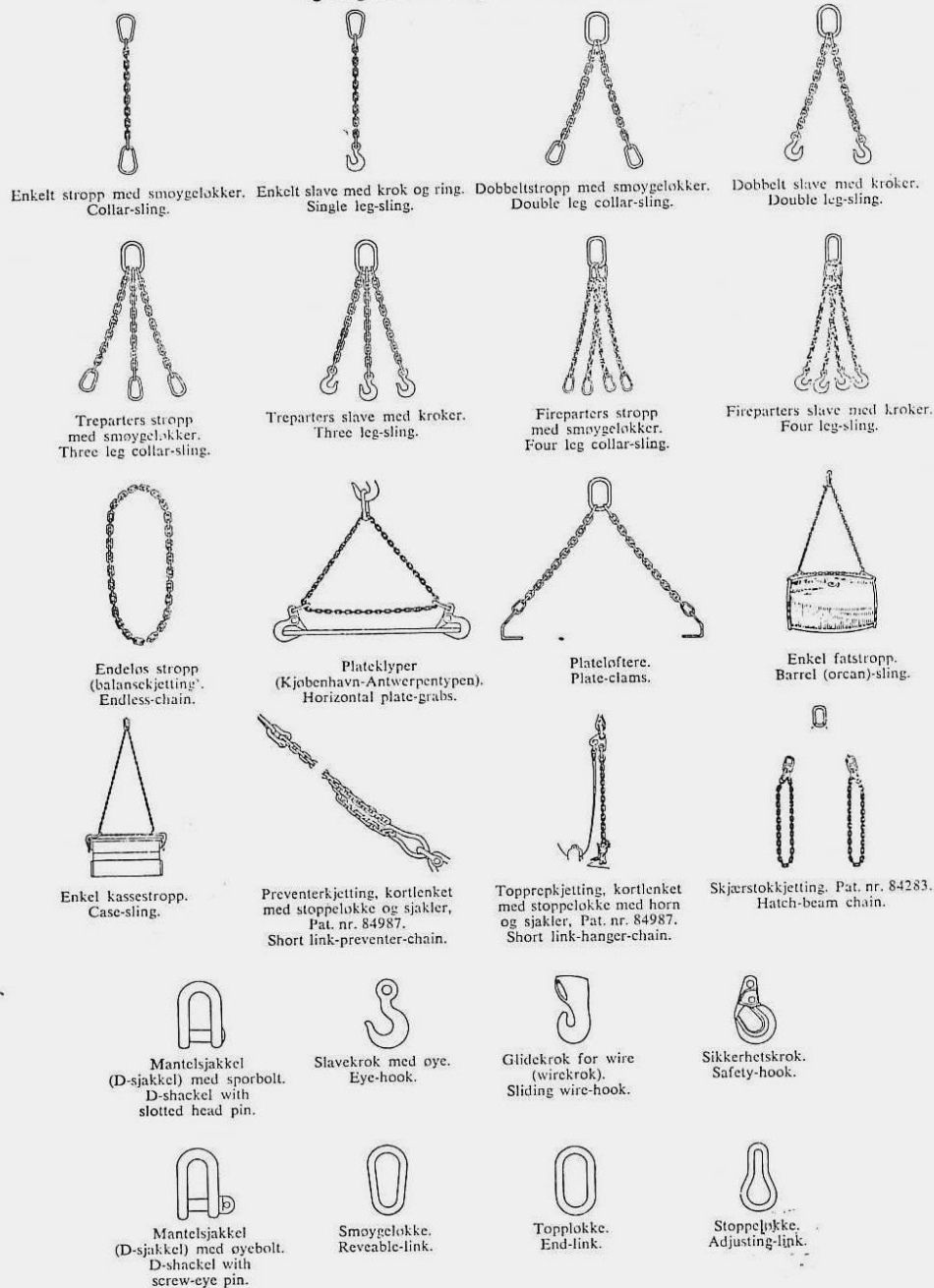


*Lastkrok skal være utført slik at ring eller stropp ikke kan gli ut. Krokens form bør hindre at den henger seg opp.*

dersøkt av "sakkyndig person" og før sertifikat er utstedt i samsvar med punktene 8-10. (pkt. 8, prøving, undersøkelse og sertifikat av løfteinnretning og redskap, pkt. 9, merking av utstyr, pkt. 10, gløding av utstyr).

Arbeidsgiveren skal forvise seg om at løfteinnretning og - redskap er forskriftsmessig undersøkt og sertifisert, samt prøvebelastet før de tas i bruk på arbeidstedet. Når løfteinnretning i lengre tid har vært ute av bruk, når den er bygget om, vesentlig endret eller reparert, må den ikke tas i bruk før den er prøvd og undersøkt på nytt av sakkyndig person og nytt sertifikat utstedt. Det samme gjelder for redskap eller fast tilbehør til løfteinnretning som er forstruktet, endret eller reparert ved sveising.

### En del illustrasjoner av vanlige kjettingredskaper og beslag, samt norske og engelske betegnelser for disse:





## VEGAVLEVERINGENE 1977

De årvisse vegavleveringene ble i år foretatt i første del av oktober – i strålende høstvær.

Avleveringene på riksvegsektoren omfatter i alt 54,8 km mens tilsvarende tall for fylkesveger var 18,7 km.

Her kan det konstateres at flere større vegutbedringer nå er markert fullført. Rv E6 nordover har fått en betydelig standardheving. I Kåfjord kommune utgjør strekningene Løkvoll – Birtavarre og Birtavarre – Langnes vel 18 km og i



Avdelingsingeniør Karl P. Bruun kan konstatere at anlegget ble ferdig før tiden



To anleggsoppsynsmenn, Petter Nilsen (til v.) og Agnar Hansen (i midten) avleverer hver sin parsell til vegmester Almar Leirbakk.

Nordreisa Straumfjord – Sandbukta 7,7 km. Tilsammen har disse utbedringene kostet vel 20 mill. kroner.

I år ble avlevert 2 gang- og sykkelveger til kommunalt vedlikehold. Likeså 1 gangbane på 55 meter i Birtavarre. Den lengste av disse vegene går langs E6 på Andselv og er 1490 m. I Sørreisa inngår en gangbru i tre i den 700 m lange gang- og sykkelveg. En fin tilvekst til trygghet for myke trafikanter.

Det som likevel må betegnes som den kanskje største begivenhet, var fullføringen av vegene Steinfjord – Ersfjord på Senja og Sørvik – Kråkrøhamn på Andørja. Avleveringene her ble da også behørig feiret med flagget på topp – og bløtkake.

På Kvaløya har en utbedring sørover til Eidkjosen gitt rv. 862 en fornøden opprusting.

I Lenvik kommune har strekningen Finnsnes – Gisundbrua fått skikkelig ut-

bedring. Det samme kan en si om Silsand – Islandsbotn på Senja. Her er også parsellen Paulsrud – Hellemo avlevert til fylkesvedlikehold – fullført med kommunale midler.

Ellers kan vi merke oss at en rekke større og mindre vegutbedringer er avlevert. I Lyngen kommune gjelder det strekningen Kvalvik – Lyngseidet av rv. 868, i Skånland Tjeldsund bru – Kvitenes i rv. 825. Ordfører Tønder i Salangen er også i år blitt velsignet med en ypperlig vegforbedring – det gjelder da strekningen Elvelund bru – Sjøvegan.

Helt ut mot Nordland fylkesgrense har rv. 19 i Kvæfjord kommune fått en 4,8 km lang strekning avlevert i ny skikkelse.

Videre kan nevnes at en rekke mindre bruer i riksvegssammenheng er blitt behørig ombygd. Og slik ser listen ut:

	Kommune	Fylkesveg lengde km	Riksveg lengde km
Rv. 862 Kvaløysletta - Eidkjosen	Tromsø		5,8
E-78 Mellømdalselva bru	»		0,3
E-78 Reva bru	Balsfjord		0,2
E-78 Kvitebergelva bru	»		—
E-78 Smalak bru	»		0,3
Rv. 868 Kvalvik - Lyngseidet	Lyngen		7,0
Rv. 6 Straumfjord - Sandbukta	Nordreisa		7,7
Fv. 352 Sagelva bru	»	—	
Rv. 6 Birtavarre - Langnes	Kåfjord		5,6
Rv. 6 Løkvoll - Birtavarre	»		13,2
Rv. 6 Krogseng bru	Målselv		0,3
Rv. 6 Buktamo vegkryss	»		0,3
Rv. 86 Finnsnes - Gisundbrua	Lenvik		1,2
Rv. 86 Silsand - Islandsbotn	»		4,1
Fv. 230 Paulsrudd - Hellemo	»	2,5	
Rv. 84 Elvelund bru - Sjøvegan	Salangen		1,5
Rv. 825 Tjeldsund bru - Kvithes	Skånland		2,6
Rv. 19 Langvassbukta - Nordland gr./ v/Langvassdal	Kvæfjord		4,7
Fv. 253 Steinfjord - Ersfjord	Berg	6,7	
Fv. 132 Sørvik - Kråkrøhamn	Ibestad	9,5	
		18,7	54,8

Og tidligere avlevert i år  
E6 Høtverrelva - Tune

8,0

I tillegg kommer gangbane i Birtavarre på 55 m, Kåfjord kommune. Gang/sykkelveg på Andselv, Målselv kommune, 1490

m og gang/sykkelveg i Sørreisa med sine 700 m.

Alle disse er overtatt til kommunalt vedlikehold.



Flott bru for gående og syklende i Sørreisa. Her fotografert under bygging.



## BRØYTESESONGEN 1977-78

Vi har nå gått inn i en ny og erfaringsmessig hektisk vintersesong. Brøyteopplegget følger stort sett tidligere optrukne linjer med private kontraktører på det all vesentligste av vegnettet. Dog har vi i år overtatt noe mer av vegnettet til brøyting i egen regi. Dette gjelder først og fremst i vedlikeholdsområdene 2 og 5 med brøytestasjoner på Øse (Veines) i Bardu og på Heia (Veivang). Vegvesenets egne brøyteroder er forlenget slik at det er blitt sammenheng mellom brøytingen i områdene 2 og 5. Brøyting i egen regi drives nå over en sammenhengende strekning av E6 fra Nordland grense til Slettnes i Balsfjord, dvs. 6 km fra Nordkjosbotn. Samlet lengde ca. 140 km.

I tillegg brøytes av samme mannskap en del sideveger til E6, bl.a. fylkesvegen Skogstad — Bones, en del av rv 84 samt noen kortere fylkesveger i Bardu. Til sammen er det 7 brøytebiler i drift for

disse strekninger. I område 7 er det også foretatt en forlengelse av vegvesenets brøyterode slik at vi i egen regi nå brøyter strekningen Oteren — Skibotn — Finland grense, tilsammen ca. 65 km sammenhengende. På denne strekning er det 2 brøytebiler i drift. Brøytingen på rv 6 over Kvæangsfjellet går som tidligere i egen regi. Det beksjeftiges her 3 biler.

Når det gjelder brøytestasjoner er i løpet av de siste 2 årene Veines, Veivang og Perskogen modernisert og delvis ombygget og utvidet. I løpet av vinteren vil det tidligere kontorbygget i Bardu bli ominnredet og pusset opp og vil fremstå som en ny brøytestasjon. Gamle, hederskronte Veilund brøytestasjon synger nå på siste verset og vil bli revet i løpet av vinteren. Det satses her på å få opp et nytt og bedre hus i løpet av 1978.



Fra SU-møtet på Finnsnes

## SAMARBEIDSUTVALGET

holdt sitt 5. møte for dette året den 3. november.

SU mente at det for ettertiden var tilstrekkelig når det fra biltilsynets side fikk seg oversent protokoll fra Kontaktutvalget, protokollene fra de ukentlige stasjonsmøter syntes overflødige.

Det var kommet inn en del søknader om velferdsmidler og SU fordelte midlene slik:

Vegsentralen, Nordkjosbotn	Kr. 4.500,-
Biltilsynet, Harstad	» 1.000,-
» Finnsnes	» 1.500,-
» Tromsø	» 2.300,-
Harstad vegarbeiderklubb	» 2.000,-
Harstad vegstasjon	» 2.000,-
Vegkontorets kantine	» 3.200,-
Vegkontoret, diverse	» 1.800,-
Bedriftsidrettslaget "Veg"	» 4.500,-

mens kr. 4.230,- fortsatt står ufordelt. Tidligere bevilget til kunst på arbeidsplassen kr. 2.000,- ble bestemt å tilfalle

vegstasjonene i Bardu, Storslett, Lyngsøidet og i Finnsnes med kr. 500,- hver.

Det ble videre i SU-møtet gitt en orientering av formannen fra Samarbeidskonferansen i Sandefjord, hvor disse emner ble behandlet.

- Fremmedgjøring i vegvesenet. Presentasjon av et opplegg til behandling i Su.
- Hvilke muligheter har SU for å delta i langtidsplanarbeidet og rullering av Norsk Vegplan.
- Arbeidervern og arbeidsmiljø. Presentasjon av utkast til organisering av verne- og miljøarbeidet i vegvesenet.
- Retningslinjer for vegvesenets personalpolitikk.

Formannen kunne melde at det ennå hersket stor klarhet om hvordan SU skal komme inn ved behandlingen av de forskjellige saker. Dette inntrykk satt også flere av møtedeltakerne igjen med.

SU tok videre opp spørsmålet om i hvor stor utstrekning vegvesenet i fremtiden var nødt til å benytte seg av håndholdte boremaskiner, et redskap som var årsak til atskillig helsemessige ulemper for brukerne. Fra ledelsens side ble det sagt at ekstraordinære sysselsetting vanskelig kunne drives uten håndholdte boremaskiner, men saken ble anbefalt gjennomdrøftet i Verne- og miljøutvalget før SU fikk den til realitetsbehandling.

SU støttet forslagsnemndas innstilling for de 3 innkomne forslags vedkommende, alle ble anbefalt tatt i bruk – de 2 mente man imidlertid ikke representerte noe spesielt nytt og avlo disse premiært, mens det tredje – en oppkjøringsrampe for lastebil – ble anbefalt gitt kr. 2.100,-.

Møtet fortsatte som et kontaktmøte med ansatte i Finnsnes-regionen.

Formannen orienterte om SU og forholdet til de ansatte, overingeniør Gunnar Berntsen om den nye vegstasjonen som nå skal bygges på Finnsnes, overingeniør Andreas Setsaa om hvilke planer som forelå for anleggsdriften her, vegsjef Herleiv Solberg om biltilsynet og avdelingsing. John Arild Jenssen om vegkontorets trafikkseksjon.

Fra salen ble rettet spørsmål om bemanningen på verkstedet og ved biltilsynstasjonen på Finnsnes, om planene for å gjøre den nye vegstasjonen felles for Finnsnes og Senja-området.

## SYSSELSETTINGSPLANEN FOR 1978

viser at vi i utedriften regner med å beskjeftige gjennomsnittlig

493 faste arbeidstakere

30 korttidsinntatte

242 førere av innleid maskinpark

70 arbeidstakere hos entreprenører

Det gir oss en total sum på 835 mann i gjennomsnittet og i tillegg kommer så de 71 som tas inn ved ekstraordinær sysselsetting for 3 måneder.

## DØDSFALL



Hans Odin Eliassen, Birtavarre døde 25. juli i år, vel 61 år gammel.

Eliassen begynte fast i vegvesenet sommeren 1972, men hadde før denne vært sysselsatt i flere sesonger.

Han trådte sine barnesko i Kåfjord. Som så mange med han i den tiden, var det på havet han tok sin første arbeidstak. Han reiste tidlig på fiske i lag med far sin – og siden med andre. Men det ble likevel landjorda – og da anleggsarbeide som ble hans hovedoppgave. Og mange anlegg har han da også vært innom – fra Kirkenes i nord til Molde i sør.

Til slutt ble det vegvesenet, og her har han hovedsakelig virket i nærheten av sin heimplass. Anlegget Olderdalen – Birtavarre ble hans siste arbeidsplass.

Hans Eliassen var en trofast og god medarbeider. Ved hans bortgang mistet vegvesenet en solid tjenestemann og hans arbeidskamerater en god venn.

# .. VEG · SPORT ..

## ODDVAR NILSEN NY FORMANN I "VEG"

### BEDRIFTSIDRETTSLAGET VEG HOLDT ÅRSMØTE

24.11. 77 i vegkontorets kantine. 16 medlemmer møtte opp, – ingen imponerende interesse når vi vet at idrettslaget i år hadde 158 medlemmer. Sakslista inneholdt vanlige årsmøtesaker og både grupperapporter, regnskap og budsjett ble godkjent uten store endringer. Valget ga følgende resultat:

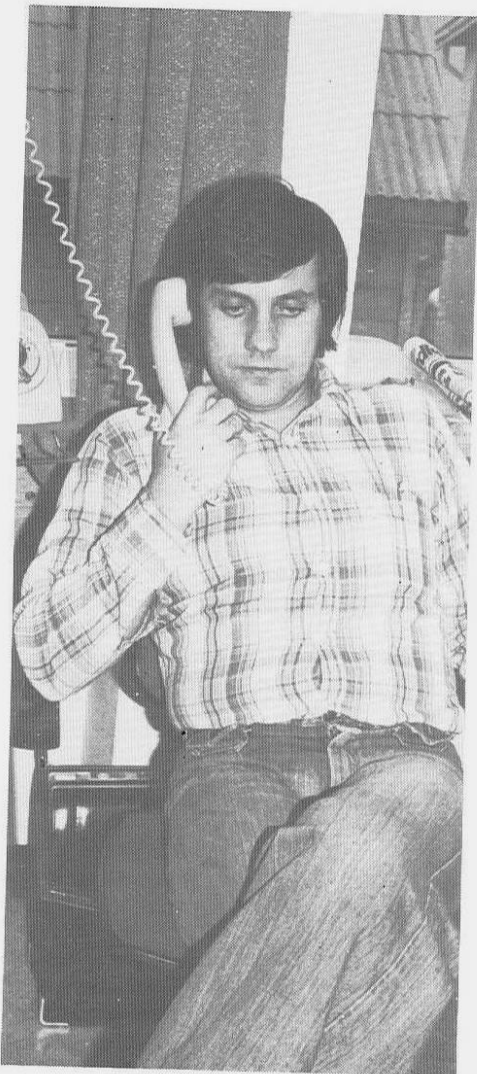
### HOVEDSTYRET

Formann	Oddvar Nilsen
Nestformann	Bjørn Stiberg
Kasserer	Kirsti Stokmo
Sekretær	Svein Jarle Hansen
Styremedlem	Johan Filseth
Varamann	Per Nilsen
»	Kåre Arkteg

Som formenn i de forskjellige grupper ble valgt:

Fotballgruppa: Ingolf Moan.  
Skigruppa: Bjarne Otterdal.  
Skytegruppa: Karl E. Westerås.  
Volleyballgruppa: Øistein Myrvoll.  
Håndball: Johnni Håndstad.  
Trim: Kjell Kvåle.  
Økonomiutvalget vil bestå av en representant fra hver gruppe.  
Revisorer: Arne C. Olsen og Harry Albrigtsen.


Representanter til bedriftsidrettskretsen blir: Oddvar Nilsen, Andreas Setsaa og Karl E. Westerås, varam. Bjarne Otterdal.



Oddvar Nilsen



Denne karen har gjort sitt for å holde oljegrusprogrammet i år.



# Vegsikka

ØNSKER ALLE SINE LESERE  
EN RIKTIG

## God Jul

OG AT ALLE PÅ NYTTÅRSAFTEN  
SAMLES OM DET NYE ØNSKE OM  
ET GODT OG SKRIVELYSTENT

## Nytt År