

Vegsikka



Oktober 1978 Nr. 5 - Årg. 10

10
ÅR



Vegs i kka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 5 - Oktober 1978
10. ÅRGANG

| INNHOOLD: | Side |
|---|------|
| Motvind kan også forseres | 3 |
| Forsinket start på innfartsvegen til Tromsø | 4 |
| Hva gjør du nå? — du unge pensjonist | 6 |
| Kan de "evige" pendlere periodevis avløses? | 8 |
| Sørstraumen bru — rapport nr. 4 | 10 |
| Vegavleveringene 1978 avsluttet | 12 |
| 17 prosent av landets Ottadekker i Troms | 15 |
| Når Biltilsynet går til sjøs | 17 |
| Pensjonistturer | 18 |
| Trafikken på bompengebrauene i Troms økte mest i 1977 | 20 |
| Fremmedgjøring i vegvesenet | 22 |
| Arbeidene på Husøyvegen i gang | 24 |
| Verne- og miljøtjenesten | 26 |
| Hva er min pensjonsalder? | 27 |
| Samarbeidsutvalget | 28 |
| Veg sport | 29 |
| Regnskapssystemet har også 10-årsjubileum i år | 30 |

Bidragstere denne gang:

TEKST:

Bjarne Otterdal, Jan Pettersen, Arne Fossbakk, Odd Halvorsen, Bjørn Stensli, Jan Larsen og Bjørn E. Selnes.

TEGNING:

Torild Kjelvik og Johnni Håndstad.

FOTO:

Bjarne Otterdal og Oddmar Eilertsen. Beklagelig uteglemmelse i forrige nr. — Odd Jarl Bergan var også fotoleverandør.

I redaksjonen:

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red. sekr.

Redaksjonsråd:

Overing. Oddmar Eilertsen
Vegmester Guttorm Henriksen
Verkstedarb. Paul Jernberg
Avdelingsing. Kjell Kvåle
Avdelingsing. Randulf Kristiansen

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

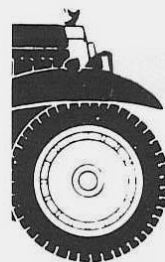
Sats og trykk:

Lundblad Trykkeri, Tromsø

Opplag:

1400 eksemplarer

Forsiden: Til Kabeldraging i Tromsdalen måtte vi mobilisere 50 mann — her oppsynsmann Tor Hevnskjel.



MOTVIND KAN OGSÅ FORSERES

Vegvesenet har nå i flere år seilet i en slags økonomisk medvind — om ikke akkurat det vi kaller for god bøl — medvind har det god vært.

Ikke minst når det gjaldt fylkesvegutbyggingen har vi her i Troms kunnet glede oss over særlig høy aktivitet.

Den økonomiske situasjon landet nå befinner seg i gjenspeiler seg naturlig nok i regjeringens budsjettframlegg for 1979. Innstrammingen rammer da også riksvegutbyggingen.

Fylkesbudsjettet for 1979 er riktignok ikke lagt fram ennå, men de signaler vi har oppfanget, tyder på et sterkt redusert anleggsbudsjett i forhold til de rammer vårt budsjettforslag ble utarbeidet etter.

Ja — så sterk reduksjon, at sammen med reduksjonen på riksvegsiden, vil alle gode krefter måtte settes inn, om sysselsettingen skal kunne opprettholdes.

Dette vil bli en stor utfordring — for ledelsen — for de ansatte. Vi må bl.a. være forberedt på — og akseptere — større forflytninger av arbeidsstokken enn vi har vært vant til. Bevilgningene må tøyes i alle ender — vi må gjøre oss mere effektive. Og dette gjelder ikke bare ute i driften, men i høy grad også inne på kontoret.

En stor utfordring — javel. Men utfordringer har alltid stimulert vegvesenet i Troms — vi håper og tror at vi skal greie det igjen.

FORSINKET START PÅ INNFARTSVEGEN TIL TROMSØ

Allerede i mai i 1977 annonserte vi i "Vegstikka" anleggsstart på parsellen Nordberg – Tromsøbrua i E78. Først grunnspørsmålet med den formelle forhåndstiltredelse – så Tromsø Havnestyrets betenkeligheter med fyllingen over Hungerenbukta, skaffet oss uventede problemer med å komme i gang som planlagt.

Og ennå nå, først i oktober, er ikke noe anleggsarbeide startet opp. Det vil si, en del er dog gjort og noe er i gang, alt arbeider som har tilknytning til den nye veglinjen.

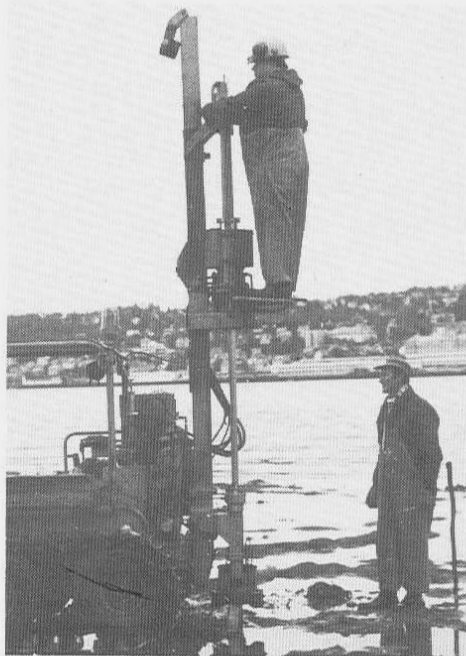
På Sandvikeidet har vi tatt ut en god del steinmasser som er tenkt brukt i anlegget og ved Hungeren pågår omlegginger av diverse kabler, vi står for grøftearbeidene i denne anledning mens Televerket og Troms kraftforsyning tar seg av kabelarbeidet.

Men den store anleggsoppstart har måttet utstå. Tromsø Havnestyre ba om fornyet undersøkelse av grunnforholdene i Hungerenbukta og hvis disse da skulle gi havnestyret medhold i sine antakelser, vil vi måtte vurdere f.eks. en bruløsning for veglinjen over denne bukta. Veglaboratoriet i Oslo er koplet inn og de analyserer nå de tilleggsundersøkelsene vi har foretatt. Så når vi endelig kan komme i gang, er ikke godt å si, vi håper imidlertid at det snart kan bli start på bl.a. Hungeren bru som skal føre nyvegen over den gamle, et relativt stort bru prosjekt som vi etter all sannsynlighet vil bygge i egen regi spesielt av hensyn til sysselsetting av våre egne folk.

Forsinket er vi blitt i starten og usikkerhetsmomentene som foreligger betyr også en betydelig reduksjon i framdriften på parsellen Nordberg – Tromsøbrua den nærmeste tid. På bakgrunn av denne usikkerheten er anlegget i særlig grad blitt offer for de innstrammingsstil-

tak myndighetene har i verksatt – praktisk talt hele den foreslåtte bevilgning for 1979 er strøket, bare 0.6 mill kroner står igjen. Til glede for andre anlegg i fylket som til gjengjeld får liten eller ingen reduksjon.

Så driften neste år må vi basere på de ubrukte midlene fra i år.



"Kainogjengen" måtte alarmeres for nye grunnprøver i Hungerenbukta – Julian Johnsen (i luften) og Ernst Efraimsen.



Her fra den store kabeldragerdag – Vegvesenet stilte med 50 mann og det måtte mobiliseres også fra vegkontoret.

HVA GJØR DU NÅ? — DU UNGE PENSJONIST



Det er godt å ha hjelp. Borghild må også ta et "skippertak".

Å fratre jobben ved 62 år, er alt for tidlig, vil nok mange si, og det er forståelig — av økonomiske grunner eller at de føler at de har mere å gi. Andre igjen vil hevde at nå er det på tide å hoppe av — finne på noe annet — kanskje noe mere hobbypreget arbeid mens det ennå er noen krefter til overs.

Og det var det Karl Jensen, mangeårig formann fra Djupvik i Lyngen, gjorde, hoppet av — benyttet seg av den muligheten som foreligger, å kunne slutte 3 år før den offisielle aldersgrensen. Jensen som kommer fra et strøk i Kåfjord som har rekruttert mange stødige tjenestemenn for utedriften — representerer en gruppe som har vært med siden spaden, feiselens og trillebårens dager, en gruppe som har kunnet følge med i den rivende utvikling som har funnet sted i vegvesenet i etterkrigsårene — og som fant seg bra til rette også med alt det nye.

Hva driver slike som Karl Jensen med nå? Dette spørsmålet har streifet oss mange ganger, og en mandag formiddag — forholdsvist tidlig stakk vi ubedt innom hjemmet hans. Der var han selvfølgelig ikke. Nei, tidlig på morgenen hadde han dratt

til Havnnes med noe sjølprodusert tørrfisk, kunne kona hans, Borghild, fortelle. Men i kikkerten så vi at han nå kom tøfendé hjemover langs fjorden. Borghild satte på kaffekjelen og vi gikk ned til naustet for å hjelpe han.

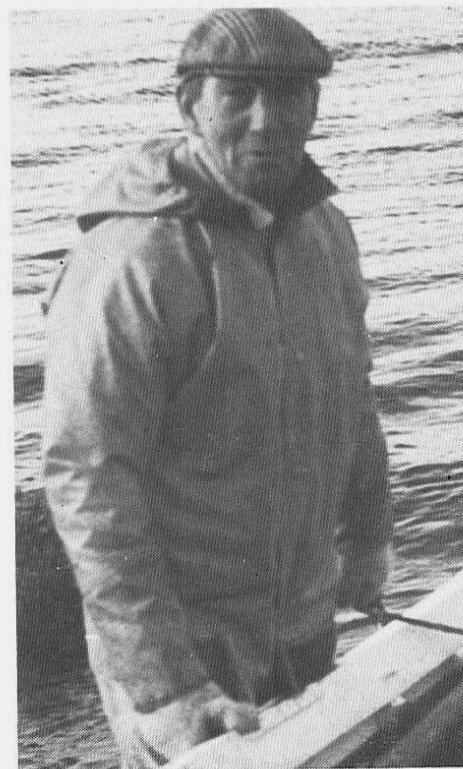
Senere over kaffekoppen kunne vi ikke dy oss, men måtte spørre om han ikke syntes det var vel tidlig å slutte — såpass ung som han var, — Svaret ble kort og godt, — nei. Som han selv sier:

"Hvorfor oppta plassen for yngre krefter. Nå står det lang kø foran alle arbeidsplasser som tilbys. Jeg har med mine 30 år i statstjeneste opparbeidet meg rett til full pensjon. Og har derfor ikke noe å hente økonomisk ved å arbeide utover denne grensen. Det er 3 år siden jeg sluttet nå. Hele min arbeidstid i vegvesenet har vært på anlegg. Riktignok har det for det meste vært i nordfylket, men tidligere var det ikke alle ganger så lett å far-

te fram og tilbake. Å være 14 dager borte i slengen var heller ikke så uvanlig. Nå kan man være hjemme hos kona hver dag", sier han og skotter bort på Borghild, som sier:

"Det var en overgang det også — å ha mannen hjemme hele dagen. Hjemmet hadde vært mitt domene. Hele uka gjennom kunne jeg innrette dagene som jeg ville. Mine vaner og uvaner var jeg alene om. Blir man flere, må det en liten omstilling til på mange måter. Men det er godt å slippe og være alene. Barna er reist ut og blir man syk så har man en å støtte seg til. Til å begynne med var nok han også litt rastløs før han for alvor fant seg til rette og tok fatt på de oppgavene som ventet".

Og Karl fortsetter:



Vegvesenet var en bra arbeidsplass, sier Karl Jensen.

"Tro nå ikke at det har vært 3 arbeidsløse år. Nei, 3 strevsomme år har det vært. Som så mange med oss her i strøket har vi et lite gårdsbruk med noen sauer. Arbeidsdagen har ikke sluttet til fastsatt tid på ettermiddagen. Riktignok kan man bestemme arbeidstid og tempo selv, men det er nok å henge fingrene i likevel. Mange ting skal ordnes og flikkes på også. Kanskje strever man for mye. Et uthus har jeg fått satt opp. Likeså et tilbygg til våningshuset og nye vinduer er satt inn. Vel nok kunne jeg ha leid hjelp til alt dette — om det da hadde vært hjelp å få. Pensjonen er såpass stor at den kunne nok gitt rom — også for dette. Men man er vant til å være selvhjulpne — og heller ikke er man vant til å bruke penger til noe man sjøl har mulighet til å utføre. Potetdyrking, vedhugst og alt det som hører med for oss som bor på landet krever også sitt".

— Og så fiske da!

"Å fiske "kokfisk" — det gjør jeg selvfølgelig og så gjerne. Så fremt det er vær, blir det "kokfisk" både for oss sjøl og flere med. Utover sen vinteren og våren så fisker jeg for å henge. Nå hadde jeg vel 100 kg tørrfisk for salg, bra pris for den. Med motor på robåten bærer det ut på andre sida av fjorden hvor jeg fisker, jo — det er trivelig på sjøen.

Når man bare har helsa i behold, er det ingen sak, verken med det ene eller andre. Kona hjelper til og vi har til alt hell vært friske begge to".

Etter som praten går, skinner det gjennom at gleden over barn og barnebarn er stor. Nå er det bedre tid og stunder å være sammen med dem. Å få barn og barnebarn på besøk er gildt. Sikkert ikke godt å si hvem som koser seg mest.

"Vegvesenet har vært en bra arbeidsplass. Jeg angret ikke på det valget. Pensjonen lever man bra av. Lønnsstigningen kommer også oss til del.

Enkelte lange vinterdager — og kvelder kan det nok bli. Da blir det mye kaffedriking og rek i nabogårdene", slutter Karl.

KAN DE "EVIGE" PENDLERE PERIODEVIS AVLØSES?

Vi har en del anleggsfolk som nærmest er evig dømt til ukependling. År etter år er det bare i helgene de ser sine familier. Kan vi av og til gi disse mulighetene til å bo hjemme et halvt eller et helt år ved at de bytter jobber med folk i vedlikeholdstjenesten? Kan man vinne den rette forståelse for en slik tanke, skulle det ikke by på praktiske vansker, hevdet overingeniør Andreas Setsaa på et kontaktmøte med utedriftens tjenestemenn som samarbeidsutvalget arrangerte i Tromsdalen 25. september.

Nå presiserte Setsaa at slik arbeidssituasjonen har vært de senere år, berører ikke dette pendlerproblemet som er nevnt, spesielt mange. I anleggssektoren har man jo nå lenge vært begunstiget med en variert og spredt drift og dette har bidratt til at de aller fleste har kunnet bo hjemme. Men de som har en slik pendlertilværelse at de år etter år må bo borte fra familien – de føler nok kanskje at de nå, i hvert fall periodevis, bør få avløsning.

Etter at lønns skillet mellom anleggs- og vedlikeholdsarbeide er opphevet, synes nok mange det er visse fortrinn å være i vedlikeholdet og det er registrert en klar tendens til at anleggsfolk søker seg over til vedlikeholdet når anledning bys.

Setsaa pekte videre på det uheldige i at erfarne anleggsfolk i for stor grad søkte vedlikeholdstjenesten. Han forsto godt de tjenestemenn som gjorde dette, men for anleggsdriften er dette ikke en ønskelig utvikling – en viss stabilitet i arbeidsstokken er nødvendig for å holde effektiviteten oppe.

Når Setsaa hadde tatt opp dette temaet nå, så hadde det også sin bakgrunn i at man i tiden framover måtte være forberedt på økt pendlervirksomhet. De signaler som hittil var løpt inn fra myndighetene tyder på at de økonomiske innstramninger også ville ramme vegvesenet. Setsaa antok at det ville bli nødvendig med ad-

skillige forflytninger av arbeidsstokken om vi skulle makte å holde sysselsettingen. Hvor lenge vegvesenet vil befinne seg i slik situasjon, er det neppe noen som kan spå om, men pendlerproblemet vil altså forsterke seg, flere enn i dag vil komme til å føle det på kroppen.

Hvis man går inn for en bytteordning mellom anlegg og vedlikehold for en del tjenestemenns vedkommende, ville det sikkert straks reise seg en del spørsmål/problemer og noen full oversikt over disse, hadde ikke Setsaa, men de er sikkert ikke verre enn at det måtte kunne finnes løsninger såfremt prinsippet kan aksepteres, sluttet Setsaa.

I debatten som fulgte kom det frem både betenkn timer og lovord om en slik ordning som var skissert i innledningsforordet.

Betenkningene gikk både på det formelle og på det faglige. Formelt er ved-

*Fritz Figenschou
(foran) og Hans H.
Jensen – her i
Kaperdalstunnelen
– hører til de som
har pendlererfaring.*



likeholdsfolkene ansatt for å tjenestegjøre i et bestemt område, riktignok er de ledige stillinger i de senere tid blitt avertert med et forbehold om tjenestegjøring i andre deler av fylket, men dette er da, helst myntet på dekkelegging.

Det ble også reist tvil om hvordan anleggsfolk kunne gli inn i arbeidsoppdrag som krevde stor lokalkjennskap, ikke bare med vegene men også med befolkningen langs vegene. En tjenestemann i vedlikeholdet burde også bo høvelig til, ble det framhevet.

Til de som uttrykte seg mest betenkelig ble det presisert at det ikke dreide seg om total utskifting av vedlikeholdsfolkene, men en plass i en og annen av patruljene – dette kunne i enkelte tilfelle også bety litt "nytt blod", underforstått at det i alle yrker kan oppstå yrkesblindhet.

Man fikk også såvidt positive reaksjoner fra vedlikeholdsfolk at en av de ansatte som tidligere hadde følt pendlerproblematikken på kroppen, sa seg villig til å avløse anleggsfolk i perioder hvis det skulle bli aktuelt i det område han tilhørte.

Det ble også hevdet at noe av årsaken til pendlerproblemet skrev seg fra at vi i sin tid gikk for langt i funksjonsdelingen og at en viss oppmyking på dette feltet nå kanskje var på sin plass.

Som en konklusjon på debatten omkring dette pendler temaet, kan man vel si – forståelsen for de problemer som følger de berørte pendlere og for eventuelle avløsere, er til stede. Videre kan man vel også si at rent generelt, kan det ikke by på uoverkommelige vansker å gjennomføre en ordning – ikke slik situasjonen er i dag. Men øker pendlervirksomheten som antydnet av Setsaa, da kreves det adskillig planlegging og mulig også formelle endringer for at ulempe kan bli fordelt mest mulig rettferdig og betryggende.

En god debatt om et interessant tema og vi inviterer også leserne til å bidra med synspunkter – spaltene i "Vegstikka" er åpne!

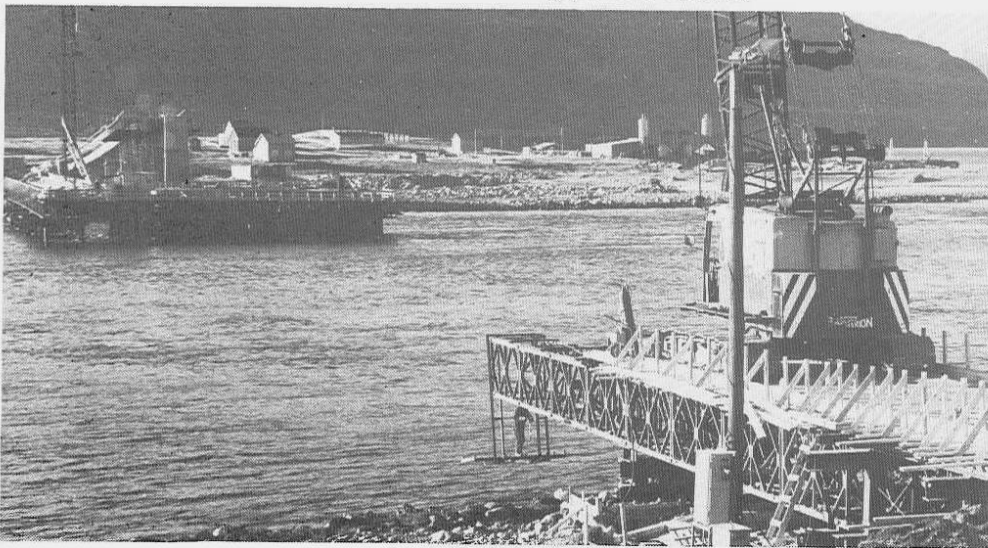
SØRSTRAUMEN BRU – RAPPORT NR. 4

Konturene av Sørstraumen bru trer stadig mere tydelig fram på Sørstraumensiden med brudekke og det hele. Det har vært intens virksomhet her etter ferien – mere enn hva den menige mann kan vurdere.

Blant annet har det foregått et tidkrevende grunnarbeid med hovedfundament og peiling under vann, og det er jo ikke så godt å få øye på. Derimot festes blikket raskt mot de høye tårn som rager opp på hver side av straumen. Den før omtalte kabelbane (gondolbane) vil være i drift i begynnelsen av oktober måned.

Kontrolling. Thor Schefte forteller at bruken av en slik kabelbane til frakting av materiell og arbeidsfolk ikke går upåaktet hen. Banen er nokså spesiell og har vakt interesse blant publikum.

Fire mann fra Sveits har drevet med monteringen i en måneds tid nå.



Bruhodet på Nordstraumensiden er etablert

Straks kabelbanen er ferdig satses det for fullt med arbeidet på Nordstraum-siden. Arbeidsbrua her er påbegynt og regnes ferdig rundt årsskiftet.

På Sørstraum-siden står det igjen å utføre overbygningen på siste sidefelt. I slutten av oktober regnes brua på denne siden av straumen å være ferdig.

Pengeforbruket hittil har rundet 11.5 mill. kroner men har ikke overskredet rammen av oppsatte kostnadsplan.

Ellers har alt stort sett gått etter programmet. Og brua over straumen står nok forhåpentligvis ferdig juni 1980 som planlagt, slutter Schefte.



Brua tar form på Sørstraumensiden

VEGAVLEVERINGENE 1978 AVSLUTTET

Også i år kunne vi foreta avlevering av en rekke anleggsparseller, ikke mindre enn 111 km riks- og fylkesveger sto ferdige – i tillegg overleverte vi til kommunene drøye 2 km gang- og sykkelveger.

De vegene som nå formelt ble overført til vedlikeholdstjenesten, representerer en betydelig styrking av kommunikasjonsnettet for fleres vedkommende rene landevinninger.

Vi tenker spesielt på at store bygdesamfunn som Senjehopen/Mefjordvær, Sommarøy og Grøtffjord nå er knyttet til vegnettet. På Sommarøy ble dette da også behørig markert med åpningstale av fyl-



NRK – var også til stede – her markerer fylkesordfører Alfred Sagelvmo fullføringen av Sommarøy bru.

kesordføreren på Sommarøybrua og med etterfølgende festivitas på stedets skolehus der bygdefolket og fylkets samferdselsmyndigheter hadde satt hverandre stevne.

I Mefjordvær var en opprivende vegstrid nå brakt til slutt, vegen Mefjordbotn – Grashopen er en realitet og dette antar vi alle nå er glade for. Det blir nok spennende å se hvor stabilt dette vegsambandet kan bli, spesielt vinterstid.

Viktig var også at et gammelt krav om sambindingsveg mellom Kvæfjord og Tjeldsundstrøket med vegen over Storfjord nå er løst. At det sto ferdig et nytt ferjeleie på Borkenes, skal heller ikke glemmes.

Med fullføring av vegruten Minde – Ursfjordbotn – Nordfjordbotn var nå et større fylkesvegprosjekt brakt til avslutning.

Men også i riksvegsektoren var viktige oppgaver gjennomført – rv. 867 over Grytøy hadde fått en betydelig ansiktsløfting. Mellom Årsteinstraumen og Storfossen i Gratangen vil trafikanter som ikke har vært der på en stund, neppe kjenne seg igjen på en nærmest ny veg.

Mellom Skøelv og Nordstraumen står etter avleveringen i høst nå bare en mindre parsell igjen før hele denne strekningen er utbedret, og i rv. 855 mellom Finnfjordeidet og Finnfjordbotn har vi gjen-

nom delvis omlegginger fått en tidsmessig veg.

De trafikale forhold ved Storsteinnes er nå adskillig forbedret gjennom omlegging av E-6 her. Dette arbeidet representerer faktisk også noe nytt i vegvesenet her i fylket, idet vi samtidig bygget en gang- og sykkelbane langs den samme parsellen.

Også nordfylket har fått sine vegforbedringer med utbedringer av parsellene Sandbukt – Tverrelv og Sandheselv – Karvik i rv. 6.

Vegavleveringene omfattet også en del mindre arbeidsoppgaver, men viktige nok. Bl.a. er flaskehalsen som for svake bruer fjernet ved at noen av disse er bygget om – Nordre Vannvåg i Karlsøy, Rottenvik og Elvejord i Lyngen, Tverrelv i Nordreisa, Oppkomelv i Balsfjord – alle i fylkesvegruter.

Her er den komplette liste:



Ved Storsteinnes er E 6 omlagt og her ble bygget gang- og sykkelbane samtidig. Gamle Sagelv bru, som vi ser i forgrunnen, er innlemmet i gang- og sykkelbanen.



Gamle ærverdige Rottenvik bru skimtes gjennom nymotens greier.

| | Vegparsell | Kommune | Riksvæg km | Fylkesveg km |
|---------|------------------------------|------------------|---------------|-----------------|
| Rv. 83 | Seljestadvegen m/fortau | Harstad | 2,0 | |
| Rv. 867 | Ervik bru | » | 0,3 | |
| Fv. 6 | Sama X 850—Skjæret | » | | 1,5 |
| Rv. 867 | Bjørnrå—Fenes | Harstad/Bjarkøy | 11,9 | |
| Fv. 14 | Storvann—Storjord | Harstad/Kvæfjord | | 3,8 |
| Fv. 1 | Borkenes ferjeleie | Kvæfjord | | 0,1 |
| Rv. 825 | Årsteinstraumen—Storfossen | Gratangen | 7,5 | |
| Rv. 84 | Skølv—Nordstraumen, del | Sørreisa | 3,2 | |
| Fv. | Bakkejord—Lyshaug | » | | 4,8 |
| Fv. 252 | Mefjordbotn—Grashopen | Berg | | 11,2 |
| Rv. 86 | Vegkryss med fv. 263 | Lenvik | — | |
| Rv. 855 | Finnfjordeidet—Finnfjordbotn | » | 4,4 | |
| E-6 | Omlegging ved Storsteinnes | Balsfjord | 1,4 | |
| Fv. 287 | Oppkomelv bru | » | | 0,2 |
| Fv. 184 | Kirkvik—Nordfjordbotn | » | | 12,4 |
| Fv. 305 | Veg i Vannvåg | Karlsøy | | 0,9 |
| Fv. 294 | Sørbotn—Andersdal, deler | Tromsø | | 9,7 |
| Fv. 54 | Veg/bru til Sommarøy | » | | 4,9 |
| Fv. 57 | Ersfjordeidet—Grøtfjord | » | | 13,4 |
| Fv. 311 | Elvejord bru | Lyngen | | 0,1 |
| Fv. 311 | Rottenvik bru | » | | 0,3 |
| Fv. 341 | Tverrelv bru | Nordreisa | | — |
| Rv. 6 | Sandbukt—Tverrelv | » | 8,5 | |
| Rv. 6 | Sandneselv—Karvik | Kvænangen | 8,3 | |
| | Sum | | 47,5 | 63,3 |

I tillegg kommer gang- og sykkelveger langs E-6 ved Storsteinnes 0,8 km, langs rv. 83 ved Brokvik 0,5 km og i Seljestad/Harstadbotn 0,9 km.



I Mefjorden kunne fylkesordførere gratulere ordfører Roald Nymo med ny veg og med vegsjefen og fylkesmannen i bakgrunnen ved denne anledning.

17 PROSENT AV LANDETS OTTADÉKKER I TROMS

Når vi her i Troms først fattet interesse for Ottadékket — så gjorde vi det til gangs også — vi ble etter hvert ved siden av Oppland og Telemark et foregangsfylke når det gjelder legging av dette vegdekke. — Av de ca. 6000 km Ottadékke som er lagt her i landet, finner vi ca. 950 km eller 17 prosent i Troms.

Hva er så dette Ottadékke?

Det er det vi kaller for overflatebehandling og etter en metode som er uteksperimentert ved Veglaboratoriet i Oslo. Så dette vegdekke må derfor kunne sies å være norsk. Navnet har det fått etter at det ble lagt på en lengere vegstrekning i Ottadalen som prøve. Dette var i 1963 og syntes snart å være såpass vellykket at flere prøvestrekninger kom til i årene som fulgte.

I 1969 innså også vi fordelene med dette dekke og vi gikk til innkjøp av nødven-

dig utstyr. Og utstyret som brukes i dag er da sprøytevogn, singelspreder og gummi-hjulsvals. Det beskriver i grunnen også framgangsmåten. Først sprøytes en asfaltolje, så legges et lag singel i størrelse 0,12 mm og deretter valses dette. Vanligvis gir vi vegene våre en dobbel overflatebehandling og det vi si at vi gjentar den samme prosessen.

Til et vanlig dobbelt Ottadékke medgår til hver kvadratmeter 40 liter grus og 3,5 liter olje. Kostnadmessig utgjør Ottadékke omlag 2/3 av hva et oljegrusdekke koster og halvparten av et asfaltdekke.



Hele Ottadékkeprosessen i gang i Mefjorden



Ottadekket kan være lunefullt – det fikk Vilgunn Gregusson fra fylkesmannens kontor erfare under avleveringen av Sommarøy bru.

Slitestykken er dessuten faktisk noe større enn på et oljegrusdekke, men her er det diverse andre forhold som også spiller inn når man skal velge dekketype. Blant annet må vi stille et strengere krav til forarbeidene, underlaget må også være helt slett, Ottadekke blir nemlig som underlaget – det kan ikke justeres under leggingen slik vi kan gjøre med oljegrusen. Ottadekket er videre mer utsatt for svetting når temperaturen stiger samtidig med stor trafikk. Dette må da avhjelpes med strøing av fin grus.

Men som nevnt, der det bare er nødvendig med minimale forarbeider, f.eks. på nybygde fylkesveger, er det så absolutt økonomisk å legge Ottadekke som et per-

manent dekke. Det vil da prismessig faktisk i mange tilfelle kunne konkurrere med tradisjonelt grusdekke.

Er derimot vegens bæreevne noe svak, foretrekkes oljegrus som er et mykere dekke.

Ottadekke kan man også bruke som et billig overtrekk på krakkelerte gamle asfaltdekker og som etterbehandling av et penetrert og forkilt pukklag.

Ellers legger vi det ofte som et foreløpig dekke på veganlegg som senere skal asfalteres.

Karakteristisk for Ottadekke er at det støver noe de første dagene og en viss fare for steinsprut er det og før grusen har satt seg. Hastigheten må derfor reguleres inntil forholdene har bedret seg.



Kristian Myrvold leder dekkeleggingen

NÅR BILTILSYNET GÅR TIL SJØS

Mennesket lever ikke av brød alene – sies det – litt fisk må også til – og denne regel prøvde da også biltilsynets folk å etterleve i sommer.

Vår egen biltilsynssjef sto som vert og guide for konsulentene Johansen og Steiro fra Vegdirektoratet under en befarings i Troms på forsommeren i år. Foruten drøfting av budsjett og diverse andre økonomiske temaer, skulle også alle stasjonene i fylket tas nærmere i øyensyn. Man kom også til Storslett og kunne her orientere seg om byggarbeidene med den nye veg-

stasjonen hvor det inngår et fellesanlegg for biltilsyn/vegvesenet.

Det var her den fatale ide ble unnnfanget. En oppsummering brakte for dagen et særlig mangelfullt kosthold så langt i befaringsen. Båt ble skaffet til veie og med humøret på topp ble det lagt ut fra Sørkjøsens strand denne fine sommerkvel-

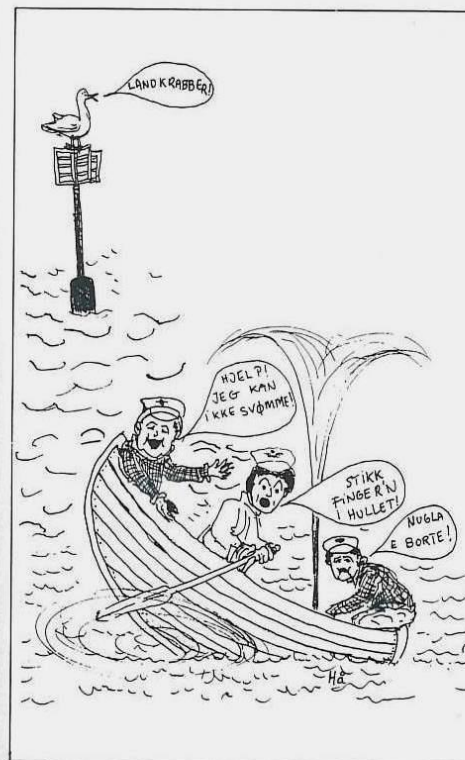
den. Riktignok hadde en forsiktig røst antydnet om nuggelen var på plass, men tvilren ble fort brakt til ro. For hadde ikke biltilsynssjefen selv akkurat maken av denne båten og der var aldeles ikke avsatt plass for noe nuggelhull. Dog var det en som dristet seg til å bemerke at vi nok ville merke om det motsatte var tilfelle og nuggel manglet.

Nå, fiske pågikk med liv og lyst, riktignok foreligger ikke innmeldt fangstkvantum, men forsøk på fiske må i hvert fall antas å ha foregått.

Midtfjords, 200–300 meter fra land, begynner pliktene å flyte – Nuggla! – Nå var ikke bare gode råd dyre, det skulle være sterke råd også.

Med diverse konsulentfingre skiftesvis i nuggelhullet, nådde man i land med fulltallig mannskap, sliten, men glad.

Moraleen må være som i trafikkreglene står – også for biltilsynets folk – føreren skal alltid forvisse seg om at kjøretøyet er i forsvarlig stand før kjøringen starter.



PENSJONISTTURER



Deltakerne på Kilpisjärvituren

Så kunne vi atter by noen av våre pensjonister og det med ektefeller, på bussturer til steder de mere sjelden ferdes. Det er SU som hadde stilt penger til disposisjon og disse strakk denne gang til 2 turer.

Den ene turen var for de som var hjemmehørende i Tromsø/Kvaløya-området.

17. august bar det med buss fra Tromsø og over grensen til Kilpisjärvi. Her ble det servert lunsj på turisthotellet og en handelstur i det nye varehuset var det også høve til for de som ønsket det. Det strålende sommerværet viste Ski-

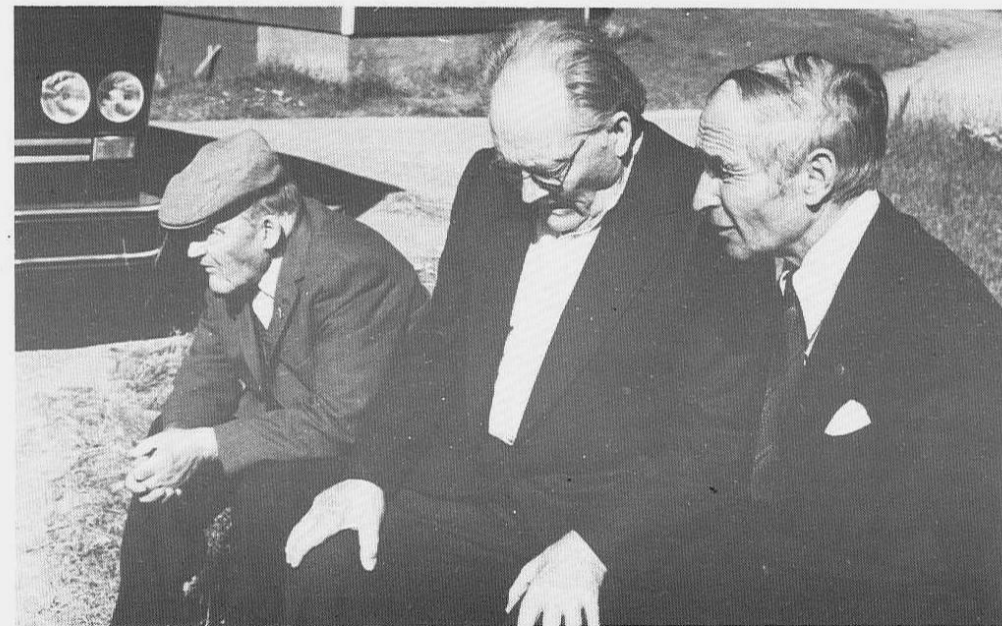
botndalen og høyfjellet fra sin beste side.

Et par dager før gikk en annen tur fra Finnsnes for de som soknet til dette vegmesterområdet. Via Salangen og ytre Gratangen snodde bussen seg fram til Gratangen Turisthotell hvor mat og drikke ble behørig fortært. Etter en omvisning på bygdetunet i Bardu gikk turen tilbake til Finnsnes igjen.

En dagstur med buss – noe nytt å se – kaffe, mat og en prat med tidligere arbeidskamerater. Det er det som tilbys. Vi hadde inntrykk av at alle koset seg.



Fra turen til Gratangen – Kristian Fagerheim, Håkon Moe og Klaus Ingebrigtsen



Fra turen til Gratangen – Olaf Nymo, Toralf Krogseng og Palmer Kalbekken

TRAFIKKEN PÅ BOMPENGEBRUENE I TROMS ØKTE MEST I 1977

Av de 11 bompengeprosjekter vi for tiden har her i landet, hadde trafikken på Gisundbrua og Sandnessundbrua større økning fra 1976 til 1977 enn ved noen av de andre prosjektene.

Det var ellers bare Drammensbrua på E-18 i Buskerud og Sotrabraua på rv. 555 i Hordaland som kunne oppvise større trafikkmengde enn Sandnessundbrua.

Det var bare 2 kjøretøyer som skilte Tjeldsundbrua fra Gisundbrua i trafikkmengde, men økningen av trafikken lå prosentvis noe under. Vi ser her trafikktallene for bompengeprojektene her i landet:

| Riksveg nr. | Prosjekt | Fylke | Årsdøgntrafikk Sum kjøretøyer | Endring i årsdøgntrafikk 1976–77 i prosent |
|-------------|---------------|------------------|----------------------------------|---|
| 108 | Hvalerveien | Østfold | 760 | ÷ 0,5 |
| E-18 | Drammensbrua | Buskerud | 14262 | — |
| E-76 | Haukelivegen | Hordaland | 738 | 1,0 |
| 555 | Sotrabraua | » | 2868 | 18,9 |
| 15 | Måløybrua | Sogn og Fjordane | 876 | 16,5 |
| 654 | Herøybrua | Møre og Romsdal | 732 | — |
| 82 | Andøybrua | Nordland | 236 | 10,8 |
| 19 | Sortlandsbrua | » | 993 | 18,2 |
| 19 | Tjeldsundbrua | Troms | 1142 | 11,5 |
| 86 | Gisundbrua | » | 1144 | 20,3 |
| 862 | Sandnessund | » | 1656 | 19,8 |

TRAFIKKØKINGEN STOR OGSÅ ANDRE STEDER

Ved de maskinelle tellepunktene Nordberg i E-78 ved Tromsø og Gangsås i rv. 83 ved Harstad, kunne vi også registrere tildels stor trafikøkning fra 1976 til 1977.

| Tellepunkt | Årsdøgntrafikk (ÅDT) | Sommerdøgntrafikk % ÅDT | Yrkesdøgntrafikk % ÅDT | Høyeste døgntrafikk % ÅDT | Endring i ÅDT % | Nattrafikk i % av dagtrafikk 1977 |
|------------|-------------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------------|--------------------|---|
| Nordberg | 2.420 | 119,3 | 103,8 | 190,5 | 12,5 | 11,1 |
| Gangsås | 8,455 | 105,0 | 108,1 | 170,7 | 16,4 | 12,9 |

DET TELLES OGSÅ PÅ FYLKESVEGER

Som et ledd i planleggingen av opprusting av fylkesveger har det i 1977 vært foretatt manuelle trafikktellinger ved i alt 5 tellepunkter. Her har det ikke tidligere vært foretatt tellinger og resultatene vi viser nedenfor baserer seg på 10 tellinger, hver på 16 timer, og fordelt over hele året:

| | | ÅDT 1977 | | | ÅDT 1977 |
|---------|---------------------|-------------|--------|---------------------|-------------|
| Fv. 1 | Berg, Kvæfjord | 251 | Fv. 55 | Henrikvik, Tromsø | |
| Fv. 53 | Krokelv bru, Tromsø | 5.101 | | — mot Eidkjosen | 363 |
| Fv. 53 | Movik, Tromsø | 1.093 | | — mot Nordfjordbotn | 183 |
| Fv. 263 | Trollvik, Lenvik | 511 | Fv. 57 | — mot Ersfjordeidet | 234 |

STØRRE ANTALL TELLEPUNKTER I 1978

I forbindelse med arbeidet med rullering av Norsk Vegplan, telles det på ikke mindre enn 24 punkter inneværende år.

Resultatet av disse tellinger som foregår 10 ganger fordelt over hele året, vil nok ikke foreligge ferdigbehandlet før våren 1979.



Gisundbrua — her med nytt bruhodekryss — hadde størst prosentvis trafikøkning i 1977

FREMMEGJØRING I VEGVESENET

Jeg tar det som en anklage og ber også den øvrige ledelse merke seg dette og vi bør sammen etterstrebe å rette på det, sa vegsjef Herleiv Solberg i SU da det ble pekt på at den manglende kontakt mellom de ansatte og den administrative ledelse var en viktig årsak til at mange følte en stigende fremmedgjøring i vegvesenet.

Den økende spesialisering må nok ta hovedskylden for at kontakten ikke er som den burde være, men vi er nok også etterhvert blitt alt for formelle – alle møter og sammenkomster blir dirigert etter strengt oppsatte programmer – møtedeltakerne føler seg usikker på om hvilke problemer/spørsmål som man egentlig kan ta opp på de forskjellige møtene, også de kontaktmøtene som SU arrangerer. Kunne man vri litt på strenge møtelinjer, myke opp etter hvert etablerte vaner, så var god kontakt mellom ansatte og ledelse alt for verdifullt til at man skulle holde på det formelle. Og mange kan ennå huske de tider da dette problemet ikke eksisterte – ingeniørene hadde tid til en prat med anleggs- og vedlikeholdsfolk både titt og ofte, om arbeidet – vær og vind – kone og barn – og så fulgte det gjerne en god historie. Dette var noe av det som ble trukket frem da SU debatterte emnet om fremmedgjøring i vegvesenet og SU kunne da gi slik uttalelse:

Samarbeidsutvalget er klar over tendensen til fremmedgjøring i et industrialisert og teknokratisk samfunn hvor bedriftenes ekspansjon, oppdeling i funksjoner er en følge av utviklingen mot mer og mer spesialisering. Disse tegn har allerede markert seg også innen vegvesenet. Men med utgangspunkt i å være seg problemet bevisst ligger en oppfordring til å motarbeide tendensen.

Samarbeidsutvalget mener dette skulle være godt mulig innen vegvesenet.

Samarbeidsutvalget ser noe forskjellig på forholdene i utedriften og innen et vegkontor. I utedriften på anlegg og vedlikehold vil trivselen i høy grad være avhengig av forholdet mellom bestyrer, vegmester/oppsynsmann, formenn og den enkelte arbeidstaker. En god informasjon om helheten i det enkelte prosjekt er av stor betydning for et godt samarbeid under prosjektets utførelse og den enkeltes forståelse av egen innsats. Det er først og fremst ledelsen som her har ansvaret. Den må engasjere seg sterkt i informasjonsvirksomheten, legge fram detaljerte opplysninger om det forestående prosjekt, og peke på de problemer som kan ventes å oppstå. Ledelsen bør drøfte med samtlige deltakere i prosjektet det nødvendige utstyr, arbeidsmetoder, tempoplan, og ikke minst avslutningsfasen, hvor det miljømessige ofte trer i forgrunnen og medvirker til at den enkelte kan føle seg tilfreds med resultatet.

Uformelle, åpne og gjerne humørfylte samtaler mellom ledelse og tjenestemenn ute på arbeidsplassene vil i høy grad kunne eliminere følelsen av å bli oversett i utedriften. Verneombud og tillitsmenn bør i særlig grad ha et våkent øye for trivselen på en arbeidsplass.

Samarbeidsutvalget føler seg overbevist om at slike tillitsforhold med gjensidig

respekt for den enkeltes plass i prosjektet vil virke stimulerende og befordre trivsel og følelsen av å utføre meningsfylt arbeid. Viser en godvilje på disse områder, mener samarbeidsutvalget at den gjennomsnittlige bemanning på de ymse prosjekter i Troms fylke ikke er større enn at fremmedgjøringen ikke skulle være noe stort problem.

Innføringsfasen med nyansatte i vegvesenet, uansett hvor de arbeider, er svært viktig.

Samarbeidsutvalget antar at det er inne på vegkontorene med større antall ansatte fordelt på avdelinger og seksjoner fremmedgjøring har lettest for å gjøre seg gjeldende. Også her vil mye være avhengig av den respektive avdelings seksjonsleders vilje til å trekke sine medarbeidere inn i drøftelse av oppgavene. De regelmessige fagmøter kan danne grunnlag for en påfølgende informasjon overfor de ansatte i hver avdeling.

Samarbeidsutvalget forstår at det kun unntaksvis kan være hensiktsmessig med almannamøter i informasjonsøyemed når antall ansatte løper opp i 100 og derover. Derimot kan det være verd å forsøke noe hyppigere møter over grenselinjer mellom beslektede avdelinger til informasjon om og drøftelse av spørsmål felles for eller av interesse for vedk. avdelinger.

Samarbeidsutvalget er ellers kjent med at der innen vegkontoret er dannet klubber av ymse art, idrettsklubber, fotoklubb leikarring m.v., og at vegkontorets kantiner tillates disponert på fritid til sammenkomster og aktiviteter for de ansatte, alt i alt tiltak som skulle motarbeide tendensen mot fremmedgjøring.

Samarbeidsutvalget vil endelig peke på de senere års tildeling av velferdsmidler som i høy grad gjør det mulig med arrangementer og samvær for de ansatte.

Samarbeidsutvalget vil konkludere med at forholdene på mange måter ligger til

rette for en god sammensveising av de ansatte. Det er både opp til ledelsen og hver ansatt å vise initiativ til at disse muligheter utnyttes.

Samarbeidsutvalget vil på sin side medvirke til at så skjer.

NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

Tiltredelse ved biltilsynet:
Helge Skagseth tiltrådte som stasjonssjef ved biltilsynet på Finnsnes 1/9 d.å.

Einar Kronstad er inntatt som vekt-kontrollør (vikar) fra 28/8.

Tiltredelse ved vegkontoret:
Jens Jakobsen tiltrådte som avdelingsingeniør ved planavdelingen 12/8 d.å.

Anne-Mari Enoksen begynte som kontorassistent (vikar) ved skrivestua 15/8.

Likeså er Torill Larsen inntatt som kontorassistent (vikar) fra 21/8.

Per Indal er ansatt som tekniker fra 21/8.

Ved vedlikeholdsavdelingen tiltrådte Kjetil Løding som ingeniør 11/9.

Disse er fratrudd med pensjon:

Einar Jensen, Rotsundelv
Harald Halvorsen, Storslett
Toralf Johnsen, Grovfjord
Ole M. Sivertsen, Aspelund
Hedly Richardsen, Kvaløysletta
Johan Heimstad, Evenskjer



Nytt anlegg: ARBEIDENE PÅ HUSØYVEGEN I GANG

I juli rullet de første anleggsmaskinene inn i Husøydalen, og dette representerte starten på et nytt stort fylkesveganlegg på Senja.

Denne gangen er det folk på Husøy som kan se fram til fast vegforbindelse.

I dag er Husøy tilknyttet vegnettet gjennom ferjeforbindelse til Ørnfjordbotn via Fjordgård. Hvis alt går etter planen, skal ferja innen utgangen av 1981 være erstattet av ny veg fra Husøy over til fylkesveg 274 syd for Botnhamn.

Nyvegen som blir ca. 11,5 kilometer lang, går opp fra Husøy gjennom Husadalen til en høyde av vel 200 meter over havet. Her legges den i to tunneler på 920 og 750 meter gjennom fjellet, og følger så Huselvdalen ned til fylkesvegen mot Botnhamn. Vegen bygges i likhet med de fleste andre veganleggene på fylkesvegsiden etter vegklasse III, det vil si at vegbredden blir fire meter på rett linje. I kurver og der det skal settes opp rekkverk blir vegen gjort litt bredere.

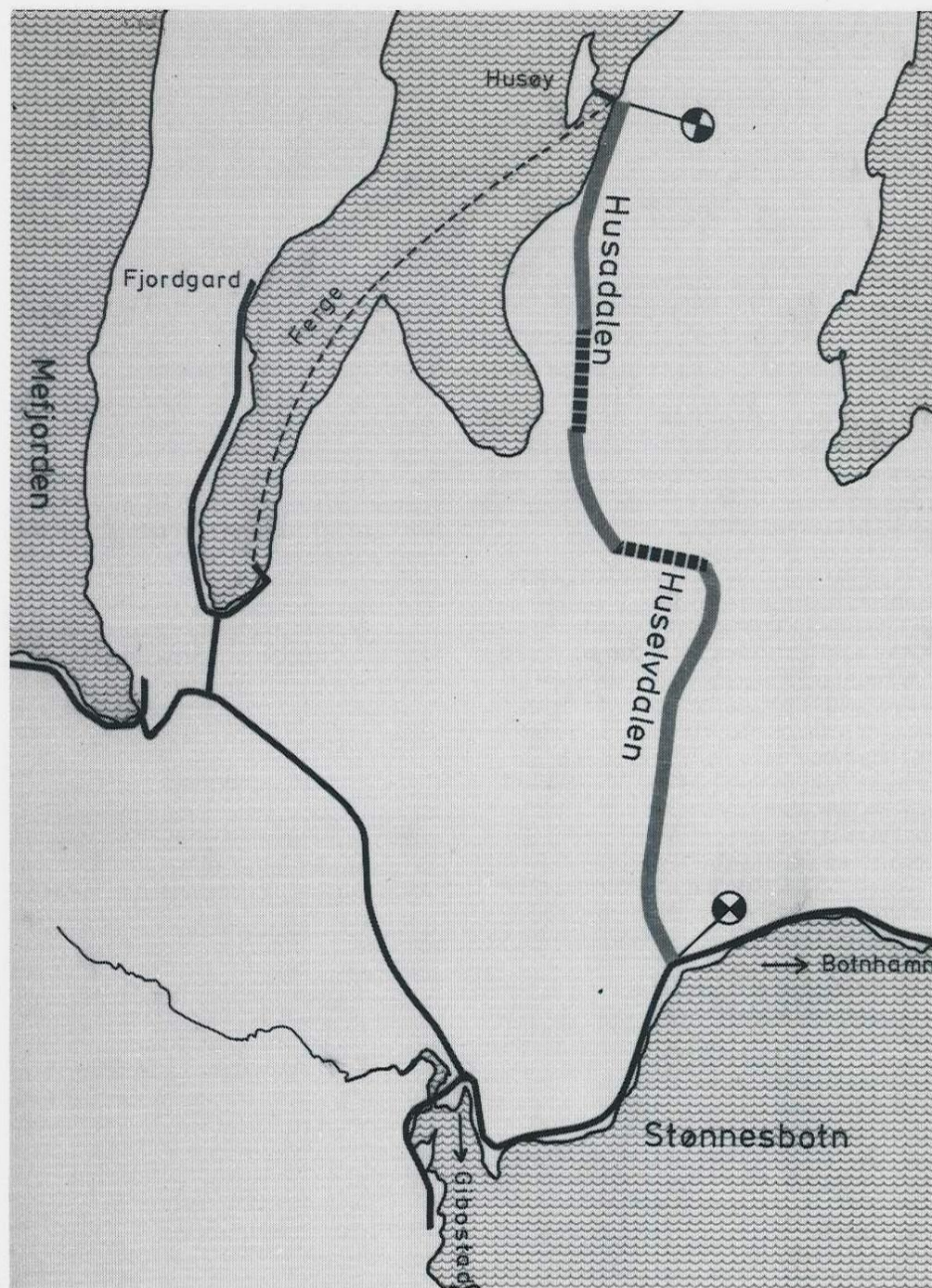
**Bruk
bil-
beltet**

Anleggsarbeidene startet opp fra Botnhamnsiden. I sommer ble det opparbeidet plass for brakkeleir i Botnhamn, og fundamentet og de fleste brakkene ble satt opp. De siste brakkene blir montert i disse dager. Leiren består av et kjedehus med plass for 20 mann og 2 kokker samt et kontorbygg som også skal tjene som innkvartering for oppsynet. Samtidig med arbeidene på brakkeleiren, ble det satt i gang bygging av anleggsveg opp gjennom Huselvdalen til det første tunnelpåhugget, det vil si en strekning på ca. fem km. Dette arbeidet skulle etter planen være ferdig til 20. september, men mye nedbør i september har ført til forsinkelser. Arbeidene med anleggsvegen og brakkeleiren ble lyst ut på anbud, og er utført av entreprenørfirmaet Einar Bræck A/S.

I vinter skal den første tunnelen drives. Dette arbeidet skal gjøres i egen regi, og tilriggingen starter så snart anleggsvegen til tunnelpåhugget er kjørbær.

Den videre drift bestemmes selvsagt av bevilgningstakten, men til neste år regner vi med å få ferdig vegen mellom tunnelene, slik at den siste tunnelen kan drives høsten/vinteren 79/80. Holder fremdriftsplanen, skal vegen stå ferdig i 1981, og det hele vil da ha kostet 26 millioner kroner i 1978-priser i følge overslaget.

Når dette skrives er ikke kjent i hvor stor grad innstrammingsiltakene vil ramme også dette anlegget – en revisjon av framdriftsplanen kan derfor komme på tale.



VERNE- OG MILJØTJENESTEN

Det foreligger nå en innstilling om organiseringen av verne- og miljøtjenesten i vegvesenet. I "Vegen og Vi" nr. 5/6 er gitt et sammendrag av denne innstillingen som nå er ute i fylkene til uttalelse. Både AMU og SU i Troms har behandlet saken.

Ettersom vi som nevnt i "Vegen og Vi" nr. 5/6 kan lese en fyldig omtale av innstillingen fra "Lunaas-utvalget" om organiseringen av verne- og miljøarbeidet i vegvesenet, vil vi her konsentrere oss om de synspunkter som kom fram da AMU og SU behandlet dette temaet.

AMU og SU hadde sammenfattende syn på det aller meste av innstillingen og merknaden disse to utvalgene gjorde, er disse:

ARBEIDSMILJØUTVALG

I dette avsnittet av innstillingen går man mot et felles sekretariat for AMU og SU. Sekretærfunksjonen for disse utvalgene bør være delt, som nå, idet man anser det for verdifullt at sekretærene også har andre arbeidsoppgaver. Det er imidlertid en forutsetning at oppgavene for AMU/SU prioriteres. Ved at sekretærfunksjonene sorteres under administrasjonavdelingen vil en kunne få en rimelig koordinering og mulig avløsning for hverandres oppgave.

VERNEOMBUD

AMU og SU har ingen motforestillinger til innstillingen på dette punkt, men vil presisere nødvendigheten av å holde verneombudene løpende aktivisert og motivert bl.a. gjennom opplæring. Man går ellers inntil videre inn for at hovedverneombudet som sådan fungerer på deltid. Norsk Arbeidsmannsforbunds representanter uttalte at de ville komme tilbake til spørsmålet om hovedverneombud på heltid.


VERNELEDER

AMU og SU går her inn for at vernelederen må kunne tillegges også andre arbeidsoppgaver i etaten, dog må verne- og miljøsaaker være hovedoppgave. Utvalgene begrunner dette bl.a. med at det antas at det også for verne- og miljøtjenesten vil være en fordel med verneleder som gjennom annen tjeneste styrker sin kunnskap om f.eks. vegarbeidsdriften. Man gikk også inn for at ordene "humanitær legning" i vurdering av en verneleders egenskaper, sløyfes.

ENTREPRISER

AMU og SU presiserer at ved entrepris må det gjøres helt klart i kontrakten hvem som har ansvaret for vernearbeidet på vedkommende arbeidsplass.

Når det gjelder muligheter for kontroll av leide bilers og maskiners sikkerhetsmessige standard, kan en se store praktiske problemer. Utvalgene er av den oppfatning at først og fremst må vegvesenets egne maskiner oppfylle kravene til sikkerhet.

Videre mener man at siste avsnitt i tilrådningsen bør gå ut. En anser det for å være en for tungvint ordning at verneleder og hovedverneombud skal komme med ved avgjørelse av større maskininnleie, likeså at verneombudene bør tas med på råd ved inntak av maskiner. Kravene til kontroll mener en er oppfylt i punktene foran i tilrådningsen. 

HVA ER MIN PENSJONSALDER?

Det har ved flere anledninger framkommet feilaktige oppfatninger av hva som er den faktiske pensjonsalder i utedriften. Vi vil derfor komme med en orientering i "Vegstikka".

ALDRERSGRENSER FOR TJENESTEMENN I UTEDRIFTEN

Fra 1/1 1974 er pensjonsalderen for alle tjenestemenn i utedriften 65 år. For tjenestemenn ansatt før 1/1 1974, som ønsker å fortsette og som fortsatt fyller kravene til stillingen er det anledning å stå til fylte 68 år (den gamle pensjonsalder) uten å søke om dette. Regelen om å kunne fratre 3 år før oppnådd aldersgrense gjelder fortsatt – forutsatt at alder og tjenestetid tilsammen utgjør 85 år.

Vi kan med andre ord si at en tjenestemann i driftsavdeling under visse forutsetninger kan fratre med pensjon ved fylte 62 år. Likeså kan han, om han ønsker det, fortsette i stillingen til fylte 68 år, hvis hans arbeidsforhold var begynt før 1/1 1974.

FOR OPPSYNSMENN

For oppsynsmenn er pensjonsalderen 68 år og for oppsynsmannsassistenter 70 år, men med rett til å fratre 3 år tidligere hvis alder og tjenestetid til sammen er 85 år.

HELSETJENESTEN

AMU og SU i Troms er av den oppfatning at det er urealistisk i dag å legge opp til en slik helsetjeneste som utvalget tilrår. Som kjent er det stor mangel på helsepersonell i Nord-Norge. En bør først og fremst bygge ut og videreutvikle den ordningen vi har. Det bør opprettes stillinger som bedriftslege på deltid eller heltid fylkene eventuelt i samarbeid med andre etater/bedrifter.

Man mener at en bør avvente opplegg fra sentralt hold, i og med at utvalget fo-

FOR TJENESTEMENN INNE

Når det gjelder tjenestemenn inne ved kontoret er pensjonsalderen for vegsjef, teknikere og merkantilt personell 70 år. For øvrige teknisk personell 68 år. Alle med rett til å fratre 3 år tidligere på ovenfornevnte vilkår.

Et utvalg arbeider for øvrig med en revisjon av aldersgrensebestemmelsene.

TJENESTETID FOR BEREGNING AV PENSJON

Har en tjenestemann 30 års tjenestetid som statsarbeider, får han full alderspensjon. Har han derimot 23 års tjeneste kan han fratre ved fylte 62 år, men da med 23/30 av full pensjon.

Det er også viktig å være oppmerksom på at alderspensjon gjennom Folketrygden begynner først ved fylte 67 år. Dette har spesielt stor betydning for de tjenestemenn som ikke har full pensjonsgivende tjenestetid i statens pensjonskasse.

Den som ønsker å fratre med alderspensjon bør være ute i god tid med pensjonssøknaden da en må regne med ca. 1/2 års ventetid før pensjonen begynner å løpe. Det er også en fordel at arbeidsledelsen kjenner til fratredelsen så tidlig at evt. nyinntak kan forberedes i god tid.

reslår å tilknytte Vegdirektoratet en medisinsk fagkyndig i samråd med fylkene for organisering av helsetjenesten, og avvente dennes eventuelle opplegg.

AMU og SU mener imidlertid at innstillingen er et godt grunnlag for det videre arbeid med å bygge opp en tilfredsstillende helsetjeneste. Man er imidlertid betenkt i å isolere stillingen som sosialmedarbeidere. Etablering av slike stillinger må ellers vurderes i sammenheng med tilgangen på andre stillinger i staten.

SAMARBEIDSUTVALGET

var samlet til møte i dagene 25. og 26. september — den ene dagen ble nytt til et kontaktmøte med de ansatte i utedriften i Tromsø-området. Fra kontaktmøtet og det interne SU-møte tar vi opp sakene — pendlerproblemer, verne- og miljøtjenesten og fremmedgjøring i vegvesenet — som egne oppslag annet sted i dette nr. av "Vegstikka".

SU fikk seg ellers forelagt en *drifts- og økonomirapport* så langt hittil i år og vegsjefen orienterte også om hvordan situasjonen sannsynligvis vil fortone seg neste år hvis de bebudede innstramningstiltak blir fulgt opp. Det ville bli nødvendig med visse tiltak lokalt for å kunne opprettholde sysselsettingen for våre egne folk — nevnt ble mindre bruk av entrepriser, bruken av kortidsinntatte måtte innskrenkes og etter som det særlig på anleggssektoren innstramningen kommer til å merkes, vil periodevis overføring til vedlikeholdsdrift kanskje komme på tale. Det ble også pekt på at mere nøktern vegplanlegging vil være et middel til å få igjen mer for bevilgningene.

Det forestående *personal- og organisasjonsutviklingsprosjekt*, (POU) som nå er i emning, ble berørt. Her ble nevnt at man burde kanskje gå noe forsiktig ut — vi er midt i tidkrevende arbeider med Norsk Vegplan og Troms fylkesvegplan — en avgrensning til det rent nødvendige som personalkartlegging/kartlegging av arbeidsoppgaver måtte klare seg i første omgang. Det ble i denne forbindelse også uttrykt forventning til at en slik undersøkelse kan bringe med seg forenkling av saksbehandlingen på enkelte områder.

SU tok også for seg et notat fra lederen

av maskinavdelingen om *vedlikeholdet av våre brakker*. Notatet var utarbeidet på bakgrunn av den henstilling som SU kom med i forrige møte om billigere brakkevedlikehold. Ettersom det ble vist til at Troms har store utgifter til brakkehold i sammenlikning med landet ellers, reiste det seg straks spørsmål om vi har for mange brakker — vi burde se nærmere på det. En vedlikeholdskostnad på 36.5% av bokført verdi, syntes for stort.

SU gikk ellers inn for *premiering av 2 forslag* — det ene var en tang for borkjerneprøver, det andre en forbedring av StarDust støvsamler.



Med 60 års dag

Asbjørn Nygård, Grovfjord 28/9.

Kyrre Eriksen, Finnsnes 28/9.

Ove Buvang, Botnhamn 30/12.

Med 50 års dag

Oddvar Skogstad, Salangsdalen 17/9

Oddmund Olsen, W. Churchillsv. 52,

Tromsø 4/10.

REGNSKAPSSYSTEMET HAR OGSÅ 10-ÅRSJUBILEUM I ÅR

Det er nå faktisk 10 år siden nåværende regnskapssystem ble innført ved Vestfold vegkontor som første i landet.

Men det var ikke for å feire noe jubileum at tjenestemenn fra forskjellige avdelinger i de 4 nordligste fylkene reiste til "Konferanse om bruk og videreutvikling av regnskapssystemet" i Bodø i slutten av august.

Fra Troms møtte driftssjefen, avdelingsingeniør Bjørn E. Selnes, oppsynsmann Asbj. Theodorsen og Charles Hermansen fra anlegg. Avdelingsingeniør Martin Eriksen fra vedlikehold og konsulent Ole Sandvik fra regnskap. Fra de andre fylkene var deltakere med stort sett samme bakgrunn, men i tillegg var vegmestrene representert, samt ledere for anlegg, vedlikeholds- og maskinavdelingene. Vegdirektoratet møtte med økonomisjef Schjøtz kontorsjef Haaland og bl.a. representanter for vedlikeholds- og anleggskontoret.

— Hvilke inntrykk sitter du igjen med etter denne konferansen? Vi spør driftssjef Bjørn Stensli.

— Etter at Vegdirektoratets folk hadde redegjort for bakgrunnen for konferansen, regnskapssystemets hovedtrekk, rapporteringsgangen og oppbyggingen og innholdet i EDB-listene, fikk vi forbedrede innlegg fra fylkene om praktisk bruk av listene, informasjonsbehovet, vurdering av systemet og rapporteringsgangen.

Stort sett har vi vel greie på hvordan regnskapssystemet virker, men følger vi likevel godt nok med? — Utnytter vi de muligheter som systemet gir?

Vi skulle etter hvert ha fått en god del erfaring med å bruke systemet. — Er vi

fornøyd? — Hvordan kan vi gjøre det bedre? — Det skjer mye innen EDB-teknikken, og vi må sammen med Vegdirektoratet være med på å utvikle et enda bedre system.

Vi som var med på konferansen i Bodø tror at det ennå er atskillig å hente i det systemet vi har, men vi er usikre på hvilken måte det best skal gjøres.

Ta kontakt med en av dem som er nevnt foran hvis du har synspunkter! slutter Stensli.

Vegvesenets epletre i Burfjord



— men hvor er eplene? lurer Margit Pedersen på. — Treet ble planten i 1958 av avdøde verkstedformann Karstein Bøberg, i "Vegstikka" nr. 1, 1972 brakte vi et bilde og en omtale av treet — vi konstaterer at det har vokset en god del, blomstrer hvert år, sies det, men eplene kommer ikke.

.. VEG · SPORT ..

FRA ÅRETS VEG-CUP I FOTBALL

Vårt fotballag greide igjen å kvalifisere seg for sluttspillet i VM ved å slå ut Nordland og Finnmark i den innledende runden som gikk i Bodø.

Sluttspillet var i år lagt til Hermannsverk med Sogn og Fjordane Vegkontor som arrangør.

Det har stått mange slag opp gjennom tidene i denne fjordtarmen som bærer navnet Sognefjorden. Om Tore Hund var med i slaget ved Fimreite på sine gamle dager, er vel tvilsomt, så derfor var det bare naturlig at Troms var representert i slaget ved Hermannsverk.

Bugnende frukttre kranset banen da vi som første lag entret stadion. Datoen var 26. aug., og motstanderen var Rogaland. Frukten var ennå ikke moden, og gjorde samme nytten som fluesopp. Spillet foregikk i aggressivt og høyt oppdrevet tempo, men som for Grev Moltke og andre pæresorter, viste det seg snart at det også var noe umodent over spillet ute på gressparketten. Banen var såpeglatt, og i stedet for pasningsspill, ble det tilfeldighetenes spil som fikk råde.

Verken Troms eller Rogaland maktet å få noe markert overtak i banespill. I en slik kamp gjelder det å ha alliert seg med fru Fortuna, og det hadde tydeligvis Rogaland greid bedre enn våre gutter.

Rogalendingene ledet 2-0 etter halvtid. Kanskje ikke ufortjent, men noe heldig. I andre omgang gikk de opp til 3-0, før vårt mannskap startet et stormløp mot oljefylkets mål. Vi reduserte til 3-1 og 3-2, og utligning lå i luften. Men sluttsekundene tikket for fort, og resultatet ble 3-2.

Neste kamp Troms skulle spille var mot Nord-Trøndelag. Etter nederlaget i den første kampen var ikke motivasjonen den

beste. Vi tapte også denne kampen, med resultatet 0-1. Dermed var vi definitivt utslått.

I finalen vant så Rogaland over Vestfold, så vi ble i alle fall utslått av det beste laget.

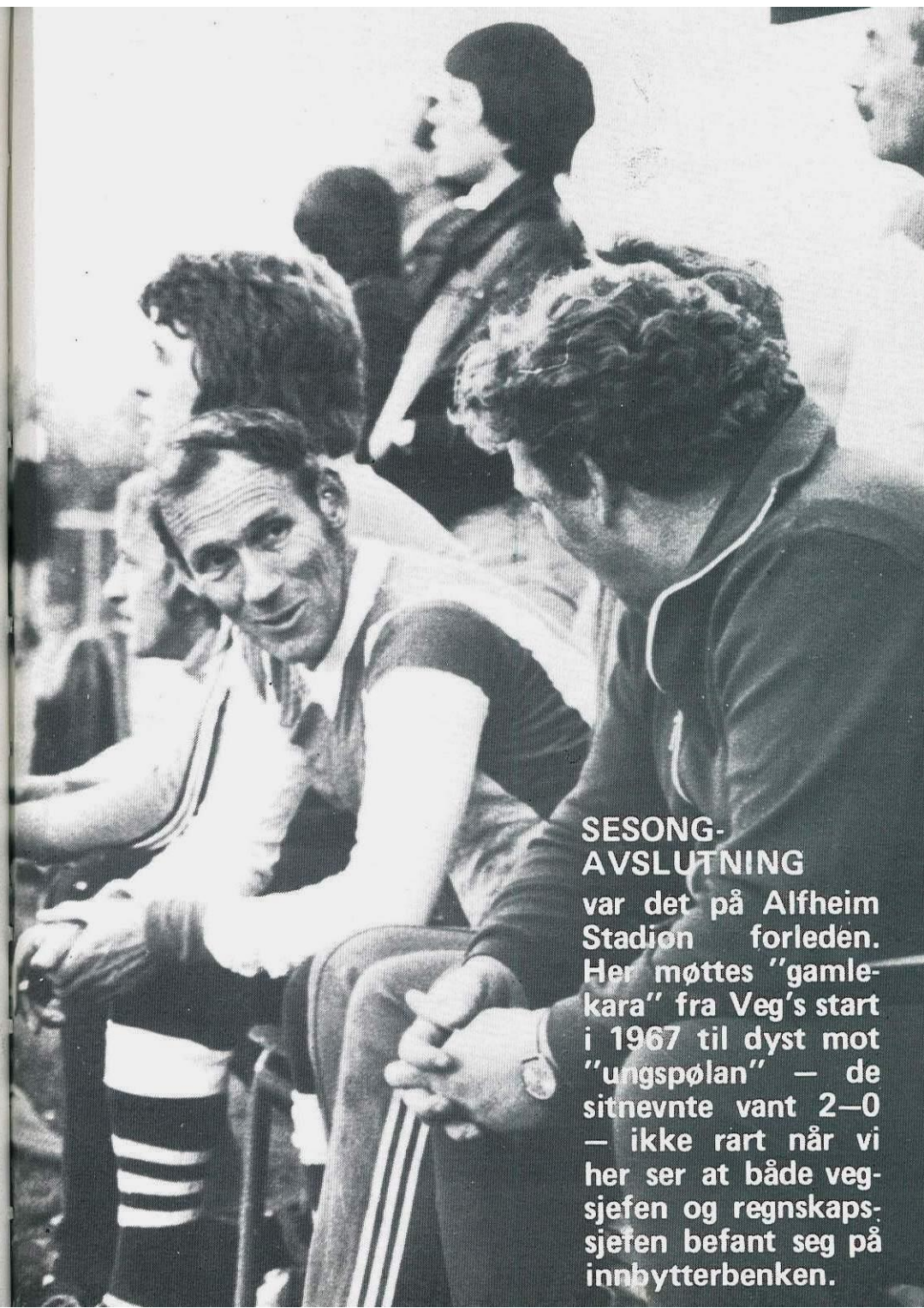
På banketten fikk årets VM-mestre — Rogaland — overrakt sine behørlige første-premier av vegsjef Værn in persona.

Troms fikk overrakt en vilter Fjordhest, utskåret i tre, som takk for god innsats. Sogn og Fjordane vegkontor sto for et sedvanlig godt arrangement.

På blokken har vi ellers notert at vi ble det første fotballag i historien som er blitt politi-anmeldt for tyveri av to dundyner, med derav følgende ransakelse på Sogndal Lufthavn. Vi bedyret vår uskyld, og heldigvis hadde alle tatt av seg dundyne da vi sto opp om morgenen. Historien er litt for lang til å ta med her, men dersom vi må møte i Sogn heradsrett, kan det hele leses i tidsskriftet "Rettsens Gang" en gang i 1979.



Keeper Kåre Arkteig hadde etter resultatene å dømme en stri tårn.



SESONG-AVSLUTNING

var det på Alfheim Stadion forleden. Her møttes "gamlekara" fra Veg's start i 1967 til dyst mot "ungspølan" — de sitnevnte vant 2-0 — ikke rart når vi her ser at både vegsjefen og regnskapsjefen befant seg på innbytterbenken.

**"Det er
fali' å være
norsk."**



Statens informasjonstjeneste.

Ludvig har helt rett: Her i landet er det bare 32 % som bruker bilbelte i tettbygd strøk. Det viser en telling i juni. Svenskene er helt oppe i 80%! Kan vi være bekjent av dette! Rundt halvparten av trafikk-ulykkene med personskade skjer i tettbygd strøk i lave hastigheter. Altså på våre vanlige turer til jobben eller butikken. En front-kollisjon i bare 40 km/t tilsvarer et fall fra 6 meters høyde mot glass og stål. Bruk bilbelte, uansett hvor kort du skal kjøre.

Bruk bilbelte - også på korte turer 

206k/76.

Påbudt fra 1. september 1975. Vegdirektoratet.