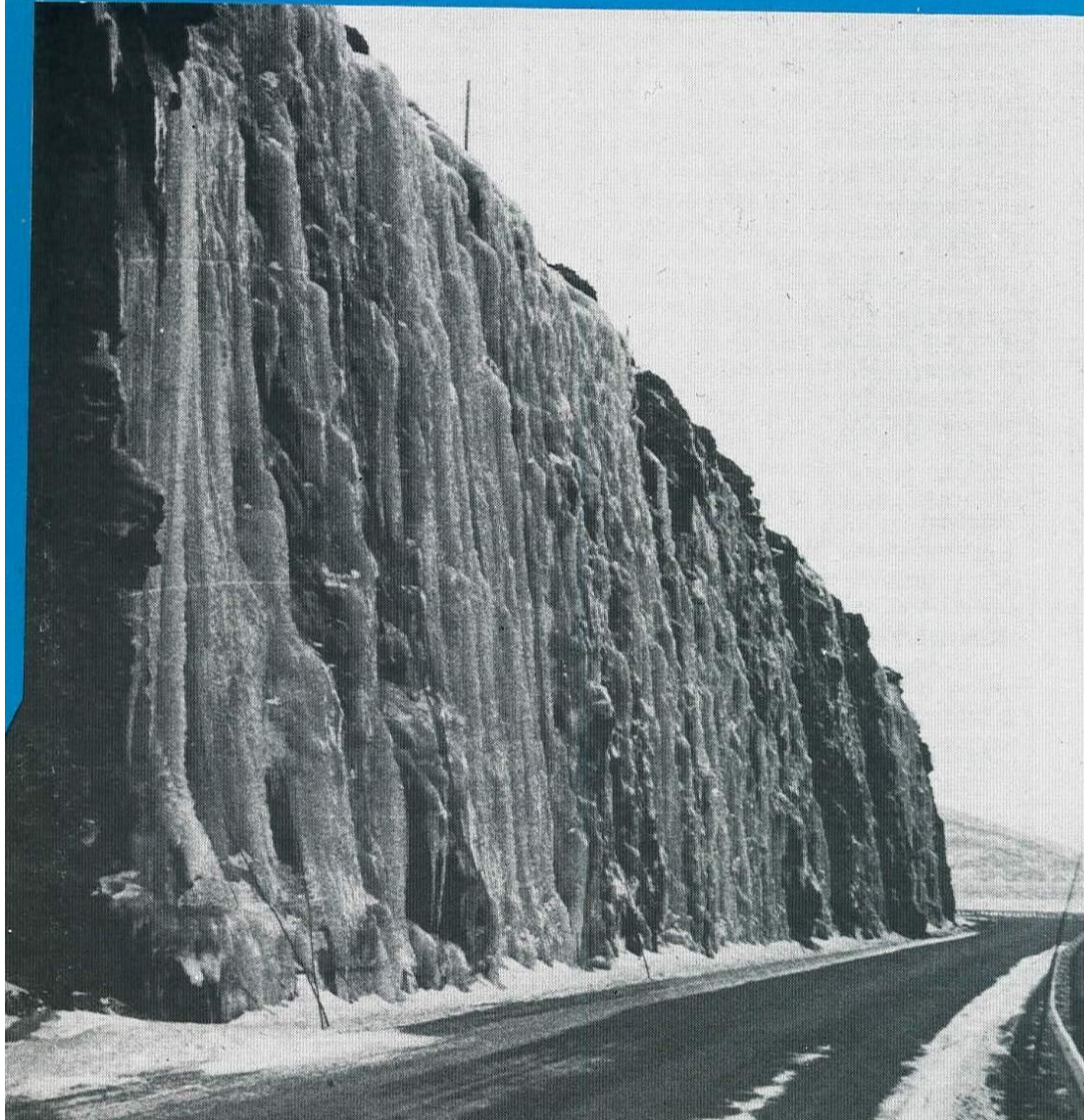


# Vegs íkka



Februar 1979 - Nr. 1 - Årg. 11



# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 1 februar 1979  
11. ÅRGANG

**I redaksjonen:**

Olve Reiersen, redaktør  
Anna Josefsen, red. sekr.

**Redaksjonsråd:**

Overing. Oddmar Eilertsen  
Oppsynsmann Inge Iversen  
Verkstedarb. Paul Jernberg  
Avdelingsing. Bjarne Otterdal  
Avdelingsing. Randulf Kristiansen

**Utgiver:**

Vegkontoret i Troms

**Sats og trykk:**

Lundblad Trykkeri, Tromsø

**Opplag:**

1400 eksemplarer

**INNHold:**

	Side
Ordet fritt . . . . .	3
Bilbeltebruken fortsatt dårlig. . . . .	4
Musikk i anleggsmaskiner er en risikofaktor. . . . .	7
Maskinanskaffelser i 1979. . . . .	8
Sørstraumen bru – rapport nr. 6 . . . . .	10
Nødleiren i Kaperdalen var god å ty til . . . . .	12
EDB-lister på microfilm . . . . .	13
Vegmerketjenesten . . . . .	14
Mannskap til pelebåt . . . . .	15
Premiekonkurranse – forslag til navn på pelebåt . . . . .	15
SU går mot regress overfor vegvesenets sjåfører . . . . .	18
Ny lyrikk. . . . .	19
Nye håndbøker . . . . .	20
Retningslinjer for bedrifts- avisene er nå fastsatt . . . . .	22
Vi er alle vordende pensjonister . . . . .	23
Nytt fra administrasjonen . . . . .	23
E6 Forsetmoen – Kobberryggen . . . . .	24
VHF-sambandet – stadig bedre . . . . .	26
Skiltregistret, hva er det? . . . . .	27
Veg Sport . . . . .	28

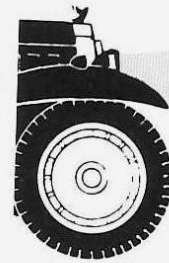
**Bidragstyttere denne gang:**

**TEKST:**

Bjarne Otterdal, Dagfinn Brønne-  
lund Nilsen, Thor Schefte, Martin Eriksen,  
Kjell Kvåle, Gunnar Berntsen, og Unni  
Engstad.

**FOTO:**

Kjetil Løding, Asm. Skogstad og Dag-  
finn Brønne-  
lund Nilsen.



## ORDET FRITT

hadde vi håpet skulle bli en spalte hvor alle som hadde noe på hjertet, skulle si sin mening. Om saker vi hadde skrevet om i tidligere nr. av "Vegstikka", brakt fram tanken om dette og hint, reist kritikk osv. Vi vet at diskusjonene kan gå høyt i mat-pausene, på brakka – det er nok av emner som interesserer.

Det har dessverre ikke lyktes å lokke fram skrivelysten og det er beklagelig sett fra mange hold. Ikke minst beklagelig synes alle deler av ledelsen det er. For gjennom leserinnlegg kan forhold bli belyst fra vinkler ikke alle har muligheten å se saken fra og dermed bidra til å komme med verdifulle impulser – til bruk nå eller senere.

Vi setter bare en betingelse – undertegn brevet til oss med fullt navn – ønskes det, så kan det gjerne tas inn i avisen undertegnet en signatur. Men som sagt – "Vegstikka" er ikke noe unntak – anonyme innlegg tar vi ikke inn – avsenderens navn skal gi oss trygghet for at det er alvorlig ment. Men som nevnt, navnet kan bli mellom redaksjonen og deg hvis det ønskes.

Her ligger et par anonyme innlegg fra før jul – i høyeste grad leseverdige – dere har ennå muligheten av å komme fram.

Forsiden: Isdannelse har vært et stort problem denne vinteren – her fra rv. 6 mellom Skibotn og Løkvoll.

# BILBELTEBRUKEN FORTSATT DÅRLIG

Hadde bilbeltebruken vært hundre prosent ville trolig 90 menneskeliv vært spart i 1977. Ut fra trafiksikkerhetsmessige betraktninger synes det derfor helt klart at alle aktuelle virkemidler må tas i bruk for å få beltebruken så høy som mulig.

Dette sa vegdirektør Karl Olsen i sitt nyttårsintervju med NTB i år og det gikk ellers klart fram av intervjuet at har vi ikke nådd en bruksprosent på 75 innen sommeren, må vi regne med bilbeltegebyr, slik Stortinget har forutsatt.

*Hvordan er så situasjonen hos oss her i Troms fylke, stasjonssjef Ingvart Sommerlund i biltilsynet i Tromsø?*



Skisse: Tellinger i Tromsø sentrum og ved Fagernes i Ramfjord. →

Nå kan vi jo ikke svare på hvordan bilbeltebruken er andre steder i fylket, men i Tromsø sentrum og i byens nærmeste omgivelser er den altfor dårlig. Tellingen i Tromsø sentrum i november 1978 kom til at bare 29 % av bilførerne brukte bilbelte. Riktignok var det ca. 4 % mere enn hva tellingen viste i samme måned året før, men fortsatt under landsgjennomsnittet som er ca. 33 %.

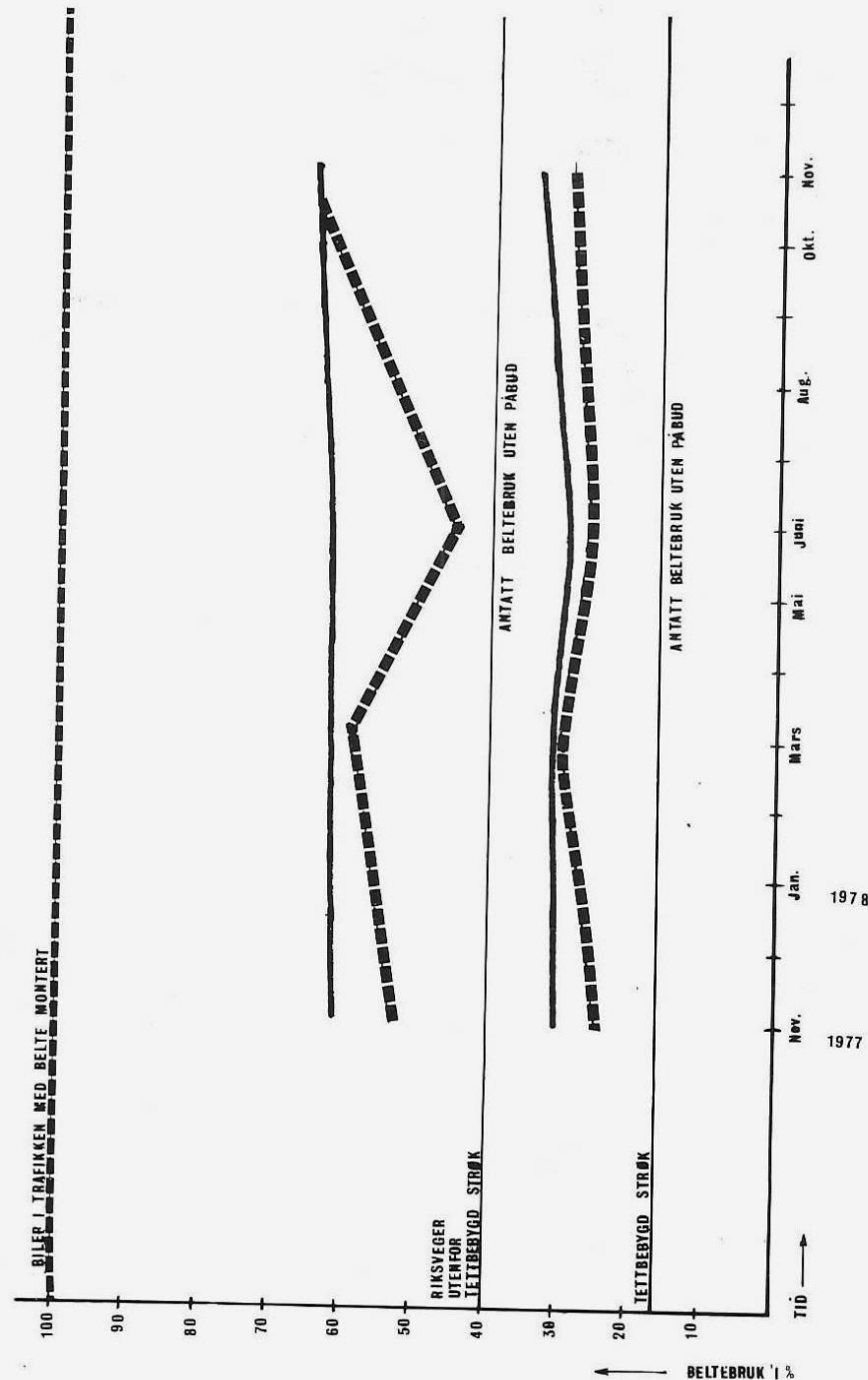
Utenfor sentrum lå bilbeltebruken telledagen på ca. 67 % og det er også en viss økning og faktisk over landsgjennomsnittet som var 65 %. Men det er langt igjen før vi når intensjonene med 75 % uansett om det gjelder by- eller landevegskjøring. Det tallet ligger nemlig i dag på bare omlag 45 %.

*Hva kan vi gjøre for å øke forståelsen for bilbeltebruken?*

Det er jo drevet en ganske omfattende opplysningsvirksomhet om hen-

## Beltebrukutvikling

LANDSGJ. SMITT  
TROMSØ



sikten med bruk av bilbeltene, så det er vanskelig å forstå om det nå er noen som ikke er kjent med hvilke farer som lurar når beltet ikke brukes. Og i landevegskjøring, fester vi oss i beltene, sier de. Dette standpunktet viser at de ikke har forstått noe av hele bilbeltekampanjen, for beltene er jo kanskje viktigere i bytrafikken!

Hvordan vi skal kunne endre denne holdningen, for det er nå et spørsmål om holdning, foreligger ingen patentoppskrift på, da har det vært atskillig enklere.

Vi må først og fremst kunne stå fram å erkjenne at vi har en klar plikt på oss å bruke beltene, ikke minst en moralsk plikt, det er en samfunnssak. Og tenker vi ikke på oss selv, så tenk på våre nærmeste. Har forresten noen tenkt på, når ulykken er ute, kan vi hindre at en medtrafikanter risikerer å bli utsatt for tiltale i et uaktsomt drap!

Og så må vi erkjenne at bilbelte er en del av bilen, på linje med alt det andre nødvendige utstyret.

*Hva tenker du på da?*

På at bilbelte så vel som alt annet utstyr må vedlikeholdes. Vi skal bl.a. være klar over at jo mindre vi bruker beltet, jo vanskeligere, tregere, er det når vi omsider spenner det på oss. Motsatt, bruker vi det mye, så slites det og de innretninger som hører til. Beltene blir f.eks. frynsete. Og som annet utstyr på bilen, det må ettersees, vedlikeholdes og skiftes ut når det trengs. Forøvrig en billig forsikring. Vi skifter lyspærer, dekk og vi går ikke av vegen for å anskaffe dyre radio- og musikkanlegg og sørger for at disse fungerer, mens bilbeltene får et skuldertrekk.

*Kan vi gjøre noe med selve beltet for at det skal bli enklere å bruke og samtidig gi oss den trygghet og større bekvem-*

*melighet som vi vet enkelte mener mangler?*

Et rullebelte som fungerer etter hensikten, kan vel neppe gjøres bedre og enklere å bruke. Det faller godt i hånden, som det heter og stort mere kan vel ikke forlanges av den tekniske utforming. Men i forskriftene om hvordan bilbeltene skal være står ingenting om hvordan de skal være festet i karosseriet i forhold til setet og ikke minst i forhold til den som skal spennes fast. Der står bare at de skal være utformet, konstruert og plassert slik at de passer til kjøretøyet. Kanskje burde det også vært nevnt at de burde passe til føreren.

*Ligger noe av årsaken til det lave bilbeltebruk i det du nå har sagt?*

Jeg tror nok det, spesielt kan personer av spesiell størrelsesorden føle beltet ubehagelig.

Men de som skylder på utstyret, er først og fremst de med gamle bilbelter, de som bl.a. ikke har maktet å følge opp forskriftene om at belte som ikke er i bruk, skal være opphengt. Vi finner alt for mange bilbelter ligge å slenge i bilen, ofte på gulvet og de ser da også ut deretter. Det er nok de som kvier seg for å ta på slikt møkkete seletøy.

Og da er det på tide å skifte til bedre saker, for som jeg nettopp sa, faller ikke systemet lett for hånden, så er det så lett å la være.

*Hvem avgjør egentlig om et bilbelte er modent for utskifting?*

Det kan biltilsynet gjøre. Her er vi kanskje inne på noe interessant. Bilforsikringen dekker utskifting av belter som er påført skade i trafikkuhell. Burde kanskje den samme forsikring også dekke utskifting av et belte som er nedslitt?

## MUSIKK I ANLEGGSMASKINER ER EN RISIKOFAKTOR

**Direktoratet for arbeidstilsyn peker på at oppmerksomheten blir redusert og faresignaler maskert når føreren i anleggsmaskiner og biler utsettes for sterk musikk. Og dette har da også vårt eget arbeidsmiljøutvalg vært opptatt av i sitt møte 16. november i fjor.**

AMU gikk her imot å installere kassetspillere og radio i alle vegvesenets anleggsmaskiner og lastebiler. Det ble imidlertid gjort unntak for de lastebilene som gikk i brøyte-tjenesten – radiomottakere i disse vognene har nemlig en klar beredskapsmessig effekt.

Også for vedlikeholdets patruljebiler gikk AMU imot å installere radio og annet musikkutstyr.

Når det gjelder leide maskiner og biler mente AMU at vi må kreve at disse ikke benytter musikkutstyr de eventuelt har montert så lenge de opererer i vegarbeidsdriften.

Dette har, foruten med sikkerheten på arbeidsplassen, også med den generelle trafikksikkerhet å gjøre hvor signaler fra andre kjøretøyer, f.eks. sirener på utrykningsbiler, kan forsvinne.

Det er i dag ikke noe direkte forbud mot slikt utstyr i anleggsmaskiner og biler, men av hensynet til den alminnelige sikkerhet, inviteres alle maskin- og bilførere gjennom samarbeid frivillig å gi avkall på "kosen".

Og for vegvesenet bør det være naturlig å gå foran i dette sikkerhetsarbeide.

På landsbasis vil det også bety tildels store uttellingar med slikt utstyr i våre biler og maskiner. Det kjøpes årlig inn omkring 400 enheter hvor det er mulighet for innmontering av radio- og kassetspillere. Dette vil da representere en utgift på ca. 0.4 mill. kroner hvert år, og

ved et krav om ettermontering i de biler og maskiner vegvesenet allerede har, ville vi måtte ut med ca. 4 mill. kroner.

I tillegg må så utgifter til reparasjon og vedlikehold også tas med i den økonomiske vurderingen.

## LØSNING PÅ KRYSSORD I NR. 6/78

T	R	E	P	L	O	G	S	E	S	A	M	E	R
R	I	K	I	M	I	T	E	R	T	A	N	E	
E	S	S	E	N	E	E	I	A	K	T	T	A	
L	P	I	N	N	E	L	U	K	T	E	E	G	
L	E	N	D	E	I	T	U	L	E	N	E		
E	U	S	A	G	T	B	R	E	N	N	R		
N	O	M	I	O	R	R	O	E	S	S	E		
B	E	V	I	S	E	E	S	P	R	I	T		
S	O	D	A	E	S	N	E	E	L	I	N		
V	A	T	O	N	I	T	R	O	N	E	I		
E	L	L	I	S	N	A	R	R	E	I			
N	E	N	E	S	T	B	E	A	L	P	N		
S	N	E	G	L	A	E	Ø	K	O	L	O	G	
K	A	L	I	N	T	R	A	D	E	I	S	E	
E	P	I	S	O	D	E	P	E	L	I	K	A	N

Vinnere av kryssord ble denne gang:

1. Stig Sørensen, Tromsø, 2 hellodd
2. Alfild Johansen, Tromsø 2 hellodd
3. Inger Torkildsen, Tromsø 2 hellodd.

# MASKINANSKAFFELSER 1979

Maskinanskaffelser er årlig en betydelig post på våre budsjett og kommer i 1979 opp i 14,6 mill. kroner. Det meste er utskiftinger, men det kjøpes også nye maskintyper.

De første maskiner for budsjettåret 1979 er allerede levert og samlet ser programmet omtrent slik ut:

Maskingruppe	Antall	Fabrikat/Type	Lev.tid	Anmerkn
510 lastebiler	2	Volvo F10 (6 x 2)	Uke 6	Til erst. for 510-08/09
512 lastebiler	5	Merc. 608D	mars	Til omr 2,3,4,8 og 9
513 dumper	1	Moxy	levert	Til erst. for 513-09
514 varebiler	11	Volksw. LT 35	febr./mars	
520 veghøvler	3	Cat. 140 G	levert	Til erst. for 520-27/28/33
520 merkemask.	1	K. Lund M400	uke 14	Til erst. for 524-01/02
520 feiemask.	1	Johnston-Mark 210 F	uke 23	Selvgående
530 gravemask.	2	Brøyt 21 TL	levert	Til erst. for 530-10
536 hjullastere	1	Ca.t 966 C	levert	F.t. i Burfjord
541 silomater	1	Agdermask. FM-7	levert	Utskift. Tyttebærvik
542 knuser	1	Symons 36 "	mars/apr.	Utskift. Tyttebærvik
554 el.aggreat	1	200 KVA	uke 9	
561 snøfresere	2	Viking PW 1350 Unit	uke 6	Til erst. for 560-02/03 (omr. 8)

Dessuten en del ploger, sandspredere, brakker osv. I den senere tid har vi også kjøpt mye nytt utstyr til våre verksteder, så som støydempende kompressorer, trucker, løftebruker m.m. Disse innkjøp alene vil, samlet for 1978 og 1979, utgjøre ca. 1,0 mill. kroner.

Ellers vil vi spesielt nevne feiemaskinen ovenfor. Det er en selvopptagende feiemaskin bygget på Ford lastebilchassis. Meningen er at den skal brukes i tettstedene

så som Tromsdalen, Finnsnes, Bardu og kanskje Harstad. Etter vår målestokk en meget avansert måte å feie på, men så koster også maskinen ca. 375.000,- kr.

Men den virkelig store nyhet på maskinsektoren må vel være at vi har kjøpt båt! Og ikke hvilken som helst holk. Ærverdige M/f "Fløytind" på 197 br. tonn er innkjøpt og skal gjennomgå en omfattende ombygging før den går inn i tjenesten som pele- og reparasjonsfartøy for fergeleier.



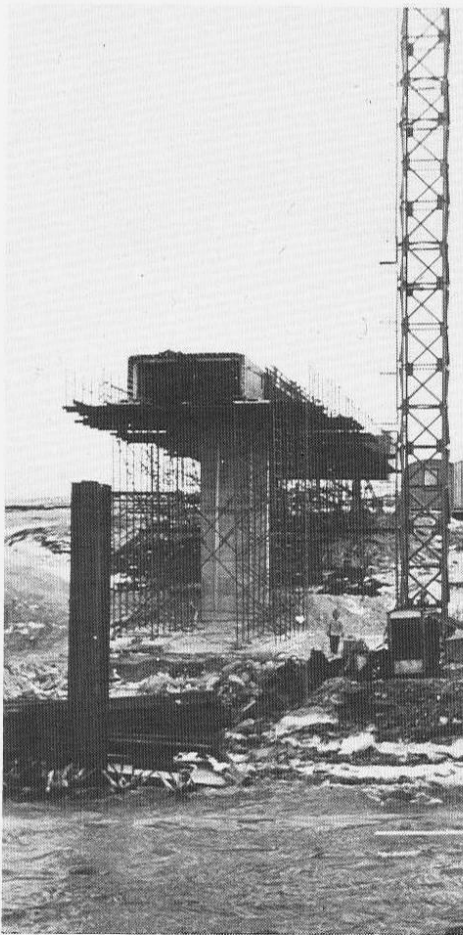
Slik ser feiemaskinen ut

..... og her en detalj på feiemaskinen.



# SØRSTRAUMEN BRU – RAPPORT NR. 6

En barsk vinter med kulderekorder og bitende vind av verste sort har ikke maktet å ta knekken på framdriften ved Sørstraumen bru - arbeidet går fortsatt planmessig.



*Brua synes i terrenget også på Nordstraumsiden.*

La oss ile til å rette opp en feil fra forrige rapport - en null forsvant. Innledningsvis ble nevnt en værskala og at entreprenøren kunne beregne seg et beløp for hver uværs dag - beløpet skulle riktig være kroner 15000, . Men som det også sto i denne rapporten, dette er nå uinteressante tall - med revisjon av byggetiden ble også kontrakten revidert og nevnte punkt falt så ut.

Siden sist er nå arbeidet med arbeidsbru på Nördstraumen avsluttet, den tilsvarende den som ble bygget opp på Sørstraumsiden. Spuntingen rundt hovedfundamentet er også avsluttet.

Grabbingen er også kommet i gang her. Med de erfaringer vi gjorde ved det første fundamentet, hvor det viste seg svært vanskelig å grave ut massene, er det nå godt håp om at det denne gangen vil gå vesentlig raskere, da det benyttes et annet opplegg.

Etter at 'Kaino-gjengen' hadde vært her og foretatt sine undersøkelser, er det bestemt at det også skal peles under dette fundamentet.

Den første hovedsøylen er støpt helt opp, og montering av frittrembyggvogn pågår.

Det første av 2 sidespenn på Nordstraumsiden er klart for støping og vil ventelig være ferdigstøpt når 'Vegstikka' går i trykken.

Fremdriften med ferdigstillelse sommeren 1980 ser ut til å være i god rute.



*Tårnene i kabelbanen ruver godt.*

# NØDLEIREN I KAPERDALEN VAR GOD Å TY TIL

Det var tilløp til dramattikk en kveld i vinter da meldingen kom at 4 av vegvesents tjenestemenn var savnet i Kaperdalen – på veg fra Sifjord til Svanelvplass. Brøytemannskapet hadde da måttet gi opp å holde vegen åpen fram til tunnelen. Men her sto nødleiren – riktignok ikke i høyeste beredskap – VHF'en manglet – men i alle fall et godt kryppinn.

Vi satte tidlig opp en nødleir ved Kaperdaltunnelen. I godværsdager kunne kanskje dette synes unødvendig. Men på et anlegg langt ute i ødemarka kan behovet for et innsmett ofte være stort. Egentlig var det vel ikke først og fremst tanken på en nødsituasjon at dette ble gjort. Leiren var heller satt opp med tanke på mer organisert overnatting p.g.a. dårlig vær eller andre ting som kunne gjøre det mer hensiktsmessig å overnatte her oppe. Det er tross alt 15 km ned til rv. 86 hvor hovedleiren ligger. Anleggsvegen går gjennom vill og uberørt natur. Idyllisk nok på godværsdager. Men når vinteren og snefokk setter inn blir situasjonen snart en annen.

Dette fikk da også noen av våre folk erfare. Det var 4 menn som arbeidet i Sifjord og som holdt til i leiren som er satt opp i Meby. Ved ukas slutt skulle de hjem – først frem til tunnelen hvor bilene sto. De tok av fra Sifjord ved 16-tida om ettermiddagen – på ski – for her finnes ingen antydning til veg ennå. Det var en marsj som vanligvis tar en time.

Og da de første meldingene kom om at de var savnet, kunne vi ikke se bort fra ras eller en miss på retningen i snefokket.

De kom seg da fram til tunnelen, men nå var det et forrykende uvær. Etter et

forsøk på å ta seg videre fram med bil, måtte de snu. Anleggsvegen var føket igjen tross at vegen like før var tatt opp med en hjullaster for et annet arbeidslag. Det var best å komme seg i hus. Og her var da også hus å ta inn i, nødleiren var god å ty til. Leiren her består av gode brakker med dusj og andre bekvemmeligheter. Den kan huse et helt arbeidslag på 8 mann. Bare kokka og mat manglet. Det var forresten en viktigere ting også som manglet – akkurat da. VHF-senderen som vanligvis står der var til reparasjon. En hjullaster med VHF-sender sto riktignok utenfor, men den fungerte heller ikke.

I brakkeleiren på Svanelvplass kom de derfor ikke i kontakt med de inne-snedde. De ventet. Og etter en tid var det ikke annet å gjøre enn å sette i gang en leteaksjon. Med hjullaster og brøytebil klarte de å ta seg fram til tunnelen. Og sent om kvelden den dagen var da også alle framme i god behold.

At VHF-en i brakkeleiren ikke var på plass, var nok kjedelig – beredskapen var betydelig svekket i den situasjonen. Et annet spørsmål reiser seg kanskje også i denne forbindelse – bør en slik nødleir være utstyrt med litt proviant?

*Fra tunnelåpningen og mot Sifjordbotn. I dette landskapet tok de seg fram på ski.* ▶

# EDB-LISTER PÅ MICROFILM

EDB-lister – lange som uår – ser nå ut til å kunne erstattes av et mer forbruker-vennlig materiale.

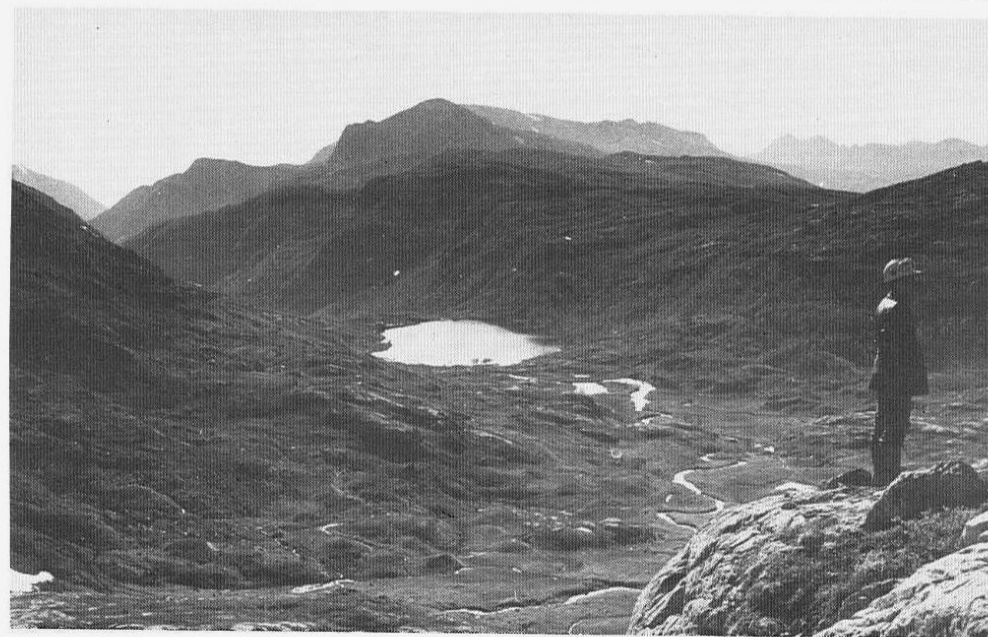
Ved regnskapsavdelingen på vegkontoret vil microfilm nå bli tatt i bruk. I første omgang som en prøveordning.

Et filmkort i størrelse 10 x 15 cm kan inneholde de samme opplysninger som vi kan finne i en fullskrevet EDB-liste på 207 sider (eller 9315 linjer). Kortene leses av i et leseapparat. I prøveperioden har vi 4–5 slike apparater – plassert der hvor behovet er størst.

Vi har også et spesielt apparat som gjør det mulig å kopiere over fra film til papir igjen om det skulle være ønskelig.

Ole Sandvik ved regnskapsavdelingen sier at EDB-listene ennå kommer som før, men det er meningen at en del av disse bare vil komme på film. Systemet vil redusere papirmengden betraktelig og dermed også lette arkiveringen. Vel 70 forskjellige lister opererer vegkontoret med hver måned. Flere av disse fornyes opptil 5 ganger hver måned.

Foreløpig vil dette systemet kun benyttes inne på kontoret, selv om behovet nok også er til stede ute på vegstasjonene. Verkstedene vil forresten også få slike leseapparater idet flere av lverandørene er gått over til å utgi delekatologene på microfilm.



# VEGMERKETJENESTEN

— gjenganger i sommervedlikeholdet

Det er hovedsakelig piggdekkene som tar knekken på vegmerkemalingen, sier avdelingsingeniør Dagfinn Brønne Nilsen - og det så grundig at vi hvert år må starte opp på nytt. Det er etter hvert blitt en betydelig utgift på vedlikeholdsbudsjettet og et arbeide vi her i fylket har mest nytte av i den lyse årstiden, for når mørket kommer og med det større behov for merkelinjene — så kommer snøen.

Men slike økonomiske filosoferinger til tross, midtlinjen og kantlinjer er så viktige trekk i trafikksikkerhetsarbeidet, at vi kan ikke være den foruten. For vedlikeholdet kommer derfor vegoppmerkingen inn som en stor og viktig del av de mange barmarksoppgavene.

For å få et vist inntrykk av dimensjonene må nevnes at det hver sommer merkes ca. 1500 km veg. Til disse går det med ca. 55000 l maling og ca. 34000 kg glassperler. Det er forresten glassperlene som gir malinga refleks.

Vedlikeholdsavdelingen disponerer for tiden tre moderne merkemaskiner som utfører arbeidet.

Så snart snøen forsvinner og gradestoken gir positivt utslag, starter forberedelsene ute på vegbanen. For at den gule midtlinja kan kunne merkes midt på kjørebana, må merkemaskinføreren ha siktepunkter langs midten. Disse settes ut med malekost og representerer den første delen av vegmerkingsarbeidet.

Så kjøres midtlinja. Det er viktig å komme i gang med denne så tidlig som mulig. Denne arbeidsoperasjonen er ofte til stor hinder for trafikken og vi setter oss derfor som mål å bli ferdig med den før turisttrafikken setter inn. Vi er imidlertid helt avhengig av oppholdsvær og temperatur over ca. 5 gr. C. Når en så vet at akkurat disse faktorene ikke er de mest

forts s. 17



Kjell Jensen fyller etter litt av de 55.000 l som gikk med i fjor.

## MANNSKAP TIL PELEBÅT

Vegvesenet regner med å ha egen pelebåt i drift fra høsten 1979. Båten vil i første rekke bli nytt til reparasjon, vedlikehold og eventuelt nybygging av ferjeleier i Troms.

Båten får gode inkvarteringsforhold med en-mannlugarer under dekk—messe og oppholdsrom m.v. over dekk.

Båten vil bli ført av skipperen av M/B "Veg" Arne Dahl. I tillegg er det behov for en motormann og 2-3 arbeidere. Det er forutsetningen at alle om bord skal delta i et arbeidslag. Det vil bli gitt opplæring i bruk av pelekran og vedlikehold av wincharrangement m.v.

Til å lede arbeidet med ombygging av båten har vegsjefen satt ned

en styringsgruppe bestående av driftsjef Bj. Stensli, overing. G. Berntsen og avd. ingeniør M. Eriksen.

Styringsgruppen ønsker på denne måten å få registrert om det innen egne rekker fins tjenestemenn som ønsker å arbeide om bord i pelebåten.

Du bes i så fall melde fra om dette skriftlig til Vegkontoret, postboks 615 9001 Tromsø, innen 30. mars 1979.

Nærmere opplysninger om arbeidsforholdene kan fås ved å kontakte avd. ing. Martin Eriksen.

Styringsgruppen for bygging av pelebåt.

## PREMIEKONKURRANSE — FORSLAG TIL NAVN PÅ PELEBÅT

Som kjent arbeider vegvesenet med å anskaffe pelebåt til Troms. Båten skal i første rekke nyttes til reparasjon og eventuelt nybygging av ferjeleier.

Vi har kjøpt M/F "Fløytind" fra TFDS til dette formålet og det arbeides med å få båten ombygd ved et skibsverft i landsdelen.

Pelebåten trenger nytt navn. Vi inviterer alle i etaten — også pensjonistene til å komme med forslag til navn. Et gavekort på 300 kroner venter vinneren.

Vinneren av navnekonkurransen vil i tillegg til premie få en fremtredende plass under stabelavløpningen.

Navneforslag sendes Vegkontoret, postboks 615 9001 Tromsø innen 30. mars 1979.

Styringsgruppen for bygging av pelebåt.

M/F "Fløytind" i sin siste ordinære rutetur over Sandnessundet (se neste side)





## PÅSKEBRAKKENE 1979

Det vil også i år bli anledning å leie vegvesenets brakker/stasjoner i påsken og i denne anledning kan følgende tilbys:

Skoddebergvannet, Grovfjord  
 Innset brøytestasjon, Bardu  
 Vegås brøytestasjon, Malangen  
 Svanelvdalen, Senja  
 Vannøy, Vannøy  
 Reinøy, Reinøy  
 Kattfjordeidet, Kvaløya  
 Tamok, Øverbygd  
 Perskogen, Skibotndalen  
 (sistnevnte inneholder 4 leiligheter)

I tilfelle flere søkere på samme brakke/stasjon foretas loddtrekning, her vil de som var tildelt leiligheter i forrige års

påske komme i siste rekke. Komiteen vil også, hvis pågangen blir stor, begrense utlånstiden, slik at de som i forbindelse med vinterferien allerede beleger en stasjon fra f.eks. palmelørdag, må vike plass onsdag før skjærtorsdag for ny familie.

Søkere bes ta hensyn til dette i sine ønskemål. Skulle det vise seg nødvendig å bruke stasjonene i forbindelse med arbeidsdriften, tas det forbehold om rett til å omgjøre utlånet.

Søknad sendes skriftlig til hyttekomiteen v/Steinar Norum, Vegkontoret, Tromsø, oppgi gjerne alternativ og dato for leietiden.

Søknadsfrist er satt til 26. mars 1979.

*Fra arkivet:*

## INSTRUKSER OG REGLER FOR PLIGTARBEIDET VED VEIANLEGG

Ifølge Lov om Veivæsenet af 15de September 1851, § 62, skal enhver Arbeidspliktig fremmøde til rette Tid og med befalet Redskab, saafremt nogen enten ikke møder paa den Dag, han er tilsagt, eller ogsaa, om han møder, befindes drukken, udyktig, modvillig, eller ikke har medbragt befalet Redskab, bøder han fra 1/2 til 4 Spd., alt etter som han maatte være tilsagt til at arbeide med eller uden Hest, og skal Veibestyrelsen tillige leie Heste eller Folk paa hans Bekostning.

Ifølge samme Lovs § 47 Passus 1 og 2 paaligger det Rodemesterne at besørge de Arbeidspliktige tilsagt til den befalede Tid samt at fremmøde paa Veien en gang daglig for at paase Arbeidet og modtage Ordre fra den fremtidige Tilsigelse.

Derimod er Rodemesterne ifølge § 48 fri for Arbeide for de Brug, de bebo.

### VEGMERKETJENESTEN . . .

fremtredende i sommer Nord-Norge, kan det ofte bli mye venting og tidsspille.

Når gulmalinga er kommet på vegen er den verste delen av programmet over. Nå gjenstår kantlinjeoppmerkinga med hvitmaling. Dette arbeide pågår utover i hele barmarksesongen og avsluttes som oftest ikke før frosten setter en stopper for oss.

Og i løpet av vinterhalvåret slites som sagt malingen ned. Vi har et sterkere materiale i plast, men det faller spesielt dyrt og brukes bare i og ved byer hvor trafikken er ekstra stor.

Forsømmelse af Rodemesterne straffes med Bøder fra 1 til 5 Spd (§66), saafremt Straffelovens Kap. 24 § 28 og 32 ikke er anvendelig paa Tilfældet.

Enhver Pligtkjører har at fremkjøre det nedenfor angivne Antal Las pr. Dag, men naar dette er udført, kan han slutte hvad Tid paa Dagen det end maatte være.

Hvis Veianlegget har Kjærre, utleies disse, imod at Vedkommende er ansvarlig for ordentlig Behandling af samme og en daglig Betaling af 8 Skilling, og skal Kjøreren om Aftenen hensætte Kjærren paa det af Opsynsmanden betegnede Sted

INSTRUKSEN OG REGLENE inneholdt også en tabell over hvor mange lass som forlangtes kjørt pr. dag, selvsagt alt etter transportens lengde. Vi finner her at med en kjørelengde på 100 alen skal kjøres 75 lass pr. dag og antall reguleres nedover etter som kjørelengden stiger. Således skulle det kjøres 26 lass når lengden var 1000 alen, 15 lass ved 2000 alen og 9 lass ved 3600 alen.

### ER DU MEDLEM AV BEDRIFTSIDRETTSLAGET?

Hvis ikke — heng en melding med ønske om det på neste lønnsrapport.

Det koster bare kr. 15,- pr år og beløpet trekkes i lønn.  
 Enkelt og greit.

Velkommen.

## SU GÅR MOT REGRESS OVERFOR VEGVESENETS SJÅFØRER



Både Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet er uenig i Finansdepartementet når det er inne på tanken om regress overfor vegvesenets sjåfør når skader er påført vegvesenets biler.

Hverken Hovedsamarbeidsutvalget eller vårt eget samarbeidsutvalg går inn for å endre den praksis som hittil har vært fulgt.

Vegvesenets kjøretøyer er fra tid til annen involvert i trafikkuhell på våre vegger.

Da staten er selvassurandør i tilfeller hvor statens kjøretøyer er den skyldige part, kan det i årets løp bli ganske store uttellingar til dekning av erstatninger og reparasjoner av egne kjøretøyer. Finansdepartementet har i denne forbindelse reist spørsmålet om å gjøre regresskrav gjeldende overfor bl.a. vegvesenets sjåfør. Men dette er verken Samferdselsdepartementet eller Vegdirektoratet enig i. Og Hovedsamarbeidsutvalget har sluttet fullt opp om dette standpunkt. Det samme har vårt eget SU gjort, jfr. protokoll nr. 5 fra møte den 11. desember 1978.

Spørsmålet om regress overfor vegvesenets sjåfør har vakt stor oppmerksomhet i både HSU og lokale SU etter at Finansdepartementet i en spesiell sak hevdet at sjåfør skulle avkreves "i

hvert fall en del av hva det kostet å reparere skadene på vegvesenets bil".

Vegdirektoratets administrasjon har med støtte fra Samferdselsdepartementet avvist en slik tankegang, med unntak for tilfelle der det foreligger *grovt* uaktomt forhold. En endring av den praksis i den retning Finansdepartementet antyder, vil etter våre organers oppfatning ramme vegetatens sjåfør på en urimelig måte i forhold til andre sjåfør.

I debatten i SU pekte flere på at regress ovenfor sjåførene for den skade de kan komme til å påføre vegvesenets biler, kan føre til økonomisk katastrofe for den enkelte sjåfør.

På den annen side er både HSU og vårt eget SU innforstått med at sjåfør som har hatt relativt mange uhell bak seg, bør overveies overført til andre arbeidsoppgaver.

## NY LYRIKK

I disse dager lanserer de store forlagene sine "vårllister" over all slags litteratur, romaner, reiseskildringer, memoarer, lyrikk. Det er ikke bare til jul folk er leselysten — i påsken fortæres også en god del av det skrevne ord.

Vi ligger ikke etter i så måte på det lokale plan heller — ikke mindre enn 2 dikt kan vi presentere på vegkontorets "vårlliste". De er forøvrig inspirert av følgende innbydelse fra maskinavdelingen til de øvrige avdelingene:

"Ca. 12. februar skal vi hente to nye boggi lastebiler i Oslo. Vi er interessert i last oppover".

Og den første lyrikeren — Asj — lot ikke vente på seg:

Når du er der nei hoggi  
send da en av dine boggi  
ned til Munchen i Bayern stat  
etter 100 liter øl på fat.

Et meget sterkt dikt som maner fram vår edleste instinkt — tørsten.

Og den skal være sterkt som overvinner den — men se om ikke vår annen lyriker — GB — har maktet den oppgaven:

Mil etter mil for hundrede liter,  
tenk på den stakkarn som kjører og sliter,  
med en tønne øl i en kjempestor kasse,  
ja, kanskje han endatil drikker av lasset!

Og kjører i fylla og lager skandale  
med skaderapporter — nei dævern han gale  
og hvem skal betale for det som kan skje,  
ikke vet jeg hvilket kostnadssted.

"Vegstikka"s litteraturkritiker sier i en samtale med oss at lyriker 2's negative holdning har skapt et usedvanlig tørt klima i forfatterkretser — anmeldelsen av

denne diktsamlingen ble derfor særs vanskelig — her kommer den omsider — fremført med tørr hals:

Men kjære GB  
rødboka er full av kostnadssted,  
f.eks. reise. diett med sus og dus  
eller nye slitelag asfaltløsningsgrus,  
tankanlegg Perskogen,  
reparasjon av ploegen,  
heller ikke vekke  
med forarbeider ottadekke.  
Men hva med riksrevisjon  
— skitt, vi tar førtidspensjon.



VI GRATULERER

Med 60 års dag

Almar Isaksen, Badderer 1/1.  
Edvart Hansen, Jamteby, Stakkvik 2/1  
Hermod Hansen, Keianes 22/2.

Med 70 års dag

Eilif Os, Overlege Meyersvei 20,  
Tromsø 5/2.

# NYE HÅNDBØKER

**Vegdirektoratet kommer stadig med nye håndbøker. Nedenfor orienterer vi om ikke mindre enn 7 håndbøker vi tidligere ikke har presentert. Og som før – de fåes ved henvendelse til Loyd Lauritsen, Vegkontoret.**

Nr. 009 RUNDSKRIV – Oversikt over gjeldende rundskriv fra Vegdirektoratet (limheftet i A4-format). 4. utgave – 1978.

I denne reviderte utgaven av rundskrivoversikten er det tatt med gjeldende rundskriv utgitt før 15. juli 1978. 40 rundskriv er blitt ugyldige siden 1.1.77.

Nr. 035 EDB-PROGRAM – Masseberegning – Fluktutsetting Resultat. Statens vegvesen disponerer i dag en rekke EDB-programmer som i vesentlig grad bidrar til å gjøre planlegging og bygging av vegger mere effektiv og kvalitetsmessig bedre. Det har vært reist innvendinger mot dette nye hjelpemiddel fordi resultatet ikke alltid stemte med de faktiske forhold. En forutsetning for bruk av den elektroniske datamaskin er imidlertid at det informasjonsmaterialet som datamaskinen får til behandling er pålitelig og tilstrekkelig omfattende. Feil i beregningsresultatet kan som regel uten unntak føres tilbake til utilstrekkelighet i det materialet planleggerne har framskaffet. Kravet til nøyaktighet i planlegging, planenes presentasjon og til bygging av vegen er stadig økende. Datamaskinen bidrar i vesentlig grad til at man kan imøtekomme disse kravene.

Kontor for teknisk EDB i Vegdirektoratet har lagt stor vekt på å presentere beregningsresultatene på en måte som tilgodeser vegbyggerenes behov, både når det gjelder driftsplanlegging og utsetting av veglinjer i marka. Denne instruksjonsboken er et ledd i disse bestrebelsene. Den behandler resultatet av elektronisk masseberegning, fluktutsetting og automatisk tegning.

Denne utgaven erstatter publikasjon 05-01-75.

Nr. 037 EDB-Program - Masseberegning Fluktutsetting. Inngangsdata. (Ryggstiftet A4-format).

Masseberegning av vegger er et arbeid som egner seg for elektronisk databehandling. Dette hefte forklarer hvordan en bruker det EDB-program for masseberegning av vegger som ble laget for Statens vegvesen i 1964.

Siden den gang er det laget flere tilsvarende instruksjonsbøker i takt med de endringer som er gjort i programmet:

Denne utgave er utarbeidet av Vegdirektoratet med bidrag fra Taugbøl og Øverland A/S. Innholdet er basert på erfaringer fra bruk av masseberegningssystemet, de tidligere brukerbeskrivelser samt de tester som er utført i den senere tid, bl.a. ved Institutt for veg- og jernbanebygging på NTH.

I tillegg til dette instruksjonsheftet for føring av inngangsdata til EDB-programmet, er det laget et eget hefte som forklarer resultatene fra masseberegning og fluktutsetting (håndbok 035). Det er laget et eget hefte som forklarer hvordan

inngangsdata for masseberegning skal punches (publikasjon 05-02-75).

Inngangsdata for masseberegning er tilstrekkelig for utskrift av fluktutsettingsdata. For øvrig kan en gjennom inngangsdata bestemme hvorvidt en ønsker automatisk opptegning av tverrprofiler, masseprofil og grafisk utskrift av vegprofil, massediagram og masseprofil.

Masseberegning er sammen med linjeberegning grunnlaget for perspektivtegning. Dette må en be om separat på bestillingsskjemaet for EDB-behandling. Det finnes for øvrig en egen brukerbeskrivelse for perspektivtegning og siktbevegning (håndbok 031).

Denne utgaven av brukerbeskrivelsen er bortsett fra enkelte mindre endringer lik forrige utgave (publikasjon 3-76).

Nr. 040 VEGTRAFIKKSTØY – Metode for registrering (Ryggstiftet A5-format).

Metoden bygger på "Metode for forenklet beregning av vegtrafikkstøy i tettsteder" som ble benyttet i forbindelse med Norsk Vegplan II-arbeidet.

Ved hjelp av tabeller for forskjellige støpsituasjoner basert på bebyggelsens karakter, kan beregnes ekvivalent støynivå for dag ved husfasaden med en usikkerhet på - 6 db (A).

På registrerings-skjema skal angis beregnet støynivå, aktuelle støydempende tiltak, effekten av tiltakene og et grovt kostnadsoverslag.

Nr. 042 EDB-PROGRAM – Driftsplanlegging. Brukerbeskrivelse. (Ryggstiftet A4-format).

"EDB som hjelpemiddel i driftsplanlegging" er behandlet i en rapport med denne tittel fra SINTEF i 1976 etter oppdrag fra Vegdirektoratet. Rapporten, som ble laget p.g.a. et prosjekt ved 2 anlegg i Buskerud, konkluderer med at utarbeidelse av driftsplaner ved hjelp av EDB-program innebærer tidsmessige gevinster, lig gjelder dette ved oppdateringen av

eksisterende planer. Kostnadene i forbindelse med EDB-beregningene er ubetydelige i forhold til det øvrige planleggingsarbeidet, og bruken av EDB-programmene er tilpasset de eksisterende manuelle rutiner.

På basis av de praktiske erfaringer som ble vunnet gjennom ovennevnte prøveprosjekt, samt andre praktiske erfaringer som er høstet siden, har driftsplanprogrammene blitt revidert og samlet i en pakke.

Denne brukerbeskrivelsen er således et resultat av dette arbeidet. Brukerbeskrivelsen vil erstatte 3 tidligere beskrivelser: RK (ressurs- og kostnadsberegning) og FOPL (forbruksplan) fra Norconsult i 1975 og TR (tidsplan og ressursutjevning) fra SINTEF i 1976.

Programmet er installert på UNIVAC 1100 hos A/S Computas. Terminalkjøring av programmene forutsetter utskrift av resultatene på Vegdirektoratets linjeskriver, idet formatet på en del av resultatene går ut over skrivebredden på vegkontorenes terminaler.

Programendringene og brukerbeskrivelsen er utarbeidet i samarbeid med Norconsult A/S.

Nr. 041 VHF-RADIOSAMBAND Mobile radioanlegg. (Ryggstiftet i A4-format)

Denne håndbok med monteringsanvisninger er blitt utarbeidet for i noen grad å møte oppståtte behov og ønsker fra montører og brukere om klarere retningslinjer for plassering av vegvesenets mobile radioanlegg i kjøretøyene. Selv om boka bare omfatter nåværende aktuelle kjøretøytyper antas at monteringsanvisningene kan overføres til andre kjøretøyer som ikke er gjennomgått og til nye typer som blir anskaffet i etterfølgende år.

Nr. 045 SPRENGNING (Limheftet i A5-format)

Den nye loven om eksplosiver og de nye forskriftene om lagring, transport og behandling av sprengstoffer stiller krav til

## RETNINGSLINJER FOR BEDRIFTS- AVISENE ER NÅ FASTSATT

Vegvesenet har nå bedriftsavisere i alle fylkene unntatt ett. Utgivelsen er imidlertid ikke like regelmessig overalt. Dette kan skyldes forskjellige forhold. Ett – er kanskje at vi ikke før nå har fått retningslinjer for bedriftsavisere i etaten vår. Det har nemlig hersket en del uklarheter omkring flere spørsmål vedrørende bedriftsavisene.

Med de retningslinjene som nå er fastsatt, skulle det meste i hvert fall være avklart om hvordan bedriftsavisen skal drives.

Retningslinjene, de ser slik ut:

1. Bedriftsavisenes formål er å informere de ansatte om det som skjer i etaten. Bedriftsavisene skal være et forum for fri meningsutveksling. Bedriftsavisene skal gi et tverrsnitt av det som skjer i etaten.
2. Bedriftsavisen er administrativt direkte underlagt vegsjefen – eller den han bemyndiger til dette.
3. Bedriftsavisen ledes av en ansvarlig redaktør/redaksjonsutvalg som må gis reelle forutsetninger arbeidsmessig innenfor ordinær arbeidstid til å oppfylle det formål som er uttrykt under punkt 1.
4. Bedriftsavisens redaktør/redaksjonsutvalg oppnevnes av vegsjefen etter innstilling fra Samarbeidsutvalget.
5. Bedriftsavisen bør ha et redaksjonsråd på minst 5 medlemmer. Følgende bør være representert i rådet:
  - Ledelsen ved vegkontoret
  - Personalet ved Biltilsynets stasjoner
  - Tjenestemennene i driften
  - Oppsynsmennene/oppsynsmanns-assistentene
  - Personalet ved vegkontoret
6. Redaksjonsrådet oppnevnes av Samarbeidsutvalget etter innstilling fra redaktør/redaksjonsutvalg. Funksjonstiden er 2 år med mulighet til gjenvalg.
7. Bedriftsavisens budsjett og drift skal settes opp og utføres etter nærmere retningslinjer fastsatt av Vegdirektoratet.
8. Bedriftsavisen skal ikke inneholde betalte annonser.
9. Honorarer kan gis til etatens pensjonister og bidragsytere utenfra i spesielle tilfelle.

opplæring av sprengningsarbeidere og sprengningsbaser.

For å dekke denne opplæringen for skytebaser har Vegdirektoratet, Statens teknologiske institutt og Institutt for fjellsprengningsteknikk i fellesskap utarbeidet et kursopplegg.

Kursmateriellet består blant annet av denne håndboka og heftet "Fjellsprengningsarbeid" som omhandler masseberegning og stikking, geologi, maskiner og utstyr, fjellbolting samt arbeidsmiljø og sikkerhetstiltak.

Håndboka inngår i en serie håndbøker som er utarbeidet for bruk i Vegvesenets interne opplæringsvirksomhet.

## VI ER ALLE VORDENDE PENSJONISTER

Din leilighet er kanskje nå svært hyggelig og stor med plass til mor og far pluss små, – og kanskje svigermor!

Men hva når noen år er gått og alle barna – de har fått sitt eget hjem og du er blitt en liten tanke mere slitt?

Da kan vel leiligheten bli en smule tungvint – sant å si!

Javisst er det deilig med den store leiligheten og de gamle gode, tunge møblene. Men etter hvert blir de kanskje litt *for* tunge? Når man blir eldre kan boligforholdene være avgjørende for om det er mulig å bli boende hjemme. Det beste er kanskje å rette på manglene *på forhånd*? Tenk litt over situasjonen. Hvorfor vente til i morgen?

*Fellesutvalget for forberedelse til pensjonsalderen.*

### NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

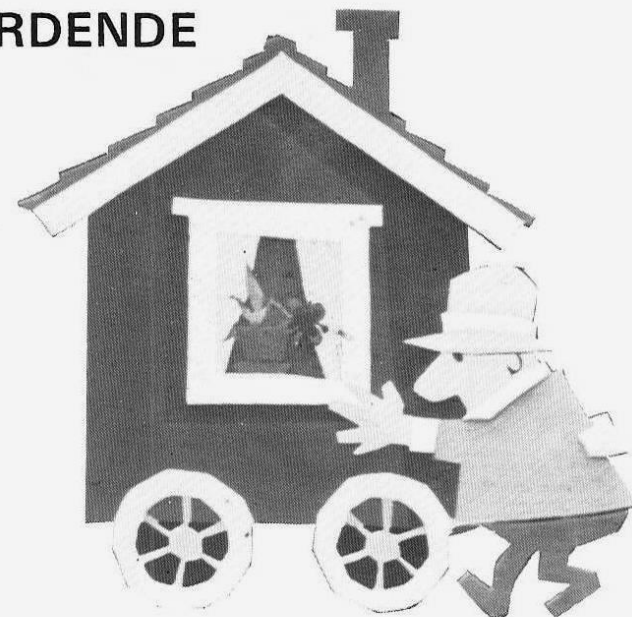
Tiltredelse ved vegkontoret:

Morten Gundersen begynte som kontorassistent (vikar) ved skrivestua i desember 1978.

Laila Slettås tiltrådte som kantinebestyrer ved vegkontorets kantine 1/11-78

Fratrædt med pensjon:

Nelkvist Karlsen, Svensby



# Bruk bil- beltet



## Nytt anlegg:

# E6 FORSETMOEN – KOB Bryggen

E6-anlegget Langmyra–Bukkemyra i Gratangen nærmer seg avslutning, Hovedomlegginga på 5,2 km vert sett under trafikk til sommaren, avslutning med permanent dekke er venta i 1980. Travle E6-trafikanter vil vel gjerne oppleve Brandvoll-området som neste flaskehals på reiseruta. Mange er det vel gjennom åra som her har fått seg eit ublidt møte med andre trafikanter og med norsk natur. I statistikkar over politirapporterte ulukker ragar neppe Brandvoll-krysset særleg høgt. Fartsnivået er vel såpass beskjedent at dei fleste uhell begrensar seg til materielle skader.

No er det imidlertid utsikter til også her å få ein vegstandard som samsvarar med øvrige deler av E6 i området. Arbeidet er starta opp i vinter og vil etter planen pågå fram til 1981. Men som vanleg ligg det fleire år med planlegging og planbehandling forut for anleggsstart.

Første fase av planlegginga, hovedplan, tok til i 1974. Det vart då utarbeidd i alt fire alternativ som spente frå utbetring av dagens Brandvoll-kryss til den mest "luftige" omlegginga som er antyda på skissa. Kostnaden varierte frå 2 til 9 mill. kr. (1975). Alternativet med kort omlegging ved Brandvoll peika seg nokså klart ut som det kostnadsmessig gunstigste. Denne traseen vart difor tilrådd i den formelle planbehandlinga i 1976–77, ved sida av at grundigare tekniske planar vart utarbeidd. Behandlinga av hovedplanen vart avslutta med at Vegdirektoratet i oktober '77 slutta seg til vegsjefens tilråding.

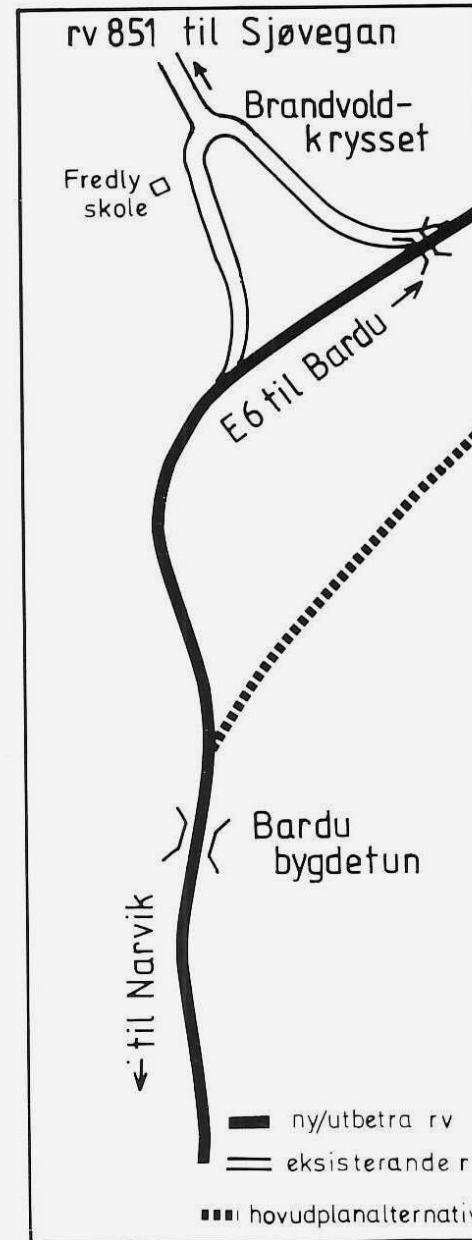
Detaljplanlegginga starta i 1977 og gjekk fram til november 1978 då vi fekk godkjenning vedtak på planen. I mellomtida hadde vi ved sida av stikningsarbeidet også vore gjennom ein ny runde formell planbehandling. Her var det særleg omsyn til Fredly skole, adkomst til eit tankanlegg og ei skytebane som var i fokus. Desse forholda har m.a. ført til at

vi skal bygga ei bru over E6 i stigninga nord for Brandvollkrysset. Denne stigninga vert etter ombygging 80 0/00, dvs. relativt høgt til E6 å vera. Dette har igjen vore utslagsgivande for den framtidige tilknyttinga av rv. 851, som no er fastlagt til søndre del av E6-omlegginga. At stigninga vert såpass sterk har sjølvstykkt samheng med at omlegginga kortar inn E6 med 700 m.

Anlegget har i år 1 mill. kr. til disposisjon og arbeidet vart starta opp umiddelbart etter plangodkjenning. Grunnseksjonen hadde eit relativt greitt arbeid og gjorde det tilsvarande raskt unna. I vinter går drifta parallelt med anlegget Brandvoll–Sjøvegan ved at masseoverskotet på rv. 851 vert utnytta til dei store E6 fyllingane ved Brandvoll. Til våren får vi eit nokså omfattande kabelarbeid ved at Televerkets fjernkabel vert kryssa i to høge fyllingar. Ut frå tidligare erfaring har vi her vore dristig nok til sjølv å stå for arbeidet med kabelflytting, sjølvstykkt i samråd med Televerket.

Totale kostnader er berekna til 8,2 mill. kr. i 1979-prisar.

Får vi rimelege tildelingar av budsjettet, så skulle vi til neste år kunna ta i bruk den omtalte innkortinga av E6. Fullføring av anlegget vil også omfatta utbetring frå Forsetmoen i sør, i alt 4,8 km. Vegstand-



arden vil ligga nær opptil det avslutta anlegget i Salangsdalen, med unntak av vegklassen. Denne er no redusert til II d, dvs. totalbredde 7 m mot tidligare 8,5 m.

## DØDSFALL

Leif Solberg falt om på veien under arbeide 5/1-79.

Han var født på gården Solberg Mester-vik i 1920. – I yngre år drev han som løsarbeider og fisker. Fra slutten av 50-årene, ble han tilsatt som vegvokter i daværende Malangen, fra Balsfjord grense og til Mortenhals. Da det senere ble opprettet patruljebil i området, så ble han den selvsikre formann, området ble da sterkt utvidet. Solberg var meget dyktig både som arbeider og som formann, og med sitt stille og rolige vesen var han avholdt av både overordnede og av sine arbeidskamerater.

Utenom arbeidet på veien var det heimen og det nære miljø han var opptatt av. Ferie og fritid tilbrakte han som regel heime, stell av hus og hage, heimefiske på fjorden m.v.

Vegvesenet har her mistet en av sine dyktige tjenestemenn i utedriften, og en må på hans familie og etatens vegne bare beklage hans alt for tidlige bortgang.

# Har du forslag...



Send det til:



**Statens Vegvesen**

Samarbeidsutvalget i Troms,  
Postboks 615  
9001 Tromsø

## VHF-SAMBANDET – STADIG BEDRE

Vi er inne i en ombygningsfase for radiosambandet vårt. Til såkalt gjennomsnakksystem – vi får da bedre utnyttet de muligheter som ligger i et velutbygget radiosamband.

Og midtpunktet i ombygningsarbeidet er selvsagt servicemannen vår, Hans-Åge Olsen ved vegsentralen i Nordkjosbotn. Han forteller dette om det som foregår i denne sektoren:

"I forbindelse med etablering av nye og omlegging av gamle basisstasjoner fore-



Hans Åge Olsen

tar vi nå utbedring av funksjonene av det ikke ukjente mobilapparat Westminister. Her i fylket har vi ca. 130 slike apparat. Ombygginga går ut på:

- a) Innsetting av nye kanaler (6 stk. mot før 2 stk.)
- b) Montering av en flakker (automatisk avspøkning av 2 kanaler)
- c) Montering av tonesender for starting (åpning) av de nye basisstasjonene.

Disse nye funksjonene som Westminister apparatet nå får, har de nye SONAB ferdig montert ved levering. Samtidig med omlegginga, blir apparatene kontrollert og eventuelle feil retta på.

Formålet med avlytting av to kanaler er å få avlastning på basisstasjonene. Forutsetninga er da at samband som kan oppnås direkte mellom mobilapparat blir benyttet. Dette gjelder når avstanden mellom apparatene ikke er særlig stor. Likevel vil anrop fra vegstasjon/kontor eller mobilapparat som ikke når fram direkte, høres via basisstasjonen.

De nye basisstasjonene har en litt annen funksjon enn de gamle. For å ta Kistefjell, som er mest kjent og har størst dekningsområde, så styres den i dag fra en del vegstasjoner og fra vegkontoret. Det vil si at kjøretøyene kan ikke ha samband seg i mellom via Kistefjell, Alt må innom et kontor og eventuelt formidles videre

derfra. Med det nye systemet blir da Kistefjell en av basisstasjonene for gjennomsnakk og mobilapparater kan da opprette samband seg i mellom innenfor dekningsområdet for basisstasjonen. For fortsatt å holde oss til Kistefjell, her kan en som er i Harstad snakke med en som befinner seg i Storfjord.

For at senderen på basisstasjonen ikke skal være påslått hele tida, styres den av en bestemt tone i mobilapparatet. Ved å trykke på en knapp sendes tonen ut, og senderen på basisstasjonen starter. Nå høres en kort kvitteringstone, Ca. 15 sek. etter at samtalen er ferdig slår senderen seg automatisk av.

De områdene som har fått dette systemet er Harstad med basisstasjonen på Samaåsen og Bardu med basisstasjon i Steillia. Storslett har fått ny stasjon i høst. Den står på Nordreisa FM/TV-omformer på Sørkjosfjellet. Videre er det en på Veidal brøytestasjon på Kvænangsfjellet. Denne skal forhåpentligvis flyttes opp til Televerkets radiolinjestasjon på Rappesvarri i 1979. Den vil da gi god dekning fra Finnmark grense til Storslett. Det neste som står for tur er etablering av ny basisstasjon på Fløyfjellet i Tromsdalen. Den skal settes i drift fra desember -79, og vil dekke områdene Kvaløy, Ringvassøy, deler av fastlandet pluss diverse holmer og skjær uten folk og vegforbindelse".

"Er det planer for opprettelse av flere slike stasjoner?"

"Foreløpig er det ikke konkrete planer, men det er områder som enda ikke har tilfredsstillende dekning. Derfor vil det bli tatt dekningsprøver fra aktuelle posisjoner for å vurdere mulighetene".

"Har omlegginga skapt problemer for brukerne?"

"Brukerne har fått mere å betjene. Det har skapt en del begynnerproblemer, men det har stort sett gått bra".

## SKILTREGISTERET, HVA ER DET?

I 1970 da nyskiltingsprogrammet tok til, ble det bestemt at det skulle føres et skiltregister for riksvegnettet i hele landet. Først i 1976 ble dette arbeidet oppstartet for fullt i Troms fylke.

*Hva er så et skiltregister?*

Selve registret består av et flyfoto og et skjema for hver km veg. Skiltene som står på denne km er avmerket på fotoet der det står i terrenget. På skjemaet er skiltet tegnet og plassert i kilometreringsringen.

*Hvilken nytte har vi av registret?*

Registret viser hvilke skilt det er bestemt skal stå langs vegene og hvor de skal stå oppsatt. Erfaringen viser at skilt kan forsvinne eller bli ødelagt. Er det tvil om hva som har stått på stedet, viser registret dette. Ved trafikkuhell kan registret gi et innblikk i om stedet der uhellet skjedde representerer en spesiell fare og viser om stedet er varslet med trafikkskilt. Ved henvendelse fra politi, forsikringsselskap og privatpersoner kan det straks gis beskjed om hvilke skilt som står oppsatt. Når det kommer henvendelser til vegkontoret om oppsetting av nye skilt, viser registret hva som står fra før på stedet.

Bortsett fra noen anleggstreknninger er skiltregisteret ferdigoppført for riksvegene. Skiltregister for fylkesvegene vil bli opprettet i løpet av de første årene.

*Hvor mange skilt står det langs riksvegene i Troms?*

Registret viser at det står ca. 10.000 trafikkskilt og 3400 km-skilt langs 1670 km riksveg i Troms. Da er hindermarkeringene tatt med. Til dette er det brukt ca. 4,6 mil med skiltrør!

Trafikkseksjonen  
skiltavdelingen.

# .. VEG · SPORT ..

## SKISESONGEN ER I GANG



VM 1979 står for døren – her legger Reidulf Sørli og Kjell Kvåle ut i 1978.

I Tromsø har det stort sett vært arrangert to skirenn for uka i regi av Bedriften. I dei fleste av disse har det vært med folk frå B.I.L. Veg. Resultatmessig ligg vi eit stykke tilbake på listene, som det seg høyr og bør i all bedriftsidrett.

Laurdag 20/1 stod VEG som arrangør av bedriftsskirennen, og heile 164 damer og herrar fullførte. Arrangementet gikk greit, sjølv om det var problem med løypene p.g.a. veromslag.

Terminlista vidare utover ser slik ut for ein del viktige arrangement:

Søndag 25/3	Fjellrennet (Tromsø)
Laurdag 31/3	Barneskirennen (Tromsø)
Laurdag 31/3	Kattfjordrennet (Kvaløya)
Søndag 1/4	Kvaløyrennet og Hinnøyløpet) (Tromsø og Harstad)
Mandag 16/4	Strupendilten (St.nes)
Laurdag 21/4	Vegmesterskapet (på Sætermoen)
Søndag 22/4	Reistadløpet (Sætermoen)

Kombinasjonen VM-Reistadløpet har vi lagt opp til også i år, med tanke på interesserte langvegsfarende. Kontorskirennen i Tromsø vil vi komme tilbake til.

## ÅRSMØTE I B.I.L. VEG

Årsmøtet vart halde i kantina på vegkontoret onsdag 17. januar kl. 18.30. Heile 25 representanter møtte – bortimot ei

fordobling frå dei siste åra, og det var gledelig. Også Harstad var invitert, men ingen møtte – forståeleg nok når vi tenkjer på avstandane.

Formannen Oddvar Nilsen opna møtet, og ga deretter klubba til Anna Josefsen, som leda møtet med Olav Sæter som sekretær.

Det stod 10 saker på saklista. Årsmelding, regnskap og budsjett for dei enkelte gruppene gjekk gjennom utan nemnande diskusjon.

Derimot vart det reist ein del kritikk mot hovedregnskapet og revisjonen. Hovedregnskapet var dårleg spesifisert og mangla vesentlege postar. Det vart beslutta å sette opp nytt regnskap, og ta dette inn i "Vegstikka". Dermed var vi ferdig med sak 1, 2, 3 og 4.

Som sak 5 vart det diskutert om VEG på neste årsmøte i stedsutvalget skulle ta opp bruken av dispensasjonsutøvere i dei enkelte laga. Dei laga som har få slike dispensasjoner i dag, må ha mindre enn 50 tilsatte i bedrifta. Stiberg orienterte om saka og meinte at denne grensa på 50 burde opphevast. Det vart så vedteke å ta dette opp som sak på neste årsmøte i stedsutvalget.

Sak 6 gjaldt deltakelse i større arrangement som VEG-CUP, Hallingkastet o.l. Diskusjonen kom her til å dreie seg om hvorvidt det er rett å forsøke å stille lag i Holmenkollstafetten i mai i år. Dei som var imot å delta her, begrunna dette med at det var eit for stort pro-



Hermod Johnsen og Harald Skogli puster ut etter innsatsen i VM 1978 –vi finner dem vel på startstreken i år også.

sjekt å gje seg i kast med, samt økonomiske konsekvenser — det vart for dyrt. Dei som var for å delta, begrunna dette med at det var på tide å prøve noko nytt, dels at vi kunne få med fleire personar frå utedriften i eit slikt arrangement. Det vart så vedteke at det nye styret skulle vurdere interessa og økonomi før det evt. vart gjeve klarsignal for å sende 15–16 personer til Holmenkollstafetten 1979.

Sak 7 var respittordninga i VM på ski. Otterdal orienterte om saka, og forslaget frå skigruppa gjekk ut på å halvere respitten frå 10 sek. til 5 sek. for kvart år deltakaren er eldre enn 35 år. Dette skulle gjelde både i lagkonkurransen og ved kårninga av Vegmesteren. Begrunnelsen frå Ski-gruppa var at Harstad, p.g.a. sin dyktighet i skisporet, gjorde konkurransen lite interessant. Det er slett ikkje ufortent at Harstad vinn, men når differansane vert for store, er det fornuftig å forandre reglane. Det vart så vedteke med 18 stemmer å redusere respitten til 5 sek. 6 stemte blankt, og 1 var gått frå møtet.

I sak 8 vart det vedteke å heve kontingenten i bedriftsidrettslaget frå 10 til 15 kroner. Ei såpass beskjeden økning burde ikkje føre til mindre medlemstall. Ved utgangen av 1978 var det 91 medlemmer.

Sak 9 — valg — gjekk stort sett gjennom i samsvar med valgkomiteen sin innstilling. Oddvar Nilsen foreslo Svein Jarle Hansen som motkandidat til formannsvervet, men Oddvar vart gjenvalgt mot 1 stemme. Einaste forandringa i forhold til valgkomiteen sitt forslag var at Randulf Kristiansen kom inn som varmann til styret — eit fornuftig valg, etter som biltilsynet kanskje skulle vore endå sterkare representert.

Og valgt ble:

Hovedstyre:

Formann Oddvar Nilsen

Nestformann Bjørn Stiberg

Kasserer Wenche Lundberg

Sekretær Svein Jarle Hanssen

Styremedlem Per Nilsen

Varamann Anna Josefsen

Varamann Randulf Kristiansen

Gruppeformenn vart desse:

Fotball Bjørn Selnes

Handball Johnni Håndstad

Volleyball Olav Sæter

Ski Bjarne Otterdal

Skyting Karl E. Westerås

Trim Jens Jakobsen

Representanter til bedriftsidrettskretsens ting:

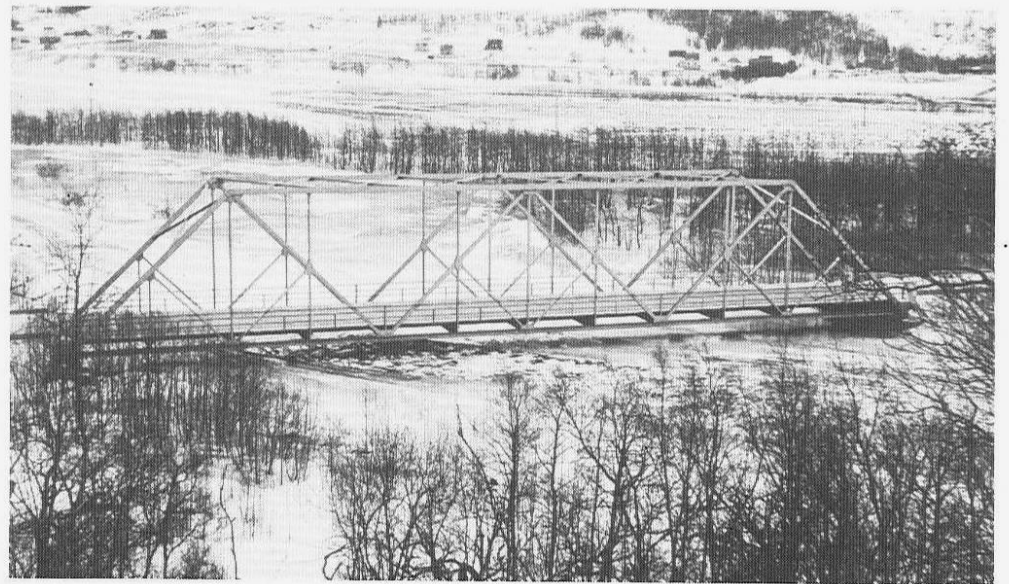
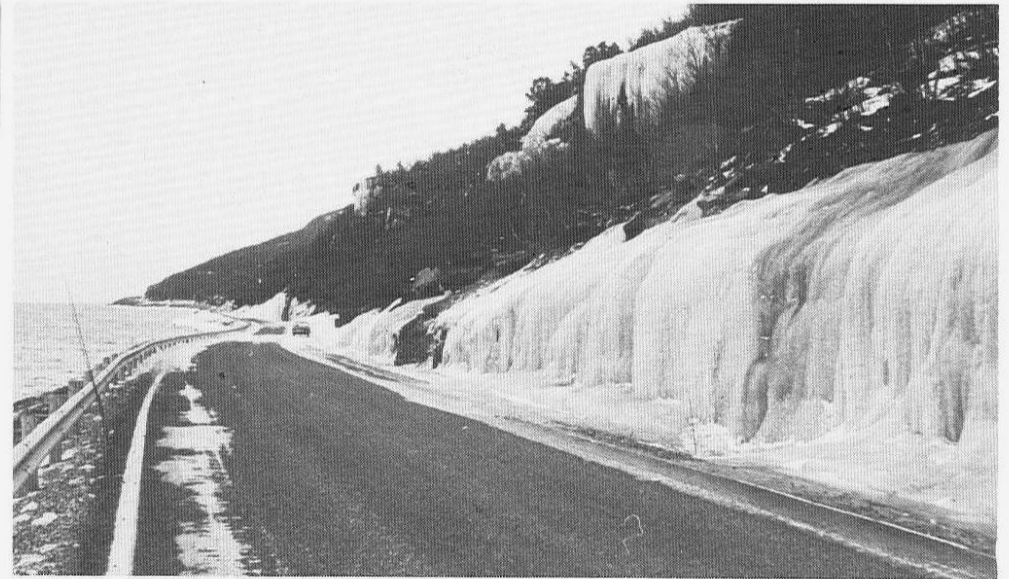
Oddvar Nilsen, Ingolf Moan og Karl E. Westerås.

Under sak 10 — Eventuelt, vart det m.a. diskutert hvorvidt kontorskirennnet skulle gå i kontortida. På vårparten i 1978 vart det kritisert i Harstad Tidende at offentlege etater brukte kontortida bl.a. til slike arrangement — sløsing med offentlege midlar. Vegsjefen hadde etter dette gitt signaler til formannen om at skirenn i kontortida kanskje ikkje lenger var akseptabelt.

Debatten på årsmøtet om denne saka vart kort, men relativt hissig. Meinigane var delte. Enkelte uttalte at kontorskirennnet ikkje burde haldast i kontortida, men f.eks. på ein laurdag. Andre meinte at dersom kontorskirennnet ikkje kunne arrangerast i kontortida, ville deltakinga gå kraftig ned, og at dei som kom til å trekkje seg, først og fremst ville være dei som ellers ikkje trimmar. Noko bestemt stilling til saka, tok ikkje årsmøtet men det vart avgjort at formannen i ski-gruppa på vanleg måte skulle avtale med vegsjefen før arrangementet.

Årsmøtet vart avslutta kl. 22.30 ved at dirigenten gav ordet til den gjenvalgte formannen og Oddvar Nilsen takka for tiliten.

Under årsmøtet vart det ellers servert middag, og det sosiale samværet heldt fram også etter at dei opplista årsmøtesakene var unnagjort.

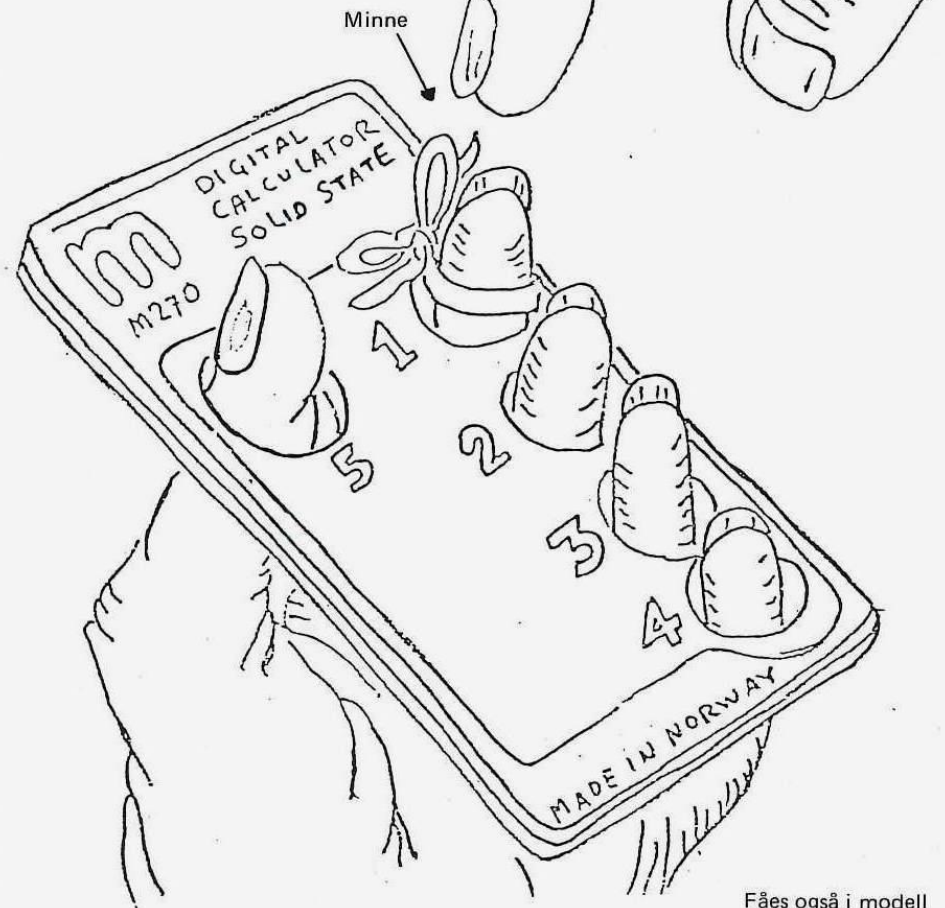


*Kong Vinter lager ikke bare snøproblemer — denne vinteren har isen vært ille mange steder. Øverst fra rv 6 mellom Skibotn og Løkvoll og nederst kan vi se at isen også har bygget seg opp under Kåfjord bru i rv 6. I skrivende stund er det bare 75 cm klaring under brua.*



Nyhet:  
**NORSK LOMMEKALKULATOR**  
Modell "Høgskole"

I Tandbergtider  
STØTT NORSK INDUSTRI



Fåes også i modell  
for kjeivhendte.