

Vegs ikka



August 1980 - Nr. 4 - Árg. 12



Vegsikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 4 - august 1980
12. ÅRGANG

I redaksjonen:

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red.sekr.

Redaksjonsråd:

Overing. Oddmar Eilertsen
Vegmester Inge Iversen
Verkstedarb. Paul Jernberg
Avdelingsing. Bjarne Otterdal
Kjøretøykontr. Jan Haukland

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Troms Trykk, Tromsø

Opplag:

1400 eksemplarer

INNHold

	side
Arbeidsmiljøutvalget	3
Langtidsplanen	4
Finnsnes biltilsynsstasjon	10
Med Vegdirektøren på bruåpning og avskjedsvistitt	11
Vegskjønn med overraskning	15
1000 nye stikkrenner hvert år	17
VHF-sambandet letter oss i ansvaret	18
Biltilsynet eller bilverkstedet godkjenner bilen din	20
Opplæringsprogrammet	22
Nyutdannede saksbehandlere	23
Aksjon skoleveg	25
Ektepar går fra borde	29
Ny oljegrusutlegger	31
Rv. 84 fornyer seg	32
Massetransport — igjen	34
For økt trafiksikkerhet	36
Pensjonistturer	38
Hva blir promillen?	41
Vegmester slutter	42
Pollfjelltunellen	44
Det årlige kontaktmøte	45
Personal-nytt	46
Veg-sport	46

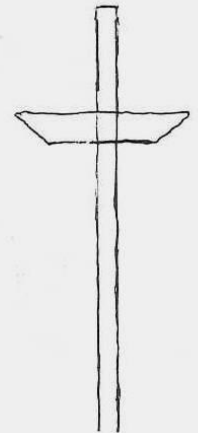
Bidragstere denne gang:

TEKST:

Bjarne Otterdal, Svein Stormo og
Harald Grønnvoll

FOTO:

Bjarne Otterdal, Harald Grønnvoll og
John Berthaug



Arbeidsmiljøutvalget

— eller AMU som det populært kalles, synes å ha funnet en hensiktsmessig arbeidsform.

AMU har, såvidt vi kan bedømme, også vist både vilje og evne til å løse arbeidsmiljømessige problemer.

Dette skyldes også ledelsens positive innstilling til tiltak som kan styrke sikkerheten og trivselen på arbeidsplassene. Kanskje er ikke utstyret vårt alle steder like miljøvennlig, visse økonomiske hensyn kommer vi vel aldri utenom, men vi forbedrer og fornyer oss stadig på den utstyrmessige sektor.

Men skal AMU fungere etter sin hensikt, er vi avhengig av at alle ledd i apparatet deltar i vernetjenesten. Av protokollene fra AMU-møtene finner vi at rapporteringen fra verneombudene synes mangelfulle. Verneombudene skal jo være blant verne- og miljøtjenestens viktigste kilder. Det ligger et ansvar hos verneombudene for at AMU skal kunne fungere ennå bedre.

Den "vernedag" for verneombudene som AMU i sitt møte 17. juni i år, annonserte avholdt denne høsten, kan kanskje virke inspirerende for det videre arbeid. En slik samling vil nok gjøre verneombudene tryggere og kan derfor forhåpentlig også bidra til større forståelse for bl.a. rapporteringen til verneleder/AMU.

LANGTIDSPLANEN

Vi er nå kommet fram til avsnittet om vegutbyggingen i årene framover, det vi kaller for investeringsprogrammet – kap. 5. 4. Etter som langtidsplanen nå har passert de politiske organer her i fylket kan vi nok regne med at sentrale myndigheter i stor grad vil følge dette opplegget for riksveggenes vedkommende. På fylkesvegsiden har den økonomiske situasjonen i Troms fylkeskommune imidlertid skapt usikkerhet om fylkesvegplanen.

Inneværende periode 1978–81

I innværende periode har vi manglet kr. 23,8 mill. i 1979-kroner for fullføring av investeringsprogrammet for riksveger. Det fører til at bl.a. følgende prosjekt ikke kan gjøres ferdig eller ikke bli påbegynt slik vi forutsatte:

Program 2. Bedring av vegnettets standard

- Rv 86 Rassikring i Gryllefjord
- Rv 91 Breivikeidet–Fagernes
- Rv 824 Breistrand–Nordland gr.
- Rv 825 Tjuvskjær–Årsteinstrømmen, ca. halvparten gjenstår
- Rv 850 Gåre–Refsnes, ca. 40% gjenstår
- Rv 852 Ellevoll–Brøstadbotn
- Rv 856 Finnfjordeidet–Fredheim, delvis
- Rv 862 Eidkjosen–Larseng, delvis

Program 3. Bedring av miljø og trafikksikkerhet

- E-6 Ny veglinje ved Olsborg

- Rv 83 Ny veg Harstadbotn–Harstad sentrum
- Rv 83 Ny veglinje Blomjoten–Kilahamn–Stortanen
- Rv 86 Ny innfartsveg til Finnesnes
- Rv 862 Tverrvegen, Tromsøya
- Rv 862 Stakkevollvegen, Tromsøya

Videre må, hvis det ikke skjer noe spesielt fram til 1982, en rekke gang- og sykkelvegprosjekter utsettes – antakelig 9,6 km av de planlagte 24,5 km.

Utbyggingen av fylkesvegnettet har de siste årene skjedd ved langtidsbudsjetter som strekker seg over 5 år. Fylkesvegplanen som ble vedtatt i fjor dekker imidlertid 4 år og søkes nå innarbeidet i Norsk Vegplan. Med utgangspunkt i vedtatt langtidsbudsjett øynet vi situasjonen fra fylkesveggen slik at fylkesvegplanen som starter 1982 kunne bli



Rv. 850 Gåre – Refsnes er et av de anlegg som er forsinket – men vi er da godt igang, Albert Olsen og Johan Kristiansen.



Første del av ny innfartsveg til Tromsø er en av de store oppgavene inneværende periode.

en direkte fortsettelse av langtidsbudsjettet så langt — relativt få av de planlagte oppgaver stod nemlig over. Det synes imidlertid idag slik at budsjettet for året 1981 svikter betydelig i forhold til det forventede. En del av de forutsetninger fylkesvegplan og dens utbyggingsprogram bygget på for 1982–85 vil derfor antakelig ikke være tilstede.

De anleggene som er i fare for å bli stoppet i 1981 er:
 Gisundbrua—Bjørelvnes
 Skøelv—Lavik
 Tromsdalen—Kroken
 Legging av faste dekker
 Fagertun—Kistefoss
 Høgda—Grunnvassbotn

Problemstillinger for anleggsdriften

Valg *hovedstrategi* bygger på at de største oppgavene ligger i hovedprogram 2 — Bedring av eksisterende vegnetts transportstandard. Av det samlede behov til vegsektoren i Troms fylke på 3,2 milliarder kroner, er 2,2 milliarder lokalisert til oppgaver innen hovedprogram 2. Investeringer her ventes å gi betydelig virkning ikke bare på vegnettets fremkommelighet og trafikkavviklingsevne, men også på trafiksikkerheten.

Hovedmålene for anleggsdriften er økonomisk drift og helårsbe-

skjeftigelse for den faste arbeidsstyrke. Dessuten forutsettes det at vegvesenet stiller til disposisjon arbeidsplasser for ekstraordinær sysselsetting i den utstrekning overordnede myndigheter bestemmer.

De naturgitte forhold i Troms gjør at anleggsdriften i årets 6 "barmarksmåneder" har en 2,5 til 3 ganger høyere aktivitet enn i de 6 vintermånedene.

Denne ujevne belastning gjør det vanskelig å finne riktig størrelse på en del viktige ressurser, som arbeidsledelse, operatører, maskiner og utstyr.

- Det vil være riktig å bygge opp en fleksibel og mer nyansert sammensatt arbeidsledelse med tanke på de forskjelligartede oppgaver som skal løses. Forholdene må legges slik til rette at vi kan benytte anleggsledere ute i driften med de kvalifikasjonskrav som til enhver tid vil være nødvendig.
- Operatører av alle slag motiveres til økt produktivitet bl.a. ved at der settes opp klart definerte mål for deres oppgaver.
- Overgang til maskiner og utstyr som kan gi bedre effektivitet, er delvis hemmet av at vegvesenet skal stille til disposisjon arbeidsplasser til ekstraordinær sysselsetting.

- Anleggenes størrelse bør minst være slik at de minimumsressurser vi behøver, kan utnytted fullt ut. Som generell regel vil vi antyde en årlig minimumsbevilgning på 4 mill. kr.
- Antall egnede vinterarbeidsplasser fratrukket arbeidsplasser til ekstraordinær sysselsetting, vil være dimensjonerende for den faste arbeidsstokken. Det vil være aktuelt å planlegge vinterarbeidsplasser på lang sikt i framtiden i større grad enn hittil.
- Den faste arbeidsstokk bør ikke være større enn at vi med rimelig sikkerhet kan garantere helårsarbeid. Vi må i denne sammenheng ta hensyn til den usikkerhet som ligger i de fremtidige investeringsrammer.
- Dessuten må det være riktig at vegvesenet som dominerende byggherre på anleggssektoren i Troms, kjøper en del tjenester fra entreprenører og maskineiere. Dette bl.a. for å skape et marked stort nok til at samfunnet forøvrig kan nytte godt av slike tjenester til rimelige priser.
- Vi ser det riktig å utvikle en arbeidsstokk med stor allsidighet både hos den enkelte operatør og hos summen av ope-



Brødrepar som tilfredsstillter kravene om allsidighet — Jack Johansen til venstre og Helmer Heimdal — her sammen om utbedringen av vegkryss på Seljelvnes.

ratører innenfor nærmere begrensede områder. Vi regner derved å kunne oppnå

- gunstigere pendlersituasjon
- redusere belastningsskader
- mulighet for operatørene å se sine oppgaver i større sammenheng (redusere fremmedgjøring).
- større kompetanse hos formenn.

- Vi ser det som viktig å utvikle et godt arbeidsmiljø. Avgjørende for vår prioritering av oppgavene, vil være konsekvensene for liv og helse. Investeringer i trivsel vil måtte underkastes vurdering i forhold til de rammer som stilles til disposisjon for vegbygging. Vi tør anta at oppfatningen av å ha en trygg arbeidsplass er en viktig psykososial faktor og at vi i vårt valg av driftsopplegg og vår personalpolitikk

bestreber oss på å underbygge dette.

Om forholdet *egen regi-entreprise* sies at vi finner det fortsatt tjenlig at enkeltoppgaver, f. eks. bruer og ferjeleier bygges ved hjelp av entreprenører. Det er også aktuelt å la en større andel av masseflyttingsoppdrag skje som entrepriser.

Vi vil neppe få noen drastisk endring i *organiseringen av anleggsdriften*, men vi må nok i større utstrekning enn hittil, regne med at anleggsbestyrere og driftsplanleggere vil virke ute på anleggene når oppgavene der tilsier at dette er hensiktsmessig.

Da Langtidsplanen ble skrevet, hadde vi 174 operatører i anleggsavdelingen. Mange av disse har allsidig kompetanse og kunne brukes i forskjellige operasjoner. De fordeler seg slik:

Anleggsbestyrere vil i større utstrekning virke utepå anleggene, sier Langtidsplanen. Gudmund Reiertsen allerede i sving — her på Rv. 850.



Maskin/kompetanse	Antall
Bruformann	25
Gravemaskin	31
Hjullaster	47
Borvogn	30
Knuseverk	15
Dozer	36
Dekkelegging	16
Kompressorstell	58
Skytebasbevis	91
Førerkort kl. II	42
Tunnelarbeid	17

I sum er denne kompetanse tilfredsstillende, men noe ujevnt

Finnsnes biltilsynsstasjon

har etterhvert vokset seg stor i førerprøversammenheng. Stasjonen har i 1979 plassert seg som nr. 6 her i landet i antall avlagte førerprøver i kl. CDE = lastebil/buss/vogntog. Det er bare i de største byene det ble avlagt flere slike prøver. Årsaken til dette ligger nok i Forsvarets aktivitet på dette feltet og vi siterer fra "Forsvarets Forum" nr. 4-1980:

"Flere får ta klasse CDE"

Opplæring til førerkort klasse CDE (tidl. kl. II) er utvilsomt det mest populære voksenopplæringstilbud som gis i Forsvaret i dag. Søkningen til disse kursene er enormt stor, og mange interesserte får ikke plass på grunn av for liten kapasitet. Dette gir seg særlig utslag i Nord-Norge, hvor avstandene er store og tallet på kjøreskoler og øvingskjøretøyer er lite.

geografisk fordelt over fylket. Gjennom nyansettelser og instruksjon kan dette rettes på. Omlag 80% av operatørene har nå gjennomgått kurset "Generell vegbygging".

Vi vil legge vekt på å utvide kompetansen også hos ledere og saksbehandlere i anleggssektoren gjennom kursvirksomhet.

Her slutter vi av denne gang og fortsetter neste gang med detaljer fra investeringsprogrammet først og fremst for 1982-85.

Voksenopplæringsrådet foreslår derfor at man forsøker å øke kapasiteten, først og fremst ved at Magirus-biltyper bringes inn som øvingskjøretøyer. Et visst antall av disse kjøretøyene står i dag i beredskap, og det foreslås opprettet en felles kjøretøypark i Troms fylke for aktivisering av disse.

Videre vil Voksenopplæringsrådet henvende seg til Forsvarsdepartementet/Samferdselsdepartementet med sikte på å øke kapasiteten til biltilsynet i distriktet".

Men det avvikles også andre førerprøver på Finnsnes. I Nord-Norge var det i 1979 bare Bodø, Tromsø og Alta som hadde flere førerprøver for kl. B - personbil/varebil enn Finnsnes.

Med Vegdirektøren på bruåpning og avskjedsvisitt

Onsdag 20. juni 1980 ble en merkedag for vegfarende i Nord-Troms. I strålende sommervær ble Sørstraumen bru åpnet for trafikk. Vegdirektør Karl Olsen som var på avskjedsvisitt i Troms fylke kuttet over silkesnora og erklærte brua for åpnet. Høytideligheten markerte også avleveringen av vegparsellen Karvik-Sekkemo og riksveg 6 er dermed innkortet med hele 33 km. Hele dette vegsystemet koster totalt drøye 40 mill. kroner.

UTFORDRING FOR BRUBYGGERNE

Brua som ble påbegynt høsten 1977 er 440 m lang. Den forholdsvis lange byggetiden skyldes de spesielt vanskelige arbeidsforhold. I tillegg til den strie straumen i sundet har brubyggerne hatt ugunstige grunnforhold og et værhardt klima å

ET GAMMELT KRAV

En 50-års drøm er nå blitt til virkelighet. Tanken om en bru over Sørstraumen ble allerede drøftet i 1930-årene. Ikke så rart, sundet her ved Sørstraumen er ganske smalt og en innkorting av riksvegen på vel 33 km ville ha stor betydning.

Her skjærer Vegdirektøren over silkebåndet assistert av vegsjef Herleiv Solberg og ordfører Harald Olsen.



hanskes med. På tross av dette — brua er ferdig.

Entreprenøren Thor Furuholmen A/S har etterlatt et flott byggverk som vil være til glede for oss i tiden fremover.

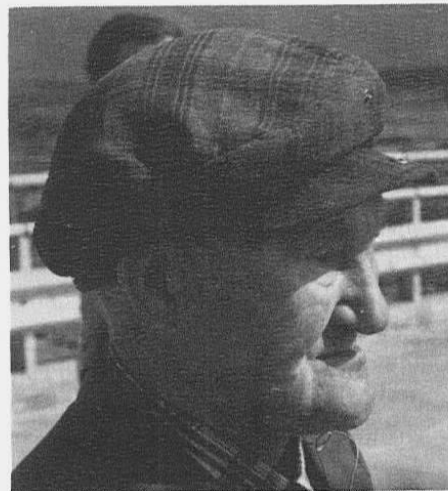
ÅPNING MED STOR OPPSLUTNING

Brua har sin store betydning for langvegsfarende og for turister. Men de som sikkert hilser den med størst glede er nok pendlere og de som bor i nærmeste omegn. Nå slipper de å kjøre rundt fjorden for å komme frem mellom tettstedene. Og på åpningsdagen møtte folk

fra Kvænangen opp. Både eldre og unge ville være med å hylle den nye brua som nå sto ferdig.

Det var ordføreren i Kvænangen, Harald Olsen som ønsket Vegdirektøren og hans følge velkommen. Vegsjef Solberg fortalte om planene og forarbeidet med prosjektet og takket de som hadde vært engasjert i dette, spesielt arbeidere og entreprenører. Vegdirektør Karl Olsen ønsket i sin åpningstale lykke til med brua. Han trakk sammenligninger mellom sin første tur til Nord-Norge. Mye var skjedd på disse 40 årene. Han betegnet de 16 årene han har sittet som

Kvænangen skolemusikkorps fikk brus og boller i brakkeleiren i Badderen som takk for innsatsen.

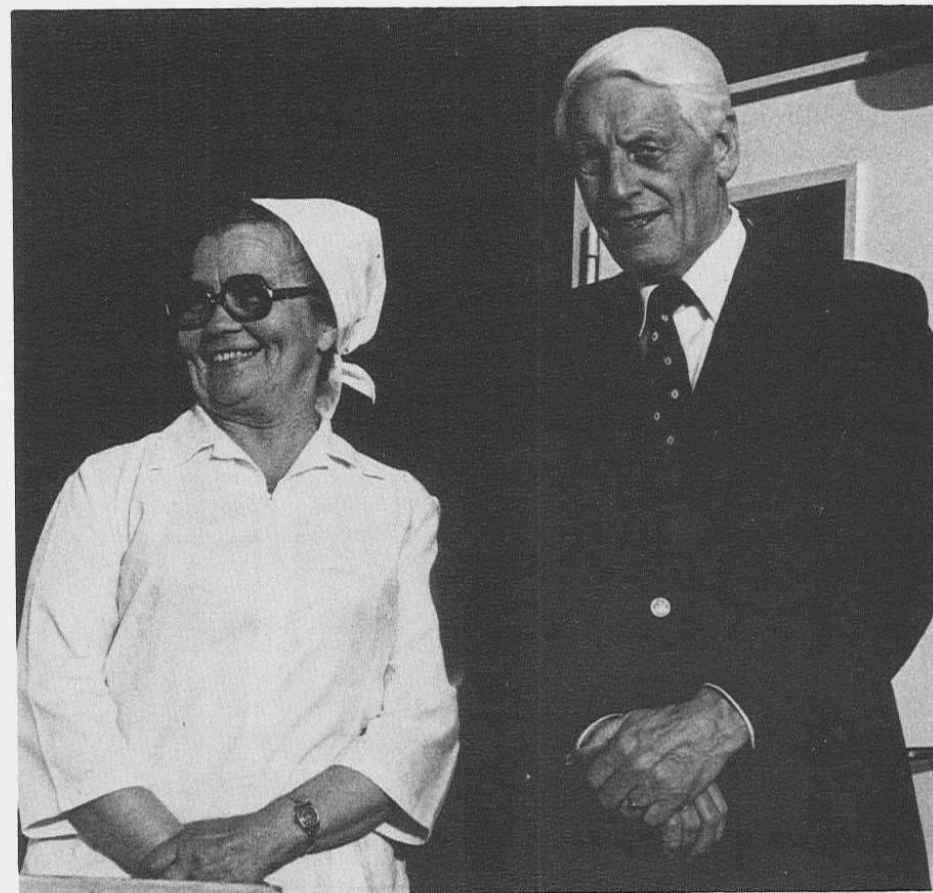


vegdirektør som vegvesenets gullalder — bevilgningene steg kraftig og det har da også satt spor etter seg i vegsektoren.

Etter talen kuttet vegdirektøren silkesnora med en ekte nord-norsk samekniv, og alle de oppmøtte fikk prøvegå nybrua før biltrafikken ble sluppet løs. Kvænangens nye musikkorps gikk i spissen.

Ole Jensen — vegpensjonist — var også til stede.

To som pensjoneres samtidig — kokke Marianne Isaksen og vegdirektør Karl Olsen.



VEGDIREKTØREN TAR AVSKJED MED TROMS

I forbindelse med bruåpningen nyttet også Karl Olsen høvet til å ta avskjed med fylket etter 16 års virke som vegdirektør. Til høsten vil som kjent Eskild Jensen overta stillingen etter ham.

Hele fylket var naturlig nok vanskelig å rekke. Det ble mest Nord-Troms som fikk æren av besøket. På turen til Sørstrømmen ble vegsentralen i Nordkjosbotn gjestet. Om kvelden på selve åpningsdagen for brua var det beverning i brakkeleiren i Badderan. Her var bl.a. anleggs- og vedlikeholdsfolk fra omegnen samlet.

På turen til Tromsø stoppet vegdirektøren på Storslett hvor det også ble tid til formiddagskaffe sammen med arbeidsstokken der.



Disse dager som Karl Olsen og hans kone Lillemor var i Nord-Norge viste forresten værgudene seg fra sin beste side. Og hva var vel derfor mer naturlig enn en fisketur. Ut fra Tromsø gikk turen og vi hørte rykte om at det ut på kvelden ble kokt fersk fisk og mølje.

En av dagene var vegdirektøren samlet med avdelingslederne inne på vegkontoret. Etterpå, ved lunsjen hvor alle de ansatte var samlet i kantina, overrakte vegsjefen Karl Olsen et tresnitt fra en lokal kunstner som takk for det gode samarbeide som hadde vært i disse årene.

Og vi samstemmer i ønsket om mange gode år fremover for Karl Olsen og hans kone.

Fra besøket på Storslett vegstasjon — fra v. Richard Richardsen, Olaf Skogmo i prat med vegdirektøren, Lillemor Olsen, Almar Leirbakk.

Vegskjønn med overrasking

Vegskjønn er ikkje gjort på ein dag. Nærmest ei heil veke gjekk med til forhandlingar og befaring då skjønnretten kom saman i Harstad for å avgjere grunnerstatningar på innfartsvegen til Harstad, parsellen Harstadbotn—Harstad sentrum og då omfatta det ikkje dei siste 300 metrane opp til Storgata. Dei kjem kanskje med først neste år.

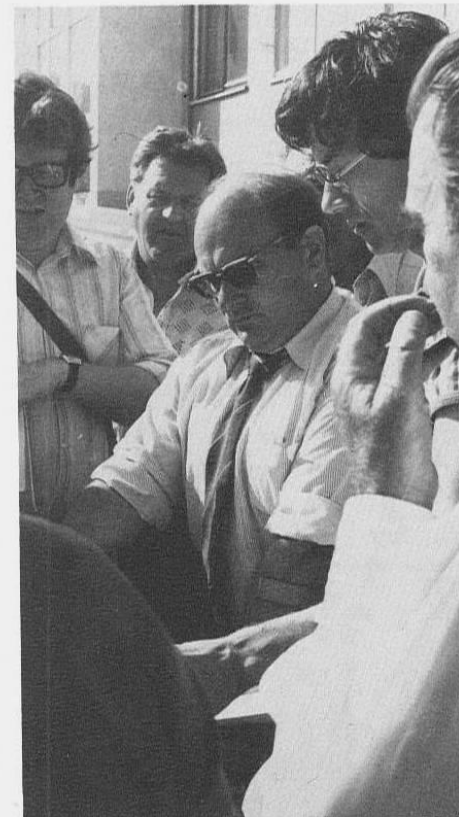
Skjønnnet vart starta tirsdag 1. juli med innledningsforedrag. Onsdag og torsdag var det befaring, og avsluttande prosedyre fredag. Sorenskriver Oddvar Leira var administrator, og ved sin side hadde han 4 skjønnsmenn.

Harstadadvokatene Ottar Nilsne og Kjell Haukland representerte dei 20 grunneigarane, og høgsterettsadvokat Nils J. Eidsmo førte som vanleg saka for vegvesenet/kommunen.

Dei siste dagane før skjønnnet starta, vart det klart at skjønnretten måtte knekke ei sjelden juridisk nøtt, før det kunne bli noko skjønn. Vi reiste altså til Harstad uten å vite om skjønnnet vart fremma.

Bakgrunnen for denne uvissa var at Harstad bystyre opprinneleg fatta ekspropriasjonsvedtak med hjemmel i tre reguleringsplaner. Seinare vart desse planane delvis forandra, og stadfesta på nytt få dagar før skjønnnet. Det var altså ikkje tid til å fatte nytt ekspropriasjonsvedtak. Ville dette holde?

For det store fleirtalet av grunneigarar løyste dette seg ved



Sorenskriver Oddvar Leira (med slips) i sentrum under befaringa. Ellers fra v. advokat Ottar Nilsen, grunneier Mathiassen, Tor Hugo Brox fra vegkontoret og skjønnsmann Rasch-Tellefsen.

at det vart semje om å fremme skjønnnet som avtaleskjønn etter § 4 i Skjønnsløva. Ein part nekta dette, og etter at skjønn-

retten hadde vurdert problemet i einerom, avsa retten kjennelse for at skjønnnet *ikkje* kunne fremmast for denne parten. Formalitetane var ikkje gode nok, meinte retten.

Mot slutten av befaringa viste det seg dessutan at eit nytt industribygg var reist sist vinter med fasade mot Fergevegen — stikk i strid med alle føresetnader. Fergevegen (rv 848 til Sørrollnes) skal her senkast 2–3 meter. — Det heile var eit mysterium, som heller ikkje representanten fra Harstad kommune kunne forklare. Resultatet var at skjønnnet måtte utsettast for ytterlegare to parter. (Problem for anleggsdrifta??)

Det mest tidkrevande problemet var ellers støy. SINTEF i Trondheim hadde utarbeidd ein omfattande støyrapport, og konsulent Edvard Falck hadde ein

føremiddag til å forklare seg om desse problema. Han var rettsoppnemnt sakkyndig på støy. I tillegg til det omtalte "Lokket" over skjæringa gjennom yrkes-skoleområdet, var det forutsett støyskjermar for 10 grunneigarar. Men likevel vil det for ein del bolighus bli såvidt mykje støy, at partane krevde ulempestatning for dette.

Det var godt ver under heile skjønnnet, og pålitelege kilder vil ha det til at godver under befaringa fører til høgr erstatningar. Harstad Tidende antyda erstatningar i millionklassen. Men erstatningane skal retten avgjere, og sorenskriver Leira og hans menn vil truleg bruke resten av sommaren for å avgjere alle dei vanskelege krav og motkrav som vart reist i løpet av dei 4 dagane i Harstad. Resultatet får vi soleis ikkje før til hausten.



Betongrør og stålrør klar til bruk i Rv. 84.

1000 nye stikkrenner hvert år

Vi kjøper årlig stikkrenner for rundt 4 mill. kroner og dette tilsvarer en samlet lengde på ca. 13,6 km og regner vi at til hver stikkrenne går det med 8–12 meter legger vi altså drøye 1000 renner for året.

Likevel ligger det fortsatt en god del gamle murte stikkrenner i vegene våre. Mange av disse fikk i sin tid en solid utførelse og vi skifter de gjerne ikke ut før de viser svikt. I utbedringsanlegg må de derimot vike plass for moderne saker. Betongrør har nå vært temmelig lenge i bruk som stikkrenner. I de senere år er også stålrør og plastrør kommet på markedet.

Prismessig ligger betongrør gunstigst an og vi bruker da også dobbel så mye av denne sorten i forhold til de andre to sortene tilsammen.

Betongrørene har en solid utførelse og tidens tann (og vann) har heller ikke så lett for å hugge tak i disse. Men de veier mye og selv om det i prisen til oss er innebygget levering på anlegget, så kan transportkostnadene innen anlegget bety noe.

Den innkjøpsmessige konkurrent til betongrør, er stålrør. Enkelte typer av disse ligger gunstig an og under spesielle forhold lettere å håndtere i anleggene. Men vi er avhengig av at surhetsgraden i vannet ikke er for høy — er den det får vi rustdannelse, og

det er jo ikke bra.

Plastrør prøvde vi for første gang for 4–5 år siden. Disse veier lite og i et uvegsomt anlegg kan et par mann lett bære slike stikkrenner på plass. Det er altså noe å vinne i den interne transporten, men til gjengjeld er de langt dyrere i innkjøp.

Det er altså mange forhold vi må ta hensyn til før innkjøpene bestemmes — betongrør og plastrør produseres her i fylket, mens stålrørene hentes fra Sverige. Kanskje et poeng det og.

Anleggsavdelingen er naturlig nok den største forbruker av stikkrennerør. I 1979 kjøpte de for 3,0 mill. kroner og for det fikk de rør i en lengde av 10 km. Vedlikeholdet skifter også ut stikkrenner, de kjøpte 3,6 km og betalte 1,2 mill. kroner.

Skal man holde trafikken gående mens man skifter ut ei stikkrenne, tar arbeidet gjerne fra en halv til en trekvart dag med 2 mann og en maskin.

Det er nå gjennom egne prosesskoder i anleggsregnskapet iverksatt en undersøkelse som skal vise oss hva de ulike rørtypene virkelig koster oss.

VHF-sambandet letter oss i ansvaret

Er man vedlikeholdsmann på en øy såvidt avsides som Andørja må man nok oftere enn ellers ta avgjørelser på egen hånd, spesielt vinterstid når vær og føreforhold skifter brått. Med radiosambandet har vi imidlertid nå mye lettere for å kunne samråde oss med oppsynet enn tidligere.

Dette sier Harald Tobiassen som betjener vedlikeholdet på Andørja.

— Om vinteren er Klåpenheia spesielt vanskelig for brøytebilene. Her tar vinden godt og veggen er tildels smal og for ikke å snakke om svingete. Stort sett klarer vi å holde den åpen, men det blir ofte bare ei renne, og da må vi ha assistanse av traktor og høvel når den er på disse kantene. Vi deler høvel med Rolla, men holder egen fører til den, Gullik Langstrand, som utgjør den andre halvparten av vedlikeholdsstyrken her. — Her i Svinlia mellom Årbostad og Klåpen burde snarest sikres mot ras, særlig israsene er plagsomme.

— Rassikringen her kommer ikke før i perioden 1986–89 står det i fylkesvegplanen. Hvordan vil det gå, tror du?

— Vi får klare oss så godt vi kan. Her mellom Årbostad og Klåpen er forøvrig også skråninger som stadig ryr ned. Om trent hvert eneste år må vi rydde og ta opp nye grøfter. Grøftene skaffer oss mye arbeide andre

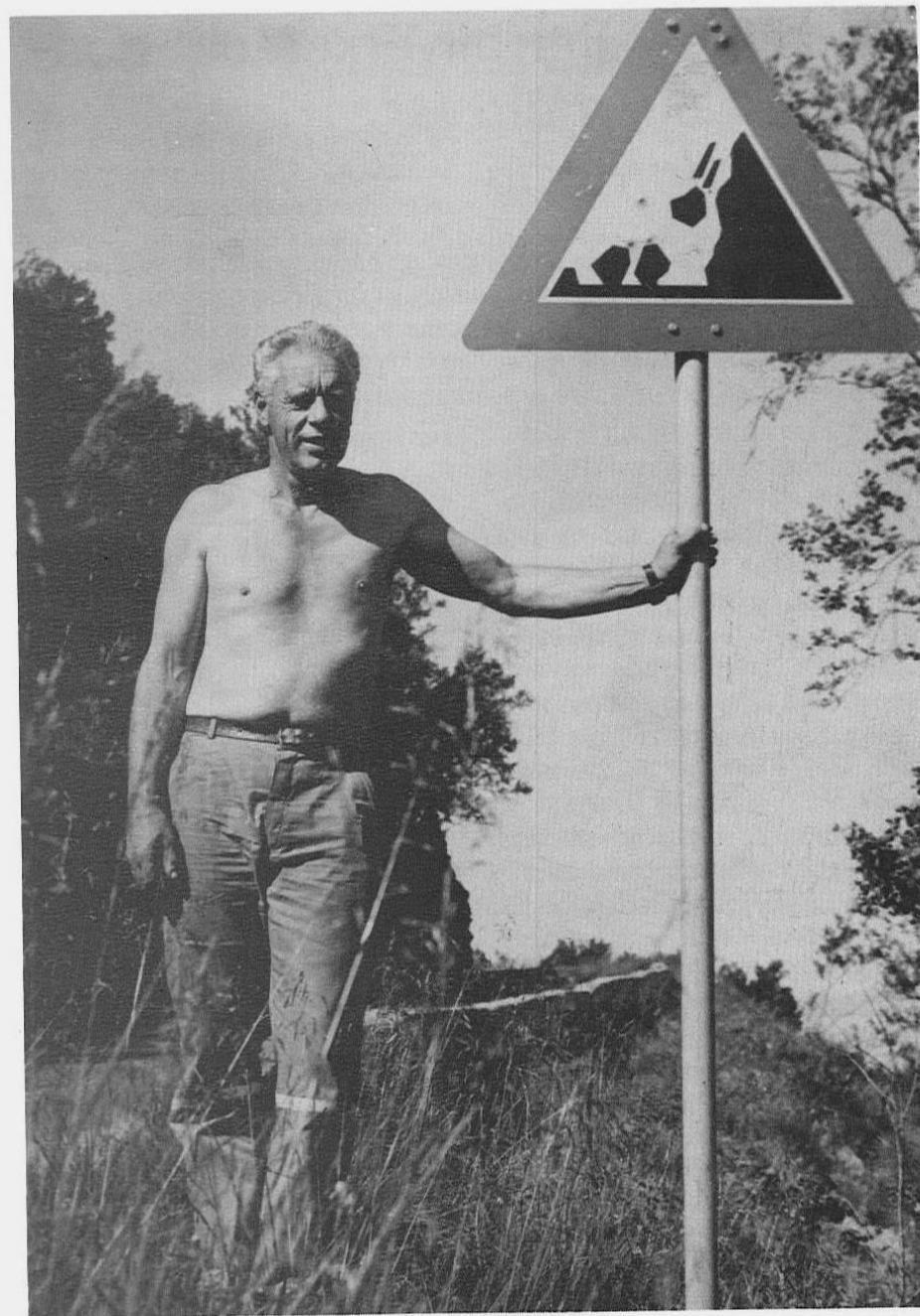
steder også, f.eks. i Årbostad-traktene hvor de ekstra fort igjen.

— Men det skjer da noe på Andørja, snart står jo ny Åndervåg bru ferdig?

— Den gamle brua er ikke så dårlig rent styrkemessig. Det er fraktet atskillige tunge lass, men bredden er jo helt håpløs. Her har lastebilene i årenes løp fått gnaget istykker dekkene sine. Jo, brua er nok en flaskehals, det er på høy tid den nye kommer.

— Hva kan så en vedlikeholdsmann her ønske seg?

— Selvsagt ønsker vi oss fast dekke, men sånn øyeblikkelig tror jeg vi med fordel kunne ha satset mere på grøftearbeid og noe mere grus på vegene har ikke vært av veggen det heller, sier Harald Tobiassen til slutt, vedlikeholdsmann med solid bakgrunn i anleggsarbeid på Senja mellom Gryllefjord og Torsken, en tid da trillebåren ennå stod for en stor del av masseflyttingen.



Harald Tobiassen ønsker seg rassikring også.

Biltilsynet eller bilverkstedet godkjenner bilen din

– det er fritt valg

At bilverksteders erklæringer om at påpekte mangler på motor-kjøretøyer er rettet på nå kan godtas av biltilsynet, synes å fungere tilfredsstillende. På biltilsynsstasjonene har man iallefall kunnet registrere en betydelig nedgang i etterkontroller, noe som har ført til større kapasitet for andre arbeidsoppgaver.

Stortingsmelding nr. 79 (1974–75) uttaler bl.a. at de autoriserte bilverkstedene bør kunne overlates ansvaret for å godkjenne at en del av de mangler biltilsynet påpeker ved kontrollene er utbedret.

– Hvor langt er vi kommet i Troms, stasjonssjef Helge Skagseth ved Finnsnes biltilsynsstasjon?

– Som et ledd i forberedelse til denne ordningen innkalte vi samtlige tekniske ledere på bilverkstedene i fylket til et kurs. Under ledelse av stasjonssjef Kristian Øverås gjennomgikk deltakerne forskriftene og de tekniske bestemmelsene. – Tanken var at vi skulle ha alle inn i hallen for der å kunne se nærmere på kravene. Dette maktet vi ikke dengang, men vi skal forsøke å få til en samling etter ferien.



Johan Steinheim på Finnsnes biltilsynsstasjon i bilkontroll.

– Overlates bilverkstedene godkjenning av alle typer mangler?

– Når det gjelder påpekte mangler med bremses, så kan vi ikke uten videre akseptere reparasjoner på bilverksteder uten apparater for bremseprøver. Slike reparasjoner må da godkjennes av oss. Nå har imidlertid de aller fleste verksteder slikt utstyr og også annet kontrollutstyr. Når det gjelder biler som har vært avskiltet vil vi nok forlange å få disse til kontroll her, det gjelder også ombygginger av biler.

– Kan verkstedene reservere seg, altså forlange at publikum skal til biltilsynet for godkjenning?

– Ja, men ingen har gjort det.

– Og de bileierne som reparerer selv?

– De kan melde seg hos et bilverksted som da foretar en vanlig kontroll og skriver ut et godkjenningsbevis som for egen reparasjon.

– Hvilke erfaringer sitter du igjen med etter dette første året?

– Vi har gode erfaringer, det er ikke flere nå enn tidligere som prøver å sluntre unna påleggene vi gir. At vi slipper de fleste etterkontrollene betyr at vi får mere tid til andre oppgaver, kontrollapparatet f. eks. blir bedre. – For bileieren betyr det også en del, særlig i det distriktet som vi betjener, hvor boset-

tingen er spredt. Mange sparer seg kjøringen hit til oss og det kan for enkelte være en ganske lang tur.

– Foretar biltilsynet noen stikkprøvekontroller av de reparasjoner verkstedene har attestert utført?

– Hittil har vi ikke gjort det her, men produktkontroll er jo et av de feltene vi skal befatte oss med. Vi skal snart gjennom et kurs i produksjonskontroll og da vil vi nok også praktisere dette.

– I de tilfeller biltilsynet ikke spesielt forlanger bilen til etterkontroll, er det altså bileieren selv som avgjør om bilverksted eller biltilsynet skal gjøre den endelige godkjenning. Hva velger folk, verkstedet eller biltilsynet?

– Her hos oss velges nesten utelukkende verkstedet, sier Helge Skagseth til slutt.

Ordningen i praksis fungerer slik at bilverkstedene rapporterer på skjema at de påpekte mangler er utbedret. Rapportene kontrolleres på biltilsynsstasjonene at reparasjonen er utført i samsvar med mangellappene. Når fristen for å bringe bilen i orden er utløpt, sender biltilsynet ut purring til bileieren, akkurat som før.

– Rapporteringsrutinen fra verkstedene har ikke vært helt god i vårt distrikt, sier stasjonssjef Kristian Øverås i Harstad. Enkelte venter med å sende rapportene til de har samlet en viss bunke. Dette har ført med seg

at vi urettmessig har purret bil-eierne som allerede har fått manglene utbedret.

Øverås legger ellers til at ved Harstad biltilsynsstasjon foretrekker omlag tredjeparten av bil-eierne å fremstille seg for biltilsynet til etterkontroll og han tror dette henger sammen med at det største antall biler finner man i byområdet og der er ikke avstanden til biltilsynet særlig stor.

Dette inntrykket har også stasjonssjef Ingvar Sommerlund i Tromsø, folk fra distriktet søker gjerne til verkstedene, mens selve byfolket ofte kommer til biltilsynet.

Opplæringsprogrammet

I løpet av høsten vil den gjestående del av opplæringsprogrammet for 1980 bli gjennomført som planlagt, det gjelder:

- 3 kurs yrkesbevis for anleggsmaskinførere

- 1 kurs generell vegbygging

- 1 kurs generell sprengning

- 1 kurs verne- og miljøarbeid

- 1 kurs førstehjelp

- 1 kurs utsetting

- 1 kurs transport av farlig gods (biltilsynet)

- 2 samlinger i saksbehandlerkurset

Vi må allerede nå begynne å tenke på neste års kursaktivitet

— Jeg skulle anta at forholdet en tredjedel til oss, to tredjedeler til bilverkstedene som i Harstad gjelder også for Tromsøstasjonens vedkommende, sier Sommerlund — denne ordningen er ikke helt ny hos oss. Vi har allerede i flere år godtatt bilverkstedenes attestasjoner av utbedrende mangler på biler med få feil og hatt god erfaring med dette.

Sommerlund har forøvrig merket at enkelte bileiere ønsker å fremstille seg for biltilsynet nærmest for å overprøve verkstedene.

og vi ber alle som har ønske om kursemner enten det gjelder lokale, regionale eller sentrale sende inn forslag.

Forslagene legges fram for opplæringsutvalget i løpet av oktober, men først skal avdelingene ha behandlet forslag som berører sin egen virksomhet og det skal de ha gjort innen 30. september.

Derfor, har du ideer til kursprogrammet for 1981, send de til din avdeling *innen 15. september*.

Nyutdannede saksbehandlere

Et hardt, men givende kurs, sier de tre fra vegkontoret som i vår ble ferdige med FAD's ett-årig saksbehandlerkurs. — Da vi begynte forberedte de oss på at det ville bli lite fritid gjennom skoleåret. Og det holdt stikk— det ble hardere enn ventet.

Og de tre er Kirsti Stokmo på trafikkseksjonen, Jarle Hansen på maskinavdelingen og Geir Berger på regnskapsseksjonen.

Høsten 1979 gjentok Forbruker- og administrasjonsdepartementet et opplæringstilbud for saksbehandlere i Tromsø. Det er hele 8 år siden forrige gang kurset gikk her. Ellers går slike kurs årlig i Oslo, foruten at det i tillegg også har vært arrangert kurs i enkelte andre byer i landet.

Dette kurset var beregnet for de tre nordligste fylker. Av 20 deltakere var hele 17 elever fra Troms, 1 fra Nordland og 2 fra Finnmark fylke.

Vegkontoret i Troms fikk med 3 elever og var de eneste som stilte med så mange fra samme arbeidsplass. Kanskje var dette et resultat av den lange søkerliste herfra. Kurset var myntet på kontorpersonale uten høyere utdanning og elevene hadde permisjon med lønn hele skoleåret.

Foruten norsk, saksbehandling og utredningsarbeid ble det bl.a. undervist i rettslære, statskunnskap, forvaltningsrett, personalforvaltning, sosialøkonomi, statistikk og budsjettlære. Undervisningen foregikk på dagtid med

forelesning, gruppearbeid, hjemmelekser, og det ble avlagt eksamen i 9 fag.

— Et fint tilbud for elever uten høyere utdanning, sier Jarle. Jeg for min del kunne ikke deltatt om jeg hadde måttet reise bort — til Oslo f.eks. Det ville blitt for hård belastning for økonomien og for resten av familien. Skulle derfor ønske at disse FAD-kursene kunne foregå oftere i Nord-Norge slik at flere herfra fikk sjansen.

— Svarte kurset til forventningene, Geir?

— Jeg med de fleste andre hadde på forhånd bare sett fagtilbudene og hadde nok gjort meg opp en mening. Da vi tok fatt fikk vi vite at målsettingen med opplæringen var å gjøre oss til gode saksbehandlere. Vi skulle lære oss å fungere som medmennesker, enkeltvis og i grupper, lære å uttrykke oss muntlig og skriftlig, bli mer sikker og selvstendige. Vel, kurset hadde et svært eksamensrettet pensum. Skoletimene gikk med til gjen-

nomgåelse av det rent faglige stoffet. — Vi lærte litt om mye, kunne godt tenkt meg og gått dypere inn i stoffet. Et kurs med spesialisering i enkelte av fagene har vært interessant.

— Det ble litt problemer med lærekreftene, forteller Jarle. En del av lærerne var fra departementet. Flere av de som underviste i personalforvaltning f.eks. ble opptatt med lønnsoppgjøret i vinter, slik at vi i dette faget fikk 5–6 forskjellige lærere. Til sammen hadde vi ca. 30 lærere.

— På kurset måtte det nødvendigvis bli elever med forskjellig bakgrunn. Hvordan virket det?

— Dette kunne være både bra og mindre bra. Enkelte av elevene hadde god skolegang, lang yrkespraksis og var f.eks. aktive politikere. Undervisningen ble derfor umiddelbart lagt på et høyt nivå. Lærerne la gjerne opp etter de beste i klassen. De som startet med et spinklere grunnlag fikk det dessto hardere. Derfor ønsket også de fleste av ele-



Fra v. Geir Berger, Kirsti Stokmo og Jarle Hansen.

vene at ikke bare eksamensresultatene skulle telle, men at også den enkelte elevs fremgang under kurset fikk betydning for sluttresultatet.

I vinterens løp har elevene arbeidet med hver sin særoppgave. Kirsti valgte: Kontorassistenter i staten, Geir: Fritidstilbud for uorganisert ungdom i Tromsø og Jarle: Distriktenes utbygningsfond (DUF) i Troms.

Særoppgavene er å finne på vegkontorets bibliotek.

— Et hardt kurs, sier Kirsti. Men interessen for statsforvaltningen er skjerpet. Vi arbeidet ofte på skolen om kveldene og i helgene. Mat og kaffe laget vi her og familie og venner så vi

sjelden i den hardeste tiden. Likevel, dette samarbeide har vi hatt stort utbytte av. Vi lærte hverandre og våre forskjellige arbeidssituasjoner å kjenne. Dette var mulig kun på eget initiativ. På slutten av skoleåret var vi en tur i Oslo hvor vi traff parallellklassen. Samholdet vi hadde i Tromsø var mye bedre og grunnen var utvilsomt den frivillige innsatsen.

Alle tre er takknemlig for at de gjennom etaten har fått anledning til å gå kurset. De forventer også at etaten som har bekostet denne opplæringen og dermed anbefalt de som brukbare emner, også drar nytte av de kunnskaper som er ervervet.

AKSJON SKOLEVEG

— hvor langt er den kommet

Aksjon skoleveg har ikke fått den mottakelse her i fylket som vi ventet. I stedet for å bli neddyngnet i søknader om midler opplever vi faktisk det motsatte. Knapt halvparten av grunnskolene har engasjert seg og bare 2/3 av fylkets kommuner har sendt Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg oppgaver som forutsatt.

Det var høsten 1979 Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet tok initiativ til en rask måte å bedre trafikksikkerheten langs skoleveger. *Aksjon Skoleveg* ble dette kalt og Vegdirektoratet ble det sentrale sekretariatet for aksjonen.

Opplegget forutsatte at grunn-

skolene i samarbeid med elever og foreldre skulle registrere farlige punkter og strekninger på skolevegene. Dette skulle vært gjort innen 1. desember 1979 og materialet oversendes kommunene for bearbeiding og prioritering innen 1. april 1980.

Kommunene skulle bl.a. sor-

tere ut innkomne forslag etter hvor omfattende de var, slik:

1. Strakstiltak.
2. Kortsiktige tiltak.
3. Langsiktige tiltak.

Strakstiltak

var enkle, relativt billige tiltak som etter opplegget skulle dekkes av vedkommende vegmyndighets driftsbudsjett.

Kortsiktige tiltak

var ment å være noe mere omfattende, men ikke så store at det skulle være nødvendig med grunnnerverv eller særlig planlegging.

Og til slike tiltak på fylkes- og kommunale veger har Troms fått 1 mill. kroner fra staten.

Når det gjelder *langsiktige tiltak*

— tiltak som vil kreve mere omfattende planlegging og også grunnnerverv — har kommunene frist til ut på høsten å bearbejde dette materialet slik at de kan fremme forslag.

Avdelingsingeniør Svein Stormo er sekretær for Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg og vi spør ham om hvordan situasjonen for Aksjon Skoleveg er idag?

— Vi hadde regnet med å bli neddyngnet med søknader om støtte fra aksjonspengene, men det som er kommet inn til nå, må vi betegne som som beskjedent. Bare 46% av grunnskolenes i fylket har engasjert seg i Aksjon Skoleveg og dette er nært bunnen i landssammenheng. Av fylkets 25 kommuner har vi pr. 1.



Lite tilfredsstillende skoleveg.

juli fått inn materiale fra kun 15. Av disse 15 er det flere som overhode ikke har bearbeidet grunnlagsmaterialet fra skolene. Det tyder på at trafikksikkerhetsarbeidet prioriteres svært lavt.

— Er skolevegene kanskje bedre enn sitt rykte?

— Det kan jo se slik ut. Noe av forklaringen på den dårlige oppslutningen fra skolenes side, kan muligens henge sammen med at liknende aksjoner tidligere har gitt magert resultat. Denne gang burde jo interessen likevel være på topp ettersom initiativet er kommet fra myndigheter som også har stilt penger til disposisjon.

I rettferdighetens navn skal sies at det også finnes unntak, og i så måte framhever Tromsø kommune seg spesielt. De har lagt fram et godt bearbejdet materiale og det er tydelig at saksbehandlerne i denne kommunen har satt seg inn i veiledningsheftet for aksjonen. Dette har bl.a. gitt det utslag at av de totalt 53 foreslåtte kortsiktige tiltak på fylkes- og kommunale veger her i fylket, kommer ikke mindre enn 37 fra Tromsø kommune.

— Hvilke kommuner er det så som har unnlatt å engasjere seg i Aksjon Skoleveg?

— Det er både såkalte utkant-



Slik bør det være — fra Rv. 86.

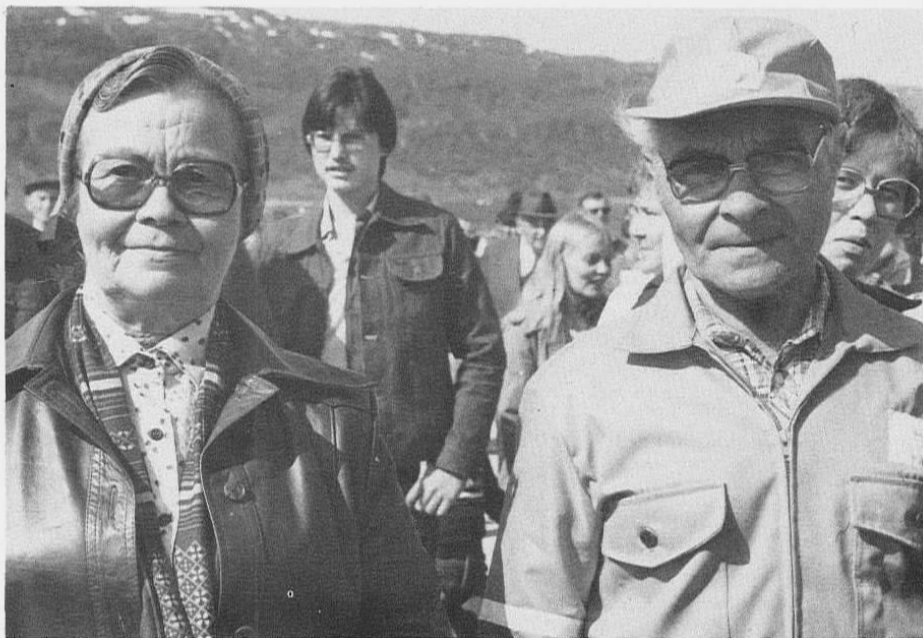
kommuner hvor trafikproble-
mene naturlig nok ikke er spe-
sielt store og de mere sentrale
kommuner. Spesielt må en jo
under seg over enkelte store
kommuner som i mange andre
sammenheng påpeker den uhel-
dige trafikulykkessituasjonen
som rår innen deres grunn, men
som i forbindelse med Aksjon
Skoleveg viser liten interesse.

— Det er til de kortsiktige
tiltak det er bevilget 1 mill. kr.
Har Troms Fylkes Trafikksik-

kerhetsutvalg funnet noen søk-
nader verdig til støtte?

— Vi har i juni fordelt kr.
358.000 til ialt 21 kortsiktige
prosjekter. Resten kr. 642.000
regner vi med blir fordelt i ok-
tober d.å. Både etternølerne
blant kommunene og de kom-
muner som allerede har fått
midler, vil komme i betraktning.
Det skal bli spennende å se om
kommunene tar imot denne in-
vitasjonen.

Marianne og Meyer Isaksen



Ektepar går fra borde

For første gang i Vegvesenet i Troms trer en kvinnelig ansatt inn i pensjonistenes rekker og ikke nok med det, hun drar også mannen sin med seg inn i de samme rekker. Marianne og Meyer Isaksen fra Nordmannvik fratrer i disse dager etter oppnådd aldersgrense.

Etter 16 år i Vegvesenet for Marianne og nærmere 40 år for Meyer, takker de nå av, som det heter.

Marianne og Meyer Isaksen har arbeidet over store deler av fylket og har vel i denne tiden vært innen de fleste av våre store arbeidsplasser mellom Salangsdalen og Finnmark gr., også ute i havgapet har de vært — bl. a. på Arnøya under anleggsperioden der.

— Og dere har holdt lag på arbeidsplassene, Marianne?

— Siden jeg begynte for 16 år siden har vi vel stort sett fulgtes fra sted til sted. Likevel har det alltid vært stor stas å kunne dra hjem i helgene. Vi har hatt det trivelig i brakkeleirene, men det er da skjønt å kunne komme hjem til sitt *eget*. Brakkelivet idag er noe helt annet enn for endel år tilbake, også for oss kokker. Har jo opplevd kokearbeid alene for 15–16 mann og da strakk arbeidsdagen seg gjerne fra halv 6 om morgenen til 22.

— Når du nå ser tilbake på de 40 årene i vegvesenet som ligger bak, Meyer, hvordan føles

det, kunne du tenkt deg et annet liv?

— Så lenge man var ung, ville man gjerne være med å utvikle noe, til nytte for både seg sjøl og etaten. Det kan gjerne være at man kunnet fått noe mere ut av det andre steder, men jeg synes nå jeg har fått vært med på litt av hvert i så henseende i vegvesenet. Etaten har jo gjennomgått en rivende utvikling, dette avspeiler seg jo ikke bare i samfunnet, men vi som har vært aktivt med i vegarbeid i disse årene, føler jo at også vi har utviklet oss på en tilfredsstillende måte, både for oss sjøl og forhåpentligvis også tilfredsstillende for arbeidsgiveren. Foruten det alle vegarbeiderne i min alder vel har vært med på, sprengning, håndlessing, trillebårkjøring og slikt, så har jeg drevet som smed, kjørt knusere, kompressorer, brukt de første håndholdte boremaskiner som veiet 42 kg med full bensintank. Når jeg nå "bare" kjører arbeidsbuss, diverse småtransport for anleggene her i Kvænangen og ellers fungerer som brakkesjef

så synes jeg dette er en fin overgang fra en lang arbeidsdag i vei-vesenet. Jo, det har vært en fin arbeidsplass.

— Marianne, har vi i likhet med det vi har gjort for Meyer, skaffet deg lettere eller enklere oppgaver nå på slutten?

— Forsåvidt ja, men det er neppe på grunn av at jeg nærmer meg pensjonisttilværelsen. Vi har det nå arbeidsmessig og utstyrsmessig i brakkeleirene nærmest på topp, stort bedre forhold kan vi neppe få. Men skal kokkearbeidet fungere bra, er vi også avhengig av at det bor fornuftige og greie folk i brakkeleiren og det gjør det.

— Eksisterer det noe konkurranseforhold mellom leirene, f. eks. om kostpengene?

— Det har jeg ikke merket, kostregnskapet kan selvsagt variere fra sted til sted, men dette er jo ikke avhengig bare av oss i kjøkkenet, forholdene på stedet spiller en stor rolle. Hittil har jeg bakt brød, men nå er det såpass mange mann her at jeg klarer ikke det alene.

— Og nå, Marianne, skal du og Meyer forlate brakkelivet, det

blir sikkert en noe uvant situasjon å administrere matstellet bare for dere to. — Og han skal vel ikke være brakkesjef nå, hva tror du han finner på?

— Han har allerede kjøpt 8 garn, så fisk kommer vi nok ikke til å mangle. Litt husvedlikehold og så skaffer han oss sikkert brensel fra skogen. Og så får han endelig tid til å spille orgel, nå som han har lært seg noter også. Det er særlig kirkemusikk som interesserer. Det er heller ikke fritt for at han kan få fram toner på fiolin også.

— Meyer, nå som Marianne bare har deg å stelle for, blir hun vel sittende med hendene i fanget mesteparten av dagen?

— Ikke Marianne, nei. Kanskje tar hun fram sømmen igjen og vevstol har hun lenge hatt på ønskelisten. — Og så hagearbeidet, da. Det kommer sikkert til å få et skikkelig oppsving hjemme hos oss og det blir nok ikke bare blomster og potter, hun snakker rett som det er om jordbær og da blir det nok jordbær også.

Og vi er mange som ønsker et populært par lykke til.



Ny oljegrusutlegger

Etter noen forsinkelser ble den nye oljegrusutleggeren levert i juni i år. Av nyheter på utleggeren kan vi nevne hydrostatisk drift og 3-knekk screedplate. Hensikten med den nye screeden er at man kan legge overhøyde i hjulspor og derved få bedre komprimering her med bedre kvalitet og lengere levetid for dekket. Utleggeren har også skjøtenivillingsutstyr og førerhytte.

Det var møtt opp et stort oppbud av vegvesenets folk under overleveringen fra vegsentralen, vegstasjonen på Åsegarden og fra vegkontoret. I tillegg kom de 2 fra leverandøren og 1 fra fabrikk.

Bildet viser utleggeren under oppstarten på Rensåhøgda.



Riksveg 84 fornyer seg

Vi har nå noen år drevet anleggsarbeider på riksveg 84. Parsellen mellom Sjøvegan og Medby og Armen til Salangverket er som kjent forlengst ferdig og mellom Medby og Ellevoll vil det når denne høsten er forbi gjenstå i overkant av 3 km uten fast dekke.

Vi regner imidlertid med at disse siste 3,2 km vil bli grovplanert i år, slik at hele parsellen kan fullføres neste år.

Da Vegstikka var innom anlegget var det en hektisk aktivitet med klargjøring av de 6 km som skal dekkelegges i år.

Vi traff Hans Iversen sterkt opptatt med å dirigere fyllmasseskjørerne, hjelpe litt med spredningen for deretter å betjene selvgående valse.

— Valsemaskinen er jo særlig saktegående, bråkende og derfor ekstra farlig i trafikken, sier Iversen.

— Du opplever farlige situasjoner?

— Trafikkantene opptrer ofte hensynsløst. Selv om det ikke har hendt noe alvorlig, så har det vært nære på et par ganger.

— Idag får en anleggsmann ofte allsidige oppgaver i anleggsdriften. Hvordan opplever du det?

— Jeg synes det er en fordel med avvekslende arbeid, spesielt når man har en slik valsemaskin å betjene. Den rister fælt. Ellers driver jeg jo også med bruarbeid

Hans Iversen kjører valse.



der og sprengning. Jo, det er et variert arbeid man har.

Sier Hans Iversen — en moderne anleggsmann. Og det må vi kunne kalle en med allsidig kompetanse. Men, han er ikke alene om det her i fylket — det kan du forøvrig lese om i avsnittet om Langtidsplanen vi presenterer i dette nummer av Vegstikka.

Tilbake til rv. 84 — neste operasjon er parsellen fra Fossbakken til Tennevoll. Den er såvidt påbegynt med en utvidelse i lia ovenfor Tennevoll. Vi har nylig fått 3,5 mill. kroner av distriktsutbyggingsmidler til denne parsellen. Disse midlene vil vi imidlertid ikke sette igang arbeider for før senere i høst slik at vi kan drive sammenhengende hele vinteren. Vi regner nemlig med bevilgninger til denne parsellen neste år.

— — dirigerer lass —
— — bruker grafsen eller X-2b som den populært kalles.



Massetransport — igjen

Massetransport — det store pengesluket, skrev vi i forrige nr. av Vegstikka. Det er Hans Haukebøe fra Gausvik enig i og etter hans mening er det først og fremst i tilretteleggingen vegvesenet har noe å hente økonomisk.

Og Hans Haukebøe er lastebil-sjåfør med lang erfaring, ikke minst på det organisatoriske plan. Helt fra 1951 har han vært med i forhandlingsutvalget i Troms brøyteforening, fra 1954 i styret og er fortsatt med i begge disse instanser. I 3 perioder har han også sittet som formann og vi skulle anta at få, om noen i det hele tatt, kjenner forholdet brøyting/lastebilkjøring bedre fra den siden.

— Hvordan stiller du deg til at masseflytting blir satt ut på anbud?

— Vi har i dette distriktet ikke erfaring med anbudskjøring. Såvidt jeg har oppfattet er det endel som kommer med særlig lave anbud, så lave at dette må kompenseres på annen måte. Dette virker direkte usunt på meg. Tror nok at anbudskjøring generelt ikke er ettertraktet.

— Kjøring etter reduksjonstabell?

— Reduksjonstabellen ble utarbeidet i 1971. Den gang var prisene på kjøring såpass høy i forhold til utgiftssiden at den var



Hans Haukebøe — ikke stemt for anbudskjøring.

akseptabel. Senere klassifisering av vegene gjør at den nå ikke står i forhold til forutsetningen for avtalen som ble gjort den gang. I hvert enkelt oppdrag skal forresten avtale gjøres på forhånd. Dette blir ikke gjort. Reduksjonstabellen følges slavisk. Tabellen gjelder på landsbasis, men er mest brukt i Troms.

— Er vi flinke nok til å tilrettelegge transportene?

— Vegvesenet kan med fordel skjerpe seg her. Nå skal jeg ikke skjære alle over en kam, mange arbeidsledere er flinke til dette. Enkelte ganger klikker det, f. eks. at antall biler ikke står i forhold til oppdraget. Kanskje burde vegvesenet også ofre mere tid til kontroll av kjøringen.

— Kombinasjonen brøyting/ annen transport?

— Har inntrykk av at dette fungerer nokså bra de fleste steder. Vi har jo nå utstyr for både brøyting og massetransport, og kunne nok ønske at avtalen om å tilgodese brøyterne ble etterlevet litt bedre enkelte steder.

— Hvordan ser foreningen på forholdet til vegvesenet?

— Forholdet det er godt, noe uenig er vi riktignok og jeg kunne ønske at beredskapsgodtgjørelsen for brøyting ble hevet noe.

— Til slutt, Haukebøe, noe på hjertet?

— Etter min oppfatning burde

vegvesenet benytte seg mere av leide tjenester. Særlig hvis vi tar hensyn til miljøloven. I forholdet til den får vegvesenet atskillig større utgifter å hankses med gjennom egen maskinpark.

Her er ihvertfall lasskontroll — Ivar Larsen kvitterer i Kvænanngen.



For økt trafikksikkerhet

Med 3 kg's trykk fra 3 merkemaskiner sprøyter vi 3300 km gule og hvite linjer på vegene våre i år. 300 ganger fylles tankene med maling og glassperler for sesongen og da har vi brukt 60000 liter.

Vi traff merkemaskin nr. 524-04 i Kvæfjord. Førerne, Ludvik Lundberg og Kjell Jensen fra Bardu fortalte at denne maskinen opererte i søndre del av fylket, fra Finnsnesområdet til Nordland gr.

– Vi kjører først de gule midtstripene, om mulig over hele distriktet denne maskinen skal betjene. Det skal en omfattende rengjøring til av tankene før hvitmalingen kan fylles på. Derfor er det rasjonelt å gjøre seg ferdig med all gulmalingen før vi tar fatt på de hvite kantstripene.

– I hvor stor hastighet foregår merkingen?

– Malingen sprøytes på, vanligvis med 3 kg's trykk. Det er viktig å finne den mest rasjonelle og økonomiske hastigheten. Med for lav hastighet kan forbruket av maling gå opp i nærmere det dobbelte av det normale. Vi rekker vel 10–12 km på en fylling som er 200 liter og i løpet av en arbeidsdag når vi omlag 40 km.

– Problemer underveis?

– Midtstripemalingen fører ofte med seg store trafikkproblemer. Selv med varselbil både



Lundberg etterfyller maling som Gisle Storhaug har brakt fram.

foran og bak er det trafikkanter som ikke tar særlig hensyn til oss og den øvrige trafikk, sier Lundberg og Jensen til slutt.

Gisle Storhaug fra område 1 fulgte merkemaskinen med pick-up, som varsel for trafikkantene og som "supply"-vogn for malingen.

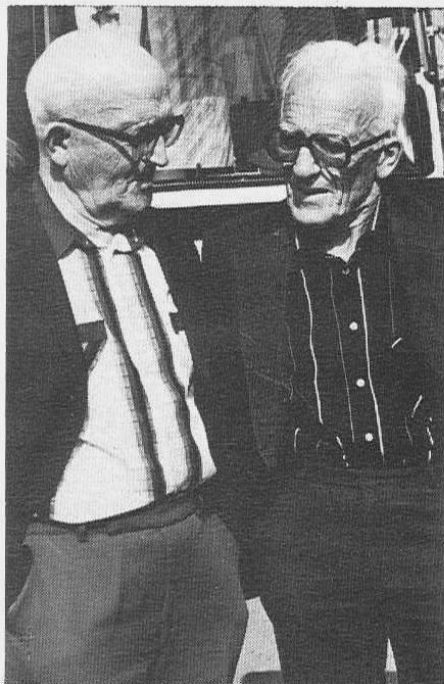
Vi har 3 vegmerkemaskiner her i fylket. De er alle av nyere modell, den eldste fra 1975, og de er stasjonert i Bardu, Nordkjosbotn og på Storslett. I år skal de merke 710 km veg med både midtstriper og kantstriper og 600 km med bare kantstriper.



Ludvik Lundberg til v. i posisjon som midtstripefører og Kjell Jensen som kantstripefører.

Pensjonistturer

Det er arrangert to pensjonistturer i år. Den første gikk fra Bardu/Gratangen til Kilpisjärvi med 55 deltakere og på den andre fra Harstad til Narvik og på denne turen var det 49 med. Her viser vi noen glimt fra turene:



Brødrepar – Anker og Alfred Nikolaisen

Hvem lurer bak kvinnedeltakerne?



Julius Blomli og Olaf Håkstad.



Ottar Solheim, slår av en prat med kjentfolk

Arne Pedersen, Nils Stivang, Lind Bernhardsen og Helge Martinsen.

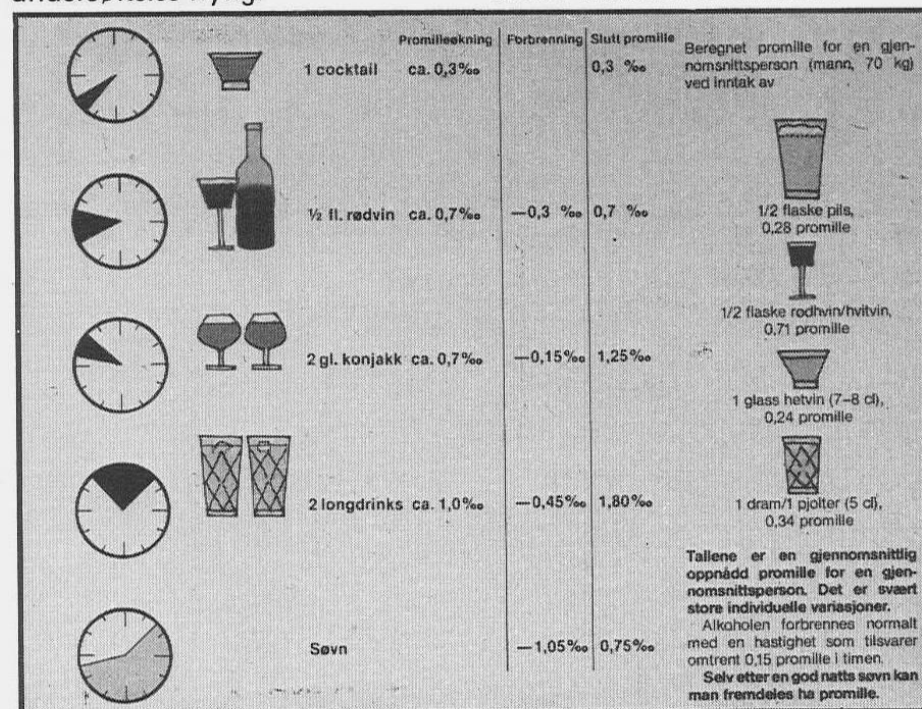


Hva blir promillen?

Folk flest aksepterer nødvendigheten av å bekjempe promillekjøringen, men derimot er folks kunnskaper om alkoholens negative innvirkning på trafikk-sikkerheten nedslående. Dette var hva Trygg Trafikk fant i en undersøkelse nylig.

Ja – hva blir promillen når du har tatt noen glass og ikke minst – hva blir den etterat du har sovet 7–8 timer?

I Norsk Hydro's bedriftsavis nr. 3 1980 fant vi denne oversikten med kommentarer:



At forsøk med idrettskonkurranser med og uten alkohol har vist at når utøveren hadde fått alkohol, gikk det alltid dårligere enn ellers. Det forunderlige er at han *trorde* han gjorde det bedre.

At selv små mengder alkohol forlenger reaksjonstiden betraktelig. I en prøve økte reaksjonstiden etter to drammer med 17 prosent. Med en så liten promille som 0,3 er det tre ganger så store sjanser for at det skjer en ulykke som hvis man er helt edru. Med 1,7 promille er muligheten for ulykke 60 ganger så stor.

At alkohol nedsetter arbeidsevnen. Man tror man gjør mye mer, men egentlig er det mye mindre. Det gjelder særlig arbeid som krever nøyaktighet og vurderings-

Visste du?


evne. Evnen til presisjonsarbeid kan svekkes selv etter et glass vin.

At det er en myte at alkohol varmer. Det er utvidelsen av hudkarene som gjør at man føler en behagelig varme. Egentlig strømmer blodet ut til huden og avgir varme, og dermed *synker* legemstemperaturen.

At daglig drikking er en helseisiko. Den enkeltes følsomhet varierer, noe som ikke

kan måles på forhånd, og derfor kommer ikke sjelden alkoholskader som en ubehagelig overraskelse.

At alkohol kan virke sterkt fetende. Ved forbrenning utvikles kalorier. Disse kan erstatte næringsstoffer og tillate andre næringsstoffer å gå over til fett. Men det er bare *kaloriene* alkoholen erstatter, den kan ikke gi kroppen de stoffene den trenger.

Det er bedrag at en drink er en 'oppstiver'. At man etterpå føler seg mer selvsikker og ikke lenger har problemer med hvor man skal gjøre av hendene er fordi hemningene er bedøvet. Men det er også disse selvsamme hemninger som hindrer oss i å gjøre upassende, farlige eller uoverveide ting. 

Vegmester slutter

Sammen med vegsjefen, sine nærmeste medarbeidere på Finnsnes og på vegkontoret tok vegmester Olav Solvang avskjed med etaten etter oppnådd aldersgrense.

Vegsjef Herleiv Solberg overrekker de tradisjonelle gaver.



Sigurd Johansen fra Finnsnes vegstasjon gir Solvang blomster fra Transportsentralen.

Og så takker Solvang for all oppmerksomhet.



Pollfjelltunellen

– førebuingane igang

Til hausten startar det heile. Dei første arbeidane er ute på anbud. Det gjeld førebuing for tunneldrivinga og den skal vi som kjend ta hand om sjøl. Men aller først må vi skaffe oss grunn og arbeidstillatelse. Og skal vi tru grunnervervaren vår så har han ikkje vert heilt trygg på kven han skulle henvende seg til. Han fortel:

“Knutsen og Ludvigsen – Knutsen og Ludvigsen”.

Med denne slageren nynnende i takt med vaskebrett og slaghol, kjørte eg min Mazda-bil med kurs for Pollfjellet ein solrik og varm junidag.

Det skulle ervervast grunn til tunnel gjennom dette fandens fjell. Dette fjell som har vært til skrekk og vånde for vegfarende store deler av året. Dette fjell som er like berømt for sine snøras som august for sin moltekrig.

Men nå skal det altså bli eit “avlastningshull” her. I ei lengde av 3110 m skal vi sprengje oss gjennom ein sandig fyllitt. Hullet skal få vegklasse III og dimensjonerende hastighet 50 km/t.

Nok om det. Øvrige tekniske detaljer skal eg med glede overlata til ekspertisen.

Å erverve grunn til veg, er stort sett greitt så lenge vi held oss på overflata – eller det overjordiske, skal vi tru mange erstatningskrav frå grunneigarhold. Med ein tunnel er det straks

verre: – Skulle eg henvende meg til grunneigaren eller til Gamle Erik? Kvar går skillet? Og kva pris ville i tilfelle være passende?

For å finne svaret når det gjaldt grensdraginga, gjekk eg til kildene. I dette tilfelle var kildene juristane Sjur Brækhus og Axel Herem, som i boka “Norsk Tingsrett” uttaler:

“Heller ikke nedover går grunneierens enerett lenger enn den kan ha interesse for han. Han kan ikke motsette seg at det sprenges en tunnel gjennom fjellet dypt under eiendommen. Anledes ville det stille seg om det anlegges en undergrunnsbane som går rett under kjelleretasjene”. Sitat slutt.

Der går altså skillet – så langt det kan ha interesse, i dette tilfellet økonomisk interesse. I Pollfjellet skulle eg tru at den økonomiske interessa sluttar der forskjæringa går over til tunnel. Stort sett er det vel nemleg berre kostnader med å frakte fjellet ut av tunnelen.

Saka vert ei anna dersom den sandige fyllitten skulle vise seg å inneholde olje, gull eller andre drivverdige forekomster. Då må vi finmyse i lovverket, og særleg ta for oss Bergverkslova. Men i tilfelle slikt skulle dukke opp, vil det bli fortsettelse i eit seinare nummer av Vegstikka.

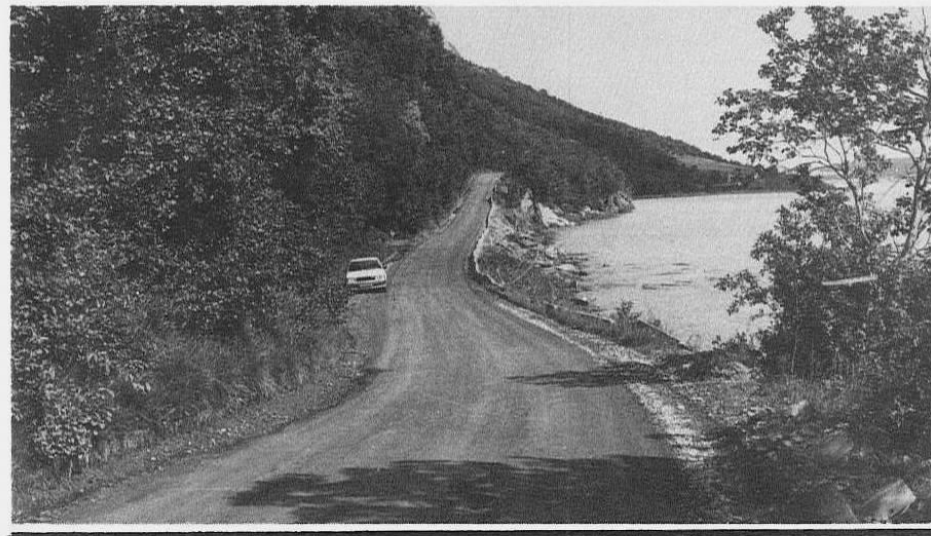
Til så lenge kan eg vise spesielt interesserte til to høyesterettsdommer som står i Rettstidende

h.h.v. av 1959, side 1198 og 1963, side 951.

Til slutt vil eg berre nevne at grunnervervet sjølv sagt gikk greit. Vi fekk tillatelse både til å bygge veg, og til å tippe/lagre tunnelmasser.

Men kontakt med Gamle Erik har eg ikkje hatt. I første omgang må det i tilfellet bli ei sak for anleggsavdelinga.

Forskjæringa på Furuflaten-sida vil gå midt “gjennom” bilen.



Det årlige kontaktmøte

mellom ute- og inneadministrasjonen holdes i år 3. og 4. desember.

Møtstedet er som vanlig Bar-du. Avdelingene bes sette kontaktmøtet opp på sitt interne møteprogram og der diskutere forslag til emner. Dette gjelder

både på møter internt på vegkontoret og ute i distriktet.

Vi ber også om at enkeltpersoner som har programønsker gir disse til møtearrangørene, v/Olve Reiersen og Oddvar Nilsen eller til avdelingslederne.

Det bør legges vekt på at emnene passer for plenumssamling.

Personal ~ Nytt

Vi gratulerer!

Med 50-års dag

Alma Østerås, Meistervik 14.9.
Olav Berglund, Kvaløysletta 25.9
Odd Martinussen, Evenskjer 12.10

Med 60-års dag

Torbjørn Johansen, Nord-Lenangen 4.9.
Vilmar Steinheim, Sandsøy 15.9.
Alfhild Johansen, Prestvannvn. 3, Tromsø 2.10.
Ivar Iversen, Skjærstad, Harstad 19.10.

VEG-SPORT



Mens praten om vegcupen florerer lystig i korridorene, har det innimellom vært spilt litt seriefotball også. Førstedivisjonslaget har hittil i år vært gjennom disse kampene:

VEG – TABI	0–3
VEG – SAS	2–2
VEG – POSTEN	0–0
VEG – POLITIET	1–1
VEG – BJØRN	2–0
VEG – UBIT	1–3
VEG – BILCO	5–1
VEG – TELE	4–2
VEG – ÅSGÅRD	1–1

Fjerdedivisjonslaget kjemper mot både konkurrenter og mangfold. Det er et stort spørsmål om serien kan fullføres. Tap har det også blitt hittil:

VEG – TELEVERKET	1–8
VEG – POSTEN	1–7
VEG – J.M. HANSEN	0–7
VEG – BOSCH	0–4



NY ÅNDERVÅG BRU er under bygging og nå er vel både kaiene og tilførselsvegene ferdig. Anleggsleder Olav Hansen (bildet) i Nordbetong, sier at bortsett fra at strømmen har vært litt plagsom, så har arbeidet gått greit. 3 - 4 dager forsinket har man blitt, men dette har ingen betydning for det videre arbeide.

DEKKELEGGINGSPROGRAMMET kan vi øke med 43 km i år, takket være gunstig vær i vinter. Reiulf Sørli gjør sitt til det i Tyttebærvik.



MASSEKORSBÅND

har du
forslag til
bedre



VERNETILTAK

bruk forslagsordningen



Statens vegvesen
Samarbeidsutvalget