

Vegs i kka



Oktober 1983 - Nr. 5 - 15. årgang



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 5 - oktober - 1983
15. årgang

Innhold	side
Arbeidsvarsling og ansvar	3
Nye retningslinjer for arbeidsvarsling på trappene	4
Førerprøveprosjektet i Harstad.	6
Inntrykk fra vår messestand.	9
Skredomlegging i Lavangsdalen	12
Gang-/sykkelveg over Rustad.	15
Personalnytt.	17
Tidsbegrenset skilting.	17
Nytt utstyr for trafikkteiling	18
Kryssutbedring i Harstad sentrum.	20
Vegprosjektet Finnes – Flakstadvåg	22
Vegvedlikehold i nordfylket	25
Nytt garasjebygg på Kvænanngsfjellet	28
Det "gule" anlegget Rv91 Fagernes – Breivikeidet	30
Reparasjon av Nordreisa bru II.	32
Sjekk bilen for vinteren	33
Skipperer og stuerter.	36
Med gikta til høytrykk og fløyels- måne i Montenegro	39
Biltilsynet med messekonkurransen	43
Vegmillioner gir samfunns- økonomisk gevinst.	44
Inndeling av anleggsdistrikter/ områder vinteren 1983/84.	45
På tur med pensjonister	47
Vegtjenestemenn trapper av.	49

I redaksjonen

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red.sekr.

Redaksjonsråd

Adm.sjef Arild H. Johansen
Formann Kristian Myrvoll
Ingeniør Arnmod Bjørnstad
Førstesekr. Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen

Utgiver

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk

Lundblads Trykkeri, Tromsø

Opplag

1550 eksemplarer

*Forsidebilde: Gamle skilt skiftes ut med nye – her fra Kvaløya.
Evald Furumo er ellers å finne i anleggsarbeid i området.*

Arbeidsvarsling og ansvar

Arbeidsvarsling er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet og bør vies større oppmerksomhet enn tilfellet har vært hittil.

"Vegen og Vi" har i nr. 3/83 en artikkel om mangelfull arbeidsvarsling og straffeansvar som krever særlig oppmerksomhet, og bør leses av såvel arbeidsledere som arbeidstakere i vegarbeidsdriften.

Den aktuelle saken gjelder to svenske vegarbeidere som påtalemyndigheten reiste tiltale mot, og som ble dømt til 2 måneders betinget fengsel og kr. 3500,- i bøter for mangelfull varsling i forbindelse med vegarbeid.

Selv om forholdene på det rettslige plan kan være noe forskjellige i Norge og Sverige må vi regne med at det i lignende tilfeller i Norge kan komme på tale med rettsforfølgelse og straff.

Registrerte mangler i dagens retningslinjer har forøvrig gjort at Vegdirektoratet forbereder revisjon av gjeldende bestemmelser.

Nærmere om dette kan vi lese i en artikkel inne i bladet.

Nye retningslinjer for arbeidsvarsling på trappene.

Registrerte mangler i dagens retningslinjer for arbeidsvarsling har gjort at Vegdirektoratet nå forbereder revisjon av gjeldende bestemmelser.

De ventes å være ferdige utpå nyåret.

Av Oddvar Nilsen

Revisjonen vil i hovedsak konsentrere seg om en utfylling av bestemmelsene m.h.t. følgende:

- Bevegelige og kortvarige arbeider
- Ansvarsforhold
- Opplæring, kontroll og oppfølging
- Formelle krav og begrensninger

De mener også at dagens praksis ikke holder et akseptabelt nivå. Dette er et forhold Vegdirektoratet akter å sette inn ressurser på for å få bedret. Det er videre et samarbeid i gang på Nordisk plan for å samordne de respektive lands lovverk. Vegdirektoratet samarbeider også med Direktoratet for arbeidstilsynet med tanke på at arbeidsvarslingsbestemmelsene skal tilfredsstillende arbeidsmiljølovens bestemmelser på dette området.

En intern arbeidsgruppe i Vegdirektoratet har utarbeidet grunnlagsmateriale til fire konferanser som nå arrangeres. De tar sikte på å få synspunkter og merknader fra

fylkene. Disse vil, sammen med grunnlagsmaterialet, danne grunnlag for et høringsutkast som vil bli utarbeidet i løpet av oktober måned d.å. De reviderte retningslinjene ventes å være ferdig i løpet av januar 1984.

Hensikten med endringen er bl.a. å få redusert formalitetene, bedre tilpassing til praksis samt framheve de viktigste momenter på målgruppen som i denne sammenheng er trafikanter og vegarbeidere. Dette sa overingeniør Sigurd O. Olsen fra Vegdirektoratet på en av ovennevnte konferanser som ble avviklet i Tromsø.

For å kunne ivareta disse formål er det ønskelig at vi bl.a.:

- Bruker færre skilt ved vegarbeid. Dette kan kompenseres ved bruk av større skilt slik at trafikantenes oppmerksomhet ikke blir mindre.
- Mindre bruk av regulerende skilt. Dette vil redusere de formelle saksbehandlingsregler og formkrav som denne reguleringsstype krever for at det skal foreligge et gyldig vedtak.

- Redusert bruk av fartsgrense. Til erstatning bør fysiske tiltak benyttes i større utstrekning for å få et akseptabelt fartsnivå forbi arbeidsstedene.
- Økt bruk av opplysningsskilt. Dette for å informere trafikanter om forhold som er av betydning for trafikkavviklingen og om mulig å bedre forholdet mellom vegvesenet og publikum.
- Det legges opp til bredere meldingsrutiner til vegmeldingsentralen, radio, presse o.l. ved vegstengninger eller ved andre forhold som medfører vesentlig redusert trafikkavvikling. Slike meldinger skal også sendes berørte etater og organisasjoner.
- Det legges opp til at det for etertiden i tillegg til de sikker-

*Vi varsler blant annet for å beskytte arbeidere og trafikanter.
(Foto: Margit Pedersen).*



hetsmessige aspekter, skal legges avgjørende vekt på den trafikkavviklingsmessige side når det skal gjennomføres vegarbeid. Dette vil si at vi i større grad bør se på de samfunnsøkonomiske totalkostnader.

- Et mer detaljert krav til opplæring og kontroll synes å være nødvendig for bl.a. å oppfylle de krav som bl.a. stilles i arbeidsmiljøloven.
- En avklaring og presisering av ansvarsfordeling mellom de forskjellige nivå som er involvert i arbeidsvarslingen. Generelt kan en si at det ikke vil bli foretatt endringer i ansvarsfordelingen, men kun en presisering av hvor ansvaret ligger.

Her i fylket håper vi å få gjennomført den nødvendige opplæring i de reviderte retningslinjer for arbeidsvarsling i løpet av april måned neste år.

Førerprøveprosjektet i Harstad

Førerprøver i Harstad blir nå avlagt etter det nye opplegget. En viss skjerpelse i kravene, uten at det dermed er sagt at det er blitt vanskeligere. Men systemet fordrer størst presisjon av elevene.

Dersom kjøreskolene fremstiller elevene med samme nivå som tidligere kan nok styrkeprosenten bli

noe større, mener stasjonssjef Kr. Øverås.

— Imidlertid har vi gått grundig gjennom det nye opplegget med kjøreskolene. Elevene skal slippe å

Sikkerhetskontroll av kjøretøyet, er første ledd i opplæringen.



komme uforberedt. Egentlig gjelder jo de samme kriterier for førerprøver nå som før, de er bare mer konkrete og systematiserte i vurderingene.

Vi har i de to foregående nr. av Vegstikka skrevet endel om det landsomfattende førerprøveprosjektet som biltilsynet i Harstad deltar i.

En dag fikk vi også være med en elev som skulle avlegge prøven.

Det var såvidt vi dristet oss til å spørre om dette. Vi husket vår egen nervøsitet da vi selv tok lappen, og ville nødig forstyrre. Men eleven, Roger Salamonsen fra Borkenes var straks med på notene og sa at det var ok for han.

Vår egen erfaring, ja. Det får oss til å tenke tilbake både på egne og andres uttalelser om de "bilsakkyndige" — håper vi ikke får han eller han, for han er så og så vanskelig —.

Kanskje var det helt unødvendig å gjøre seg sånne tanker. Men vi har en anelse om at det nye opplegget gir en mer rettferdig og upersonlig vurdering.

— Det er helt riktig at den personlige vurderingen av sensoren blir minimal. Kriterier og strykegrenser er satt, men etter en bestemt poengfordeling etter utførelsen av kjøreturen, sier Øverås.

forts neste side

Øverås noterer.



— Vi kompoerer vanligvis kjøreprøven etter eget skjønn. Det er helt opp til den enkelte sensor. Ser derfor ikke bort fra at vanskelighetsgraden kan bli noe forskjellig, selv om vi følger et målrettet mønster. Om vi kan være vanskelig — det kan jeg ikke tru. Enkelte av elevene er iallefall utrolig og helt unødvendig nervøse og vi gjør vårt beste for å dempe dette.

Så var vi klar for oppkjøring i rute nr. 2. En av de 5 kjørerutene var tatt ut på forhånd.

Øverås var sensor og noterte ned etterhvert som vi kjørte. På skjemaet var et kart over ruta påtegnet 50 fastlagte punkter. Ved hver av disse punktene var det lagt opp til forskjellige typer kontroll. Kontrollen gjaldt tegngiving, observasjon, plassering, fart eller trafikktilpassing. En eller opptil tre av disse adferdskategorier skulle bedømmes ved hvert punkt.

Øverås satte et tegn for hvert kontrollpunkt vi passerte, enten bestått, ikke bestått — eller ikke bedømt.

Vi merket oss at det ved de fleste av kontrollpunktene skulle legges vekt på elevens observasjonsevne.

Hele oppkjøringen tok ca en halv time, og vi kan forresten opp-

lyse at eleven klarte prøven med glans.

Øverås sier:

— Under en slik prøve kan ikke sensoren sitte i egne tanker. Hele tiden må man skjerpe seg for å få kontrollert og notert ned alt.

Men en stor fordel er det at vi etter oppkjøringen ikke behøver å stole på hukommelsen når vi skal se tilbake på hendelsesforløpet. Vi har skjemaet å holde oss til. Et visst poengtall skal oppnås for å ha bestått prøven. Kjøreskolens bedømmelse av eleven skal også være nedtegnet. Skjemaet går inn på data og sendes Transportøkonomisk Institutt som gjennomfører dette prosjektet for Vegdirektoratet.

— Hva skjer om kjørerutene med de innlagte prøver kommer i hendene på vordende kandidater?

— Vi ser ingen fare med det. Det er 5 ruter det er snakk om og ingen vet på forhånd hva slags rute de får. Om de likevel har fått anledning til å trene og husker alle 5 — ja, da regner vi med at de også kan kjøre.

Dette førerprøveprosjektet skal foregå fram til jul. Da vil vi ha foretatt ca 100 prøver. TØI vil gi sin konklusjon. Om det da går over til å bli innført som en fast ordning, vil Vegdirektoratet avgjøre.

Inntrykk fra vår messestand

AV MARTIN ERIKSEN

Skuelystne og kanskje også noen kjøpelystne messebesøkende haster forbi. Andre tar seg tid til å stoppe opp å slå av en prat. Aktuelle vegplaner i området og biltilsynets spørreskjema vakte interesse.

Ulykkesstatistikker og gammelt bilskrot fenger ikke lenger.

Når vi kjørte Walt Disney-filmen kom ungene og med ungene fulgte som regel foreldrene, så det kunne til tider være trangt om plassen på vår stand.

At filmen var god kunne jeg se på Oddvar. Han humret like godt hver gang Herr Vennlig hang i lyktestolpen mens bilen glefset etter beina hans.

Ungene var stadig på jakt etter "klistremerka". Vil vi nå fram med informasjon om et eller annet til den unge garde bør vi derfor presentere slik informasjon på klistremerker.

Mange undret seg over hvorfor vegvesenet hadde stand sammen



Anne Sørensen fra biltilsynet i Tromsø til høyre.



Standen ble godt besøkt.

med biltilsynet. Det er tydeligvis behov for bedre informasjon om etatens sammensetning og organisasjonsform. Kanskje vi da kunne redusere begrepsforvirringen bl.a. mellom vegkontor og vegstasjoner. Her er en oppgave for fremtidige messedeltakere.

Yrkessjåføren var ikke enkel å diskutere med. Han kjørte lastebil rundt hele fylket og var inderlig forbannet over at vi ødela alle de gode gamle vegkryssene. Etter hans oppfatning skulle et vegkryss ha stor bredde og slakke kurver slik at bilene kom seg snarest bort fra konfliktområdene.

Jeg prøvde å forklare han behovet for kanalisering og nødvendig-

heten av å redusere kjørefarten bl.a. for å gi gående og syklister bedre kryssingsmuligheter, men dette syntes han bare var tull. Heldigvis hadde han også en "uplukket gås" med postverket og ilte bort til deres stand for å gi dem inn om disse h . . . landpostbudene som stadig vinglet over veien fra den ene postkassen til den andre. steinene og fjellknausene inntil vegkanten som for 50 år siden. Hadde dere sprengt bort slike hindringer for lenge siden.

Bussjåføren var mer saklig, men han irriterte seg over at vi ofte satte opp midlertidige trafikkskiltene så nær kjørebane at de i realiteten

ble en innsnevring for bussene. Han viste konkret til skiltene for glatt kjørebane på Tromsøbrua.

Damen med østlandsdialekt lyste opp i en ellers regnfull tilværelse. Hun syntes vi hadde slike gode vegger i Troms. Hun hadde en datter som var gift på Vestlandet. Denne datteren var i ferd med å ta førerkort og i den anledning hadde hun skrevet til datteren og bedt henne komme til Tromsø for å avlegge førerprøven for her var det skikkelige vegger å kjøre på.

På Vestlandet står de samme steinene og fjellknausene inntil vegkanten som for 50 år siden. Hadde det vært her i fylket hadde dere sprengt bort slike hindringer for lenge siden.

Jeg prøvde meg med litt falsk beskjedenhet — at grusvegene hadde nå vært dårlig i sommer på grunn av alt regnet. Men dette ville ikke damen høre på. Hun hadde aldri kjørt på slike gode grusveger som her i fylket.

Så var det selgeren som selv hadde stand på messen. Salget hadde tydeligvis ikke gått etter planen. Han øynet derfor vegvesenet som en stor avtaker av drikkeautomater.

Disse drikkeautomatene var fortreffelige. Du kunne for en billig penge få ut de lekreste varme drik-

ker som sjokolade, grønnsaksbuljong, blåbærsuppe m.v. — pris pr. dl. 29 øre.

Jeg forklarte mannen at vegvesenet holdt bare brakkeleirene, mens arbeiderne selv sto for kostholdet, herunder også eventuelle varme drikker. "Men tenk på arbeidsmiljøet da mann, tenk hvilken velvære hvis en frossen arbeider kunne gå inn i brakken og ta seg et beger varm nypete f.eks."

Det var en innpås liten selger. Han ville ikke gi seg. Jeg tenkte en kort stund på å henvise mannen til tillitsmannsapparatet i vegvesenet, men så kom jeg til å tenke på at han borte i hjørner i 3. etasje vel hadde samme synet på drikkeautomater som på skiltene med tekst: "Kiosk åpen". Jeg inntok derfor en avvisende holdning.

Mannen leste meg som en åpen bok. Da han skjønnte at ingenting nyttet, hvisket han fortrolig i øret mitt: "Server jentene et beger varm blåbærsuppe og de blir både myke og villige."

Nå randt det meg i hu at kona hadde servert varm blåbærsuppe til middag et par ganger i den senere tid uten at jeg hadde merket noen store forandringer i følelseslivet. Men man vet jo aldri — så for sikkerhets skyld, jenter — hold dere langt borte fra drikkeautomater med varm blåbærsuppe.

Skredomlegging i Lavangsdalen.

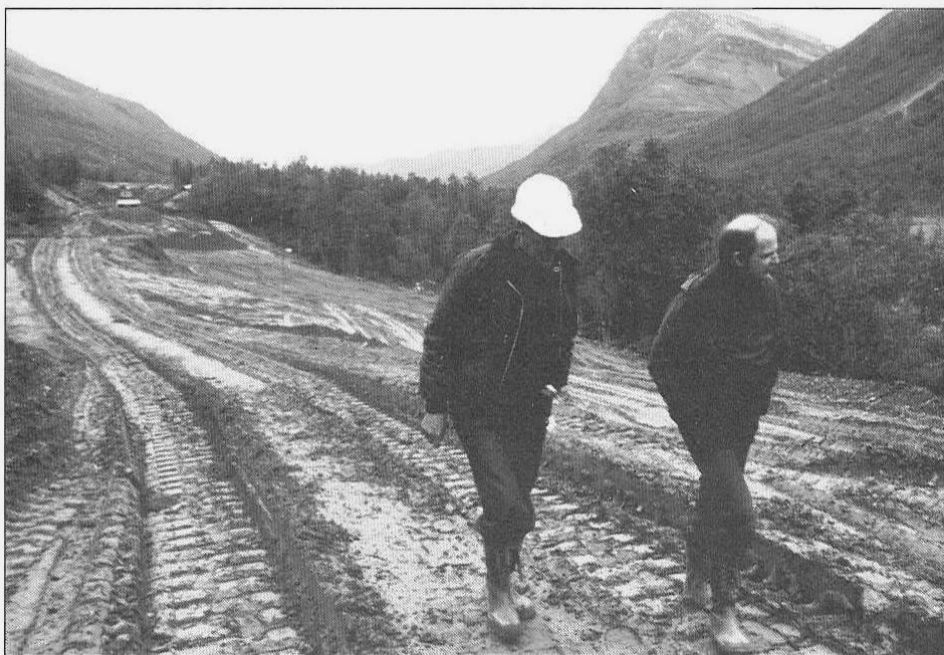
De av dere som har kjørt gjennom Lavangsdalen i sommer har nok lagt merke til den nye 60 km/t sonen. Selv om folk flest respekterer skiltingen dårlig, markerer sonen hvor den nye rasomleggingen skjer. Langs dette partiet kan anleggstrafikk når som helst dukke opp. Etter planen vil den nye vegtraseen stå ferdig i løpet av neste sommer.

Av Gisle Fossberg

Vi er kommet ca halvveis med driften på den 3,3 km lange parsellen som bygges t.o.m. forsterkningslag i år. Trafikanter må derfor desverre måtte finne seg i å bruke den

gamle traseen nok en vinter. Arbeidet utføres i år som entreprise av Ing. F. Selmer A/S, etter anbud på vel 3,8 mill. kroner. F. Selmer A/S har for en stor del leid inn maskiner og mannskap lokalt til denne jobben.

Hittil har driften vært alt annet



F. Selmers anleggsleder Bjarne Herlofsen og vår driftssjef Eilif Mathisen.
(Foto: Gisle Fosshaug).



Mye bløt leire og myr i linjen. (Foto: Gisle Fosshaug).

enn kjedelig, og anlegget har i visse perioder gjort seg fortjent til et navn som "Overfloden". Navnet skyldes vel helst at august måned her i området i år har vært noe av det våteste i manns minne, og dette kombinert med de dårlige grunnforholdene, har så avgjort satt entreprenøren på prøve under oppstarten av anlegget.

Grunnen består av 2,3 km som varierer mellom bløt leire og myr, og 1,0 km som består av finstøfrik grusig materiale med liten mekanisk styrke, og dette har også vist seg å være svært ustabil ved

oppbløting. På grunn av ustabil grunn langs skråning har en funnet det nødvendig å legge linja nokså tungt i terrenget for å sikre at vegen skal ligge trygt. Et sted har en til og med funnet det nødvendig å bygge en fylling av superlette polystyren blokker på nærmere 500 m³ over 40 m veg for å sikre stabiliteten.

Arbeidsforholdene i Lavangsdalen må sies å være vanskelige p.g.a. grunnforholdene. Når dessuten regnværet har gjort at finstøfrike jordarter vanskelig kunne brukes som fyllmasse, slik at sidetak

måtte anvendes, ser byggherren det som en prestasjon at F. Selmer i dag ligger svært godt i rute med oppsatt framdriftsplan.

En del av hemmeligheten skyldes entreprenørens effektive driftsform og maskinpark. Entreprenøren har bygget flere adkomstveger langs linja, som har muliggjort drift samtidig over flere fronter. Foruten anleggslederen har entreprenøren en leder for arbeidet for hver ende av anlegget, og dessuten to lag som driver med fluktutsetting og flising av høyder.

Det nøyaktige utsettingsarbeidet har gjort det mulig for entreprenøren å utføre hele det teoretiske profilet til traubunnsnivået ferdig med skråningspuss ved første angrep av terrenget.

Maskinparken til entreprenøren nå med full drift er stor for anleggsstørrelsen, og dette må sees i sammenheng med den korte tiden til maskindriften på 3½ måned.

For øyeblikket finnes på anlegget 3 stk. Cat. D4 dozere og 2 stk. D6 dozere som driver masseflytting. Herav er 2 dozere av "Lav marktrykks"-typen som klart er fordelaktig under rådende forhold. Til masseflytting forøvrig har entre-

prenøren Åkerman H12 og Åkerman H16c gravemaskiner samt 3 Moxy dumpere som driver massetransport i linja og 9 lastebiler som transporterer masser fra sidetak.

For legging av stikkrenner anvender entreprenøren Åkerman H7 og Åkerman H9 gravemaskiner til fundamentutlegging og 2 stk. platekomprimatorer og 2 stk. "Hoppetusser" til komprimering av gruspute og omfylling. Til komprimering av utlagte masser i linja bruker entreprenøren en 4,5 tonns slepe vibrovals og en 6 tonns av samme type.

Av spesielle tiltak som har vært aktuelt å bruke på anlegget kan nevnes utstrakt bruk av fiberduk for å skille gode og dårlige masser, jordarmeringsduk til lastfordeling over spesielt svake partier og terenggrøfter for å drenere myr over bløt leire før problemet nådde vegskråningene.

Med de spesielle forholdene som er omtalt har det vært uunngåelig med enkelte kostnadsøkninger i forhold til anbudet, men ellers får en si seg fornøyd med anleggsdriften så langt. Nå kjører vi på og er spent på om vi får lagt ut forsterkningslaget før vinteren tar innpå. Til entreprenøren ønsker vi lykke til videre.

Gang-/sykkelveg over Rustadhøgda

Nå er 2,3 km gang-/sykkelveg over Rustadhøgda ferdig til bruk. De mange trafikanter har fått et bra tilbud. Prøveprosjektet med gang-/sykkelvegen som en del av E6 faller nå bort.

Av Lisa Sundstrøm

Arbeidet med gang-/sykkelvegen startet opp i juni — og det har stort sett gått raskt med å fullføre den. Det største problemet har kanskje vært grunneierne. De siste avklaringene med grunnervet ble ferdig så sent som 1 måned før anlegget skulle stå ferdig.

Gang-/sykkelvegen ligger som et fint "monument" over Rustad-

høgda. En stor fordel er at den går godt utenfor E6, og snor seg i terrenget slik at den har naturlig kontakt med skole og idrettsanlegg.

I nordenden av gang-/sykkelvegen danner brua over Andselva et idyllisk innslag. Brua er forøvrig konstruert av 3 ferdigstøpte elementer.

Nede ved Heggelia sentrum avsluttes gang-/sykkelvegen med en undergang under E6. Det er dess-



Rustadhøgda får nå gang-/sykkelveg som er adskilt fra E-6.



Tor Elverum og Tor Stenseth lager mørtel til gangbrua.

verre altfor lett å krysse selve E6 i dette området, så det kan være en fare for at undergangen blir lite brukt. Kanskje dette skulle vært løst på en annen måte!

Dette prosjektet har kostet vegvesenet ca 2,5 mill. kroner. Det gjenstår nå bare 500 m gang-/sykkelveg mellom Andselv og Rustadhøgda før folk i området har en komplett gang-/sykkelveg fra Andslimoen til Heggelia.

Prøveprosjektet

— den gamle gang-/sykkelvegen
Hittil har fotgjengere og syklister benyttet en del av E6 som gang-/

sykkelveg. Dette var et ledd i et prøveprosjekt som kom i stand i samarbeid med SINTEF i Trondheim.

Kjørebanelen og gang-/sykkelvegen har vært adskilt med markeringspæler som var satt opp med jevne mellomrom for å vise skillet. Men ordningen har ikke fungert særlig bra etter vårt skjønn. Trafikksikkerheten kom i fare og klager fra bl.a. foreldreråd har vel bevist at denne løsningen var lite tilfredsstillende.

Den gamle gang-/sykkelvegen blir nå fjernet og de myke trafikantene kan i disse dager ta i bruk en langt bedre gang-/sykkelveg.

Personal-nytt

UTEDRIFTEN

Fratredelser

Åge Boberg, Burfjord
Johan Johansen, Borkenes
Ingrid Pettersen, Finnsnes

Vegkontoret

Tegner Ann-Hjørdis Nilsen sluttet i stillingen 30/9.

Avdelingsingeniør Kåre Arkteig sluttet 31/8.

VI GRATULERER

Med 60 års-dag

Bernt Berntsen, Nordlauksletta,
Silsand 7/11
Harald Skogly,
Karlstad i Målselv 16/11

Tidsbegrenset skilting

Ved skoler o.l. er fartsgrensen som oftest nedsatt til 50 km/t.

Enkelte steder er den nedsatte fartsgrensen kun satt ned med tanke på skolebarn i trafikken. Hvorfor ikke da ha tidsbegrenset skilting?

Dette spørsmålet dukket opp ved et besøk ved biltilsynsstasjonen i Harstad. Kanskje andre lurer på det samme? Vi har derfor rettet spørsmålet videre til biltilsynssjef Johan Filseth, som sier:

— Vi har ikke hjemmel til å skilte med underskilt på fartsgrense-skilt. Løsningen kunne være skilt som forandret hastighetsgraden

automatisk, men slik som vi har oppfattet det er ikke denne metoden driftssikker nok.

Jeg vet at Vegdirektoratet har prøvd med skilting av særskilt fartsgrense i skoletiden.

Tanken er veldig god, men da må man komme fram til en metode som er pålitelig teknisk sett.

Underskilt er forvirrende og ikke så lett å tolke. Alle kan være enig i at fartsgrensebegrensning er nødvendig i skoletiden, men vi må ha for øye at skoler blir mye brukt ellers også, både til idrett- og musikkaktiviteter og forsamlingshus.

Nytt utstyr for trafikktelling

Et nytt landsomfattende system for trafikktelling vil nå bli tatt i bruk. Fra 9 tellepunkter vil vi i år foreta maskinell trafikktelling. Når systemet er fullt utbygd i 1985 vil vi ha omlag 64 tellepunkter strategisk plassert rundt i fylket. En rimelig økonomisk løsning — og systemet kan også brukes til kilometrer og skiltregistrering.

— På grunn av stort mannskapsbehov ved de manuelle tellinger er kostnadene høye og de økte bare etterhvert, sier ingeniør Jan Larsen ved trafikkteknisk seksjon.

Han og ingeniør Kjell Vang er de som daglig steller med trafikktellingene.

— Stortellingene som ble holdt hvert 4. år ga også en svært ujevn arbeids- og kostnadsbelastning i perioden. Totale kostnader på landsbasis i 4-års perioden 1976/79 ble f.eks. beregnet til ca 28,5 mill. 1982-kroner.

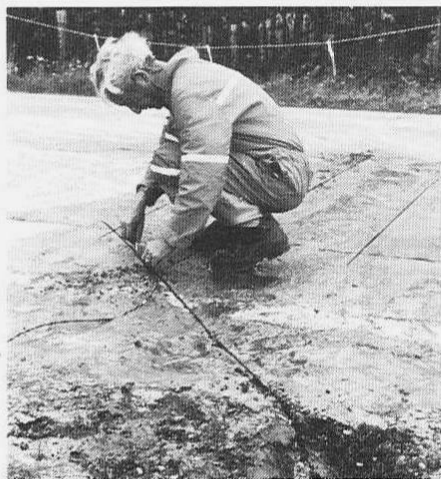
Det nye utstyret koster en god del, men det er regnet ut at de årlige driftskostnader vil bli ca 175.000 kroner når alt er utbygd.

Med det nye tellesystemet vil vi oppnå en bedre dekning av behovet for trafikkdata. Det tekniske utstyret er basert på moderne data-teknologi og består av flere enheter.

Telleapparatene plasseres i vegkanten på hvert tellepunkt, og mottar elektromagnetiske impulser fra induktive sløyfer nedfrest i vegbanen, luftslanger og eventuelle radar-detektorer som registrerings-sensor. De løpende registrering-

ene blir lagret som timedata i datahukommelsen. De nye telleapparatene kan også måle lengde på kjøretøyene, hastigheten og eventuell vekt.

Datakofferten er i realiteten en liten datamaskin. "Kofferten" brukes ved programmering og omprogrammering av trafikk-telleren og ved "tapping" av data fra trafikk-telleren og ved "tapping" av data fra trafikk-telleren. Datakofferten har stor lagringskapasitet og det blir foretatt kontroll og oppretting av trafikktellingene via data-



Induktive sløyfer nedfrestes i vegbanen. Jan Larsen i arbeid. (Foto: Pedersen).

kofferten. Kofferten kan kobles til en "printer" som skriver ut resultatene i tabellform.

Kassettspilleren — dataene fra kofferten spilles via kassettspilleren over på kassettbånd. Dermed kan dataoverføringen til Vegdirektoratet skje pr. post. Andre mulige løsninger for dataoverføringer kan tenkes i framtiden.

"*Datarac 210*" er en liten lagringsenhet på størrelse med en lommekalkulator som brukes ved igangsetting og tapping av trafikk-telleapparatene for trafikktelldata. Den erstatter altså datakofferten i disse gjøremål. Enheten vil lett kunne sendes pr. post innen fylket.

Telleopplegget er basert på kontinuerlige, periodiske og korttidstellingene.

De *kontinuerlige* tellinger samler informasjon om trafikks variasjoner over døgn, uke og år på forskjellige typer veger. I Troms vil vi få 4 slike tellepunkter. De er plassert ved Veilund E6, Nordberg E78, Storslett E6 og Gansås Rv83.

De skal gi et bilde av hvordan trafikkmengdene utvikler seg over tid. Dessuten vil variasjonskurvene til de kontinuerlige tellepunktene bli brukt som referanse kilder ved beregning av størrelse og variasjoner i de periodiske tellepunktene.



Ved "tapping" av data fra trafikk-telleren brukes datakofferten. Kjell Vang til høyre.

Hensikten med de *periodiske og korttidstellingene* er å kunne øke antall tellepunkter på riksvegnettet slik at vi på en tilfredsstillende måte kan anslå trafikkmengder for hele riksvegnettet.

Det er fra Vegdirektoratets side utarbeidet generelle prinsipper for valg av tellepunkter, men hvert vegkontor har foretatt sin egen behovsvurdering.

Når systemet er skikkelig utbygd vil vi også kunne benytte utstyret til kilometrer og skiltregistrering.

Kryssutbedring i Harstad sentrum

Et sentralt kryss i Harstad by, Borggata/Storgata eller "Byskillet" som det lokalt heter, skal nå utbedres. Arbeidet er kommet godt i gang, men det er usikkerhet om videre framdrift.

— Utbedringen er et ledd i arbeidet med innfartsvegen, sier overingeniør Thor Jakobsen.

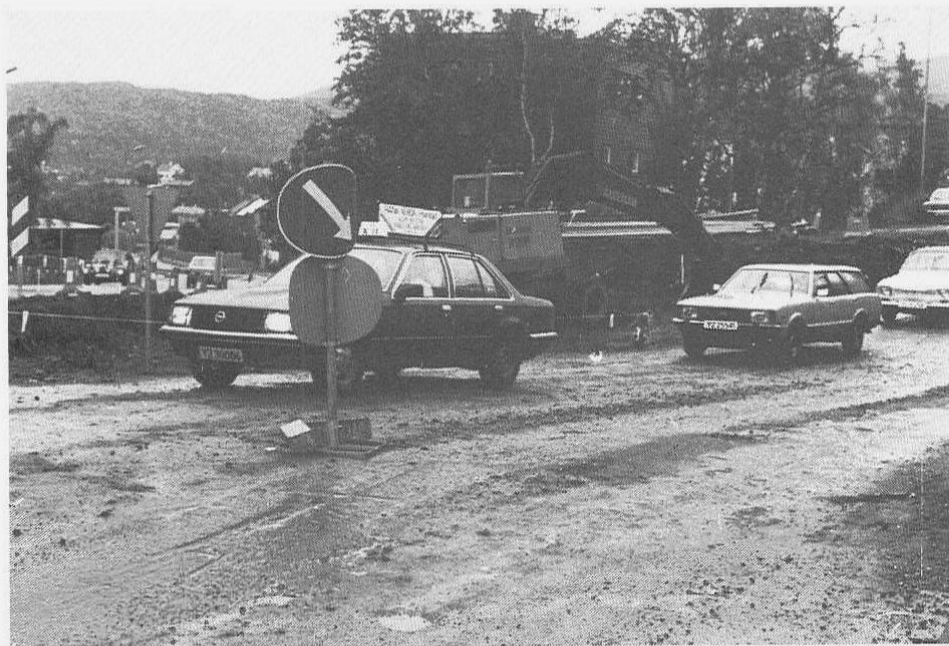
Vegbanen på dette høydepunktet skal senkes ned og vil bli mer oversiktlig og trafikkvennlig. Storgata (Seljestadvegen) skal føres mer vinkelrett inn på Borggata.

Før å få dette til må bl.a. et hus rives. Resultatet av erstatningskjønnen som ble holdt for vel ett

år siden er ennå ikke klarlagt. Av den grunn råder det også usikkerhet om hvor langt vi kommer med arbeidet i denne omgang.

Vi arbeider faktisk på nåde og nordavind og må gjøre regning med at det kan gå slik at vi i verste fall må fylle massene på igjen.

Likevel — vi har fått senket ned telefon- og høytspenntkabler som lå på kryss og tvers så arbeidet er



Vegbanen senkes ned.



Mikal Henriksen i prat med en av oppsynsmannsassistenter i området, Trond Fosshaug.

ikke bortkastet om så skjer, sier Jakobsen.

Pensjonist i oppdrag

Han hadde såvidt startet på tilværelsen som pensjonist, Mikal Henriksen fra Medkila, da han fikk forespørsel om å være med i arbeidet med utbedringen av "Byskillet". Riktignok har han vært med på trafikkteiling en dag i måneden og han "sto også på" fram til årsskiftet 1982/83, selv om han offisielt gikk av med pensjon i august måned.

— Nå er jeg begynt på 4. uka allerede, sier han, og hvor lenge jeg blir her er usikkert. Det er godt å være på jobb igjen og litt ekstra

fortjeneste er ikke å forakte. Vi som er pensjonert, får en godtgjøring på 186,- kroner pr. dag. Men en travel sommer har det blitt. Jeg har jo en liten jordlapp. Den har jeg høstet. Sommerferien — den må jeg vente med til neste år.

— Det må være ekstra tungvint å arbeide her i trafikken?

— Her må man være ekstra påpasselig, både for å ta vare på seg selv og også ta hensyn til trafikken forøvrig. Litt mer informasjon om utbedringen til publikum i lokalavisene hadde vært på sin plass. Publikum undrer seg over hva som skal gjøres, og mange spørsmål hadde vært unngått om alle visste litt mer.

— Her går ledninger under jorda på kryss og tvers —?

— Telefon- og strømkabler er vanskelig å takle. Litt betenkt var jeg med høytspenntkablene, selv om de var her fra El-verket og dirigerte.

Foruten oppsynet og føreren av gravemaskinen er jeg alene her. Maskinmannen er en flink og vant mann, og det betyr mye, især på et anlegg som dette.

Glad er jeg for å ha helsa i behold og en fryd er det å arbeide med alt det tekniske utstyret som er kommet etterhvert, sier Mikal Henriksen tilslutt.

Og det er fornøyetlig å se hvor bra innfartsvegen til Harstad er blitt. Litt stolt av det må en vegmann ha lov til å være.

Vegprosjektet Finnes — Flakkstadvåg

Flakkstadvåg står nå igjen som eneste bygd på Ytre Senja uten landverts forbindelse. Om det blir veg eller ikke avhenger av de politiske myndigheter, men vegkontoret har nå fullført markarbeidet på det 16,5 km lange vegprosjektet.

— Av Arnmød Bjørnstad —

Lengst sør i Torsken kommune på Ytre Senja ligger den vegløse bygda Flakkstadvåg. I dag bor det om lag 50 fastboende mennesker her. Næringsgrunnlaget er bl.a. jordbruk, fiske og fiskeoppdrett. I tillegg har stedet et havneanlegg,

barneskole, butikk, skips- og postekspedisjon.

Skal man ut å reise, er båt eneste forbindelse med omverdenen. Flakkstadvåg har båtforbindelse med Harstad og Gryllefjord og har idag 8 anløp i fire av ukas dager.

Flakkstadvåg er, tross de vanskelige kommunikasjoner, et rela-



På tur mot Sifjorden. Den framtidige vegtraséen vil gå langs hele fjorden. Giska i bakgrunnen.

tivt livskraftig, lite samfunn. Her finnes ca 1600 dekar dyrkbar jord, og det foreligger planer om nydyrking. Flakkstad Fiskeoppdrett A/S er en foregangsbedrift i landsdelen for oppdrett av laks og ørret. Med full kapasitet vil dette anlegget gi en avkastning på mellom 4 og 5 mill. kr. årlig. I tillegg er det under anlegg en båtslipp som kan ta båter på inntil 50 fots størrelse.

Når det idag er fullført flere vegprosjekter på Ytre Senja, står Flakkstadvåg igjen som den eneste bygda uten landverts forbindelse. Folket her er derfor av den oppfatning at uten vegforbindelse har stedet ingen framtid.

Sommeren 1977 ble det foretatt en befaring hvor de forskjellige alternativer for trasévalg ble vurdert. Her ble det klarlagt at det eneste brukbare alternativet er å bygge veg fra Finnes i Sifjorden til Flakkstadvåg og på denne måten få tilknytning til Kaperdalsvegen.

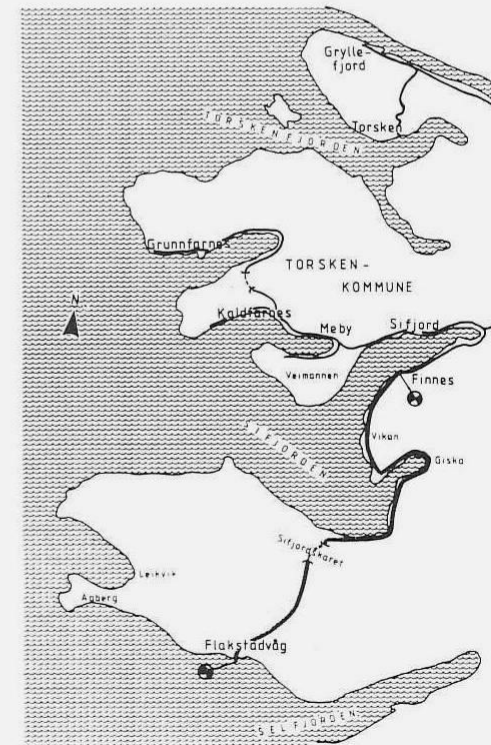
I 1979 startet den forberedende delen av planlegginga for alvor.

Vegkontoret foretok en vinterbefaring hvor særlig snø-, ras- og terrengforholdene ble vurdert. Under denne befaringa kom det fram at den eneste akseptable løsningen er å gå med tunnel under Sifjordskaret. Seinere samme år ble det foretatt en geologisk undersøkelse hvor det ble konstatert at de geologiske forholdene er gunstige

for tunnelbygging. Samme år ble det aktuelle området flyfotografert og kartlagt.

I 1980 ble det foretatt en sommerbefaring. Ved årsskiftet 1980/81 mottok vegkontoret det nødvendige kartmaterialet, og veglinja kunne konstrueres.

Sist i mai 1981 starta stikkinga av vegtraséen opp. Arbeidet startet på Finnes med utgangspunkt i profil 0. Nærmere 10 km ble stukket denne sommeren. Traséen går i hovedtrekk langs sjøen, og det ble leid båt i Sifjord som ble benyttet under stikkinga.



Terrenget er av vekslende karakter med ur, fjell og bratte flåg, men også slakkere og finere partier finnes. Ettersom været denne sommeren heller ikke var av det beste med mye regn på yttersida, kunne det ofte bli kalde og sure dager under arbeidet. Andfjorden ligger som kjent rett utenfor, og det kunne blåse opp og gjøre det vanskelig å ferdes i småbåt.

Neste sommer startet arbeidet opp i juni — en kald og sur måned. Resten av traséen ble da stukket helt til p. 16.500 ved D/S-kaia i Flakkstadvåg.

Stikningsgjengen (bortsett fra de som var fra stedet) bodde på skolen, og apostlenes hester ble flittig brukt. Det var mange dager at man måtte gå over 20 km — opp Flakkstaddalen og over det bratte Sifjordskaret. Værforholdene var slik at det ikke lot seg gjøre å bo i

telt, og derfor kunne dagene ofte bli lange, 10-16 timer. Alle fikk god kondisjon av å gå lange strekninger med tunge sekker med utstyr, rydde skog osv.

I år er traséen blitt justert på et par mindre steder, og i skrivende stund driver "grunnborer-gjengen" og borer. Vegkontoret regner derfor med at markarbeidet er utført. Det som gjenstår er bearbeidelse av dataene inne på kontoret og den formelle behandlingen.

Med de reduserte bevilgningene til fylkesvegene knytter det seg nok spenning til hvor fort dette vegprosjektet kan bli opptatt til bevilgning. Dette er et politisk spørsmål som det er vanskelig å ha noe formening om. I mellomtiden må oppsitterne i Flakkstadvåg fortsette å være "Senjas stebarn" når det gjelder kommunikasjoner.



Endelig framme etter 2 timers marsj. Humøret er på topp. Fra venstre: Artikkelforfatteren, Bård Enoksen og Wenche Aarberg.

Vegvedlikehold i nordfylket

Fra Burfjord i nord til Sørstraumen i sør, ca 20 km riksveg og 51 km fylkesveg, har Richard Mortensen og Almar Isaksen å holde vedlike.

Riksvegene er en fryd for øyet og trenger lite vedlikehold. Det kan man ikke si om fylkesvegene og derfor er klager fra vegfarende daglig kost.

Vi traff de to i fullt arbeid på Bad-dereidet. Her sto en god del snøskjermer for fall. Etter at vegen ble utbedret over eidet er snøskjermene blitt mer eller mindre unødven-



Richard Mortensen med nedslitt spett. I år vil de for første gang sette ned vegstikker med maskin. Richard er glad og betegner det som "en julegave".

dige. De repareres ikke, men vil bli fjernet etterhvert.

De sier det begge to:

— På riksvegene har vi mindre å gjøre nå, litt reparasjon av rek-kverk, småhull i vegbanen, etter-syn av skilt o.l. Det er på fylkesveg-ene vi oppholder oss, ut mot Dor-ras og fv 367 rundt Kvænangsbotn. Rensking av grøfter og stikkrenner er daglige gjøremål. Det er egentlig ikke så mye som kan gjøres skikkelig uten maskiner og penger. Derfor får vi også høre mange kla-ger.

— Det er slik at en stakkars ved-likeholdsman ikke vet sine arme råd, sier Richard.

— Du er politiker og vegarbeider og øyner ingen løsning?

Richard går nå sin 2. periode i møte som representant i kommu-nestyret (KrF).

— Den som kunne finne "knap-pen" som utløser mer penger — fi-losoferer Richard. Partiet vårt har en god mann i Samferdselskomite-en i Stortinget. Vi sette vår lit til at han gjør sitt, så skal vi på kommu-neplan gjøre vårt.

— Det blir vel mye valgprat etter vegene i denne hektiske valgtida?

— Det er ikke fritt for at det blir

pratet politikk når man treffer sambygdinger, men de fleste kjenner meg og vet hva jeg står for.

— Du liker å drive med politikk ved siden av vegarbeidet?

— Personlig har jeg nytte og glede av å være med i styre og stell. Det jeg lærer, prøver jeg å forplante videre til andre, og gledelig er det å se resultater av det man har vært med å avgjøre.

Det er iallefall ingen kollisjonsproblemer med å være vegmann og politiker. Jeg synes vegvesenet gjør det de innen lovens rammer har makt til å gjøre for at publikum får det levelig og trivelig.

Avkjørslene er eierens ansvar

Både Almar Isaksen og Richard Mortensen er enige om en ting.

— Vi er de nærmeste til å motta kritikk over dårlige veger og det er ok, og forståelig også. Men folk bør også forstå oss.

En annen sak er at vegvesenet kanskje har vært for snill enkelte ganger. Iallemfall når det gjelder oppføring og vedlikehold av avkjørsler. Det er eierens ansvar å anlegge de forskriftsmessig og likens forestå vedlikeholdet. Det er ikke vegvesenets plikt. Men vi er ofte nødt til å ta oss av avkjørslene også, for at ikke vegene skal bli skadelidende. Vannløp under av-

kjørsler er vi imidlertid pålagt å holde åpne om vinteren.

Ulovlig oppsatt reklame må bort

Vi har nettopp fått telefonisk beskjed om å fjerne all ulovlig oppsatt reklame langs vegene, alt som står nærmere vegen enn 30 m skal bort. Det som står på vegvesenets grunn, 3 m fra vegbanen, kan etter retningslinjene fjernes uten forvarsel. Her på vår rode er det heller lite. Men det kunne kanskje være en idé at vi byttet med arbeidere i naborodene når slikt arbeid skal utføres. Det er lite populært å ta ned skiltene til naboen.

— Ellers trives jeg godt med å være vedlikeholdsmann. I perioder har jeg også arbeid på knuseverk og verksted, sier Richard.

— Om kort tid går arbeidskameraten Almar Isaksen av med pensjon. Foruten at jeg kommer til å savne han personlig så har han hatt lagermuligheter for diverse arbeidsredskaper hos seg. Det hadde vært ønskelig om vi kunne få et redskapsskur med lås høvelig plassert. Slik som det er i dag har vi kun et skur på Sørstraumen som ikke er låsbart, og det er lite holdbart, sier Richard tilslutt.

De gamle sneskjermene skal bort etter hvert som de forfaller. Almar Isaksen til venstre.



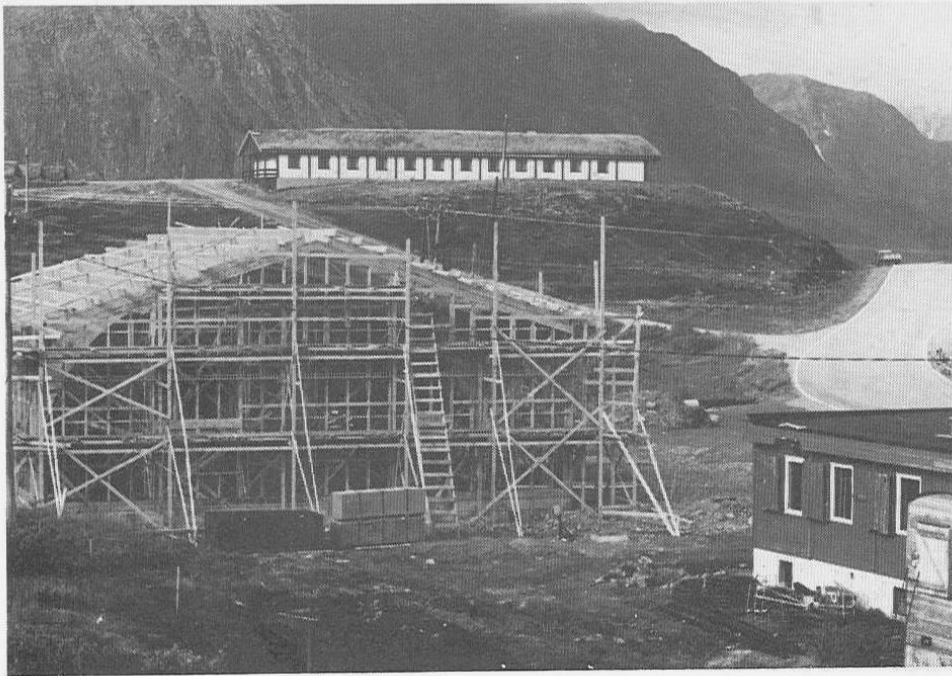
Nytt garasjebygg på Kvænanngsfjellet

Før vinteren setter inn for alvor vil Veidal brøytestasjon kunne ta i bruk en ny, fullisolert garasje på Kvænanngsfjellet. Garasjen bygges i egen regi og nødvendigheten av snarlig utførelse har møtt stor forståelse fra alle hold.

Den gamle garasjen ble revet i juni måned. Den var blitt både trekkfull og lite egnet. Egentlig var nybygget satt ut på anbud med frist 3. juli. Responsen var imidlertid så dårlig at vi fant det nødvendig å føre op bygget i egen regi. Det hastet også. Sommeren er kort, især på fjellet og garasjen måtte stå ferdig før snøstormene satte inn.

— Vi regner med at bygget er klar i første halvdel av november, sier ingeniør Paul Bjørvig. Han administrerer byggearbeidet sammen med oppsynsmann Torleif Hole.

— Garasjen er fullisolert med radiostyrte porter. Den er på ca 300m² og vil komme på vel 1 mill kr.



Veidal brøytestasjon får fullisolert garasje.



Bjarne Larsen og Erling Hind.

Tidligere var vi ofte plaget med kortslutninger i strømtilførselen. På grunn av at linjene i luftspennet slo sammen, gikk sikringene. Det skjedde ofte ved snøfresing. Nå er det brukt jordkabler.

I nybygget vil mindre reparasjonsarbeid kunne utføres, f.eks. skift av plogskjær. Det blir et varmt sted å holde til, og om det er mest hensiktsmessig kan de fra verkstedet dra hit opp for å utføre reparasjoner av mindre karakter.

Med Gildetun Gjestestue som nærmeste nabo ville vi gjerne ha et bygg som var naboskapet verdig.

Selv om det ikke blir oppført med torvtak vil det bli et pent trebygg, sier Bjørvig tilslutt.

— Vi er glad for hver godværsdag, for her kan det være stridt selv midt på sommeren, sier formannen på bygget, Bjarne Larsen.

— En dag tok stormen stillaset. På et øyeblikk var flere dagsverk spolert.

Ellers er arbeidsgjengen oppsatt på å drøye godværsdagene. Nå arbeider det 6 mann her, 3 av dem er korttidsinntatte, mens resten er hentet fra den ordinære anleggsstokken.

Det "gule" anlegget Rv91 Fagernes — Breivikeidet

Av Lisa Sundstrøm

Det "gule" anlegget er ikke lenger rent i fargen. Anlegget ble drevet i egen regi i 1982, men i år drives det i en kombinasjon av egedrift bestående av egne og innleide maskiner samt en ren entreprisedel.

Utbedringsarbeidet på strekningen Fagernes — Breivikeidet bru startet i fjor sommer. Det ble grovplanert ca 2 km i 1982, hvorav den første, lengst ned mot Fagerneskruset var ren vegomlegging. Ellers følger utbedringsanlegget stort sett eksisterende veg.

Det ble ikke lagt på noe dekke i 1982, og trafikken har gått på et avrettet forsterkningslag. Målsettingen i år er å få dekkelagt hele 9 km.

De første 5 km fra krysset på Fagernes og oppover bygger vi selv, mens entreprenøren, Thor og Bjørnar Workinn, sørger for de siste 4 km.

Vi spør anleggsbestyrer Thor Schefte om det har vært rasjonelt å drive i egen regi?

— "Gul-anlegget" på 2 km med grovplanert veg i fjor kostet ca 1,8 mill. kroner. Når vi vet at halvparten av dette er veg i "jomfruelig" terreng synes vi at dette er et akseptabelt resultat. Dersom vi får et godt driftsår (god høst) regner vi med at ferdig veg vil ligge på ca 1200-1300 kr. pr. løpemeter veg.

All dekkelegging utføres av vegvesenet selv. Som dekketype er valgt et såkalt "ottadekke".

Bærelaget, 16.000 m³ grus er skipet over kai på Breivikeidet og kommer fra eget knuserverk i Tyttebærvik.

Thor Schefte sier at alt ser ut til å ha fungert utmerket hittil.

Men, når bærelagsproduksjonen måtte tilpasses et ellers meget strengt oljegrusprogram i Tyttebærvik var vi meget spente på om dette overhode lot seg gjennomføre. Dersom alt skulle klaffe måtte det hver dag skipes ut ca 1000 m³ bærelags grus over kai i Tyttebærvik. Samme kvantum måtte da også mottas på Breivikeidet.

Så her fantes ingen "slakk" når "dekkejengen" var i rute, sier Schefte.

Dersom værgudene ser i nåde til vegfolket fram mot oktober måned blir det 9 km fast dekke på Rv91 Fagernes — Breivikeidet.

Det er nå dessuten bestemt at anleggsdriften på Rv91 skal intensiveres. Det vil si at både entreprenøren og vegvesenet fortsetter anleggsarbeidet på de siste 3 km frem mot Breivikeidet bru. Arbeidet vil pågå så lenge værforholdene tillater fornuftig anleggsdrift.



Sneen er allerede kommet, men arbeidet med de siste 3 km frem mot Breivikeidet bru skal fortsette så lenge fornuftig anleggsdrift er mulig. Her avd.ing. Magnar Marthinsen og formann Wilhelm Johnsen.

Reparasjon av Nordreisa bru II

Når reparasjonsarbeidet er utført i november måned vil akseltrykket igjen kunne oppskrives til Bk 10.

Nordreisa bru ble bygget i 1955 og er todelt.

Elva deler seg i to og det er lagt en fylling mellom de to bruene. Bruene betegnes som Nordreisa bru I og II.

Nordreisa bru II er på Storslett-siden.

Landkarene er i tidens løp blitt skjøvet så mye frem at de nå støtter seg mot bruas overbygning. Dette skal rettes på.

For at trafikken likevel skal gå noenlunde normalt, er det bygget en omkjøringsveg oppstrøms ved siden av som leder trafikken inn på Nordreisa bru I. Omkjøringsvegen er en vegskjørt, med lysregulering og ble tatt i bruk 21/9 da utbedringen begynte.

Vi har tatt bort steinfyllingen av verste landkar og erstattet denne med lett fylling, styrofoan-blokker. Det støypes en ny bakmur på ve-

stre landkar, slik at vi får en åpning mellom landkar og overbygning.

Lagrene vil bli flyttet slik at disse får en vertikal stilling som er det normale. Det vil også bli støypt armert betongdekke over styrofoan-blokkene og et midlertidig dekke av oljegrus vil bli lagt på.

Dekket på brua skal også utbedres. Likeså skal det monteres nytt rekkverk mellom bruene. Muren av naturstein på midten skal fornyes i samme stil. Naturstein henter vi fra gamle Tverrelv bru på Kvævangsfjellet. Her er ny bru under bygging.

Kostnadene er beregnet til ca 200.000 kroner og arbeidet vil være ferdig i begynnelsen av november måned. Da gjenstår kun ny bru i Rotsund før alle bruer på E6 i Troms fylke er kjørbare for 10 tonns akseltrykk.



En solid fylling måtte til for at trafikken under arbeidet kunne gå over Nordreisa bru I. (Foto: Margit Pedersen).

Sjekk bilen for vinteren

Av Knut Arne Henriksen

Vi er nå kommet til en årstid hvor det stilles spesielt store krav til bilens tekniske tilstand.

Forhold som mørk, våt og glatt vegbane, er stikkord for hvilke komponenter på bilen vi bør være særlig påpasselig med.

Vegtrafikklovgivningen stiller strenge krav til bilens tekniske standard, og det er førerens plikt å forvise seg om at bilen er i forskriftsmessig- og forsvarlig stand. De fleste bilister er helt avhengig av å ha fagfolk til å kontrollere bilen, noe som både koster penger og tid.

Føreren (bileieren) kan og bør foreta en sikkerhetskontroll av bilen, og for å hjelpe til litt, vil jeg prøve å gi en kort og grei forklaring på kontroll og vedlikehold av noen av de viktigste komponenter på bilen:

Bilens hjul

For å unngå overraskelser som dårlig veggrep, vannplaning og punktering er dekkets mønster av stor betydning.

— *mønsterdybden* kontrolleres ved å måle mønstrets dybde på det punkt på dekket hvor slitasjen er størst. Den målte mønsterdybden skal ikke være mindre enn 1 mm.

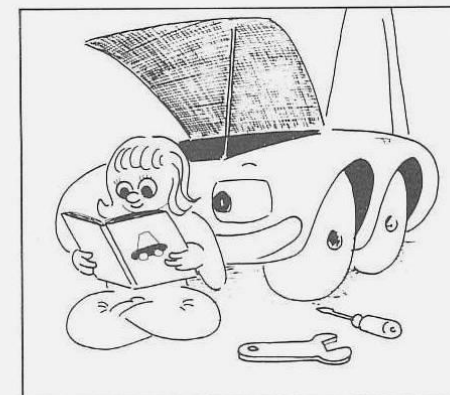
En mønsterdybde på bare 1 mm er likevel lite, for å kunne sikre

seg mot vannplaning, så mitt råd er at man ikke bør slite dekket mer ned enn at det er 3 mm mønsterdybde igjen.

— *unormal dekkslitasje* kan skyldes slakk eller skjevheter i bilens hjuloppheng.

Ved å studere dekket vil vi kunne se om dekket slites ujevnt. Er dekket ujevnt slitt og slitasjen er så stor at det må skiftes, må en oppsøke et verksted for å få rettet hjuloppheng før nye dekk monteres. Skjevheter i hjuloppheng medfører stor dekkslitasje og vi får derfor kort kjørelengde på et dekk.

— *riktig lufttrykk* — dekkets styrke er svært avhengig av riktig lufttrykk.



Bli kjent med bilen din!
Les gjennom instruksjonsboka som følger med.
Den forteller hvordan du skal beskytte, kontrollere og holde bilen din ved like.

-videre viser forsøk at: 20 % for lavt lufttrykk korter inn dekkets levetid med ca 15 % og reduserer vi dekkets trykk med 40 % i forhold til det korrekte, så reduserer vi levetiden med hele 40 %. En lufttrykkmåler er enkel å bruke, og kan være en fornuftig investering.

En viktig ting til slutt er å påse at dekk på samme aksel er like og at vi ikke blander radial- og diagonaldekk på en ulovlig måte.

Dersom man allikevel, mot alle faglige råd, ønsker å bruke en kombinasjon av dekk, er regelen:

*Diagonaldekk foran
Radialdekk bak*

Bilens brems

Svake og ujevne brems er en feil som kan føre til katastrofale utfall i en nødsituasjon. Er man usikker på framgangsmåten, bør man ikke reparere bremsene selv, men heller lære seg å kontrollere at de er i orden.

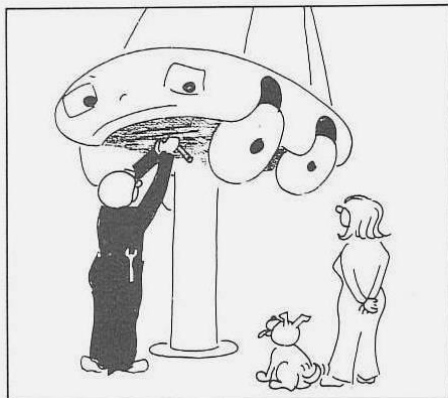
Bremsevirkningen kan kontrolleres ved at man foretar en gradvis oppbremsing, helt opp til låste hjul. Bilen skal under denne prøven beholde retningsstabiliteten, noe som fordrer at "låsing" av hjulene skjer jevnt.

Det er viktig å merke seg at på enkelte nyere biler vil vi vanskelig kunne oppnå låsing av bakhjulene, noe som er riktig og skyldes en trykkregulator i bremsesystemets bakhjulsrets.

Pedaltvandringen på bremsepe-

dalen skal ikke være større enn at vi oppnår foreskrevet bremsevirkning, før pedalen er trykt inn $\frac{2}{3}$ av den totale avstanden mellom dørk og pedalens 0 punkt.

Bremsevæskebeholderen står plassert i motorrommet (se instruksjonsboken). Det er viktig å påse at det er bremsevæske i denne. Er det lite bremsevæske (under minimumstreken), tyder på dette



Men reparer ikke viktige sikkerhetsdetaljer selv, som f.eks. styreinnretning og brems. La et verksted gjøre det.

på lekkasje og verksted må kontaktes.

Bremseklossenesslitasje er avhengig av hvordan man kjører, og det er derfor vanskelig å sette noen norm på hvor ofte disse må skiftes.

Av erfaring kan man si at man bør kontrollere bremseklossene minst hver 8.000 km eller en gang i året.

Er man ikke helt sikker på hvordan bremseklossenens slitasje kontrolleres så la en fagmann gjøre dette. Det er billigere å skifte nesten utslitte klosser enn en som er helt utslitt og har ødelagt bremse-skiven. Skal man likevel kontrollere klossene selv, så husk at begge klossene på hvert hjul må ettersees.

Lysutstyr/elektrisk anlegg

Bilens lysutstyr består av mange og viktige komponenter, og det skulle være unødvendig å poengtere viktigheten av at lysene er i topp stand når vi går inn i mørketiden.

Likevel er det svært vanlig at biltilsynet i sine kontroller avdekker tildels store mangler på dette punkt.

De mest vanlige feilene er defekte pærer, og vi opplever ofte å treffe på biler med f.eks. bare et nærllys såkalte "Enøyde banditter".

Vedlikehold av bilens lys er noe som de fleste bileiere kan gjøre selv, med unntak av justering av bilens frontlykter som må foretas med hjelp av lysjusteringsapparat.

Nær- og fjernlæys kontrolleres ved å undersøke om lysene virker, at reflektorene er blanke og at glassene er hele.

En skitten og matt reflektor kan ha en refleksjonsevne helt ned i 40% av lyset fra pæren, mens en

ny, har en refleksfaktor på hele 80-85 %, så ser vi at det er mye å hente her.

Skifting av frontlyspære er noe bileiere gjør selv og det er viktig at man kontrollerer at pæren er riktig montert, samt at det blir foretatt justering.

Pæremontering kontrolleres enkelt ved at man slår på bilens nærllys, og holder et hvitt papir foran lykten. Av lysbildet vil vi kunne avgjøre om pæren er riktig montert.

Baklys/stoppllys/retningslys/skiltlys

En vanlig mangel her er at glass enten er knust eller at de er utette.

Utette lykter er ofte skitne innvendige og det er en enkel operasjon å gjøre disse rene innvendige.

Ekstralys er ofte et stort problem da vi alt for ofte oppdager at de er løse og ute av stilling.

Bileierne bør etter min mening være mere nøye med å holde ekstralysene i orden og at man er mere kritisk med når de skal brukes.

Til slutt vil jeg poengtere viktigheten i å ha et elektrisk anlegg som er i orden.

Mørketiden krever mye av dynamo, batteri og ledningsnett. På de fleste bilene har vi en batterspenning på 12 Volt og et spenningsfall på 5 % gir 20 % dårligere lysutbytte.

overgang til side 46 . . .

Skippere og stuerter

Vi har fått et langt og hyggelig brev fra tidligere *avdelingsingeniør Kristian Pettersen, Harstad*, hvor han minnes de 3 skyssbåtene som vegvesenet i Troms hadde gjennom mange år. Pettersen var en av de som brukte båtene mest og derfor særlig godt kjente mannskapet ombord. Og det er da også hovedsaklig dem det handler om nå.

Vi lar Pettersen fortelle:

— Det er med vemod jeg av Vegstikka nr. 3/79 ser at Troms fylkes vegvesens skipsrederi nu ugjenkaldelig er slutt. Men en tjenestetid fra 1922 — høsten 1967 med virkeområde i kystdistriktene i søndre Troms og hele Ytre Senja, har jeg tilbragt utrolig mange reisedøgn med vegvesenets tre båter, særlig de to siste "Smaalen" og "Veg", da "Tav" ble solgt allerede i 1924 til to menn fra Tennevik, hvor den også endte sine dager. Da det i artikkelen i Vegstikka er utglemmelser og direkte feil med hensyn til båtenes bemanning gjennom disse 61 år, og da dette skipsrederi såvidt jeg vet er enestående i vegvesenets historie, synes jeg at navnene på alle disse prektige karer som har slitt dekkene på de tre båter bør gå over i historien.

Fra 1918-68 var det bare to skipper, nemlig Arnt Markussen og Ole Ditlefsen, mens der var flere stuerter. Av mannskapene gjennom alle disse år er det bare Toralv Martinussen som er i live. Alle de andre er døde.

Skipperens arbeide var å føre båten, og samtidig måtte han kunne passe motoren. De ble også opplært til stikningsformenn, og mange er de fine rettlinjer stukket på øyesigt av Arnt Markussen og Ole Ditlefsen. De yngre stuerter ble trent til kikkertoperatører til hjelp ved nivelering.

Stuertene anskaffet nødvendige matvarer til hver tur, og ved slutten av denne regnet han ut hvad hver tjenestemann skulde betale for underholdet. Som nevnt i tidligere ar-



Kristian Pettersen.



Stuert Egil Martinussen har byttet ut kasserollene med 2 for oss ukjente. Ombord i "Smaalen".

tikkel var Arnt Markussen skipper fra 1918-36. I sine yngre år hadde han hatt en uhyggelig opplevelse som han selv har fortalt meg. Som fisker på en skjøyte som driftet med flere dorryer på Svendsgrunn utenfor Senja var han fører for en dorry med en unggutt som hjelpe-mann. En dag det røk opp med uvær og tett snekov oppdaget han at skjøyten hadde forlatt dem og gått til havn i Gryllefjord. De hadde intet kompass, og sneværet var så tett at de ikke ante retningen mot land. Ungguten ble redd og gråt og frøs. Markussen satte dorryen fast i linilen slik at de ikke skulde drive av, og gutten satte han igang med å kaste fisken de hadde fått frem og tilbake i båten for å holde ham opptatt og at han skulde holde sig varm. Omsider ved et rift i sneværet fikk han et glimt av Andenes fyr, og etter det kunne han beregne vindretningen og hvordan

de måtte ro for å komme opp til Gryllefjord.

Det var mange timers roing, og de kom frem først midt på natten. På skjøyten regnet de med at de var omkommet, og trodde det var gjenferd som kom ombord. Ved en senere rettsak mot skipperen på skøyten undskyldte Markussen ham slik at han slapp tiltale. Markussen kunde når humøret var på topp småtrippe bak rattet og synge en lystig vise som jeg dessverre ikke husker noget av. Som prov på hans replikker minnes jeg en tur til Lavangen. Da vi passerte Sør-Rollnes lå en gutt og fisket. Markussen spurte ham om han vilde selge fisken og hvor meget han skulde ha for den. Gutten svarte at han måtte ha 1 krone. Markussen: Ja har du fesk for ei heil krone så må du ja'gu ha mykje fesk! Han hadde også en merkelig regle om maten: Labus, kobus, ikke inferna-

lis. (Ifølge Schneider var dette betegnelsen på lapskaus uten gulerøtter, kokte gulerøtter falt nemlig ikke i Markussens smak, Red. anmerkning).

Som stuert ombord på "Tav" var først Martin Paulsen, også kaldt "Lynelden" på grunn av at han var uhyre rask med å stille istand et måltid når det trengtes. Han sluttet kort tid etter at jeg begynte i vegvesenet, og blev etterfulgt av Alfred Andreassen, en stillferdig og hyggelig mann som sammen med Markussen gikk over på "Smaaen" da den kom i fart i 1924/25. Begge gikk fra borde da Ole Ditlefsen overtok som skipper i 1936. Ole Ditlefsen var en traust sjømann som hadde vært skipper på en av Hålogalandske Dampskibsselskabs dampbåter, de såkalte "agnbåtene". Det var trygt å

ha Ditlefsen med roret når en landkrabbe syntes det rusket uhyggelig utenfor Senja. Sammen med Ditlefsen kom Egil Marthinussen ombord som stuert, en lystig kar med kjappe replikker. Etter en sped begynnelse ved vegkontoret endte han som hovedkasserer. Da Egil Marthinussen gikk fra borde hadde vi først Sverre Paulsen, sønn av Martin Paulsen, "Lynelden" en kort tid. Så var Aksel Haldorsen stuert, en gentlemann, også en kort tid ombord. Høsten 1939 blev Toralv Marthinussen, bror av Egil, stuert, og han tjenestegjorde til mai 1965 ved oppnådd aldersgrense. Toralv Marthinussen hadde også kystskippersertifikat, og det kom godt med engang da Ditlefsen blev syk og Marthinussen måtte overta og førte oss trygt hjem til Harstad.



To legendariske skikkelser fra båttiden — Ole Ditlefsen (til venstre) og Toralv Martinussen.

Med gikta til høytrykk og fløyelsmåne i Montenegro

Av Olve Reiersen

Hva er det første en forfrossen nordlending sier når han stanger rett inn i høytrykket på Dubrovniks flyplass og med alle 27 varmegradene flagrende rundt ørene? — "Dæven" og er lamslått nok til å være lett overbærende med østlendingene som etter 4 dagers gråvær sukket — endelig godvær!

Tre år siden sist på disse kanter. Sykehuset det samme, rutinene delvis justert — betjeningen delvis den samme. Å bli kjent igjen,

ihvertfall later de som det, føles som en ekstra kur. Jo — en stor forandring — takterassen er forbedt nakensoling — sykehuset er jo stort, så mulighetene til å gå seg vill foreligger!

— Sykehuset er forøvrig som en maurtue, ca 1000 pasienter, 600 ansatte, derav 50 leger — man kan få inntrykk av at alle disse er på tur til og fra et aller annet. For pasientene (redaktøren) innebærer det gymnastikk både på det tørre og i svømmebaseng (37°) undervannsmasasje (oj — det er Branka denne gang), gytjebad, mens andre kan få



Vår eksotiske redaktør.

diverse annet både med og uten gytje (slam fra havets bunn).

Ellers lite som minner om hjemlige sykehus. Det spises i egen sal ved 4-mannsbord, 5 retter å velge mellom både til lunsj og middag, i tillegg både suppe og dessert. Og vår smilende Vida gjør de alle til et festmåltid, kjenner redaktøren igjen som dumme nordmannen som ikke ville ha dessert — ”du bli radmage”.

I den norske pasientgruppen (105) er det endel kjente fra tidligere opphold — i starten alle forventningsfulle — til behandlingene, til været, og kanskje også til nye bekjentskaper eller romanser, andre til om gamle romanser blir som nye. Men gammelkonsulenten sitter her romanseløs, med sin Slivovica — *den* er som før, full av vederkvegelse.

Vi befinner oss et sted i Montenegro — den minste av de jugoslaviske republikkene. Stedet her — Igalo — ca 50 km syd for Dubrovnik — er et lite landsens sentrum — eller forstad — til en liten by 2-3 km herfra Herceg-Novici. Det vil si Igalo var et lite sted — nå er det iferd med å forvokse seg. Det er bygget og det bygges. Bl.a. driver sykehuset her med en storstilet utbygging på et separat areal, i alt 50 000 nye kvadratmeter som strekker seg inn på avdøde Tito's sommerpalassområde.

Ellers er da turistnæringen særdeles viktig på disse kanter som

for hele kystområdene i Jugoslavia. I juli måned i år skal 1,2 mill. turister ha besøkt landet og representerer forståelig nok en stor valutakilde. Nå er ikke stedet her heller ikke Herceg-Novici overfylt av utenlandske turister. Vi har inntrykk av at hotellene her er belagt av svært mange jugoslaver også, antakelig fra innlandsstrøkene. Av utlendingene dominerer tyskerne her, men vi finner også svensker og finlendere.

Fritiden går med til bading i Adriaterhavet (24-25°), soling, rusleturer. Når mørket stiger på tar også svært mange av jugoslavene seg en spasertur langs strandpromenaden, gjerne med hele familien. Det er traseen til en nedlagt smalsporet jernbane som de har utnyttet på en fortreffelig måte — her er motortrafikk forbudt — og den passerer også en liten tunnel hvor kullsoetet fortsatt sitter i taket — kilometer etter kilometer strekker den seg denne promenaden.

Men spaserturer langs denne strandpromenaden betyr også at du må snike deg forbi sigøynernes salgsboder — det skal navigeres godt å slippe tilsnakk ”ah, norske, bare se”. En handel her er nærmest en omvendt auksjon og ender vanligvis på noenlunde samme prisnivå som på butikken med faste priser.

På andre salgssteder, i butikker, kan man beundre fint håndverk av ulike slag, keramikk, glasstøy,

sølv- og gullsmedarbeider — alt til priser som virker overkommelige etter norske forhold — glemme må man heller ikke broderihåndverket i skjortebuser, duker og også mange fine vevde tepper o.l. Men spør ikke etter en neve 10-dinarmynter for å ringe hjem i automaten — det går 6 slike i minuttet — får du tak i 6, har du gjort et kupp. Vel, du kan ringe direkte fra stasjonen, betale etterpå i skranken, men forsnakk deg ikke — slik ligner telefonen vår hjemlige.

Søndagene og også noen ettermiddager arrangeres utflukter. Den mest populære er en søndagstur til Sveti Stefan, et gammelt sjørøverreir i retning av den Albanske grense. Sveti Stefan er en perle — her må være Middelhavsområdets klareste sjøvann. Og du trives ikke bare som fisken i vannet når du bader der, du trives også blant fisken — stimler av små rare fisker piler rundt deg. Og stranden — man bruker den ene siden av tungen om formiddagen, den andre siden er ettermiddagsstrand — består av ørsmå glattslipte steiner (tjører og mindre), steikende varme. Selve sjørøverreiret er så absolutt verdt et besøk, det ligger ytterst på tungen, en borg. Innenfor vandrer man i trange gater mellom eldgamle hus, men bak denne historiske fasaden finner man i dag hele sjørøverreiret omgjort til et luksushotell og med restauranter i superklassen. Stedet er et yn-

det ferieparadis for toppkjendiser fra hele Europa.

Utenom de lange dagsturer og andre faste turopplegg, kan man prøve seg på egen hånd med lokale busser og ferjer og det angrer man vanligvis ikke på. Dubrovnik er i såfall et yndet reisemål, der blir man losset i den moderne del av byen, men det er den gamle byen — Starigrad — som først og fremst er trekkplastret. Å finne vegen dit med bybussen, kan være en artig oppgave som man nok klarer å løse.

I gamlebyen er ingen biler — det bor fortsatt 6000 mennesker innenfor disse murene — og biler har man heller ikke bruk for her. Du skal vandre på kryss og tvers i de trange gatene, noen i trapper, inn og ut de rareste butikker — her finner du f.eks. Europas eldste apotek. Og du lar deg drive av tørst og hunger inn i små, om ikke akkurat eksotiske, så ihvertfall fremmedartede tavernaer. Bestiller du et fiskefat med 7-9 fiskeretter, angrer du ikke på det — glem dog ikke å starte med en slivovica — jugoslaviske nasjonaldram laget av plommer, ildvann av høy klasse — den skaper både forventninger og en indre ro. Husets hvitvin til fisken er også fortrinnsfull — regningen kan nok overstige kroen utenfor Starigrads murer, men for en nordmann nærmest bare i kafeteriastørrelse.

En kveldsutflukt til Konavoski Dvori hører også med — en nedlagt mølle høyt til fjells, omgjort til

særpreget restaurant. Her stekes maten ute, også brødet og *det* skal du forsyne deg rikelig av, maken skal det letes lenge etter. Ønsker du ørret, går den i stimer i dammer ute i hagen — alt veltillaget. Og ettersom vi har brakt med oss spillende trubadurer blir det snart både "tjo og hei".

Men en kveld her kan også være å sitte i strandkanten mens månen lurer seg fram og speiler seg i Adriaterhavet, blinker mellom palmene og oj, *det* kan bli mye for en gammel mann. Kjenne fløyelsmykt varmt vinddrag stryke deg over nakke og kinn — hvis da også en av Afrodites etterkommere er steget opp av bølgene til deg, hjelper det lite med en skarve redaktør — da trengs en poet.

Ikke alle fanges av de varme vindens armer, det er ikke langt til diskomusikken, lett ispedd jugoslavisk rytme og tonearter. Decibelene derimot, de er di samme som hjemme. Men også de som setter pris på et noe roligere aftenliv, har sine tilbud — både med musikk og uten. F.eks. kan man la seg underholde av et par hvithårede og hvitbarte gamlinger (et sted mellom 70 og 90 år) — som synes å være di siste levninger av det østeriske/ungarske keiserdømme — ikke bare av utseende, men også musikk. Her serveres winer-

operetter og sigøynermusikk, ofte på oppfordring fra par med romantikken i orden.

Eller man kan nyte sin slivovica på en musikkløs fortauskafe eller også på restauranter innendørs — ingen forlanger at du må spise noe. Og der kan du være til kl. 24.00, da er siste frist til å komme seg inn på sykehuset, lørdager til kl. 01.00. Kanskje er natten ennå så myk og varm at du tenner talglyset ute på balkongen din og tar en aldri så liten godnattsak tilslutt — *det* må du tie om, for det er ikke tillatt innenfor sykehuset.

Slik kan norske revmatikere og også turister da oppleve Herceg—Novi distriktet. Men for den jevne jugoslav er ikke livet så enkelt. Lønningene og levestandarden ligger nok noen hakk under vårt nivå. Riktignok har privatbilen (små vogner), økt kolosalt siden første opphold i 1978, men det forekommer oss at det skal streng prioritering for å få budsjettet til å henge sammen. De aller fleste nordmenn opplever jugoslavene som både vennlige og ærlige.

Du risikerer ikke noe å gå alene i mørket — ran forekommer meget sjelden. Slikt straffes strengt, ikke bare av samfunnet, men også av familien — slikt vil de ikke vite noe av.

Dovidjenje!

Biltilsynet med messekonkurranse

Konkurransen som biltilsynet hadde laget til messen avslørte at kun 1 av 10 ville bestått dagens førerprøve. Var konkurransen for vanskelig eller er vi dårligere bilkjørere?

Biltilsynet hadde til sin stand på nordkalottmessa laget til spørreskjema med 12 spørsmål i utdrag fra førerprøveskjemaene. I løpet av messeuka var det i alt 520 personer som prøvde seg på 12 rette i denne minikonkurransen.

Spørsmålene var fordelt mellom emneområdene trafikkregler(2), lover og forskrifter(2), fartsforståelse(2), skilt, og oppmerking(4) og bilteknisk(2).

56 prosent av samtlige spørsmål ble besvart rett. Imidlertid var det bare 14 stykker som hadde besvart alle spørsmål rett. Halvparten av disse var kjørelærere, som neppe kan sies å representere gjennomsnittsnivået i trafikkunnskap. 18 stykker klarte seg dog bare med 1 feil.

Vi ble dermed stående igjen med 25 stykker som "besto" i relasjon til førerprøvekriteriene. Dette utgjør 4,8 prosent av alle besvarelsene — et svært lite oppløftende resultat. I gjennomsnitt ble hvert tredje spørsmål vedrørende fart besvart feil, mens henimot annenhvert spørsmål i de øvrige kategorier var feilbesvart.

Selv med korreksjon for statistiske feil er det ut fra besvarelsene i denne minikonkurransen rimelig å tro at kun 1 av 10 ville bestått til dagens førerprøve.

Kanskje dette heller triste resultat kan forklare noe av siste års oppsving på ulykkes- og skadestatistikken.

I alt 520 personer deltok i biltilsynets minikonkurranse.



Vegmillioner gir samfunnsøkonomisk gevinst

Av Kjell Kvåle

Revisjonen av Norsk Vegplan 1986-89 er ei oppgave som mange ved vegkontoret for tida er i gang med. Revisjonsarbeidet vert gjennomført kvart 4. år, men likevel ikkje slik at det vert teke "blåkopi" av forrige revisjon. Noko av det som er nytt i år er kalla "Dokumentasjon av investeringsprogrammet". I korte trekk går dette ut på å visa kva vi oppnår etter at våre tildelte 415 mill. kroner til riksveginvesteringar er brukt opp ved utgangen av 1989. Ut frå bestemte reknemodellar skal vi berekna kva som er oppnådd med omsyn på:

- Transportøkonomi, d.v.s. samfunnsøkonomisk gevinst av investeringane.
- Trafikksikkerhet, målt i reduksjon av antall personskade-
u l u k k e r .
- Støy, målt i reduksjon av antall bustadhus med støy over 60db (A).

Reknemodellane er utarbeidd i Vegdirektoratet og har alt oppnådd å verta blant dei mest omdiskuterte retningslinjene derifrå (og det skulle vel ikkje seia så lite?).

Uansett kor langt ein vil strekka desse modellane så er det vel interessant å sjå på korleis fylket sine prosjekt kjem ut.

Transportøkonomisk sett er enkle tiltak som gir heving av tillatt akseltrykk dei beste prosjekta. Forsterkningsarbeid på E6 i nordfylket er berekna tent inn i løpet av 2 år.

Innkorting av parsellar med høye trafikktalet er også "god økonomi".

Derimot kjem mange av dei ordinære utbetningsprosjekta dårleg ut, og dei må nok prioriterast ut frå andre omsyn enn dei transportøkonomiske.

Under trafikksikkerhet er det interessant å sjå på kva satsing som gir mest for pengane. Det syner seg at eit par av dei store vegprosjekta er fullt konkurransedyktig med dei meir spesielle miljøtiltaka.

Ved omlegging av rv19 i Skånland og av E6 i Balsfjord får vi spart ei ulukke pr. år for kvar 11 mill. kroner som vert investert. Dette er omtrent det same som det vi oppnår i gjennomsnitt for dei planlagte gang-/sykkelvegane i perioden.

I støyvurderinga får vi størst utslag nær tettbygde område. Tiltaka har som regel samanheng med bygging av ny trasé, og om vegplanen vert oppfylt i 1986-89 skal vi få 100 bustadhus med støynivå redusert til under 60 db (A).

Inndeling av anleggsdistrikter/områder vinteren 1983/84.

Av Bjørn Stiberg

Det altoverskyggende mål i forbindelse med inndelingen av fylket i anleggsområder og fordelingen av mannskaper vinteren 1983/84, har vært full sysselsetting i fornuftige vinterarbeidsoppgaver på alle nivå.

Med den store sesongvariasjonen vi for tiden har på våre anlegg, har det vært en vanskelig oppgave å sy sammen et fornuftig vinterprogram. For flere av de prosjekter

som er foreslått som vinteroppgaver foreligger ennå ikke godkjente detaljplaner, så vinterens arbeidssprogram er tildels et resultat av improvisasjoner, og således avhengig av bl.a. et minnelig grunnerv.

Så langt vi pr. idag har oversikt over situasjonen kan følgende inndeling settes opp, men det skal presiseres at det kan være rom for endringer undervegs.

Distrikt I

Anl.område I	Harstad	Distr.leder	Thor Jakobsen
Anl.område II	Grovfjord	Anleggsbest.	Knut Grimstad Jan Inseth Torbjørn Jørgensen
Anl.område III	Gratangen	Oppsyn	Jan Jørgensen Arnulf Høyvåg Trond Fosshaug Tor Inge Hole Tor Jensen Odd Markussen Karl Skogstad Ivar Bjerkheim Terje Øvergård

Distrikt II

Anl.område V	Indre Troms	Distr.leder	Ingolf Moan
Anl.område VI	Finnsnes	Anleggsbest.	Kåre Tune Reidulf Broderstad Tormod Nergård Magnar Angell Jan E. Strømseng Tor Jensen Asbjørn Teodorsen Johs. Barski Alf Angelsen
Anl.område VII	Senja	Oppsyn	

Distrikt III			
Anl.område VIII	Kvaløya	Didtr.leder	Thor Scheffe
Anl.område IX	Tromsø	Anleggsleder	Magnar Martinsen Gisle Fossberg
Anl.område X	Laksvatnbukt	Oppsyn	Tor Hevnskjell Arnfinn Hansen Max Hansen
Distrikt IV			
Anl.område XI	Nordkjosbotn	Distr.leder	Per Gunnarsen
Anl.område XII	Nordfylket	Oppsyn	Agnar Hansen Bjørnar Moen Halvor Furnes Petter Nilsen

Overgang fra s. 35 Sjekk bilen for vinteren

Bilens batteri er en nøkkelkomponent og her er det viktig at batteripoler og klemmer er uten irr slik at vi oppnår god kontakt.

Rengjøring av batteripoler og klemmer gjøres enklest ved å bruke varmt såpevann, da forsvinner irret av seg selv. Husk også og kontrollere at batteriet er veskefylt og oppladet når mørketiden begynner.

For at det elektriske anlegget skal bli tilført strøm er det nødvendig at dynamoens drivreim er hel og riktig strammet. Husk at for *hård stramming* av dynamoviftereim kan ødelegge lagrene i såvel dynamo som vannpumpe. Er usikker så søk faglig bistand.

Til slutt vil jeg si at dersom bileieren kontrollerer og reparerer de komponentene jeg har nevnt og i tillegg pusser frontruten og kjøper nye *vindusviskerblad*, så vil det være duket for en sikker kjøretur. *Men husk: I mørkt og usiktbart vær har vi en meget begrenset oversikt sammenlignet med en sommerdag — så reduser kjørefarten tilsvarende.*

Det er tross alt viktig å merke seg at de fleste ulykker skjer på grunn av at føreren ikke avpasser farten etter forholdene. Svikter førerens vurderingsevne nytter det lite med både gode biler og 60-soner.

La oss slå et virkelig slag for trafikksikkerheten!

På tur med pensjonister

Den andre turen som ble arrangert for pensjonister i år gikk av stabelen 25. august.

Deltakerne var fra Balsfjord og Målselv-distriktet.

Utgangspunktet var Nordkjosbotn og bussturen gikk til Altevann og Målselvfossen.

Vi viser endel fotoglimt fra turen.

Kanskje kan vi forlenge disse turene? De blir arrangert av årlige velferdspenger. Beløpet er ikke stort og hver enkelt må da selvsagt skyte inn et tilskudd av egen kasse. Eller kanskje skulle vi finne et bra sted å samles i ro en ettermiddag/kveld f.eks.!

Vi står åpne for ideer. Har du noen, så skriv eller ring til Jan Pettersen, Vegkontoret.



Kafferast.

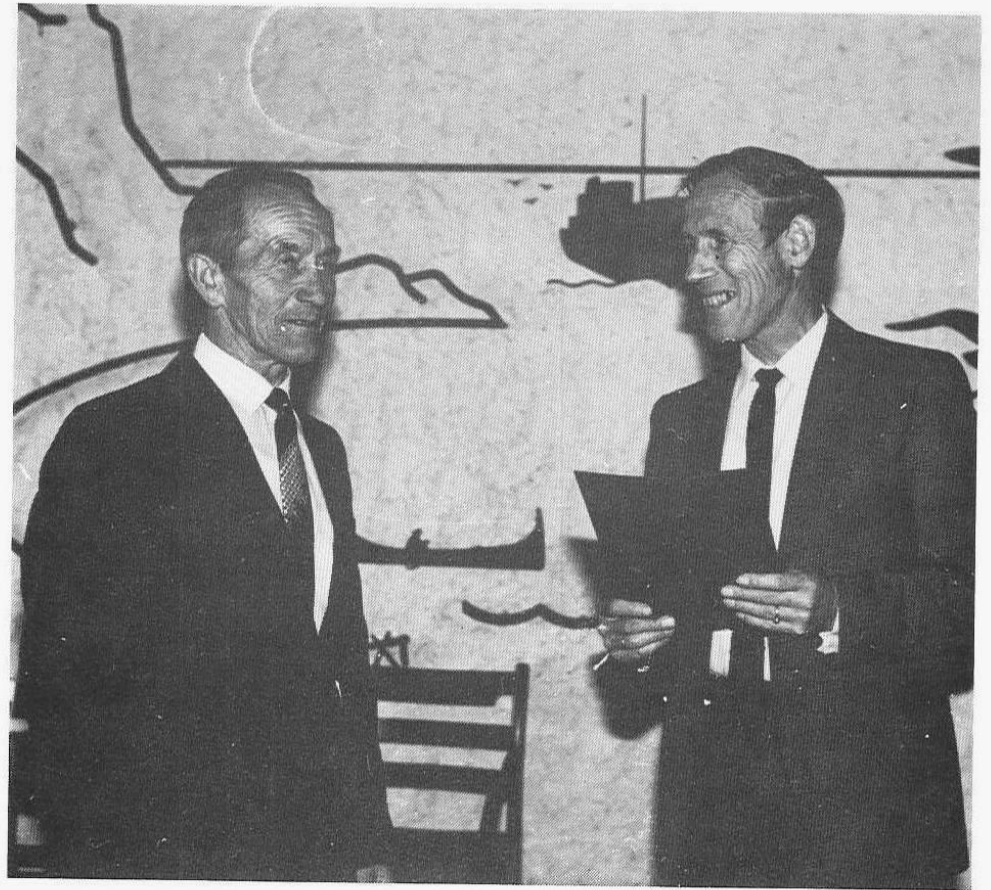


Georg Stenvold med interesserte tilhørere.



Hele bunten samlet.

Vegtjenestemenn trapper av.



Aksel Jensen.



Erling Tretten.



Siste hand på verket. Parsellen Nordberg – Solligården ble trafikk-klar 28 sept. og den nye innfartsvegen til Tromsø er blitt 2 km lengere.

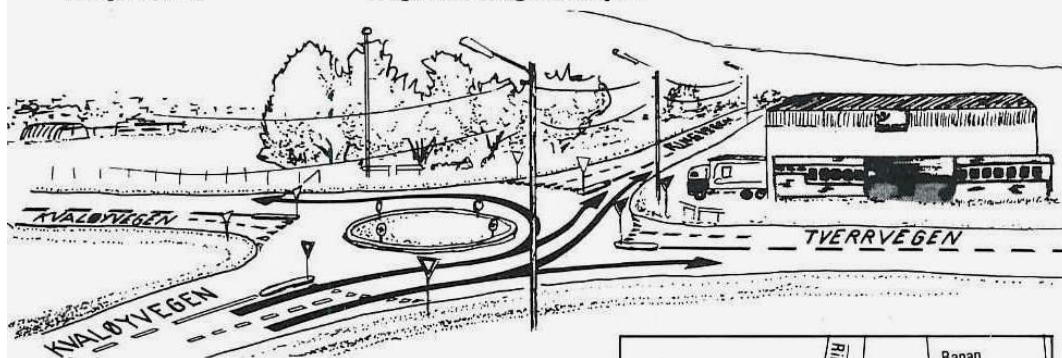


Det skal bli ny bru over Tverrelv, Kvænangsfjellet. Avd.ing. Ingvar Holtaas og oppsynsmann Agnar Hansen ser på planene.

Rundkjøring i krysset Kvaløyvegen - Ringvegen - Tverrvegen (Rv. 862)

Dette må du være oppmerksom på som trafikant i rundkjøringen:

- Trafikk som skal inn i rundkjøringen har vikeplikt for trafikken inne i rundkjøringen. Dette varsles med vikepliktskilt.
- Velg det kjørefeltet som passer best for din kjøring videre. Eksempel på kjøremåter er vist med rødt på tegningen. Er du i tvil velg feltet lengst til høyre.
- Bruk alltid blinklys når du skal *ut* av rundkjøringen.
- Demp farten, vis smidighet!



Til syklister:

- Hold godt til høyre i rundkjøringen.
- Vis tegn!



Til fotgjengere:

- Bruk alltid gangfeltene.

