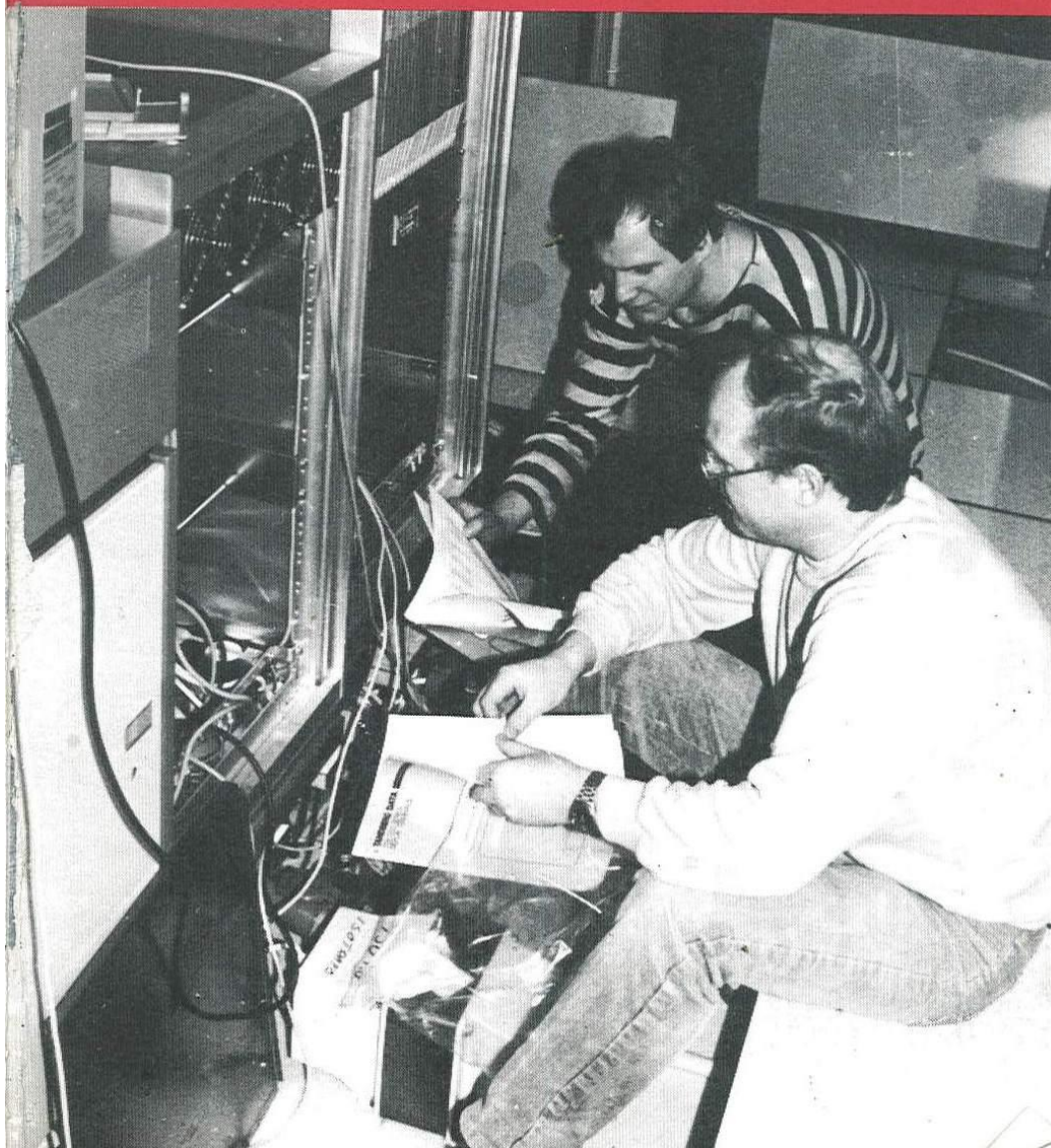


Vegs i kka



Desember 1984 – Nr. 6 – 16. årgang



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 6 - Desember - 1984
16. årgang

Redaktør

Anna Josefsen

Redaksjonsutvalg

Lisa Sundstrøm

Gisle Fossberg

Bjarne Otterdal

Redaksjonsråd

Biltilsynssjef Johan Filseth

Formann Trygve Johnsen

Ingeniør Arnmod Bjørnstad

Konsulent Anna Johansen

Oppsynsmann Bjørn Eriksen

Utgiver

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk

Lundblad Trykkeri A.s, Tromsø

Opplag

1450 eksemplarer

INNHold

	side
Året	3
Anleggsprogrammet 1985	5
Vår framtidige maskinpark	7
Valg i AMU	9
Veg til Skaland	10
Pigger på høvelhjul	12
Er du blitt hørselsheftet eller döv ...	13
Hovedplanlegging	14
EDB-utstyret er på plass	16
Helsetjeneste/bedriftshelsetjeneste ..	19
Mjøsundbrua	20
Aksjon Kjørelys	21
Privatisering eller offentlig drift?	22
Maskinanskaffelse	24
Rassikringer	25
Brev fra Gammelredaktøren	26
Steinskred ved Bjørgatunnelen	27
På besøk hos Roald Hjalmarssen	28
Veg-Sport	29
Innfartsvegen til Finnsnes	30
Trafikkundervisning i grunnskolen ...	32
Den gamle mannen og lurven	34
Omorganisering av vedlikeholdsdriften.	36
Personal-nytt	40
Vegstikka i nytt format	42

EDB-utstyret er på plass. Hermod Johansen og Hallvar Kildalsen studerer sentralhjernen.

ÅRET 1984

Året går inn i rekken av år uten de helt store sensasjoner for vegvesenet i Troms. Vinteren var ikke av de kostbare, våren med teleløsningen har vi sett verre, selv om det fortsatt er flere fylkesveger der standarden i teleløsningen er under enhver kritikk.

Men, tenk på tilstandene på de viktigste riksveger for ca 20 år siden!
Sommeren var regnfull, men da ikke noen særlige problemer for driften.

Høsten (hittil) har vært usedvanlig gunstig for driften, og har ført til at det oppsatte program i store trekk er utført, og intet tyder på vesentlige overskridelse eller mindreforbruk. Et beklagelig unntak er fylkesveganlegg, hvor vi - tross lave bevilgninger - ikke kan omsette hele bevilgningen for 1984.

Dette skyldes særlig to ting:

- 1) Sen uttalelse fra Tromsø kommune for prosjektet Eidkjosen-Henrikvik, og derved sent grunnverv og sen anleggsstart.
- 2) Usedvanlig dårlig framdrift av entreprenøren som fikk det utlyste anbud på Kasfjord-Borkenes.

Dessuten blir årets bevilgning til Kvaløy-Vengsøyforbindelsen omsatt i 1985, fordi vi vil sette ut anbud på begge ferjeleier i en operasjon.

Av betydelige ting i 1984 kan nevnes:

- Rv 825 er ved fullførelsen av parsellen Tjuvskjær-Hilleshamn åpnet for gjennomgangstrafikk.
- Det hardeste rasparti på E 78 i Lavangsdalen er omlagt.
- Kort omlegging av E-6/E-78 ved Nordkjotsbotn er tatt i bruk.
- Fylkesvegen Aglapsvik-Tennskjer er fullført som sambindingsveg.

Ved årets utgang har riksvegene 89,2% fast dekke, og vi har bare 175 km riksveger med grus igjen. Tilsvarende tall for fylkesveger er bare 36% og hele 1357 km.

Biltilsynet har medvirket i aksjon mot helgeulykker. Dette tiltak har kanskje bidratt til at vi (hittil = pr 12.9.) i år heldigvis har et lavere antall drepte i trafikken i Troms enn tidligere år.

Om trafikkulykker i Troms kan ellers sies at ulykkesfrekvensen (antall skadde og drepte pr. mill. vognkilometer) over flere år er bedre (= lavere) enn landsgjennomsnitt, men alvorlighetsgraden av ulykkene er dessverre verre hos oss. Dessuten er vi overrepresentert i ulykker hvor myke trafikanter, særlig barn, er involvert.

Vårt forslag til revisjon av NVP for 1986-89 og 1990-93 er i år behandlet av samferdselsutvalg og fylkesting. Fylkestinget ønsker innen riksvegsektoren sterkere satsing på bygging av nye, store bruer, mens vegsjefen vil satse mere på eksisterende vegnett for å fremme trafikksikkerhet og framkommelighet. Uenigheten kan kvantifiseres til 12% innenfor ordinær vegplanramme. Stortinget vil sluttbehandle NVP 1986-89 i vårsesjonen 1985.

For fylkesveger er det stor uklarhet i NVP-sammenheng fordi øremerkede tilskott fra Staten utgjør noe nytt, og enda ikke er vedtatt.

For et at de større prosjekt i NVP: Omlegging av E-6 i Balsfjord, har vi av Vegdirektoratet fått godkjent vårt anbefalte hovedplanforslag, men dette er påanket av Balsfjord kommune. Det synes lite sannsynlig at anken føres fram, men det vil bety minst 1 års utsettelse i en tid da det er vanskelig å finne helårsbeskjæftigelse.

Framtida kan kort beskrives slik:

- Det lysner - om enn sakte - på riksvegssiden.
- Det er fortsatt mørkt og lite tegn til lys på fylkesvegghimmelen.

Jeg tror neppe at vi får tilbake "de gygne 70-åra" med større bevilgninger til riks- og fylkesveger, men det kan fortsatt utrettes mye for de bevilgninger vi får. De knappere tider bør være en utfordring for oss.

Ikke alle har oppfattet denne utfordring, og mange sier ennå "her er penger nok", uten å føye til at samfunnet venter maksimale resultater.

Uten de mange og store sensasjoner i 1984 kan dog sies at det er summen av de mange og mindre oppgaver innen planlegging, drift, administrasjon og biltilsyn som har gitt et tålig bra resultat også i år.

Jeg takker alle for god innsats i 1984 og la oss ta imot de utfordringer som ligger foran oss. Reduksjonen i bevilgninger kan langt på veg holdes i sjakk ved øket innsats fra oss alle.

Jeg ønsker alle - også våre pensjonister - en god jul og et godt nytt år!

En spesiell hilsen til brøytesjåførene på vegvesenets biler og kontraktørene som må stå i beredskap eller utføre brøyting i jule- og nyttårshelgen.

ANLEGGSPROGRAMMET 1985.

Av Bjørn Stiberg, anlegg

Stortingsproposisjon nr. 1 (1984 - 85) om Samferdselsdepartementet gir oss følgende rammer til riksveg-anlegg for 1985. Ordinært over post 30 129.0 mill kr. Ekstraordinært over post 31 kalt "Jernbanepenger", 12,5 mill kr., tilsammen 141,5 mill kr. Vi kommer med andre ord ut med en nominell økning i anleggsbudsjettet fra ifjor på 9,9 mill kr. Dette tilsvarer 7,5 % økning, d.v.s. noe mer enn den 6,0 % prisstigning som Staten kalkulerer med. Vi sier oss så langt rimelig fornøyd med budsjettet.

Midlene fordeles som følger:

E 6: 25,0 mill kr.

Her fullføres Andslimoen - Krokbecken, og anlegget Solli - Teigland vil pågå for fullt med ventet avslutning i 1986.

Vegomlegging Nordkjosbotn avsluttes og det samme gjør vi med vegomlegging i Rotsund.

E 78: 14,0 mill kr.

Parsellene Laksvatnbukt - Kantornes er under arbeide og vil på det nærmeste fullføres i 1985. Ny vektstasjon ved Gammelgård vil stå ferdig i løpet av 1985.

Rv. 83: 12,0 mill kr.

Parsellen Blomjoten - Kilamyra vil settes under trafikk i 1985. Arbeidene ved Mølnåsen tunnel fortsetter. Tunnelportaler vil bli bygget, samt diverse over/underganger for kryssende trafikk. Arbeidene på parsellen gjennom Breivika vil igjen starte opp. Parsellen Harstadbotn - Harstad S. er fortsatt under arbeide, med fullføring av veglys og støyskjermer.

Rv. 84: 5,4 mill kr.

Arbeidene på parsellen Fossbakken - Tennevoll avsluttes. Videre er arbeidene påbegynt på strekningen Tennevoll - Elvelund bru i form av opprusting av eksisterende veg.

Rv. 86: 22,0 mill kr.

Målet er å sette trafikk på den første del-av innfartsvegen til Finnsnes, fra X RV. 86/Rv. 855 og til Sandvika. I tillegg til bygging av ny veg skal flere G/S over/underganger bygges. Betongarbeidene på denne parsellen er omfattende. På parsellen Islandsbotn - Svanelvmoen pågår arbeidene ved utbedring av gammel veg. Parsellen ventes fullført i 1987.

Nytt storanlegg, kostnadsberegnet til ca. 55,0 mill kr. starter opp. Det gjelder fastlandsforbindelse til Skaland. Anlegget omfatter en 2,0 km

lang tunnel, og oppstarten består i en pilotveg frem til tunnelpåhugg på Skalandsiden.

Rv. 91: 10,0 mill kr.

Opprustingen av parsellen Fagernes - Breivikeidet fullføres i 1985. Reststrekning på ca. 6,5 km.

Rv. 825: 8,0 mill kr.

Vi regner med å fullføre kystriksvegen mellom Grov - Hilleshamn - Tjuvskjær kommende år. Parsellen Tjuvskjær - Hilleshamn er på det nærmeste ferdig, - en del etterarbeider gjenstår. På parsellen Grov - Hilleshamn, er det vegomleggingen ved Stræte som gjenstår.

Rv. 850: 8,0 mill kr.

Opprustingen av parsellen Straumen - Refsnes fullføres i 1985. Reststrekning ca. 4,0 km.

Rv. 858: 8,0 mill kr.

Arbeidene på parsellen Nordfjordbotn - Meistervik vil pågå for fullt, med opprusting av eksisterende veg. Denne parsell ventes fullført i 1986.

Rv. 861: 9,0 mill kr.

Arbeidene på parsellen Gibostad - Lysnes avslutes i 1985. Rv. 861 har da fått sin planlagte ansiktsløfting.

Rv. 862: 5,0 mill kr.

Parsellen Larseng - Straumbukt påbegynnes og ventes på det nærmeste fullført i 1985. Arbeidene består i opprusting av eksisterende veg og legging av svart dekke.

Miljøtiltak: 9,0 mill kr.

Følgende prosjekter vil få midler over denne post i 1985:

G/S-veg X Rv. 86 - Andselv

G/S-veg Bergseng - Åsegarden

G/S-veg Fossbakken

Fortau Hamna - Finnsnes sentrum

I tillegg vil endel smale og trafikkfarlige bruer bli utbedret, samt diverse trafikksikkerhetstiltak.

Fylkesveganlegg:

I 1985 har vi følgende fylkesveganlegg i drift:

Borkenes - Harstad gr: Utbedringsarbeidene fortsetter sannsynligvis som en entreprise.

Eidkjosen - Henrikvik: Utbedringsarbeidene starter opp i egen regi, og fullføres i 1985.

Ferjeforb. Vengsøy - Kvaløy: Arbeidene vil foregå som en entreprise, og anlegget ventes ferdig i 1986.

I tillegg vil 3 mindre bruer bli ombygd. Det gjelder Hundstrand bru - Dyrøy kommune, Gamvikelv bru - Lavangen kommune og Skulva bru - Balsfjord kommune.

VÅR FRAMTIDIGE MASKINPARK

Bevilgningene til vegbygging, eksklusiv store bruer, ventes å gå ytterligere ned i perioden 1986-89, mens vedlikeholdsbevilgningene opprettholdes eller øker svakt. Det innebærer at den totale egenmaskinpark ikke bør øke i perioden, men heller få en svak reduksjon.

Dette sa bl.a. driftssjef Eilif Mathisen på maskinavdelingens møte i oktober måned.

"Maskinparken må til enhver tid tilpasses vegvesenets arbeidsoppgaver. Vurderinger om bruk av egne eller innleide maskiner må baseres på vurderinger av lønnsomhet og målsettingen om å sikre mest mulig effektiv drift. Spesielt for vedlikeholdet må det også tas hensyn til beredskapsbehov. Målet er å få høyere utnyttelse av vegvesenets egen maskinpark for der ved å oppnå større produktivitet. En økt utnyttelse bør i dagens situasjon ikke gå på bekostning av de privates andel, men bør ledsages

av en nedtrapping av antall egne maskiner."

Dette er ordrett av Regjeringens budsjettproposisjon.

Ut fra disse faktorer har vi vurdert endel av de viktigste grupper "konkurransmaskiner" vi har.

I tillegg vil det nok dukke opp nye maskintyper især til vedlikehold, f.eks. høvelmontert kantklippemaskin og dekkefreser. Vi er nødt til å være åpne for ny teknologi.

Maskinparken må til enhver tid tilpasses vegvesenets oppgaver.



Lastebiler

Gruppas økonomiske resultat viser en positiv tendens. Sysselsettingseffekten er god, forutsatt at bilene også brukes til brøyting.

Bilantallet vil ikke endres vesentlig foreløpig, men vi må være åpne for tilpasninger i takt med prisendringer, på det private marked.

Hovedprinsippet bør være at alle egne biler har brøyteroder - først og fremst på stamvegnettet - E6. Merknader ved brøyting i egen regi er størst i "lette" vintre. Dette skyldes faste lønnskostnader ved skift og beredskap. Kostnadene må reduseres ved bedre mannskapsutnyttelse i stille perioder til annet arbeid. Dette bør vedlikeholdsavdelingen legge vekt på. Det nye tilbudssystemet for innleide biler *kan* gi utslag i prisvariasjoner, og virke inn på størrelsen av egne lastebilpark.

Dumpere

Våre to dumpere har gjentatte ganger vært dømt til utrangering. De kan beholdes så lenge de bærer seg med nåværende akseptable priser. Hvis ikke, bør de selges og ikke erstattes.

Veghøvler

Idag har vi 20 stk. Vinterbehovet må være avgjørende for høvelparkens størrelse.

Flere dekkfresere *kan* bli aktuelt. Forutsetningen er at det ikke skaper ekstra høvelbehov utover vin-

terbehovet. Høvelparken bør være mer mobil om sommeren.

Vegvalser

Prisnivået for leide valser er meget høyt. Normalt sommerbehov bør derfor i sin helhet dekkes av egne maskiner.

Hvert anleggsområde bør ha hver sin vals (+ noen ambulerende)

Gravemaskiner

Gruppen har hatt en meget gunstig kostnadsutvikling og er omtrent konkurransedyktig med private. Et begrenset antall gir mulighet for helårsarbeide.

Antallet bør opprettholdes. Det bør i hverfall ikke bli sterkere reduksjon enn anleggsbevilgningene tilsier.

Dozere

Vår ene maskin har relativt god utnyttelse og er ganske populær, ikke minst til sletting av massetak. Maskinen bør beholdes.

Borvogner

Selv om det er et godt tilbud på private vogner, er dette en meget aktuell gruppe p.g.a. muligheten for vinterarbeid (både fjellspregning og rekkverk). Maskinene er også konkurransedyktige ved et rasjonelt opplegg. Vi har nå kjøpt inn en rekkverksvogn og har en hydraulisk vogn for fjellboring under kjøp.

Borerigg

Vi vil beholde hydraulriggeren inntil videre.

Kompressorer

P.g.a. reduksjon i fjellarbeid, mekanisering og overgang til hydraulisk borutstyr reduseres kompressorparken ved "naturlig avgang" uten erstatning.

Hjullastere

Gruppen har et brukbart driftsresultat, men leieprisen er fortsatt ikke konkurransedyktig med privatmarkedet. Egenandelen er over 40 %.

Denne gruppen bør gjennomgås nøye med sikte på en moderat reduksjon.

Knuseverk

På grunn av mindre grusveglengde og en mulig overgang til andre bærelagsmasser, vil knusebehovet tro-

lig reduseres i årene som kommer. Våre store knuseverk er lite konkurransedyktige på mindre oppdrag p.g.a. høye tilriggingskostnader, men er gunstige for store oppdrag. Vi vurderer salg av ett verk. Vi bør foreløpig ikke anskaffe noe mindre verk, så lenge privatmarkedet er bra og etterspørselen usikker.

Traktorer

Denne gruppen har hatt en betenkelig økonomisk utvikling. Her må leieprisene tilpasses kostnadene. Vedlikeholdet må vurdere om maskinene er verdt prisen.

Asfalt- og oljegrusverk

Vi vurderer nå kjøp av et trommelblanderverk som også gir mulighet for varmblandet masse.

Forøvrig må vi stadig vurdere nye maskiner og metoder, kanskje særlig på vedlikeholdssektoren.

VALG I ARBEIDSMILJØUTVALGET

Som ledelsens representanter i AMU for 1985-86 er følgende oppnevnt — med personlige varamenn:

Driftssjef Eilif Mathisen, varamann biltilsynssjef Johan Filseth.

Avd.ing. Ingolf Moan, vara-

mann overing. Martin Eriksen. Vegmester Svein L. Paulsen, varamann oppsynsmann Reidulf Broderstad.

VEG TIL SKALAND

Det blir stor anleggsdrift på Senja igjen høsten 1985. Den 10 km lange parsellen Straumsbotn-Bergsbotn vil gi Ersfjord, Steinfjord og Skaland landverts forbindelse. I løpet av 1988 vil ferjeforbindelsen Straumsnes-Skaland være en saga blott.

Politikerne har gitt klarsignal. 3 millioner kroner er bevilget i 1985 og forberedende arbeider starter opp til høsten. I løpet av året regner vi med at bl.a. tilførselsveg til tunnelpåhugg i Bergsbotn til være grovplanert.

De neste 3 årene vil det bli stor anleggsvirksomhet i Berg kommune. Kostnadsoverslaget var på 37,6 mill i 1979-kroner og vil i 1985-kroner utgjøre ca. 66 mill. Det er ikke tatt stilling til driftsmåte.

Parsellen er ikke lenger enn ca. 10 km, men det må bygges en tunnel på 1,9 km. Tunnelen har for lengst fått navn - nemlig MOATUNNELEN.

Vegen bygges som enfeltsveg med møteplasser, vegtype C og vegklasse III.

Detaljplanene ble allerede godkjent i 1981.

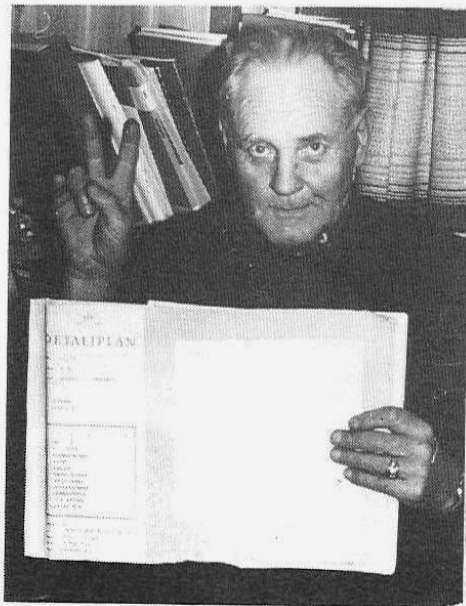
En av ildsjelene for å få denne vegforbindelsen prioritert av fylkespolitikere har vært vår egen vegmester på Senja, Kåre Liland.

Kåre Liland: Vegen var et folkekrav.

A/S SKALANDTUNNELEN HAR PRESSET PÅ

— Det er ikke uvanlig å danne et aksjeselskap som en pressegruppe ovenfor politikerne og som også foretar forberedende tiltak i denne anledning, sier Kåre Liland.

— A/S Steinfjordtunnelen er et godt eksempel i så måte, og A/S Skalandtunnelen ble startet opp like

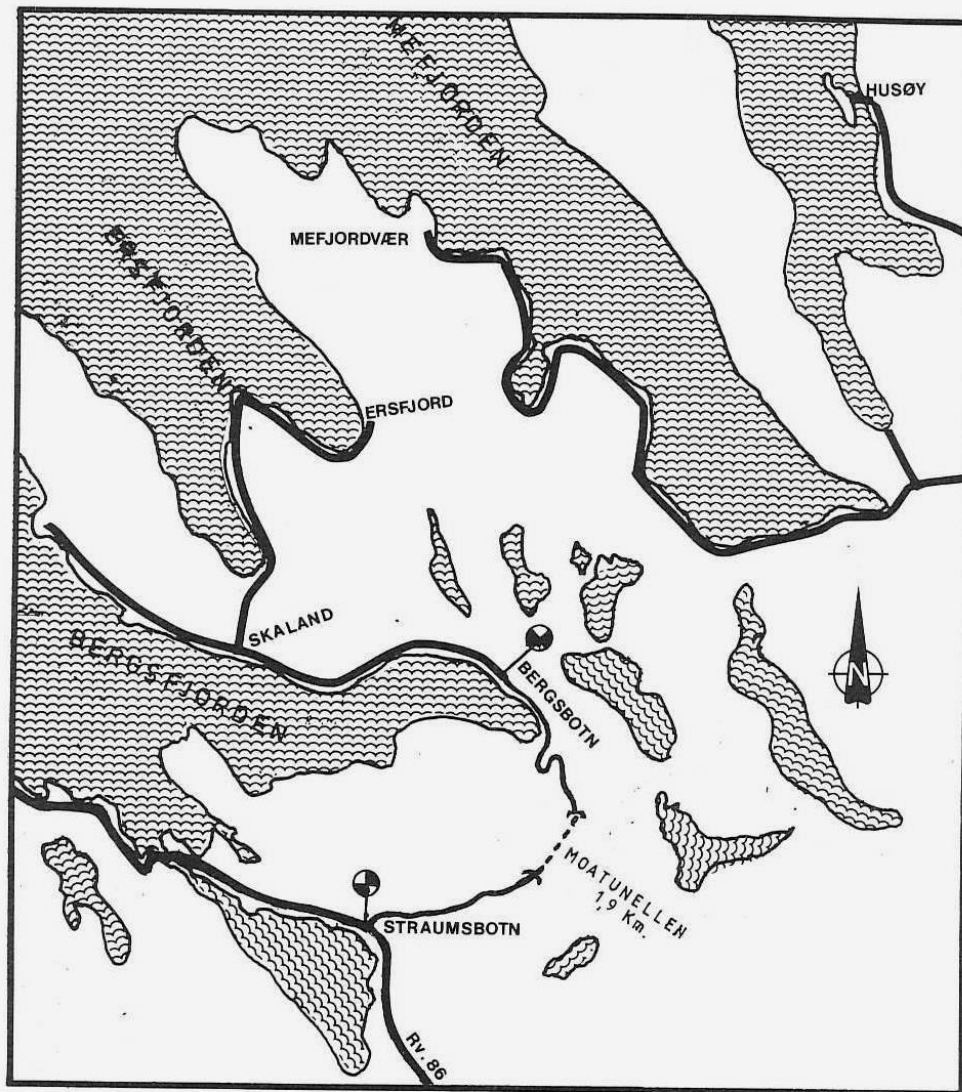


etter at Steinfjordtunnelen var et faktum i 1975. Jeg har vært med i styret fra starten av.

Vegforbindelse til Skaland ble satt opp i Norsk Vegplan som et uprioritert marginalprosjekt. Dette kunne vi ikke si oss fornøyd med.

Vi fikk derfor et samarbeid med vegsjefen og fikk prosjektet detaljplanlagt med kostnadsoverslag. Nor-Consult har etter oppdrag av oss foretatt flyfotografering.

— Det ble mange års venting før resultatet viste seg--



— Veggen var et folkekrav og vi hadde god tru hele tiden at det vil gå gjennom. Men det var vanskelig å få fylkespolitikere med oss. Først i år ble det gitt klarsignal.

Arbeidet har gitt meg mange gode erfaringer. Alfred Henningsen og jeg var bl.a. i Oslo og la planene frem for samferdselsministeren og stortingsmenn. Befolkningen må presse på de riktige organer for å få gehør for sine krav.

— Du bor på Skaland og arbeidet på Finnsnes. Veggen har stor betydning for deg personlig?

— Ja, i likhet med andre har jeg stått altfor mange timer i fergekø. Pendling og venting harmonerer lite.

Veggen har også stor betydning for nordre Berg kommune. Skaland er kommunesenteret. Når fv. Mefjordvær-Ersfjord blir bygd vil nyveggen ha stor betydning de gangene Mefjordvær-Mefjordbotn blir stengt p.g.a. sneras.

PIGGER PÅ HØVELHJUL

I år pigger vi høvelhjulene for vinteren, sier oppsynsmann Bjørn Eriksen ved Finnsnes vegstasjon.

En av høvelene har nå kjørt en måned med godt resultat, både på grøfting og på skiftende føre.

Vi har bestemt oss for å pigge hjulene på de 5 høvelene vi har i området. Vi bruker vanlige lastebilpigger. De har god gripeevne, men kan likevel ikke erstatte kjettingene helt. De trenges under enkelte arbeidsoperasjoner.

Piggene varer hele vinteren og er en forholdsvis rimelig investering.

Kjettinger blir snart slitte og dårlige. 160 pigger går det med til ett hjul og hver pigg koster 70 øre.



Idar Richardsen.

ER DU BLITT HØRSELSHEMMET ELLER DØV?

Av Wiktor Eriksen

Norsk Forbund for Hørselshemmede ønsker å kartlegge behovet for rehabilitering blant hørselshemmede. Forbundet og Skådalen skole tar sikte på å tilby rehabiliteringskurs, d.v.s. et lengere kursopphold der du får trening og opplæring sammen med andre yrkesaktive hørselshemmede.



Forbundet henvender seg til dem som p.g.a. hørselshemningen:

- har vansker i arbeidet eller i arbeidsmiljøet
- har vansker med å skaffe seg arbeide
- har vansker med den daglige kontakten med andre
- ønsker å få større innsikt i seg selv og sine ressurser
- ønsker å trene seg opp til å fungere bedre i arbeid og fritid
- ønsker å forberede seg for yrkeslivet



Målsettingen er å:

- gi allsidig trening for å kompensere for hørselshemningen

- gi selvinnsikt og sosial stimulans
- gi bedre mulighet til å klare seg godt i hjem og i fritid



Kursenes lengde er tilpasset den enkeltes behov: ca. 4-6 uker. Felles og individuelle opplegg, tilpasset den enkelte deltaker. Muligheter for permisjon med lønn. Gratis kost og losji.



Kursene som tenkes satt i gang er følgende:

Teknisk Trening, Kommunikasjonstrening, Psykologisk/Sosialtrening, Fagtrening.



Under hvert av ovennevnte kurs er det nevnt en rekke punkter (retninger) den enkelte kan delta i.

Det understrekes at påmeldingen *ikke* er bindende.

De som er interessert i å delta på slike kurs kan henvende seg til Wiktor Eriksen, Vegkontoret, Tromsø. Du vil da få tilsendt påmeldingsskjema med kopi av brosjyre.

HOVEDPLANLEGGING

Hovedplan kom inn som eit formelt nivå i planlegginga med planforskriftene frå 1980.

Detaljplanen er ein vel kjent plantype. Slik vi kjenner den i dag har den vore i bruk i nær 20 år, og den blir stort sett uforandra i åra framover. Målet frå sentralt hold er at det for dei fleste prosjekt skal være ein godkjend *hovedplan* før detaljplanen. Hovedplanen skal avklare kva alternativ som skal byggast og den skal vise kva standard vegen skal byggast etter. Hovedplanen skal vise konsekvensane utbygginga vil få, den skal ha eit kostnadsoverslag og foreslå klassifisering av vegnettet.

Ambisjonsnivået i Vegdirektoratet var stort då planforskriftene frå 1980 vart laga, og sidan har direktoratet etter beste evne "markedsført" hovedplanen. Eit argument er at hovedplanen skal være eit viktig grunnlag ved prioriteringane når Norsk Vegplan skal reviderast kvart 4 år.

Statistikken viser likevel at såvel Troms som andre vegkontor berre i liten grad har makta å følge opp. Dei hovedplanane frå Troms som har fått ei formell godkjenning kan tellast på ei hand.

Vegdirektoratet er ikkje tilfreds, og siste ledd i markedsføringa er regionale hovedplankurs. For dei fem nordlegaste fylka vart det so leis halde kurs i Tromsø 6. - 8. no-

Av Bjarne Otterdal

vember i år. Troms Vegkontor stilte med 12 deltakarar, og det var eit nyttig kurs. Ikkje minst fekk vi kontakt med planleggjarar frå andre fylke, og fekk utveksle erfaringer og synspunkt.

Skal vi så tilfredstille Vegdirektoratet betre i åra framover? Truleg skal vi det, men mest fordi Vegvesenet i Troms har nytte av hovedplanlegginga. Vi må sjølvsaugt halde oss innanfor forskriftene, men vi må også være så jordnære som muleg og tilpasse den enkelte hovedplanen til den vegstrekninga vi planlegg på. Kompliserte vegstrekninger med fleire aktuelle alternativ krev eit større opplegg enn utbedringsanlegg utan andre alternativ enn eksisterande veg. Hovedplanen skal ikkje være meir omfattande enn nødvendig.

Eit stikkord i hovedplanlegginga er samarbeid og medvirkning frå publikum/innbyggerane i området. Hovedplanlegginga på E 78 i Sørbotn i Ramfjord er eit godt eksempel på at god kontakt med innbyggerane kan avklare alternativ raskt og utan særlig mykje arbeid. Det "gamle opplegget" med at Vegkontoret bestemte seg for eit alternativ og gjekk rett på detaljplanen kunne i Sørbotn lett ført til langvarige diskusjon fordi inn-

byggerane ville følt at dei fekk tredd planen ned over hodet uten å få komme med sitt syn.

Men også i slike samarbeidsprosjekt må vi stikke fingeren i jorda, slik at vi ikkje lager store opplegg som ikkje fungerer. På planavdelinga vert det for tida arbeide med eit 30-talls hovedplaner. Mange av desse vil bli sendt til Vegdirektoratet for godkjenning dei nærmaste åra. Så får vi håpe at Vegdirektoratet kan godkjenne planane raskare enn tilfellet har vore i 1984. Det er

lite tilfredsstillande at planane blir liggande 7 - 8 månader i Vegdirektoratet før godkjenning.

Avd.ing. Petter Hildre har hatt hovedplanlegginga på E 78 i Sørbotn i Ramfjord.



EDB-UTSTYRET ER PÅ Plass

Av Tor Fr. Holan, personal

VI GRATULERER!!

Vegkontoret i Troms har nå fått EDB-maskinen ND-530, maskinutstyret og det meste av programvaren. Montering startet opp mandag den 12. november. Den ble utført av to personer fra Norsk Data a/s. De gjennomførte samtidig testingen av maskinen.



Klarkjøring
I fire dager hadde vi besøk av to "EDB-eksperter" fra Vegdirektoratet. De har stått for tilkoblingen av "gammel-utstyret" til ny-maskinen (plotter, skriver, digitaliseringsbord, IBM-maskinen m.m.). Videre har de klargjort data-systemet for bruk, som f.eks. inndeling i brukeroråder. Driftsgruppa m.fl. ved Vegkontoret i Tromsø har hatt stort utbytte av deres veiledning.

Kommunikasjon
ND-530 er tilknyttet datanettet. Kommunikasjonen med Statens datasentral vil skje over det offentlige datanett (datex). Det samme gjelder for kommunikasjon med Kommunedata N-Norge. Biltilsynet i Tromsø vil kunne gjøre bruk av vegkontorets ND-530 maskin via telenettet (datel). Behovet for å installere en mikro-maskin ved stasjonen vil vurderes. Dette vil bli vurdert ut fra kapasitet, økonomi og budsjetter. Ved biltilsynet i Harstad og Finnsnes er planen å anskaffe en Satelitt mikro-maskin til hver av stasjonene. Disse vil kunne kommunisere med vegkontorets ND-530 etter behov.

— Og først måtte elektrikereren til — Jan Birkelund.

Opplæring

Brukeropplæringa foregikk i tidsrommet 26.-30. november. 15 deltakere var med, og etter planen skal de ha gjennomgått generelle emner om maskinen, Sintran kommandospråk, bruk av tekstbehandlingssystemet (Notis-WP), bruk av tekstformatering (Notis-TF), bruk av kalkulasjonssystemet (Notis-Calc) m.m. Det er forutsatt at disse deltakerne skal kunne videreføre sin kunnskap til andre brukere innenfor sin avdeling.

Driftsgruppa skal være med på et 2-dagers oppfølgingskurs 6. og 7. desember, som skal gjennomføres i regi av ND a/s.

Det vil også bli vurdert å få i stand en del "hjemmelaga" kurs ved vegkontoret, for de som ikke fikk anledning til å følge brukeropplæringa.

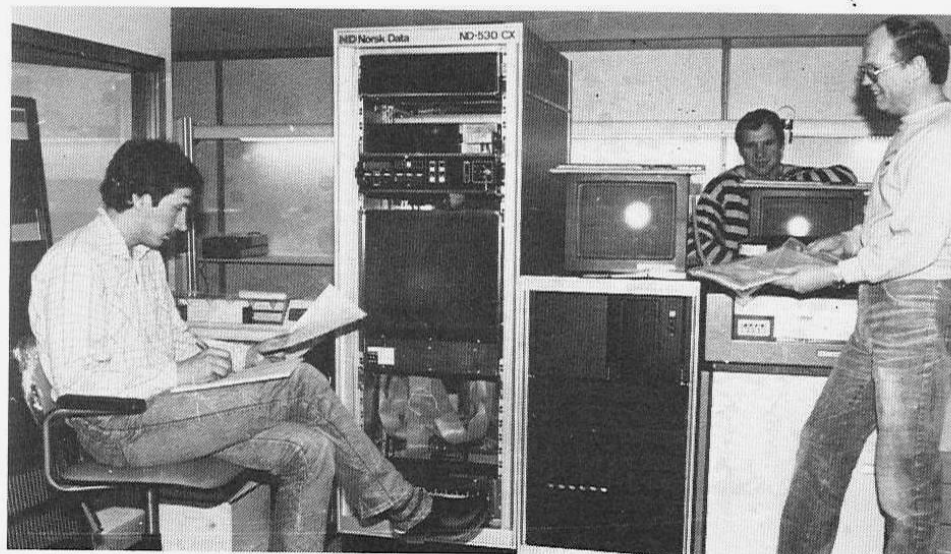
Utsikter

Som kjent er det meste av programvaren på plass. I første omgang er det spesielt teksbehandling og tekniske regninger vi vil kunne nyttiggjøre oss mest av.

PBR- og PDU-systemet (planlegging, budsjett, regnskap) og (planlegging, disponering, utnyttning) vil ikke komme før på ny-året.

EDB i arkivtjenesten er under utprøving i Vegdirektoratet og vil også bli utprøvd ved Vegkontoret i Telemark ("FICS-systemet"). Der som systemet viser seg å fungere tilfredsstillende, vil Vegkontoret i Troms vurdere å ta det i bruk. Dette vil tidligst skje utpå vårparten 1985.

Driftsgruppa tester systemet, fra venstre Tore Johansen, Halvar Kildalsen og Hermod Johansen.



Når det gjelder EDB-innføringen generelt ved Vegkontoret i Troms, vil det sikkert ikke bare gi positive konsekvenser, men vil forhåpentligvis fungere som et godt hjelpemiddel. Bruker av EDB i Statens vegvesen er utvilsomt kommet for å bli.

EDB-opplæring med Norsk Data.

Foran: Liss Lauritzen, Halvar Kildalsen og Helene Bråten.

Husk

Tekst & data-loven:
Jo flere tekstbehandlingsmaskiner, desto fler trykkfeil.

Gibs lov

Ethvert system som avhenger av menneskelig pålitelighet er upålitelig.



Bedriftshelsesøster Marianne Solberg hadde et innlegg om bedriftshelsetjenesten i Vegstikka nr. 5/84. Hun ba om synspunkter og meningsytringer. Her er første innlegg.

HELSETJENESTE - BEDRIFTSHELSETJENESTE?

*Av anleggssjef
Bjørn Stiberg*

Nå skal arbeidsmiljøet doktoreres. Vårt miljø skal under legens stetoskop. Det er ikke lenger helsetjeneste å kunne kurere syke mennesker, også det syke miljø skal kureres. Vel og bra. Får vi dette til å fungere vil det bli en minimal fraværsprosent og bare lykkelige mennesker i vår bedrift. Mon tro om dette blir fasiten. Hva med de som har ansvar for effektivitet og produktivitet. Skal alle arbeidstakerne gå rundt og være lykkelige, innbiller jeg meg at da er det også slutt på fysisk arbeid. Hvordan skal vi da kunne konkurrere med entreprenører og innleide maskiner.

Jeg vil rope et varsku. Arbeidsmiljøloven er grei nok, ikke et vondt ord om den. Men vi må kunne forlange likhet for loven. Vi ønsker ikke å drive rovdrift på våre arbeidstakere, langt i fra, - men hva med entreprenørstanden som bevisst føyer arbeidsmiljøloven som en uttygd tyggegummi. Konklusjonen er enkel. Vi må etterfølge forskriftene i en helt annen grad enn private. Det var den ene siden av saken, som for såvidt ikke har noe

med bedriftshelsetjenesten å gjøre.

Det jeg imidlertid er mer betenkt over er hvem som skal stå for doktoreringen av arbeidsmiljøet. Idag opplever vi gang på gang at en flytting hjemme fra av våre vegarbeidere, promte resulterer i en sykemelding. Vond rygg, psykiske lidelser er gjengangere. Legene har åpenbart det standpunkt at det er bedre og mer lettvtint å sykemelde enn å foreta nærmere undersøkelser. Om en lege finner å avslå å gi en sykemelding så gjør neste lege det. Her er vi ved sakens kjerne. Leger med en slik innstilling har ingen ting å gi i en analyse av vårt arbeidsmiljø. Skal vårt miljø under stetoskopet så krever vi leger som har gjort seg kjent med vegvesenets arbeidsforhold, oppgaver og er dus med det terreng som skal saumfares. Dette er en heldagsjobb og ikke en bijobb for hvilken som helst lege/sykesøster. Den legen som vil være med å diskutere vegvesenet og miljøet her på godt og vondt, skal være velkommen, - men en overfladisk miljøbehandling vil etter min mening være verre enn ingenting.

Vår arbeidsplass må ikke bli så ideell at vi må gi opp anleggsdrift i egen regi. Varsko her!

MJØSUNDBRUA

Av Bjarne Otterdal, plan

Bruenes tid i Troms er ikkje forbi. Vi går nå inn i ein 10-års periode då det truleg vil bli starta/bygd fleire store bruer i fylket.

Ei av desse bruene er forbindelsen mellom fastlandet i Salangen kommune, over Mjøsundet til Andørja i lbestad kommune. Det er eit prosjekt som med tilførselsvegane vil koste godt over 100 mill kroner og det kan bli oppstart her omkring 1990.

Planlegginga er i gang og 11. september i år var vi på befarung saman med representanter for Salangen kommune. "Vi" var John Asbjørn Jensen, som skal ha ansvaret for planlegging av tilførselsvegane, og Bjarne Otterdal. Frå Salangen kommune møtte ordførar Bendiksen, kultursekretær Løkse

og kommuneingeniør Gjertsen. Befaringa gjekk med båt frå Salangsverket. Det var maksver og sol, og skipper Trygve Valnes fekk ein roleg dag.

Som dei fleste andre slike sund er også Mjøsundet ei naturperle. Dei spisse alpetoppene på Andørja får nok være i fred, men ei viktig side ved planlegginga må bli å prøve å bevare mest muleg av strandlinja. Dette gjeld ikkje minst for tilførselsvegen på Salangen-sida.

Vi gjorde strandhogg fleire stader og såg på spesielle problem. Terrenget er relativt dyrt å bygge veg i. Det blir mykje fjellsprenning, vegen må gå gjennom ei ur der steinar store som hus ligg strødd utover, og eit 250 meter breidt rasområde kan bli dyrt å sik-

RASSIKRINGAR

Sikring av fv. Ørnfjordbotn - Fjordgård kan skje i slutten av tilskuddsperioden 1986-89 dersom prioriteringen blir som forslått i langtidsplanen.

Av Bjarne Otterdal

I Troms er det lang sesong for snøskred. Til vanleg kan det gå snøskred i alle månader med unntak av juli, august og september.

Samla for riks- og fylkesveger er det registrert 170 skredparti, og det ville i dag koste rundt ein milliard kroner å sikre alle desse skreda.

Etter at Pollfjellet og Lavangsdalen er sikra, er dei verste skredpartia på fylkesvegane, særlig på ytre Senja.

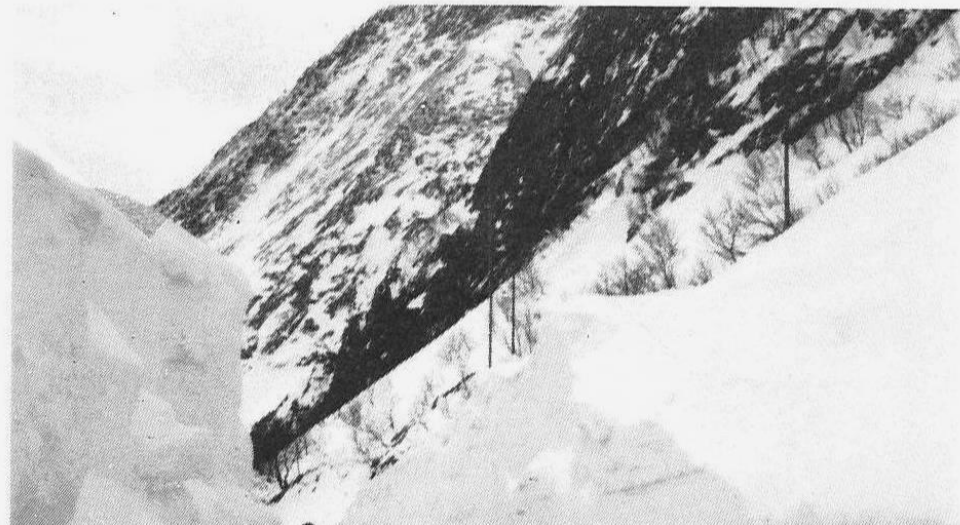
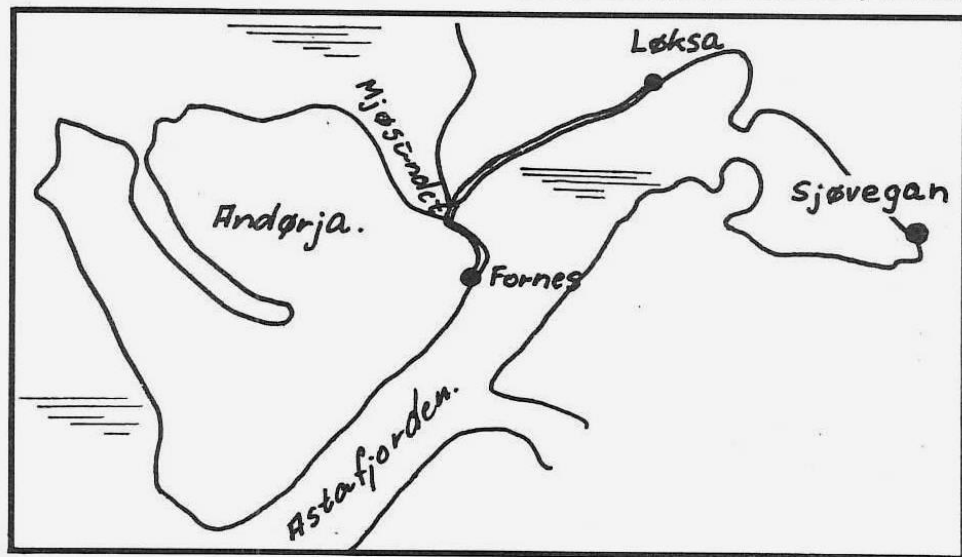
Strekninga som først blir sikra er truleg fylkesveger Ørnfjordbotn-Fjordgård. Her er det no laga hovudplan. Vegkontoret anbefalar at det her blir bygd ein 1850 meter lang

tunnel og eit 150 meter langt rasoverbygg (Alt. II i hovedplanen).

Kostnadene med dette alternativet er anslått til 33,8 mill kroner. Det er forutsatt inntill 50% statleg finansiering, og det kan bli anleggsstart i 1987/1988. Planlegger er ingeniør Rolf Andreassen.

Også to andre rassikringeprojekt er under planlegging på Senja. Det er fylkesvegen under Sifjordura, og rv 86 frå Ballesvika til Gryllefjordbotn. I samarbeid med Vegdirektoratet vart det her gjort seismiske undersøkingar sist sommar. Også her synest tunnel å være mest aktuelt. Men det er førebels usikkert når desse rassikringane kan bli gjennomført.

Fra Fjordgårdvegen.



HAM-KAM - "ÆLJJAKT" OG SNØBRØYTING

Det store samtaleemne her i strøket, Mjøsbrua, og som jeg har avlagt visitt i tidligere brev, overskygges nå av Ham-Kam's noe bedrøvelige sluttspurt - blir det 1. divisjonsfotball her neste år?

Men det var før elgjakta - det hører med til en hedmarkings tidsregning å skille mellom før "æljakta" og etter. Under jakta må nok godtfolks oppførsel i skog og mark innskrenke seg til i høyden å liste seg på tå. Vi leser i avisen om forargede jegere i Trysil som har oppdaget en oransjekledd jogger på jaktstiene, skolelærer skal han visst også være - ja, det kunne jo være en og annen høne å plukke med slike karer - så dermed var han advart. Svar fikk de også - nå har elgjegere skutt hester, traktorer, lyktstolper og andre elgjegere, det var kanskje på tide å utvide trofėsamlingen med en jogger - gammellæreren kanskje?

Dette bringer meg nærmere vegvesenet igjen, ihvertfall kjøretøyer

men fortsatt i "æljakta" - en kar kjører traktoren sin etter vegen og plutselig piper kulene rundt ham. Da en kule slår ned i traktorpanseret, hopper han av og søker dekning. Så lyder det - "Øivind, skyt kælven også".

Etter elgjakta fikk vi annet å prate om - blir vegene brøytet i vinter?

For store deler av fylket ble kontraktørene sagt opp og brøytingen lyst ut på anbud. Sterke protester fra lastebileierhold - de deltok likevel i konkurransen. Tilbudene som kom inn var merkelig høye fra alle interesserte og de ble da forkastet. Det har vært ført forhandlinger - "hårda bud" sies det og forhandlingene har brutt sammen. Vi kan likevel ta oss av den første snøen inntil en viss dato, sier de - senere, niks.

Og nå er det senere. Vegvesenet har pusset støvet av alt gangbart materiell - lånt 8 biler med mannskap fra kollega Oppland og 2 høvler fra Akershus som også forlenger noen roder inn i Hedmark. Vi setter inn 41 enheter - det skal holde, sies det - hvis da ikke konflikten sprer seg.

Men frukten - kirsebær, plommer og epler er forlengst i hus.

GOD JUL!

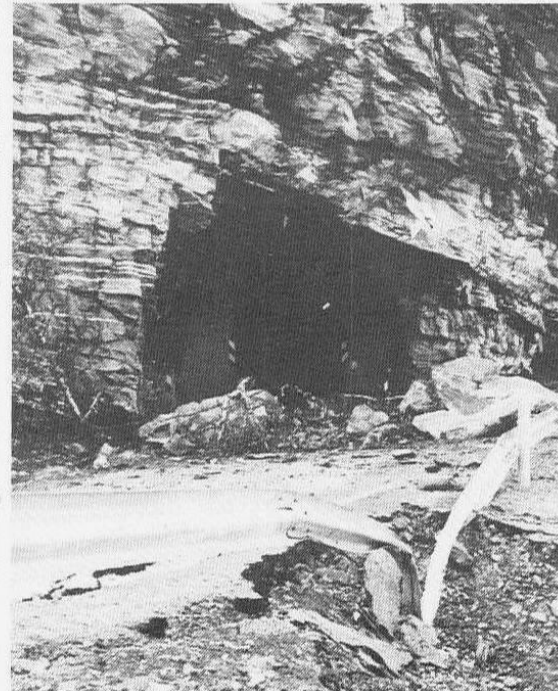
STEINSKRED VED BJØRGATUNNELEN

Av Geir Berntsen, lab.

Lørdag kveld 8. september gikk et steinskred ved nordøstenden av Bjørgatunnelen i Sørreisa kommune.

Steinskredet begynte med at en eller noen få store steinblokker løsnet ca. 100 m.o.h., fikk god fart utenfor et par brattskrenter og rev med seg jord og steinblokker videre nedover inntil massene styrtet utenfor en loddrett fjellvegg ved tunnelmunningen.

En gjeng guttunger var i området og to oppholdt seg like utenfor tunnelen da raset gikk. Den yngste, den 11-årige Stian Nergård,



ble truffet av raset og ble funnet omkommet i strandkanten i nærheten av en av blokkene som sannsynligvis utløste raset.

Denne steinblokken, anslått til å veie ca. 30 tonn, traff ytterkanten av vegbanen og autovernet der den slo et dypt hull i vegkanten.

Geolog Ottar Jøssang fra Veglaboratoriet i Oslo ble tilkalt for vurdering av fortsatt rasfare og nødvendig sikring og opprensning. Under befaring ble behovet for rensking beskrevet og arbeidet ble satt i gang omgående av vedlikeholdsavdelingen. Etter forholdsvis kort tid ble vegen igjen åpnet for trafikk.

I løsnemrådet for raset var overflaten dekket av et torvlag. Ved en undersøkelse av rasfare før skredet gikk er det derfor ikke sikkert at sprekkene bak steinblokkene som raste ut, ville ha blitt oppdaget.

I følge geolog Jøssang er det lite trolig at arbeidet med tunnelen har hatt noe å bety for stabiliteten for fjellblokkene, selv om vibrasjonene fra sprengningene sannsynligvis har vært merkbare også her.

Steinskredet må sees på som en naturlig følge av den forvitring og erosjon som stadig pågår overalt i naturen.

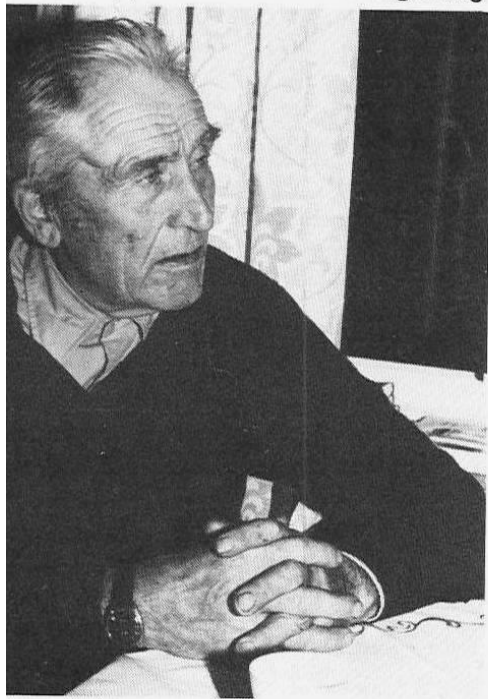
Fra rasstedet.

PÅ BESØK HOS ROALD HJALMARSEN

— Det gjelder å være aktiv selv om man er pensjonist sier tidligere vegmester Roald Hjalmarssen fra Nordmannvik.

Hjalmarssen sluttet i vegvesenet i 1977. Da hadde han vært vegmester i Nord-Troms i 7 år. Fra han begynte i 1928 og fram til 1958 var han vegvokter. Etter det ble det anleggsarbeid.

— Når man har eget hus og en jordlapp har man nok å henge fing-



rene i, sier han. Holder helsa er det ingen grunn til å ligge på latsiden. Det gjelder bare å sysselsette seg selv riktig.

— Vedlikehold av hus, vedhogst, snømåking, hagestell og fjordfiske, dagene går til forskjellige gjøremål. Aviser skal leses og hvile må man også gi seg tid til, sier 75-åringen.

— Fisket blir det mest til eget bruk. Det har gått tilbake med fiskebestanden. Prøvde med uer'n men det var tomt som i en brønn. Men noe er det, selv om jeg ikke alle ganger får den fisken jeg er ute etter. Her om dagen satte jeg småseigarn, men fikk noen fine sild i stedet.

— Jeg tror at vi har mange fordeler vi som bor på landet. Som oftest er det mer å ta seg til - som også gir økonomiske fordeler. Jeg tenker på fiske, bærplukking og vedhogst.

Hjalmarssens drev litt gårdsbruk tidligere. Det var kona Elvine som sto for det daglige arbeidet.

Nå har yngste sønnen overtatt i større målestokk med ny driftsbygning og våningshus.

— Han får vel en håndstrekning av deg i ny og ne?

— I dag er det maskinene som arbeider og tar det som skal gjøres.

— Nå skal du ikke underslå at du ofte tar i et tak når det trenges

Roald Hjalmarssen.

både med snekring og nybrott, skyter kona inn. Og det kommer nok godt med.

— Det er virkelig trivelig å se at jorda blir holdt i hevd og det er interessant å følge med hvordan det går, sier begge to.

— Det var vel en overgang for deg også, når mannen din ble hjemme på heltid?

Vi spør Elvine, kona hans.

— Etter at ungene reiste hjem-

mefra ble det stusselig, så det er godt å slippe og være alene hele dagen. Da han var i arbeid kom han ikke hjem før langt utpå ettermiddagen og følgelig var dagen til min fulle rådighet. Nå har dagen sin faste rytme med vekt på faste måltider f.eks. Måltidene legger vi forresten stor vekt på - og at vi får fullverdig kost. Det er viktig for eldre mennesker, sier hun.

Fornuftig synes vi.

VEG-SPORT

Av Johnni Håndstad

FOTBALL

Slutt-tabell, 2. div. bedriftsfortball 1984:

Tromsbanken	6 - 2 - 3 38 - 29 14 p.
Kommunen	6 - 2 - 3 18 - 14 14 p.
Kafors	5 - 3 - 3 26 - 12 13 p.
Data	6 - 1 - 4 28 - 15 13 p.
Sp.b.Nord	6 - 1 - 4 30 - 18 13 p.
Region	5 - 2 - 4 20 - 16 12 p.
Barlindhaug	4 - 3 - 4 19 - 18 11 p.
VEG	4 - 2 - 5 17 - 19 10 p.
Selmer	4 - 2 - 5 16 - 25 10 p.
Brann	3 - 3 - 5 15 - 18 9 p.
NKL	2 - 4 - 5 14 - 31 8 p.
SAS I	1 1 - 3 - 7 12 - 33 5 p.

Tele/Håko Trakk lagene sine i løpet av serien.

Som vi ser ut fra slutt i tabellen i 2. divisjon ble VEG nr. 8 i en meget jevn serie - hvor alle slo alle. Dette er i underkant av det vi hadde regnet med, men plassen i divisjonen er iallefall berget for neste sesong. Vi har fremdeles store problemer med å stille et slagkraftig lag til kampene. Dette grunnet den utstrakte reisevirksomheten ved vegkontoret.

Laget blir for ujevnt fra kamp til kamp - og resultatet blir deretter. Ut fra denne situasjonen må vi si oss fornøyd med resultatet.

Til neste år satser vi igjen - og vi venter at flere blir med på treningene på kunstgresset i Tromsdalen over nyttår.

Sist vinter var dette meget populært - og vi håper at det også i år skal bli trivelig å møtes til "trim" her. Alle er velkommen.

INNFARTSVEGEN TIL FINNSNES

Anleggsdriften går som planlagt. I 1985 kan vi bruke 9,7 millioner kroner og det vil si stor virksomhet i året som kommer..

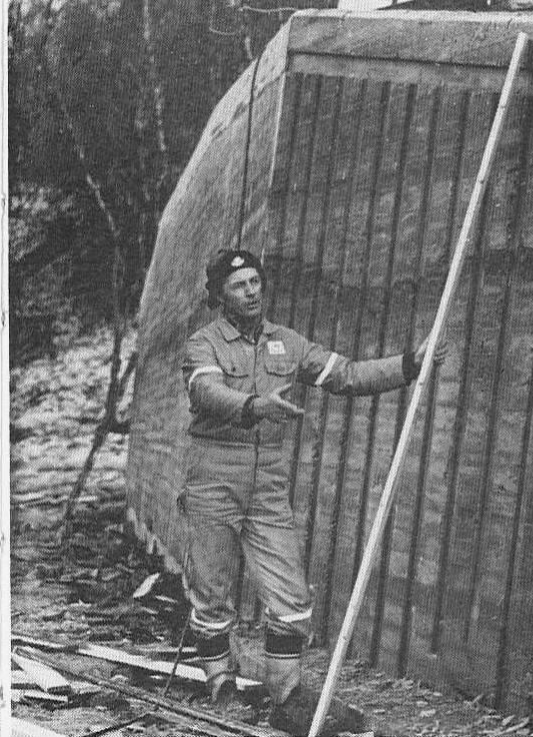
Endel problemer med grunnverv har det vært. Ekspropriasjon måtte til for en grunneier. Men dette har ikke sinket anleggsarbeidet, sier oppsynsmann Jan E. Strømseng.

Det arbeides hovedsakelig på strekningen Finnfjordbotn-Skogen bru, nedenfor bebyggelsen langs rv 86 mot Finnsnes. Når denne etappen er grovplanert, vil trafikken fra Sørreisa bli ført inn på rv 86. Vi regner med å være ferdige så langt høsten -85. Da vil vi kon-

sentrere oss om krysset i Finnfjordbotn.

Det er en stor fordel å arbeide i jomfruelig terreng, sier Strømseng. Vi slipper å stadig ta hensyn til andre trafikanter. På denne strekningen skal vi sprengne ut ca. 20 000 km³ fjell. Vi skal legge 5 store underganger, 3 støyper vi selv og de 2 andre er ferdige elementunderganger.

Stein-Erik Pedersen og Edmund Nilsen.



17 mann er satt opp i bemanningsplanen og maskinparken vår teller 2 gravemaskiner, 2 dumpere, 1 borevogn og 1 hjullaster.

Ny vri på forstøtningsmur

En 25 m lang forstøtningsmur ved krysset i Finnfjordbotn har med enkle midler fått en annen utseende enn den vanlige glatte betongmuren. Ideen kom fra avdelingsingeniør Ingolf Moan. Ved å ha loddrette bord med jevne mellomrom i forskalingen har muren fått en brutt flate som er atskillig penere å se på.

Hugo Myrbakk foran forstøtningsmuren i Finnfjordbotn.

Fra anlegget.



TRAFIKKUNDERVISNING I GRUNNSKOLEN

I Mønsterplanen for grunnskolen inngår trafikkundervisning som fag. Materiell for undervisningen har hittil vært mangelfull. Nå har lærere ved Kila skole i Harstad og Fagerli skole i Målselv laget et opplegg.

Opplegget er laget spesielt til bruk i disse skolekretsene. Det vil likevel være et nyttig grunnlag å bygge videre på og skal derfor sendes rundt til de andre skolene i fylket. Utkastet inneholder også et opplegg for mopedundervisning i 8. og 9. klasse.

Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (TFTU) var oppmerksom på at undervisningen trafikk i skolene var dårlig og ba allerede i 1981 om at skoledirektøren tok initiativ til å utrede et opplegg for undervisning.

Skoledirektøren, som også er medlem av TFTU, tok kontakt med samtlige skoler i Troms og fant at Fagerli skole og Kila skole hadde et opplegg for trafikkundervisning. En arbeidsgruppe ved disse to skolene fikk da økonomisk bistand fra skoledirektøren til å redigere undervisningsopplegget og få dette på trykk.

Resultatet av dette arbeidet er et undervisningsopplegg for 1. til 6. klasse fra Fagerli skole utarbeidet av Halvard Gabrielsen og Steinar Engen. Fra Kila skole et opplegg

for 1. til 9. klasse, samt et opplegg for mopedundervisning i 8. og 9. klasse. I Harstad er utkastet utarbeidet av Kurt Mepland, Peggy Olsen og Viggo Strand.

Det er lagt hovedvekt på de lokale trafikkforholdene som elevene møter i skole- og hjemmemiljø og deres egen rolle som trafikant. Endel av innholdet er hentet fra Trygg Trafikk. Biltilsynet i Troms har vurdert det trafikktekniske og har funnet opplegget bra.

Trafikkopplæring/motor er valgfag i 9. klasse.

Her har Kila skole hatt samarbeid med biltilsynet i Harstad og en sjåførs skole. Kombinasjonen motor/trafikkopplæring gjør at faget blir mer praktisk og motiverende for elevene. Om bare trafikkdelen hadde vært med, ville faget blitt veldig teoretisk og "kjedelig" for elevene. Skolen har etablert en terrengløype for mopedkjøring som ble godkjent av skolestyret i 1983.

Nå har Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg søkt fylkeskommunen om ekstramidler til trykking av undervisningsopplegget. Vi regner med å få det, og vi regner med at skolene dermed har materiellet

ihende ganske snart, sier sekretæren i TFTU, Almar Aronsen.

Tegningen er laget av barn ved Kanebogen skole.



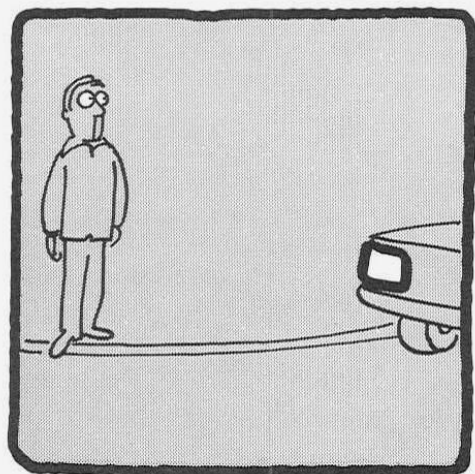
DEN GAMLE MANNEN OG LURVEN

Av Fritz Aagesen

En dag som mange andre. Lik dagen i går. Jens løfter langsomt en fot av gangen over sengekanten og strever seg opp i sittende stilling. Bena leter seg inn i et par velbrukte tøfler.

En stund etter borte ved kjøkkenbordet. Støtter seg mot bordkanten med ene handa og fikler med rullegardinen. Den fyker opp og inn på rullen.

Sollyset fyller rommet. Skaper gull av den gamle kopperkjelen. Røper sot på en sprukken vedkomfyr. Ly-



Fotgjengere oppdager raskere biler med lys

set reflekteres i hundeøynene. Lurven kikker vaksomt på Jens. Tøyer kroppen og slipper hodet ned på forlabbene. Men øynene er åpne. Natta er over.

Halvtimen senere lukter det sterkt av kaffe. Jens slurper den til seg i lange drag. Et bein fra kjøleskapet til Lurven og etterpå, melk. Glad i melk også. Slafser den inn i nesten imponerende tempo. Ser med store runde øyne på Jens.

— Mer, står det skrevet i blikket.

— Nei, nå skal vi ut - i finværet.

Lurven er nesten allesteds samtidig. En rask tur bortom et vegstikk. For å late vannet. Liten skvett bare og så lynfort inn mellom trærne. Litt for langt.

— Lurven!

Hodet opp, helomvending og sekunder etterpå - tilbake hos Jens. En vennskapsklapp over den svartraggete hundetakken. Logring med halen som kvittering og avsted igjen.

Den gamle mannen støtter seg tyngre til staven sin i dag. Hoftene og ryggen. Litt verre i år. Verk som nesten aldri gir seg. Man venner seg til det, bevares. Utrolig, tenker han, hva det i grunnen er mulig å leve med. Denne halvkilometeren, bort til butikken og postkontoret, myker opp støle lemmer. Avveksling også. Treffe mennesker. Rolf og Konrad med flere. Det ble stus-

lig etter Janes bortgang. Lettere nå forresten.

— Lurven!

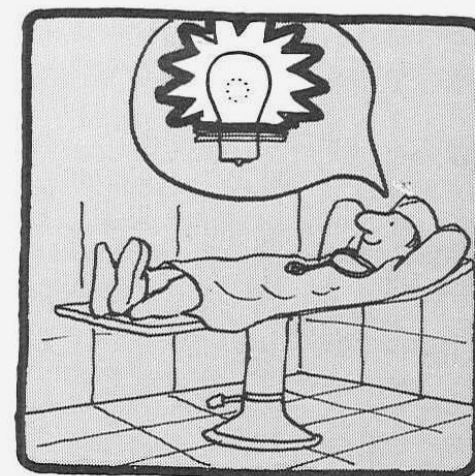
Stemmen bærer ikke så bra lenger. Men Lurven hører godt. Den langraggete bikkja av blandingsrase løper zik-zak med snuten mot bakken. Kroker seg tilbake til Jens.

Jens trør forsiktig langs vegkanten. Skremmende med den store trafikken. Larm og sandfokk. Luft som smergel. Blitt verre med årene. Nesten litt redd hver dag. Mye bedre mens Jane levde, tenker han. To til å passe på hverandre. Funderer forresten ikke så mye på nuet. Mest flykter tankene langt bakover i tid. Om alt sammen med Jane. Om gode og dårlige tider. Og så tenker han på hvordan det skal bli framover. Hvordan vil det bli?

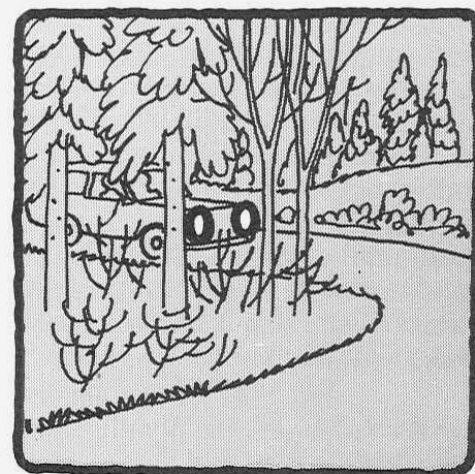
— Lurven!

Hunden har halset over riksvegen. Bråvender og piler i retur. En smell. Hvinende bremses. Et smerteskrig og en bil som nesten stopper før den haster videre. Lurven drar bak kroppen etter seg ut mot vegkanten. Bort til Jens. Det går krampetreknninger gjennom hundeskrotten.

Den gamle mannen ligger på kne med en hand på hundehodet. Blod pipler ut mellom fingrene. Så gråter han, nesten lydløst. Mye tårer. Kroppen skjelver. En trailer raser forbi og forsvinner. En buss og mange mindre biler. Støv virvles opp og feier innover de to..



Billys om dagen = Færre trafikkulykker



Biler med lys er lettere å se i skogsterreng

OMORGANISERING AV VEDLIKEHOLDSDRIFTEN

Målsettingen for fremtidig organisering skal være en forenkling av forvaltningen og en mest mulig rasjonell arbeidsdeling mellom vegstasjonene og vedlikeholdsavdelingen ved vegkontoret. Et prinsipp skal være at beslutningsmyndigheten skal legges på lavest mulig nivå.

Av Oddmar Eilertsen

Som tidligere omtalt i Vegstikka (nr. 6 1982) har man arbeidet med en analyse av vedlikeholdsdriftens organisering samt hatt en styringsgruppe i arbeid for å komme med forslag til hovedmomenter for organisasjon og driftsform i vedlikeholdet. Dette har skjedd i Vegdirektoratets regi.

Styringsgruppen, som hadde representanter fra Vegdirektoratet, Vegkontorene, Biltilsynet, samt alle berørte organisasjoner, ga sin innstilling i juli 1982. Innstillingen har vært behandlet ved vegkontorene, i organisasjonene og i Vegdirektoratet.

Resultatet av denne behandling er et rundskriv til Vegkontorene med retningslinjer for organisering av vedlikeholdsdriften.

I hovedsak er stikkordene våre følgende:

- Større områder
- Desentralisering og delegering
- Forenkling
- Brukerorientert og trafikkettert vedlikehold

Etter retningslinjene bør områdestørrelsen ligge på 400 - 750 km veg. Størrelsen er imidlertid avhengig av lokale faktorer som f.eks. geografi.

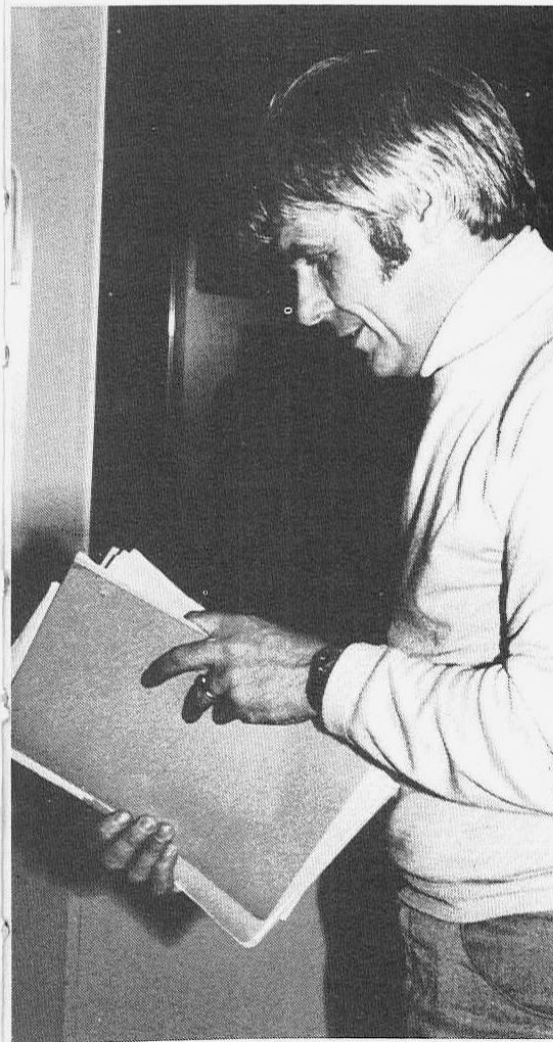
Dette vil bety at en del arbeidsoppgaver, kanskje først og fremst forvaltningsmessige, skal overføres fra vegkontoret til vegstasjonene, slik at vegstasjonene blir mer selvstendige enheter for vedlikeholdet. Vegstasjonene skal etter hvert få utvidet rolle med større ansvar for å betjene publikum og lokale myndigheter.

En slik overføring av oppgaver betyr at kompetansen ved vegstasjonene må styrkes. Dette kan skje ved at dagens oppsynsstab gis tilleggsutdannelse og ved at kompetansekravene ved nyansettelser heves.

Delegering av myndighet må skje etterhvert som kompetansen ved vegstasjonene bygges ut og må derfor foregå over et lengre tidsrom. Likedan må instruksen og regelverk endres i samsvar med endret ansvarsfordeling.

Delegering av oppgaver og ansvar til vegstasjonene betyr også

at vedlikeholdsavdelingen ved Vegkontoret får en endret rolle. Den avlastning delegeringen forventes å medføre betyr at avdelingen i sterkere grad enn nå kan prioritere overordnet planlegging, koordinering av fellestiltak samt faglig styring av vedlikeholdsdriften.



Tidsperspektivet på prosjektet er følgende:

Innen 1. juli 1985 skal vi ha utarbeidet en plan som omfatter:

- Framtidig områdeinndeling med tidsplan for ny inndeling
- Framtidig behov for driftsbyggingen
- Ressursbehov i områdene

Dette arbeid skal utredes av en arbeidsgruppe bestående av representanter for vedlikeholdsavdelingen og de berørte organisasjoner.

Innen utgangen av 1985 skal vi videre utrede:

- Oppgave- og ansvarsfordeling mellom vegkontoret og utedriften
- Distriktsinndeling
- Organisering av vedlikeholdsavdelingen ved vegkontoret

Til denne siste fase skal Vegdirektoratet gi nærmere retningslinjer.

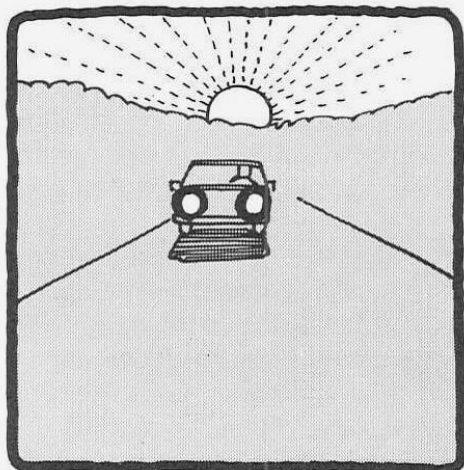
Hva som kommer ut av denne prosessen er det ikke mulig å si nå. Men at det er en meget viktig oppgave vi har foran oss er det ikke tvil om.

*Vegstasjonene skal etterhvert få utvidet rolle med større ansvar for å betjene publikum og lokale myndigheter.
Oppsynsmann Bjørnar Flatebø ved Tromsø Vegstasjon.*

AKSJON RUS OG TRAFIKK

Aksjon RUS OG TRAFIKK startet opp i november. Dette er en del av langsiktig aksjon mot akutte rus-skader under ledelse av sosialministeren.

Mest mulig publisitet fra ulike offentlige instanser vil gjøre det lettere å ta opp temaet promillekjøring på en måte som ikke skaper unødige motreaksjoner. Aksjonen vil pågå til våren -85.



I motlys får du tidligere øye på biler med lys

Formål:

- Ytterligere reduksjon av promillekjøring i Norge, spesielt blant unge bilførere og "dagen derpå"
- Aktivisere offentlige organer sentralt og lokalt i det forebyggende arbeidet, slik at mer informasjon og påvirkning kan gå over de naturlige kontaktflatene mellom publikum og det offentlige.
- Mobilisere andre mennesker som er sammen med en som er i ferd med å promillekjøre til å bruke sin innflytelse for å hindre dette.
- Fremme bruk av alkoholfrie drikker i situasjoner der noen skal kjøre etterpå.

I trafikkaksjonene deltar:

- Samferdselsdepartementet
- Justisdepartementet
- Sosialdepartementet
- Statens informasjonstjeneste
- Vegdirektoratet

Det vil bli lagt vekt på bred media-dekning ved offentlig annonsering, TV-spots, presseservice, musikkassett og video-film.

Fylkestrafikksikkerhets-utvalgene vil lage fylkeskonferanse og legge opp planer for lokale og regionale tiltak.

Det verste er ikke å bli tatt, men å skade andre.



Personal-nytt

FRATREDELSE

Utedriften:

Disse har fratrudd med pensjon:
Rolf P. Hanstad, Birtavarre
Benny Olsen, Harstad
Bjarne Møller, Gibostad

Biltilsynet:

Kontorassistent Bodil Mikalsen
ved biltilsynet på Finnsnes.

Vi gratulerer!

MED 60-ÅRS DAG

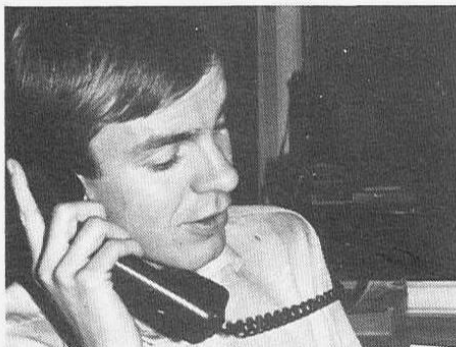
Per Pedersen, Sjøvegan 22/1-85
Kåre Eriksen, Nordmannvik 11/2-85
Olav Mathiassen, Evenskjer 11/2-85

MED 50-ÅRS DAG

Hermod Johnsen, Aspelund 2/2-85

Påskjønnelse for lang tjenestetid:
Kristian Skogstad har i januar -85
vært tilsatt i etaten i 40 år.

TILSATTE I 1984.



Avd.ing. Ingar Hals, Trafikk.



Førstesekr. Arve Minde, Økonomiseksjonen



Avd.ing. Per Bjerkan, Lab.



Kontorass. Margit Kristiansen, Regnskap.



Førstesekr. Tor Holan, Personal.



Kontorass. Bente Skogdal Johnsen,
Fellesseksjonen.



Avd.ing. Agnar Theodorsen, Plan.



Kontorass. Morten Holm, Regnskap.



Avd.ing. Trygve Pedersen, Grunn.



Kontorass. Ann Helen Jakobsen,
Biltilsynet, Finnsnes

VEGSTIKKA I NYTT FORMAT

Store ting i gjære - Vegstikka vil fra nyttårsskiftet komme ut i ny skikkelse. Den vil bli dobbel så stor i formatet. Innholdsmengden blir omtrent som før.

Hvorfor - vil kanskje mange spørre. Den er da så hendig og bra slik den er. Og vår nostalgiske innstinkt gjør også oss litt betenkte. Likevel - vi har tru på ekspertene som mener at vi kan presentere stoffet bedre og mer lesevennlig i et større format (A-4). Bildene vil også komme mer til sin rett.

Vi har sett det selv. Bedriftsavisser fra vegvesenet i andre fylker kommer inn på bordet til oss, den ene finere enn den andre. De fles-

ste fylker har nå gått over til A4-format.

At Vegstikka skal bli "fin" i den forstand at den blir som et glansbilde, er slett ikke meningen. Innholdet vil fortsatt være det viktigste og at vi kjennes ved den. Men vi vil gjøre det vi kan for å presentere stoffet så godt som mulig.

Utgiftene til trykkingen blir ikke større. Og det er et viktig poeng. Derfor har vi også fått klarsignal til å prøve dette i ett år.

Selvsagt skulle vi hatt mulighet til fargebilder. Men det koster endel, og får komme i neste omgang.

REDAKSJONSUTVALGET

To av medlemmene har fått permisjon i året som er gått, og vi har fått to nye istedet.

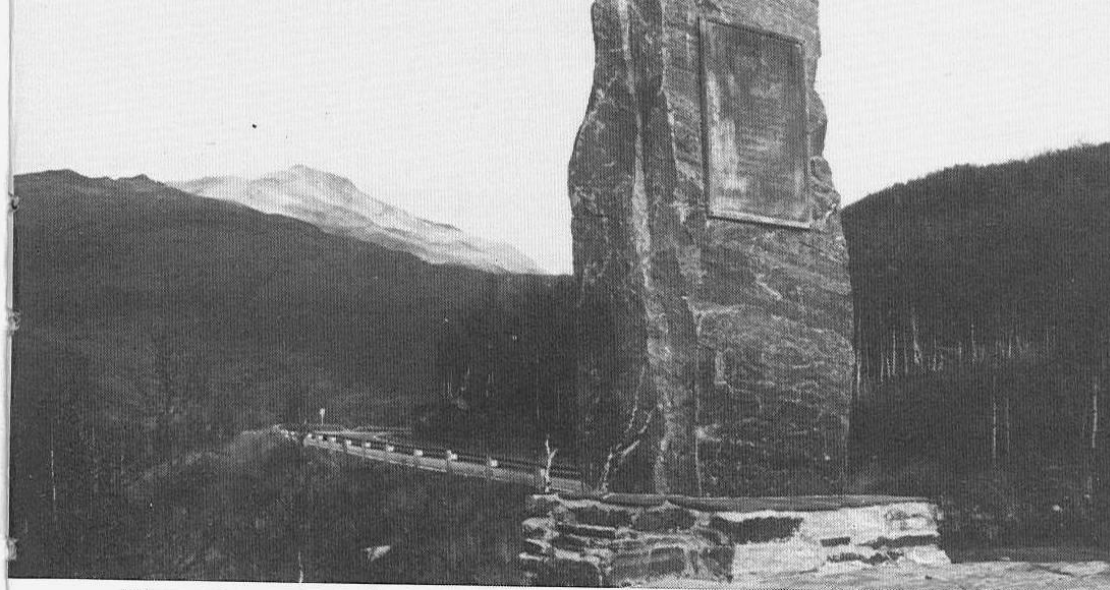
Utvalget består nå av Lisa Sundstrøm, Bjarne Otterdal og Gisle Fossberg. Lisa arbeider til daglig på skrivekontoret. Bjarne Otterdal har tidligere vært i redaksjonsrådet og arbeider nå på planavdelinga.

Sistemann, Gisle Fossberg er hentet fra anleggsavdelinga. Han begynte i etaten for 2 år siden.

Disse tre skal sammen med redaktøren medvirke til utvelgelse og frembringelse av stoff.

Ta gjerne kontakt med dem - om det er noe du har på hjertet.

Bjarne Otterdal, sittende, Gisle Fossberg og Lisa Sundstrøm.

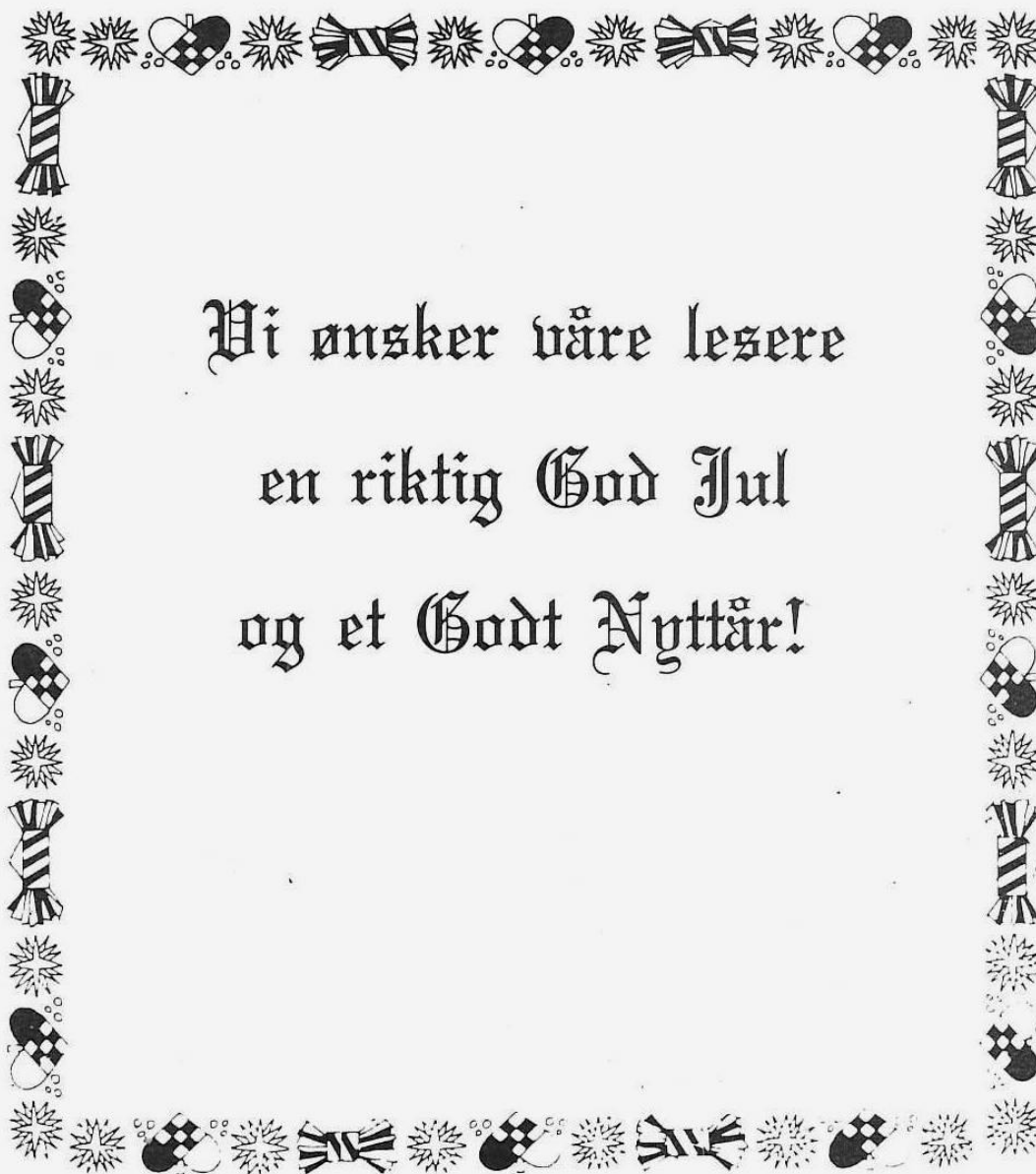


Minnestein over de norske avdelingene som deltok i kampene under krigen. Steinen er reist på Langmyra i Gratangen kommune. Den ble satt opp i september 1983 og avduket 17. mai i år. Steinen, som ble funnet i et skredparti, ble reist i samarbeid mellom Statens Vegvesen og Forsvaret.

FRA FV. SÖLLIDALEN — BJORELVNES — LANGNES. Fra v.: Verneleder Bjørn Eriksen, Erling Pedersen og Karl Iversen.



C



Vi ønsker våre lesere
en riktig God Jul
og et Godt Nyttår!