

har du  
en tanke om  
større  
**EFFEKTIVITET**

bruk forslagsordningen

  
Statens vegvesen  
Samarbeidsutvalget



# Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 2 - april 1980  
12. ÅRGANG

I redaksjonen:  
Olve Reiersen, redaktør  
Anna Josefsen, red.sekr.

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

Utgiver:  
Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:  
Troms Trykk, Tromsø

Opplag:  
1400 eksemplarer

INNHOOLD:	Side
Kjørellys hele dagen . . . . .	3
Langtidsplanen . . . . .	4
Finnsnes verksted med økt kapasitet . . . . .	9
Dekkeleggingsprogrammet 1980 . . . . .	11
Biltilsynet mere med i trafikulykkesetterforskning . . . . .	14
Intens anleggsdrift på rv 850 . . . . .	17
Danske visdomsord . . . . .	19
Fylkets høyeste fjellskjæring . . . . .	20
Årsmelding 1979 . . . . .	22
Vinter i Kaperdalen . . . . .	30
Er protestaksjoner og pressgrupper i forbindelse med vegplanlegging av ny dato? . . . . .	32
Samarbeidsutvalget . . . . .	34
Kursprogrammet 1980 . . . . .	35
Forslagsvirksomheten . . . . .	36
Sommerferien 1980 . . . . .	37
Fotgjengerundergangene - Lys? . . . . .	38
Vegvesenets historie . . . . .	38
Verneombud i vegvesenet . . . . .	39
Nye håndbøker . . . . .	39
Personalnytt . . . . .	42
Veg-sport . . . . .	43

Bidragstere denne gang:

TEKST:  
Bjarne Otterdal, Oddvar Nilsen, Kjetil Løding og Arne Fossbakk

FOTO:  
Bjarne Otterdal, Knut Arne Henriksen, Jarle Hansen, Oddvar Nilsen og Eivind Vorland

Forsidefoto: Vegmesterskapet på ski var en stor begivenhet i år - det var 10. gang og her de 2 som har deltatt alle årene - Olav Nilsen og Olav Solvang - begge vegmestere også i det daglige.

## KJØRELYS HELE DAGEN

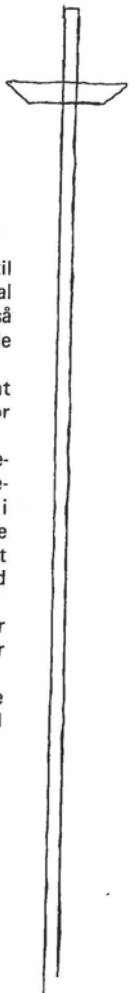
Å bli sett er nå gjort til en like viktig grunn til å bruke lys på kjøretøyer som det at føreren skal se vegen og andre trafikanter. Derfor er det også kommet lysregler som påbyr bruk av lys under alle dårlige sikt - eller lysforhold.

Med andre ord - straks vi har grunn til å tro at bruk av lys vil gjøre kjøretøyet lettere synlig for andre trafikanter, skal lyset tennes.

Storparten av vegvesenets biler og maskiner opererer på vegene med også annen trafikk. Våre kjøretøyer som i arbeidssituasjoner ofte ikke glir inn i strømmen av den øvrige trafikk, må derfor være ekstra påpasselig med bruk av lys. Vi har selvsagt blinklyktene, men disse er ikke, og skal ikke alltid være i bruk.

Politiet og tjenestemenn fra Biltilsynet anbefaler at alle som har sin arbeidsplass i trafikken, bruker kjørellys hele dagen hele året gjennom.

Vi slutter oss til dette og minner om at det ikke er nok bare å bruke parkeringslysene - de skal nemlig markere at kjøretøyet står stille.



# LANGTIDSPLANEN

I forrige nr. av Vegstikka begynte vi på kap. 5 som omhandler de enkelte grener av virksomheten og det var selve administrasjonsapparatet vi søkte å gi et bilde av. Nå står Biltilsynet for tur. Som kjent fikk vi for 3 år siden en ny organisatorisk oppbygging av Biltilsynet og nærmere vegvesenets administrasjon. En biltilsynssjef tilknyttet vegkontoret er den daglige leder av denne del av virksomheten som foruten det tradisjonelle distriktvise stasjonsapparat også omfatter et faglig betont seksjonslederapparat.

## Trafikkopplæring/-prøving

Odd Arne Andreassen i lyskontroll.

Et fellestrekk for hele fylket har i den senere tid vært den lange ventetiden hos kjøreskolene, opptil 2 1/2 år for å slippe til som elev. Det tas imidlertid sikte på en vesentlig utvidelse av kapasiteten for opplæring i klasse B (personbil). Mens vi i 1979 hadde 28 skoler med tilsammen 71 lærevogner, regner vi med en videre utvikling slik:

Årstall	Antall kjøreskoler	Antall lærevogner
1982	28	81
1986	31	92
1989	32	93

Vi regner med at hver lærevogn tar unna ca 57 elever i løpet av 1 år — med 81 lærevogner i 1982 vil dette gi 4.617 førerprøvekandidater kl. B pr. år.

Opplæring til førerprøven kl. A — motorsykkel — vil i 1982 bli gitt ved 5 kjøreskoler og med i alt 5 instruktører og antall prøver er dette året beregnet til ca 800. Vi vil i 1982 ha 4 fullt utbygde private



6,14 årsverk — dette sett i sammenheng med forventet økning av kjøretøyparken.

I 1982 vil det være ca 100 godkjente kjøretøyverksteder i fylket — 15% av disse vil dog være verksteder med begrenset godkjenning. Biltilsynets største oppgave i perioden vil på dette feltet være kontroll av de produkter som kommer fra kjøretøyverkstedene. Denne kontrollen vil ha nær sammenheng med aktiviteten i den periodiske kjøretøykontrollen

og vi regner 1 årsverk til dette økende til 1 1/2 årsverk til 1989.

Også teknisk utekontroll bør aktiviseres i planperioden sammenliknet med tidligere. Denne kontrollen er det fornuftig å samkjøre med den brukskontroll som drives i fylket. Det er derfor aktuelt å bygge ut utekontrollplasser og disse bør sees i sammenheng med planene for vektplaner for brukskontrollen. Vi regner med å sette av 1 årsverk til teknisk utekontroll — dette i tillegg til brukskontrollen.

Trafikkulykker skal granskes.



kjøreskoler for opplæring i klassene C, D og CE (tungtrafikk). De nye førerkortforskriftene medvirker til en økning i antall førerprøver for de som skal bli yrkessjåfører. Det regnes med ca 1320 slike prøver i 1982.

Det gis i dag ikke tilbud om trafikkopplæring for klasse T — traktor — ved kjøreskolene. På 2 steder i fylket gis opplæring til elever ved landbruksskoler og dette ansees tilstrekkelig fram til 1989.

Denne kapasitetsøkningen i opplæringen som er beskrevet foran, stiller selvsagt også større krav til Biltilsynet. Det nytter ikke å produsere førerprøvekandidater, hvis disse ikke gis høve til å avlegge prøve. I 1982 vil i alt ca 7000 kandidater melde seg hos Biltilsynet.

For klassene A, B og T kan vel avvikes ca 1150 prøver pr. årsverk — for klassene C, D og CE 750 prøver pr. årsverk. Regner vi litt på tallene foran, ser vi at det totalt vil gå med ca 7 årsverk til førerprøver i Troms fylke i 1982.

Ser vi imidlertid på hvilke ressurser Biltilsynet har til rådighet for avvikling av førerprøvene, kan vi kanskje bli noe betenkt. Av 12 tjenestemenn som kan ta slike oppgaver etter gjeldende kompetanseregler, er 3 stasjonssjefer med også andre viktige gjøremål. De øvrige 9 må også delta endel i Biltilsynets andre oppgaver. Biltilsynets reelle kapasitet vil pr. 1/1 1982 derfor være 5 årsverk.

For perioden 1982-85 er det imidlertid foreslått 5 nye stillinger og innefor rammen av disse må vi prøve å ta unna både økninger av antall kandidater som melder seg til prøve såvel som større forpliktelser i tilsynet med trafikkskolenes virksomhet.

## Tilsyn med kjøretøyene

Vi har i fylket 4 kontrollhaller med tilsammen 6 kontrolløp. Ut fra beregninger foretatt med bakgrunn i de prognoser for økningen i kjøretøyparken i planperioden samt de intensjoner det legges opp til i Stortingsmelding nr. 79 angående den periodiske kjøretøykontroll, er vi kommet til følgende (det regnes 5.000 kontrollenheter pr. årsverk):

1982: 32.755 ktr.enh: 5000 = 6,55 årsverk  
1985: 38.000 ktr.enh: 5000 = 7,60 årsverk  
1989: 44.500 ktr.enh: 5000 = 8,90 årsverk

Ettersom de 6 kontrolløpene tilsammen regnes å ha en kapasitet på 60.000 kontrollenheter, ser vi straks at behovet for kontrollaller er dekket rent tallmessig. Imidlertid er det av praktiske grunner ønskelig med kontrollhall på Setermoen og dette bør komme i perioden og da i tilknytning til vegvesenets stasjonsanlegg på stedet.

Ut fra de personellmessige ressurser som er disponible for kjøretøykontrollen, kan vi anvende 4,5 årsverk til slike kontrolloppgaver i 1982. Dette utgjør da et minimumsbehov som i 1985 vil være økt til 5,24 årsverk og i 1989

## Kjøretøyregistreringen

Utstedelse av vognkort og registrering av kjøretøy er to vidt forskjellige oppgaver. Nye vognkort i forbindelse med flytting, navneendring, tap o.l. kommer i tillegg.

Kjøretøyparken var på 58.822 kjøretøyer pr. 31/12-1978. Stabiliserer nyregistreringene seg på ca 6.500 pr. år (5.676 i 1979) vil vi i 1989 ha 80.000 - 85.000 kjøretøyer og da er utrangering tatt i betraktning. Dette medfører at registreringssektoren må tilføres 2 nye stillinger i årene fram til 1989.

## Førerkortregistreringen

Vi har dessverre ikke noen statistikk som viser hvor mange førerkortinnehavere det er i Troms fylke. Oppgaver fra Troms og Senja politikamre tyder på at det i årene 1974-78 er utstedt 42.255 førerkort inklusiv fornyelser.

De første årene kan vi regne med ca 10.000 førerkortutstedelser pr. år slik at ved utgangen av 1985 er vi kommet opp i ca 105.000 utstedte førerkort. For perioden 1986-89 vil de årlige økninger bli noe mindre enn i foregående periode.

Ser vi på tallene så skulle disse tilsi at bemanningen på denne sektor må økes med 3 personer i årene 1982-89. Vi anser det

I ulykkesetterforskningen er målinger viktig - Ernst Selvik.



## Brukskontrollen

Brukskontrollen vil i perioden omfatte kontroll av

- vekt
- i henhold til Samferdselsloven
- kilometeretellere
- kjøre- og hviletid
- kjøretøyer teknisk
- merking/sikring av last
- farlig last (ADR-kontroll)

Vi regner med økt arbeidsmengde bl.a. fordi endel riksveger antakelig blir skrevet opp til Bk 9 og Bk 10 foruten at kontroll etter Samferdselsloven må intensiveres. En opprustning av denne kontrollfunksjonen ansees derfor nødvendig.

I dag har vi stasjonære vekter på 5 steder i fylket — Harstad, Finnsnes, Storslett, Tromsdalen, Tromsø — en ny er planlagt på Kvesmenes.

Vektplaner for mobile elektroniske vekter har vi i dag 5 steder — Ramfjord, Nordkjosbotn, Heia,

*Dermed stopper vi for denne gang. I neste nummer står avsnittet om veg- og vegtrafikkplanlegging for tur.*



8

merket og Arbeidstilsynet har sagt seg meget tilfreds med ordningen.

— *Utvidelsen og moderniseringen av verkstedet har vel øket både kapasitet og kompetanse?*

— Det kan vi vel si, 1 arbeidsplass i tillegg til de 6 vi hadde fra før. Videre er jo romkapasiteten blitt større, flere funksjoner har fått bedre vilkår og noe nytt og bedre utstyr er det jo også blitt. Vi kan jo utføre alle de vanligste maskinreparasjoner som vegvesenet har bruk for. Siden utvidelsen har vi f.eks. ikke sendt en eneste maskin til sentralverkstedet i Nordkjosbotn. Når arbeids-situasjonen tillater det, tar vi jo imot arbeidsoppdrag som andre verksteder visse tider ikke har kapasitet å ta. En viss fleksibilitet verkstedene imellom må jo selvsagt også være noe av vitsen med det nett av verksteder vegvesenet har bygget opp. Så hvis noen foretrekker å sende maskiner eller biler til private verksteder når våre egne verksteder kan ta oppgaven like hurtig og like bra, da kan dette oppfattes som mistillit til oss verkstedfolk.

— *Føres det noe samarbeid med private firmaer på stedet?*

— Når det gjelder dynamoer og startere så har vi en avtale om bruk av byttekomponenter, dette sparer oss for en masse tid og ikke minst spares vegarbeidsdriften for lengere driftstans.



Hans Takøy.

10

## Finnsnes verksted med økt kapasitet

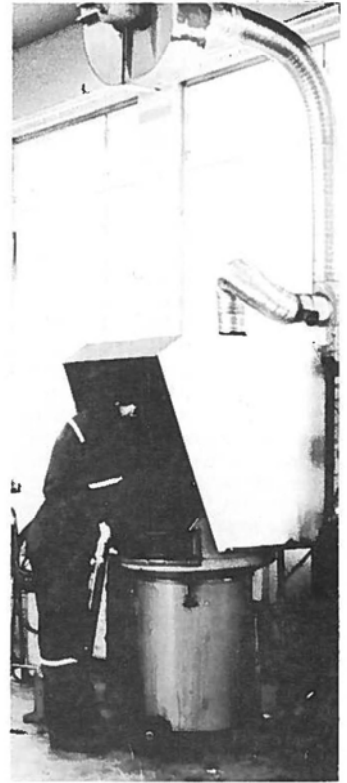
Vi ønsket oss skinnførende kran på maskinverkstedet — det ble faststøpt kran. 32 m/m kamstål i fjell 2 meter under verkstedgolvet sørger for skikkelig feste for denne 2 tons svingbare kranen og vi er i grunnen godt hjulpet av denne.

Dette sier Jan Kåre Myrvang og Hans Takøy ved verkstedet på Finnsnes. Kranen var egentlig myntet på verkstedet på Storslett, på maleravdelingen, men her oppsto det vansker med feste. På Finnsnes hadde man lenge ønsket seg kranutstyr og det var derfor naturlig å føre den dit.

— Etterat vi nylig har foretatt prøvebelastning har nå vår egen Svein Johansen ved maskinavdelingen sertifisert kranen til 2 tons løft. Dette er på 4 meters arm. Vi har nå fått et meget nyttig redskap for tunge løft.

— *Noe annet nytt?*

— Ikke direkte nytt, vi har jo hatt denne vaskeautomaten i drift nå en tid. Det var Arbeidstilsynet som ikke tillot vasking av maskindeler inne i verkstedet uten spesiell avtrekkordning. Et stedlig blikkenslagerverksted har bygget om vaskeautomaten etter vegvesenets tegninger. Automaten utvikler en mengde gass, men nå er det satt en skjerm over med avtrekk koplet til avtrekket fra smøregrav. Dette fungerer ut-



Jan Kåre Myrvang og vaskeautomaten.

9

## Dekkeleggingsprogrammet 1980

Det går mot ny rekord i legging av faste dekker inneværende år. Holder planene skal vi ialt legge 323 km dekker — dette er f.eks. hele 70 km mere enn forrige år. 185 km av leggingen skal foregå på grusveg, de øvrige 138 er fornyelse av eldre dekker.

### Grusproduksjonen 1980

På investeringsiden skal Tyttebærvika få ny knuser. Denne skal monteres like etter ferien og vil forhåpentligvis eliminere de problemene den «gamle» har forvoldt oss. Kapasiteten vil da også øke. I egen regi skal det i år knuses ca. 190.000 m<sup>3</sup> grus og bærelag, da på følgende produksjonssteder:

Tyttebærvik	57.000 m <sup>3</sup>
Burfjorddalen	20.000 m <sup>3</sup>
Bårdbakken	19.000 m <sup>3</sup>
Storslett	12.000 m <sup>3</sup>
Vebostad	18.000 m <sup>3</sup>
Finnes	10.000 m <sup>3</sup>
Stordalen	25.000 m <sup>3</sup>
Rognmoen	28.000 m <sup>3</sup>

I tillegg skal det knuses 50.000 m<sup>3</sup> som settes ut på anbud.

### Oljegrusprogrammet

omfatter i år produksjon av 78.000 t oljegrus. Dette kvantum skal gå med til å dekkelegge i alt 117,1 km veg. 19. mai starter verket på Storslett produksjonen. Dette

skal så til Bårdbakken for så tilslutt å flyttes til Burfjorddalen hvor produksjonen kan ventes å komme i gang i slutten av august. Det nyeste verket starter opp i Tyttebærvik 19. mai for produksjon av 25.000 t oljegrus. Etter ferien vil utstyret være på plass i Rognmoen hvor det skal gå til i midten av september. Da vil dette verket i alt ha produsert 47.500 t.

### Utlegger 523-02

åpner sitt program den 9. juni på strekningen Karvik - Sekkemo, Sørstraumen bru, som skal være ferdig dekkelagt før offisiell åpning den 18. juni. Denne utleggeren har sin hovedoppgave i nord hvor flere andre parseller i rv. 6 skal dekkelegges, bl. i Storfjord og Nordreisa, på rv. 868 og på fylkesveg Lyngseidet - Koppangen og Burfjord - Sørkjøs. Før denne delen av programmet er oppfylt skal også 8 km i rv. 855 dekkelegges. På slutten av sesongen, 13. september etter planen, flyttes utleggeren til fylkesveg

11



Finnsnes - Bjørelvnes. Samlet program for denne utleggeren er 54 km oljegrus.

#### Utlegger 523-03

er nyansaffet, istedet for 01, denne begynner 6. juni på strekningen Lilleng - Nordl.gr. i rv. 19. Etter en rekke oppdrag i Harstadområdet, bl.a. rv. 825 og 850 pluss legging på fylkesveg Grunnvassbotn - Aun står Tennevoll - Myrlandshaugen i rv. 848 for tur. Etter ferien skal dekkelegging skje i Senja og Finnsnesområdet, i rv. 860, rv. 861 og rv. 856 samt

fylkesveger i Rossfjordstrøket. Så går turen til rv. 84, 86, 851, 853, 854 pluss to fylkesveger i Barduområdet. Til slutt ender denne utleggeren på strekningen Gåre Straumen i rv. 850 den 20. september. Den vil da ha lagt 63 km oljegrus.

#### Ottadekke

Programmet for overflatebehandling er i år som i fjor meget stort, men vi tar sikte på å gjennomføre programmet med 1 skift. Programmet er lagt opp med ferie i anleggsferien. Totalt skal

Mere fart i legging av Ottadekket med det nye utstyret fra Ilford - sjøbygget hus for «sprøytemesteren» på tankvogna.



12

det legges ca. 114 km fordelt på 18 leggeparseller. Vi har regnet oppstart ca. 2. juni på E-78 Helligskogen - Slemmelv med enkel overflatebehandling. Videre fortsetter vi med «Ottadekke» på Kvaløya, Ringvassøya og Vannøya og avslutter til ferien i Lenangen.

Etter ferien starter vi opp på Senja hvor vi blir til ca. 12. september. Her skal dekke fornyes på Skaland - Ersfjordbotn og Straumen - Ballesvik. Videre nylegging på Hellelv bru - Svalnelvmo, Kaperskaret - Sifjord, Grashopen - Mefjordvær, Ørnfjordbotn - Fjordgård, Botnhamn Sand og Botnhamn - Husøy (del). Etter Senja fortsetter vi til Bardu hvor det skal legges et foreløpig dekke på anleggspersellen Forsetmoen - Kobberryggen. Programmet avsluttes i Tromsøområdet hvor det skal legges penetrasjonsdekker

på den nye innfartsvegen til Tromsø, og på fylkesvegen til Kroken. Vi er da kommet fram til ca. 25. september.

#### Dekkearbeider bortsatt til entreprenører.

I år som årene før er alt av rene asfaltarbeider satt bort til entreprenører, i alt ca. 22,7 km. Nytt av året er at vi har satt bort en del overflatebehandlinger og oljegrusarbeider. Det skal legges «Ottadekke» på Arnøya og i Gofjorden, tilsammen ca. 36,2 km. Av oljegrusarbeider er det satt bort ca. 33,2 km. Disse arbeidene fordeles seg på Rolløya, E-6 over Heia, Nordstraumen - Finnfjordbotn, Eidkjosen - Larseng og på Ringvassøya.



13

## Biltilsynet mere med i trafikkuylkesetterforskning

Som et ledd i arbeidet med å bedre trafikksikkerheten dras nå Biltilsynet i stadig sterkere grad inn i etterforskningen av trafikkuylker. Det er derfor nødvendig å utvikle samarbeidet politi/biltilsyn ytterligere slik at årsaksforholdene kan bringes for dagen.

— Dette sier biltilsynssjef Odd Halvorsen om noe av bakgrunnen for det kurset i trafikkuylkesetterforskning som gikk i Bardu i begynnelsen av mars i år og fortsetter:

— De «gamle» bilsakkyndige var selvlært på dette feltet og med tildels mange års erfaring står de godt rustet i dette arbeidet. Vi har imidlertid fått et annet og mere differensiert trafikkbilde, det kreves mye mere av tjenestemennene våre. Samarbeidet med politiet dreier seg hovedsakelig om årsaksspørsmålet, her stiller vel Biltilsynet noe sterkere rustet enn politiet, de tar seg av spørsmål om det foreligger straffbare forhold.

— Og senere i eventuell rettsak?

— Biltilsynets folk bør innkalles som sakkyndig vitne, ikke bare som vitne, for da gis de høve til å følge hele saken noe som er viktig i denne sammenheng. Med dette kurset får da våre folk også lære opptreden i retten.

— Gjør Biltilsynet noe utenom å vurdere kjøretøyet teknisk og den trafikale situasjon etter en trafikkuylke?

— Vegsjefen forlanger en rapport over uylker som også beskriver vegens tilstand den dagen, herunder også oppmerkingen/skiltingen m.v. slik at det eventuelt kan iverksettes tiltak fra vegvesenets side for å bedre forholdene.

— Dette kurset, er det et nytt tiltak?

— Det har vært avviklet sentrale kurs i Vegdirektoratets regi og vi har hatt 2 tjenestemenn med på disse, men det er såvidt vites første gang det arrangeres lokalt.

Og det er et omfattende program deltakerne har vært gjennom i de 3 dager kurset varte. Her har vært forelest om:

- Biltilsynets medvirkning i uylkesetterforskning.
- Generell orientering om trafikkuylker.
- Teoretisk grunnlag for beregning av kjøretøys bevegelse herunder hjelpemidler og framgangsmåter for målinger.
- Volvo's uylkeskommisjonsarbeid.
- Fotografering.

- Politiets arbeid i trafikkuylkesetterforskning.
- Rettsvesenets oppbygging.
- Opptreden i retten.
- Rapportskrivning.

Og endelig var det arrangert en trafikkuylke hvor det ble foretatt åstedsundersøkelser og teknisk kontroll for deretter å fortsette etterforskningen som et gruppearbeid.

Med unntak av et innslag fra politiet og en pressefotograf kom alle forelesere fra Biltilsynet i Troms.

Deltakere har foruten aktuelle tjenestemenn fra biltilsynsstasjonene i Troms også vært representanter fra biltilsynsstasjoner i Nordland fylke.

Politiinspektør Bjørn Hareide fra Troms Politikammer opplyste i sitt foredrag at trafikkuylker var en av de 4 saker riksadvokaten hadde bedt om måtte bli prioritert

på topp. Hareide sa videre at det var ikke politiets oppgave å fordele skyldspørsmålet med f.eks. en del på hver part, men sette det i sammenheng med vegtrafikkloven og finne ut om noen kan lastes i forhold til denne. Innenfor denne del av oppgaven skal ikke Biltilsynet blande seg inn, men bistå politiet etter klare oppdrag. Og her syndes nok noe fra politiets side — den som leder etterforskningen skal nøyaktig beskrive hvilken bistand som ønskes — «kom til åstedet» er ikke nok. Ved trafikkuylker har vi som regel 4 hovedoppgaver.

- sikring av åstedet
- sikring av personer
- sikring av kjøretøyet
- rekonstruksjon av hendingen og det er som regel i de 2 siste punktene Biltilsynet kommer inn i

Det letes etter spor. Andreas Nilsen, Per Nilsen, Boda, Ernst Selvik og Per Sæther, Sortland.



14

15



bildet. Selvom retten vanligvis ikke reagerer på Biltilsynets representant som sakkyndig, kan man rissikere at retten ikke godtar dette hvis vedkommende tjenestemann fra Biltilsynet har engasjert seg for sterkt i etterforskningen.

— Men alt i alt, vi har et godt samarbeide mellom politi og biltilsyn her i fylket, og våre samarbeidsrutiner har ikke skapt problemer for retten, sluttet Hardeide.

Stasjonssjef Kristian Øverås ved biltilsynsstasjonen i Harstad er vel kanskje den i Biltilsynet her i fylket som har lengst erfaring i samarbeidet med politiet i trafikkulykkesammenheng. Øverås var da også overlatt å forelese om Biltilsynets medvirkning i ulykkesetterforskningen.

— Skjer det ofte at biltilsynet blir tilkalt?

— Det er vel nå en regel at vi gis

Karl-Eirik Andreassen som lett «bortforklarende» billerer til høyre, ellers fra høyre: Ingv. Sommerlund, Tor Skrøppvin fra Mo i Rana skriver rapport, Andreas Nilsen og Per Nilsen fra Bodø.



16

— Mannskap og utstyr?

— For tiden har vi 20 av våre faste folk her, i tillegg til eget materiell arbeider 2 hjullastere, 3 gravemaskiner og opptil 8 - 10 lastebiler er engasjert i massetransporten. Jeg må nevne den nye borevognen vår, Roch 302 med skjøtestenger, den har virkelig gjort nytte for seg.

— Kan vi i år få se noe ferdig produkt?

— Vi regner med å komme så langt i år at vi kan legge ca 2,5 km fast dekke på denne parsellen. Men vi må ikke glemme at vi allerede har bak oss ombyggingen av Vikelandselv II bru, et ikke så rent lite arbeidsstykke.

Ny bru er bygget over Vikelandselv.



18

oppdrag i etterforskningsarbeidet etter alvorlige ulykker. I 1979 var det vel ialt ca 60 utrykninger her i fylket fra Biltilsynets side. Og svært ofte skjer det i fritiden, ikke så rent sjelden nattestid.

— Hvilke vansker kan møte dere på åstedet?

— Dess alvorligere ulykken er, dess flere nysgjerrige tilskuere opptrer. Og da er også sjansen for at spor fjernes større og dette kan man jo forstå er kjedelig bl.a. når ulykken skal rekonstrueres. Så det er en fordel at vi kommer tidlig fram til ulykkesstedet.

— Noe spesialutstyr som kunne være ønskelig og som Biltilsynet ikke har?

— Både ved utrykninger og i hallen burde vi hatt frigjøringsverktøy slik at vi lettvis kan presse ut en skjerm, karosseri m.v. Det står på ønskelisten.

— Og alt ligger tilrette for den videre framdriften?

— En strekning på ca 900 m må vi antakelig hoppe over i første omgang, idet grunnspørsmålet her ikke er endelig avklart, men vi håper dette skal ordne seg i tide, slik at situasjonen sett samlet for parsellen Gåre - Straumen ikke blir vanskelig.

Vi kunne ellers registrere at en relativt lang strekning skulle beskyttes med gabioner, en metode for å holde på skråninger, som prøves for første gang i Harstad-distriktet.

Og parsellen Gåre - Straumen skal koste 18 mill 1980-kroner før den er ferdig.

## INTENS ANLEGGSDRIFT PÅ RIKSVEG 850

Drøye 7 mill. kroner settes i år inn på utbedringen av riksveg 850 i Kvæfjord. I øyeblikket har vi hjelp av arbeidsstyrken på innfartsvegen til Harstad og aktiviteten er derfor for tiden ekstra høy. Og går det noenlunde programmessig skulle det være håp om å kunne kjøre på en ny veg på den 5,4 km lange parsellen mellom Gåre og Straumen i løpet av 1981.

Det er den stedlige anleggsleder, avdelingsingeniør Gudmund Reiertsen som sier dette og fortsetter:

— Her er tildels store fjellmasser som skal sprennes og flyttes. Planene viser at det dreier seg om 52600 m<sup>3</sup> fast fjell og i tillegg kommer flytting av 11.460 m<sup>3</sup> jordmasser. Nå brukes jo en del av disse massene i fyllinger og jordmasser også i skråninger, fyllmassebehovet er i alt 47130 m<sup>3</sup>, men likevel, endel overskuddsmasser blir det. Disse var først beregnet til 35000 m<sup>3</sup>, et par tilleggsfyllinger gjør imidlertid det reelle overskuddet atskillig mindre.

— Spesielle problemer i anleggsdriften i vinter?

— Vi har bebyggelse rett nedenfor endel av bergpartiene ved Maalneset, og vi har derfor måttet skjermet skytingen. I tillegg bygger vi her opp skråningsfoten noe og legger den samtidig

noe ut. Dette sparer til gjengjeld noe fjelluttak på øvre side. Framdriften har imidlertid vært upåklagelig.



Ludvik Ludviksen og Hans Olsen, og stabbesteinene som nå forsvinner fra rv 850

17



Her jobbes det med å bygge ut skråningsfoten.



## Danske visdomsord

Når danskene får snø til plage vinterstid — og det kan jo forekomme — ser de jo helst at alle som ikke har noe å gjøre på vegene, holder seg hjemme. Ikke noe nytt i det — vi her i nord har samme ønsker. Dansk Veitidsskrift gjorde det slik:

Når sneen på kørebanen flyder  
veivæsenet riktig nyder  
hvis trafikanten vil bli hjemme  
og ej sig i sneen gemme

En hurtigere rydning kan fås  
hvis det af trafikanten forstås  
at der er alvor i radioens stemme  
når den opfordre til at blive hjemme

19

# Fylkets høyeste fjellskjæring

— finner vi på anlegget Tjuvskjær — Årsteinstraumen i Gratangen. Såvidt jeg vet har det aldri vært arbeidet i så høy skjæring her i fylket. Nærmere 45 meter rager Tjuvskjærhammeren over vegbanen. Det er 3. vinteren vi driver for ekstraordinære sysselsettingsmidler her, men nå skal vi gjøre oss ferdig her og fram til gården Tjuvskjær.

Oppsynsmann Odd Markussen sier ellers at tross de store høyder i denne skjæringen og vanskene med is og snø disse årene, har det ikke skjedd noe uhell som har ført til personskade her.

— Men så har operatører og arbeidsledelse fra første stund lagt særlig vekt på den personlige sikkerhet. Vi har drøftet situasjonen og forholdene etterhvert som arbeidet har gått fram og tatt de forholdsregler vi har ansett nødvendige. Blant annet har vi måttet bore for taufeste når vi flyttet på angrepunktene.

— *Hvor store fjellmasser dreier det seg om i Tjuvskjærhammeren og hvor blir det av dem?*

— Skjæringene forutsatte etter planen 30000 m<sup>3</sup> fast fjell, men på grunn av de vanskelige forholdene har vi vært nødt til å ta ut flere tusen kbm mere. Og det meste har gått rett på sjøen. I ei lita bukt har vi sogar fylt opp i et dypt hull ca 60 favner. Det var her spørsmål om å legge veggen i ei halvbru over denne bukta, men igjennomføringen av denne fordypningen erstatter brua.

— *Hvordan ligger det an med den videre drift innover mot Årsteinstraumen?*

— Vi er igang med noe fjellarbeide. Forbi Foldvik skole skal det imidlertid nå undersøkes nærmere om ikke vegen med fordel kan legges nedenfor bebyggelsen og dermed utenom nåværende linje. Med en slik løsning kan nåværende veg opprettholdes bl.a. som gang- og sykkelveg i ca 3 km's lengde. Dette behøver ikke bli noe dyrere enn å lage ny veg etter denne gamle linje. En planløsning som antydnet må kommunen og landbruksmyndighetene få uttale seg om og kan nok ta noe tid. Vi har imidlertid arbeide nok andre steder, slik at dette ikke skulle forsinke anlegget som regnes å være ferdig 1982-83.

— *Hvor stor er arbeidsstyrken?*

— Foruten 8 av den faste arbeidsstokken, arbeider for tiden for ekstraordinære midler 20 personer og i tillegg 2 private maskiner.

Høy skjæring — «store kanoner», fra v. Charles Hermansen, Odd Markussen, Agnar Kvernmo, Ivar Bjerkheim.



21

## ÅRSMELDING 1979

Vi har nå lagt fram årsmeldingen for 1979. Meldingen er i form og utstyr nokså lik de vi har presentert de senere år. Den skarpe leser vil dog finne innholdet noe forenklet. Vi har likevel ikke plass her i Vegstikka til noe mere enn et kort sammendrag — om det er det viktigste kan interesserte selv avgjøre — Som vanlig har vi lagt ut endel eksemplarer på vegstasjonene og i brakkeleire.

### ADMINISTRASJON

Det har ikke skjedd noen organisasjonsmessige endringer av betydning innen vegadministrasjonen siste år. I forbindelse med overføringen av arbeidet med utstedelse og registrering av førerkort, har Biltilsynet etablert egen seksjon for denne funksjonen og ved Tromsø biltilsynsstasjon ble det da nødvendig med utvidelse av kontorplassen.

Ved vegkontoret og biltilsynsstasjonene var det ved utgangen av 1979 150 stillinger, av disse var 5 1/2 stilling engasjementer. Stillingene var funksjonsvis slik som tabell vist på side 23.

Tallet omfatter både egne folk, entreprenørers mannskap og ekstraordinære, alt i gjennomsnitt. I tillegg var det innleid 467 maskiner og biler med førere.

Det ble arbeidet i utdriften 54.000 timer mindre enn i 1978, og lønnskostnadene var 5,3 mill. kroner lavere. I alt gikk det med kr 52,6 mill i arbeidslønn for 906.000 timer.

Vi kjøpte varer og materiell for 78 mill kroner — dette er 30% 22

mere enn for 1978. Vare- og materialkjøpet fordelte seg på

— anlegg med	30,9%
— vedlikehold med	27,8%
— maskiner m/lager med	39,5%
— oppsyn/administrasjon med	1,8%

I tillegg til de 78 mill. vi gjorde innkjøp for, brukte vi 32 mill. til diverse tjenester og andre leveranser.

Ved vegkontoret ble det i 1979 behandlet i alt 25711 fakturaer.

Administrasjonsutgiftene til vegkontoret og Biltilsynet utgjorde i 1979 18 mill. — da er lønninger medtatt.

### VEGPLANLEGGING

Vi har fått en markert økning i planlegging av gang- og sykkelveger — dette er oppgaver som er svært tidkrevende. Spesielt vanskelig er grunnverv i tettbygde strøk hvor også manglende forståelse for trafikksikkerhetstiltak som avkjørselsregulering m.v. blant beboerne i området, gjør denne planleggingen ressurskrevende. Det arbeides tiden med ca 35 gang- og sykkelvegprosjekter rundt om i fylket.

Ledelse/stab	4	
Administrasjons-/økonomiavdeling	37	
Planavdeling	35	
Anleggsavdeling	13	
Vedlikeholdsavdeling	10	
Maskinavdeling	4	
Grunnseksjon	7	
Laboratorieseksjon	4	
Innkjøpsseksjon	2	
Biltilsyn	1	117
» Tromsø stasjon	16	
» Harstad seksjon	9	
» Finnsnes stasjon	8	33
Sum	150	

I oppsynet var vi i

— Vedlikeholdsavdelingen	25
— Anleggsavdelingen	25
— Maskinavdelingen	5
Laboratorieseksjonen	4
Sum	59
— Kontorassistenter	6
— Uteadministrasjonen ialt	65
Det gjennomsnittlige tall for operatører i utdriften var i	
— Anlegg	284
— Vedlikehold	258
— Vegsentralen	54
Sum	596

Skulle planprosedyren av ulike grunner stoppe opp på et aktuelt prosjekt, har vi i dag opparbeidet oss en viss planreserve for vanlige utbedringsanlegg, slik at det kan

være mulig ved omdisponeringer å nytte de tildelte bevilgninger. Vi har hatt 119 reguleringsplaner /-forslag til behandling — 25 flere enn foregående år. Videre har vi gått gjennom 7 generalplaner og en rekke andre større planverk — soneplaner, disposisjonsplaner m.v.

De nye fartssoningsreglene har ført til forholdsvis stor økning av sonene for 60 km/t — i dag kan vi

De nye fartssoningsreglene har ført til forholdsvis stor økning av sonene for 60 km/t — i dag kan vi

De nye fartssoningsreglene har ført til forholdsvis stor økning av sonene for 60 km/t — i dag kan vi

De nye fartssoningsreglene har ført til forholdsvis stor økning av sonene for 60 km/t — i dag kan vi

23



Magnar Martinsen og Per Indal i kontorbehandlingen av planer.

kjøre i 80 km/t på 92,4% av riks- og fylkesvegnettet, 70 km/t på 0,5%, 60 km/t på 3,5% og 50 km/t på 3,6%.

Antall avkjørselsøknader er økt med 14,4% fra foregående år til 1015 — av disse ble 67,2% innvilget. Vegsjefens avgjørelse ble anket i 68 tilfelle — i 78% av disse ble vegsjefens standpunkt opprettholdt.

Trafikkulykkesbildet viser at det er i fotgjengerulykker at Troms har størst negativ tendens i forhold til landsgjennomsnittet — 21% i Troms, 13% i landsgjennomsnitt. Også når det gjelder møteulykker ligger vi her i Troms godt over landsgjennomsnittet — 26%, mot 18% i landsgjennomsnitt.

24

#### GRUNNERVERV

Det ble avvirket 4 skjønn i 1979 på parseller i E-78, rv. 84, rv. 851 og rv. 861 med tilsammen 100 parter. I tillegg er det under arbeid 5 skjønn med nærmere 300 parter.

Vi inngikk ca 450 kjøpekontrakter og det ble utbetalt ca 5 mill. kroner i grunnerstatninger.

Det er oppmålt og grensemerket 57,3 km riks- og fylkesveg og til dette gikk det med 2800 grensemerker.

#### LABORATORIEVIRKSOMHET

Seksjonen har foretatt grunnundersøkelser ved 18 nye brusteder og i 7 nye veglinjer. I denne forbindelse ble utført ulike boringer på tilsammen 7500 løpemeter.

Det er analysert og rapportert i notats form fra 88 forskjellige oppdrag i forbindelse med prøvetaking og kvalitetsvurderinger av gamle og nye grus- og fjelltak.

Bæreevnerregisteret er utviklet videre for riksegenes vedkommende og de gode erfaringene vil sannsynligvis på noe sikt resultere i registreringer av fylkesvegene også.

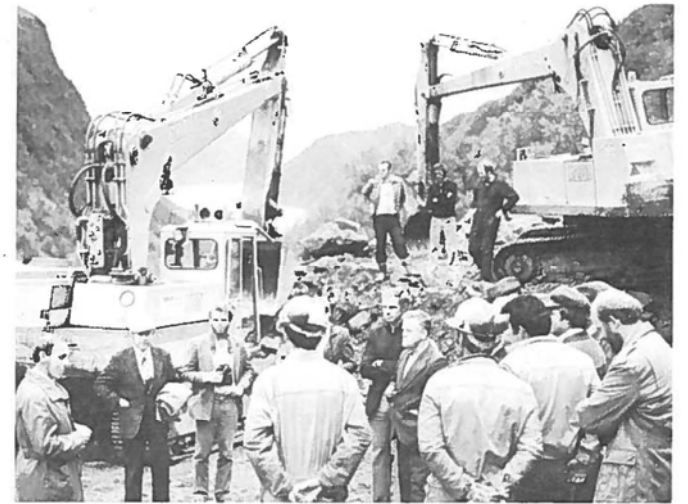
Komprimeringskontrollen av bærelag viste et noe høyt avvik fra retningslinjene, et resultat driftsavdelingene er oppmerksom på, slik at forholdet kan bedres.

Laboratoriet i Nordkjosbotn har utført 2970 ulike analyser/ forsøk i 1979.

Av spesialoppdrag kan nevnes installering av 6 poretrykkmalere i løsmassene under fyllingen i 2 profiler i Hungerenbukta (Innfartsvegen til Tromsø). Slike målinger er relativt sjeldne og skal gi opplysninger om det forekommer utglidninger. Resultatene av disse målingene har ikke bare interesse for selve anleggsdriften, men er også av stor forskningsmessig betydning.

Utenom det som dekkes av vegkontorets administrasjonsbudsjett, har det gått med 1,8 mill kroner til laboratorievirksomheten.

Åpningen av Kaperdalsvegen en av de viktigste begivenheter i fjord - vegsjef Herleif Solberg t.v. orienterer her Samferdselsutvalgets medlemmer på åpningsturen.



25

#### ANLEGGSDRIFT

Vinterarbeidsplasser med fjelluttak reduseres stadig og det har derfor blitt vanskeligere å opprettholde stor helårsbeskjeftigelse for den faste arbeidsstyrke.

Til anleggsdriften gikk det med kr 153,8 mill i 1979. Dette er 7,0 mill mere enn foregående år.

Det ble gjort ferdig og avlevert 15 km veg og 15 bruer. Vi tok

ellers i bruk ny parsell i E-6, Langmyra - Bukkemyra, parsellen Kanebogen - Harstadbotn i rv. 83 og i fylkesvegnettet vegen Svanelvplass - Sifjord og Ørnfjordbotn - Fjordgård. Vi nevner også ny Vikelandselv II bru i rv. 850 og ny Rossfjordstraumen bru i fylkesveg.

Vi hadde 9 større entrepriser igang og av disse var 6 nye. 17,1%

av anleggsdriften gikk i entreprisemot 21% foregående år.

Av det vi brukte i egen regi, fordeler utgiftene seg slik:

— oppsyn	4,3%
— arbeidslønn	14,4%
— egne maskiner	15,0%
— fremmede maskiner	37,1%
— materialer	29,2%

#### VEGVEDLIKEHOLD

Vi brukte 108,6 mill kroner til vegvedlikeholdet i 1979.

Gunstig vinter ga resultater for barmarksarbeidet som teller — bæreevneforsterkninger utført for 2,3 mill kr mer enn planlagt, grusdekker forbedret for 1,6 mill kr mere enn planlagt, grøfting/stikkrenneutskifting for 1,6 mill kr mer enn planlagt og sist men ikke minst, dekkeleggingsprogrammet ble utvidet med 23 km nytt fast dekke.

Vedlikeholdsdriften utføres stort sett bare i egen regi — 93,1%, 3,2% er bortsatt til kommuner (19,5 km), mens bare 3,7% går til entrepris. Til vår egen drift er brukt

— oppsyn	3,9%
— arbeidslønn	15,3%
— egne maskiner	23,2%
— fremmede maskiner	26,6%
— materialer	31,0%

Vi hadde en noe lengre teleløsning enn hva som er vanlig. Generelt fikk vi ikke de store skader på vegnettet, men i en periode var enkelte fylkesvegstrekkninger så og si ufremkommelig.

Grusproduksjonen er samordnet for anlegg og vedlikehold. I egen regi har vi produsert 335.650 m<sup>3</sup> knust grus og bærelag til en gjennomsnittspris av kr 27,94 pr. m<sup>3</sup>. Størst produksjon har det vært i Tyttebærvik med 61.459 m<sup>3</sup>. Dette anlegget fikk nye knusere våren 1979 — produksjonsøkningen var 13% — det var stilt større for ventninger til dette nye anlegget, men mange reparasjoner har hindret full utnyttelse.

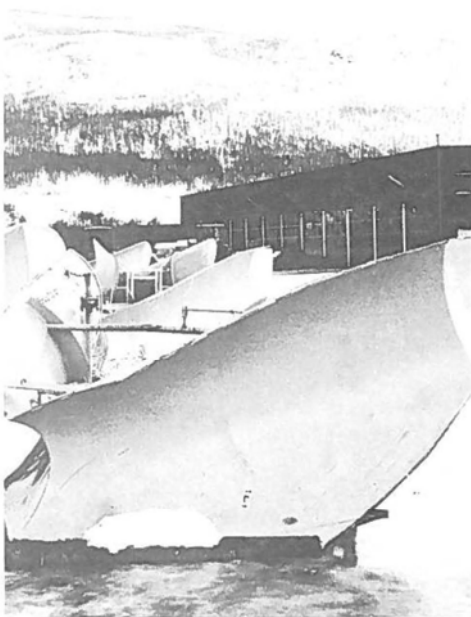
#### MASKINDRIFT

Driftsresultatet for 1979 viste et underskudd på nærmere 2,0 mill. kroner. En snøfattig vinter gir inntektssvikt for maskindriften og i tillegg begynner nå avskrivning og renter på de nye vegstasjonene å gi seg utslag.

Det er spesielt stort underskudd på drift av lastebilene — samlet 1,2 mill kroner — og dette synes vi er betenkelig. En mulig forklaring ligger i at vi har innført systematisk vedlikehold — dette gir erfaringsmessig økte utgifter i første omgang for senere å føre til positive resultater. Vi håper dette er tilfelle og at en utvidet bruk av tilhengere i massetransport vil virke i gunstig retning.

Av driftsresultatene for den enkelte maskingrupper, viser ellers at hjullastere er den maskin som i 1979 lønte seg best — kr 0,6 mill var overskuddet her.

Maskinkjøp ble gjort for 17,6 mill kroner og et nytt innslag var anskaffelse av pelebåten «Slagbjørn» som kom på ialt kr. 4,5 mill.



Rimelig snøvinter - uvirksomme pløger i Nordkjosbotn.

26

27



Det har vært kartlegging av arbeidsmiljøet og av større tiltak i denne sammenheng kan nevnes innkjøp av betjeningshus til alle knusere, støv- og støydempingsutstyr til fjellboremaskiner og lydisolierende kompressorer.

#### BILTILSYNET

Biltilsynet har nå 4 kontrollstasjoner med tilsammen 6 løp etterat stasjonen på Storslett ble tatt i bruk i 1979.

Det var ved utgangen av 1979 registrert 62.807 kjøretøyer i fylket — ca 4000 flere enn for et år siden. Utenom byene Harstad (9.819) og Tromsø (17.480) er det Lenvik kommune som har flest kjøretøyer, 4.940, deretter følger

Målselv 4.423, Balsfjord 3.579 — færrest kjøretøyer har Bjarkøy med 274.

5.676 kjøretøyer ble nyregistrert, dette er 48 flere enn året før.

Det ble avlagt 5562 førerprøver i 1979 — ca 350 flere enn i 1978.

Biltilsynet foretok 14630 kontroller omfattende 10486 kjøretøyer, en vesentlig øking fra foregående år. I 1979 er etterkontrollene i stor grad overlatt til autoriserte kjøretøyverksteder.

Vi utførte 3215 vektkontroller. Av disse hadde 27% overlast — 128 av disse var gebyrpliktig. Dette innbrakte tilsammen ca 0,2 mill kroner i vektgebyr.

Ferjeleiene må stadig repareres — her Ansgard Indal (foran) og Johannes Hansen på Hansnes.



28

## VINTER I KAPERDALEN

De store problemene med å holde Kaperdalsvegen åpen har uteblitt hittil i vinter. Det har vært beskjedne snømengder og været har også ellers vært relativt gunstig. Likevel har de erfaringer vi har høstet denne første brøytevinteren ført til at det må gjennomføres enkelte tiltak som kan lette brøytingen og dermed gjøre veien noe sikrere.

Dette gjelder spesielt strekningen fra tunnelen og ned mot Sifjord. Her går veien i slynger i relativt bratt lende. Flere steder hvor veien slynger seg mot bratte fjellskråninger får man også fokkvirkning når vinden slår mot fjellsiden. Her er det nå enighet om å foreta noen punktvis omlegginger av veien for dermed å kunne unngå noe av fokkvirkningen. Dette tiltaket er kostnadsregnet til kr 875.000,- og forutsettes utført i år.

Et annet tiltak er å sikre tunnelinngangen i begge ender. Spesielt på innersiden av tunnelen er det snø og fokkproblemer. Her er tunnelen planlagt forlenget med et rør — en selvberende stålbue (superprofil) tilpasset tunnelprofilen — den skal føres fra et stykke innenfor tunnelåpningen og til ca 30 meter utenfor. Tunnelåpningen på Sifjordsiden skal også sikres, men her dreier det seg om en rørlengde på bare ca 10 meter. Kostnadene for dette regnes til ca 10.000,- kr pr. lengdemeter.

Utenom disse to planlagte tiltakene for å lette brøytejobben,

har vi allerede iverksatt et annet prøveprosjekt. Ved Kapervatnet hvor det er størst fare for snøras, er det på toppen av fjellet lagt ut sprengladninger for nedsprenning av snømasser. Det dreier seg om 2 sett ladninger som da kan utløses til forskjellige tider. Sprenglad-



Atle Bakke er en av brøyterne.

30

#### VEGNETTET

Vi la i 1979 167,1 km faste dekker på grusdekker, hvorav 86,7 km på riksveger og 85,4 km

på fylkesveger. Det ble ellers fornyet i alt 87,6 km faste dekker.

Vegnettet i Troms omfatter 4.763,1 km og fordeler seg slik:

	Total lengde km	Faste dekker %	Faste dekker Landsgj.snitt %
Riksveger	1.667,3	61,7	84,2
Fylkesveger	2.058,2	20,8	42,6
Kommunale veger	1.037,7	20,0	40,7

Når det gjelder største tillatte akseltrykk er situasjonen denne:

	Inntil 10 tonn	Inntil Tung 8 tonn	Inntil 8 tonn
Riksveger	17%	88,7%	100%
Fylkesveger	0%	74,2%	97,5%

#### FERJEDRIFT

Det er ikke etablert nye ferjesamband — et anløp er kuttet ut — Fjordgård. Tilskott til ferjedriften økte med 4,08 mill kroner og utgjorde i 1979 24,4 mill kroner.

Biltrafikken med ferjene økte

med 10,9% fra året før — størst øking har Hansnes — Skåningsbukta med 21,6%, så følger Harstad - Sørrollnes 20,6%, Futrikelv - Skulgam 14,8%. Sambandene Rotsund - Havnes og Lyngseidet - Olderdalen hadde nedgang i biltrafikken.

#### VI SLUTTER

som vi begynte — ønsker du flere detaljer og også andre innslag fra virksomheten — henvend deg til nærmeste vegstasjon, der vil du finne årsmeldingen for 1979.

ningene utløses ved radiosignaler og det nyttes en hemmelig kode slik at ladningene ikke kan utløses av uvedkommende. Det er folk fra Vegdirektoratet som har utført dette sikringsarbeidet.

Men også andre partier av veien er utsatt for snøras, alt etter vindretninger og snømengder. Dette gjelder både på den ytre og den indre del av Kaperdalsvegen.

Brøytejobben utføres av private brøytebiler og rodene deres møtes ved det raspartiet hvor sprengladninger er lagt ut. For første gang her i fylket har vi medvirket til å utstyre private brøytebiler med mobiltelefon, slik at de kan holde hverandre orientert om situasjonen. Det er nemlig bomarrangement i begge ender av Kaperdalsvegen og disse blir lagt ned når et parti av veien er igjenfokket o.l. og når rasfaren er ekstra stor.

Atle Bakke er fører av den ene

brøytebilen og vi spør hvordan han har opplevd den første vinteren?

— Nå har det jo vært særlig lite snø hittil, men enkelte ganger har det likevel vært stritt nok. Krappe svinger i stigning og med fokk ned fra fjellsidene enkelte steder gjør jo ikke brøytingen særlig lett generelt sett. Mobiltelefonen er til stor nytte og viktigere blir den om vi må sette iverk kolonnekjøring, sier Bakke tilslutt.

2 ganger har Kaperdalsvegen vært stengt hittil i vinter — begge ganger fordi været var for dårlig til brøyting. Vi hadde regnet med at denne vinteren skulle gi oss svar på de fleste spørsmål vi har stillt oss om brøyteproblematikken i dette strøket, men hittil er som sagt mange av disse uteblitt — likevel noen viktige erfaringer ha vi da fått og også kunnet anvise løsninger som forhåpentlig kan vise seg å være riktige.

Med slike slynger kan det være vanskelig å brøyte — Sifjordsbotn.



31

# Er protestaksjoner og press-grupper i forbindelse med veg-planlegging av ny dato?

## Langtlifra.

Tvertimot er denne formen for meningsytring brukt med bravur så langt tilbake i tida som i forrige århundre.

### Et eksempel:

I 1980-årene var det sterk diskusjon om valg av linje for vegen Indre Gaare — Trastad i Kvæfjord.

Det var snakk om ei øvre linje gjennom gårdene på Berg, og ei nedre linje om Borkenes.

Saxegaard hadde overtatt etter Marius Holst som Amtsingeniør for Vegbestyrelsen i Troms, og han gikk inn for den nedre linjen. Begrunnelsen for dette var bl.a. at det da ville være mulig å knytte vegen til en ny dampskipsekspe- disjon på Borkenes.

Befolkningen på Berg ville ha vegen gjennom gårdene — som før.

Etter en del forpostfektninger, ble det holdt et møte på Borkenes den 14. juli 1897, der bl.a. vegdirektør Hans Hagerup Krag og Saxegaard deltok, foruten politikere, handelsmænd, gaard- brugere og husmænd.

Det ble ført referat fra møtet, og av dette fremgår bl.a.:

Handelsmand N. Johansen:

«Forlægning af Hovedlinien til Borkenæs er uden Interesse. Dampskibet stopper saatsige for hver mands dør, om saa ønskes.»

### Drevland:

«Dampskibet gaar ikke til hver Mands Dør for at levere eller modtage Smaatteri. Der maa være en Central Dampskibsekspe- dition for Bygden, hvortil man kan have letvindt Adkomst.»

Det ble diskutert frem og tilbake, og møtet endte med at det skulle velges en 7-manns komite, og denne skulle utrede linjevalget sammen med Saxegaard.

Vegdirektør Krag reiste deretter tilbake til Christiania, og skrev så tilbake til Saxegaard den 19. august 1897. I dette brevet hadde vegdirektøren tatt standpunkt for nedre linje om Borkenes, men uttrykte samtidig at anleggsstart ville bli utsatt til linjespørsmålet var endelig avklart bl.a. i den nedsatte 7-manns komiteen.

Det neste som skjedde var at saken kom på sakliste i Kvæfjord Herredsstyre for møtet den 27. desember 1897.

Her vedtok herredsstyret mot en stemme å overlate til Vegbestyrelsen å avgjøre linjevalget. 7manns komiteen var dermed umyndiggjort.

Reaksjonen på dette vedtaket uteble ikke. Siden oppsitterne på

Berg var klar over at Saxegaard gikk inn for nedre linje, ante de nå uråd for alvor. Resultatet var en underskriftskampanje der 57 Gaardbrugere, Handelsmænd og Husmænd skrev under FOR øvre linje. En god del har skrevet under med påholden penn.

I dette protestskrivet fra januar 1898 er det bl.a. sagt: «Skulde derimod Veibestyrelsen finde at den sidst omtalte Linje (nedre) var at foretrekke istendenfor den af Her Ingeniør Holst opstukne og beregnede (øvre), protesterer vi samtlige Opsiddere paa det bestemteste mod anlæg af samme og afstaaelse af Grundertil, og paa ingen maade lade os bøie uden ved Dom, om dertil skulde være Anledning.»

Handelsmannen N. Johansen var tydeligvis sterkt engasjert, og sendte et eget brev til Vegdirektøren datert 14. februar 1898. I brevet henviser Johansen til møtet 14. juli året før, der Vegdirektøren var til stede, og Johansen skriver bl.a.:

«De udtalte Dem ikke bestemt for nogen af Linjerne, da det maaske var ont for Dem hvem De blev imod, gav De os blodt et Exempel med et Taug, der lige- som skulde være fæstet ved Endene, derefter gaar Man til Mitten og strækker, de der er for øvre Linje op, og De for nedre Linje ned, for da at vide hvor Styrken eller Flertallet viste sig at være. Nu har Vi saatsige undersøgt det paa den maade at faaet Deres Navne paa en Liste der er for øvre Linje.»

Og senere i brevet:

«—— hvorved der følgelig bliver kuns et Mindretal for nedre Linje, hvorfor vi haaber og beder Dem instendig om at De retter Dem efter Flertallets Ønske thi derved tror jeg Veien bliver til størst Nytte for Folket, og Deres Udtalte Exempel overholdes best.»

Tegner jeg med Høiagtelse Ærbødigst N. Johansen» sitat slutt.

Selv om diskusjonen ble ført i en svært høflig tone, stod nå partene hardt mot hverandre, og linjevalget måtte avgjøres høyere oppe.

Saxegaard sendte protestskrivet over til Vegdirektøren. Vegdirektøren kontaktet deretter Holst, som hadde stukket og beregnet Øvre linje. Holst var i mellomtiden blitt amtsingeniør i Vegbestyrelsen i Aust-Agder.

Sannsynligvis etter noe påtrykk fra Vegdirektøren, skrev så Holst fra Arendal, og gikk fra det han tidligere hadde sagt til fordel for øvre linje.

Også Amtsmanden i Tromsø Amt hadde linjevalget til uttalelse, og gikk i brev av 20. september 1898 inn for nedre linje.

Saken ble endelig sendt Det Kongelige Norske Departement for De Offentlige Arbeider, og i brev derfra til Vegdirektøren av 19. desember 1898 heter det:

«Ved hoslagt at oversende Gjenpart af en fra Amtsmanden i Tromsø Amt modtagen Skrivelse af 30. November sistledne, skal Departementet meddele, at man Intet har at erindre mod Valg i

Helhed af den i Hr Vegdirektørens Skrivelse af 29de September foreslaaede linje for en Del af Veianlegget i Kvæfjord, nemlig paa Strekingen fra Indre Gaare om Borkenes til Trastad.»

Brevet er underskrevet av stats- råd Løvland.

Saken var dermed avgjort. Og selv om det ennå gikk 2-3 år før anleggsarbeidet kom i gang, ble den nedre linjen bygget, til Tross for motstanden fra befolkningen på Berg. Det går ikke frem av arkivmaterialet hvordan det gikk med grunnverv, men noen retts- ak ble det nok ikke.

Det interessante med denne saken fra 1890-årene er hvordan utviklingen i saken til forveksling ligner planprosedyren av i dag i saker det står strid om (Gratangen, Vesterfjell, Sigerfjord). Det er også forbausende hvor god kontakten var mellom lokale og sentrale myndigheter, og hvor raskt posten kom frem mellom Christiania og Harstad.

Vi skal huske på at dette var før Unionsoppløsningen — tiden da alle substantiver ble skrevet med stor bokstav.

Dette gamle arkivmaterialet (og mere til) finnes for øvrig hos Grunnseksjonen på Vegkontoret.



## SAMARBEIDSUTVALGET

Samarbeidsutvalget holdt møte den 13. og 14. februar 1980 og valgte Ivar Langstrand som formann for inneværende år. Nestformann ble Odd Halvorsen.

Det var også valg på nytt medlem i forslagsnemda, idet biltilsynets representant var flyttet. Nytt medlem ble Kristian Lind ved Biltilsynet i Harstad og som nytt varamedlem Arne C. Olsen, Vegkontoret.

Under kontaktmøte med ansatte i distriktet var det spesielt trafikksikkerheten i vegarbeidsdriften som ble behandlet — et emne som fant stor interesse hos de fram møtte.

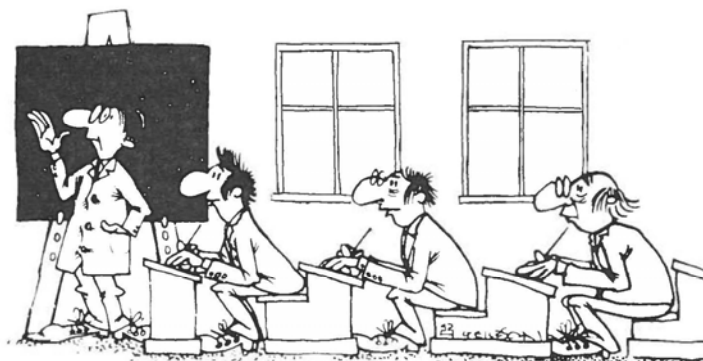
Vi viser ellers til protokoll som er sendt ut.

## KURSPROGRAMMET 1980

**Kursaktiviteten begrenses også i år både av tilgjengelige midler og stramt arbeidsprogram i alle deler av vår virksomhet. Men endel kurser blir det nå likevel og etter forslag fra opplæringsutvalgets arbeidsutvalg har vi planlagt nedenstående program.**

Noen av kursene er allerede avviklet, men her er hele programmet:

Fag	Tid	Deltakere
Regnskap	3 dg - februar	regnskapsfolk - 4nordligste fylker
Trafikkulykkes- etterforskn.	3 dg - mars	biltilsynet - (også delt. fra Nordland
Førstehjelp	2 dg - mars (2 kurs)	tj.menn i driften
Førstehjelp	2 dg - nov. (1 kurs)	tj.menn i driften
Introduksjon vegv.	2 dg - mai	nyansatte vegk./biltilsyn
Utsetting/flising	2 dg - mai	oppsynet
Transp. farlig last	2 dg - oktober	biltilsynet
Saksbehandling	5 mndr - nov. 80/ mars 81	tjenestemenn vegk./ biltilsyn i Nord-Norge
Generell vegbygging	3 dg november	tjenestemenn i driften



Verne- og miljøarb.	4 dg desember	arbeidsledere, verneombud m.fl.
Sprengning	5 dg desember	tjenestemenn i driften
Vedr. yrkesbevis	1 dg des. (3 kurs)	anleggsmaskinførere

Vegstasjonene og fagavdelingene vil være nærmere orientert om kursprogrammet.

I tillegg vil det nok bli arrangert et og annet kortere kurs i arrangement av fagavdelingene og noen tjenestemenn vil vel også bli oppfordret/eller gitt høve til å delta i kursarrangement utenfor etaten.



## FORSLAGSVIRKSOMHETEN

Sentralrådet for samarbeidsutvalg ved Statens virksomheter har sendt ut en oversikt over forslagsvirksomheten i årene 1977, 1978 og 1979.

Oversikten viser hvor mange forslag de forskjellige statsetater har behandlet i disse årene, hvor mange av disse som ble premiert, høyeste premierte enkeltforslag og tilslutt det totale utbetalte premiebeløp de samme årene.

Premiebeløpene har steget fra ca 0,6 mill kr i 1977 til 0,9 mill kr i 1979 mens antall behandlede forslag samtidig har sunket fra 2178 til 1600. Også antall premierte forslag har sunket fra 1192 til 1061. Om dette sier Sentralrådet:

«Formodentlig kan dette tolkes som et tegn på at kvaliteten i

forslagene er blitt høyere. Denne utvikling ses på som gledelig.»

Ser vi på oversikten så har Statens vegvesen (på landsbasis) behandlet 70 forslag i 1977 - 40 i 1978 - 32 i 1979. Av disse ble 32 premiert i 1977 - 35 i 1978 - 23 i 1979 og de høyeste premierte enkeltforslag har vært 8000 kr - 1900 kr - 3000 kr. Det totale premiebeløp var de samme årene 33100 kr - 27330 kr og 19200 kr.

Det er i Forsvaret og Postverket de mange forslag strømmer inn — således behandlet man i Forsvaret 560 forslag i 1979 — i Postverket 494 forslag, antall premierte var henholdsvis 380 og 342. Og i Forsvaret strøk en person av med hele kr 28300 i premie for et enkelt forslag.

Så legg hodene i bløtt, folkens!

36

## SOMMERFERIEN 1980

Avviklingen av årets sommerferie var oppe til forhandlinger i møte den 10. april d.å. mellom Troms Arbeidsmannsforening v/hovedtillitsmannsutvalget og vegadministrasjonen i Troms.

### Generelle bestemmelser

I forbindelse med ferieåret 1980/81: Tjenestemenn som ønsker lengere ferie, kan unntaksvis innvilges 4 (5) ukers sammenhengende ferie, dersom dette ikke er til hinder for vegarbeidsdriften. Søknad med begrunnelse for ønsket om forlenget ferie sendes vedkommende vegmestre/oppsynsmenn innen fredag 30. mai. Tjenestemenn som siste ferieår fikk innvilget 4 (5) ukers sammenhengende ferie, vil måtte påregne å vike plass for nye søkere i år. Avgjørelsen treffes av ledelsen i samråd med vegmestre/oppsynsmann. Vi gjør oppmerksom på ferielovens bestemmelser om å drøfte ferien med den enkelte arbeidstaker eller hans tillitsmann. Etter ferielovens § 4, første ledd, skal alle arbeidstakere underrettes om tiden for hans ferie en måned før denne tar til. Dette gjelder også den siste ferieuken. Det er viktig at disse bestemmelser blir fulgt.

### Vedlikeholdet

Ferien i ordinær drift i vedlikeholdet avvikles i 2 puljer a 3 uker i tiden 30. juni — 10. august.

For tjenestemenn født i 1920 eller tidligere avvikles ferien i 2 puljer a 4 uker i tiden 23. juni — 17. august.

For oljegrusproduksjon og dekkelegging avvikles fellesferien i tiden 14. juli — 3. august.

### Anlegg

Alle anleggsarbeidere gis 3 ukers sammenhengende ferie i perioden 1. juli — 30. september dersom det er ønsket. Tjenestemenn som er eller fyller 60 år i løpet av 1980, har krav på 4 uker i dette tidsrommet. Fellesferien avvikles i tiden 14. juli — 3. august. Arbeidsledere og tillitsmenn gis i oppdrag å sette opp ferielister for hvert oppsynsområde. Ferielistene sendes vegsjefen til godkjenning innen 1. juni 1980.

Siste ferieuke gis utenfor perioden 1. juni — 30 september etter varsel 1 måned i forveien til nærmeste overordnede. Tjenestemenn som ønsker mindre enn 3 ukers sommerferie, kan regne med villig behandling.

### Verkstedene

avvikler sin ferie i to puljer med 3 ukers sammenhengende ferie som følger:

1. pulje: fra 30. juni til og med 20. juli
2. pulje: fra 21. juli til og med 10. aug.

For tjenestemenn som er eller fyller 60 år i løpet av 1980, gis 4 ukers sammenhengende ferie, fortrinnsvis sammen med 1. pulje.



37

## Fotgjengerunderganger — Lys?

Setermoen var først ute her i fylket med å overta vegvesen - bygget gang- og sykkelveg. Det var i 1976 og det falt mange lovord fra mange hold også det kommunale — men det reiste seg også spørsmål om litt tilleggsutstyr som belysning og da bl.a. i undergangen som fører gang- og sykkelvegen til skoleområdet.

Og teknisk etat i Bardu gjorde sin egen bemerkning til avleveringsprotokollen slik:

*Vegvesen og kommunens teknisk etat vil trygge ferdselen langs E-6, og lager planer og profil i fargelagt format med koordinat y og koordinat x.*

*Over? I plan? Eller under? Kommunens styre velger det alternativ som omstunder best kan trygge de unge liv.*

*Frost i jord og harde fjell for gule menn må vike Arbeidet er kronet med hell Hvor finnes i Troms dets like?*

*Men under E-6, mellom stål og sement, ble ingen lys montert. For i vegsjefens statlige reglement sto intet om lys notert.*

*Og nå må vår frøken velge alternativ! Over? En flombelyst konflikt hard/bløt! Under? I mørket det perspektiv å møte en skjebne - verre enn død!*

## VEGVESENETS HISTORIE

er ikke bare Stortings- og fylkestingsvedtak iblandet tørre tall og åpningssermonier.

Det er i høyeste grad også den menneskelige innsats og slik vegvesenets virksomhet fortonet seg for den enkelte ansatte.

Vegdirektoratet har gitt Kjell Hegdalstrand fra Hedmark vegkontor i oppdrag å samle historie gjennom samtaler med personer fra ulike yrkesgrupper innen etaten — og da hovedsaklig fra pensjonistenes rekke.

Utenom registrering av arbeidsteknikk, arbeidsvilkår er man også interessert i vedkommendes bakgrunn, det være seg sosiale

forhold og utvikling, og alt annet som kan ha hatt betydning for den enkelte og for etaten.

Hegdalstrand vil i løpet av året antakelig også innfinne seg i Troms fylke og vi skal fra vegkontoret være behjelpelig med å finne intervjuobjekter fra arbeidssiden, oppsynsmenn, ingeniører og kontorfolk som sitter inne med viten fra arbeidslivet i gamle dager.

Er det noen av våre pensjonister (eller andre) som er villig til et intervju eller kanskje fylle ut spørrelister, så gi oss et vink — oss er Vegstikka eller vår gamle kjenning Eilif Os — vi er alle å finne på vegkontoret.

38

## VERNEOMBUD I VEGVESENET

Funksjonstiden for verneombudene utløp ved årsskiftet 1979/80. Vernelederen har i den forbindelse tatt kontakt med hovedtillitsmannen om eventuelle forandringer/nyvalg.

Ifølge hovedtillitsmannen er det små endringer i de enkelte verneområder.

Innen vedlikeholdsområdene og verkstedene er det ingen endringer, det samme gjelder biiltysnet og vegkontoret.

Det er innen anleggsområdene at endringer har forekommet. Dette skyldes muligens rokkering av arbeidsstokken og de enkelte anleggs størrelse/omfang. Vi skal senere komme tilbake til disse.

AMU har tidligere pålagt samtlige

verneombud å avgi årsrapport om verne- og miljøarbeidet.

I denne forbindelse har vernelederen i brev til verneombudene av 4.2.-80 anmodet om at årsrapportene måtte foreligge innen utgangen av februar måned.

Ved fristens utløp var det innkommet rapport fra bare 12 av våre 43 verneombud. Rapporteringen er langt dårligere i år sammenlignet med forrige år. Hva årsaken til dette kan være er vanskelig å si.

Samtlige verneombud har nå også fått tilsendt spesielt rapport-skjema som skal benyttes under ombudenes inspeksjoner i de enkelte verneområdene.

Resultatene av de innkomne rapporter vil bli fremlagt for AMU. Vernelederen.

## NYE HÅNDBØKER

Vi har fått tilsendt forhåndsmøte for nye håndbøker fra Vegdirektoratet og det er fortsatt Loyd Lauritsen ved vegkontoret som er vår kontaktperson.

- Nr. 013 - Hefte 1: Ungdom og arbeid  
 Hefte 3: Sveising og skjæring  
 Hefte 4: Trykkluft  
 Hefte 6: Sliping  
 Hefte 9: Helsefarlige stoffer og gasser  
 (Limfrest/ryggstiftet i A5-format)

Dette er prøvehefter i vegvesenets håndbokserie om verne- og miljøspørsmål og kommer inn under del 2 som omfatter verksteder, kontrollhaller, garasjer og lager. Utgivelsen av heftene skjer i nært samarbeid mellom vernelederen i enkelte fylker og Vegdirektoratet.

39



Ansvarlig for den videre oppfølging av dette heftet er verneleder i Hedmark, Jac Erik Gjelten.

Vi ønsker å vinne erfaring med denne type hefter, og ikke minst er det viktig at innholdet blir for slike spørsmål i det daglige.

Vi ber derfor alle som får heftene om å gå kritisk gjennom dem, gjøre merknader der det er feil, se etter om ting er utelatt, påpeke det som må forklares bedre o.s.v.

Ta deretter kontakt med den ansvarlige redaktør for det enkelte hefte, eller en av de andre i redaksjonsområdet.

Senere utkommer: Hefte 2: Krav til bygninger  
Hefte 5: Løfteinretninger og redskap  
Hefte 7: Truck- og truckkjøring  
Hefte 8: Brannvern  
Hefte 10: Fysiske miljøfaktorer og målinger  
Hefte 11: Personlig verneutstyr  
Hefte 12: Førstehjelp

#### Nr. 047 - Drifts- og kostnadsoppfølging (Ryggstiftet A4-format)

Formålet med denne håndboka er først og fremst å gi en oversikt over hva vegvesenets regnskaper gir av resultatlistor for anleggs- og vedlikeholdsdriften og hvorledes disse resultatlistor kan brukes i drifts- og kostnadsoppfølgingen.

Oversikten er tenkt spesielt for anleggsbestyrere, driftsplanleggere og oppsynsmenn på anlegg og for distriktsledere, vegmestere og oppsynsmenn i vedlikeholdet.

Håndboken omfatter bearbejdede utgaver av foredrag som ble holdt på de regionale konferanser høsten 1978 og våren 1979 om bruk og videreutvikling av regnskapssystemet.

40

#### Nr. 062 - Materialkrav (Ryggstiftet i A5-format)

I forbindelse med revisjonen av vegnormalens del om Trafikkavvikling (Håndbok -050) ble det besluttet å ta ut kapittelet om Materialer og opphenging for trafikkskilt og gi ut dette som eget hefte.

I disse retningslinjer er det også tatt med spesifikasjoner på annet utstyr som benyttes på og ved veg.

Første opplag omfatter følgende avsnitt:

Trafikkskilt  
Bakgrunnsoppmerking  
Sperrmaterieil  
Verneutstyr  
Vegmerkemaling  
Thermoplast

Senere tar en sikte på å utarbeide spesifikasjoner for skiltbelysning, kunststolper, variable skilt, vegrekkverk og belysning.

Retningslinjene er ment å være et hjelpemiddel i forbindelse med anbuds-/tilbudsinnhenting og ved kontroll av leveranser.



41

## Personal ~ Nytt

### TILTREDELSE: Utedriften:

Kjærvald Lundberg er tilsatt som vegmester i vedlikeholdsområde 7.

Torstein Pettersen er tilsatt som oppsynsmann etter Lundberg i område 7.

Sverre Sandstrand er tilsatt som vegmester i vedlikeholdsområde 3.

Kristian Fredriksen er tilsatt som tjenestemann i vedlikeholdsdriften på Senja.

Max E. Hansen tiltrer som oppsynsmannsassistert i anleggsdriften i nord-fylket fra 14/4 d.å.

### FRATREDELSE: Utedriften:

Fratrådt med pensjon: Reidulf Pedersen, Grunnfarnes 1/1-80.

Vi gratulerer!

#### Med 50-års dagen:

Martin Eriksen, Åsli, Langnes, Tromsø 15/5.

Leif Larsen, Nordmannvik 4/6.  
Kari Bottolfsen, Stuertvn. 4, Tromsø 14/6.  
Helge Luneborg, Gullhav, Moen 22/6.

42

#### Med 60-års dagen:

Knut Tune, Bardu 20/5.  
Sigurd Hole, Kveldsolvn. 9, Skjervøy 8/6.  
Ulrik Hansen, Lyngseidet 25/6.

## VEG-SPORT



### VEGMESTERSKAPET PÅ SKI 1980

hadde også jubileumspreg over seg — det var det 10. i rekken. I år gikk det av stabelen i Nordkjosbotn lørdag 15. mars og hadde samlet bra deltakelse.

Godt vær og eller problemfrie forhold.



Som vanlig opererte vi med gjesteklasser for ektefeller og avkom. *Lagpokalen* gikk denne gang til Setermoen ved Oskar Kollen, Terje Øvergård og Oddvar Skogstad —

samlet tid	- 58,08
2. Finnsnes	- 58,21
3. Vegkontoret	- 59,35
4. Vegsentralen	- 59,38
5. Harstad	- 59,42
6. Nordkjosbotn	- 60,52
7. Tromsdalen	- 62,03

Klassevinnere i gjesteklassen ble for piker:  
Torunn Øvergård - Line Sivertsen.

Gutter:  
Kennet Hansen - Olav Hauge - Frank Hemmingsen - Svein Erik Hansen - Ole Magne Kollen.

Damer:  
Damer:  
Rigmor Hansen - Ingunn Øvergård - Eva Nilsen.

Harry Pettersen som også har gått Birkebeiner-rennet i år.

43

## Resultater ellers for de beste:

### Kl. 20-35 år:

1. Geir Østvik, Vegkontoret	19,32
2. Finn H. Eriksen Kar- vonen, Nordkjosbotn	19,48
3. Helmer Heimdal, Tromsdalen	20,23
4. Olav Sæter, Vegkontoret	22,50
5. Svein Aho, Vegsentralen	23,11
6. Ivar Henriksen, Nordkjosbotn	23,17

Birger Sivertsen stadig med.



### Kl. 36-42 år:

1. Sevald Storbakk, Vegsentralen	17,33
2. Oskar Kollen, Setermoen	18,48
3. Bjørn Stiberg, Vegkontoret	18,54
4. Ole W. Hansen, Storslett	20,25
5. Arne Hemmingsen, Nordkjosbotn	20,27
6. Eidar Rasmussen, Finnsnes	20,51

### Kl. 43-50 år:

1. Herleif Hansen, Finnsnes	19,21
2. Sigmund Ingebrigtsen, Finnsnes	19,29
3. Harry Pettersen, Harstad	19,34
4. Terje Øvergård, Setermoen	19,59
5. Ansgar Indag, Tromsdalen	21,45
6. Arne Antonsen, Tromsdalen	22,30

44

Kl. 51-55 år:	
1. Oddvar Skogstad, Setermoen	21,56
2. Arne Nilsen, Harstad	22,04
3. Rolf Eriksen, Nordkjosbotn	22,32

4. Almar Kaino, Vegkontoret	22,34
5. Birger Sivertsen, Vegsentralen	22,48

Finn H. Eriksen Karvonen var ikke langt unna klasseseier.

Simon Sletten har smil til overs.



45

### Kl. 56-60 år:

1. Karl Skogstad, Setermoen	28,38	3. Oddleif Skogstad, Nordkjosbotn	27,36
--------------------------------	-------	--------------------------------------	-------

### Kl. over 60 år:

1. Olav Nilsen, Harstad	22,54	4. Olav Solvang, Finnsnes	29,22
2. Simon Sletten, Setermoen	27,10	5. Hermod Johnsen, Finnsnes	29,46

I anledning 10-års jubileet hadde B.I.L. «VEG» fått laget en plakett som ble delt ut til samtlige deltakere.

Hans Østerås og Hermod Johansen - for ordens skyld, sistnevnte i 1. runde.



46



De første «spadestikk» på rv 24 i Spansdalen ble gjort i 1979. Oskar Kollen t.v. og Per Pedersen i anleggsprat på rv 851.



47