

C

ADRESSEENDRING

Eventuelle adresseendringer sendes
Statens Vegvesen, Troms, Vegkontoret.
Dette gjelder også pensjonister.



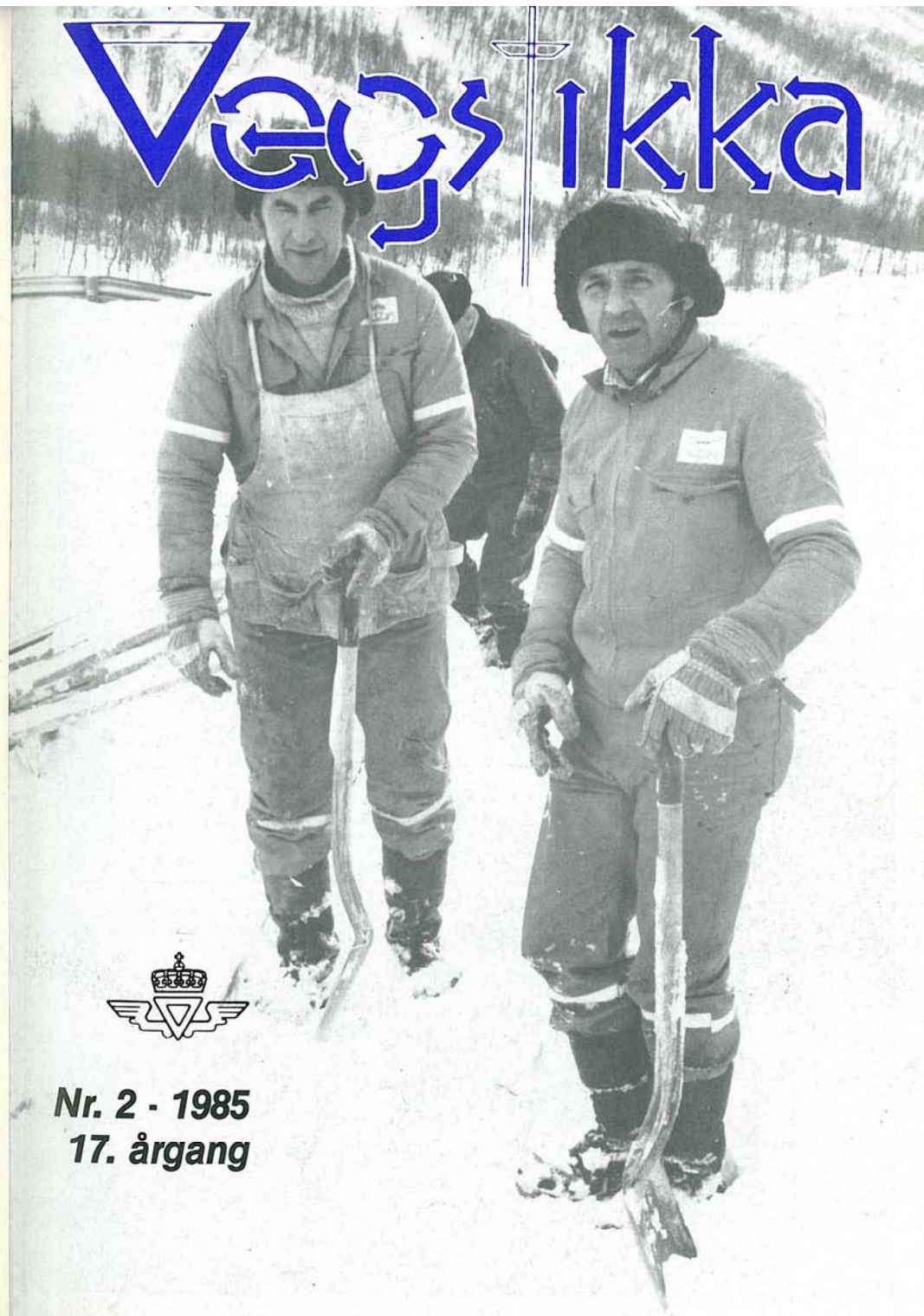
Er det noen snille barn her?



Du grønne glittrende tre goddag ...



Ha det, nisse!



Vegs ikka



Nr. 2 - 1985
17. årgang

INNHold

Mer penger og større aktivitet	3
Dekkeleggingsprogrammet 1985	6
Forsvaret og vegbruk	7
Bilbeltekampanjen 1985	9
Bruker du bilbelte?	10
Ulovlig å kjøre snøscootere på trafikerte veier	10
Fagutdanning i EDB	11
Fergeleie Bellvika — Vengsøy	12
Minneord	12
Tufter fra 1700-tallet i veglinjen	12
Finstofføkning i grusbærelag	14
Brev fra Gammelredaktøren	15
Om rasomlegging og Madan Dal bru	16
Kjøretøykontroll på vegvesenets verksteder	17
Tenk på helsa di!	17
Rasteplasser	18
Det lysner i Harstad	18
Ferieavviklingen 1985	19
Veg-sport	19
Ordet Fritt	20
Velferdsmidlene 1985	21
Om informasjonsrutinene	22
Verksted på hjul	22
Bardu vegstasjon	23
Personal-nytt	23



FORSIDEN

Alfred Seppola og Trygve Høiset. H.

Endringene i Norsk Vegplan 1986-89

Mer penger og større aktivitet

Departementets forslag til investeringsprogrammet for kommende 4 års periode gir 163 mill kroner mer til Troms enn våre opprinnelige rammer. Det betyr at vi kan vente større aktivitet. Anleggsdriften vil bli mer konsentrert og vedlikeholdsdriften mer trafikkrettet med en vedlikeholdsstandard mer prioritert etter trafikk mønsteret.

Samferdselsdepartementets forslag skal behandles i Stortinget til våren. Selv om NVP ikke er et bindende budsjett vil prioriteringen her være en meget viktig rettesnor for kommende budsjettår.

Store uttellingene ligger riktignok bundet i de store bruprojektene

55 mill kr til Kvalsundbrua
14 mill kr til Maursundbrua

— De endringer som fylkestinget foretok til vårt forslag var at bruprojektene skulle forseres på bekostning av andre vegformål. Nå får vi begge deler, sier driftssjef Eiliff Mathisen.

— Vi kan regne med aktivitetsøkning. Hvor mye avhenger også av fylkesvegbudsjettet, men det ser også her bedre ut enn vi regnet med tidligere. Riksvegbevilgningene er mer sikre.

Få, men store anlegg

— Mathisen sier:

Sterkere konsentrasjon av anleggsdriften er det mest karakteristiske for tiden som kommer. Anleggene vil bli få og konsentrerte. Vi får kjerneområder som Harstad, Skånland, Finnsnes og Senjaregionene. Like-

så på E6 i Balsfjord og E78 mot Tromsø.

Utbedringen av rv. 858 i Malangen vil bl.a. bli forsterket. I nord-fylket vil aktiviteten bli heller lav. I slutten av perioden vil nye Bergmo bru i Nordreisa komme.

Store anlegg med kort byggetid vil prege driften. Det er i tråd med hovedretningslinjene når det gjelder produktivitetsvekst. Vi må være mest mulig profesjonell og konkurransehensynet kommer sterkt inn i

Det stilles stadig store krav til ledelsen. Her fra kurs for oppsynet.



bildet. Entrepriese/egenregidrift vil bli nøye vurdert.

— Hva kommer det til å bety for den enkelte arbeidstaker?

— Det vil nok innebære mer pendling selv om vi i arbeidet med langtidsplanen vil prøve å få en geografisk fordeling av egenregidriften til de områder vi har mange ansatte og et sterkt anleggsmiljø.

Men det er et klart uttalt mål at det skal være plass både for privat- og egen drift. Med den arbeidsstyrken vi har vil jeg tru at vi kan ha en fornuftig egenregidrift og likevel ha et rimelig marked for entreprenørene.

— Skal vi øke bemanningen?

— Dersom Stortinget slutter seg til forslaget slik det foreligger, ser det ut til at dagens anleggsbevilgning omtrent kan opprettholdes. Dvs. nyinntak i takt med avgangene. Det har vi jo ikke hatt på lang tid.

Men den stedlige arbeidsledelsen vil bli styrket på bekostning av vegkontorets administrasjon. Med stor daglig omsetning og hurtige avgjørelser som må tas, ligger det i sakens natur at dette er nødvendig. Vi vil derfor opprette et mindre antall anleggslederstillinger ute. Oppleg-

Erling Ballovarre og Rolf Hanstad i arbeid med Røyelelv bru i Nordreisa.

Vedlikehold i Rotsund, Bjørn Helge Farstad til v. og Bjarne Larsen.



Ny Bergmo bru i Nordreisa vil komme i slutten av perioden.

get med driftsform og ledelsesdisposisjon vil være klar ut på forsommeren.

Vegvedlikeholdet mer service- og beredskapsbetont

Vedlikeholdet vil bli mer trafikkrettet og standarden mer differensiert. Det er generelle mål gitt i Stortingsmeldingen. Vedlikeholdsstandarden må prioriteres etter utnyttelsen av veggen. Det krever en holdningsendring og en annen måte å tenke på.

Etter min mening skjer det en mer tilnærming mellom vedlikeholdets og biltilsynets oppgaver. Riksvegnettet er blitt bedre. Vi har fått fast dekke på lik linje med resten av landet. Det blir mindre anleggsaktivitet i vedlikeholdets regi. Skilting, oppmerking, renovasjon og vegmeldingstjeneste vil det bl.a. legges mer vekt på, likeså trafikkfarlige forhold og dekkstandarden på hovedvegnettet.

Gjennomgående transportruter

Vegnettes standard har stor betydning for transportøkonomi, bosetting og næringsutvikling. 10 tonns akseltrykk utenom teleløsningen på de viktigste vegruter (E6, E78, rv. 19 og rv. 83) vil være en realitet i slutten av perioden.

Ved å få fjerntrafikken bort fra tettstedene oppnår vi større trafiksikkerhet (eks. Storsteinnes og Evenskjer). Det er viktig å dokumentere resultater og ikke bare behovet for pengene. Vi må legge vekt på å dokumentere effekten av bevilgningene, dvs. at vi virkelig får utført på veggen det som er forutsatt og helst mer til.



I vegplanen legges det stor vekt på at vegvesenet skal ha en produktivitetutvikling på linje med samfunnet forøvrig, og at vi kan påvise med tall hvordan produktiviteten utvikler seg.

Det er ikke noe nytt at det stilles krav til vegvesenet om best mulig utnyttelse av ressursene, det har alltid vært gjort. Kravene er slett ikke så urimelige at de ikke kan oppfylles med god innsats fra alle hold.

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for perioden 1986-89 for Troms fylke.

Rv nr.	Strekning	1982-85	1986-89
		Bevilg.	Samferds. dep. forslag
Ev 0006	Nordland gr.- Finnmark gr.	78,5	77,7
Ev 0078	Rgr/Helligskogen - Olderb. XE6	—	—
Ev 0078	Nordkjosbotn XE6 - Tromsø	52,8	79,2
Rv 0019	Nordl. gr. - Nordl. gr./Langvassd.	—	59,5
Rv 0083	Tjeldsund bru X19 - Harstad	50,8	49,1
Rv 0084	Fossbakken XE6 - Nordstr. X86	5,4	34,2
Rv 0086	Andselv XE6 - Gryllefjord	25,2	98,0
Rv 0087	Elverum XE6 - Øvergård XE6	—	6,1
Rv 0091	Olderdalen XE6 - Fagernes XE78	27,9	6,6
Rv 0824	Breistrand X19 - Nordland gr.	5,2	—
Rv 0825	Tjeldsund bru - Hilleshamn	14,3	—
Rv 0825	Hilleshamn - Langmyra XE6	49,6	—
Rv 0829	Grov X825 - Nordland gr.	—	—
Rv 0848	Tennevold X84 - Sørrollnes fk	—	—
Rv 0849	Gåre X850 - Borkenes	—	—
Rv 0850	Harstad sntr. - Langvassbukt	31,2	2,7
Rv 0851	Brandvoll XE6 - Sjøveggen X84	—	6,0
Rv 0852	Elvevoll X84 - Brøstadbotn	8,4	—
Rv 0853	Andselv XE6 - Bardufoss fpl.	—	—
Rv 0854	Rundhaug X87 - Målsnes	—	2,8
Rv 0855	Buktamo XE6 - Finnjordbotn	2,6	—
Rv 0856	Finnfjordeidet - Fredheim	10,8	—
Rv 0857	Øverbygd X87 - Heia XE6	—	—
Rv 0858	Storsteinnes - Larseng X862	12,2	38,5
Rv 0859	Skjæret X858 - Tennes	—	—
Rv 0860	Islandsbotn - Stonglandseidet	12,1	22,4
Rv 0861	Silsand X86 - Melfjordaksla	32,4	—
Rv 0862	Tromsøbrua - Bakkejord bru	14,4	—
Rv 0863	Kvaløysletta - Skåningsbukt	14,5	—
Ra 0863	Bru over Kvalsundet	—	55,0
Rv 0865	Storslett XE6 - Bilto	—	16,0
Rv 0866	Langslett XE6 - Skjervøy kai	14,4	2,2
Ra 0866	Bru over Maursundet	—	14,0
Rv 0867	Samamoa - Fenes fk	—	16,2
Rv 0868	Oteren XE6 - Lyngseidet X91	32,7	—
	Tiltak for kollektivtrafikken	—	—
	Gang- og sykkelveger	38,5	27,8
	Spes. trafiksikkerhetstiltak	—	9,0
	Spesielle servicetiltak	—	—
	Støyskjerming	—	—
	Refusjoner	—	—
	Til disposisjon	6,5	—
	Ufordelt	—	—
Investeringer totalt		540,4*	623,0

* I tillegg er det i 1985 gitt bevilgninger til ekstraordinært investeringsprogram for Nord-Norge.

Bevilgningene har gått til følgende prosjekter:

Ev 6	Nordland gr. - Finnmark gr.	1,5 mill kr.
Ev 78	Nordkjosbotn - Tromsø	3,0 mill kr.
Rv 86	Andselv - Gryllefjord	2,0 mill kr.
Rv 87	Elverum - Øvergård	4,0 mill kr.
Rv 91	Olderdalen - Fagernes	2,0 mill. kr.
Til sammen		12,5 mill kr.

DEKKELEGGINGS-PROGRAMMET 1985

Årets dekkesevangelium ser ut til å bli den største vi har hatt i Troms fylke. Vi har planer for legging av ca 360 km dekker på riks- og fylkesveger. Av dette er ca 260 km fornyelse av gamle slitedekker. I tillegg kan det bli økning i antall km fornyelse av faste dekker.

Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

Grusproduksjonen

I sesongen skal vi produsere ca. 130.000 m knust grus i egen regi. I Tyttebærvik 50.000 m, Vebostad 20.000 m, Rognmoen 22.000 m, Lullemoen 30 000 m og Tamok 4-5.000 m. Grusen skal brukes som veggrus, bærelagsgrus og som tilslagsmaterialer i Vegdekker. Vi skal også kjøpe grus fra private entreprenører.

Oljegrus/asfalløsningsgrus. Produksjon

I 1985 skal vi produsere 53.000 TN oljegrus og 36.000 TN asfalløsningsgrus. Produksjonen skal fordeles på to verk og tre produksjonssteder. Oppstart i slutten av mai i Tyttebærvik og på Storslett. Produksjonen i Tyttebærvik skal gå fram til ferien. Etter ferien blir det oppstart i Rognmoen, enten med samme verk som i Tyttebærvik eller med nytt trommelblanderverk. Masser som produseres før ferien skal

legges ut på 40, 1 km veg, etter ferien på 65,4 km veg. Utleggeren vil kjøre på to skift fra oppstart ca. 3. — 4. juni til medio september. Etter denne tid er det mørket som forhindrer legging på kveldsskift. Kjøring på formiddagsskift med to utleggere blir da aktuelt.

Oppstartparsell blir fornyelse av: Sjøvegan - Salangverket. Deretter fornyelse i Brøstadbots sentrum, Silsand - Islandsbotn Rislamoen - Nordkjosbotn Storsteinnes - Skjæret Omlegging ved Loddbukta (nylegging) Kvalvika - Lyngdeidet Lyngseidet - Svendsby Omlegging ved Birtavarre og Rot-sund

Etter ferien kommer fornyelse av: Rundhaug - Målselv bru Olsborg - Minde

Buktamo - Karlstad Sørreisa - Finnjordbotn Andselv - Sørreisa Brandvoll - Sjøvegan Tennevoll - Sjøvegan (nylegging) Olderdalen - Langslett

Og nylegging på følgende parseller:

Eidebukt - Ravelseid Storslett - Tømmernes Røyelv bru Eidkjosen - Henrikvik Larseng - Straumbukt Nordfjordeidet - Meistervik

Samtlige av parsellene som skal fornyes skal freses.

Ottadekkelegging — egen regi

Det skal legges ca. 82 km med dobbel overflatebehandling og ca. 9 km penetret bærelag i egen regi i 1985.

Vi regner med oppstart 3. juni og med 3 ukers ferie fra 15. juli.

Første parsellen blir 5,2 km nylegging på rv. 859 Skjæret - Tennes.

Videre fornying på Rv. 84 Fossbakken - Tennevoll, Rv. 854 Minde - Målsnes, Fv. 294 Andersdalsvegen, Fv. 57 Ersfjordeidet - Grøtffjord og siste parsellen før ferien blir Fv. 184 Sørølvmo - Nordfjordbotn med ca. 10 km. Samtlige av parsellene som skal fornyes skal freses i egen regi.

Dekkearbeider til entreprenører

Som tidligere år er alt av varmasfaltarbeider satt bort til entreprenører, ialt ca. 46 km. Det skal i tillegg legges ca. 60 km oljegrus/mykasfalt og ca. 74 km med ottadekker av entreprenører.



Forsvaret og vegbruk

Forsvaret er storforbruker av vegnettet i Troms. I Bardu-området og Indre Troms er dette særlig merkbart. Troms Landforsvar kjørte 6,5 millioner kilometer på vegene i 1984. Med ca 1000 stasjonære kjøretøy

og flere øvelser i året får vegnettet endel skader, men stort sett går det bra. Samarbeidet mellom vegvesenet og Forsvaret er godt.

I 1984 betalte Troms Landforsvar 2,5 mill kroner i form av avgift på bensin.

Det er øvelsene som først og fremst trekker kjøretøyene fram på vegene. Storøvelsen ifjor vinter kostet Forsvaret 1,6 mill kr. i vegavgift.

Men bilene ruller ellers også. Transportsjef Hagen i Troms Landforsvar har regnet ut hvor mye de forskjellige grupper kjøretøy har gått på vegene i Troms i 1984. Han legger tallene fram for oss.

Millitærtilllegg som kompensasjon for slitasje?

Oberst I/TLF-sjef Lerheim sier bl.a.:

— Vi har et utmerket samarbeid med vegvesenet. Hovedvegnettet er godt utbygd. Vedlikehold og standardheving er nå det viktigste. Vi ødelegger dessverre endel. Vegene får en ekstra belastning av oss, især under øvelser. Vegvesenet i Troms burde fått et millitærtilllegg som en kompensasjon for slitasjen.

Vi vet at vegkontoret i 1984 fikk 3 millioner kroner etter millitærøvelsen "Avalanse Express" for skader på faste dekker. Skadene skjedde i Rossfjord- og Finnjordbotn-området. En amerikansk bergningsvogn kjørte av en eller annen grunn flere mil med ispigge. Hele vegruta hvor bergningsvogna kjørte ble skadet, ca 125.000 hull i vegbanen ble resultatet. Ispiggene hadde gått 4-5 cm ned i det faste dekket og revet opp store asfaltstykker.

Lette hjulkjøretøy, jeep osv.	3,2205 mill km.
Tunge hjulkjøretøy	2,9 mill km.
Lette beltevogner	0,35 mill km.
Tunge beltevogner	0,25 mill km.

Denne skaden ble betalt etter kostnadsoverslag fra vegvesenet.

— Direkte skader blir dekket. Men utover dette — får vegvesenet i Troms ekstra tildeling eller millitærtilllegg p.g.a. stor belastning på vegnettet?

Vi spør vegsjef Solberg.

— Det er ingen direkte sammenheng mellom Forsvarets vegbruk og bevilgningene.

Men Forsvaret har et betydelig vegbruk og er med å øke trafikktallet. Dette er et moment som ofte er nevnt i budsjettbehandlinger administrativt og i fylkespolitiske sammenhenger. Men det er ingen ting som tyder på at vi i Troms fylke kommer heldigere ut og får større bevilgninger av den grunn.

En annen ting er at Forsvaret er lett å samarbeide med. De har et systematisk og etterrettlig system — også i vegbruk. De holder seg godt til regelverket og dette er med å beskytte vegene.

Øvelser

Vi trenger en rekke dispensasjoner fra veglovens generelle bestemmelser om bred og tung last, sier transportsjefen.

Ved tungtransport bruker vi trailer så langt dette er mulig. Vi oppnår mindre slitasje både på veg og kjøre-

tøy. Tungtransporter og øvelser har vi lang forberedelse på og dispensasjoner søker vi i god tid.

Vi har god kontakt med vegkontorets Reidar Skjelmo og med biltilsynets folk både før, under og etter øvelsene.

De fleste øvelsesområder har et omfang på ca 30 mil. Vi skifter områder for at ikke belastningen stadig skal foregå på en plass i fylket.

Men under en øvelse er det ikke til å unngå at vi må gå utenom planene. Vi kan få bruk for å kjøre på vegstubber vi mente å klare oss uten. Da må ekstra kontakt tas. Vi synes det går greit. Kanskje vegkontoret mener noe annet. På grunn av beredningssystemet skifter ledelsen i Forsvaret ofte. Mange spørsmål og problemstillinger kunne vært unngått om staben var mer stabil.

Kjøretøy som brukes i krigføringen er ofte skodd for terrengkjøring. Det hender at stridsvogner må foreta plutselige avskjæringer, og da kan det gå hardt utover vegkantene.

Vi er klar over det, men det kan vanskelig unngås helt. En øvelse må være så realistisk som mulig.

Skadeoppgjør

Alle avdelingene har skadeoffiserer som registrerer skadene. Vi reparerer



Dispensasjoner drøftes før øvelsene.

er de etterhvert om det er mulig, da har vi ressursene på stedet. Men alt kan ikke tas med det samme. Ofte må det bli sommer før skadene

kommer fram. Vi skriver ut skaderapporter med de berørte. Veger kan ikke lage. Det har vi ikke utstyr til. Men en skogsveg kan vi gjøre om til

Ispiggene på stridsvognene er ikke bra for vegdekket.



"motorveg". Det hender. Ellers har vi biler, utstyr og kapasitet til å hjelpe folk i et knipetak. Vi gjør det så gjerne. Men vi må være litt forsiktede der for ikke å gå andre i nærheten slik at noen kan miste fortjeneste.

Trafikksikkerhet

— Den vanlige trafikant irriterer seg mange ganger over kolonnekjøring som forsinker trafikken. Vi har jo også fått mange strekninger med 90 km/t fartsgrense —

— Kolonnekjøring kan vi ikke unngå. Men den er nøye regulert, bl.a. i samarbeid med politiet. Regulert kolonnekjøring kan være trafikksikkerhetsmessig bedre enn enkeltkjøringer. Vi legger vinn på unødig stopp.

— Hva gjør Forsvaret ellers på det trafikksikkerhetsmessige plan?

— Vi er sterkt opptatt av trafikksikkerhet og har gått ut med flere konkrete tiltak. Alle vognførere gjennomgår et program som er godkjent av Vegdirektoratet for å få dispensasjon for å kjøre tyngre kjøretøy.

Vi jobber bevisst for trafikksikkerhet og driver spesiell kampanje i Troms Landforsvar.

En undersøkelse viste at 12-13 soldater ble drept i 1983 i kjøring til og fra militærforlegningen i private biler. I 1984 var det 4 personer. Som et ledd i kampanjen har vi jevnlig sikkerhetskontroller av soldatenes private biler.

Planarbeid og beredskap

Forsvaret må vite alt om vegnettet i Troms. De kontaktes ved planleggingen. Ikke akkurat for å bidra med vegtekniske råd, men detaljplanene må vurderes ut fra Forsvarets særinteresser. Utbedringer, omlegginger og vegenes bæreevne fordrer kontakt både med vegvesenets vedlikeholds- og planavdeling.

Bruregistre, ferjeleier og beredskapskaier er viktige elementer i Forsvarets beredskap i tilfelle krig. Overingeniør Martin Eriksen hos oss er kontaktperson for dette. Han orienterer videre til oppsynet om Forsvarets aktiviteter langs vegnettet, om øvelser i kommunikasjonsødeleggelser o.l.

Han bistår også Forsvaret med innhenting av pristilbud o.l.

Bilbelte kampanjen 1985

Bruk bilbelte — også i baksetet



Fra 1. mars i år ble det påbudt med bilbeltebruk i baksetet for alle personbiler som er registrert etter 1. januar 1984.

Dette påbudet gjelder for personer over 15 år, og det er den enkelte passasjer som er ansvarlig for bruk av belte.

Men også barn under 15 år bør bruke bilbelte i baksetet. Risikoen for å skades når du sitter i baksetet er nemlig like stor som i forsetet.

Av de barn som ikke har brukt bilbelte har hele 90 % blitt skadd, i motsetning til 20 % ved bruk av bilbelte.

Kampanjen for bruk av bilbelte vil vare fram til månedsskiftet juni/juli. Vegdirektoratet, Trygg Trafikk og politiet vil i denne tiden jobbe aktivt med informasjon om nødvendigheten av bilbeltebruk.

Rikard Mortensen bak selene.

vi bruker bilbelte



— også i baksetet

I 99 % av ulykkestilfellene har det vist seg at det å sitte fastspent har vært en fordel.

Trafikken øker stadig, bilene blir bedre utstyrt og hastigheten øker. En trafikulykke kan medføre alvorlige skader og dødsulykker er daglig lesestoff i avisene.

Vi plikter å ta vare på oss selv og våre medpassasjerer.

Derfor: **Bruk bilbelte — også i baksetet.**

Gebyret for ikke-bruk av bilbelte er kr. 200,-, i tilfelle det kan inspirere ytterligere til bilbeltebruk!

I 99 % av ulykkestilfellene har det vist seg at det å sitte fastspent har vært en fordel.

Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

Havrekjeks

1 kg havregryn
1/2 kg margarin
350 gr. sukker
1/2 l kulturmelm
2 ts hjortesalt
1 ts natron
1/2 kg hvitemel ca.



Bruker du bilbelte?

Vi har stilt spørsmålet til noen "vegvesen-folk".

Liss Lauritzen,
Arkivet, Vegkontoret:

— Jeg bruker alltid bilbelte. Det er en selvfølge for meg å ta det på. Påbudet om bruk av bilbelte i baksetet er svært fornuftig og en nødvendig forsikring mot ulykker. Det er jeg selv et godt eksempel på. For flere år siden var jeg i en alvorlig bilulykke, og jeg satt i baksetet. De som satt i forsetet brukte bilbelte og fikk ingen skade. Jeg derimot ble kastet over setene og ut gjennom vinduet. Skadene jeg fikk har fått meg til alltid å forstå nødvendigheten av bilbeltebruk, absolutt også i baksetet.



Dagfinn Brønnlund Nilsen,
vedlikehold, vegkontoret:

— Joda, jeg bruker bilbelte og ser absolutt fordelene ved bruken. Ellers har jeg montert belter i baksetet, og prøver å påvirke ungene til å bruke de. Det kan jo være et problem i blant, ikke minst fordi de blir sittende så mye i ro.

Jeg synes ellers at det virker fornuftig at bilbelte skal brukes i baksetet også.



Rikard Mortensen,
vedlikeholdsarbeider, område 8:

— Ved kortere strekning bruker jeg ikke belte i tjenesten, bare ved lengere kjøreturer. Her i distriktet har vi ikke tjenestebiler med baksetebelter.

Ellers er jeg blitt bedre og bedre til å ta selene i bruk. Det gikk litt tregt til å begynne med. Kona er konsekvent. Hun bruker alltid bilbelte.

Ulovlig å kjøre snøscootere på trafikerte veier

Snøscootere er livsfarlige på glatte og isete veier. De er beregnet for å kjøre i terreng. Hardt underlag gjør at bremse- og styremekanismen ikke fungerer godt nok. Det er forbudt å kjøre på de mest trafikerte veier i Troms fra 15. mars 1985.

I Finnmark fylke har forbudet vært praktisert i ett år. Det ga godt resultat trafikksikkerhetsmessig og andre fylker — også i Sør-Norge — vil komme etter.

I Troms har vi registrert ca. 3000 snøscootere (beltemotorsykler). Av disse er tredjeparten å finne på Svalbard.

Forskrifter om bruk av beltemotorsykkel (snøscooter) på visse offentlige veier i Troms fylke er utarbeidet og vi gjengir dem i sin helhet:

"Vegsjefen i Troms har den 18. februar 1985 i medhold av Kongelig resolusjon av 30. november 1984 § 1 jfr. vegtrafikkloven av 18. juni 1965 nr. 4 § 7 første ledd fastsatt følgende forskrifter for bruk av beltemotorsykkel (snøscooter) på offentlige veier i Troms fylke.

§ 1

På følgende vegstrekninger i Troms fylke er bruk av beltemotorsykkel (snøscooter) forbudt:

- E 6 Nordland grense — Finnmark grense
- E 78 Finnland grense — Tromsø
- Rv. 19 Nordland grense — Evenes — Nordland grense, Sandtorg
- Rv. 19 Nordland grense — Gullfjordbotn — Nordl. gr., Langvassbukt
- Rv. 83 Tjeldsund bru — Harstad
- Rv. 84 Skøelv — Sørreisa
- Rv. 86 Andselv — Islandsbotn
- Rv. 87 Elverum — Øvergård
- Rv. 847 Sætermoen — Viking vegdele
- Rv. 850 Harstad — Refsnes — Langvassbukt
- Rv. 851 Sjøvegan — Brandvoll
- Rv. 854 Olsborg — Rundhaug
- Rv. 855 Buktamo — Finnfjordbotn
- Rv. 865 Storslett — Bergmo bru
- Rv. 866 Langslett — Skjervøy

§ 2

Forbud mot kjøring etter § 1 gjelder ikke ved kryssing av veg på kortest mulig strekning og heller ikke når kjøring på veg er nødvendig på grunn av terengforhold.

Før innkjøring på veg etter første ledd skal føreren stanse beltemotorsykkelen. Føreren har vikeplikt for trafikanter som befinner seg på veggen.

Kjørefarten må under ingen omstendighet overskride 20 km i timen ved kjøring etter første ledd.

§ 3

Uten hinder av forbud hjemlet i § 1 er bruk av beltemotorsykkel på offentlig veg tillatt i samband med:

- a) Poliiti-, ambulans-, brann-, rednings-, helse- og veterinærtjeneste
- b) Kjøring som nødvendig del av reindriftsnæring
- c) Offentlig post- og teletjeneste
- d) Forsvarets øvelser, forflytninger og transporter, og
- e) Kommunal og fylkeskommunal oppsyns-, tilsyns-, og servicetjeneste.

Fagutdanning i EDB

Geir Berger fra Vegkontoret har deltatt på 1/2-årig EDB-kurs som var arrangert i samarbeid med Forbruker og administrasjonsdepartementet og Bedriftsøkonomisk Institutt.

Geir forteller:

Kurset foregikk i BI's lokaler på Frysja i Oslo. Det var beregnet på statsansatt merkantil personale med noen års praksis og var det første av sitt slag, slik at vi ble "prøvekaniner". Det var 30 deltakere fra en rekke statsetater og deltakerne hadde forskjellig bakgrunn i EDB. Noen var helt blanke, mens andre jobbet en del med EDB.

Opplæringa gikk over 17 uker, og var basert på en kombinasjon av teori og praksis på maskiner. I følge kursplanen skulle det være 30 % teori og 70 % praksis.

De første to ukene hadde vi veldig intensiv teoretisk opplæring, for at alle skulle lære den grunnleggende teorien. Dette for at vi skulle ha en best mulig bakgrunn for resten av kurset. I tillegg lærte vi en hel del grunnleggende kommandoer på maskinen. Derfor følte vi oss temmelig "overkjørt" etter de to første ukene.

Til kurset hadde BI fått installert en NORD-100 Compact minimaskin med 16 terminaler, samt en del mikromaskiner fra IBM og NCR. Det var dette utstyret vi brukte under kurset.



Geir Berger.

— Hva er intensjonene bak opplegget i første rekke å høyne kunnskapsnivået i EDB blant statens ansatte. Videre innsjer staten at om de skal få kvalifisert EDB-personale, må de utdanne en god del sjøl. Det viser seg at EDB-personale med høyere utdanning som oftest bare blir i staten ei kort tid før de forsvinner til bedre betalte jobber i det private.

— Var det et hardt kurs?

Ja, siden opplæringa kun gikk over 17 uker, sier det seg sjøl at det blei intensivt og hardt. I tillegg til vanlig skole og lekser hadde vi 2 fagoppgaver som vi jobbet med på ettermiddagene og kveldene. Dette gjorde at det ofte ble 10 — 12 timers dag på skolen. Det viste seg også at det var uheldig med fagoppgaver parallellt med vanlig undervisning, så på neste kurs blir det sannsynligvis satt av en uke bare til jobbing med en fagoppgave. Og kurset var absolutt lærerikt!

Hva forventes av deg og de andre som gikk kurset?

Av oss forventes det vel at vi tar på oss EDB-oppgaver på våre respektive arbeidsplasser, og det tror jeg alle var innstilt på. Så det er vel heller riktigere å spørre om hva det forventes av etatene som sendte oss på kurset.

Hvilke oppgaver avhenger av hvor langt EDB-utviklinga er kommet på de ulike arbeidsplassene. Får vi ikke slike arbeidsoppgaver, ville jo hele opplæringa være mislykket.

Ja, får du nye oppgaver på vegkontoret?

Jeg håper det. Etter hva jeg forstår er det planer om å få opprettet ei stilling som skal ha ansvaret for EDB-utviklinga, drive med opplæring osv. Det er å ønske at dette blir gjort snart.



§ 4

Når spesielle grunner foreligger kan vegsjefen etter at vedkommende politimester har uttalt seg tillate kjøring på offentlig veg som ellers ville ha vært forbudt etter denne forskrift. Tillatelsen kan gis for et bestemt tilfelle eller et bestemt tidsrom. Vegsjefen kan sette vilkår for tillatelsen.

§ 5

Overtredelse av denne forskrift straffes etter Vegtrafikklovens § 31.

§ 6

Denne forskrift trer i kraft 15. mars 1985".

Ny vegforbindelse på Kvaløya:

Fergeleie Bellvika — Vengsøy

Det etterlengtede fergesambandet mellom Vengsøy og Bellvika på yttersida av Kvaløya vil være en realitet sommeren 1986. Fergeleiene vil bli av de mest moderne i fylket.

Befolkningen på Vengsøya har ventet på på dette helt siden vejen over til Skulsfjorden stod ferdig i slutten av 50-årene.

Overingeniør Thor Schefte på vegkontoret sier:

— Forbindelsen i dag opprettholdtes ved lokalbåt som kun tar passasjerer og stykk gods, men ikke biler. Så det er klart at bilforbindelse med ferge vil være et stort skritt fremover for lokalsamfunnet på Vengsøya.

Anleggsarbeidene starter i siste halvdel av april i år. Først ute er Bellvika, men aktiviteten på Vengsøya følger opp en måned senere.

Fergeleiene bygges som entrepris og det er firmaet Astrup Høyer som er tildelt oppdraget.

Totalkostnadene for dette fergesambandet er beregnet til et sted mellom 7 og 9 millioner kroner.

MINNEORD

Jacob Bruun, født 25/2-1924, døde på Harstad sykehus 24/2-1985.

Vi som sto han nær, visste om hans sykdom, og vi håpet alle at dette skulle rette på seg. Etter å ha vært bra en tid kom sykdommen tilbake, og livet stod dessverre ikke til og redde.

Jacob Bruun hadde arbeidet i Statens vegvesen i 27 år, da han for en tid tilbake trakk seg tilbake av helsemessige grunner, for å få en best mulig pensjonisttilværelse. Denne tilværelsen blei så altfor kort. Jacob Bruun var født i Skånland, men flyttet ganske ung til Sandtorg, hvor han etterhvert overtok farseiendommen, som han fikk til et mønsterbruk. Han satte ærlighet og tillit høyt, skjøttet godt om sitt hjem og familie. Han var en god og omsorgsfull ektemann, og som far må vi takke for en oppvekst vi har fått i ditt gode hjem. Som bestefar blei du alltid midtpunktet blandt dine fire barnebarn.

Fredag, 1. mars, blei Jacob Bruun, stedd til hvile fra et fullsatt Gausvik kapell, hvor familien, venner, arbeidskamerater og bekjente tok et siste farvel.

Kjære far, vi takker deg alle for den gode og rike tid vi har fått sammen med deg, og lyser fred over ditt minne.

Leif

Moderne kaityper vil redusere vedlikeholdet.

— Avdelingsingeniør Holtaas, du har arbeidet med planene for fergeleiene. Kan du si noe om hvordan fergeleiene skal bygges?

Fergeleiet på Bellvika skal bygges rett ut av snuplassen like nord for ekspedisjonskaia.

På Vengsøya skal fergeleiet legges ut på en holme like ved Tennbukta.

I motsetning til Bellvika vil det på Vengsøy måtte utføres mere omfattende anleggsarbeider både på land- og sjøsiden. Bl.a. må det bygges ca 300 m tilførselsveg ut til fergeleiet hvorav halvparten er fylling i sjøen. Inkludert er også ei mindre bru mellom holmen og land. Videre må det mudres bort ca 13 000 m³ løsmasser i fergebåsen.

Støttekaiene både i Bellvika og Vengsøy får en totalengde på ca 48 m og er forøvrig helt like. Bred-

den ved tilleggssida er 4,5 m og kaiene er dimensjonert for 13 tons akseltrykk.

For støttekaienes vedkommende har vi valgt å bygge stålpelekaier.

I forhold til tradisjonelle betongskivekaier synes stålpelekaiene å komme gunstig ut med hensyn til anleggskostnadene særlig på større dybder.

Prinsippet med denne kaitypen er at det rammes ned stålørspeler (d = 0,5 m) parvis hver 10 m utover i sjøen. For å løfte pelene og rammeutstyret i posisjon må det benyttes tungt kranutstyr. På disse anleggene vil det bli benyttet mobilkran på flåte.

Etterat pelene er nedrammet og istøpt armert betong skal det oppå pelerekkene støpes en sammenhengende betongplate helt inn til landkar.

Omleggingen av E 6 i Rotsund: Tufter fra 1700-tallet i veglinjen

Tufter fra 1700-tallet i veglinjen. Fornminne er ofte skjult i veglinjene. Der den nye traseen i E6 skal gå i Rotsund ble dette oppdaget i tide. Tromsø Museum får alle vegplanene før vi begynner å grave. Fornminner er beskyttet av lov. Utgravingen som arkeologer gjorde sist høst i Rotsund avslørte tufter fra begynnelsen av 1700-tallet.

Ganske ofte viser det seg at kulturminner ligger skjult der vejen skal gå. Lov om fornminner krever at vegvesenet ikke må flytte, endre eller ødelegge faste fornminner. Det

Ved denne type kai kombinert med lette landkar på fylling vil alle betongarbeider kunne foregå over vann.

Også i fenderverv vil det bli benyttet stålpeleler med avstand 2,5 m. Mellom pelene og kaiside skal det innmonteres spesielle gummifendere. Pelene skal så utenpå kles med lavfriksjonsplater av polyeter. Ellers vil det i disse fergeleiene bli benyttet 15 m lange standard fergekai-bruere med gitterstykke. Bruene er selvsagt beregnet for fast låsning direkte til ferga dersom denne har mothake.

Sentralverkstedet i Nordkjosbotn bearbejder og monterer ferjeleimene. Dette vil de arbeide med ut året.

Med disse nye kaityper regner vi med at vedlikeholdskostnadene skal kunne reduseres noe, sier Holtaas tilslutt.

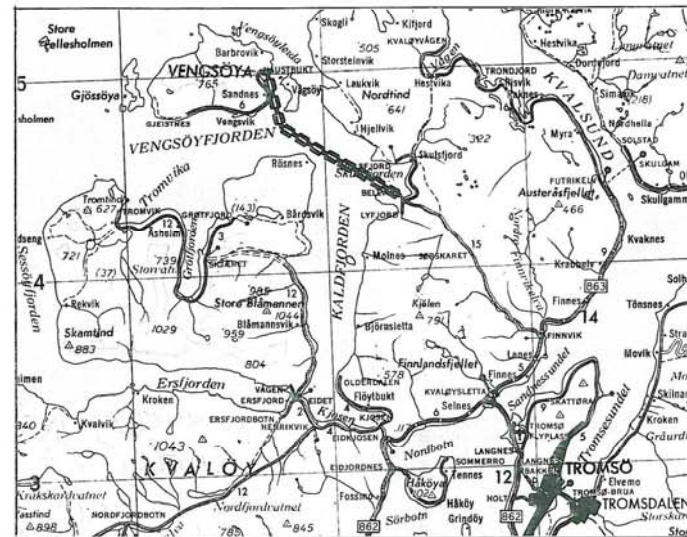
kan være gamle minnesmerker, plasser eller rester av hus.

Før vi kan utsette dem må vi ha tillatelse fra Tromsø Museum. Og de vil som regel gjøre en vitenskapelig gransking før dette kan skje. Vegvesenet i de tre nordligste fylker har gått sammen om å betale for en arkeolog på heltid for at ikke vegarbeidet skal bli forsinket på grunn av dette. Denne ordningen har vi hatt fra 1972, og det viser seg at han har nok å gjøre.

Arkeolog Ola Melby ved Tromsø Museum sier:

— Ved befaring viste det seg at det var endel tufter der den nye traseen i Rotsundelva skulle gå, og i fjor høst foretok vi utgravinger. Deler av materialet er ikke ferdig analysert ennå. Mye taler for at de har samisk bakgrunn. Men det er trolig at de to tuftene vi fant her skriver seg fra 1700-tallet — den nyere tid. Men ikke helt fra samme tid. Mest trolig at den ene gammen gikk av bruk da den andre ble bygd.

De to tuftene ligger litt nordøst for kirkegården inn mot den nye vejen. Vi fant beinmaterialer, kritt-piper og restene av en jerngryte. Med andre ord, enkle funn, men verdifullt kulturhistorisk materiale likevel.



Vi tror at det har bodd to familier med 5—6 personer i hver. Det er ikke usannsynlig at det har skjedd flytting fra Rotsunddalen mot sundet til Uløy. En reindriftsveg ned dalen tyder på det. Funnmaterialene vi gjør åpner i alle fall for en rekke muligheter av gransking. De kan kaste lys over ulike sider ved samisk bosetning, økonomi og kultur.

Det trenges!

I 1980 hadde vi en større utgraving ved omleggingen av rv. 84 i Soløy i Lavangen kommune. Der fant vi løvninger fra tidlig middelalder. Til sommeren skal vi til Oteren i Storfjord å grave. Her er det registrert at det er tufter som ligger i linjen der den nye E6 skal gå. Tuftene ligger i nærheten av Storfjord kirke, og det blir spennende å se hva utgravingene her kan avsløre.



Fra utgravingene i Rotsundelva.

Finstofføkning i grusbærelag

Bærelag av velgradert grus (VM) er mye brukt spesielt på lavtrafikkerte veier. Et problem ved denne bærelagstype er at materialene knuses ned og en får økt finstoffinnhold under trafikkbelastning. Spesielt skadelig synes anleggsperioden å være, d.v.s. tiden fra bærelaget blir lagt ut og til det legges dekke.

I dette og et senere innlegg i Vegstikka skal jeg forsøke å legge fram en del materiale vedrørende finstofføkning i grusbærelag. Dette første innlegget gir en kortfattet oversikt over normalenes krav til bærelagsmaterialer og erfaringer fra forskjellige forsøksstyper i laboratorier.



Gudmund Reiertsen har hatt permisjon fra høsten 1981 til 1. januar i år. Han har i denne tiden gått på Norges Tekniske Høgskole i Trondheim. Nå er han begynt på planavdelingen. I tillegg til generell vegplanlegging skal han i samarbeid med kommunen utarbeide transportplan for Tromsø by.

Vegstikka

Av avd. ing.
Gudmund Reiertsen

I en rekke land har en gjennom flere tiår vært opptatt av problemene som følge av nedknusing av bærelagsmaterialene. Flere forskningsinstitusjoner og enkeltpersoner i utlandet har arbeidet med forskningsoppgaver på dette feltet. I Norge kan det synes som om det er gjort lite på dette området. Dette til tross for at en også her har vært oppmerksom på problemene over lengre tid. Det er derimot gjort en betydelig innsats for å forbedre kvaliteten på dekkene gjennom forskning og oppfølging med kontroll i felt. Denne sistnevnte innsatsen som også er nødvendig, har i mange tilfeller begrenset verdi fordi kvaliteten på de materialene som er anvendt til bærelaget, og måten arbeidet er blitt utført på ikke har holdt mål.

Vegnormalene har generelle og spesielle krav til bærelagsmaterialer. Generelt gjelder at materialene må tåle frysing og tining uten at de brytes ned eller forvitres så mye at de blir telefarlig. Videre har vi krav til steinklasse for ulike trafikkbelastninger. Steinklassen er et uttrykk for materialets mekaniske styrke bestemt ved hjelp av Fallprøven.

For velgraderte materialer kreves at bærelagsmaterialet skal være gradert etter en idealkurve, slik at det har et skjelett av grov korn som er fylt ut av stadig mindre korn til maksimal tetthet. Bærelagsmaterialet skal alltid inneholde noe finstoff (materiale mindre enn 75 um) for at

materialet skal få tilstrekkelig stabilitet. Sistnevnte må likevel avveies mot faren for at et for høyt finstoffinnhold skal redusere bæreevnen ved oppbløting, og også å gi et telefarlig materiale. Norsk Telekriterium har en grense på 3 vektprosent materiale $< 0,02$ mm regnet av materiale ≤ 20 mm), for at materialet skal kunne klassifiseres som T1 d.v.s. ikke telefarlig. For veier med en trafikkbelastning, $N > 0,05$ mill bør bærelag produsert av knust grus inneholde minst 30 % korn med en knust flate av materialet < 8 mm. Bakgrunnen for dette kravet er at knust materiale gir økt stabilitet.

Erfaringer fra forskjellige forsøksstyper i laboratorier

Slagholdfasthetsprøvinger viser at den største nedknusingen skjer allerede etter forholdsvis få slag og avtar så gradvis. Årsaken er sannsynligvis en gradvis stabilisering av kornskjellettet, en pakningseffekt. Et åpent materiale får en betydelig nedknusing mens et velgradert materiale blir lite nedknust. Det framgår også at det kreves en svært høy belastning for betydningen av gradering og opprinnelig porøsitet forsvinner. Det hevdes at betydningen av gradering i de fleste tilfeller er større enn slike faktorer som holdfasthet og partikkelform. Benyttes begrensede fraksjoner er likevel holdfasthet og kornform av største betydning.

Forsøk med pulserende belastning, vibrering mm. synes å vise at nedknusingen i større grad påvirkes av spenningsnivået enn av antall lastvekslinger. Av dette bør en kunne slutte at den største nedknusingen sannsynligvis vil skje i anleggs-

tilfeller blir forskjellige fra de som dannes som følge av trafikkbelastninger i felt. Siktekurvene kan bli tilnærmet like, men finstoffet har en tendens til å bli mer plastisk i det sistnevnte tilfellet. Dette indikerer sannsynligvis at nedknusingen har kunnet skje gjennom en langvarig slitasje-prosess. Det er vanskelig å etterligne denne tidsfaktoren ved laboratorieforsøk, og fuktigheten kan trolig fremme dannelsen av plastisk finstoff. Sistnevnte synes også å gå fram av våtslitasje-forsøk utført av Høbeda.

Peet Høbeda viser til at ved belastning av prøver i stive beholdere blir spenningsbildet urealistisk og vanskelig å definere fordi partiklene "låses" av beholderens stive vegger. Bedre overensstemmelse med forholdene i vegkroppen kan oppnås med triaksialforsøk.

Statistiske triaksialforsøk synes å vise at nedknusingen økte med spenningen og ble redusert som følge av økende kompakteringsgrad. Nedbrytningen økte videre med økende porøsitet, men betydningen av prøvens opprinnelige porøsitet avtok for helt å forsvinne ved økende spenninger.

Pulserende triaksialforsøk synes å vise at nedbrytningen har en tendens til økning med antall lastvekslinger.

Kompakteringsundersøkelser i felt

Kompakteringsundersøkelser i felt har vist en betydelig nedknusing av åpne ensgradete materialer som følge av valsing. Nedknusingen var i gjennomsnitt mye større på stive enn på fleksible underlag.

Undersøkelser av velgraderte bærelagsmaterialer har i de fleste tilfeller vist liten nedbrytning. Det må likevel påpekes at selv små forandringer av finstoffinnholdet kan gjøre et velgradert og dermed tett bærelagsmateriale, telefarlig.

Augenbach m.fl. foretok undersøkelser i 1966 som viste at den største nedknusingen, ca. 70 %, skjedde allerede ved den første overfarten. Etter 6—8 overfarter mente en at en ikke fikk noen ytterligere nedknusing.

Knust naturgrus får en betydelig større nedknusing enn uknust. Un-

dersøkelser i laboratorier synes å bekrefte at uknust avrundet materiale er mer motstandsdyktig mot nedknusing enn knust kantet materiale av tilsvarende petrografisk sammensetning. Spenningskonsentrasjoner som gir brudd, oppstår lettere ved uregelmessige og skarpkantede enn avrundede partikler. Avrundede partikler med avslitte, slette overflater kan heller ikke danne så mye finstoff ved slitasje partikkel

mot partikkel som uregelmessige, skarpkantede partikler med ujevn overflate. Konklusjonen på foranstående burde være at avrundet materiale er best egnet til bærelagsmateriale, men dette er ikke uten videre riktig. Avrundede partikler lar seg riktignok lettere kompaktere til et lavere hulrom enn skarpkantede og har mindre tilbøyelig til nedbrytning, men er samtidig mindre fordelaktig med hensyn til stabiliteten.

Brev fra Gammelredaktøren

Svensker, Birkebeinere og andre sportsfolk

Så er Vegstikka her igjen- og i hvilket format!

Ikke er man spurt heller — det har ikke blitt i Smith Sunde sine dager, for å sitere salig spelemann Bergli. Og nå forlanger vel den fremmadstormende generasjon i redaksjonen at gammelredaktørens spalte skal vokse tilsvarende.

Men vi har annet å stille med her på flatbygdene. Svenskekrigen er f.eks. ikke på langt nær slutt — såvidt begynt, skulle vi tro. Etterat svenskene ikke nådde til 10. 000 meteren i VM forleden (nå, det var det vel heller ikke så mange nordmenn som gjorde, da) hevner de seg på Mjøsbrua. Svenskefirmaet JCC holder hardt på kravet om 20. mill ekstra — "itte ei krone", sier man her i vårt hus, jo forresten, litt kan vi kanskje gi dem, snille som vi er. Som takk for det, har nå JCC like godt lagt på noen millioner — 5 ialt. For balansen skyld. Det hele skal stå i å lese kontrakt — itte forstår svenskene norsk og itte forstår vi svensk — så enkelt er det. Og svensk forsto heller ikke en viss bokser nede i København forleden, ikke før svensken hadde banket ham diverse ganger i holdet — da skjønte vår mann at det ble tallet til ti. Så her gjelder det å være hardhaus — på Mjøsbrua akter svenskene som sagt å telle til tjuufem.

Det er med Birkebeinerrennet som med elgjakta om høsten — skjer noe, og det gjør det da, så skjer det før eller etter Birkebeiner'n. For under rennet er det bare blod, svette og tårer — de siste også i glede, kanskje. Påmeldt i år fant vi vegdirektøren, vedlikeholdssjefen, vernelederen (for 28. gang) og mange flere vegvesenfolk — i mål er de visst kommet alle sammen og alle betryggende moralsk opprustet. For i avisen kunne vi lese "Utrolig høy moral" som overskrift på reportasje fra rennet — ingen var nemlig knepet i skøyting.

Derimot kan nok moralen blandt brudepar og bryllupsgjester være litt frynset, leser vi også i avisene her — en brudgom ble nemlig for besværlig og bruden sørget like godt for at politiet tok ham med for en natts gratis kost og losji, dog uten brudeseng. Hans reaksjon da han dagen derpå ankom sitt nye hjem for å oppdage at bryllupsgjestene hadde tømt barskapet, hadde nær skaffet ham returbillett, sier det. Så et godt råd til brudgommer — la bare bruden vise deg hvor skapet skal stå, men ta nøkkelen med deg.



I vinter har det vært oppsynsmann Halvor Furnes' tur til hospitering på vegkontoret.

Vegstikka

Av Gisle Fossberg

Om rasomlegging og Madam Dal bru

Hvem var Madam Dal? Hun må ha vært litt av en personlighet ettersom hun har klart å få en bru oppkalt etter seg i Tamokdalen. Hvorfor — er forøvrig et åpent spørsmål.

Nåvel, vegen gjennom Tamokdalen, nåværende Rv. 87 startet fra Øvergård som bureisningsveg i 1905 eller deromkring. Det var små summer å bygge veg for, så det gikk smått. Tidlig i 30-årene var vegen kommet knapt halvveis mellom Øvergård og Skjold. Under krigen sørget tyskerne for at vegen fikk gjennomslag, slik at en kunne ferdes gjennom Tamokdalen mellom Øvergård og Skjold uten kart og kompass. De klarte det visst akkurat før det var på tide å dra sin veg igjen.

Tilbake til Madam Dal. Vegvesenets registreringer viser at en bru ble bygd på det sted som hun har fått sitt navn satt til i 1927, så det er sannsynligvis på den tid hun har gjort seg fortjent til det. I 1956 ble ny bru bygget her, delvis fundamentert på brukarene til den bygget i 1927.

Stedet ligger nokså nøyaktig 7 km fra Øvergård.

Den gamle vegen har vist seg å være rasfarlig, så nå er vegvesenet igang med en opprustning. Anlegget som nå pågår der er på 4 km hvorav 3 km er utbedring og vel 1 km er rasomlegging, hvori inngår bygging av ny Madam Dal bru.

Nye Madam Dal bru er på 2 spenn på hver 12,5 m. Brua bygges som kontinuerlig platebru. Kostnadsoverslaget for selve brua er på 1,1 mill kr.

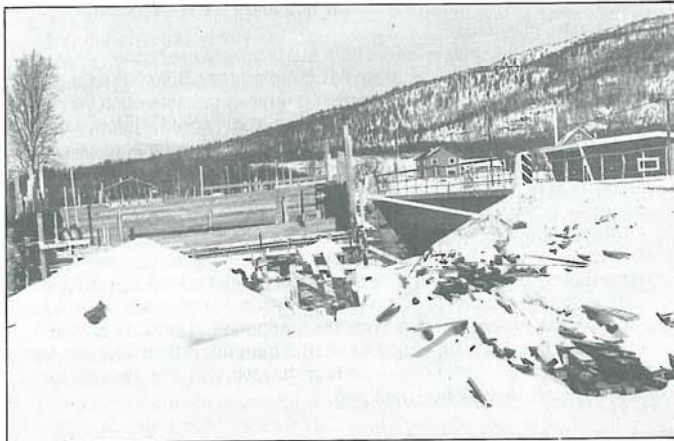
Foruten brua, utbedringen og rasomleggingen, består anlegget også av spesielle rasforebygningstiltak. Flere steder langs en 4 km lang strekning er skrapmasser fra vegen tenkt brukt til voller for å dempe kraften i ras.

Totaloverslaget på hele strekningen inklusive bru er på vel 8 mill kr. Og nå tar man sikte på å få selve vegen med dekke og rekkverk ferdig senhøsten 1985.



Wilhelm Johnsen.

Madam Dal bru.



Prøveordning i Troms Kjøretøykontroll på vegvesenets verksteder

Samarbeidet mellom biltilsynet og maskinavdelingen er såvidt startet opp. Totalt vil ordningen gi en økning i de periodiske kjøretøykontroller på 1 1/2 til 2 årsverk.

Av de 3 verkstedene som er med i ordningen er det Finnsnes som er kommet igang. Men Storslett og Nordkjosbotn blir med i løpet av våren og høsten.

Kontrollen er avgrenset til å gjelde person- og varebiler. Kontroll av denne gruppen lar seg enklest gjennomføre med de hjelpemidler maskinavdelingen disponerer.

Ved biltilsynsstasjonen i Finnkjorsbotn "låner" vi nå en mann til kjøretøykontroller. Han er 14 dager på biltilsynsstasjonen og 14 dager på vegvesenets verksted på Finnsnes. Det er Herold Skog som er den ene av de 10 mekanikere som skal være med i denne ordningen.

På Storslett og i Nordkjosbotn skal kontrollene foregå på henholdsvis vegstasjonen og vegsentralen. Verkstedet på Storslett er fra

tidligere utstyrt med komplett kontrollhall og utpå våren vil driften komme i gang. På vegsentralen i Nordkjosbotn må vi foreta endel ominnredninger og kjøp av utstyr, bl.a. bremseklosser og løftebukk. Vi regner med at dette er gjort i løpet av sommeren.

Er tilleggsopplæringen gitt for de som skal foreta kontrollene? Vi spør avd.ing. Knut Arne Henriksen.

— Samtlige mekanikere som driver kontrollen (10 personer), samt ledelsen på de 3 respektive verkstedene har vært på et 2 dagers teoretisk kurs. Kurset ble holdt i februar og regelverket og kontrollprosedyrene for hvordan bilene skal kontrolleres ble gjennomgått. Den praktiske delen gjenstår. Hver enkelt mekaniker skal også være med biltilsynets folk i ca. 2-3 dager i kontrollhallen. Dette skal gjøres i løpet av april.

Dette er et alternativ til den såkalte SK-ordningen som går ut på at publikum kan henvende seg til bilverkstedene for kontroll isteden for biltilsynet. Denne ordningen er brukt ellers i landet, men den har endel svake punkter, bl.a. merkostnader for publikum. Bilverkstedene vurderer selv hva som skal repareres. Det blir å la "bukken passe havressekken". Bilorganisasjoner og forbrukerlag har hatt store betenknninger ved denne ordningen.

Det har også vist seg at publikum ønsker kontroll av biltilsynet slik at denne ordningen ikke har gitt særlig besparelse.

Hvordan vil rutinene bli?

— Biltilsynet sender innkalling til bileieren med beskjed om å møte til kontroll. Bileieren får også beskjed om at eventuelle påviste mangler må utbedres innen en viss frist.

Richard Richardsen på Storslett vegstasjon er en av mekanikerne som kan foreta kjøretøykontroller.



Tenk på helsen di!

Vegstikka

Av Marianne Solberg

Hvordan er det med din helse eller overlater du helsen til eksperter i hvite frakker? Det er kanskje ikke så rart og ikke så rent få som gjør det. Vi har et godt utbygd helsevesen med ekspertise som det står respekt av. På tross av all denne velstand ser det ikke ut som om befolkningen har blitt noe friskere.

Likevel har vi nå herredømme over de typiske fattigssykdommene som f.eks. tuberkulose. I kampen for en bedre helse må vi i dag kjempe på andre fronter fordi sykdommene og årsaken til sykdommene er anderledes enn før. I dag blir vi syke av måten vi lever på, altså det som går under betegnelsen livsstilssykdommer. Vi spiser mye og feil mat, røyker, alkoholmisbruket øker og vi fører et inaktivt liv.

Dette er ikke med på å fremme trivsel og god helse, og det er vel noe de fleste har kunnskaper om. Men det er ikke lenger nok å vite om det — du må også gjøre noe med det. Du kan selv slutte å røyke, du kan selv mosjonere mer, du kan selv forbedre kostholdet ditt.

Ikke overlatt ansvaret for helsen til eksperter i hvite frakker, det er vårt eget ansvar og oppgave å forsøke å holde oss friske.

Det er utrolig mye du kan gjøre selv. Noe av det beste og mest verdifulle vi har er en god helse, så still pent med den.

Dersom bileieren ikke møter til kontroll ved vegstasjon vil vedkommende bli innkalt til biltilsynet uten særlig forvarsel. Vi synes at tilbudet om kontroll i nærmiljøet er såpass godt at publikum må benytte seg av dette.

Dersom bileieren har fått mangelapp og fått dette ordnet kan etterkontrollen også foretas på vegstasjonen dersom det er ønske om det.

Denne ordningen vil gi en økning i de periodiske kjøretøykontroller. For Tromsø biltilsynsdistrikt vil den tredobles. I fjor hadde vi 1854 kontroller. I Finnsnes-distriktet vil vi klare å gjennomføre dobbelt så mye.



Rasteplasser

Vegvesenet er tillagt ansvaret for lokalisering, utforming og drift av rasteplasser langs riks- og fylkesveger. Rasteplasser og andre vegserviceanlegg har vore ein del omtalt i det siste. Mellom anna var det eit seminar i Tromsø i regi av Reiselivsseksjonen i Samferdselsdepartementet i november 1984. Her deltok byråkrater frå fleire etater i stat, fylke og kommuner, blant annet også frå Vegkontoret.

Vidare har Vegdirektoratet laga rettleiande brosjyrer for lokalisering og utforming av rasteplasser.

Det skjer ei viss utbygging også i Troms, men det er åpenbart eit svært gap mellom ønske frå reiselivsnæringa og dei økonomiske realitetane vegvesenet her i fylket lever under.

Også brosjyrane frå Vegdirektoratet synes å legge opp til ei langt meir kostbar utbygging enn vi kan makte her i fylket dei næraste åra.

Det er langt fram til vi har den ønska standarden.

Men noko blir altså gjort. Utbygging av toalett på fergeleia er ferdig. Det vil nå bli bygd vegtoalett på dei viktigaste utfartsstedane. I Skibotndalen er det allereide på plass.

Vegstikka

Av Bjarne Otterdal

Vi har innleia eit samarbeid med Vegkroa ved Tjeldsundbrua. Avtalen går her ut på at dei vegfarande får bruke sanitæranlegget, og vi får skilte med visning til dette, mot at vegvesenet betaler ein del av drifta. Liknande avtaler vil bli inngått med andre bedrifter.

Rasteplasser blir bygd og gjort meir trivelege. Dette går dels over anleggsbudsjettet. M.a. blir det nå bygd nye rasteplasser i tilknytning til vekt-kontrollstasjonene ved E 78 i Tromsdalen og ved E 6 på Vollan. Her blir det også turistinformasjonstavler.

Ser vi framover til perioden 1986-89 synes det klart at utbygging av vegserviceanlegg neppe får særleg større omfang enn i inneværende periode.

Det som kan trekkast ut av dei få linjene på side 47 i vegplanen, er at dette er tiltak som vil bli prioritert i Troms.

Det lysner i Harstad

Av Bjarne Otterdal

Da spør du vel: "Hva er det som er så mørkt i Harstad, da?"

Og svaret er: Under lokket!

Det vi mener er selvsagt lokket over nye rv 83 ved Yrkesskolen i Harstad. Her er det nå montert lys til en kostnad av ca 150.000 kroner. Planlegging og montering ble gjort av konsulent.

Tanken med den nye innfartsvegen til Harstad var at den først og fremst skulle være for motoriserte kjøretøy. Men vi mennesker er nå engang slik innrettet at vi tar snarveger både i trafikken og ellers i livet, der det byr seg et høve.

Og et slikt høve så de "myke" trafikantene da den nye rv 83 ble åpnet. De syklet og spasserte under det mørke lokket til fare både for seg selv og andre.

Så kom kravet om lys, og dette er nå etterkommet. Om det er blitt flere "myke" trafikanter under lokket er vel litt tidlig å si, men de som ferdes der er i alle fall blitt mere synlig.

I forbindelse med lysmonteringen ble trafikken dirigert tilbake til den gamle riksvegen (Seljestadvegen) fra mandag til fredag en uke i februar. Omskiftningen kostet ca 20.000 kroner. Noe kø var det på gammelvegen, men det gikk tross all brukbart. Verre var det at sperringene på begge sider av lokket ble kjørt ned. Folk kjørte på gammel vane, og det hjalp ikke med forskriftsmessig forvarsling og spørrebukker.

Vi kan sikkert hevde at det er bilisten som er for lite påpasselig i slike tilfeller. Men like fullt blir vegvesenet ofte kritisert ved slike trafikkreguleringer og omlegginger. Et eksempel er oplegginga på Vollan i 1984, og andre eksempler finnes rundt om i fylket.

Spørsmålet er om vi bruker for lite og for spinkelt sperremateriell, og om vi med enkle tiltak kan bedre disse forholdene. Ser vi samfunnsøkonomisk på det, er det i alle fall sikkert at bulker og karrusseriskader fort blir mer kostbar enn noen meter ekstra med sperrband.

Ferieavviklingen i vegarbeidsdriften 1985

Vedlikeholdet

Ferien i ordinær drift avvikles i 2 puljer a 3 uker i tiden 1. juli — 11. august.

For tjenestemenn født 1925 eller tidligere avvikles ferien i 2 puljer a 4 uker i tiden 24. juni — 18. august.

For oljegrusproduksjon og dekkelegging avvikles ferien i tiden 15. juli — 4. august.

Anlegg

Alle anleggsarbeidere gis 3 uker sammenhengende ferie i perioden 16. mai — 30. september dersom det er ønsket. Tjenestemenn som er eller fyller 60 år i 1984 har krav på 4 uker i dette tidsrom. Fellesferien avvikles i tiden 15. juli — 4. august.

Der anleggsdriften tillater det, og det ikke betyr komplikasjoner for dekkelegging eller andre anlegg, kan ferien forskyves i forhold til fellesferien dersom både arbeidstakerne og ledelsen er enige. Det samme gjelder evt. avtale om puljevis ferie der anlegget bør gå sammenhengende.

Siste ferieuke gis utenfor perioden 16. mai — 30. september etter avtale 1 måned i forveien med nærmeste overordnede. Tjenestemenn som ønsker mindre enn 3 ukers sommerferie, kan regne med velvillig behandling.

Utover ferien kan det påregnes gitt anledning til å innarbeide inntil 6 dager i forbindelse med høytidsdager i løpet av ferieåret 1. mai 1985 — 30. april 1986.

Verkstedene

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

1. pulje fra 1. juli til og med 21. juli
2. pulje fra 22. juli til og med 11. aug.

For tjenestemenn som er eller fyller 60 år i løpet av 1985, gis 4 ukers sammenhengende ferie, fortrinnsvis i 1. pulje.

Generelle bestemmelser i forbindelse med ferieåret 1985/86:

Tjenestemenn som ut fra sterke personlige grunner ønsker lengre ferie kan unntaksvis innvilges 4 (5) ukers sammenhengende sommerferie, dersom dette ikke er til hinder for vegarbeidsdriften. Søknad med begrunnelse for ønsket om forlenget ferie sendes vedkommende vegmester/oppsynsmann innen fredag 24. mai 1985.

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 vegmester/oppsynsmann. Vi gjør oppmerksom på Ferielovens bestemmelser om å drøfte ferien med den enkelte tjenestemann eller hans tillitsmann. Etter Ferielovens § 4, 1. 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.

Fra ferieåret 1982/83 ble det innført en ekstra feriedag (Grodagen). Dagen må fortrinnsvis avvikles i mai 1985 etter avtale med nærmeste overordnede. Avvikles dagen på et annet tidspunkt, må dette skje i samråd med den stedlige arbeidsledelse. Ønskes dagen benyttet i forbindelse med sommerferien, må begrunnet søknad innsendes, jfr. ovennevnte punkt om lengre sommerferie.

Arbeidsledere og tillitsmann gis i oppdrag å sette opp ferielister for hvert oppsynsmann/vegmesterområde. Ferielistene sendes vegsjefen til godkjenning, innen 1. juni 1985.

VEG-SPORT

Veg-cupen 1985

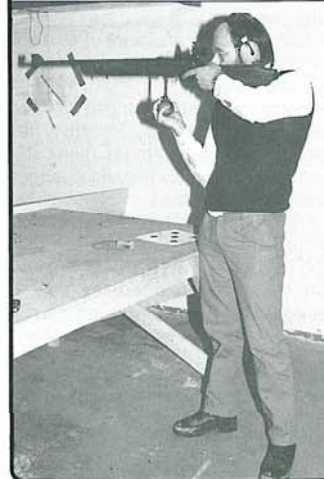
Av Bjarne Otterdal

Kvalifiseringa for Vegcupen 1985 skal gå i Tromsø lørdag 29. juni. Vi skal møte Nord-Trøndelag og Finnmark. Sluttspillet skal gå i Bodø i slutten av august, og vi satser som vanlig på å kvalifisere oss.

I Tromsø skal vi forsøke å få avvikla de tre kampene på kunstgresset i Tromsdalen. "Stammen" på Tromslaget har siden jul trent på kunstgresset, men vi håper å kunne forsterke laget fra andre deler av fylket, så tips på aktuelle kandidater mottas med takk.

Vi kan nevne at fra og med 1985 kan alle som har fylt 35 år spille i cupen (samme regel som for bedriftsidrett generelt). Dette gjelder dersom vedkommende også spiller aktivt. Alle som ikke har spilt aktivt det siste året kan selvsagt være med også om de er under 35 år.

Fra skytegruppas aktiviteter på vegkontoret — Geir Berntsen.



Takk for oppmerksomheten
i anledning min 50-årsdag!

Charles Hermansen



Førerprøven som privatist

Vegstikka har intervjuet sjåførskeole og Biltilsyn. Her kommer partsinnlegg fra privatisten.

Privatistordningen har eksistert i alle år og er av Stortinget vedtatt som likestillt med opplæring ved sjåførskeole. Det har derfor aldri vært snakk om noe enten eller.

Men privatistordningen har vært vanskeliggjort bl.a. ved at sjåførskeolene har krevd bestått tentamen ved skolen (!) før bil ble stilt til rådighet for førerprøven.

Når sant skal sies, så sto en lovlig ordning rett og slett i fare for å bryte sammen p.g.a. praktiske vansker. Forholdet har vært tatt opp med Vegdirektoratet, og etter som det er privatistens ansvar å skaffe bil, så har man istedet nå fått til en ordning med utleiebyråene.

Så skulle man tro at Biltilsynet ville reagere positivt over at en vedtatt og lovlig ordning faktisk kan fungere bedre.

Men nei. Utby sier rett ut at Biltilsynet selvfølgelig ikke har noe ønske om flere privatister, og Nilsen at man ser med uro på en slik utvikling.

Biltilsynet går nå åpent ut mot privatistene med en uvilje man lenge har ant.

Informasjon om ordningen har ikke alltid vært god nok. Privatist har vært påvirket av lukkeparkering, mens sjåførskeolene, såvidt vites, ikke lenger underviser i øvelsen.

I motsetning til elev ved sjåførskeole, er foresatt nektet å delta under den praktiske prøven. Det bør være i Biltilsynets egen interesse selv å rydde opp i dette, slik at kjøreturen kan skje under innsyn og betryggende offentlighet.

Men hvorfor vil noen utsette seg for den prøvelsen det er å være privatist, når man så klart føler Biltilsynets uvilje.

Er det uvitenhet, fordømt stahet

eller pur trolldom? Tvertimot! Det er idealisme og foreldreansvar.

Vi foreldre vet at den ubetingende største helse- og sikkerhetsrisiko våre barn er utsatt for er trafikkuulykkene. Vi føler derfor et klart foreldreansvar til å forebygge så langt vi evner og makter.

Det er ikke nok med lappen og et "kjør forsiktig". Vi prøver å gå inn i den prosess det er å skape nødvendig forståelse for den alvorlige risiko trafikken er. Vi har jo jobbet med dette fra ungane begynte på skoleveien og via spark og sykkel. Det er rett og slett en naturlig og glidende overgang til bil og bilkjøring. Og faktisk er teknikk (og lukkeparkering) ikke det viktigste. Langt viktigere er det å lære seg en holdning til det å ferdes i bil, lære å ta hensyn, lære seg forståelse, beherskelse, selvkontroll og lovlidighet. Det er først og fremst et spørsmål om å beskytte eget og andres liv og helse.

Skjer opplæringen innen familien, så har en i hvert fall et halvt år å gjøre på. Man har hele døgn og hele uka til rådighet, helgetrafikk, nattkjøring og fylliker, jakturer og elg i veibanen, lastet bil og tom bil. Man får stort sett prøvd seg i alle situasjoner i vanlig forekommende trafikk med påfølgende diskusjoner innen familien.

Dette å prøve å skape en holdning til trafikk over relativt lang tid, er den viktigste grunn for privat opplæring.

Men det fins også andre respektable

grunner. En sideeffekt er at foreldrene også må skjerpe seg. Det nytter ikke å si en ting og gjøre noe annet.

Elever ved den videregående skolen slipper å skulke viktige timer ved skolen p.g.a. kjøretimer. Kfr. rektor ved skolene, og hva tapte eksamenspoeng kan bety ved opptak til videre studier. Tilsvarende gjelder naturligvis også i vanlig jobb. Privatister oppøver evnen til selvstendighet og selv læring, hvilket er viktig i trafikk-situasjoner og ved senere endring av lov og regelverk.

Og endelig lærer han at en smule innsats og pågangsmot gir sparte penger.

Kongsli sjåførskeole trenger vel ikke alarmere Vegdirektoratet for å få vite at ekstra standard pedalsett plukkes ut i løpet av minutter, og derfor ikke er noen risiko ved vanlig kjøring.

Statistikken viser at privatistene avlegger teoriprøven med resultat langt over gjennomsnittet. Det hører vi lite om. Kanskje bør Biltilsynet gjøre undersøkelser som viser om de faktisk også ligger over gjennomsnittet som bilist?

Hvilket tungtveiende materiale støtter Biltilsynet seg til når man uttrykker klar uvilje overfor en lovlig ordning man faktisk er satt til å be-
gjøre?

Er man gjennom årene blitt ensidig påvirket og miljøskadd?
Hermed har også privatistene levert sitt partsinnlegg, — ihvertfall i første omgang.

Vegstikka

Av Terje Ingebrigtsen,
Bardu

Elev ved den videregående skolen slipper å skulke viktige timer ved skolen p.g.a. kjøretimer. Kfr. rektor ved skolene, og hva tapte eksamenspoeng kan bety ved opptak til videre studier. Tilsvarende gjelder naturligvis også i vanlig jobb. Privatister oppøver evnen til selvstendighet og selv læring, hvilket er viktig i trafikk-situasjoner og ved senere endring av lov og regelverk.

Og endelig lærer han at en smule innsats og pågangsmot gir sparte penger.

Kongsli sjåførskeole trenger vel ikke alarmere Vegdirektoratet for å få vite at ekstra standard pedalsett plukkes ut i løpet av minutter, og derfor ikke er noen risiko ved vanlig kjøring.

Statistikken viser at privatistene avlegger teoriprøven med resultat langt over gjennomsnittet. Det hører vi lite om. Kanskje bør Biltilsynet gjøre undersøkelser som viser om de faktisk også ligger over gjennomsnittet som bilist?

Hvilket tungtveiende materiale støtter Biltilsynet seg til når man uttrykker klar uvilje overfor en lovlig ordning man faktisk er satt til å be-
gjøre?

Er man gjennom årene blitt ensidig påvirket og miljøskadd?
Hermed har også privatistene levert sitt partsinnlegg, — ihvertfall i første omgang.

Statistikken viser at privatistene avlegger teoriprøven med resultat langt over gjennomsnittet. Det hører vi lite om. Kanskje bør Biltilsynet gjøre undersøkelser som viser om de faktisk også ligger over gjennomsnittet som bilist?

Hvilket tungtveiende materiale støtter Biltilsynet seg til når man uttrykker klar uvilje overfor en lovlig ordning man faktisk er satt til å be-
gjøre?

Er man gjennom årene blitt ensidig påvirket og miljøskadd?
Hermed har også privatistene levert sitt partsinnlegg, — ihvertfall i første omgang.

Statistikken viser at privatistene avlegger teoriprøven med resultat langt over gjennomsnittet. Det hører vi lite om. Kanskje bør Biltilsynet gjøre undersøkelser som viser om de faktisk også ligger over gjennomsnittet som bilist?

Hvilket tungtveiende materiale støtter Biltilsynet seg til når man uttrykker klar uvilje overfor en lovlig ordning man faktisk er satt til å be-
gjøre?

Er man gjennom årene blitt ensidig påvirket og miljøskadd?
Hermed har også privatistene levert sitt partsinnlegg, — ihvertfall i første omgang.

Vegstikka

Av driftssjef
Ellif Mathisen

Når Vegstikka for en gang skyld ser ut til å ha fått en skikkelig leserdebatt er det fristende å delta med noen synspunkter. AMU vedtok som kjent i fjor, etter en meget grundig behandling, å gå inn for at hele vegvesenet i Troms må få en fel-

Velferdsmidlene for 1985

Velferdsmidlene ble fordelt 18. februar 1985. Fordelingen ble som følger:

Til de lokale velferdsutvalgene	kr. 77.350
Utflytter for pensjonister:	kr. 10.000
Vegmesterskapet på ski	kr. 4.000
Bedriftsidrettslaget "VEG"	kr. 12.000
	kr. 103.350

Formannen bemyndiges til i samråd med sekretæren å fordele restbeløpet på kr. 2.850.

Fordeling på velferdsdistriktene:

Harstad Distrikt 1.	kr. 7.280
Bardu distrikt 2.	kr. 8.840
Finnsnes distrikt 3.	kr. 6.630
Finnsnes distrikt 4.	kr. 4.680
Nordkjosbotn distrikt 5.	kr. 9.360
Tromsø distrikt 6.	kr. 4.160
Tromsø distrikt 7.	kr. 3.380
Storslett distrikt 8.	kr. 6.760
Vollan vegsentral	kr. 3.770
Biltilsynet Harstad	kr. 1.430
Biltilsynet Finnsnes	kr. 1.430
Biltilsynet Tromsø	kr. 2.990
Pelebåten	kr. 780
Vegkontoret Tromsø	kr. 15.860
Tilsammen	kr. 77.350

arbeidsmiljøet i vegvesenet. Den må derfor kjenne dette miljøet og arbeidstakerens situasjon fullt ut, uansett om arbeidet pågår i Bardu eller Kvæangen.

Etter min mening er dette en klar forutsetning for å drive et planmessig forebyggende helsearbeid, med bl.a. en systematisk analyse av sykefraværet og dets årsaker, noe Stiberg og Bjørn Eriksen også har påvist. Denne "analysen" er i dag utvilsomt mer preget av tro og påstander enn av faktisk viten. Dessverre har vi ikke klart å gjennomføre denne målsetting ennå av forskjellige årsaker, men det arbeides med en løsning etter disse linjer og jeg håper og tror at den ikke vil ligge for langt fram i tiden.

Ette standpunkt er ingen kritikk av Marianne Solberg og hennes kolleger i de lokale bedriftshelsetjenester, som utfører et utmerket arbeid ut fra sine forutsetninger. Men som hun selv sier, deres forhold til vegvesenets ansatte blir noe annerledes enn om vegvesenet var deres eneste "kunde".

Derimot er jeg liksom Stiberg mer skeptisk til den "bedriftshelsetjeneste" som utøves i visse tilfeller av tilfeldige leger uten tilknytning til etatens arbeidsmiljø. Når enkelte foreskriver overflytting til vedlikeholdet på arbeidstakerens

hjemsted som "medisin" for alle mulige lidelser, må det være tillatt å spørre om deres innsikt i både vedlikeholdets og andres arbeidsoppgaver er tilstrekkelig for en slik vurdering.

Bjørn Eriksen stiller spørsmål ved de siste års ansettelsespolitikk og dens betydning for arbeidsmiljøet. Jeg skal la dette spørsmålet ligge, ettersom kvalifikasjonskravene ved framtidige ansettelser for tiden vurderes av en egen arbeidsgruppe. Jeg skal her bare nevne at det er mitt inntrykk at en rekke maskinkjørere slett ikke ser en vekslings mellom maskinkjøring og manuelt arbeid som negativt for deres arbeidsmiljø.

Så over til sammenligningen med entreprenørene. Jeg er ikke enig med Eriksen i at vegvesenet skal overta kontrollansvar for arbeidsmiljøet ved rene entrepriser. Det er *entreprenøren* og ingen annen som er arbeidsgiver i slike tilfeller, og en spredning av arbeidsgiveransvaret vil neppe gavne arbeidsmiljøet for hans ansatte.

Dersom vi som privatpersoner engasjerer et byggefirma til å bygge hus til oss selv til en fast pris vil vi neppe se det som vår oppgave å passe på firmaets ansatte. Det er en klar parallell til vegvesenets entrepriser.

Og hva bruker vi disse pengene til? Vegstikka har tatt en spørreunde.

Ernst Hansen i Bardu sier:

— Vi har ikke bestemt hva pengene skal gå til i år. Ifjor var vi i Kiruna en helg. Vi drøydde pengene godt — for vi hadde julebord også. Men vi måtte spe på med egenandel til begge delene. Ca. 45 deltok på Sverigeturen og 50-60 på julebord. Det er vanskelig å finne på noe som alle er med på.

Jorun Berg, Vegsentralen i Nordkjosbotn:

— Det viste seg at tradisjonell julebord fenget så få. Derfor har vi i de siste årene laget en festlig tilstelning i kantina på siste felles arbeidsdag før jul. Vi pynter med duker og lys og kjøper varmrrett fra Gjestestua. Etterpå har vi kaffe og kaker. Det er 100 % oppslutning.

Vi har stor diskusjon hvert år når velferdsmidlene deles ut. De mest ville ideer fremsettes, men det ender med mat tilslutt likevel.

De øvrige tilsatte i distriktet bruker pengene til julebord ute. De fra Vegsentralen som ønsker det får delta i lag med dem. Det har hendt og da får de tilskudd fra kassa vår.

Torleif Hole, Storslett:

— Hva pengene går til? Kort sagt — julebord med något at-tåt. Det er altfor liten deltakelse og en ny vri etterlyses.

Vegkontoret arrangerte ifjor en helgetur til Kiruna. Den nye mellomriksvegen ble prøvekjørt. Ellers har pengene vært brukt til tilskudd til årstest, turer. Det har også hendt at pengene ble satt i bank et år i påvente av en god ide og bedre muligheter for å sette den i verk.

Jeg vil også advare mot en mulig tendens til å betrakte entreprenører generelt som suspekete foretagere når det gjelder arbeidsmiljø, mens vegvesenet er de eneste som holder sin sti ren. Det finnes uten tvil en rekke entreprenørfirmaer, ikke minst blant de større, som tar arbeidsmiljøet alvorlig. Bl.a. ser bruken av personlig verneutstyr ut til å være mer konsekvent gjennomført på alle nivåer hos store entreprenører enn den kan være i vegvesenet.

Marianne Solberg er inne på at en trygg arbeidsplass er en av de viktigste arbeidsmiljøfaktorer. Dette er utvilsomt riktig, ikke minst i dag. Her burde vegvesenet ligge bra an, for selv om antallet fast ansatte er gått ned er ingen av disse hittil blitt sagt opp og lite tyder på at det vil skje i nær framtid heller.

Men en trygg arbeidsplass må også være en effektiv arbeidsplass, i egne og omverdens øyne. Et godt arbeidsmiljø med lavt sykefravær og god trivsel bør være et viktig bidrag til økt effektivitet. Slik sett er det ingen motsetning mellom arbeidsmiljø og effektivitet, men de to faktorene kan påvirke hverandre gjensidig i positiv retning.

Om informasjonsrutinene

Utdrag av Ernst Hansens debattinnlegg på siste kontaktmøte i Harstad:

Den interne informasjonen mellom vegkontoret og oss ute skranter endel — begge vegger.

Sein informasjon

Enkelte rutiner må kunne bearbeides slik at informasjonen går raskere. Det gir snarere saksbehandling og er til nytte både for oss og for publikum.

Det har hendt at vi mottar et brev med svarfrist et par dager før fristens utløp. Brevet kan være datert opptil 14 dager før vi får det. Noe har skjedd undervegs. Vegkontoret bør se på en prioritering av informasjonen i form av brev som sendes ut med svarfrister.

Som eksempler kan nevnes skiltning, resultater av forhandlinger, personalsaker.

Rundskriv og protokoller fra Vegdirektoratet sendes ikke raskt nok ut til oss.

Vi kan f.eks. oppleve at det går opp til 2 måneder før vi får vite resultatet i en forhandlingssak.

Det er også svært viktig at man benytter riktige tjenestelinjer. Alle berørte ledd i organisasjonen må bli husket. Går man utenom vil resultatet ikke bli slik som ønsket.

Mangelfull informasjon fra vegkontoret

Vegkontoret forhandler om grunnerver. De foretar avtaler med offentlige

etater om ting som angår driften uten å informere oss. Det er uheldig. Vi tar ofte opp de samme saker og får beskjed om at alt er ordnet med vegkontoret. Mens vi undersøker saker og evt. innstiller arbeidet er mye tid tapt.

Forandringer av planer og andre disposisjoner innen avdelingene er det viktig at vi "ute" får vite om.

Mangelfull informasjon fra utedriften

Den samme plikt til å informere gjelder også for oss. Her mangler sikkert endel. Vi ønsker å få greie på ting som må gjøres eller gjøres bedre.

Det er viktig å få kritikk slik at dette kan rettes. Om en av oss gjør en feil, må vi ikke bare få et generelt rundskriv. Personlig kontakt må også til.

Kontaktmøter gir god informasjon

Kontaktmøter i bedriften avholdes både en og to ganger i året. Dette gjelder både for anlegg, vedlikehold og maskinavdelingen. Her er mye nyttig informasjon å hente. Ved kontaktmøter i bedriftsavdelingene bør man se på muligheten til at andre avdelinger kan være tilstede.

Forhandlinger om priser og avtaler som direkte angår driften kommer raskt ut. Her er systemet bra.

Utadrettet informasjon

Vi på vegstasjonene opplever at trafikanter, presse og andre ønsker opplysninger om trafikkforhold, bygningssaker, dispensasjoner o.l. Her vil jeg anbefale å gi enkle og utfyllende opplysninger. Opplysninger må ikke kunne misforstås.

Blir vi likevel feilsitert eller presen kommer ut med opplysninger som ikke stemmer, bør vi etter min mening gå ut å korrigere det. Vi bør også informere før vi blir spurt.

Vegmester Ernst Hansen avslutter med å påpeke at informasjon av ulike slag er meget viktig for å effektivisere ethvert gjøremål i Statens vegvesen. Korrekt informasjon til riktig tid og til riktig person er av stor betydning.

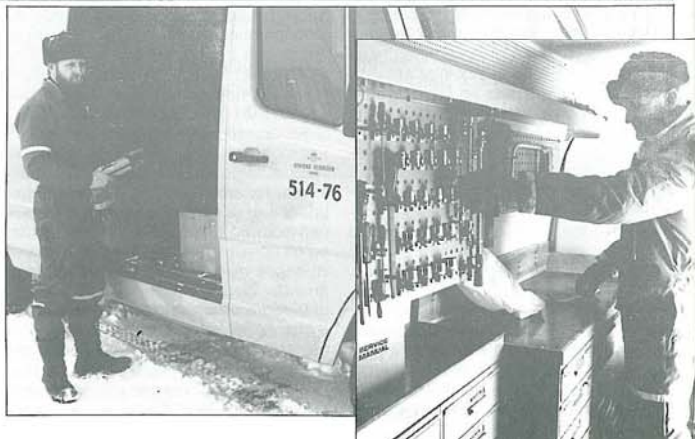
Et informasjonssystem som vil fungere 100 % perfekt er det vel ingen som tror er mulig, men hvis vi i felleskap går inn for å bedre rutinene kan det få et positivt utfall.

La oss derfor — hver på vår kant medvirke til at informasjonsvirksomheten blir effektiv og riktig og dermed gagnar etaten og publikum.

Verksted på hjul

Den nye servicevogna på Storslett.

Om utstyret er på plass . . .



Bardu vegstasjon har også oppgaver for biltilsynet

Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

Bardu Vegstasjon ivaretar både vegvesenet og Biltilsynets interesser. Unni og Louise som til daglig betjener kontoret har med andre ord en allsidig arbeidsplass.

Det var heldigvis en rolig dag da Vegstikka stakk innom. Vi fikk derfor tid til en prat og litt kaffekos.

Unni Helberg og Louise Evenmo har begge 1/2-stilling. De deler med andre ord en hel stilling og går hver sin uke på jobb. Vi kom på besøk i Unnis arbeidsuke, og Louise kom innen for å orientere seg om arbeidet.

— Hvordan fungerer denne delinga av jobben?

— Utmerket, er de begge enige om.

— Vi skriver lapper til hverandre og legger fram rundskriv og annen post før de arkiveres. Så samarbeidet fungerer fint.

Bardu vegstasjon hadde opprinnelig bare en 1/2-stilling til kontorarbeid. I mai 1983 ble det opprettet en ekstra 1/2-stilling.

— Det har blitt mer å gjøre siden biltilsynet kom hit, sier Unni og Louise, — og vi har fått mer kontakt med folk. Det er mest å gjøre i forbindelse med fornyelser av førerkort, helst fra Forsvaret.



"Bardu-jentene konfererer."

Ellers har vi oppkjøring hver tredje uke. Hver tirsdag og fredag er glattkjøringsbanen åpen, og det medfører også en del ekstra arbeid.

Vi låner ellers ut prøveskilt, så man kan vel si at arbeidet med biltilsynets saker har medført mer variert arbeid.

Dessverre er det lite opplyst blant folk at vi er biltilsynets representanter. Det står kun et skilt her ute på veien, men ingenting i telefonkatalogen. Det bør det nok gjøres noe med!

Hverdagen for Unni og Louise er ellers brevskrivning, telefon-tjeneste og kontakt over VHF-sambandet og regnskapsarbeid.

Det er med andre ord jevnt med arbeid, noen ganger mer enn ellers, men lite stress.

Louise har vært her siden 1979, bare avbrutt av permisjon. Unni begynte i Statens Vegvesen i 1982.

Og begge trives de, både med arbeidet og miljøet omkring seg.

— Vi er en fin gjeng her på Bardu vegstasjon, sier Unni og Louise.



"Gammelt barnemål blir som nytt". Det koster bare 10 kr.

Personal-nytt

Vi gratulerer!

Med 60-årsdag

Einar Hansen, 9450 Hamnvik. 28/5
Hans Richardsen, 9100 Kvaløysletta. 1/6

Påskjønnelse for lang tjenestetid

40 år i etaten
Rolf Eriksen, Skibotn (mai-85)

25 år i etaten

Guttorm Henriksen, Nordkjosbotn 28/5-85
Fritz Aagesen, Vegkontoret 16/6-85

Fratredelser

Utedriften

Roald Bergmo, Storslett
Martin Mathisen, Oksfjordhamn

Biltilsynet

Ingeniør Terje Wahl, Biltilsynet Tromsø

Vegkontoret

Avdelingsingeniør Agnar Theodorsen, plan
Kontorassistent Åshild Jørgensen (vikar)