

Vegstikka

Nr. 6 - Desember 1983 - 15. Årgang



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 6 — Desember — 1983
15. årgang

Innhold	side
1984 — vanskelig, men godt år	3
Anleggsprogrammet 1984	5
Snøskredproblemene	9
EDB-utstyr — også til oppmåling av veggrunn	14
Trenger du traktorsertifikat	16
Troms — et campingvogn- og et motorsykkelfylke	17
Snart en "mannsalder" i tunnel	18
Mølnåsen tunnel i rv 83	20
"Hallingkastet"	21
Ny innfartsveg til Finnsnes	22
Maskinkjøp 1984	25
Aksjon Publikum	26
Skiltverkstedet på Skattøra	28
Bårdbakken — knuserverksted med tradisjoner	30
Nå kommer utekontrollstasjonene	32
Verneombudene må aktiviseres	34
Oljegrus i varme hus	36
Revisjonen for Norsk Vegplan 1986-89	37
Ansiktsløfting på rv 829	38
Vegtjenestemenn tropper av	40
Personal-nytt	41
Sommerdekkundersøkelsen	42
Utenlandsbesøk ved vegkontoret	43

I redaksjonen

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red.sekr.

Redaksjonsråd

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

Utgiver

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk

Lundblads Trykkeri, Tromsø

Opplag

1550 eksemplarer

Forsiden: Einar Kristiansen og Harald Hansen i montering av rør på rv 83
Blomjoten — Kilamyra.

1983

— vanskelig, men godt år

Etter en relativt lett vinter og en strålende vår med store forhåpninger gikk vi over til en svært fuktig sommer med vanskelige arbeidsforhold — særlig for dekkelegging. Den fuktige sommer ble avløst av en fuktig høst med tidlig snø og vinter.

Tross et vanskelig år er de fleste mål oppfylt, men vi kunne ha omsatt mere i anlegg dersom høstværet hadde gitt muligheter for det. Vår dekkelegging — som ofte kan betraktes som det endelige mål, er dog gjennomført etter planene og vel så det.

Riksvegene i Troms er dekkelagt 84,5 %, fylkesvegene bare ca 34 %. Om 3 år vil vi ha svært lite riksveger med grusdekke, men for fylkesvegene vil det etter nåværende tempo ta mange år, kanskje 40-50 år.

Vinteren ble så billig at vedlikeholdet kunne øke sin innsats på dekkelegging. Besparelsen ga også rom for økt aktivitet på dårlige grusveger i høst, men mye regn og tidlig snø hindret mye av påtenkte tiltak.

Av spesielle ting i 1983 kan nevnes at ytterligere 2,5 km av ny innfartsveg til Tromsø er tatt i bruk, og at fylkesvegen Aglapsvik — Tennskjær er planert og kan brukes med restriksjoner.

Biltilsynet har fått ny sjef, Johan Filseth.

Biltilsynet over hele fylket gjennomførte i høst en stor og samordnet kjøretøykontroll ute på vegene, og påviste der mange mangler, særlig med lys og dekk. Slike kontroller er svært viktige, ikke minst med tanke på de mange trafikkulykker som skjedde under sterkt skiftende føreforhold i høst.

E 6 er i år blitt forlenget fra Nordkjosbotn til Kirkenes, og erstatter rv 6

med markering av Finnmark og Vegdirektoratet, ingen markering i Troms.

Mens vedlikeholdsbevilgninger holder seg bra, synker fortsatt anleggsbevilgningene, mest på fylkesveger, noe mindre på riksvegene.

Det er derfor fortsatt en dominerende oppgave for oss å forklare publikum at vi fortsatt — og særlig på fylkesvegene — må regne med dårlig standard.

Mens våre "positive" driftsoppgaver med forbedring av vegnettet minsker i takt med synkende bevilgninger, så øker våre "negative" oppgaver med å forklare/forsvare ovenfor publikum de dårlige tilstander og lange utsikter for fylkesvegene.

Øvrige forvaltningsoppgaver blir også mere krevende. Det formelle planleggingsarbeidet for tiltak som skal forbedre såvel trafiksikkerhet som framkommelighet møter ofte motstand og tar lang tid.

Vårt arbeid med revisjon av Norsk Vegplan for 1986-89 og 1990-93 nærmer seg nå slutten, og vil bli behandlet i samferdselsdeutvalg og fylkesting i første halvår 1984. Sluttbehandlingen i Vegdirektoratet, Samferdselsdepartement og Storting skjer i 1985.

Uten de mange og store sensasjoner i 1983 kan dog sies at det er summen av de mange og mindre oppgaver innen planlegging, drift, administrasjon og biltilsyn som har gitt et tålig bra resultat også i år.

Jeg takker alle for god innsats i 1983, og la oss ta imot de utfordringer som ligger foran oss. Reduksjonen av arbeidsplasser kan bare holdes i sjakk ved riktig økonomiske disposisjoner både i store og små saker, samt helhjertet innsats fra alle, hver på sitt felt.

Jeg ønsker alle — også våre pensjonister — en god jul og et godt nyttår!

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

Helen Solberg

Anleggsprogrammet 1984

Gjør Stortinget vedtak i samsvar med proposisjonen fra Samferdselsdepartementet får vi 131,6 mill kroner til riksveganlegg neste år. På fylkesveganlegg kan vi imidlertid ikke forvente de store summer. Foreløpige tall sier 11,5 mill. Vi tar sikte på sysselsette 128 av egne folk — i tillegg regner vi med ca 15 årsverk i entreprisedrift.

Av overingeniør Bjørn Stiberg

Og slik vi kjenner budsjettallene idag, forutsettes de anvendt på disse vegene:

E 6 Nordland g. - Finnmark gr.

Det er bevilget totalt 27,0 mill kr. til E 6. De store anlegg i 1984 blir

Krokbekken — Andslimoen sommeranlegg, Solli — Teigland som settes igang i vinter, omlegging ved Nordkjosbotn hvor ny Vollan bru fullføres i vinter, omlegging

Arbeidene på rv 861 Gibostad — Lysnes skal fortsette. Her kaffepause under transport av bruelementer, transportørene innfelt.



ved Rotsundelv hvor ny bru over Rotsundelv fullføres i vinter. I tillegg kommer Tverrelva bru og fullføring av rasutbedring i Burfjord.

E 78 Nordkjosbotn — Tromsø

Vi får 15,0 mill kr. til E 78. Hovedanleggene blir omlegging i Laksvatnbukt som vinteranlegg, mens parsellen Laksvatnbukt — Smalak startes opp til våren. Videre skal innfartsvegen til Tromsø fra Nordberg fullføres med asfaltdekke til sommeren.

Rv 83 Tjeldsund bru — Harstad

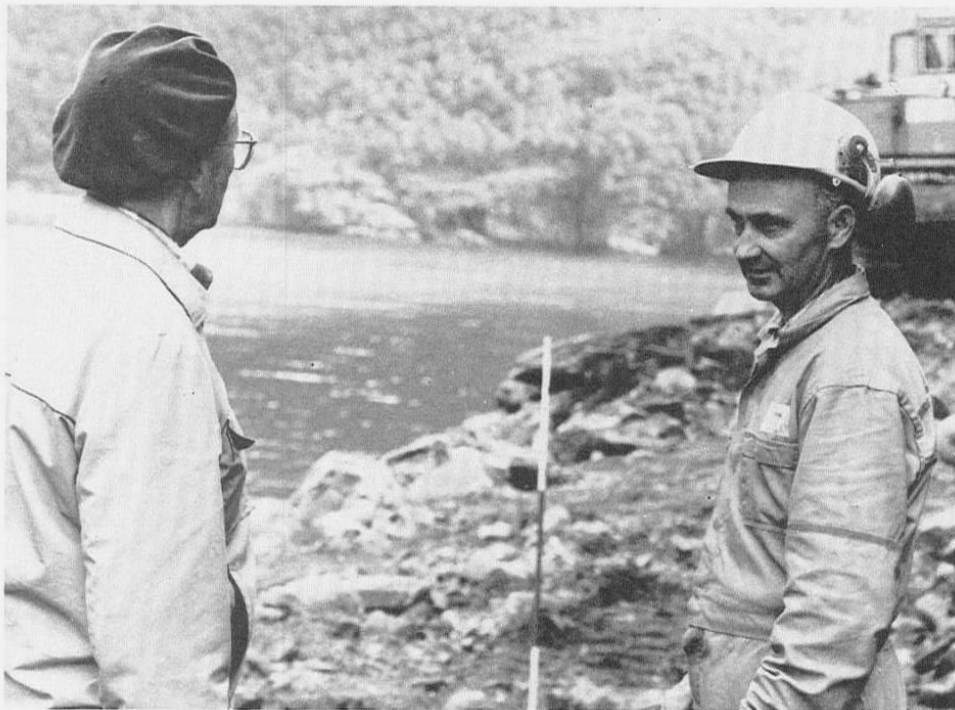
Her er bevilget 16,0 mill kr. Hoved-

anleggene blir videreføring av arbeidene med parsellen Blomjoten — Kilamyra. I den inngår Mølnåsen tunnel ca 400 m lang som skal fullføres i 1984. Videre gjenstår en del arbeider med innfartsvegen til Harstad.

Rv 86 Andselv — Gryllefjord

Til rv 86 bevilges i alt kr. 5,0 mill. I 1984 vil anleggsstart av ny innfartsveg til Finnsnes finne sted. Den tidlige oppstarten skyldes problemer med vintersysseting av egne arbeidere og dette er et

Rv 825 Hilleshamn — Tjuvskjær skal bli trafikkklar i 1984. Odd Markussen, til v. og Einar Bendiksen konfererer.



anlegg som kan drives vinterstid. Videre satser vi på oppstart av parsellen Islandsbotn — Svanelvmo til sommeren.

Rv 91 Olderdalen — Fagernes

Det er bevilget 7,0 mill kr. til rv 91. Dette er et sommeranlegg og arbeidene som går på forsterkning og utbedring av eksisterende veg fortsetter i 1984 på strekningen Breivikeidet — Fagernes.

Rv 825 Tjeldsund bru — Storfossen

Vi vil få 23,0 mill kr. til rv 825. Parsellen Djupvik — Stræte starter opp i vinter. Videre regner vi med at det manglende mellomledd, parsellen Hilleshamn — Tjuvskjær,



på denne vegen blir trafikkklar høsten 1984.

Rv 850 Harstad — Langvassbukt

Rv 850 stilles kr. 7,0 mill i utsikt i 1984. Dette er i hovedårsak et sommeranlegg, og arbeidene med forsterkning og utbedring av parsellen Straumen — Refsnes fortsetter i 1984.

Rv 858 Storsteinnes — Vikran

Her bevilges 4,0 mill kr. Vi regner med oppstart på parsellen Nordkjosbotn — Meistervik i løpet av 1984.

Rv 861 Silsand — Mefjordaksla

Det er bevilget 7,2 mill kr. til rv 861. Arbeidene med forsterkning og opprustning av parsellen Gibostad — Lysnes fortsetter som et sommeranlegg i 1984.

Rv 862 Tromsø — Kvaløysletta

Det forutsettes 1,5 mill kr. til rv 862 på Tromsøya. Arbeidene på Tverrvegen avsluttes med asfaltering til sommeren.

Videre vil en ny bru over Tverrvegen, Grønnåsen bru, bli bygget i løpet av vinteren.

Rv 866 Langslett — Skjervøy kai

Det er bevilget 3,0 mill kr. til 866. Her vil sluttarbeidene med legging

Det vanker oppgaver for Nancy Hole, til v. og Astri Antonsen i 1984 og.

av svart dekke fullføres sommeren 1984.

Miljøtiltak

Videre kan nevnes at det er bevilget 9,5 mill. kr. til miljøtiltak og de viktigste arbeidene her er oppstart og fullføring av følgende prosjekter:

Gang-/sykkelveger Kvaløysletta S, Kvaløysletta N, Ramfjorden, Fossbakken, Sørreisa og Bergseng — Åsegarden.

Fylkesveganlegg

Følgende fylkesveganlegg står på budsjettet. Det er *Borkenes — Harstad gr.* hvor det bevilges kr. 3,255 mill til oppstart på ny parsell Elde — Harstad gr. Arbeidene er utbedring av eksisterende veg og skal drives sommerstid.

Videre skal *Tromsdalen — Kroken* slutføres for kr. 1,085 mill. Det gjenstår her en parsell på ca 200 meter.

Eidkjosen — Henrikvik tas opp som nytt anlegg med bevilgning på kr. 4,35 mill. Dette anlegget vil også nyttes til eventuelle ekstraordinære sysselsettingsmidler. Imidlertid ligger forholdene for oppstart på dette litt dårlig an, grunnspørsmålet er ennå ikke brakt i orden.

Resten av bevilgningen nyttes på anlegget Aglapsvik — Tennskjær.

Gang- og sykkelveger skal det også bli — her fra slike arbeider i Sørreisa.



Snøskredproblemene

— *blir vi noen gang kvitt dem?*

Skal vi kunne ferdes helt trygt for snøskred på riks- og fylkesvegene i Troms må vi punge ut med rundt en milliard kroner. Da har vi sikret de 160—170 snøskred som vi har kunnet registrere sperre vegene fra tid til annen.

Vi har fått skredarkiv

Det var i 1981 arbeidet med etableringen av et skredarkiv kom i gang. Bakgrunnen var ulike spørsmål som reiste seg i forbindelse med Langtidsplanarbeidet. I planen for 1982-85 anførte vi 54 kjente snøskredpartier på riks- og fylkesvegene. Mange av disse skredpartiene representerte i grunnen flere rassteder og vi hadde dessuten en bestemt følelse av at vi ikke hadde den fulle oversikt.

Hvert eneste skred skulle heretter registreres med data om:

- Nøyaktig stedfesting
- Utstrekning
- Dato og klokkeslett
- Skredmassens høyde
- Lufttemperatur
- Snømengde
- Vindretning
- Gjennomsnittlig snømengde i området

- Inntegning av skredbanens profil

Disse registreringene skulle da tjene 2 hensikter:

- Skaffe oss et bedre grunnlagsmateriale for framtidig meldetjeneste
- Skaffe oss et bedre grunnlagsmateriale for skredsikring

Nærmere 170 skred

Ettersom registreringen kom i gang og skredarkivet bygget ut, fikk vi et helt annet tallmateriale foran oss. Antall skred som årviss eller mer sjelden sperrer våre riks- og fylkesveger understreker at snøskred representerer virkelig et stort problem for vegtrafikken her i fylket.

På riksvegene har vi nå registrert 78 skred, hvorav 17 er årvisse og dessuten 16 årvisse når det er



det vi kaller for snøvintre og de kommer jo ikke så sjelden på våre kanter. Registreringen på fylkesvegene viste 90 skred hvorav mange er årvisse.

Milliardkostnad

Vi har ikke hatt muligheter til nærmere sikringsplanlegging — dette har skjedd bare i noen få tilfeller — men for hvert enkelt skred har vi gjort oss opp en viss mening om hvilke tiltak som kan være best å gjennomføre. Kostnadene som representeres er derfor stipulerte, men

Nødsfjellet i rv 829 — ofte problemer.

Sifjordura i fv 232 — Eldar Hansen med assistent setter opp sperrebom.

gir oss et godt bilde av størrelsesorden på skredsikringen som må til skal vi føle oss 100 prosent trygge. Til sikring av riksvegene kan vi regne med en kostnad på 400 millioner og på fylkesvegene 600 millioner, altså en milliard til sammen.

De dyreste prosjektene

På riksvegside antas sikringen av Gryllefjordbotn på Senja i rv 86 å være det mest kostnadskrevende — 43,5 mill kroner — Ballesvikskaret i samme riksvegside — kr. 30,0 mill. Det dreier seg her om både tunneler og overbygg.

Sikringen av de 3 skredplassene Rødbergdalen, Hesteskoskrea og Grevolanasen på rv 87 i Tamokda-



len tenkes utført som ett prosjekt — her vurderes 2 alternativer — tunnel til 19,5 mill og overbygg til 40,0 mill kroner.

På riksveg 866 til Skjervøy finner vi Skredneset hvor en tunnel vil komme på 36,0 mill. Her kan man også løse trafikken med et beredskapsferjeleie på yttersiden av skredet — kostnad 4,0 mill.

De nye fylkesvegene på Senja — Kaperdalsvegen, Ersfjordvegen, Mefjordvegen og Fjordgårdvegen kan sikres til et beløp, tilsammen kr. 156,0 mill med Fjordgårdvegen som den dyreste — 55 mill.

Men også andre fylkesveger vil falle dyrt å sikre, på Arnøya vil en totalsikring av fylkesvegen Nymo — Årviksand og Langfjordbotn — Akkarvik beløpe seg til 155,0 mill. Videre har vi Alvestad — Dale i Harstad 30,0 mill, Nordfjordbotn — Vasstrand 40,0 mill, Laksvatn — Jøvik 36,0 mill, de to siste i Tromsø og i Tromsø/Balsfjord ve-gen Sørbotn — Andersdal — Kantornes 35,0 mill og Reinøya i Tromsø og Karlsøy 40,0 mill.

Lange utsikter

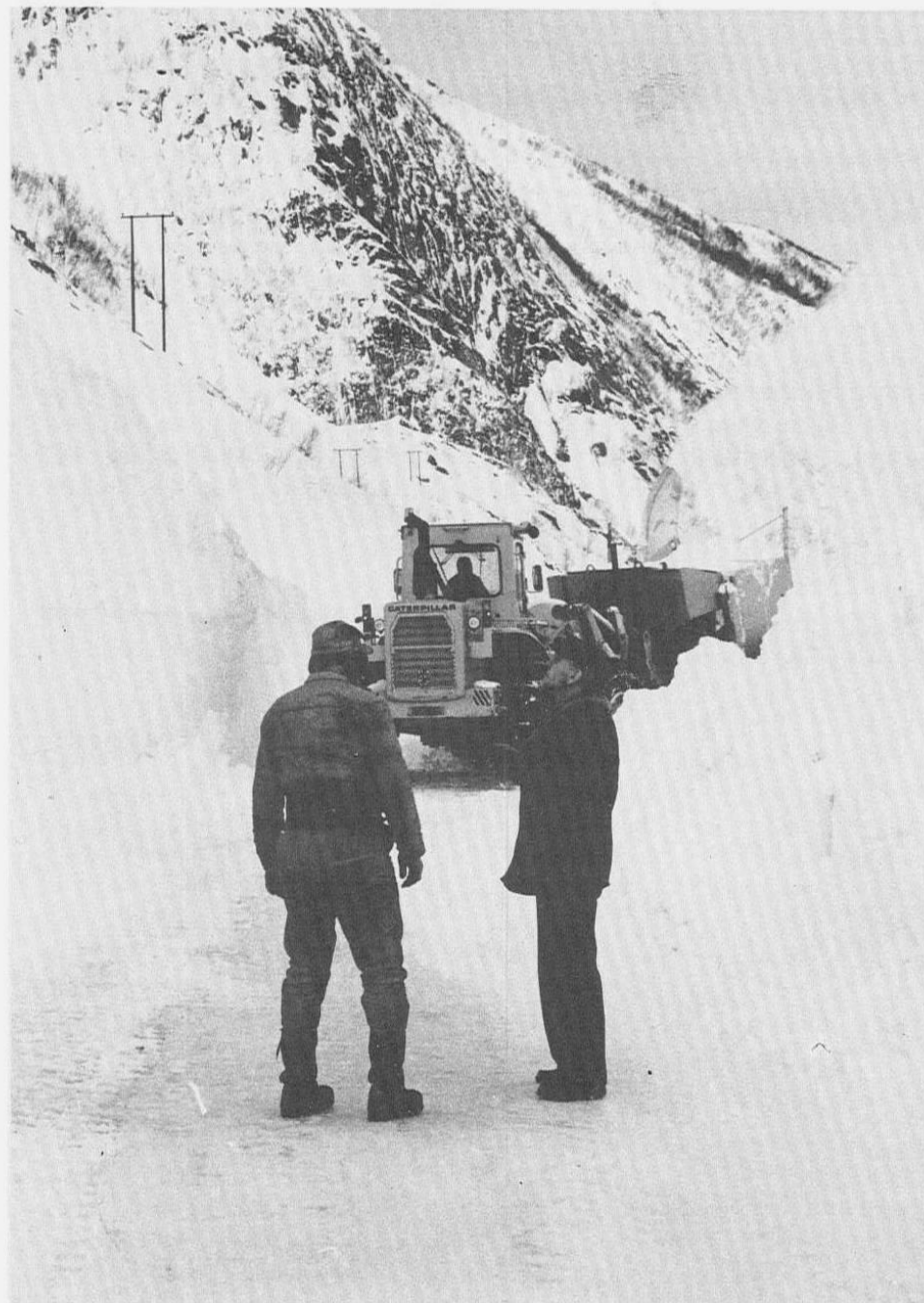
Vi kan vel ikke vente særlig opp-sving på investeringsbudsjettene, spesielt på fylkesvegsiden synes utsiktene dårlige.

Men noe er gjort og noe gjøres. Pollfjelltunnelen i rv 868 er ferdig og vi er i full gang med omlegging av E 78 gjennom Lavangsdalen.

I planperioden 1986-89 forutsettes brukt 4,6 mill kroner til skred-sikring på E 78 Smalak — Sørbotn og 6,0 mill kroner til omlegging av rv 91 ved Breivikeidet. De partier som vi ellers planmessig er kommet lengst med, er Skredneset i rv 866 samt Gryllefjordbotn og Baltesvikskaret i rv 86, men dette blir det altså neppe noe av før etter 1989.

På fylkesvegene ser vi, slik bevilgningssituasjonen har utviklet seg, ikke løsning på noen av skred-problemene de nærmeste årene.

Fjordgårdvegen — kanskje problemveg nr. 1. Kåre Liland ser betenkt opp på snø-massene.



EDB-UTSTYR

— også til oppmåling av veggrunn

Den nye delingsloven førte til merarbeid i forbindelse med grunnverv. Men nytt utstyr hjelper til å overkomme dette. I vår tok seksjon for grunnverv i bruk en teodolitt/avstandsmåler med automatisk registrering.

Med den nye kikkerten, eller Teodolitt TC1 sm den heter, har seksjonen i sommer målt opp 60 km veg. Det er ingen rekord fra tidligere år, men heller ikke mindre.

— Tatt i betraktning av at delingsloven krever mer forberedelser, er resultatet bra, sier ingeniør Øystein Myrvoll.

— Vi må gi grunneierne en ukes skriftlig varsel før vi begynner oppmålingen. De skal påvise eiendoms grensene. Kan de ikke møte

Øystein Myrvoll med vidunderinstrumentet.



selv må de gi fullmakt til stedfortreder. Samtidig med oppmålingen slår vi forresten ned grensemerker. Det er aluminiumsrør med blanke kuler på toppen. De velkjente gule kulene er erstattet av disse.

— Dere er godt fornøyd med utstyret?

— Kartleggingen er vi såvidt begynt med. Det hører med til "vinterarbeidet" vårt og vi regner med at vi vil spare mye tid, når vi får litt øvelse.

Den nye kikkerten har i hvertfall gjort oppmålingen enklere. Vi slipper f.eks. å skrive ned avstander og vinkler i målebok. De kodes nå ned på bånd som er satt inn i kikkerten. Selv om det bare er om sommeren vi er på oppmåling, er det ofte kaldvær og regn og da er det godt å slippe skrivearbeid ute.

Dataene på båndene kan utlistes og kontrolleres. Karttegning kan skje manuelt, men vi vil ta sikte på å bruke en "plotter" som fortløpende avtegner punktene og som gjør karttegningen snarere.

Utstyret vi nå har fått, har også andre fylker tatt i bruk. Vi vet at noen av fylkene har en såkalt målebil med tilhenger som er spesiallaget for dette utstyret.

Hans Hansen orienterer grunneiere under oppmålingen.

Det står på ønskelista hos oss. — Hva kan vi bruke et ferdigvegskart til?

— Vi bruker det i forbindelse med utbetaling av grunnerstatning og det er også et nyttig eiendoms-kart for bl.a. vegmestrene.

Et ferdigvegskart har inntegnet grensemerker, vegkant, avkjørsler, stikkrenner, markslagsskille, kilometerpeler foruten navn og gårds- og bruksnummer på grunneierne.



Trenger du traktorsertifikat?

God opplæring i traktorkjøring kan de som trenger det få i Harstad. En spesiallaget traktor står til rådighet. En traktor som både kjøreskolene, biltilsynet og ikke minst alle som har bruk for traktorsertifikat kan dra nytte av.

Harstad er faktisk det eneste stedet nord for Bodø som kan tilby opplæring med skikkelig utstyr.

Traktoren som det her er snakk om, er egentlig helt vanlig. Men den er spesiallaget med plass til to i førerhuset — en helt nødvendig detalj, både for opplæring og oppkjøring.

Ragnvald A. Gangsås eier traktoren og han leier den ut til Tra-

fikkskolesenteret i Harstad og til Biltilsynet.

Hovedpoenget er å kunne gi god opplæring, både i tekniske finesser, terreng- og trafikktilpassing, som igjen øker trafikksikkerheten generelt, sier sjåførlærer Halvard Myrvang.

— Slik det har vært hittil har den praktiske opplæringen vært ganske tilfeldig. Elevene var ofte av-



hengig av å låne seg traktor og det var ikke så helt enkelt alle ganger.

Vi som har kjøreskolene, syntes det ble for dyrt i første omgang å kjøpe traktor. Vi måtte regne med at den ble stående ledig i lengre perioder. Gangsås derimot bruker traktoren i vanlig arbeid også, om vinteren til snøbrøyting, bl.a. for vegvesenet. Han er også engasjert som hjelpeinstruktør av kjøreskolene. Denne traktoren ble innkjøpt i august i år, og vi er glad for at vi nå også kan gi et godt tilbud til alle som har bruk for traktorsertifikat.

Samfunnsmessig er det god økonomi at flere på en gård f.eks.

har traktorsertifikat og dermed kan utnytte et såpass dyrt materiell maksimalt.

Avdelingsingeniør Kr. Lind ved Biltilsynet i Harstad sier:

— Vi er nødt til å sjekke om førerkortkandidatene kan ferdes i trafikken, og vi må medgi at oppkjøringen tidligere var en parodi. Vi brukte walkie-talkie som vi hang bak på eleven som kjørte traktoren og så kjørte vi etter i bil og ga instruksjer. Det var ikke særlig ideelt. I og med denne ordningen har vi oppnådd et samarbeid som kommer mange tilgode.



Troms

— et campingvognfylke (også et motorsykkelfylke?)

Visste du at Troms er det fylket som har flest campingvogner i forhold til folketallet. Mens 3,6 prosent av landets befolkning bor i dette fylket, har vi 5,6 prosent av campingvognene som er registrert i landet.

I forhold til antall personbiler vi-

ser det seg at hver 8,8 personbil har en campingvogn her i fylket. På landsbasis bare hver 16.

Snøscootere regnes i statistikk-sammenheng til motorsykler — og da er vi også et motorsykkelfylke. 6 prosent av slike kjøretøyer er registrert hjemmehørende i Troms.

Snart en "mannsalder" i tunnel

Med 20 år sammenhengende tunnelarbeid hører Edgar Haarvik til blant de 3 av våre tunnelfolk som har lengst erfaring i tunnel. Og tunnelarbeid er et reall arbeid som det vanligvis også følger et godt miljø med, sier han.

I sin ungdom reiste Haarvik til sjøs — men etter 3 år fikk han nok av det — landjorda fristet. Kanskje var han allerede bitt av basillen, som man sier — før sjømannslivet var han byssegutt på Svalbard — 15 åringen fikk nemlig da et visst innblikk i gruvearbeid. Byssegutten mente snart at han var bedre skjefitet til livet under jorden, enn til å skrelle potet. I byssa var det bare mas.

— Etter årene til sjøs søkte jeg meg til Innsetanleggene i Bardu. Den første tiden ble jeg plassert ute i dagen, men så snart en anledning bød seg, fikk jeg prøve meg i tunnelarbeid. Det begynte med pallboring, men etterhvert som jeg fikk rutine, ble jeg avløser på stufen. Og siden har jeg holdt meg borte fra dagslyset.

Jeg deltok også i turbinmontering.

— Du fant deg fort tilrette i tunnelarbeidet?

— Syntes det var mer sus i tunneldrift. Jeg skal nå selvsagt ikke underslå at også fortjenesten lokket. Det var jo noe bedre betalt enn annet anleggsarbeide.

— Men tunnelarbeidet her tok jo en gang slutt, hva da?

— Interessen for dette arbeidet brakte meg til Boliden i Sverige hvor jeg havnet i beslektet arbeid, nemlig gruvedrift. Men det var adskillig mer stusslig. Ensomhetsfølelsen kunne av og til være temmelig sterk der du befant deg alene i en gruvegang 410 meter under jorden. Der utførte jeg både boring, skyting og utlasting — drivingen gikk for seg mellom gråberget og malmgangen. Ikke fikk du besøk av formannen alle dagene heller, alarm ble ikke slått før du eventuelt ble borte fra et måltid.

— Men du fikk ikke nok av gruvedrift?

— Nei, etter et par år i Sverige, bar det til Svalbard igjen, men denne gang for å jobbe i kullgruvne. Også der foregikk arbeidet stort sett på egen hånd.

Så startet Vassdragsvesenet opp i Skjomen og der fikk jeg igjen tunnelarbeid. I 1973 søkte jeg til vegvesenet og her har jeg vært siden. Det har blitt tunnelarbeid ved Kaldfarnes, i alle tunneler i Mefjorden, i Kaperskaret, Husøytunnele-



... et reall arbeid.

ne og Pollfjellet før denne gjennom Mølnåsen ved Harstad.

— Og dette trives du med?

— Så absolutt, på min ønskeliste står flere tunneler, og vegvesenet er den beste etaten jeg har arbeidet i. Både forholdet til arbeidskameratene og ledelsen er mer åpent og ledigere — jo, vi har et godt arbeidsmiljø.

— Hvilke egenskaper bør en tunnellarbeider ha?

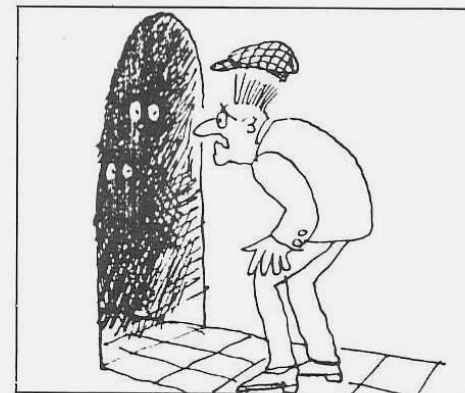
— Han må ikke være redd for å ta i, han må kunne gjøre et skikkelig og nøyaktig arbeid, kunne vurdere situasjonen nærmest meter for meter. Og ikke nok med alminnelig god fysikk, han må være psykisk sterk også.

— Da en av våre grunnververe forhandlet om grunn til en tunell, lurte han på om han kanskje også burde henvende seg til "Gamle-Erik". Selvom du ikke støter på den figuren, skjer det vel en og annen episode som huskes?

— På Innsetanleggene var det en gubbe på stufen som ble slått i svime da bornakken gikk. Vi ringte etter sykesøsteren og hun la hodet hans i fanget sitt og da han våknet, sa han "Hva f... gjør du her?"

Vel, som regel er det ikke spesielle ting som skjer, men det følger da litt spenning med gjennomslaget, treffer vi rett, er jo alltid det store spørsmålet.

— Og så gjennomslagsfesten da, føyer Haarvik til.



Når man møter grunneieren!

Mølnåsen tunnel i rv 83

Med sine 54 m² i tverrsnitt er Mølnåsen den største tunnelen i fylket i så måte. Med normal framdrift kan vi vel vente oss gjennomslag i løpet av mars neste år.

Og normal framdrift vil i dette tilfelle være noe saktere enn f.eks. i Pollfjelltunnelen — dette har da bl.a. med det store tverrsnittet å gjøre.

Dårlig fjell

Det startet med heller dårlig fjell. Glimmerskiferen, som fjellet for det meste består av, er ikke beste sort til tunneldrift. Derfor har man hittil måttet bolte etterhvert. Da "Vegstikka" besøkte anlegget var man kommet ca 30 meter inn i fjellet.

I tillegg til et noe plagsomt fjell har det også vært endel småvan-sker med utstyret i startfasen.

Størst i bredden og dyrest

Med en total bredde på 8,50 meter, et råsprenget tverrsnitt på 54 m², får vi her fylkets største tunnelåpning. Kjørebanebredden blir 6,50 meter og i denne bredden kan det transporteres lass på inntil 4,60 meters høyde.

Største høyde blir 6,0 meter.

Utkjøring — Edgar Haarvik ved rattet.



Hele tunnelen som er 410 meter lang, ligger i en kurve med 675 meters radius.

Meterprisen kommer ifølge overslaget på kr. 20.000,- dette er høyeste tunnelkostnad her i fylket. Det er ikke bare tverrsnittet som er årsak til det — denne tunnelen vil bl.a. kreve en ganske omfattende belysning.

"Revestreker" også nå

Tidligere i år måtte vi "gå på tærne" for ikke å forstyrre hvalpingen i en revegård like ved tunnelen. Nå gjelder det parringen. Mas-sene fra tunnelen kjøres nå i lager i nærheten — fra 1. februar må vi transportere disse til Breivika — lagerplassen kommer nemlig i konflikt med revefarmen.



"Hallingkastet"

Tradisjonen tro "kastet" vi oss med i årets Gol-turnering.

For oss nordboere blir det vel mer en mini-ferie enn et week-end tilbud.

17 handballspillere fra Troms fikk i hvertfall med seg 1 dag ekstra i Oslo før det brakket løs i Hallingdal.

Vel fremme på Pers Hotell og handballbanen, gjorde både herre- og damelag en fremragende innsats.

Men dessverre! Vi gikk ikke av med den endelige seieren. Den gikk i år (som en del år tidligere) til Telemark. Og i år var seieren dobbel — både herrer og damer gikk til topps.

Men vi hadde da et lyspunkt. Herrelaget fra Troms vant med 2 mål over Finnmark. Den andre

kampen, mot Telemark, tapte de.

Damelaget prøvde fortvilt å vise sine ferdigheter. Pågangsmotet og kampviljen var det ingenting å si på. Men vi tapte begge kampene, mot henholdsvis Vest-Agder og Sogn og Fjordane.

Men hvilken vellykket tur!

Stemninga var på topp, så vel på Gol som i bussturen til og fra Gol. Og buss delte vi i år, som årene før, med Finnmark-gjengen!!

"Nord-Norge-gjengen" fikk med seg skikkelig høststemning i Hallingdal, bankett på Pers Hotell, og mye underholdende håndball blant vegfolk.

Så det var en trett, sliten, men en opplevelse rikere, gjeng (om enn noe redusert) som ankom hjem til Nordens Paris.

Lisa

Ny innfartsveg til Finnsnes

Etter nærmere 20 år med planlegging og nesten like lang planvandring mellom kommunale og statlige organer er vi nå kommet opp av startgroppa for ny innfartsveg til Finnsnes. Og det litt før tiden. Manglende vinterarbeidsplasser har medvirket til det.

Av plansjef Tor Hugo Brox

Stortinget fremprioriterer

I St.prp. nr. 1 (1983-84), s. 109 står det å lese:

”Rv 86 Andselv — Gryllefjord. Se budsjettprp. 1981, side 126. Bevilgningen vil bli brukt til å starte arbeidet med ny innfartsveg til Finnsnes, parsell Finnfjordbotn — Finnsnes, og til å starte arbeider på parsellen Islandsbotn — Svanelplass.

Overslagene for de to parsellene pr. 1. januar 1983 var henholdsvis 41 og 21 mill kroner.

Ny innfartsveg til Finnsnes er ikke prioritert i Norsk Vegplan 1982-85, men er fremprioritert som følge av manglende planavklaring på andre anlegg og behov for egnet vinterarbeid”.

En milepel er dermed nådd. Anleggsarbeidene på et lenge omdiskutert vegprosjekt kan starte.

Langdryg prosess

Planleggingen av dette vegprosjektet ble påbegynt i midten av 1960-årene, og prosjektet er første

gang omtalt av Stortinget i St.prp. nr. 1 (1967-68), s. 88, der det sies at hel ombygging av parsellen må gjennomføres.

Det ble den gang arbeidet med to alternativ, et øvre og et nedre, og hovedplanen for dette prosjektet ble sendt Vegdirektoratet i mai 1970.

I hovedplanen innstilte veksjeften på at nedre tracé måtte velges som ny innfartsveg til Finnsnes, og denne løsningen sluttet Vegdirektoratet seg til i mai 1971.

Før Vegdirektoratet gav sin uttalelse hadde imidlertid hovedplanen for ny innfartsveg til Finnsnes vært forelagt både Samferdselsdepartementet og Kommunal- og arbeidsdepartementet, og begge disse departementene anbefalte å bygge ut vegen etter nedre alternativ.

Dermed skulle man tro at saken var ferdig, men så var ikke tilfelle. Først nå begynte diskusjonen om alternative løsninger.

Lenvik kommune var ikke enig i avgjørelsen, og bragte tracéspørsmålet enda en gang inn for Samferdselsdepartementet, som imid-

lertid opprettholdt sitt tidligere standpunkt.

Nå anså vegkontoret saken for avklart, og da Norsk Vegplan for 1978-81 ble revidert, kom innfartsvegen til Finnsnes på sikker plass i denne perioden med ca 40 % av investeringsbehovet. De resterende 60 % skulle bevilges i perioden 1982-85.

Imidlertid valgte et mindretall i kommunestyret å motarbeide tracévalget, og med støtte fra ulike grupperinger i kommunen lyktes de i å trenere gjennomføringen slik den var presentert i NVP 1978-81.

Argumenter for alternativ

Sterkest fremme i diskusjonen har bygging av gang-/sykkelveg mellom Finnfjordbotn og Finnsnes vært. Dette prosjektet er blitt lagt frem både som alternativ og tillegg

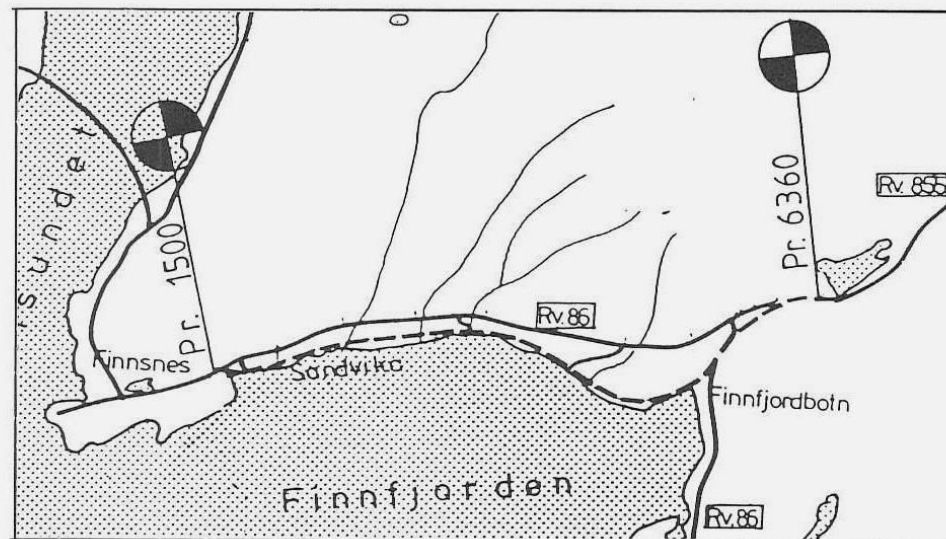
til ny innfartsveg, og sist, men ikke minst har en slik utbedring langs eksisterende riksveg blitt lansert som et betydelig trafikksikkerhetsiltak.

Ulykkesveg

At strekningen Finnfjordbotn — Finnsnes er en sterkt ulykkesbelastet strekning, kan ikke bestrides. Ser vi på antall politiregistrerte ulykker fra registreringen startet i 1968 og frem til 1.2. 1983, har det skjedd 34 ulykker. Fire av disse ulykkene er dødsulykker.

Dessuten viser ulykkesregistret at ulykkene ikke er konsentrert til bestemte punkt på vegen, men tvert imot spredt langs hele veggstrekningen.

Videre viser ulykkesregistreringen at de aller fleste ulykker på riksvegen har skjedd ved at kjøre-



tøy har kollidert eller kjørt utfor vegen, og at vognførerne ikke har overholdt vikeplikten når de skal inn på og ut fra private avkjørsler og kommunale veger. Dermed kommer påkjøring av fotgjenger som er i ferd med å krysse riksvegen.

Disse ulykkene som utgjør majoriteten vil et fortau ikke kunne forebygge, og med den gjennomgangstrafikk som vi nå har på strekningen Finnfjordbotn — Finnsnes (ca 3500 kjt. i ÅDT), gis det bare en løsning som kan trafikksikre det bomiljø som har fått utvikle seg mer eller mindre tilfeldig på

begge sider av eksisterende riksveg. Denne løsningen er ny innfartsveg, slik at gjennomgangstrafikken som utgjør ca 80 % kan bli fjernet fra dette bomiljøet.

Oppstart før jul

Vegvesenet ser det derfor som en stor begivenhet at vi endelig skal få komme igang med anleggsarbeidene på denne strekningen, og vi holder det ikke for usannsynlig at deler av innfartsvegen kan tas i bruk om ca 3 år.

Fra dagens veg.



MASKINKJØP 1984

Av overingeniør Gunnar Berntsen

Årsskiftet nærmer seg, og det betyr at de første maskiner og biler for neste budsjettår er i vente.

Det gjenstår dessuten noen leveranser for inneværende år, og i løpet av desember og 1. kvartal av 1984 regner vi med følgende:

- 1 stk. Grussorteringsverk, Hydrascreeen.
- 1 stk. Stor bilkran (mobilkran) montert på lastebil 510-16.
- 1 stk. Grave- og lastemaskin, Volvo BM 6M 646.
- 2 stk. Veghøvler, Cat. 140G.
- 1 stk. Lastebil, Scania P112H, 6x2.
- 1 stk. Gravemaskin, Åkerman H10.
- 1 stk. Hjullaster, Cat. 950B.

- 1 stk. Vegmerkemaskin montert på ny Volvo lastebil type 616.
- 5 stk. "Store" lagbiler (4 stk. Mercedes 608 og 1 stk. Volvo 408).

Dessuten noen transportører, ploger m.m.

Den store nyheten denne gang er vegmerkemaskinen.

Den kjører 2-3 ganger hurtigere enn de gamle maskinene *under merking*, og malingstankene har kapasitet for en hel dags kjøring.

Den nye bilkranen har vi også god tro på. Den er som nevnt på 20 tonn meter. Til sammenligning er den gamle Moelven-kranen på 13,6 tonn meter.

Alle innkjøp er i hovedsak beregnet på utskifting av gammelt materiell.

Den nye merkemaskinen ser slik ut.



AKSJON PUBLIKUM

Bedre publikumsbehandling — bedre informasjon til publikum og bedre saksbehandling overfor publikum er de mål man har satt seg med "Aksjon Publikum" — et tiltak som nå er i gang i de fleste statsetater.

Så også i vegvesenet. Vi var i "Vegstikka"nr. 4 i år innom utspillet som Vegdirektoratet hadde gjort ovenfor vegkontorene. Her hos oss resulterte dette i at det ble utpekt en gruppe som skulle se nærmere på hvilke tiltak som kunne være aktuelle i Troms.

Og i høst skisserte denne gruppen en handlingsplan.

Tilgjengelighet og kvalitet

Handlingsplanen har følgende målsettinger:

1. Å bedre *tilgjengeligheten* til våre tjenester/kontrolltiltak gjennom:

a) Å utnytte vegvesenets totale kapasitet på tvers av sektor-grenser gjennom forsøk med desentralisering av biltilsynets oppgaver (samarbeid biltilsyn — maskinavdeling).

b) Forenkling av rutiner og regelverk slik at disse gjøres

forståelig for publikum samtidig som saksbehandlingstiden reduseres.

2. Å bedre *kvaliteten* på våre tjenester gjennom:

a) At tilsatte i vegvesenet betjener publikum på en høflig, korrekt og saklig måte.

b) At publikum får informasjon om sine rettigheter og plikter når de har behov for det og på en forståelig måte.

c) At informasjonsgrunnlaget for de vedtak som treffes og som berører enkeltpersoner er best mulig.

d) At saksbehandlingen følger de regler som trekkes opp i Forvaltnings- og Offentlighetsloven.

Gruppen sier også at formålet med "Aksjon Publikum" ikke først og fremst er å endre "policy" i de ved-

tak som treffes, men heller å skape større forståelse blant publikum for vår virksomhet.

Rutinevurderinger

Gruppen kommer også inn på hvilke områder vi må ta en nærmere gjennomgang av når det gjelder rutiner, regelverk o.a. og det er bl.a.:

- Veg- og vegplanlegging
- Avkjørsels- og dispensasjonsbehandling
- Førerprøvene
- Registrering av kjøretøy
- Kjøretøy- og brukskontroll
- Vegmeldingstjenesten
- Arbeidsvarsling, tilleggsopplysninger

Skolering og organisering

Og hvordan kan så gruppen tenke seg bedringer på disse feltene — jo — gjennom:

- Kurs i publikumsbehandling
- Saksbehandleropplæring
- Kurs i trafiksikkerhetsarbeid
- Organisering av informasjonstjenesten
- Spesielle informasjonstiltak
- Forenkling av rutinene
- Samarbeidstiltak

Denne skissen til handlingsprogram som vi her kort har referert, behandles nå i Vegdirektoratet sammen med programmene fra de øvrige fylkene. Vi får vel en vurder-

ing fra Vegdirektoratet og da forutsettes handlingsprogrammet forelagt vårt "Fellesmøte".

Og du som er interessert i å studere skissen til handlingsplanen nærmere, kan henvende deg til *Trond Larsen*, vegkontoret.



"Gratulerer, De er nr. 100 som får avslag." Nå, så "omsorgsfull" skal vi vel ikke være, men høflighet skader ikke.

Skiltverkstedet på Skattøra

På Tromsø vegstasjon har vi mulighet til å lage alle sorter skilt. Einar Karlsen er mannen bak skiltene. Et fløyskilt på 5 språk var et hastebehov vi fikk i sommer og Einar mestret det i en fart.

Vi har en anseelig mengde trafikk-skilt plassert langs våre veger. Stort sett kjøper vi disse skiltene. Det er mest reparasjoner som blir gjort på Tromsø vegstasjon nå, men endel nye skilt blir også laget.

Det var i midten av 70-åra vi hadde rush-tid i skiltlagning. I 1973 skulle bl.a. vegene rustes opp med skilt for høyeste boggi-trykk. Da gikk produksjonen for fulle mugger. Det var i denne tiden vi kjøpte skiltpressa og tok tapen i bruk istedet for maling.

Einar Karlsen sier:

— Jeg har holdt på med dette arbeidet i vel 12 år og liker det veldig godt. Jeg kjenner alle skiltsymbolene. I løpet av disse årene har jeg laget alle de vanlige typer skilt som blir brukt i fylket. Forbud- og fareskilt har likevel toppet listen.

— Du har skikkelig utstyr og god plass her på den nye stasjonen?

— Ja, det var atskillig trangere i den gamle stasjonen i Tromsdalen. Vi malte de første skiltene vi laget, og alt det vi trengte av utstyr var malerkost og et spann med

rød-, hvit- eller svartmaling. Alle skiltene ble ikke like pene og kvaliteten var heller ikke den beste. Det var liten refleks i malingen og symbolene såes ikke i mørket før du passerte dem, og da er de lite egnet i trafikken.

Nå bruker vi reflekterende tape, som limes fast på aluminiumsplater før de kjøres gjennom en valse for sammenpressing. Finere og bedre skilt kan du ikke få. Den tapen som brukes er utrolig tynn og slitesterk.

Alle de mangfoldige figurer og symboler skjæres ut i tapen for hånd — likeså bokstaver. De mest små og snirklede må jeg ha hjelp til og her trer kona Jorun til og hjelper meg. Vi klipper og lagrer opp en god del. Dette arbeidet tar jeg med meg hjem om kveldene.

Det blir sagt at et skilt normalt brukes i ca 7 år før de taper refleks- evnen. Skiltene lages på aluminiumsplater og selve platene har lang levetid. Derfor oppfordrer jeg vegmestre og oppsynsmenn som har gamle og ubrukelige skilt. Send dem inn så skal de få nye, fi-

ne skilt tilbake, sier Einar Karlsen tilslutt.

Hvor mange skilt som er satt

opp i Troms fylke er vanskelig å si, men i 1982 hadde vi et budsjett på vel 1,6 mill kroner. Det er mange penger, det.



Bårdbakken — knusersted med tradisjoner

Står Bårdbakken i fare for å bli lagt ned som operasjonssted for knuserverket? Det spørsmålet er nå reist etterat massekvaliteten her har vist en viss svikt. Sandinnholdet er blitt for stort. Et nytt trommelverk kan imidlertid bli redningen for dette tradisjonsrike grustaket.

Førkrigs

Vi regner med at massetaket i Bårdbakken var i bruk allerede da første del av vegen gjennom Signaldalen ble bygget i årene 1919-28. Midt i 30-årene fikk vegen status som fremtidig mellomriksveg og det ble gitt bevilgninger fra 1935 og utover både til utbedring av den første delen og til videreføring mot Treriksrøysa.

I 1938-39 finner vi den første knuseren i Bårdbakken — en enkeltsylindret Trygg-motor. Knuserverket var etter datidens målestokk ganske avansert med både sollerverk og silo. Men matingen foregikk med trillebår.

I mange år var det nå sesongmessig drift her.

Halvårsdrift

Dagens knuserverk ble montert i år i juni etterat det først hadde gjort tjeneste på Storslett.

Kapasiteten på dette verket er 400 m³ pr. skift og ifølge planen skal det produseres 7000 m³ til

Jonny Øvergård med gjenstridig frostklump.

bruk for oljegrusproduksjon, videre 15000 m³ i størrelsen 0,30 m/m og 15000 m³ 0,18 m/m. Det går nå i lag både for anlegg og vedlikehold.

Knuserverket ventes å være i drift til jul.

Bemanningen er 1 på innleid maskin og 3 av våre egne folk.

Tvil om kvaliteten

— Sandinnholdet i massene er



blitt for stort. Vi hadde planlagt nærmere grunnundersøkelser, men snøen kom så altfor tidlig og ødela dette opplegget, sier *ingeniør Kjetil Løding* som fortsetter:

Nytt utstyr

— Vi håper på en ny type trommelverk, får vi det i 1984, kan vi bruke massene som inneholder en god del sand. Dette kan skje fordi vi da anvender en annen type olje samtidig som produksjonsmåten endres noe slik at massene kan utnyttes bedre. Da skulle sjansene for å beholde Bårdbakken være store.

Andre alternativer

Tyttebærvik er alternativet — da får vi frakting av grusen med båt til

Skibotn og også til Bergneset i Balsfjord hvis ikke landtransport til brukerstedene faller billigere. Et annet alternativ er å etablere oss på Lullemoen i Skibotndalen, et sted hvor vi har vært før.

Klimaforandring

Beboerne i Signaldalen hevder at nordavindsblåst er kommet til dem også, vegvesenet har i årenes løp skåret seg så dypt i terrenget i dette massetaket at den naturlige skjermen som Bårdbakken var, er forsvunnet.

Og nordavinden, den kan være lei, den.

Må vi forlate Bårdbakken?



Nå kommer utekontrollstasjonene

Langtidsplanen legger opp til etablering av utekontrollstasjoner 4 steder i fylket. Stasjonene planlegges for trinnvis utbygging til etterhvert å kunne brukes til de aller fleste kontrollfunksjoner på kjøretøy.

— I forbindelse med innfartsvegen til Tromsø ble planlagt bygget en utekontrollstasjon i Tromsdalen, sier *biltilsynssjef Johan Filseth*.

— Kontrollstasjonen her krever et areal på 7-8 mål og til nå har det vært noen vansker med grunnervervet som har hindret å etablere oss her. Men nå er denne siden av saken i orden. I første omgang tar vi sikte på å montere faste vekter, bygge en liten bu for skrivearbeidet som følger med. Her må vi også ha sanitæranlegg og oppholdsrom for sjåførere. Videre skal det anordnes plass for eventuell avlastning som dessverre forekommer fra tid til annen.

Stasjonen skal også anvendes ved større tekniske kontroller og da må vi ha oppstillingsplass. Vi tenker oss ellers at plassen skal kunne nyttes til rasteplass for vegfarende og at den blir utstyrt med informasjonstavle for Tromsø.

Planen innebærer også en videre utbygging med bremseprøveanlegg, et overbygget anlegg.

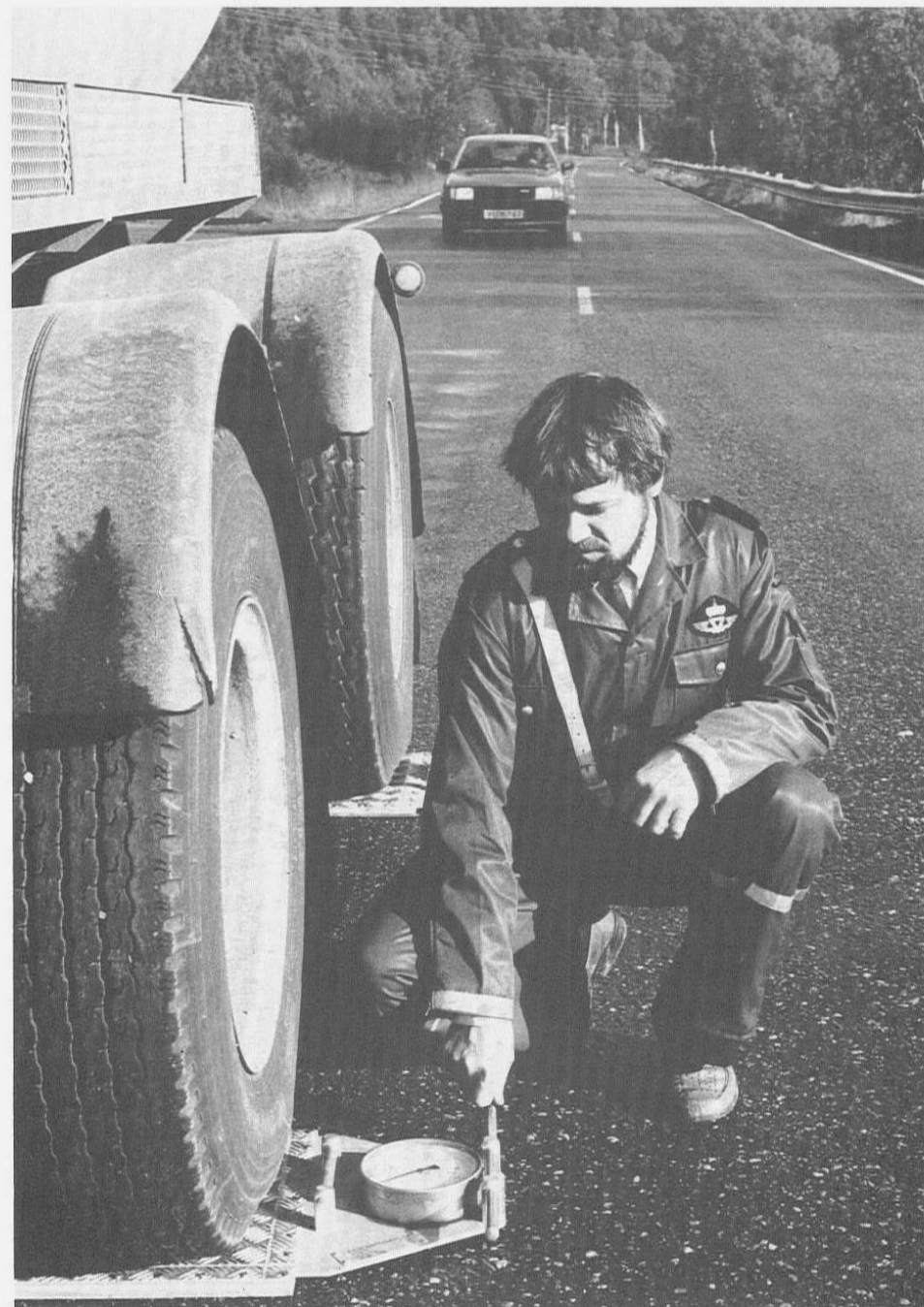
— Vi skal få flere slike utestasjoner?

— I området ved Blomjoten skal vi i forbindelse med nyanlegget på rv 83 etablere en liknende stasjon som i Tromsdalen. Ellers har vi planer om en i Buktamo-krysset, E 6/rv 855. Denne dekker da også trafikken til/fra Finnsnes/Senjaområdet. Og endelig ønsker vi oss en utekontrollstasjon enten på Kvesmenes eller i Nordkjosbotn. Stedvalget her er ikke klarlagt ennå.

— Hva med enklere veieplasser?

— Vi tenker å se oss om etter muligheter til å kunne bruke nedlagte vegsløyfer til slik bruk, men også ved slike veieplasser bør det være forsvarlige avlastningsmuligheter.

Forhåpentlig skal vektkontrollene kunne utføres under mer betryggende forhold — Jan A. Haukland.



Verneombudene må aktiviseres

Et av hovedspørsmålene som ble reist på den første konferanse som er holdt for hovedverneombudene i vegvesenet, var hvordan verneombudene kunne aktiviseres. Et annet tema som dominerer arbeidsmiljøarbeidet i de aller fleste fylkene er attførings- og omplasseringsspørsmålet.

Det er hovedverneombud *Charles Hermansen* som forteller dette. Han representerte vegvesenet i Troms på denne konferansen som gikk 9.-11. november i Førde.

— Hovedverneombudene hadde lenge følt et savn ikke å kunne drøfte de mange felles saker og problemer man sitter med rundt i fylkene, drøfte dette i et forum av kollegaer. Etter et konkret utspill fra hovedverneombudet i Sogn og Fjordane, fikk Vegdirektoratet istand denne konferansen og som må sies å ha vært både interessant og lærerikt.

— Hva vil du trekke fram som viktig fra denne konferansen?

— Alle spørsmålene som ble reist var viktige nok, men jeg hadde inntrykk av at attføring/omplassering var et tema som stod i fokus i alle fylker. Å få til arbeidstilbud for de som var yrkesskadd, helseveike m.v. var gjenstand for stor oppmerksomhet. Dessverre var det vel ingen fylker som hadde maktet å løse slike problemer for alle det kunne være nødvendig for, men endel var gjort og oppmerksomheten på problemet er der. Dette må det arbeides videre med. I denne

forbindelse kan vi også si at AKAN er i skuddet, men når ikke bedriftshelsetjenesten er skikkelig utbygget, er disse vanskelige saker.

Et annet tema som henger litt sammen med de jeg har nevnt, er fraværsregistreringen. Får vi dette i forsvarlige former, vil f.eks. verneleder og hovedverneombud kunne gå inn i registret for nærmere å kunne studere fraværsårsaker, vi har jo tross alt en viktig oppgave både for etaten og de ansatte, nemlig å hjelpe der det måtte trengs.

— Hva annet kan du nevne?

— Vi kunne vel også trekke den konklusjon etter å hørt innlegg fra forskjellige fylker, at verneombudstjenesten ikke virker helt etter forutsetningen. Det er jo et stort ønske at den skal fungere like bra som tillitsmannsapparatet forøvrig. En av årsakene ligger vel i at verneombudene føler seg alene. Nå har jo linjelederne også plikt på seg å drive vernearbeid, et samarbeid burde være mulig å oppnå. Under dette temaet ble det forøvrig reist et interessant spørsmål om ikke verneombudstjenesten i fylkene burde organiseres på samme

måte som tillitsmannsapparatet bl.a. med f.eks. et utvalg tilsvarende hovedtillitsmannsutvalget.

Men i alle fall, det var stor enighet om at verneombudene nå burde aktiviseres. Dette hadde vi allerede drøftet i Troms og planen er nå å samle verneombudene regionvis i vinter for å drøfte felles problemer og spørsmålet om det videre arbeid med vernetjenesten.

— Vil slike konferanser bli fulgt opp med nye?

— Dette skal vurderes nærmere, men jeg tror nok at de kommer igjen f.eks. hvert annet år; denne

konferansen viste etter min mening at den var så absolutt givende. Foruten de spørsmål jeg har nevnt foran, kom vi også inn på organiseringen av arbeidsmiljøtjenesten, arbeidsmiljøets betydning for effektiviteten, bedriftshelsetjenesten, handlingsprogram for arbeidsmiljøarbeid, sa Charles Hermansen tilslutt og minner om at han er å treffe på *Bardu vegstasjon, tlf. 089/81 444 hver mandag.*

Charles Hermansen — treffes i Bardu hver mandag.



Oljegrus i varmt hus

Det nye lageret ved Harstad vegstasjon skal også romme oppvarmet plass for sand og oljegrus. Prisen for det hele er 0,4 mill kroner.

Etter at vår lagerbygning i Ervik brant ned ifjor, har vedlikeholdsdriften savnet tak over hodet for en god del av sine redskaper og utstyr forøvrig.

Under administrasjon av maskinavdelingen fører vi derfor nå opp et nytt lagerbygg i Åsegarden. Det vil foruten en vanlig lagerhall på 240 m² også gi plass for en 96 m² oppvarmet hall hvor det skal kunne lagres både sand og oljegrus. Gulvet i lagerhallen blir noe uvanlig — det skal nemlig bestå av asfalt. I hallen for sand og oljegrus legges varmekabler.

Bygget føres som sagt opp i egen regi. Ettersom egne folk var

opptatt i andre oppdrag, henvendte vi oss til Arbeidskontoret, men de kunne ikke hjelpe. Bygget ble derfor et slags sysselsettingsprosjekt, med bruk av egne folk de dagene de ikke hadde presserende arbeid på annet hold. Og som en kuriositet kan nevnes at Forsvaret stilte 2 mann til disposisjon, på den måten sikret vi oss en brukbar fremdrift i byggingen.

I uke 49 regner vi med å være ferdig.



I monteringen — Roald Rasmussen, Ivar Iversen og Svein Markussen.

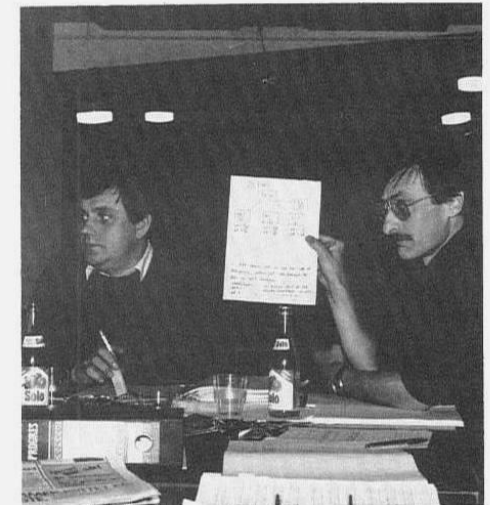


Revisjonen for Norsk Vegplan 1986-89.

Revisjonen for Norsk Vegplan for årene 1986-89 er ferdig fra vår side.

Over — den "harde kjerne" i innspurten, fra v. Stiberg, Kvåle, Filseth, Johansen, Larsen, Brox, Eilertsen, Mathisen, Berntsen, Solberg og med ryggen til O. Nilsen.

Nedenfor viser Stiberg et fremtidig organisasjonskart for anleggsavdelingen — ved hans side — O. Nilsen.



Ansiktsløfting på riksveg 829

1.2 mill kroner kunne vedlikeholdet satse på en høyst påkrevd utbedring av riksveg 829 langs Saltvannet i Grovfjord. Tredjeparten av beløpet skriver seg fra midler som opprinnelig var avsatt til vintervedlikeholdet.

Som vi vet ble siste vinter billigere enn antatt og dette har gitt oss mulighet til å satse mer på oppgaver som gir resultater av mer varig karakter. Til utbedringen langs Saltvannet var avsatt 0,8 mill kroner, men vi kunne altså anvende en halv gang mer enn planlagt og dermed fått noe mer gjort i år.

Det dreier seg om en ca 4 km lang strekning hvor det i hovedsak har gått i grøfting og i det ligger

også en god del sprengingsarbeider. En viss breddeutvidelse har det også blitt enkelte steder og også noe fyllinger.

Det er vegmester Olav Nilsen som sier dette og han forteller ellers at det er skiftet ut ca 45 stikkrenner, til nye renner er brukt både

Vi rakk over 4 km.



betong og plast. Videre er det "importert" grus og bærelag fra Vebostad med 3.500 m³ og dessuten 1500 m³ fra Tyttebærvik som er lagret for utkjøring til våren.

Maskin- og transportarbeidene har vært utført av private, mens Harry Sjøvoll har hatt formannsjobben.

Parsellen forutsettes fullført neste år bl.a. med dekkelegging.

Neste år vil det forøvrig bli satt i gang arbeider med en ny parsell i rv 829. Da begynner vi ved Nordland gr. og arbeider oss nedover til Annamo, en strekning på ca 5 km. Det er meningen at vedlikeholdet etterhvert skal ta seg av utbedringen av hele rv 829.



Harry Sjøvoll, til v., har vært bas på anlegget. Her må brøytestikkene opp igjen etter utbedringen. Assistert av Per Odd Sjøvoll.

Vegtjenestemenn tropper av

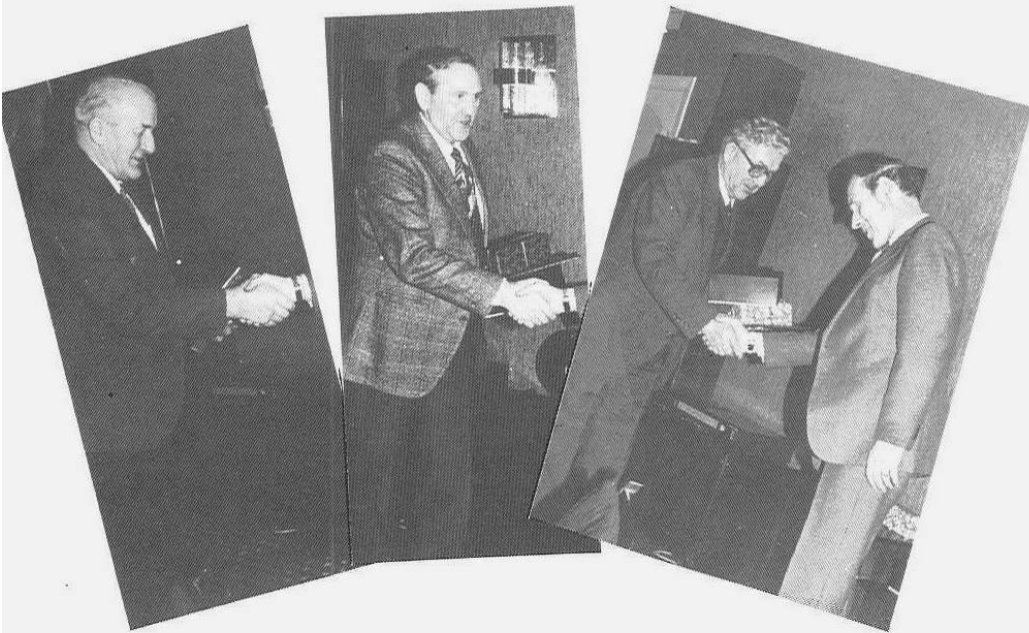
Den 17. november kunne vi ønske velkommen til en avskjedssammenkomst på Hotel Viking Nordic i Harstad for:

Leif Henningsen, Årnes,
9400 Harstad
Meyer Nilsen, Gausvik
Peder Paulsen, Skjærstad,
Harstad

Johan Johansen, Borkenes

Alle er gått av med pensjon.

*Under: Fra venstre Meyer Nilsen, Johan Johansen og Peder Paulsen som mottar presanger av vegsjef Herleiv Solberg. Leif Henningsen møtte ikke.
Til høyre: Som takk for lånet av deres menn i så mange år, fikk fra v. fruene Johansen, Nilsen og Paulsen blomster.*



I forrige nr. hadde vi noen fotoglimt fra en avskjedssammenkomst på Gildetun Gjestestue, Kvæningsfjellet. Teksten var falt ut, men sammenkomsten gjaldt:

*Peder O. Eriksen, Samuelsberg
Rudolf Pedersen, Røtsundelv
Erling Tretten, Storslett
Ivan Larsen, Arnøyhamn
Aksel Jensen, Olderdalen
Åge Boberg, Burfjord.*



Personal-nytt

Biltilsynet

Tiltredelse

Astrid Hansen er tilsatt som kontorassistent-vikar ved biltilsynet i Harstad.

Vegkontoret

Overingeniør Erik Johannessen er etter søknad overført fra Lab.seksjonen til anleggsavdelingen.

Likeså er avdelingsingeniør Petter Hildre overført til planavdelingen.

Utedriften

Disse er fratrudd med pensjon: Meyer Nilsen, Gausvik
Ragnar Hansen, Silsand

*Vi
gratulerer!*

Med 50-årsdag

Knut Eriksen,
9320 Aspelund 13.1.
Halvor Halvorsen, Straumfjord,
9080 Storslett 30.1.
Arne C. Olsen, Håkon VII gt.1,
9000 Tromsø 7.2.

Med 60-årsdag

Odd K. Jakobsen, Soløy,
9465 Tennevoll 8.2.
Hans Hansen,
9166 Vannareid 17.2.
Petter Nilsen, Kvesmenes,
9046 Oteren 24.2.

Sommerdekkundersøkelsen

Stort sett gode dekk, er konklusjonen etter den landsomfattende undersøkelsen av sommerdekkenes mønsterdybde som vi deltok i i høst. Dette til tross for at 28 av de 236 undersøkte kjøretøy i Troms hadde helt nedslitte dekk, nemlig under 1 mm.

Minstekravet til dybden på mønstret er 1 mm. Men når gjennomsnittet for de undersøkte bilene hos oss lå på ca 4,8 mm må det betegnes som bra, sier inspektør Knut Arne Henriksen.

Formålet med undersøkelsen var å få et representativt bilde av dekkutrustningen på kjøretøyer i trafikken på landsbasis. For å oppnå dette ble det tatt sikte på at undersøkelsen skulle omfatte ca 4000 person- og varebiler i hele landet.

Bakgrunnen for undersøkelsen var de resultater forrige undersøkelse ga. Denne ble tatt for 2 år siden, og de konklusjoner Bilgummi- verkstedenes Landsforbund satt igjen med, er at en stor prosent biler kjører med dårlige dekk.

Undersøkelsen skjer i samarbeid med Norges Forsikringsforbund. Forbundet foretok i samme tidsrom kontroll og diverse undersøkelser av bl.a. dekkmønstre på biler som har vært innblandet i trafikkuhell.

Denne undersøkelsen, sammen med de andre, blir egentlig foretatt for å kunne vurdere om dagens minimumskrav på 1 mm mønsterdybde er for lavt, sier Knut Arne Hen-

riksen og føyer til at det viser seg at de fleste bilførere er klar over betydningen av gode dekk, de holder seg ganske langt over minstekravet.



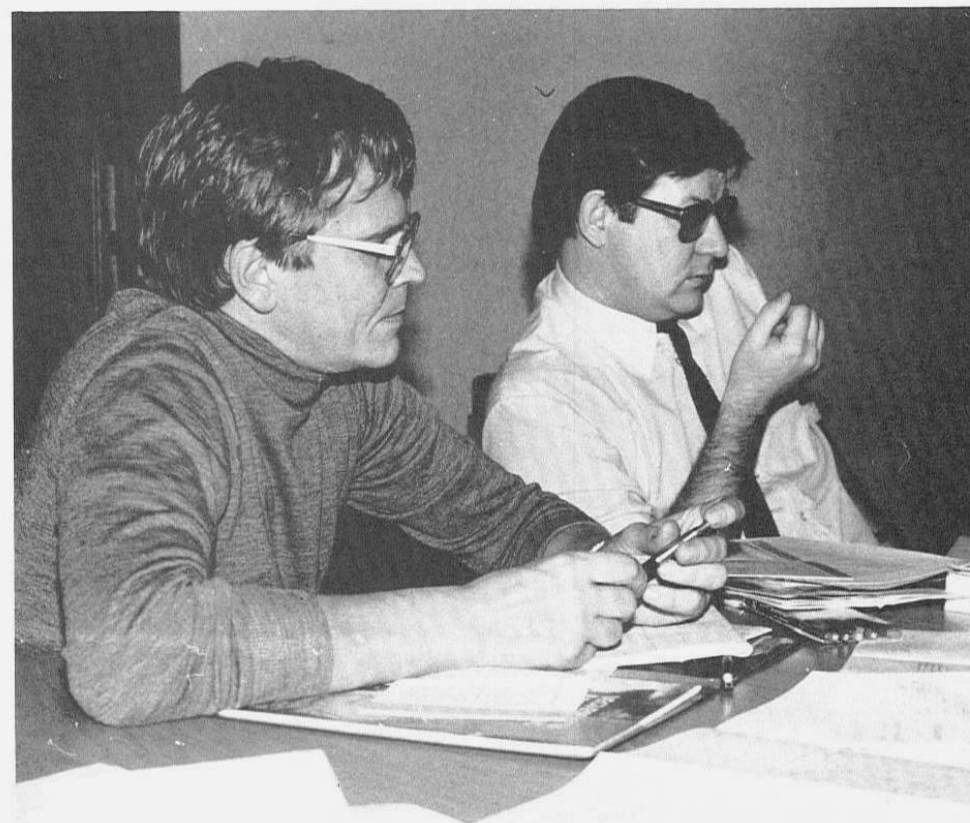
Er her tilstrekkelig mønsterdybde tro? Knut Arne Henriksen kontrollerer.

Utenlandsbesøk ved vegkontoret

I høst hadde vi besøk av en 7 mannsdelegasjon fra det finske vegvesen. Det var representanter for både sentrale og lokale vegmyndigheter og formålet var å la seg orientere om vegvesenets spesielle problemer i nord. Videre ønsket de opplysninger om bompengefinansiering av bruprosjekter.

Også i Finland har bevilgninger til vegsektoren sunket og dermed også sysselsettingen, men nedgangen startet der tidligere enn hos oss og nå hadde stabilisert seg.

På bildet ser vi Osmo Antilla, til venstre og Matti Pekka Rasilainen, begge fra Vägbyggnadsbyråen.





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