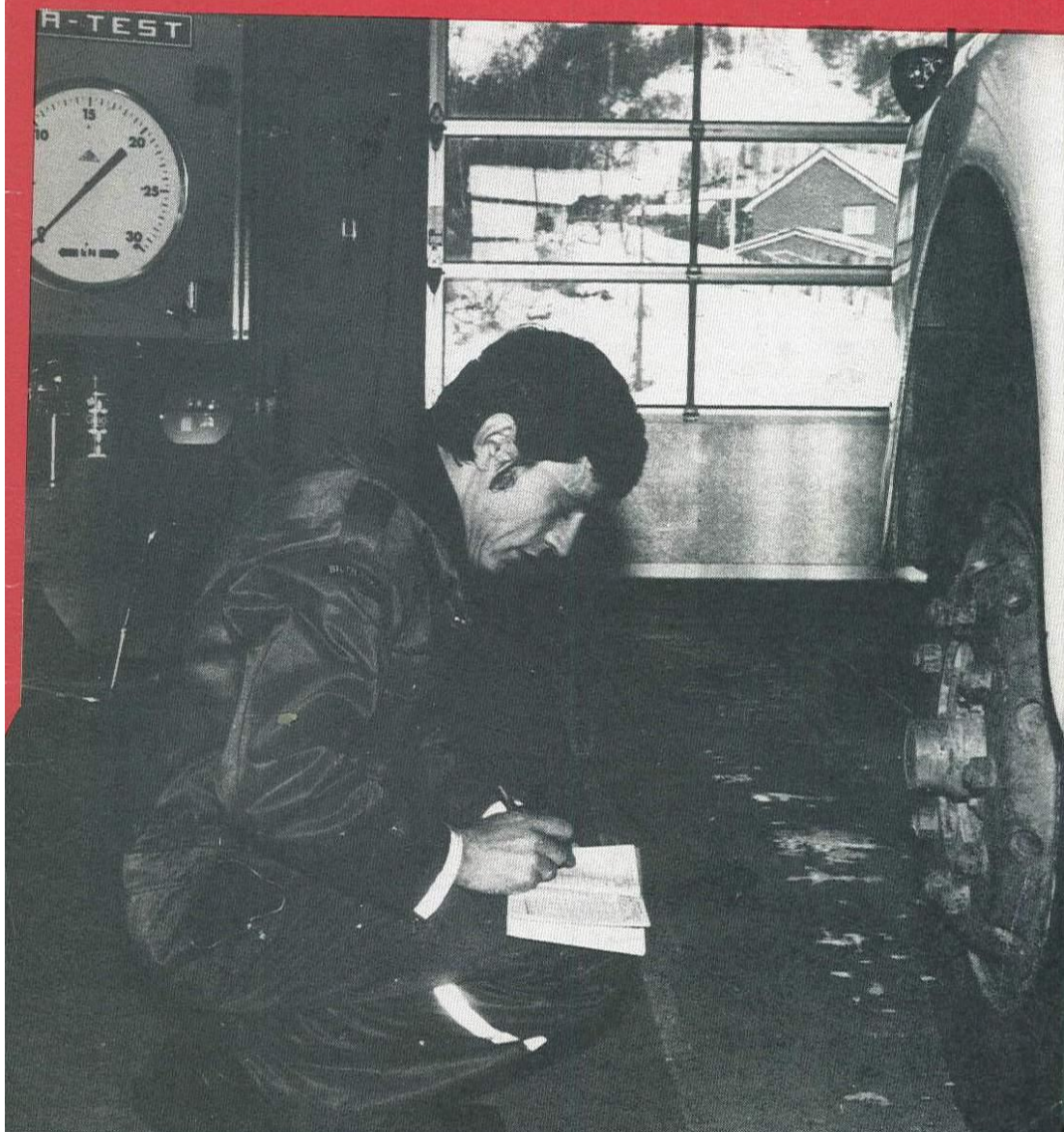


# Veðs i kka



Februar 1984 - Nr. 1 - 16. árgang



## BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 1 — Februar 1984  
16. årgang

Innhold	side
Samarbeid .....	3
Vintersyssetting .....	4
Langtidsplan 1986-89 .....	7
Grunnkurs i EDB .....	13
Standardiserte førerprøver .....	16
Opprusting av ferjeleiet på Futrikelv .....	18
Rotsund bru .....	20
EDB-situasjonen .....	22
Kontroll av løfteinnretninger .....	24
Vollan bru .....	26
En vegmanns erindringer .....	28
Staten vil betale for god vegbelysning .....	30
Motorveg til Arnøya .....	32
For 100 år siden .....	33
Energiøkonomiseringstiltak ved vegsentralen .....	34
Påskebrakkene .....	35
Etatens navn .....	36
Lønn under sykdom .....	36
Hvorfor skal Harstad-væringene være best? .....	37
4 nye POU-prosjekter .....	38
Vi gratulerer/Personalnytt .....	39
Opp med stimen .....	40
Veteraner går av .....	42

### I redaksjonen

Olve Reiersen, redaktør  
Anna Josefsen, red.sekr.

### Redaksjonsråd

Biltilsynsjef Johan Filseth  
Formann Trygve Johnsen  
Ingeniør Armond Bjørnstad  
Førstesekr. Anna Johansen  
Oppsynsmann Bjørn Eriksen

### Utgiver

Vegkontoret i Troms

### Sats og trykk

Lundblad Trykkeri A.s, Tromsø

### Opplag

1550 eksemplarer

### Forsiden:

Avlesing av kilometerteller — Marvin Karlsen ved Biltilsynet i Harstad.

## Samarbeid.

Samarbeid er et nøkkelord i en mangfoldig etat som vegvesenet er.

Vi husker at funksjonsdelingen i sin tid til tider skapte irritasjon og samarbeidsproblemer. Satte enkelte forhold oss ikke i et uheldig lys, så fikk de kanskje et noe komisk skjær over seg.

Disse samarbeidsvanskene har vi vel lagt bak oss — ihvertfall representerer de ikke lenger noe problem.

Men samarbeid er også noe som vi både kan og bør utvikle videre. Meget interessant er POU-prosjektet om å bruke vegstasjonenes ressurser i kjøretøykontrollen, både personell- og utstyrsmessig. Et hittil uprøvd samarbeidsområde mellom Biltilsynet og vegvesenet forøvrig, denne gang Maskinavdelingen.

Et spennende tiltak.



# Vintersysselettingen

## — vi går nye veger

**Sterkere satsing på brubygging vinterstid kan være løsningen på sysselsettingen av egne folk i denne årstiden — dette krever skoloring av flere tjenestemenn. I tillegg foreligger det ideer om selvproduksjon av betongkølverter til mindre bruer, over- og underganger, som vinterarbeidsoppgaver.**

I Langtidsplanen 1986-89 er uttalt at ettersom mesteparten av investeringene går til utbedringsanlegg, oppstår visse driftsmessige problemer. Vi får en veldig sesongbetont drift, med ca 1/4 av midlene omsatt i vinterhalvåret og hele 3/4 i sommerhalvåret.

Dette får konsekvenser for vintersysselettingen i egen regi. Vinterarbeidene vil derfor i stor grad bære preg av rene sysselsettings tiltak, og kan ikke alltid vurderes ut fra økonomiske prinsipper.

Vi er derfor for tiden inne i en fase hvor vi undersøker mulighetene for nye vinterarbeidsoppgaver. Det dreier seg om oppgaver vi tradisjonelt har betraktet som sommerarbeid, men som, hvis vi legger forholdene riktig tilrette, kan utføres vinterstid med gunstig resultat.

### Mindre fjellarbeid

— Hva er årsaken til sysselsettingsvanskene vinterstid?

Vi spør driftssjef Eilif Mathisen, som sier:

— Vi har hatt og vil i årene framover få en markert nedgang i tra-

disjonelle vinteroppgaver som fjellsprenning. Dette skyldes tre forhold, bevilgningene går mer til utbedringsarbeid, altså mindre til fjellanlegg, noe vi har pekt på i Langtidsplanen. Nedgang i bevilgningene særlig på fylkesvegsiden er et annet forhold og endelig, mekaniseringen av fjellarbeidsdriften gjør behovet for folk mindre.

Og det som er viktig i spørsmålet om vintersysselettingen er at det er vinterarbeidet som begrenser hvor mange fast ansatte vi kan ha. Det er derfor viktig å bruke fantasien for å finne nye oppgaver som kan utføres *rasjonelt* på vinterstid.

### Bruarbeid

— Hvilke oppgaver kan vi satse på i årene framover?

— Fjellsprenning med håndholdte maskiner er fortsatt nokså vanlig. Dette koster mye og er lite arbeidsmiljøvennlig og vi bør komme mer over på moderne metoder her. Men vi tenker nå mer på rekk-



Vinterarbeidsplass 1989: Rotsund bru.

verksarbeid og bruarbeid. Og vi er forsåvidt allerede startet opp.

Som man skjønner, er det nødvendig med best mulig allsidighet hos vårt personell for å utnytte mulighetene som finnes. Dette betyr også at man må være forberedt på mer flytting enn i de senere år.

Som nevnt, bruer er et viktig vinterarbeid, i vinter skal vi arbeide med 10 bruer. Denne vinteren viser at vi antakelig har få personer som kan arbeide selvstendig og kanskje lede et mindre bruarbeid. Dette gjør forholdene sårbare ved sykefravær og lignende.

### Opplæring

— Hva kan vi gjøre med det?

— I første omgang ønsker vi å registrere de som er interessert å gjøre tjeneste ved bruarbeid, gjerne de som har vært litt borti slikt arbeid og som kan tenke seg en mer systematisk opplæring med sikte på brujobber om vinteren. Og dette kan vi tenke oss skal foregå med deltakelse i praktisk arbeid og kanskje også kurs.

Sommerstid må man regne med å gå tilbake til annet vegarbeid.

Men som sagt — *er du interessert — meld deg til anleggsavdelingen.*

### Produksjon av betongelementer

Det er ellers lansert en ide om selvproduksjon av betongelementer til mindre bruer o.l. som vintersysselsettingsprosjekt.

— Hva går disse planene ut på, anleggssjef Bjørn Stiberg?

— Produksjonen av betongelementer må vinterstid foregå innendørs. Vi kan løse dette med å føre opp en plashall. Ettersom vi i første omgang har et stort behov for elementer på den nye innfartsvegen til Finnsnes, 120-130 stk., vil Finnsnes være et høvelig produksjonssted. Plashallen kan føres opp innenfor vegstasjonens områ-

de og vi har fabrikk i nærheten som kan levere ferdigbetong.

— Når kommer vi igang?

— Vegdirektoratet skal formidle kontakt om utstyr og produksjonsmetode. Vi regner med at en viss opplæring av nøkkelpersonell må til, så spørsmålet om vi kan komme igang i vinter er ikke avklart.

— Hvor mange mann kan vi sysselsette?

— Vi regner med arbeid for 4-5 mann. Foruten leveranse til innfartsvegen til Finnsnes regner vi også med å forsyne andre deler av fylket. Produksjonen forutsettes å flyttes til annet sted, når tyngdepunktet for behovet for betongelementer forskyves.



Vinterarbeidsplass 1983: Vollan bru.

Foto: Jack Johansen.

## Langtidsplan 1986-89

### — situasjonsbeskrivelse, mål og oppgaver

**Arbeidet med revisjon av langtidsplanen eller Norsk Vegplan som den også kalles, byr på en utmerket anledning til grundig gjennomtenking av vegbyggingsstrategi — både administrativt og politisk. Dette til tross for at arbeidet er preget av en betydelig rammesvikt for inneværende periode. Som igjen kan sies å virke som en utfordring på etaten.**

Vi skal gjennom noen nummer av Vegstikka bringe videre hovedtrekkene fra den reviderte langtidsplan 1986-89 som vi nå har lagt fram og starter med en kort *situasjonsbeskrivelse*, hvori også inngår forutsatte virkninger av handlingsprogrammet for 1982-85, slik vi *nå* kan se de.

#### Økonomi

Såvidt vi har oversikt over idag vil inneværende vegplanperiode 1982-85 ende opp med en bevilgningssvikt for veganlegg på rundt 130 mill 1983-kroner.

Omtrent hele svikten er på fylkesvegene, mens riksveganleggene stort sett har fått det totalbeløp som var forutsatt.

Dette betyr likevel ikke at det fysiske resultat ute på riksvegene er blitt akkurat slik som planlagt. Endringer av planer og utførelsesmetoder — samt, ikke minst, formelle problemer knyttet til planlegging og grunnverv — har ført til endel omprioriteringer og kostnadsendringer. Vi regner nå med at ca 9 % av det *arbeid* som var planlagt

utført på riksvegene, må utstå til neste periode.

Når det gjelder vedlikeholdet er det totalt små avvik fra langtidsplanen. Mens ordinært vedlikehold har lidt noe, tas dette igjen på økt aktivitet på området driftstiltak.

#### Framkommelighet

Vi regner med at i løpet av inneværende vegplanperiode vil 37 prosent av riksvegnettet kunne tillates for 10 tonns akseltrykk om sommeren, men fortsatt telerestriksjoner på 6 tonns akseltrykk for 98 prosent av dette vegnettet.

Bæreevnene vil i 1986 kunne registreres til 10 tonn for 74 prosent av riksvegene.

Gjennomsnittlig fornyelse av faste dekker vil i perioden 1982-85 ligge på ca 140 km. pr. år, dette er ca 35 km. mer enn forutsatt i vegplanen. Vi holder da bedre tritt med slitasjen på dekkene, men ikke så godt at vedlikeholdsstandards krav til minste sporhøyde, krakelering osv. kan oppfylles.



I hovedsak skyldes denne forbedring to forhold:

1. Mindre prisstigning på faste dekker som antatt.
2. Større bruk av billigere dekker som forutsatt.

Ved utgangen av inneværende periode vil antakelig 91,5 prosent av riksvegene ha fast dekke.

Det var 9 riksvegruter som var stengt 1 dag eller mer i 1982 og 1983 pga. snøras eller rasfare. Flest stengninger hadde vegen forbi Pollfjellet i rv868 med henholds-

vis 15 og 40 dager. Denne er nå erstatter med tunnel. Øvrige vegruter var stengt fra 1 dag til 7 dager (Tammokdalen i rv87).

### Ressursdisponering

Bemanningen på vegkontor/biltilsyn synker med 1 til 150 i inneværende periode — for vegkontoret reduseres med 3, mens biltilsynet øker med 2.

Sysselsettingen i utedriften regner vi med skal utvikle seg slik, målt i antall årsverk:

	1982	1983	1984	1985
Vegoppsyn	66	63	63	62
Vegarbeidsdriften				
- faste og engasjerte	398	364	359	350
- korttidsinntatte, ordinær drift	37	30	30	35
- fremmedmaskinførere	160	180	160	150
- i entreprenørdrift	11	28	38	34
Sum	672	665	650	631

Framskrivningen av årsverkbehov for vegarbeidsdriften er basert på omsetning pr. sysselsatt.

### Biltilsynet

Kjøreparkens alder og kvalitet anses for tilfredsstillende. Ved utgangen av 1982 var det registrert 75.397 kjøretøyer i Troms, for 1983

er beregnet 82.650, 1984 90.880 og 1985 100.315.

Antall førerprøver vil holde seg på 1983-nivå, muligens vise en svak nedgang de første årene etter og ut fra erfaringer hittil vil 17,5 % årlig stryke til førerprøven, alle prøver sett under ett.



Et av målene er å øke trafikksikkerheten. Arvid Steffensen ved Biltilsynet i Tromsø med motorsykelinteressert ungdom.

I 1982 utførte Biltilsynet 20.874 kontroller — 118 kjøretøyer ble nektet brukt, mens det ble påvist mangler på 10.350.

### Ulykkesituasjonen

En sammenstilling av ulykkesfrekvensen på riksvegnettet for alle fylkene, viser at Troms ligger rela-

tivt gunstig an for perioden 1977-81, med bare et fylke med lavere ulykkesfrekvens. Ulykkesfrekvens er ulykker pr. mill kjøretøykm. Når det gjelder antall drepte og skadde i forhold til folketallet, ligger Troms omtrent på landsgjennomsnittet. Ser vi på antall drepte i forhold til folketallet, ligger vi derimot 36 % over landsgjennomsnittet.



*Gjennom vedlikeholdsinnsats skal vi bl.a. søke å bevare nedlagt kapital — og i det arbeidet er vegmester og hans mannskap sentrale skikkelser. Harry Pettersen til v. og Olav Nilsen.*

### **Mål og oppgaver**

Lokalbåten er nå nesten helt borte, og vegtrafikkens konkurranseflate innen fylket er hurtigbåt og hurtigrute (Harstad — Finnsnes — Tromsø — Skjervøy) samt fly mellom Evenes, Bardufoss, Tromsø og Sørkjosen.

Ettersom det ikke ventes endringer i dagens flyplassmønster, ei heller i hurtigrute-/hurtigbåtanløp, så vil vegsystemets betydning ikke

*Vi skal søke å redusere transportkostnadene. Utbedringer medvirker til det — her Odd Arne Fossbakk på rv. 84.*

minske, snarere øke i den nære framtid.

Av trafikkomleggende tiltak kan nevnes fast vegforbindelse til Skaland i 1986-89, bru over Kvalsund 1990-93, begge som avløsning av ferjesamband.

Vårt mål å dekkelegge samtlige riksveger vil på det nærmeste være nådd i 1989, mens tilsvarende mål for fylkesvegene ligger dessverre langt inn i framtida.

En økende andel av riksvegnettet vil bli tillatt for 10 tonns akselrykk m/teilerestriksjoner, for fylkesvegene er utsikten dårlige.



Gjennom vedlikeholdsinnsetts skal vi søke å:

- bevare nedlagt kapital
- holde høyest mulig trafikk-sikkerhet
- holde høyest mulig framkommelighet
- yte service samt skape et godt trafikkmiljø

Trafikksikkerhetstiltak skal gis høy prioritet, gjennom økt tilsyn med kjøreskolene for å bedre nivået for nye bilførere, økt teknisk kontrollaktivitet, diverse utbedringstiltak på vegnettet. Med bl.a. dette ønsker vi å bringe ulykkestallene i Troms nedover.

Men, med de store mangler som vi har hva angår bæreevne, dekker og snøproblemer, synes det opplagt at *framkommelighet* også må prioriteres høyt. Med en bedre vegstandard vil vi kunne:

- redusere transportkostnadene
- bedre trafikk-sikkerheten

Helt konkrete mål for perioden 1986-89 er:

- fast vegforbindelse til Skaland
- 96,5 % riksveger skal få fast dekke

- 59 % av riksvegene skal pr. 31.12-89 være tillatt for 10 tonns akseltrykk. Samtlige gjennomgående transportru-ter vil bli tillatt for 10 tonn.

For fylkesvegene kan ikke settes så høye mål.

Troms kan regnes blant de 5 vanskeligste fylker i landet når det gjelder snøskred som problem og fare for vegtrafikken. Og vi kan føye til at i de siste 15-20 årene er snøproblemene på vegene i Troms blitt stadig værre, fordi:

- trafikken har vokst sterkt
- mange nye veier, særlig fylkesveier, er blitt bygget i områder med sterkt snøfall og i terreng hvor skred lett løsner
- lokalbåten er tatt bort, veier derfor eneste framkommelighet
- skolesentraliseringen samt at folk gjerne bygger på heimjord og arbeider i byer/tettsteder/fiskebruk, har skapt en sterk avhengighet av daglig vegbruk

Når det gjelder den registrerte snøskredproblematikken og muligheten til å få fjernet denne, viser vi til artikkel i Vegstikka nr. 6/1986.

## Grunnkurs i EDB

**På tampen av gammelåret ble det arrangert 3 grunnkurs i EDB og et stort antall av vegkontorets ansatte fikk satt seg inn i litt av EDB's elementære finesser. Systemkart og fjerndatabehandling er ikke lenger fremmedord.**

Grunnopplæringa samlet over 60 deltakere og var nødvendig i og med at vegkontoret i nær framtid vil få et flerbruker EDB-anlegg.

Kurset ble avvirket på vegkontoret i 3 puljer, hvor hver pulje hadde 3 dagssamlinger — med gruppearbeid og selvstudium i tillegg.

I kurset inngikk også et besøk på Tromsdalen videregående skole for å studere og prøvekjøre et komplett dataanlegg.

Kurset ga en orientering om datamaskinens oppbygging og virkemåte, utveksling av EDB-baserte informasjonssystemer og den virkning dette kan ha på arbeidsmiljø, organisasjon m.v.

Foruten en "ekspert" fra Universitetet var det avd.ing. Geir Berntsen og konsulent Trond Larsen som foreleste.

— Det er ytre ønske fra flere om at de vil gjennomgå denne grunnopplæringa og et oppsamlingsheat skal derfor holdes, sier konsulent Trond Larsen.

— Formålet med kurset var å få større interesse og engasjement i forbindelse med innføringa av EDB. Og det er oppnådd. Det diskuteres — og alle er ivrig opptatt av problematikken omkring EDB.

— Nå viser de siste signaler at vi neppe får EDB-anlegg før ut i 1985. En oppfriskning av kunnskapene ser vi derfor som nødvendig når tiden nærmer seg.

Grunnopplæring er ikke nok. Brukeropplæring for den enkelte dataoperatør vil bli gitt når maskinene er kommet.

Det vil også bli opprettet en såkalt driftsgruppe som bl.a. skal ta seg av den daglige drift og sikkerhetskopiering.

### **EDB gir forandringer**

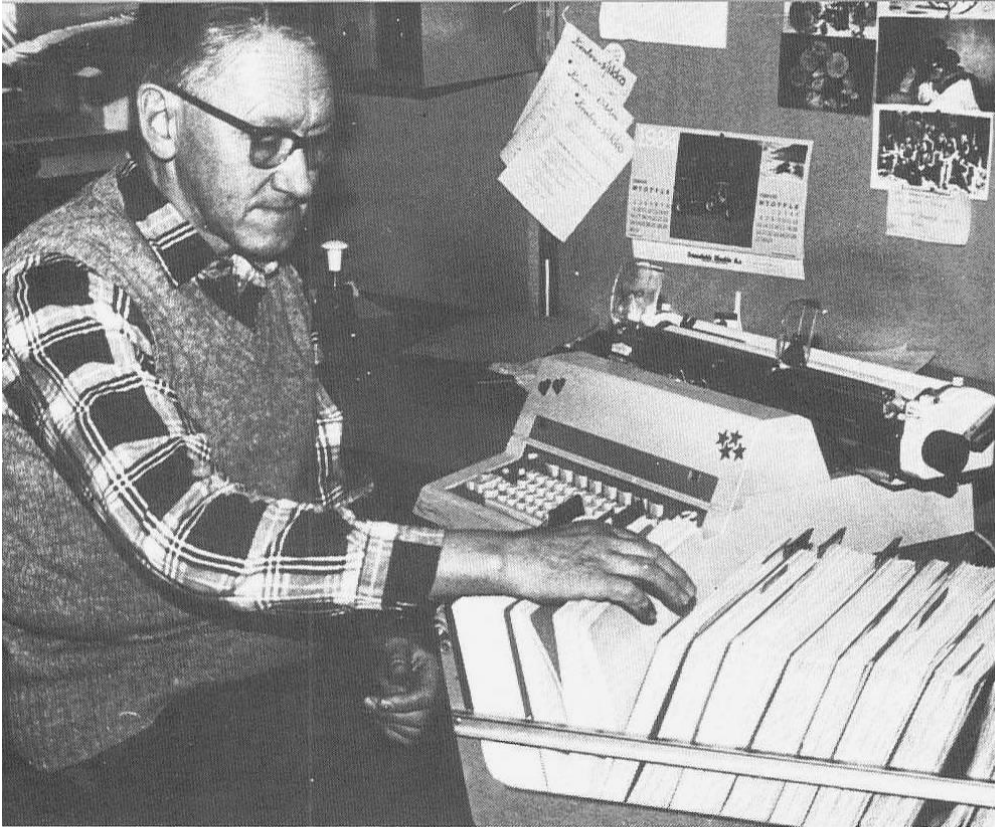
Hva synes du om kurset? Lærte du noe?

Vi spør Loyd Lauritsen, lederen av Seksjon for felles kontortjenester.

— Jeg mener at dette er av de kurs som helt nødvendig å gjennomføre. EDB vil komme enten vi liker det eller ikke.

Jeg er klar over at dette bare er en første innføring i systemet som ikke er tilstrekkelig til å kunne ta EDB i bruk. Det må nok mere opplæring til før det kan skje.

Det er mye med EDB som jeg ikke forstår, men jeg har fått en mere



Loyd Lauritsen ser med spenning og en smule nervøsitet til EDB-innføring.

avslappet oppfatning av det. EDB virker ikke lenger så mystisk og uforståelig som før. Jeg er sikker på at jeg kunne lære det.

— Ser du fram til å kunne ta EDB i bruk?

— Det er imponerende å se alt man kan få til med EDB. I arkivet, hvor jeg arbeider, kan det føre til at det ikke behøves å være papir i framtiden. I bibliotek-tjenesten vil det også kunne benyttes.

Jeg er ikke så sikker på at det vil gå tapt arbeidsplasser. Derimot kan man regne med endring i ar-

beidsområdene når EDB blir innført.

Det er med spenning og en smule nervøsitet jeg ser fram til EDB-innføring. Det vil i alle fall føre til store forandringer i arbeidet.

Det som virker skremmende er først og fremst de store muligheter for misbruk som er tilstede.

#### **Med EDB kan vi yte mer**

Halvar Kildalsen, du arbeider på regnskapsseksjonen og er datatil-litsmann for merkantilt personale. Hva er dine synspunkter om innføring av EDB?

— Når det gjelder regnskapsseksjonen, ser vi fram til å få det nye anlegget. Det vil bedre arbeidsmiljøet betraktelig. Utstyret vi har i dag er lite brukervennlig.

— Meningen med innføring av EDB er at det skal være et hjelpemiddel til å kunne yte mer på kortere tid og resultatet vil bli større effektivitet og bedre service som tilslutt vil komme publikum til gode.

Men det er ikke meninga at datateknikken skal fortrenge de arbeidsplasser vi har. Dette er presisert fra høyeste hold. Derimot skal det hjelpe oss til å utføre de oppgaver vi har nå og også påta oss nye oppgaver med de stillings-hjemler vi har.

— Tror du det er fare for misbruk?

— Så lenge vi har et EDB-anlegg som ikke er knyttet til større Data-nett vil det i alle fall ikke være så enkelt for uvedkommende å få ut opplysninger.

Den enkelte kan gjennom sine organisasjoner være med å bestemme hvor fort utbygginga av EDB skal skje. Slik har det vært praktisert hos oss.

— Hva synes du om kurset?

— Lettfattelig kurs med gode lærebøker. Og med et lærerrikt besøk på dataanlegget er dette et kurs jeg vil oppfordre alle å ta. Interessen for EDB er blitt større og mange uklare ting er blitt oppklart.



Halvdan Kildalsen regner med et bedre arbeidsmiljø.



## Standardiserte førerprøver

### — en oppsummering av prøveprosjektet i Harstad

**Bedre tid til å vurdere kandidatens prestasjoner — registrering på skjema underveis gjør det lettere for sensorene å finne positive og negative trekk — mere ensartet bedømmelse — dette er momenter som sammen med visse justeringer av opplegget gjør at jeg vil konkludere med: Standardiserte førerprøver bør gjennomføres.**

Av avdelingsingeniør  
Kristian Lind

Prøveprosjektet ble avsluttet 31.12.-83, og biltilsynet Harstad hadde da avvirket 216 kjøreprøver etter det spesielle mønstret i prosjektet.

Det datamaterialet som vi samlet inn er nå sendt Transportøkonomisk Institutt for viderebehandling og analysering. TØI skal ha ferdigbehandlet dataene og levere en konklusjon til Vegdirektoratet i løpet av våren/sommeren -84.

Etter dette er det opp til Vegdirektoratet å avgjøre hva som skal skje videre med de standardiserte kjøreprøvene — om de skal innføres for hele landet eller "legges på is".

Sensorene i Harstad sitter i hovedsak igjen med et positivt inntrykk etter utprøvingen.

De positive momenter kan i korthet oppsummeres slik:

- Skjematiserte ruter fritar sensor fra tankeaktiviteten med å

"konstruere" en god kjørerute under prøven. Det frigjøres kapasitet hos sensor til å vurdere kandidatens prestasjoner på en bedre måte.

- Kriterier for hva som er akseptabel adferd gjør det lettere for sensor å avgjøre om en handling kan godtas eller ikke.
- Kandidatens adferd registreres på skjema underveis. Når vurderingen er nedtegnet kan sensor glemme den passerte situasjonen og konsentrere seg om å vurdere neste. Sensor slipper med andre ord "å lagre" inntrykk underveis.
- Når kjøreturen er avsluttet sitter sensor med et skjema hvor elevens prestasjoner under kjøreturen er nedtegnet. Det er forholdsvis lett å peke tilbake på positive og negative ting som skjedde underveis.
- Bedømmelsen av resultatet blir mere ensartet — men



3 som har vært involvert i prøveprosjektet puster ut, fra v, Kristian Lund, Jarle Bergan og Ernst Selvik.

dette er betinget av en god forhåndsopplæring av sensorene — og stadige repetisjoner og justeringer.

Av negative momenter som vi har registrert kan nevnes:

- Rammebetingelser, så som ekstreme vær/føreforhold kan gjøre det vanskelig å følge den oppsatte rute. Mye snø på vegen og sporete veger gjør det vanskelig for kandidaten å innta riktig plassering i vegen.
- Enkelte av adferdskriteriene er etter vår mening for firkantede slik de er formulert i dag. Vi sitter derfor inne med en del forslag til justeringer på disse.

Prøveprosjektet hadde en positiv virkning både på kjøreopplæringen og sensorenes vurdering av førerprøven. En viss skjerpelse av holdningen medførte at gjennomsnitt

timetall i kjøreopplæringen økte med ca 3 timer, forhåpentlig til beste for trafikksikkerheten. I startfasen av prosjektet økte strykprosenten på kjøreprøvene fra 13 % til 25 %. Men ved avslutningen var vi igjen nede på ca 13 % stryk, noe som viste at kjøreskolene var i stand til å imøtekomme de noe skjerpede krav. I det hele tatt skal kjøreskolene ha ros for den positive holdning de viste.

Personlig er jeg av den oppfatning at en standardisering av kjøreprøven for førerkort kl B bør gjennomføres, bl.a. for å sikre kjøreskolene og publikum en større grad av ensartethet i førerprøveavviklingen og bedømmingen av prøvene.

De argumenter som noen har kastet fram om at sensor i et slikt system vil bli en robot, vil jeg bestemt avvise. Det har tvert imot vist seg at en sensor i standardisert kjøreprøve trenger bedre erfaring og utdanning enn tidligere.

Og dette burde vel komme alle parter til gode??

## Opprusting av ferjeleiet på Futrikelv.

**Dette arbeidet ser ut til å bli et av de største og lengste oppdrag pelebåten har hatt. Her er det nødvendig med større utbedringsarbeid for å få støttekaien i forsvarlig stand.**

Pelebåten "Slagbjørn", med sitt mannskap på 6 personer er stadig på flyttefot. Ifjor var de inno­m samtlige av fylkets 43 ferjeleier hvor de har utført større eller mindre vedlikeholds- eller utbedringsarbeider. Første oppdrag i år ble utbedring av ferjeleiet på Futrikelv.

Ferjesambandet Futrikelv — Skulgam har størst trafikk av alle ferjesamband i fylket. Ifjor utgjorde år­sdøgntrafikken 298 personbil­enheter.

— Hvordan avvikles trafikken under arbeidet?

Vi spør *ingeniør Tore Johansen*, på vedlikeholdsavdelingen, som har stått for organiseringen av det hele.

— I og med at ferjesambandet Futrikelv — Skulgam er sterkt trafikkert, var det nødvendig å få til et opplegg med henblikk på trafikk­avvikling i stengningsperioden. Det ble derfor bestemt at man skulle opprettholde ordinære ruter før kl 0830 og etter kl 1500 for ferje­forbindelsen Futrikelv — Skulgam, for dermed å få avviklet "rushtrafikken".

I tillegg ble det nødvendig å få

en trafikkavvikling i den daglige stengningsperioden.

Ferjeleiet på Strandskillet i Tromsø sentrum kom derfor på nytt til heder og verdighet i og med at det ble tatt i bruk med to avganger daglig til Skulgam. Gangtid med ferje mellom Tromsø og Skulgam er 1 time. I stengningsperi­oden er det opprettet midlertidig oppstillingsplass på Strandskillet, noe som betyr at omlag 40 parkeringsplasser går tapt i denne peri­oden.

— Og her er mye som skal gjøres?

— Utbedringsarbeidet på støtte­kaien er meget vanskelig, i og med at ferjeleiet skal kunne benyttes utenom den tid arbeidet pågår. Det vil med andre ord si at man er nødt til å utbedre støttekaien seksjons­vis. Arbeidet går i hovedsak ut på å skifte ut råtne, defekte eller dårlige skråband, sakser, puter, fender­plank og perler på støttekaien.

Vi har nå utbedret en tredjedel av støttekaien og det har vært nød­vendig å skifte ut så mye treverk at man i praksis har bygd en ny støt­tekai. Det forteller litt om hvilken dårlig forfatning støttekaien har



Vegkontorets Tore Johansen og Gunnar Borch fra "Slagbjørn" i diskusjon om arbeidet.



"Slagbjørns" Arne Dahl, Kjell Knutsen og Arne Didriksen.

vært i. Dersom det er like mye ar­beid videre utover, regner vi med at den totale stengningsperioden vil beløpe seg til omlag 6-7 uker, sier Tore Johansen tilslutt.

Utenom arbeidstiden må "Slag­bjørn" inn til Tromsø for å kunne ligge fortøyd ved kai.

### Refsnes neste

Når arbeidet med ferjeleiet på Futrikelv er over, er det sør-fylket som står for tur. Samtlige ferjeleier trenger reparasjon av forskjellig karakter, og resten av vinteren vil nok gå før de er ferdige her. Meste­parten av arbeidet er reparasjoner av skader og slitasje påført av ferja.

I ferjesambandet Refsnes — Flesnes skal ferjekaia på Refsnes forlenges med 10 m. I mai måned ventes en ny ferje i dette samban­det og forlengelsen av ferjekaia står som en av de første poster på programmet.



## ROTSUND BRU

**Rotsund bru som er en flaskehals i E6 spesielt for høye transporter, erstattes nå av en mer moderne sak. Omleggingen av E6 i denne forbindelse korter også vegen med 1 km.**

Etter at vi gjorde forarbeidene med bl.a. veg fram til brustedet, kunne vi sette igang bruarbeidet den 2. januar.

Da Vegstikka besøkte anlegget, var sålen på søndre brukar støpt og man var i full gang med forskalingsarbeidet her. Ved nordre brukar foregikk utgraving. Bruområdet ligger lavt, flo sjø merkes godt og fundamentet ved nordre brukar f.eks. blir liggende 1,5 meter under middelvannstand.

Rotsund bru er en bjelkebru med 25 meters spenn og disse bjelkene leveres i mars, så til våren vil brua stå ferdig til en beregnet kostnad på 1,4 mill kroner. I anlegget inngår også bygging av en an-

nen bru — nemlig over Lensmannselva. For å gjøre bruløpet så kort som mulig, legger vi her om hele elveløpet. Både Vassdragsvesenet og grunneierne har sagt seg enig i dette.

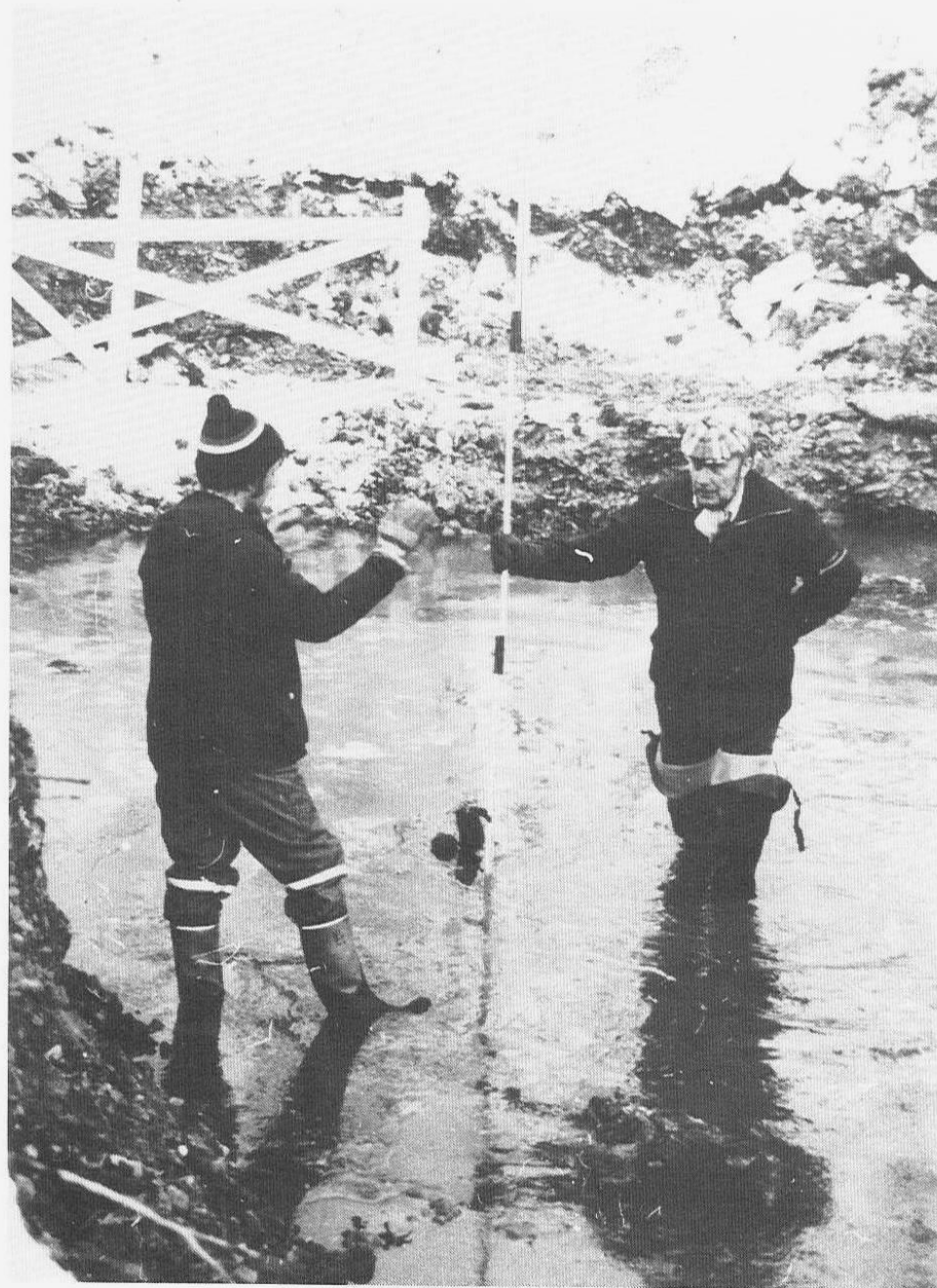
Brukonstruksjonen er en plastøpt kulvert.

I tillegg bygges en jordbruksundergang i tilknytning til Rotsund gård.

Vi er kommet i en viss konflikt med samiske minner — disse er det en fare for er gått tapt fordi vi forsent ble gjort oppmerksom på forholdet. Arbeidet ble stoppet omgående på det stedet disse minnene skulle befinne seg, nå spør det altså om det er forsent — det får vi neppe vite før til sommeren.



Hermod Eliassen til v. og Olav Isaksen.



Her er oppsynet i sving — Bjørnar Moen til v. og Agnar Hansen.

## EDB-situasjonen idag

Vi blir stadig mer avhengig av EDB til en rekke forskjellige oppgaver. Uten EDB ville vi i mange tilfelle idag ikke kunne kommunisere rasjonelt nok på bl.a. det teknisk/faglige feltet. Vi har i dag på vegkontoret og biltilsynsstasjonene allerede en god del EDB-utstyr.

Av overingeniør Geir Berntsen

Vi gir her en kort og forenklet oversikt over utstyret og hva de brukes til og kan brukes til.

### Olivetti P 6066

Dette er en mikrodatamaskin med forholdsvis liten primærhukommelse. Maskinen er utstyrt med internskriver og to diskettstasjoner.

Olivettimaskinen slik den er utstyrt nyttes av planavdelingen til veggeometriske beregninger, masseberegninger og landmålingsberegninger. Grunnseksjonen nytter den til landmålingsoppgaver og ferdigvegskartlegging. Videre gjør Laboratorieseksjonen bruk av den til tegning av kornfordelingskurver og bæreevneberegninger.

### Tandberg skjermterminal

Denne er tilknyttet Vegdirektoratets minimaskin (NORD-520) via datanett.

På dette regneanlegget ligger de fleste programmene vi nytter i vegvesenet — unntatt er PBR-systemet.

Planavdelingen får utført alle

veggeometriske beregninger, konsekvensanalyser og kostnadsberegninger.

Bruseksjonen kan nytte den til dimensjonering av brukonstruksjonene.

For vedlikeholdsavdelingen utnyttes maskinen til budsjett- og fordelingsoppstilling.

Stabiliseringsberegninger gjør den for Laboratorieseksjonen og anleggsavdelingen kan nytte den til driftsplanlegging.

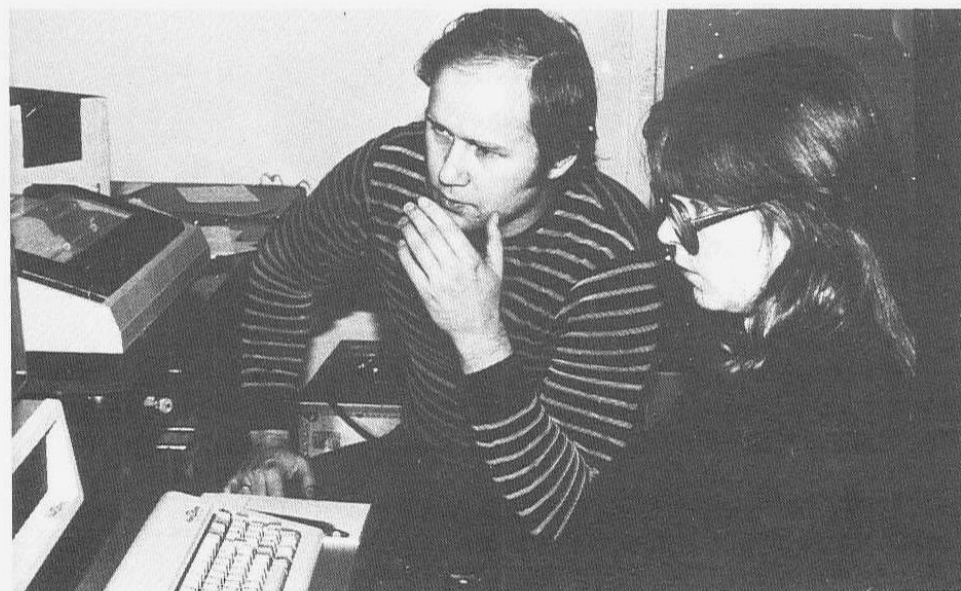
### IBM — PC x T

En maskin med langt større kapasitet enn Olivetti-maskinen. Den har plass for 10 mill tegn. Den er plassert ved Trafikkseksjonen og er foreløpig nyttet til avkjørselsregister og fartssoneregister. Om kort tid også til tekstbehandling.

Maskinen har store utvidelsesmuligheter, vil bl.a. kunne utføre veggeometriske programmer og vedlikeholdsavdelingens budsjettprogram.

### Osborne — 1

Dette er en bærbar mikromaskin og er nå overtatt av Maskinavdelingen som mener å nytte den til maskinførerregister, maskin og maskinutleierregister.



Geir Berntsen og Kirsti Stokmo med noe av utstyret.

### Utstyr for registrering av trafikkdata

Utstyret vi rår over er spesialkonstruert og programmert til diverse trafikkformål.

Det dreier seg om radarmålinger hvor hastigheter og antall kjøretøyer blir lagret i maskinen som videbehandler og skriver ut dataene.

Videre utstyr som sammen med induktive sløyfer frest ned i asfaltdekket utgjør et apparat for telling av antall kjøretøyer. Vi har etablert 12 forskjellige tellepunkter. Dette utstyret kan også nyttes til registrering av hastighet og lengde på kjøretøyer.

### Diskettregistreringsutstyr

Regnskapsseksjonen har et eget registreringsutstyr for data for

PBR-systemet (planlegging — budsjettering — regnskap).

### Avanserte lommekalkulatorer

Vi har idag 12-15 avanserte lommekalkulatorer som er programmerbare og utstyrt med kortleser og skriver. De nyttes ute i marka til linjeberegninger, utsettingsberegning, linjepålegg (disse tre programmene er også kalt Tromspakken) og landmålingsberegninger.

### Autosys

Et sentralt register for motorvogn- og førerkortopplysninger. Biltilsynsstasjonen i Tromsø er foreløpig den eneste av stasjonene i fylket som kan nyttiggjøre seg dette systemet.



# Kontroll av løfteinnretninger

## — en viktig oppgave

**Kontrollen av kjettingslinsene og de andre løfteinnretningene våre var så absolutt nødvendig. Flere tilfeller av nedslitte redskaper ble avdekket — antakelig også i siste liten i ett tilfelle.**

**Dette til tross, vi holder bedre orden på utstyret enn tidligere.**

Det er oppsynsmann Torleif Hole ved Storslett vegstasjon som forteller dette.

— Vi er nå nettopp ferdig med den årlige kontrollen av løfteinnretningene. Kontrollen omfattet i overkant av 20 sertifiserte redskaper for løft, tilhørende både anlegg, vedlikehold og maskin innenfor område 8 i Nord-Troms. Vi fant feil på 2 kjettingslinsjer, 2 løftekroker, 1 kjetting i kjettingstalje samt en fiberstropp.

### Livsfarlig

— Hvor alvorlig var disse feilene?  
— På en av slingsene var 2 løkker på det nærmeste av og vi vurderte skaden her så alvorlig at slingsene antakelig ville røket ved neste gangs bruk. Foruten skade på kjettingen var det på den andre slingesen satt inn en usertifisert sjakkell — dette er ikke bare ulovlig, men også livsfarlig. Og det er jo litt betenkelig at det er vi selv som er skyld i dette.

— Hva er den vanlige årsaken til nedsliting av kjettingslinsene?

— Antakelig når løfting skjer med slingsen hengende over hjul-

lasterskuff, dette er en sterk belastning på løkkene. Videre faller man av og til for fristelsen til å nytte sertifiserte slingser til sleping av større kjøretøy, f.eks. trekke opp kjøretøy fra grøft. Dette er ulovlig, man har ikke kontroll med slepelasten og belastningen på kjettingen.

### Varsling viktig

— Hvordan reageres det når løfteinnretningen ikke holder mål?

— Disse blir inndratt og vi sprayer med rød maling som varslers på at de ikke må brukes. *Det er forøvrig meget viktig at brukerne straks varsler når de merker skaden slik at slingsene kan tas ut av bruk.*

Det kan hindre ulykker.

### Kartotekføres

— Hvordan er kontrollsystemet lagt opp?

— Produsentene fester en plate til f.eks. kjettingslinsen som gir opplysninger om type, fabrikk, maksimum tillatt belastning og hvilken grad (vinkel) denne belastningen er beregnet for. Videre føl-



Torleif Hole viser her en ulovlig krok.

ger det med hvert redskap et dokument med detaljerte opplysninger, et sertifikat.

Vi har så opprettet et kartotek hvor foruten sertifikatet også et kontrollskjema for hver løfteinnretning er plassert. Her anføres hver gang kontroll er utført og om eventuelle feil er oppdaget. Kontrollen føres også i en egen kontrollbok, sier Hole tilslutt.

Et hovedkartotek er opprettet på vegkontoret og dette kartoteket bestyres av maskinavedlingen.

### Betydelig bedring

— Etterat ordningen med sertifisering av løfteredskapene ble innført i 1974 og kontrollen av disse ble systematisert i vegvesenet, har vi merket en mer bevisst holdning hos brukerne.

Det er avdelingsingeniør Svein Johansen som sier dette og fortsetter:

— Etterat Vegdirektoratet gjennomførte et regionalt kurs ifjor i Bodø for maskinoppsynsmenn, kan vi nå dermed styrke kontrollen på løfteinnretningene.

Vi har nå sendt rapport for 1983 om kontroll på 221 løfteinnretninger i Troms. Rapporten som går via Vegdirektoratet til Direktoratet for Arbeidstilsynet viser at vi fant skade på 39 løfteredskaper, av disse må 22 kasseres. En skadeprosent på 17 er vel ikke så ille på redskaper som stadig er i bruk, ihvertfall kan vi slå fast at tilstanden har bedret seg, brukerne er mer opptatt av å holde orden samt unngå uforsvarlig bruk.

— Hva med kraner?

— Traverskraner på verkstedene kontrolleres av privat firma etter inngått servicekontrakt.

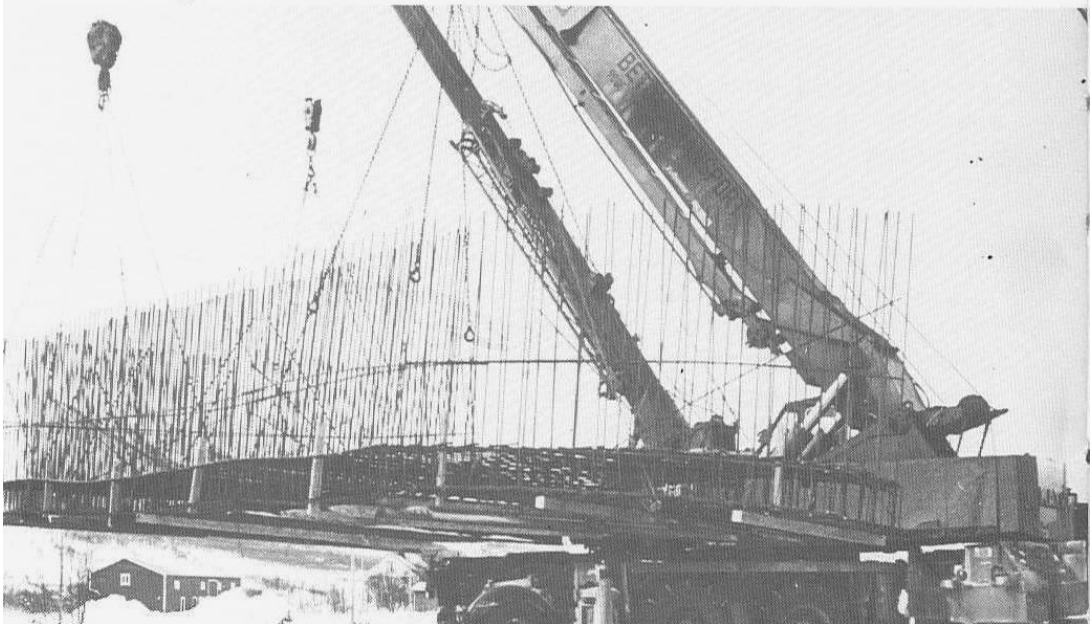
Når det gjelder bilkraner, står et kurs for maskinoppsynsmenn på programmet. Dette blir antakelig arrangert i år samtidig som vi tar en oppfriskning av lærdommen om de andre løfteinnretningene.

## Vollan bru

**Isproblemer har vært årsak til noe uvanlig fremgangsmåte under byggingen av ny Vollan bru i E6 som også på grunn av beliggenheten får en særlig breddedimensjon.**

I forbindelse med omleggingen av E6 og tilknytningen til E78 i Nordkjosbotn bygges også ny Vollan bru. Det blir en bjelkebru i 2 spenn, hver på 24 meter. Brukostnadene er beregnet til 3,5 mill kroner. Brua ligger så lavt at flo sjø forsterker de problemer man ellers vinterstid har med is. Fundamentene til brukarene må støypes under vann, og man fikk allerede under forberedelse til støypingen de første problemene. Bruarmeringen var frosset fast og man måtte rekvirere stimkjel for å løfte disse. Deretter heiste man opp hele bruarmeringen ved hjelp av 3 kraner. Maskiner tok seg så av tømningen av spunten

*Her er armeringen løftet. Foto: Jack Johansen.*



for is før undervannsstøypingen kunne starte.

Brua får en beliggenhet i vegsystemet nært vegkrysset E6/E78. Den får derfor en ekstra bredde, 13,80 meter, fordi trafikkøya i krysset føres inn på bru.

Og før sommeren setter inn for alvor kan den nok stå ferdig.

Vi venter nå at forhåndstillatelse skal bli gitt i februar, slik at grunnerverspørsmålet ikke skal hindre den videre drift på vegparsellen. Det er atskillige masser som skal tilføres, 82000 faste m<sup>3</sup>. Opplastet på bil utgjør det kanskje 150.000 m<sup>3</sup>, så det blir en ganske livlig transportvirksomhet utover våren og sommeren.



*Alfred Seppola ser til at armeringen senkes på plass.*



# En vegmanns erindringer

**Avdøde vegsjef Johannes B. Irgens som i årene 1936-39 tjenestegjorde i Troms etterlot seg mange opptegnelser fra sin tid i vegvesenet. Nå foreligger hans erindringer i et trykt hefte.**

Det er Vegdirektoratet som står bak utgivelsen og endel eksemplarer er sendt vegkontorene i de fylkene Irgens arbeidet. Her i Troms har vi fordelt noen hefter til vegstasjonene, stasjonene i Bardu, Finnsnes og Harstad har fått de fleste. Det var disse stedene han i sin tid hadde mest kontakt med. Vi kan muligens skaffe noen flere eksemplarer om det skulle være interesse for det.

Vi gjengir her et par stubber fra avsnittet om tiden i Troms, de viser begge at var man ingeniør i vegvesenet, var man visst sikret både oppvartning og immunitet:

*Egil Wærenskiold Martinussen* var etatens mest fargerike herre. Han begynte meget ung som kokk på en dampbåt. Da det ble søkt etter kokk til vegbåten vår, møtte han personlig fram på vegkontoret og forlangte å få tale med sjefen selv. Det varte ikke lenge før han og Smith Sunde kom overens. "Hvis De ikke er fornøyd med meg, så hiv meg overbord", var Martinussens sluttreplikk, og det kunne Smith Sunde ikke stå for. det glimtet alltid godt i Smith Sundes øyne når Martinussen var i nærheten eller ble omtalt.

Martinussen opptrådte i kort, hvit jakke og med sort tværslips ombord. Til gjengjeld forlangte han at vi oppførte oss som herrer. Til avtalt tid om morgenen kom han i full puss inn med kaffekoppen. Den nøt vi i køyen sammen med en sigarett. Så kom han inn med varmt barbevann, og det kom dermed aldri på tale å sløyfe barberingen. Han førte nøyaktig regnskap over kostutgiftene ombord, og de ble delt likt på alle. Hvis kostøret kom noen øre over det vanlige, fikk han en skarp, men humørfyllt beklagelse fra alle passasjerer. Kostøret var vanligvis kr. 2,35 pr. døgn. Dietten var kr. 11,-, så vi hadde jo litt å gå på. Fiskemiddagene ble raskt og lettvent anskaffet, det var bare å hive juksa ut over skutesiden noen minutter.

Martinussens skolegang bestod av folkeskole på Bjarkøy. Der bodde han den første tiden han var i vegvesenet. Om vinteren var han ofte hjemme, og da satte han seg på skolebenken for å forbedre skriveferdighetene. Om sommeren var det travle tider, og små muligheter til å komme hjem.

I stillere tider på båten var han bud på kontoret. Han havnet til slutt som hovedkasserer i Troms.



*Johannes B. Irgens her sammen med kokke på Veivang 1937. Kan noen fortelle hvem hun er?*

Mannskapet på vegbåten var stikningshjelp og fikk ekstra betaling for det, så det var svært kjærkomment for alle. Jeg lærte Martinussen å nivellere og å tegne profiler. Og denne kunnskapen var han takknemlig for.

## **Reiser i Troms**

På lengre reiser med vegbåten kom jeg vanligvis i kontakt med mange mennesker. *Lensmann Moen jr.* på Bjarkøy var en stillfarende og hjelpsom mann. Vi dro omkring i hans distrikt og avtalte hva som skulle gjøres, og hvor mye penger han kunne få tildelt. Han tok seg alltid greit av arbeidet vårt.

I Bottenhamn residerte *Aaker*, ekspeditør, fiskekjøper og handelsmann. Han hadde et treben, og manglet bare sort lapp på det ene øyet for å se ut som fullbefaren sjørøver. Når vegbåten klappet til kaien hans, var han snar til å lange en passende laks ombord. Når han fikk tid, kom han selv ned til oss, og en kosekveld var sikret.

På Hillesøy bodde lensmann *Hveding*. Han var skolekamerat og god venn av avdelingsingeniør *Schneider*. Sammen med *Schneider* hadde jeg der kanskje den fineste sommernatt jeg har opplevd. Fra lensmannens veranda var det fin utsikt mot havet i nord, og med klar midnattssol over. Da vi kom, var pjofteren ikke langt unna. Den flasken ble tømt mens vi ventet på maten, og til den forsvant dramme-flasken. Etterpå beklaget *Hveding* at han bare hadde en flaske portvin igjen. *Schneider* forlangte den frem. Da den var tømt, skulle vi to gjester sykle på en smal veg ned til båten. Vi kom frem til en stengt grind, og ble så forarget over dette at vi tok grinden med stolpene og kastet det hele langt ut på et jorde. Neste gang *Schneider* traff lensmannen i Tromsø, fikk han vite at konen som eide grinden, kom til ham dagen etter og anmeldte hærverket. Lensmannen fikk stagget henne ved å si at det var to vegingeniører som hadde vært på ferde, så hun måtte være glad hun slapp med dette.

# Staten vil betale for god vegbelysning

**Statens vegvesen vil nå legge større vekt på å sette opp belysning langs riksvegstrekingene der dette kan bedre trafiksikkerheten.**

**Likeså ønsker staten å gi tilskott til den kommunale driften og vedlikeholdet av denne vegbelysningen.**

**Gode belysningsanlegg er nemlig viktig for å øke trafiksikkerheten.**

Dårlige belysningsanlegg vil derimot ofte være farligere enn om veggen var helt uopplyst — fordi dårlig lys kun gir fotgjengerne en falsk trykghetsfølelse. Dette sier overingeniør Erik Schüller i Vegdirektoratet i en pressemelding.

En undersøkelse som er foretatt på landsbasis viser at belysningen langs våre riksveger er langt dårligere enn en tidligere har vært klar over.

## Minimumskrav stilles

— Vedlikeholdssjef *Oddmar Eilertsen*, foreligger det noen form for retningslinjer om hvordan dette skal praktiseres?

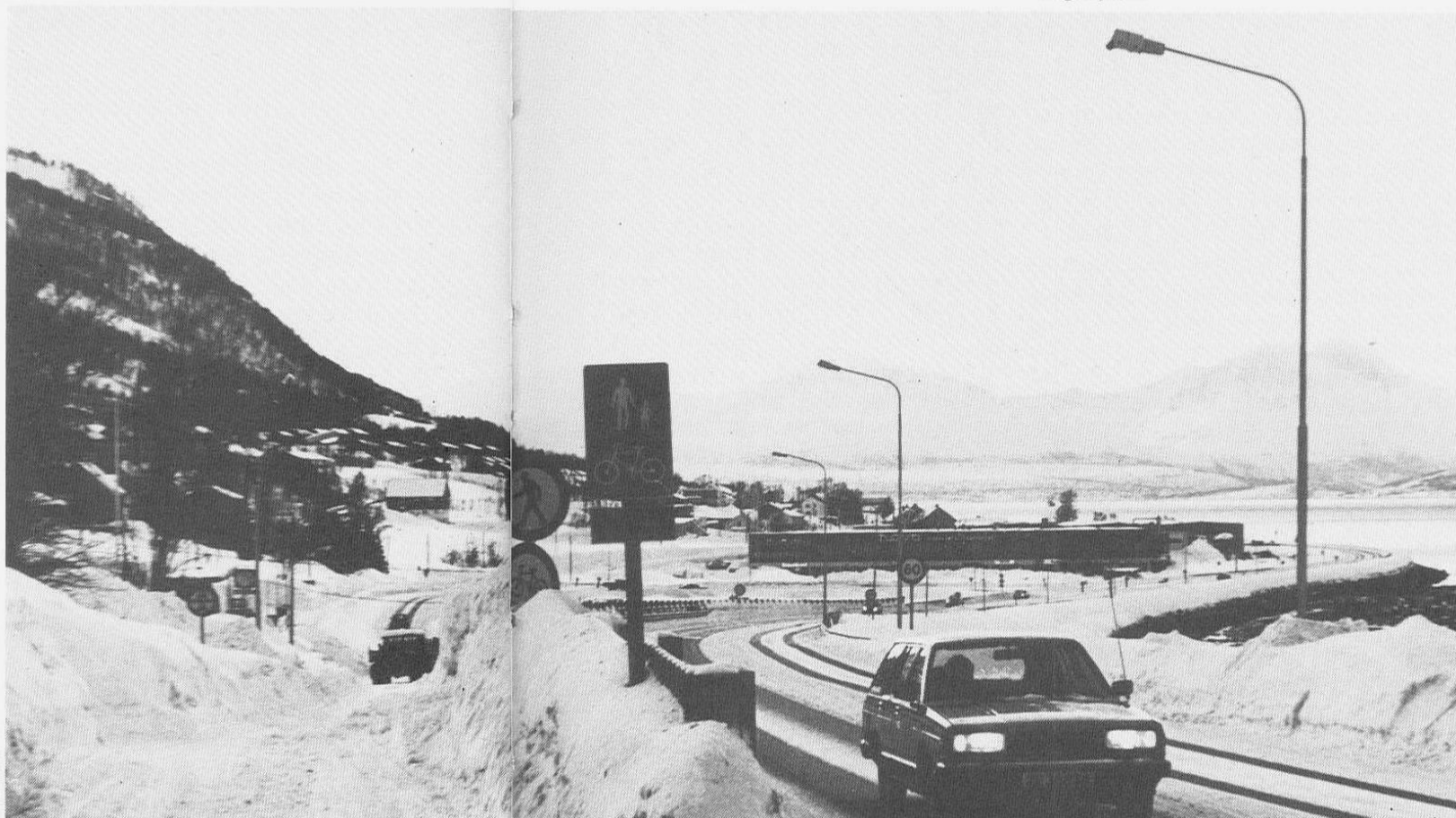
— En klar forutsetning for at vegvesenet skal engasjere seg i vegbelysning er:

Når det gjelder tilskudd til — eller overtakelse av eksisterende anlegg må disse tilfredsstillende visse minimumskrav når det gjelder kvalitet. Dvs. krav til stolpeavstand, høyde over vegbanen og lysstyrke/lysentensitet på vegbanen.

Videre må det ut fra trafiksikkerhetsmessige vurderinger være avklart at belysning på det aktuelle sted er den riktige investering. Det

vil si at investering i belysning må være et bedre tiltak enn investering i f.eks. gang/sykelveg, fortau, fotgjengerfelt/overgang. Slike sikkerhetsmessige vurderinger må

*God vegbelysning —  
innfartsvegen til Tromsø.*



også være bakgrunn for å bygge vegbelysning der slikt ikke finnes fra før.

— Hvordan er situasjonen hos oss i dag?

— Idag har vi overtatt eksisterende belysning på en del større bruer. Videre er det ved veganlegg bygget en del punktbelysninger i sterkt trafikkerte vegkryss og ved endel ferjeleier. Men i forhold til omfanget av veglys på vegnettet er det en svært liten andel vegvesenet driver.

— Hvilke planer har vi for 1984-

85 og hva kan skje i planperioden 1986-89?

— Hverken for 1984-85 eller 1986-89 er det *konkrete* planer for veglysovertakelse — eller utbygging. Ved vedlikeholdsavdelingen og ved trafikkteknisk seksjon vil det bli foretatt en gjennomgåelse av vegnettet som nevnt foran med tanke på sikkerhetsmessige effekter av veglys. De resultater vi her kommer til vil bli retningsgivende i framtidig prioritering. På anleggsiden vil ved nyanlegg veglysbygging bli løpende vurdert, spesielt med sikte på punktbelysningen i vegkryss.



## Motorveg til Arnøya?

**Spørsmålet kan stillast etter at eit konsulentfirma i Tromsø har laga ein rapport om lokaliseringskriterier for ein gassterminal ved ilandføring av gass frå Askeladd-feltet. Rapporten er sendt ut til høring som ein del av "Fylkesplanen for Troms 1984-87".**

Av overing. Bjarne Otterdal

I rapporten er det stillt ei rekkje krav til m.a. havneforhold, veger, flyforbindelser, helsetjeneste, skoleverk og boligtilbud.

I kapitlet om vegforbindelser er det sagt at vegnettet må ha ein standard av minst klasse IIc. Vidare står det at veg til nærmaste flyplass må være fergefri.

Vi i vegstellet skulle kanskje hoppe i taket av glede over slike framtidsvyer for vegnettet. Men vi held oss på jorda, og i vår kommentar til rapporten har vi peika på at ein slik vegstandard synes både urealistisk og unødvendig.

I Troms er det ellers aktuelt med vegklasse IIc berre på dei mest trafikkerte vegane i byane Tromsø og Harstad.

Vi kan også samanlikna med situasjonen for terminalane på Mongstad og Kårstø. Der er vegane under utbygging til vegklasse IIc.

Men sjølv om vi soleis tek avstand frå ein tilnerma motorvegstandard uansett om ein slik terminal blir bygt på Arnøya eller andre stader, så er det klårt at ilandføring av gass til ytterdistrikta i Nord-Troms, vil bety ei opprustning av vegnettet til området. Vi vil også tru at dersom det blir bestemt at ein slik terminal skal byggast, så vil utbygging av veger/bruar bli forsert. Det vil også være aktuelt at oljeselskapa delvis forskotter og delvis bekoster slik vegbygging.



Vinteravkjørsel på Arnøya (tilsvarende trapp ned til huset på ander siden av brøytekanalen).

I vår kommentar har vi peika på at vegane bør være ferdig utbygd før anleggsarbeidet på terminalområdet starter. På den måten vil nytteverdien bli størst fordi trafikken til/frå terminalområdet vil være størst i anleggsperioden. Utskipinga av gassen vil i allefall ikkje foregå landevegen

Vi har som sagt kommentert rapporten overfor fylket. Men spør vi rett, vil det ennå ta nokre år før vegvesenet i Troms kan "gasse" seg i gassmillionene frå Askeladden.

## For 100 år siden

### Vegklager da også

Dengang var det kommunens plikt til å vedlikeholde vegene og etter diverse klager på tilstandene skriver Vegdirektøren til ledelsen for vegvesenet i Troms, amtsingeniør Holst, bl.a.:

"Min Opfatning til Dato er, at Maalselven bør gjøre lidt mere selv. Veivedligholdet er i en sørgelig Forfatning. De fleste større Broer er det paa høi Tid at ombygge, ja, et par af dem ere aldeles faldeferdige. At Kommunen så længe har udset dette høist nødvendige Arbeide er utvilsomt med den Bagtanke, at også her Staten skulde paatage sig Arbeidet, men dette tror jeg ikke bør ske.

Andre Strøg inden Amtet trænger hellere til hjælp end at Veivesenet i Maalselven ikke alene skal bygge Vei, men ogsaa faktisk vedligeholde den."

### Komplisert tjenestereise

Amtingeniørens assistent i Finnmark, ingeniør Lund var like før jul 1883 travelt opptatt med å få igangsatt tømmerhugst i Syd-Varanger og skriver:

"For at komme afsted gaves der 3 Alternativer, enten leie "Varan-

ger" Extratur (hvad Fogden på denne Aarstid pleier at gjøre) eller tage med Baad ind til Bugøyfjord og derfra med Renskyds ca 72 km, eller reise rundt Varangerfjorden og da med Ren.

Det første Alternativ syntes mig om end det sikreste, noget for flot.

Efter Raad besluttede jeg at velge den sidste som det sikreste.

Jeg haabede at faa Skyds med en eller anden Fjeldfin, hvoraf en hel Del paa den Tid kom ned til Karlebotn Marked. Indkommen til Markedspladsen begyndte jeg straks Parlementering med Finne der imidlertid alle havde en eller anden Undskyldning for ikke at kunde skydse. Efter Anvendelse af saavel Lokkemidler som Trusler om Mulkt, fik jeg endelig akkordert mig over Fjeldet, men maatte til min egen Befordring kjøbe saavel Ren som Kjøregreier. Den 17.de kom jeg til Elvenes, Lensmand Klerck der var villig at følge mig opover til Skovene. Juleaften kom vi ned fra Skovene og den 29.de naaede jeg med Baad fra Bugøyfjord Vadsø."

Og ingeniør Lund kunne forhåpentligvis feire nyttårsaften i fred og ro.

## Energiøkonomiseringstiltak ved vegsentralen.

Vegvesenet er nå igang med energiøkonomiserings- og rehabiliterings-tiltak ved vegstasjoner og vegsentral. Med de ca 1,3 mill kroner som er investert ved vegsentralen i Nordkjosbotn forventer vi betydelige reduksjoner i de årlige driftsutgiftene her.

Av ingeniør  
Annik Stigen Utby

Ved Vegsentralen er taket på verkstedbygningen etterisolert. Samtlige porter er skiftet ut, slik at vi nu har fått tette og isoerte porter og

unngår utilsiktet "ventilasjon" og trekk gjennom portene. Det gamle fyringsanlegget er skiftet ut med

Her instrueres Hans Martin Figenschou og Arthur Osvaldsen av installasjonskonsulenten om det rutinemessige vedlikehold av utstyret.

Foto: Annik Stigen Utby.



## Påskebrakkene

Det vil også i år bli anledning å leie vegvesenets brakker/stasjoner i påsken, og tilbudene er følgende:

Skoddebergvatnet, Grovfjord  
Innset brøytestasjon, Bardu  
Veilund brøytestasjon,  
Lavangen <sup>1)</sup>  
Veines brøytestasjon,  
Gratangen <sup>1)</sup>  
Veivang brøytestasjon,  
Takelvdal <sup>1)</sup>  
Veiås brøytestasjon,  
Malangen  
Svanelvdalen, Senja  
Reinøy, Reinøy  
Vannøy, Vannøy  
Tamok, Øverbygd  
Perskogen, Skibotndalen,  
4 leiligheter

<sup>1)</sup> Disse stasjonene må det tas forbehold om utlån for der for brøyting gjør det nødvendig at stasjonene bemannes med sjåfører.

I tilfelle flere søker på samme brakke/stasjon, foretas loddrekning. De som ble tildelt hus forrige påske, kommer i siste rekke. Komiteen vil også, hvis pågangen er stor, begrense utlånstiden slik at de som i forbindelse med vinterferien belegger en stasjon fra f.eks. palmesøndag, må vike plass onsdag før skjærtorsdag for ny familie. Søkere bes ta hensyn til dette i sine ønsker. Under henvisning til melding nr. 64/80 av 21. oktober 1980 fra Vegdirektoratet kan det bli aktuelt å kreve leie for stasjonene fra kr. 30,- for første døgn og kr. 15,- for hvert døgn utover et døgn.

Søknad sendes skriftlig til *Formidlingskomiteen v/Steinar Norum, Vegkontoret i Troms, Postboks 615, 9001 Tromsø.*

Oppgi gjerne alternativ og dato for leietiden.

Søknadsfrist: 28. mars 1984.

nytt varme- og ventilasjonsanlegg. Det er montert en oljefyrt kjele, en elementkjele samt varmegjennvinningsanlegg. Varmegjennvinneren viser seg å være svært effektiv i bruk, da vi tar igjen 80 % av varmen i den "brukte" lufta. Denne varmen brukes så til å varme opp friskluft som igjen går ut over ventilasjonsanlegget. Temperaturen i verkstedhall og sveiseverksted styres automatisk og vi kjører med en

dag- og en nattemperatur. For ytterligere forbedring av luft, monteres nytt eksosavsug. Det gamle avsug vil fremdeles være inntakt som reserve, men dette anlegget har liten kapasitet og fungerte dårlig.

Vi har både planer og interesse for liknende tiltak ved vegstasjonene i Harstad, Bardu og Finnsnes, men foreløpig er det ikke midler til dette.



## Etatens navn

Vegdirektøren har bestemt at etatsnavnet fortsatt skal være *Statens vegvesen*.

Nytt er følgende:

Skal du skrive til vegkontoret, skal du ikke stile brevet (eller adressere det) til vegsjefen i Troms, men til:

*Statens vegvesen, Troms*

*Vegkontoret*

*Postboks 615, 9001 Tromsø*

Skriver du til en vegstasjon, adresserer du det f.eks. slik:

*Statens vegvesen, Troms*

*Bardu vegstasjon*

*9250 Bardu*

For biltilsynsstasjonene heter det f.eks.:

*Statens vegvesen, Troms*

*Biltilsynet i Tromsø*

*9014 Håpet*

Vi får også et noe endret emblem. Innen utgangen av 1985 skal brevholder, blanketter, rapporter og stempler være endret etter de nye forskriftene. Merker på biler/maskiner og kjeledresser endres når utstyret fornyes.

## Lønn under sykdom

### — orientering om endringer fra 1.5.-84.

*Av konsulent Jan Pettersen*

Personaldirektoratet har i PM nr. 37/82 kunngjort en del endringer i lønnsregulativets fellesbestemmelser. Bl.a. er det endringer i § 7, om lønn under sykdom, som synes å være lite kjent. Mens arbeidstakere tidligere hadde rett til lønn under sykdom i inntil 1 år og 14 dager i sammenheng, eller 15 måneder i løpet av de siste 2 år, kan nå spredte sykeperioder legges sammen inntil 1-års grensen er nådd.

De første 14 dager i hvert sykefravær skal som hovedregel ikke regnes med i sykelønnsretten (Fri-

perioder tilsvarende arbeidsgiverperioder i folketrygdloven). Friperioder på 14 dager regnes fra og med første fraværsdag i hvert enkelt sykdomstilfelle. Men dersom arbeidstakeren etter sykefravær blir syk igjen før det er gått 2 uker skal det første fraværet medregnes ved fastsetting av ny friperiode. Dersom arbeidstakeren har fått utbetalt sykelønn i 14 dager, kan han ikke få ny friperiode før han har vært i arbeid i minst 14 dager.

Arbeidstaker som har arbeidet i minst 6 måneder siden han fikk lønn under sykdom har på nytt rett til sykelønn etter ovennevnte regler.

## Hvorfor skal Harstad-væringene være best?

*Av ing. Knut Arne Henriksen*

Så har det skjedd igjen!

Biltilsynet i Harstad har atter en gang fått blomster for en utmerket publikumsbehandling, noe som igjen beviser at Harstad-væringene kan dette med å "ta vare på sine kunder".

Ekstra gledelig er det når denne blomsten kommer fra en person, hvis politiske tilhørighet er til et parti, som ofte tviler på et statlig byråkrati.

Dette viser at biltilsynets rolle i det moderne "Bilsamfunnet" er et nødvendig foretagende og at vi også kan mestre de vanskelige oppgavene som ligger i å forvalte et komplisert lovverk til publikums tilfredshet.

## Redaksjonsrådet

Redaksjonsrådet for Vegstikka har fornyet seg. Funksjonstiden for Kristian Myrvoll og Arild H. Johansen er nå ute.

Som nye medlemmer i rådet er oppnevnt formann Trygve Johnsen og biltilsynssjef Johan Filseth.

Politikerne burde kanskje jobbe for at biltilsynet, gjennom økte personellressurser, ble enda bedre skikket til å yte et best mulig trafikksikkerhetsarbeid.

Som tillitsmann for en del av de ansatte synes jeg dette er en fin attest til Harstad-stasjonen.

Kunne det være en idé å markere seg i Tromsø og Finnsnes for å oppnå like hederlig omtale i pressen.

*Hvorfor skal Harstad-væringene være best?*

## Lytt på radio

Fredag 9. mars kl. 22.30 vil du i radioens P1 kunne høre avdøde overingeniør Odd Schneider fortelle fra vegliv i Troms.

Programmet heter "Med feisel og spett" og er utdrag av intervjuer Kjell Hegdalstrand har hatt med vegfolk fra hele landet.

"Med feisel og spett" sendes i 4 deler, 2 er allerede sendt. Neste kommer 24.2. kl. 22.30 og som sagt 9.3. kl. 22.30 får du også høre fra Troms.

## 4 nye POU-prosjekter

Etter at vi i 1982 tok for oss 4 prosjekter i POU-sammenheng, er vi nå igang med 4 nye hvorav ett som kan få betydning langt ut over vårt fylke.

### Hva skjedde i 1983?

I forbindelse med prosjektet *Maskinføreropplæring* fikk vi på det nærmeste gjennomført registreringen og 8 timerskurset for yrkesbevisordningen. Ellers arbeides det fortsatt med reorganiseringen av maskininstruktørfunksjonen og for en rasjonell bruk av maskinførerkartoteket.

Prosjektet *skrivertjenesten* kom til at det var verd å forsøke en utveksling av tjenester mellom regnskap og skrivestua. Forsøksordningen er ikke kommet igang.

Innstillingen fra *EDB-gruppa* har avstedkommet forberedelser for installasjon av EDB-utstyr. Hovedutstyr kan imidlertid av budsjettmessige grunner ikke ventes før i 1985. Grunnkurs i EDB er gjennomført for det meste av personalet ved vegkontoret.

Prosjektet *Organisasjons- og personalplan for vegadministrasjonen i Troms* har avgitt sin innstilling. Den behandles nå i organisasjonene og tas nå opp til behandling i "Fellesmøte".

### POU-programmet 1984

Programmet er basert på registreringer foretatt av POU-sekretæren og satt i sammenheng med forslaget til handlingsplan for "Aksjon

Publikum" som er utarbeidet av vegvesenet i Troms.

Prosjektet *Samarbeid Biltilsynet og Maskinavdelingen i kjøretøykontroll* kan få virkninger også for andre fylker og prosjektet støttes av Vegdirektoratet. Ettersom Maskinavdelingen disponerer over verkstedhaller og personell med noe ujevn arbeidsbelastning, skal man se på muligheten til å utnytte disse reserver i kjøretøykontrollen.

"Vegstikka" vil i neste nr. komme med en nærmere omtale av prosjektet og arbeidet med det.

Videre er det etablert en prosjektgruppe med formål å vurdere *Behov for og organisering av informasjonstjenesten i Vegvesenet i Troms*. Arbeidet er igang.

*Arbeids- og ansvarsfordeling mellom inne- og uteadministrasjonen i anleggsavdelingen* har sin bakgrunn i utestasjoneringen av anleggsbestyrere og framtidige tilsetninger av anleggsledere. For målet er å skape en prinsipiell avklaring av forholdet mellom overordnet styring, koordinering og oppfølging på den ene siden og daglig ledelse/gjennomføring på den andre siden. Arbeidet er igang.

Prosjektet *Arbeidsoppgaver for faste formenn i vegarbeidsdriften*



Kåre Olaussen ved Storslett-verkstedet. Med i kjøretøykontrollen?

skal vurdere og konkretisere slike oppgaver. Også dette arbeidet er igang.

# Vi gratulerer!

### Med 60-års dagen

Richard Mortensen, 9095 Badderen .....	5.3.
Johan Dahlberg, 9350 Sjøvegan .....	25.3.
Johanne M. Labugt, Kveldrovn. Tromsø .....	26.3.
Aksel Bjørkhaug, Keianes, 9220 Moen .....	11.4.
Rolf Kr. Aune, 9422 Aun .....	29.4.

### Med 50-års dagen

Torleif Lundgård, 9250 Bardu .....	26.3.
Arne Hansen, Alvestad, 9423 Grøtavær .....	26.4.
Ole Sandvik, G. Jønssonsv. 11b Tromsø .....	28.4.

## Personal-nytt

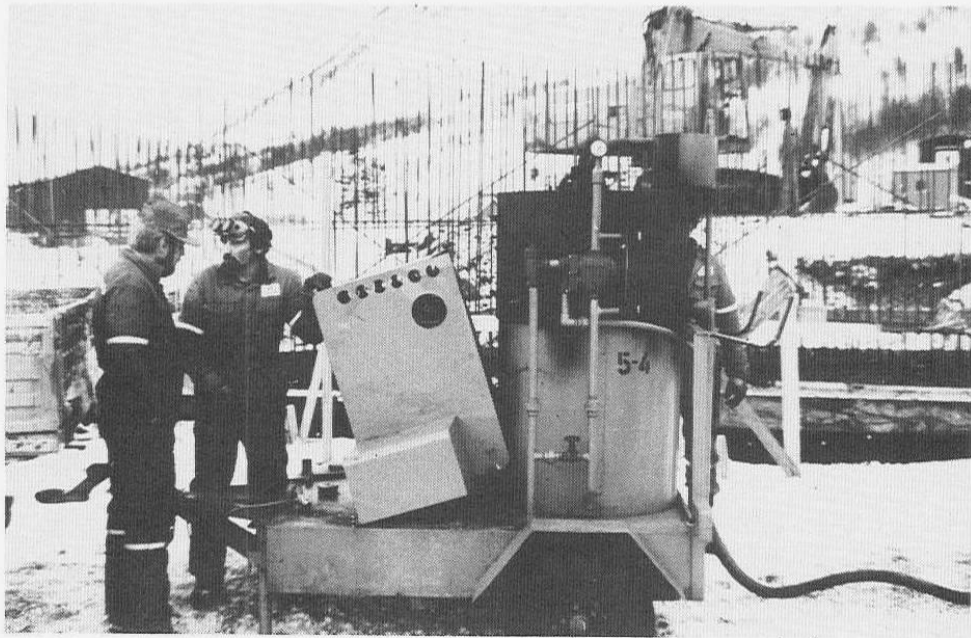
### VEGKONTORET

Tiltredelse  
Arve Minde er tiltrådt som økonomisk saksbehandler.

### UTEDRIFTEN

Disse er fratrudd med permisjon:  
Almar Isaksen, Badderen  
Oddleif Skogstad, Bakkehaug





*Alt er visst ikke som det skal  
— hva tror du det kan være?*

## **Opp med stimen**



*Vel, nå må det da brenne!*



*Jaggu, gjorde det det!*



## Veteraner går av

*På en tilstelling i Sørreisa før jul, tok vi avskjed med en rekke veteraner. Dette har vi gjort mange ganger, men denne gang var det ikke som vanlig bare menn. Av de 8 vi hadde planlagt dette treffet for, var hele 4 kvinner!*

*Dessverre var Petra Forfang, Lyngseidet og Hilda Karlsen, Botnhamn forhindret fra å møte. På bildet ser vi Margit Hellberg motta gaver fra vegsjef Herleiv Solberg og ellers ser vi fra v. Andor Nilsen, Kårvikhamn, Johan Lande, Storsteinnes, Ingrid Pettersen, Finnsnes, Heggan Stenvold, Mortenhals, Margit Hellberg, Botnhamn og Harlad Pedersen, Stonglandseidet.*



*Roger Tretten med gammelhøvelen sin som nå skal til utviklingsland i Afrika.*



MASSEKORSBÅND



*Ved Foldvik står denne vegviseren. Det må vel være en av de aller siste av dette slag vi har her i fylket og således av museumsverdi. Kanskje burde vi la det stå, fornye vegvisningen må vi nok, men likevel et fint minne fra andre tider.*