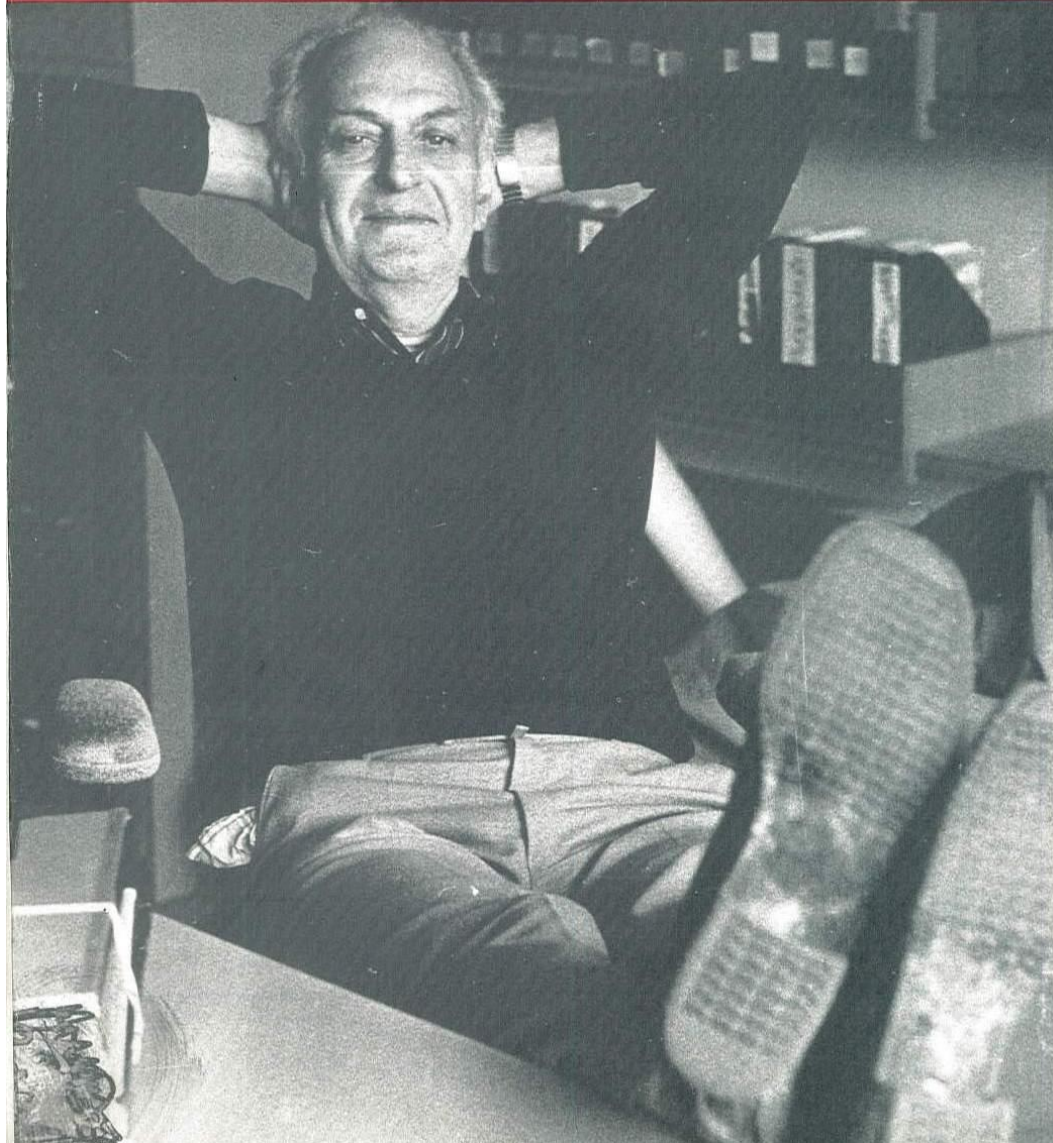


# Vegstikka

April 1984 - Nr. 2 - 16. årgang



# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 2 - April 1984  
16. årgang

## 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

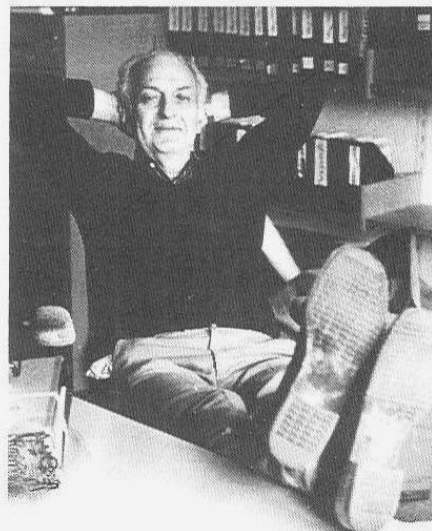
## Opplag

1550 eksemplarer

Innhold	side
Oppbrudd og takk .....	3
Langtidsplanen 1986-89 .....	4
Nye forskrifter om arbeidsvarsling ....	11
Hvorfor være best? .....	13
Snømåking og brøyting med meldeplikt .....	14
Velferdsmidlene .....	19
Ekstraordinært vinterarbeid .....	20
Anlegg prøver noe nytt .....	22
Kystriksvegen .....	24
Kursprogrammet 1984 .....	27
Årsmeldingen 1983 .....	28
Forskudd på lønn til boligformål .....	29
Føreropplæring, buss lastebil og vogntog .....	30
Så er teleløsningen over oss igjen .....	32
På campingtut? .....	33
VM på ski 1984 .....	34
Dekkeleggingsprogrammet 1984 .....	36
Vellykkede tungtransporter .....	38
Aksjon kjøreløys .....	40
Personal-nytt .....	42
Kokka på Veivang .....	42

## Forsiden:

— Vel blåst — Olve Reiersen slapper av etter 15 år som redaktør.  
I neste nr. bringer vi et intervju med han.



Vegstikka

## Oppbrudd og takk

*Femten år med Vegstikka har vært femten hyggelige år — interessant og utfordrende har arbeidet vært. Vegstikka har ført meg i kontakt med en rekke av våre tjenestemenn i alle deler av fylket.*

*Denne kontakten har gitt meg verdifull forståelse for hva nettopp de betyr for etaten, og således vært en inspirasjon. Og denne kontakten har gitt meg venner.*

*Jeg vil nå takke alle for den velvilje og hjelpsomhet jeg alltid er møtt med. Uten slik positiv holdning, ville Vegstikka neppe eksistert. Hjertelig takk.*

*Tilslutt, nå når Anna Josefsen overtar redaktøransvaret, håper jeg alle vil gi henne og hennes medhjelpere sin fulle støtte — det fortjener Vegstikka.*

Vennlig hilsen  
Olve Reiersen



# Langtidsplanen 1986-89

I forrige nr. av Vegstikka redegjorde vi for situasjonen slik inneværende planperiode 1982-85 fortøner seg for oss i dag og de mål og oppgaver vi setter oss for neste periode. Vi skal nå se på handlingsprogrammer hovedsakelig for 1986-89, men også komme litt inn på 1990-93.

## Økonomiske rammer.

Vi har fått følgende rammer å bygge vegplanen på for 1986-89 (alt i 1983-priser):

Vegadministrasjonen kr. 44,5 mill  
Vedlikeh. av riksveger kr. 460,0 mill  
Riksveganlegg kr. 415,0 mill

I tillegg har vi gjort en felles prioritering mellom vedlikehold og anlegg for 10 prosent utover samlet planramme for anlegg og vedlikehold. Dette utgjør i penger kr 87,5 mill. Rammen for anlegg er i kommende periode ca 70 mill kr. lavere enn bevilget for 1982-85.

## TRAFIKANT OG KJØRETØY

### Fortsatt mange førerprøver

Antall førerprøver ventes ikke å øke frem til 1986 i samme takt som til nå og kan gå noe ned frem til 1989. Troms vil imidlertid fortsatt ligge på et høyt nivå i forhold til landet forøvrig. Dette skyldes dels de store kontingenter med militære i førstegangstjeneste, samt Tromsø by som skole- og universitetsby.

*Langtidsplanen varsler om mange oppgaver for vedlikeholdet — oppsynsmann Olaf Skogmo forbereder rekkverksoppsett.*

Mens vi i 1983 brukte 4,9 årsverk til førerprøver, antas det nødvendig med 6 i perioden 1986-89.



## Økt kontrollvirksomhet.

Behovet for kjøretøykontroll vil øke. Anslagsvis 6000 flere kjøretøyer til kontroll og inklusiv verkstedkontroll regner vi med at det dermed vil gå med ca 2 flere årsverk enn i dag til disse aktiviteter. Vi går inn for en målsetting med 4 + 2 års innkalling av kjøretøyene til kontroll. For å oppnå dette kan det være aktuelt å samarbeide med vegvesenets maskinavdeling for å utnytte ledig kapasitet ved våre verksteder.

Det planlegges ellers 4 utekontrollstasjoner hvorav 2 kommer i inneværende periode, de andre 2 i 1986-89.

## Flere kjøretøy

Registreringsarbeidet vil øke i årene fremover og til dette regner vi

med å måtte bruke nærmere 2 flere årsverk i forhold til i dag. Til gjengjeld har vi forutsatt at arbeidet med utstedelsen av førerkort vil kreve 1 årsverk mindre.

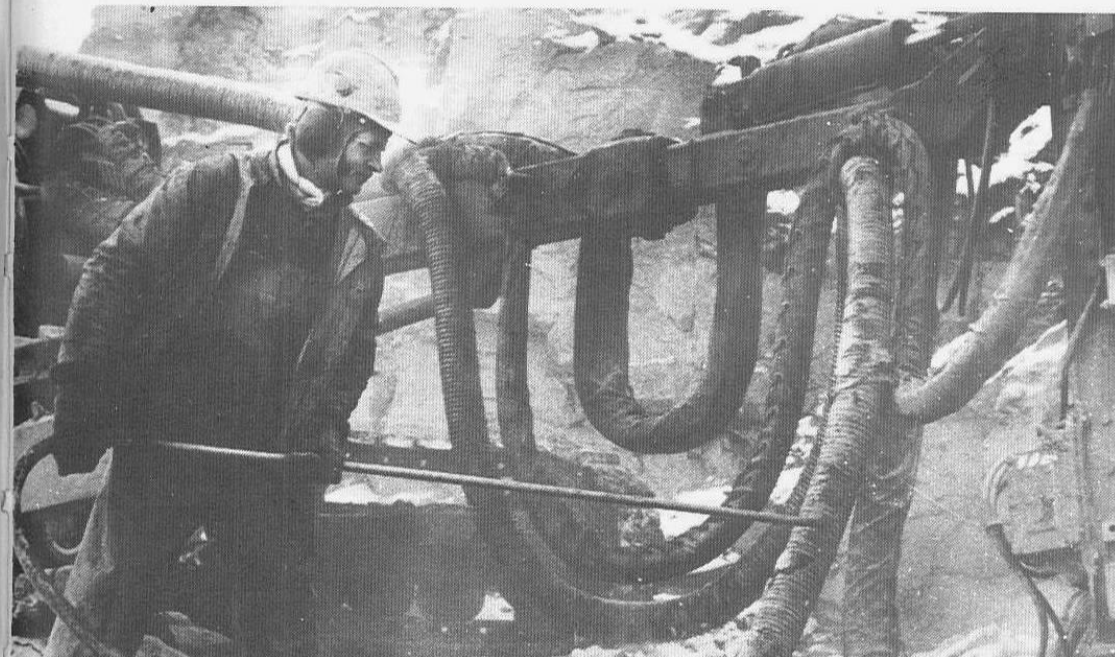
## VEDLIKEHOLD OG DRIFT AV VEGNETTET

### Gjennomgående transportruter prioriteres.

Ved denne revisjon av langtidsplanen deles riksvegnettet i to, de gjennomgående transportruter behandles særskilt. Disse er:

E 6 Nordland gr. — Finnmark gr.  
E 78 Finnland gr. — Tromsø  
Rv19 Nordland gr. — Tjeldsundbrua  
Rv83 Tjeldsundbrua — Harstad

*Blir rv 19 Nordland gr. — Tjeldsund bru neste oppgave for Terje Selnes? Her på "kystriksvegen".*



Dette vegnett søkes holdt på et bestemt standardnivå, beregnet ut fra prosjekt "Ressursmodeller i vegvesenets vedlikeholdsdrift", kalt "SO-standard" og er det nivå det vil være realistisk å kunne nå med dagens bevilgninger på landsbasis.

#### **Fortsatt telerestriksjoner.**

Store deler av riksvegnettet vil også i 1986-89 være trafikkert med større akseltrykk enn den faktiske bæreevne skulle tilsi. Dette gjelder spesielt i teleløsningsperioden, men vil også være en følge av at det er lempet på kriteriene for innføring av 10 tonns tillatt akseltrykk. Konsekvensene blir raskere nedbrytning av bærelag og vegdekke. Det er stor usikkerhet om hvordan dette slår ut på vegnettet, men vi regner med at nødvendig fornyelsestakt for å opprettholde "SO-standard" neppe kan holdes.

Misforholdet mellom bæreeve og tillatt akseltrykk vil derfor fortsatt føre til dårligere kjørekomfort for trafikantene og betyr videre at en god del vedlikeholdsmidler må brukes til forsterkningsarbeider. Vi vil fortsatt måtte ha akseltrykkrestriksjoner i teleløsningsperioden på omtrent hele vegnettet ved utgangen av 1989.

#### **Vinterkostnadene må ned.**

Vinterkostnadene vil fortsatt være store i et fylke som Troms. En rekke av våre veger er utsatt for

snøskred. Sammenliknet med et gjennomsnittsfylke har vi vesentlig mindre midler til barmarksvedlikehold. Vi arbeider fortsatt aktivt for å redusere kostnadene til vintervedlikehold og nevner:

- Færre og lengre brøyteroder
- Egen bemanning dimensjoneres etter vinterbehovet
- Reduksjon i antall veghøvler
- Beredskapsnivået for egne mannskaper og maskiner holdes på et minimum
- Åpning av skredstengte veger prioriteres ikke utenom ordinær arbeidstid

#### **Behovet større enn rammene**

Med de økonomiske rammer som er gitt til vedlikeholdet i 1986-89 vil vi ikke kunne oppfylle behovet for opprettholdelse av målsatt standard. Dette vil særlig merkes på riksvegnettet utenom de gjennomgående transportruter. Lavest oppfyllingsgrad får vi på hovedprosess 7 — rekkverk, skilt, oppmerking, busslommer, flomskader og diverse andre servicetiltak — med 81 prosent (riksvegene samlet) — for det mindre viktige vegnett bare 71 prosent.

#### **Fylkesvegene henger etter.**

For fylkesvegene er det ikke foretatt beregninger slik det er gjort for riksvegnettet. Dette fordi vedlikeholdsbevilgningene for fylkesveg-

nettet er såvidt snaue at man ikke ser hensikt i å definere noen teoretiske standardnivåer. Pr. km veg ligger bevilgningene til fylkesvegvedlikehold i 1984 på ca 40 % av bevilgningene til riksvegvedlikehold.

For vegplanperioden er det for fylkesveggenes vedkommende ikke oppgitt bevilgningsrammer, men vi har gått ut fra samme nivå som for 1984. Dette nivå er for lavt til å opprettholde dagens standard og dersom nivået ikke heves vil standarden på fylkesvegnettet gradvis forringes.

#### **INVESTERINGSPROGRAMMET RIKSVEGER Framkommelighet og trafiksikkerhet**

Investeringsprogrammet i vegplanforslaget har som profil "bedre fram-

kommelighet og større trafiksikkerhet". Ved utgangen av perioden 1986-89 vil sommerbæreevnen på de gjennomgående transportrutene være tillatt for en aksellast på 10 tonn. Tilsvarende last i teleløsningsperioden vil være 6 tonn, og en økning av denne aksellasten vil ikke være mulig uten en betydelig investering i forsterkning av vegene. Også på det sekundære riksvegnettet oppnås bedre fremkommelighet ved at andelen av faste dekker på riksvegnettet øker fra 91,5 % til 97,0 % i perioden. Økningen er et resultat av samlet investerings- og vedlikeholdsinn-

*Biltilsynet forbereder seg til å møte nye utfordringer i kommende planperiode — fra kurs på Øse i høsten 1983. Fra v. Karin Nyvoll, Hanny Jakobsen, Bente Skogstad Johnsen, Arne Sørensen, Ruth Eriksen og Knut Arne Henriksen.*





Ulykkesstatistikken viser at utforkjøringsulykker og kollisjoner utenfor vegkryss dominerer. Disse ulykkene fordeler seg over hele fylket, og skjer stort sett på den del av vegnettet som har dårlig veggeometri, mens kryssulykker og fotgjengerulykker stort sett skjer i og ved de større tettstedene i fylket. For å få bot med disse forhold har vi valgt å prioritere den del av investeringen som ikke går til forsterkning/utbedring av de gjennomgående transportrutene, på innfartsvegene til Tromsø, Harstad og Finnsnes, samt til utbedring av det sekundære riksvegnettet som har særlig dårlig veggeometri og bæreevne.

#### Driftsmessige hensyn.

Den ensidige satsingen under program 2 skaper visse problemer driftsmessig sett. Vi får en veldig sesongbetong drift, med ca 1/4 av midlene omsatt i vinterhalvåret og hele 3/4 i sommerhalvåret. Dette får konsekvenser for vintersyssetningen i egen regi. Vinterarbeidene vil derfor i stor grad bære preg av rene syssetningstiltak, og kan ikke alltid vurderes ut fra økonomiske prinsipper.

Vi er for tiden inne i en fase hvor vi undersøker mulighetene for å drive tradisjonelle sommerarbeider også om vinteren, bl.a. viser brukarbeider og rekkverkoppsett å egne seg

bra i vinterdriften. Her gjenstår fremdeles forskning på en rekke felter.

De konsekvenser for driften som her er pekt på, kan i verste fall føre til en forsering av egnede vinteranlegg, og således skape endringer i prioriteringsrekkefølgen i investeringsprogrammet.

#### Investeringsprogrammet 1986-89 og 1990-93.

Programmet for riksvegutbyggingen viser at 90,8 mill kr. eller 22 prosent av rammen er bundet opp i prosjekter fra tidligere periode. Videre er avsatt 202,5 mill kr. eller 49 prosent til de gjennomgående transportrutene i fylket.



Nye bruoppgaver for Thor Stenseth?

Her er de foreslåtte investeringene, rutevis oppsatt:

		1986-89	1990-93
E 6	Nordland gr. — Finnmark gr. De største oppgavene er Heia — Tømmerelv — Russelv, Oteren — Kvesmenes, Klavenes — Rotsundelv og Tretten — Klubbenes	67,0	94,1
E78	Nordkjosbotn — Tromsø Det dreier seg her hovedsakelig om Laksvatnbukt — Sørbotn og Sandvikeidet — Nordberg	76,7	—
Rv19	Nordland gr. — Tjeldsund bru Fullstendig omlegging av mesteparten av denne parsellen	42,4	1,0
Rv83	Tjeldsund bru — Harstad Konsentrert om Blomjoten — Kanebogen	21,6	25,6
Rv84	Fossbakken — Nordstraumen Det er på Tennevoll — Elvelund bru og Ellevoll — Skøelv det skal skje	26,0	54,1
Rv86	Andselv — Gryllefjord Innfartsvegen til Finnsnes, Islandsbotn — Svanelvmo og veg til Skaland er de største prosjektene.	92,6	—
Rv87	Elverum — Øvergård	—	3,0
Rv91	Olderdalen — Fagernes Til Breivikeidet — Fagernes inkl. rassikring	11,3	—
Rv850	Harstad — Langvassbukt Går til Gåre — Refsnes og Flesnes — Langvassbukt	3,1	26,0
Rv851	Brandvoll — Sjøvegan Ny Strokke bru	5,4	—
Rv854	Rundhaug — Målselv Det gjelder Rognmo — Olsborg	6,0	—
Rv855	Buktamo — Finnfjordbotn Går til Finnfjordeidet — Finnfjordbotn	3,0	—
Rv858	Storsteinnes — Larseng Her dreier det seg om Storsteinnes — Skjæret — Nordkjosbotn og Oldervik — Malangseidet	17,2	19,5
Rv860	Islandsbotn — Lillevassmyr	20,2	—
Rv861	Ved Gibostad	0,7	—
Rv862	Tromsø — Kvaløysletta Det er i første omgang Giæverbukta — Sandnessundbrua og deretter Stakkevollvegen	2,5	35,0

Rv862	Kvaløysletta — Eidkjosen	1,5	—
Rv863	Kvalsundforbindelsen	—	96,4
Rv865	Storslett — Bilty Ny Bergmo bru	—	14,7
Rv866	Langslett — Skjervøy Skredsikring og bru over Maursund	—	45,6
Rv867	Samamoa — Fenes Gjelder Ervik — Stornes	14,6	—
	Sum	415,0	415,0

Dessuten forutsettes investert 31,2 mill kr. over vedlikeholdsbudsjettet i perioden 1986-89.

Disse midlene vil gå til en rekke prosjekter rundt om i fylket — største enkeltprosjekt er opprustning av rv857 Øverbygd — Heia med 7,0 mill.

I perioden 1990-93 vil vi altså få med Kvalsundforbindelsen og oppstart av bru over Maursund. Disse prosjektene representerer nesten 30 prosent av totalrammen. Og de gjennomgående transportruter vil fortsatt bli prioritert og til det går med 25 prosent.

Får vi imidlertid en rammeøkning for 1986-89 på 30 prosent vil Kvalsundbrua kunne oppstartes allerede i denne perioden.

#### Investeringsprogram fylkesveger.

Den sterke nedgangen i bevilgninger til fylkesveginvesteringer har medført at det ikke er økonomisk dekning for å ta opp store nyinvesteringer som veg til Flakstad, veg til Valahamn, ferjeforbindelse til Vengsøy og ferjeforbindelse Jøkel-fjord — Spildra — Rein fjord (Ytre Kvæningen) i de nevnte vegplanperiodene. Skal disse prosjektene

komme med, må fylkeskommunen finne dekning for å kunne øke de økonomiske rammene som skal dekke fylkesveginvesteringene.

Den økonomiske situasjonen har også resultert i at det ikke er mulig å få avsatt midler til miljøtiltak som bl.a. gang/sykkelveger.

Investeringsprogrammet nedenfor bygger på fylkeskommunenes vedtatte langtidsbudsjett 1984-88 og for perioden 1990-93 er antatt at bevilgningen til anlegg vil ligge på samme nivå som for 1986-89.

Beløpene i mill kr.	
Kasfjord — Borkenes	6,3
Rå — Trastad	0,9
Bruer i Lavangen, Dyrøy og Balsfjord	0,6
Vannvåg — Kristoffervalen	2,2
Uløybukt — Klauvnes	0,8
Trafikksikkerhetstiltak	0,6
Elvenes — Storfossen	1,6
Sum	13,0
og for 1990-93:	
Elvenes — Storfossen	5,8
Oldervik — Tromsø gr.	7,2
Sum	13,0

*I neste nr. av Vegstikka skal vi som avslutning se litt på virkningene av handlingsprogrammet og på ressursdisponeringen.*

## Nye forskrifter om arbeidsvarsling.

De nye forskrifter om varsling av arbeid på offentlig veg trer i kraft 1. mai d.å.

Vi har kun rukket å gå ut med "Førstehjelpskurs" om dette. Selve opplæringen må utsettes til høsten/vinteren 1984/85.

*Av ing. Jan Larsen*

Forskriftene med veiledning og utfyllende retningslinjer er kommet og bestemmelsene er utgitt i en ny utgave av håndbok nr. 051 — Arbeidsvarsling.

#### Innskjerpet ansvar

I forhold til tidligere retningslinjer for arbeidsvarsling er de nye forskriftene gitt med hjemmel i vegtrafikkloven. Brudd på forskriftene kan straffes etter lovens § 31, mens brudd på tidligere retningslinjer ikke direkte førte til straffeansvar selv om handlingen kunne rammes av andre straffebestemmelser.

Vegdirektoratet har presisert at ansvaret for varslingen av arbeid på veg tilligger linjeledelsen på drifts-siden, både når det gjelder utarbeidelse og godkjenning av varslingsplaner og når det gjelder å treffe de tilhørende vedtak. Imidlertid finner de grunn til å understreke betydningen av at trafikkseksjonene og de juridiske saksbehandlere trekkes inn i den grad det er nødvendig. Dette gjelder særlig ved større

og kompliserte varslingsplaner. Det er også linjeledelsen som har det direkte oppfølgingsansvar.

Vi vil ikke her kunne gi utførlig beskrivelse av hva de nye forskrifter innebærer i detaljer, men de vil i allefall medføre at skiltingen i enkelte arbeidssituasjoner blir redusert. I særlig grad vil det redusere bruk av trafikkregulerende skilt, samt fartsgrenseskilt. Unntak er overflatebehandling hvor varslingsplanen forutsetter bruk av særslikt fartsgrense på 60 km/t. Dette betyr ikke at det er totalt forbud mot å anvende nevnte skilter, men da i helt spesielle tilfeller. Erfaringsmessig har det vist seg at nedsetting av kjørehastigheten har liten effekt og det legges derfor opp til å ta i bruk andre tiltak, f.eks. innsnevring av kjørebanelen. Det virker som om den enkelte bilist er mer redd for riper i lakken enn å få en vegtjenestemann på panseret.

Forøvrig forutsetter de nye forskriftene at det tas i bruk opplysnings-skilt som i klartekst forteller hva slags arbeide som pågår, utstrekning av arbeidsstedet og hva tid arbeidet er planlagt ferdig. Dessuten bør politiet varsles om at det utfør-



es arbeid. Når omkjøringsveger blir tatt i bruk og når det utføres arbeid som kan forårsake vansker for trafikkavviklingen bør ambulanse, brannvern, NRK, NAF og vegmeldingsentralen varsles. Vegmeldingsentralen vil bli utbygd slik at den også kan gi opplysninger om dette.

### Opplæring

Det er presisert at ingen skal utpek- es som ansvarshavende før nød- vendig opplæring er gitt. Vegdirektoratet har sentralt avvik- let et fem-dagers kurs med en del- taker fra hvert av fylkene som igjen er ansvarlig for opplæring av de

øvrige tjenestemenn lokalt i fylk- ene. Dette kurset har jeg deltatt på.

Opplæringen er planlagt slik og for følgende grupper:

1. Ledelse (vegkontor) ca 1 time
2. Arbeidsledelse ca 24 timer
3. Ansvarshavende ca 8 timer
4. Arbeidstaker ca 2-3 timer

Alle med lederoppgaver for f.eks. opsynsmenn, vegmestere, distrikts- og anleggsledere samt verneleder og hovedverneombud forutsettes å inngå under pkt. 2.

Alle som pålegges ansvar for den praktiske oppfølging ute på hvert arbeidssted samt verneombud og



evt. andre tillitsvalgte som særlig blir berørt av dette regelverket for- utsettes å inngå under pkt. 3.

Det forutsettes at vedkommende som har det faglige ansvar for opp- læringen står for nivå 1-3, mens nivå 2 kan ta seg av opplæringen for ni- vå 4.

Da vi er inne i en hektisk tid har vi ikke muligheter for å avvikle kurs- ene før utpå høsten eller vinteren. Forskriftene er imidlertid gjort gjeld-

ende fra 1. mai -84 og det vil der- for bli nødvendig med "første- hjelpskurs". Et 8 timers kurs for ar- beidsledere i gruppe 2 vil bli avvik- let så snart nødvendig materiell foreligger. Ledelsen fra vegkontor- et deltar også på disse kursene. Her blir det lagt vekt på den juridiske del, ansvarsforhold, varsling av ulike arbeidsoppgaver og varslingsplaner, samt vedtaks- rutiner og føring av loggbok.

## Hvorfor være best?

— et apropos til Knut Arne Henriksens innlegg i *Vegstikka nr. 1 - 1984.*

Biltilsynet i Tromsø er vel ikke noe mindre "serviceminded" enn Biltil- synet i Harstad.

Vi prøver og gjøre den jobben vi er satt til på beste måte for at flest mulig av vårt publikum skal være fornøyd.

Det vanker jo ros (og ris) også til oss fra tid til annen.

Det vi kanskje synes er litt beklag- elig i denne sammenheng er at man er ute etter å skape en form

for konkurranse stasjonene imel- lom (utilsiktet kanskje, men kan oppfattes slik), noe som vel ikke vil gjøre samholdet/samarbeidet bedre. Vi er vel alle kommet over sand- kassenivået hvor det er om å gjøre og være best og størst.

Vi her i Tromsø kommer til å kjøre etter samme linje som før og yte god publikumsservice.

*Anna Johansen*

# Snømåking og brøyting med meldeplikt.

I år er det 44 år siden Martin Mathisen begynte i snøryddingstjenesten på Kvæangsfjellet og ennå er han ikke fylt 61 år. Med unntak av et par års tjenester i "Svenske-troppene" har han vært med alle årene her. Mr. Kvæangsfjellet personlig altså. Opplevelsene har vært mange — storm og stille, snøfokk og stengt veg i september som i juni, men også strålende påskevær. Men det er krigsårene 1940-44 vi skal tilbake til her.

## Sykkel ga jobb.

— De første spadetakene for vegvesenet tok jeg i april dagene 1940, forteller Martin Mathisen. Riksvegen mellom Oksfjord og Storslett var ennå ikke kommet på noen brøyteplan og da det i tillegg kom et kraftig snøfall like etter krigsutbruddet, ble det organisert oppmåking av vegen. Vi var en stor flokk måkere, men snøen tinte bort før vi klarte å måke oss gjennom. Men først i august 1940 fikk jeg pånytt jobb. Og den fikk jeg fordi jeg hadde sykkel. Sammen med en annen syklist skulle jeg nå fort til Klubben, der skulle en brakke rives for å flyttes til Kvæangsfjellet — de øvrige 6 i arbeidslaget måtte gå.

## Første fjellvinter.

Brakkene var ikke rare greiene, ett rom, det var det hele — ikke vedsjå, ikke utedo. Vi yngste regnet ikke med mer arbeid, men da Bjarne Broderstad dukket opp med lastebil,

*Jakt er Martin Mathisens store hobby — her sammen med elghunden sin, Buster.*



fikk jeg fortsette bl.a. som assistent for han. Dessuten ble det bygging av snøskjermer, også skjermes av bjerkeris. Disse ble senere verdens beste kaffebrendsel. — Forberedte man brøyting på Kvæangsfjellet denne vinteren? — Okupasjonsmakten presset på, jeg fikk bl.a. ordre om å sette opp brøytestikk med 50 meters mellomrom, men bare på høyresiden. Jeg lurte fælt på hvilken side som var høyre-siden, men oppsynsmann Martin Nilsen som organiserte arbeidet sa: "Snu deg mot Kirkenes så finner du høyre side." Vi hugde selv stikkene ved Tverrelva.

## Den første snøfreseren kommer.

Med også andre forberedelser var igang. I brakka i Veidal lå en ganske stor arbeidsstyrke, de satte opp en garasje. Men ut på høsten, tok sydvestkulingen garasjen som forøvrig ikke var helt ferdig, ikke flisa igjen.

Rimelige snømengder først på vinteren, men like over nyttår 1941 fikk vi et stort snøfall. Nå kom også den første tyske snøfreseren. en østeriker instruerte og Torbjørn Barstad ble den første freserkjører. Nå fikk også jeg min første lærdom om fresere. Et kraftig uvær skremte oss ned, men vi fikk da alt utstyret med oss. Også vegene i lavlandet var føket igjen, så bensin som nå var mangelvare og andre

forsyninger måtte vi få med båt til Oksfjordhamn.

## Nye krigsforberedelser.

— Merket dere at krigen mot Sovjet sto for døren?

— I begynnelsen av april kom ei ferje med noen soldater, mest østerikere, de ble innkvartert rundt på alle gårdene i området. Nye snømåkerkjøper ble engasjert på vegen mellom Oksfjord og Storslett som lå igjen. Senere også mellom Oksfjord og Kvæangsfjellet og nå deltok også tyskere/østerikere. Dessuten ankom norske brøytere med biler. I slutten av mai var vegen over Kvæangsfjellet åpnet. Men i lavlandet hadde vegene gått i oppløsning. Det ble gjort store anstrengelser for å holde trafikken igang. Trær og stein i massevis ble fylt i vegbanen. Og det måtte til, for utover våren og forsommeren registrerte vi alvorlig lange militærkolonner på veg nordover, og ikke lenge etter var krigen mot Sovjet igang.

## I forsyningstjeneste.

— Hva gikk sommeroppgavene ut på?

— Veganlegget rundt Kvæangsbotten var i full gang, mange mann i arbeide og flere brakkeleire var etablert. Deltok som medhjelpere i vedtransport til disse brakkene. Vi kjørte veden fra Nordreisadalen til Sørstraumen, der var det den gang ferjeforbindelse, ettersom vegen



rundt Kvænangsbotn ikke var ferdig. Utover høsten 1941 forberedte vi oss på en ny vinter på Kvænangsfjellet. Det ble brøyting og måking fram til jul, da føyk vegen igjen. Allerede i februar 1942 kom ordre om å ta den opp igjen. Matforsyningene var blitt så som så og vi ba om ekstrarasjoner. Det var ingen vansker for tyskerne å ordne det, og de sendte bl.a. opp et feltkjøkken til Tverrelva. Ikke sjelden ble jeg satt til å skaffe brennsel og vann til dette. Foruten matforpleiningen fikk vi også rasjoner av sigaretter og 1 fl. brennevin hver 14. dag. Dagen etter utdelingen av den rasjonen var det ikke mange som stilte opp til arbeid.

### Store mannskapsstyrker.

Det ble en stri vinter, 6 biler fullastet av folk deltok i snøryddingen denne vinteren. De var rekruttert fra Rotsund i syd og til Oksfjorden i nord. Arbeidsinnsatsen var så som så, taktikken var å holde seg varm, ikke mer. Noen stilte i pesk, og ettersom tyskerne hadde mistanke om at tempoet var noe labert, fikk de peskkledte ikke lov å stille på arbeide med det utstyret. Da måtte de ihvertfall gjøre så mye at de holdt varmen. Minst populært var det å arbeide nært brøyte-

*AEC'en som Bjarne Broderstad kjørte i krigsårene — fotografert på Kvænangsfjellet.*



bilene, da ble man holdt under oppsikt. Denne vinteren var det mye uvær. En gang begynte vi 5 ganger forfra å måke, det føyk stadig igjen etter oss. Min far som var vegvokter, var også med. Nå må vi snu, sa han under en landvindskuling — nei, sa den tyske feltwebel-veteranen som hadde kommandoen. Dette var en lørdag, og ingen bil kom og hentet oss som avtalt. Vi begynte å ta oss tilbake, der fant vi bilen nedføket, bare taket var synlig. Den ble måket fram, snudd og vi stanget og måket oss nedover. Ned av fjellet kom vi kl. 22.00.

### Tyskerne overtar.

— Når kom overbygget og Peterfreserene som vi brukte senere i så mange år?

— Våren 1942 overtok tyskerne all brøyting både på Kvænangsfjellet og mellom Oksfjord og Storslett. Da hadde de også fått fram skikkelig utstyr bl.a. Peter-fresere. Men ikke alt gikk like bra, på Hitlers bursdag 20. april føyk alt av veger igjen, både på fjellet og i lavlandet. Dagen ble nemlig grundig feiret. Men før de overtok i lavlandet deltok jeg også endel som assistent på brøytebilen mellom Oksfjord og Storslett. Strassenkommandanten som hadde stasjon på Blomstereng ved Storslett forlangte at vi skulle melde oss der for hver tur. Ettersom vi ikke kom gjennom Nordreisa-brua, måtte vi kople fra

pløgen for å komme oss til kommandanten.

Samme våren kom de første fangene til Kvænangsfjellet, bl.a. en god del lærere fra mange kanter av landet. De startet da byggingen av tre-tunnelen over fjellet. Sammen med nordmennene arbeidet også utskrevne polakker og tsjekkere.

### Storbesøk.

— Hvordan fungerte tunnelen?  
— Den var forsåvidt åpen hele vinteren som fulgte, men når snøen i Telegraflia lå i 5 meters høyde på taket av den, da tok de ingen risk, men stengte den for trafikk. Den føyk ofte igjen i endene og da ble fangene satt til å bære snøen ut. Under et besøk av norske "storkarer" ble vi sendt opp for å rake vegbanen inne i tunnelen. Det tok forøvrig lang tid før vegen der inne tørket opp sommerstid. En annen gang var general Falgenhorst, som var øverstkommanderende for de tyske styrker i Norge, på gjennomreise. Da måtte vi benke alle brøytestikkene mellom Storslett og Kvænangsfjellet, de skulle stå i "giv akt". I en periode arbeidet vi sammen med 70 tyske desertører, de ble dårlig behandlet.

### Fikk nok.

Jeg syntes det nå fikk være nok, trusselen om å bli innkalt til Arbeidstjenesten hang også over meg. I 1944 spurte jeg derfor oppsynsmann Martin Nilsen om per-

misjon for å hente reinkjøtt i Navitdalen. Og med den permisjonen drog jeg over fjellet til Sverige, og der ble det militærtjeneste. Så snart jeg ble permittert etter krigen, var det å starte opp igjen arbeidet i vegvesenet. Og siden har jeg vært der; vært med på alle "åpningsseremoniene" på Kvænangsfjellet før vegen ble helårsveg. Dratt personlig utstyr fram og

tilbake. Det gikk 24 år før jeg kunne legge meg i vegvesenets sengekler og ellers ha fullt utstyr til den daglige forpleining. Neste år trekker jeg meg — tror jeg.

*Samme AEC'en forserer Kvænangselva i 1941.*



## Velferdsmidlene

Velferdsmidlene ble fordelt 20. februar 1984 slik:

Til 2 pensjonistturer	kr. 10.000
Til bedriftsidrettslaget	kr. 14.420
Til de lokale velferdsutvalgene	kr. 81.380
<b>Tilsammen</b>	<b>kr. 105.800</b>

Dersom det skulle bli ubrukte penger av det som er bevilget til pen-

sjonistene skal det tilfalle bedriftsidrettslaget.

Velferdsutvalget er av den mening at vegmesterskapet på ski har stor betydning for de ansatte i utedriften da det er det eneste fellesarrangementet alle kan være med på. Derfor "øremerkes" kr. 4.000 av pengene som er bevilget til bedriftsidrettslaget til vegmesterskapet på ski.

Fordeling på velferdsdistriktene:

Harstad	Distrikt 1	kr. 8.320
Bardu	Distrikt 2	kr. 9.230
Finnsnes	Distrikt 3	kr. 7.410
Finnsnes	Distrikt 4	kr. 5.200
Nordkjosbotn	Distrikt 5	kr. 7.410
Tromsø	Distrikt 6	kr. 4.030
Lyngeidet	Distrikt 7	kr. 1.950
Storslett	Distrikt 8	kr. 7.280
Tromsø	Distrikt 9	kr. 3.380
Vollan vegsentrall		kr. 3.900
Biltilsynet		kr. 6.110
Pelebåten		kr. 780
Vegkontoret		kr. 16.380
<b>Tilsammen</b>		<b>kr. 81.380</b>

Velferdsutvalget valgte forøvrig Åge Seppola som ny formann.



# Ekstraordinært vinterarbeid

— i år med afrikansk innslag.

**Ekstraordinære sysselsettingarbeider på veganlegg synes å bli en stadig sjeldnere foreteelse. I vinter bare på 2 anlegg, begge på fylkesveger og begge i beskjedent omfang — 6 mann på hvert sted.**

Vi har i de senere år hatt en markert nedgang i tradisjonelt vinterarbeid som fjellsprengning. Dette skyldes at bevilgningene mer og mer lokaliseres til utbedringer — dette er et forhold vi også vil merke i årene fremover. Dessuten er fjellarbeidsdriften blitt mer mekanisert slik at behovet for folk er mindre. Disse forhold gjør at vi får problemer med å sysselsette egne folk. Derfor har vi i de siste årene ofte måttet avvise tilbud om bevilgninger til ekstraordinær sysselsetting vinterstid.

## Fra 175 til 12 mann.

Dagens ekstraordinære sysselsettingsstyrke på 12 mann står i sterk kontrast til de ca 175 vi kunne ha i de "feite" årene. På et enkelt anlegg opptil 120 — det var Skibotn — Løkvoll. Og det var en stor administrativ oppgave å få flyt i arbeidet og også i det forpleiningsmessige, alle bodde i brakkeleire langt fra sentra.

De 12 vi har i år er fordelt med 6 i bruanelegg i Kåfjorddalen — de andre 6 på Kasfjord — Borkenes.

*Amat Gei Sanneh.*



## Kappløp med teleløsningen

— I anlegget Kasfjord — Borkenes er det en mindre omlegging av den gamle fylkesvegen som vi har tatt fatt på. Arbeidet omfatter en fjellskjæring på ca 8000 m<sup>3</sup> og vi har 2 lastebiler som transporterer massene bort etterhvert som de sprennes ut. Men så snart teleløsningen setter inn må vi stanse dette, derfor er det viktig å flytte mest mulig av steinmassene nå.

Det er *oppsynsmann Arnulf Høyvåg* som sier dette og legger til:

— Vi har 2 måneder på oss med denne ekstraordinære styrken og har satt oss som mål å komme gjennom denne fjellskjæringen. Det blir spennende å se om vi klarer det, hittil ser det bra ut, men vi har arbeidet bare 1 uke.

## Afrika representert.

Foruten de 6 som er tatt inn ekstraordinært, er også 4 av våre egne folk i sving her. Da Vegstikka besøkte anlegget var styrken litt redusert, idet 2 mann var sykemeldt. Til gjengjeld fant vi Amat Gei Sanneh — et noe uvanlig innslag i vegarbeidsdriften i Troms. Amat er fra Gambia, et land like nord for ekvator. Han utdanner seg til ingeniør gjennom NKI-skolen og må jobbe innimellom for å kunne fortsette skolegangen. Amat som har vært 3 år i Norge nå, trives godt i denne vinterjobben.

*På anlegget finner vi bl.a. også fra v. Rolf Aune, Karl Mikalsen, en "navnløs" og oppsynsmann Arnulf Høyvåg.*



# Anlegg prøver noe nytt

Oppsynsmennene Asbjørn Theodorsen og Reidulf Broderstad har hele etterjulsvinteren vært å finne inne på vegkontoret i Tromsø.

Himmelvid forskjell fra vårt daglige arbeid i anleggsvirksomheten ute, sier de.

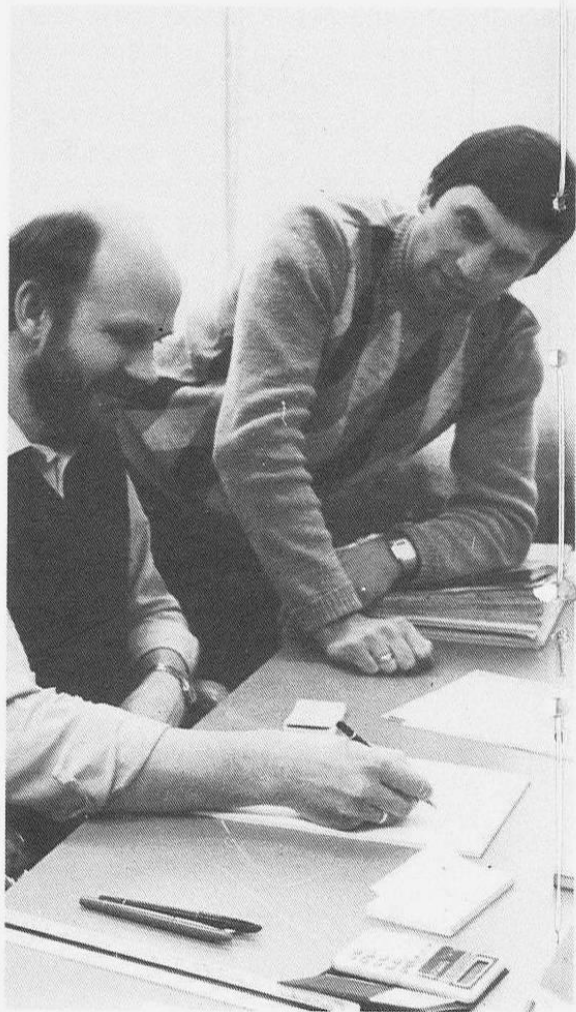
Dette er en form for opplæring og et bidrag til å styrke arbeidsledelsen ute, sier anleggssjefen.

Det er en kjennsgjerning at vi nå har overkapasitet i bemanningen når det gjelder vinterarbeid i anleggsdriften. Derfor har vi også hatt muligheter til å fordele arbeidsoppgavene slik at vi har kunnet ha to av oppsynsmennene inne på kontoret i de hardeste vintermånedene, sier *anleggssjef Bjørn Stiberg*.

Utplasseringen — eller innplasseringen — om man vil — er kommet i stand i samråd med oppsynsmennenes fagforening. Neste vinter regner vi med å kunne gi tilbudet til to andre oppsynsmenn.

## Desentralisering på trappene.

— Det er meningen at arbeidsoppgavene i større grad enn tidligere, skal føres ut fra vegkontoret og løses i tilknytning til driften på an-



*Det har vært både lærerikt og trivelig på vegkontoret, sier oppsynsmennene Asbjørn Theodorsen og Reidulf Broderstad.*

leggsstedet. En viss omorganisering i anleggsledelsen er derfor på trappene. I forbindelse med behandlingen av POU-programmet for 1984 ble en prosjektgruppe opprettet. Denne gruppen fikk bl.a. i oppdrag å vurdere hvilke arbeidsoppgaver hvor ansvar og myndighet mest tjenlig kan plasseres i uteadministrasjonen, og hvilke bør ligge hos anleggsledelsen ved vegkontoret. Innstillingen verste å ligge ferdig i løpet av våren.

Vi regner i allefall med at vi i løpet av disse månedene har bidratt til opplæring for disse to oppsynsmennene, som de vil ha stor nytte av. Begge har bl.a. fått arbeide med årsrapporter, regnskapsanalyser og driftsplanlegging for sine respektive anlegg. Det er oppgaver som tidligere har vært endel forsømt. For oppsynsmenn har det praktiske arbeidet kommet i første rekke, mens "kontorarbeidet" henger endel etter. Dette vil nok bli lettere etterhvert, sier Bjørn Stiberg til slutt.

## God nytte av oppholdet.

— Vi har lært mye av oppholdet inne på kontoret, sier *Asbjørn Theodorsen og Reidulf Broderstad*.

— I tillegg til at vi har fått et godt innblikk i avdelingens gjøremål og rutiner, har vi f.eks. i ro og mak fått satt opp forbruks- og driftsplaner sammen med den øvrige anleggsledelsen. Vi har deltatt på driftsmøter, vært på kurs og deltatt i dis-

kusjoner om alle de problemer som daglig dukker opp i anleggsvirksomheten. Det har vært interessant og ikke minst trivelig.

— Hvorfor søkte du om utplassering? Vi spør Asbjørn Theodorsen.

— Jeg så det som en utfordring. Jeg har hatt samme funksjon som anleggsoppsyn siden 1969 og mente at jeg hadde godt av å få nye impulser og mer lærdom. Kravene til arbeidsledelse har økt etterhvert og kurs og opplæring for oss har det vært heller lite av.

— Oppholdet her er vel vidt forskjellig fra det vanlige virke?

De sier begge to . . .

— Dette er en ren "9 til 4 jobb", ihvertfall for oss. Når vi forlater kontoret er vi ferdige for dagen. Som oppsynsmenn ute får vi ofte henvendelser etter at vi er kommet hjem og må også ut på forskjellige oppdrag. Her får vi ha fritida i fred. En annen ting er at vi nå frister hotell-tilværelsen. Vi er nemlig ukependlere, og har dermed ikke det samme behovet for fritid som når vi er hjemme.

— Jeg bytter ikke likevel, innskyter Broderstad. Det praktiske arbeidet er mer givende og tiltaler meg mest.

— En anleggsleder må både ha teori og praksis for å utføre jobben sin. Vi har hatt nytte av tiden på vegkontoret og er sikker på at mange inne ville hatt god nytte av perioder ute i driften, sier de to til slutt.



# KYSTRIKSVEGEN

— siste hinder sprengt.

3. april gikk gjennomslagssalven og den åpnet også for rømmegrøttest i flaggsmykket Hilleshamn. Snart kan de grove kjøretøyene ta seg fram og i september blir det full trafikkåpning på nylagt vegdekke på et veganellegg vi kan være bekjent av å ha drevet i egen regi.

## Siste fjellskjæring.

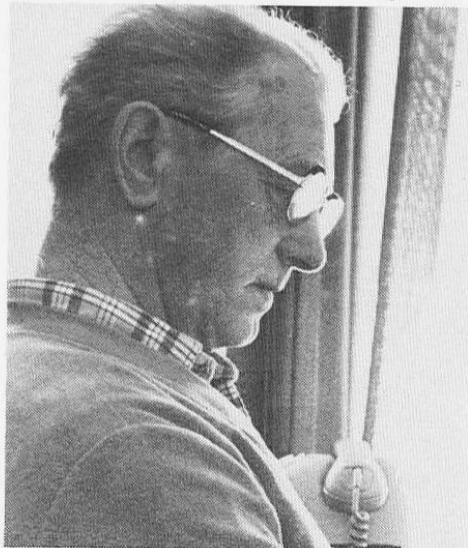
Anleggsdriften har i den senere tid vært preget av tungt utstyr. Dette har vi funnet effektiv utnyttelse av og sammen med god innsats fra alle ansatte og en viss planending, ligger vi omlag ett år foran i tid og med adskillige kroner spart. Da den siste store salven smalt og vi slo gjennom den 18 meter høye fjellskjæringen, sto også rømmegrøten klar i Hilleshamn.

— Når vi får ryddet etter denne salven vil anleggsmaskiner kunne passere forbi her. Til sommeren må vi nok vente stor pågang fra bilister, men vi vil neppe tillate tra-

*Hilleshamn bru ble ferdigstøpt til gjennomslaget — Gård Haugen og Per odd Sjøvoll.*

*3 viktige brikker for gjennomslaget. Fra v. Ingvar Johnsen og Terje Selnes som stod for boringen og Charles Hermansen som trykket på knappen.*





— De store skjæringers og sjøfyllingers anlegg, sier oppsynsmann Karl Skogstad.

fikk så lenge arbeidet pågår for å klargjøre trafikkåpningen som antakelig blir i september. Hvorvidt vi skal la vegen være åpen i helgene, har vi ikke tatt standpunkt til ennå, forteller oppsynsmann Karl Skogstad.

### Høye fjellskjæringer — store fyllinger.

— Hva har vært spesielt med dette anlegget?

— Enkelte steder har det sett problematisk ut med å komme seg fram, bl.a. har løsmasser vært en lei anstøtsten, men det har alt i alt gått greit.

Dette anlegget har ellers vært preget av høye fjellskjæringer med Tjuvskjærhammeren som den høyeste som noen gang har vært arbeidet på i vegvesenet her i fylket,

45 meter høy. Men vi skal heller ikke glemme flere store sjøfyllinger. Disse kan det bli spennende å følge, hittil har vi ikke oppdaget bevegelser i de og vi tror da også at de vil stå.

Anlegget har forøvrig vært greit å drive, ingen forstyrrende trafikk og klimamessig godt hvis vi ser bort fra sola. Den savner vi bak disse fjellene, sier Skogstad tilslutt.

### Også andre tropper.

Det ble altså den indre styrke som fikk æren av å slå hull på "byllen". Men også i den ytre delen av anlegget er det intens drift.

Her er man iferd med å etablere bruforbindelse over elva til Hilleshamn. Samtidig med gjennomslagssalven kunne de 4 som arbeidet her, avslutte støypingen.

Videre har man på denne siden av anlegget nå tatt fatt på utbedringen av parsellen Grov — Stræte, en eldre del av vegen mellom Grov og Hilleshamn man tidligere måtte la utestå. Arbeidet her dreier seg for det meste om bredde- og kurveutvidelser, men også en mindre omlegging inngår i planene.

### Hva blir det neste?

Nå som man ser enden på anleggsarbeidet på rv 825, kommer spørsmålet "hvor skal vi etter dette" stadig frem. Ikke noe rart i det, her har en rekke av våre folk hatt arbeidsplassen sin så å si rett utenfor stuedøra si i mange år.

## Kursprogrammet 1984

Årets kursprogram er nå forlengst sydd sammen, og et par av kursene er allerede avviklet.

Arbeidsutvalget for opplæring har hatt mange hensyn å ta — først og fremst økonomiske, men de registrerte behov skal også i en viss grad søkes fordelt på de ulike yrkesgrupper.

For midler stilt til disposisjon over administrasjonsbudsjettet er disse kurs planlagt gjennomført:

- Mellomlederopplæring for biltilsynet
- EDB-kurs (3 kurs grunnopplæring for tilsatte ved vegkontoret og Biltilsynet i Harstad og Finnsnes)
- Kurs i publikumsbehandling (4 kurs, Vegkontoret og Biltilsynet i Tromsø, Harstad og Finnsnes)
- Kurs i hovedplanlegging.
- Saksbehandleropplæring (lokalt)
- Kontorkurs for biltilsynet
- Lokalt regnskapskurs
- Kontroll av lastebil og buss (teknisk kurs for biltilsynet)
- Regional lederkonferanse (Nordland, Troms og Finnmark)

Under forutsetning av en styrking av "kurskontoen" i løpet av året vil følgende kurs bli gjennomført:

- Regionalt kurs i vedlikehold

- Kurs for Fellestjenesten
- Kurs for førerprøvesensorer
- Regional personforvaltningskonferanse
- Regional regnskapskonferanse

Det er også satt av et beløp til opplæringstiltak som arrangeres av andre etater og institusjoner — disse vurderes etterhvert som tilbudene foreligger.

Følgende kurs er planlagt gjennomført i utedriften:

- Arbeidsvarsling (både for ingeniører/oppsyn og drift)
- Lapping av faste dekker
- Stikkrenner
- Yrkesbevis (8-timers kurs)
- Generell vegbygging (2 kurs)
- Sprengningsteknikk

Likeså vil det bli avviklet to kurs i emnet "Personalforhold for oppsynet". Dette er andre del av en kurspakke for oppsynet utarbeidet av Vegdirektoratet.

Det forutsettes at det deltar tjenestemenn fra oppsynet på aktuelle kurs for vegarbeidsdriften.

Den totale bevilgning til opplæringsformål for tilsatte som lønnes over administrasjonsbudsjettet er på kr 300.000,- for 1984, da er forventede utgifter til sentrale kurs medregnet.



# ÅRSMELDINGEN 1983

— foreligger nå.

Den viser at vi omsatte 396 mill kroner — vedlikeholdet var største post 173 mill, dernest anlegg med 151 mill, ferjedriften 41 mill og administrasjon inklusiv planavdeling 32mill.

Vi kunne avlevere etter endt anleggsdrift 78 km riks- og fylkesveger og vi la ialt 147 km fast dekke på grusveger. Dessuten fornyet vi dekker på 171 km.

Entrepriseandelen i anlegg var 12 %, i vedlikeholdet 13 % — dette er en litt lavere andel i anleggsdriften og en litt høyere andel i vedlikeholdet sammenliknet med foregående år. Anleggsavdelingen hadde ca 40 forskjellige arbeidsplasser igang i løpet av året —

bl.a. ble bygget 10 bruer, alle i riksveger.

Av vedlikeholdsmidlene brukte vi 17 % eller 30 mill til ulike driftstiltak hvorav forsterkningsarbeider og nye faste dekker var de største postene. Under vintervedlikeholdet finner vi at utkjørt brøytetidstid var 2,2 mill km i 1983. Egenproduksjonen av grus lå på samme volumnivå som året før — ca 236 tusen m<sup>3</sup>.

Resultatet for maskindriften ga et overskudd på 1,6 mill kroner. Vi bygget ny isolert garasje på Kvængsfjellet og det er dessuten ut-

*Arbeidet med ny Rotsund bru og vegomlegging fikk sin start i 1983.*



ført betydelige energiøkonomiserende tiltak ved Vegsentralen.

Kjøretøyparken i Troms økte med 3,3 % til 79 290 kjøretøyer og antall avlagte førerprøver økte med 14 % til 11 369. Brukskontrollen melder om at 63 % av de kontrollerte bilene hadde overlast.

Vi har fullført utrednings- og hovedplaner for 29 km, detaljplaner for 133 km, mens henholdsvis 175 km og 307 km er under fortsatt arbeid. Planarbeidet omfatter også 16 bruer, hvorav vi har planlagt 11 i egen regi.

Av de behandlede søknader om avkjørsler, ble 67,6 % innvilget og

det samme for 76,3 % av søknadene om dispensasjon fra byggeavstand.

Det har vært stor aktivitet på laboratorieeksjonen og også når det gjelder grunnverv, men for begge disse seksjonene har mangel på saksbehandlerkapasitet stilt begrensninger.

Biltrafikken ved ferjesambandene gikk ned med 1 % i forhold til 1982, persontrafikken nærmere 2 %.

*Årsmeldingen er i år sendt til alle ansatte, skulle du likevel ikke ha fått den, henvend deg da til Vegkontoret.*

## Forskudd på lønn til boligformål

I Fellesbestemmelsenes § 4 nr. 5 er det bl.a. inntatt bestemmelser om at vi kan får inntil 2 måneders lønnforskudd ved husbygging eller betaling av boliginnskudd. Likestillet med husbygging og betaling av boliginnskudd er kjøp av hus og leilighet.

Forutsetningen for slik forskuddsbetaling er at selve byggingen av boligen er begynt. Bestemmelsen hjemler derfor ikke forskuddsbetaling av lønn til finansiering av tomtekjøp.

Alle som søker om lønnforskudd

må legge ved dokumentasjon for berettigelsen av forskuddet, f.eks. byggeløyve, lånepapirer fra bank, kontrakt om leieforhold e.l. Beløpet utbetales med brutto månedslønn og blir trukket inn med månedlige avdrag over 2 år. Dersom arbeidstakeren slutter i statstjenesten må resten av forskuddet betales tilbake ved fratredelsen.

Søknad om forskudd i forbindelse med reparasjoner av leilighet/hus vil bli avslått, med mindre reparasjonen har sammenheng med en plutselig oppstått skade.

# Føreropplæring, buss, lastebil og vogntog.

Ved årsskiftet 82/83 fikk Tromsø-området, som siste del av Troms fylke, opplæringstilbud i førerkortklassene C, D og CE. Før den tid hadde vi et kortvarig tilbud begrenset til opplæring på buss.

Av avd.ing. Stenar Utby

Nåværende storbilopplæring gis av Eilertsen Trafikkskole i Tromsø. Skolen har 2 lærere godkjent for slik opplæring og disponerer buss og vogntog.

Skolens opplæringstilbud synes å dekke etterspørselen etter disse tjenestene i Tromsø m/omegn. I tillegg gir skolen, sammen med fylkets øvrige tungt-vognskoler, opplæring for Forsvarets avdelinger i Troms Innland.

Kjøreskolene har tradisjonelt sett liten erfaring med større kjøretøyer. Dette er også noe av forklaringen på at slike tilbud kom så sent igang. Etter en noe "famlende" start, synes opplæringen nå å være godt i gjenge.

Ved Tromsø-stasjonen har vi registrert en vesentlig nedgang i strykeprosenten siste år sammenlignet med tidligere år. Resultatet for 1983 er likevel ikke slik at vi kan si oss 100 % fornøyd. Vi føler imidlertid at det nå går rette vegen.

Både ved førerprøvene og i forbindelse med undervisningskontroll, opplever vi det som et visst pro-

blem at både lærernes og sensorenes yrkeserfaring fra tungtransport er noe "tynn". Dette håper vi at det på litt sikt skal være mulig å få gjort noe med.

I motsetning til Harstad og Finnsnes-regionen, er mer enn 90 % av storbil-prøvene i Tromsø-distriktet for vogntog. Førerkort for vogntog gir automatisk rett til å føre buss. Dette betinger at alle som skal ha vogntogopplæring, også får opplæring på buss. De kan således også regne med praktisk førerprøve på buss.

I 1983 hadde vi 225 prøver kl. C, D og CE. Dette tilsvarer ca 3 månedersverk arbeidsbelastning/sensorarbeide.

Tromsø distrikt strekker seg helt til Finnmark grense. På tettstedet Storslett i Nordreisa driver Henriksen Sjøførerskole opplæring kl. C, D og CE. Denne skolen startet sin storbil-virksomhet allerede i 1981, og har buss, vogntog og utdannede storbil-lærere.

Elevenes interesse for denne type opplæring er god, noe bl.a. oppslutningen om teorikursene vitner om. Teoridelen er på vel 100 timer, og elevfraværet er for ingenting å regne. Skolene underviser etter

fastsatt læreplan, og undervisningen er direkte førerkortrettet. Noen yrkesopplæring utover dette, driver skolene ikke. De nærmeste skolene som driver slik yrkesopplæring, er de videregående skolene i Alta og Melbu.

Opplæring kl. C, D og CE forutsetter at kandidatene fra før har et varig førerkort kl. B. Praktisk tilleggsoplæring på vogntog ligger på rundt 20 timer. (Landsgjennomsnittet er 15). Timeprisene er ca 250,- for buss og ca 300,- for vogntog. Skolene opplyser nå at de vil forsøke å forbedre undervisningen bl.a.

ved å gjennomføre 2-dagers landevesturer med elevene, dette for å gi mer realistisk opplæring i det miljø kjøretøyet hører hjemme. På slike turer vil 5 elever veksle mellom buss og lastebil, og vogntoget vil være noe lastet.

Biltilsynet vil følge utviklingen nøye for å sikre god undervisning og gode yrkessjåfører også i fremtiden.

Praktisk tilleggsoplæring på vogntog ligger på ca 20 timer.

Foto: Lisa Sundstrøm.





# Så er teleløsningen over oss igjen

— vi gjør en ny vri

**Sterkere presisering at det er transportørenes ansvar å sette seg inn i akseltrykkbestemmelsene og forenkling av skiltingen er tiltak for å rasjonalisere arbeidet som teleløsningen påfører oss.**

Det er ingeniør Tore Johansen som sier dette og fortsetter:

— Vi setter i år opp skilt bare ved riks- og fylkesgrensene. Skiltet er en opplysningstavle (skilt nr. 746) med følgende tekst:

"Telerestriksjoner innført i Troms fylke. Opplysninger over telefon 083-56211". Ved grensen mot Finland gjentas dette på finsk. Er restriksjonene i samsvar med veglisten, settes ikke det vanlige nr. 320

opp. Veglistene som også inneholder en kolonne for forventede akseltryksreduksjoner på de forskjellige vegrutene er lagt ut på tollstasjonen og på alle vegstasjonene. Transportørene har plikt på seg å skaffe seg disse for å kunne sette seg inn i akseltrykkbestemmelsene i fylket.

*Oppsynsmann Arnold Paulsen med skilt som nå skal plasseres av fylkesgrensen.*



— Vi har da enkelte veger med ekstra dårlig bæreevne, hvordan orientere om det?

— Enkelte fylkesveger kan tillates bare for 4 tonns akseltrykk, disse veger skiltes særskilt. Den generelle akseltrykkbestemmelsen går jo på 6 tonn.

— Men teleløsningen kommer ikke samtidig overalt?

— Vi må nok dele fylket, i år gjør vi forsøk med en todeling. Grensen settes f.eks. ved Nordkjosbotn eller Oteren. Bilførere som passerer denne grense vil kunne varsles med følgende tavle: "Området De kjører inn i er belagt med telerestriksjoner. Opplysninger over tlf. 083-56211".

Denne forenklede skiltingen vil

spare vedlikeholdet for atskillige utgifter.

Av annet nytt i forbindelse med teleløsningen er at vi skal bestemme oss 3 dager før restriksjonene settes inn og kunngjøres dette senest dagen før innføringen av reduserte akseltrykkbestemmelser. Vi må derfor lese av telegrensemålerne hver dag i denne tiden for å kunne overholde disse tidsfristene. Og telegrensemålerne har vi nå 37 stk. av plassert rundt i fylket.

Den automatiske telefonsvareren på vegkontoret skal i teleløsningsperioden være i virksomhet døgnet rundt, også et forsåvidt nytt tiltak. Dessuten har vi også et visst samarbeid med NAF, sier Tore Johansen tilslutt.

## På campingtur?

Amtsingeniør Saxegård på tur med familie 1919 — kan det være svingermor i trilla?

Fra Gratangseidet, transportmaskinen er en Mogul traktor.



# VM på ski 1984

Vegmesterpokalen gikk til Terje Øvergård. Vi holder på tradisjonen, selv om vegmesterskapet engasjerer færre og færre. 38 deltaker i år med smått og stort.

Av Petter Hildre

Vegmesterskapet på ski 1984 gikk tradisjonen tro av stabelen på Sætermoen lørdag 7. april. Velpreparerte løyper lå bada i sol ved adkomst til skistadion, og alt lå til rette for en fin skidag. Det fine været førte nok til visse smurningsproblemer, men der var ingen sure miner å se av den grunn.

Det ble konkurrert i aldersgrupper fra 6 til over 60 år. De minste barna gikk en 3 km lang løype, mens de eldste kjempa seg gjennom hele 5 km. Totalt stilte 38 løpere til start, og av disse var det 18 barn. Deltakelsen til vegmesterskapet har dessverre de senere år vist en fallende tendens. Slik ble det i år

Vinnerlaget. Fra v. Magne Pedersen, Oskar Kollen og Terje Øvergård.



også. Vi får håpe på større oppslutning neste år.

Etter at de slitne deltakerne hadde fått seg en velfortjent dusj, var det samling i kafeteriaen i Barduhalen med tid til sosialt samvær og kaffe og kaker, boller og brus til barna. Dagens høydepunkt for mange (kanskje særlig de yngste) var premieutdelinga. Samtlige deltakere, fikk premier. Barna fikk både pokal og diplom.

Vegmesterpokalen dro Terje Øvergård av gårde med, og han var også sterkt medvirkende på det seir-ende 3-mannslaget som i år ble Sætermoen. Med seg på laget hadde han Oskal Kollen og Magne Pedersen.

Øvrige vinnere ble:

DAMER:

20-35 år: Karin Pedersen

36-42 år: Inger Øvergård

MENN:

20-35 år: Finn Hugo Eriksen  
Karvonen

36-42 år: John Johnsen

43-50 år: Terje Øvergård

51-55 år: Oddvar Skogstad

56-60 år: Rolf Eriksen

61 år og eldre: Oddleif Skogstad

Klar til start. Gisle Fosshaug sjekker nummer og navn.

Fotos: Petter Hildre.





# Dekkeleggingsprogrammet 1984

Årets sesong ser ut til å bli omtrent som ifjor. Vi har planer for legging av ca 320 km dekker på riks- og fylkesveger. Av dette er ca 120 km nylegging på grus og ca 200 km fornyelse av gamle slitedekker.

Av Arne Fossbakk og  
Kjetil Løding

## Grusproduksjonen

I år skal vi knuse ca 160000 m<sup>3</sup> grus i egen regi. I Tyttebærvik 65000 m<sup>3</sup>, Vebostad, Storslett og Stordalen ca 20000 m<sup>3</sup>, Bjarkøy 6000 m<sup>3</sup>, Rognmoen 15000 m<sup>3</sup> og Tamokdalen 10000 m<sup>3</sup>.

Når tilleggene kommer blir sluttsummen sikkert over 230000 m<sup>3</sup>. Grusen vil bli brukt som veggrus, bærelagsgrus og som tilslagsmateriale i vegdekker. Vi skal også kjøpe grus fra private leverandører.

## Oljegrus/asfaltløsningsgrus-programmet 1984.

I 1984 skal vi produsere 28000 tonn oljegrus og 28000 tonn asfaltløsningsgrus. Produksjonen skal fordeles på to verk og tre produksjonssteder. Oppstart ca 28. mai på Storslett og Rognmoen, hvor produksjonen i Rognmoen skal foregå fram til ferien. Etter ferien skal dette verket til Tyttebærvik. Massen som produseres før ferien skal strekkes ut på 42 km veg, etter ferien på 38 km veg. Utleggeren

vil kjøre på to skift fra oppstart 4. juni til medio august. Etter mørkets frembrudd skal vi kjøre på ett skift til avslutning i midten av september.

Oppstartparsell blir fornyelse av Rislamoen — Nordkjosbotn, 2 parseller. Deretter fornyelse av Solli — Rislamoen, Olsborg — Minde, Moen — XE6, Sørreisa — Finnfjordbotn 2 parseller, Skøelv — Sørreisa, Andselv — Sørreisa, Brandvoll — Sjøvegan 2 parseller. Alle parseller nevnt ovenfor skal dekkelegges med asfaltløsningsgrus fra Rognmoen.

Etter dette flytter utleggeren til Storslett-området for å legge oljegrus. Fornyelse av Olderdalen — Langslett, Storslett — Høgegga, Storslett — Oksfjordhamn, Tverrelv — Sandneselv og nylegging for anlegg i Burfjord sentrum og Tverrelva bru.

Etter ferien kommer fornyelse av arm i kryss Olderbakken, Nordkjosbotn — Oteren 2 parseller, Kvalvika — Lyngseidet, Lyngseidet — Svendsby, Svendsby — fergeleie, Kvaløysletta — Eidkjosen, Hessfjord — Hansnes, Nordland gr. — Langmyra, samt nylegging for anlegg på Hillehamn — Tjuv-

skjær, Straumen — Refsnes og Borkenes — Harstad gr. Alle parsellene etter ferien skal dekkelegges med masser fra Tyttebærvik.

## Ottadekkelegging — egen regi

Det skal legges ca 105 km overflatebehandlinger i egen regi i 1984. Ca 77 km dobbelt ottadekke, ca 11 km enkelt ottadekke og ca 17 km overflatebehandling. Vi reg-



ner med oppstart 4. juni, og 3 uker ferie fra 13. juli. Det er planlagt oppstart med 6,6 km fornying på E6 Oteren — Olderbakken. Nylegging på rv87 Holt — Øvergård med 15 km. Videre fornying på rv87 Skjold — Holt. Rv854 Rognmoen — Rundhaug, E6 Fossbakken — Skogstad og siste parsell før ferien blir fv294 rundt Andersdalen med ca 10 km. Etter ferien får vi bare nylegging, og starter på fv311 Lyngseidet — Koppangen med ca 14,5 km. Videre på fv53 Snarby — Oldervik, rv84 Tangen — Skøelv, rv848 Tennevoll — Myrlandshaug og rv84 Fossbakken — Tennevoll. Sesongen avsluttes med legging for anlegg på Breivikeidet.

## Dekkearbeider bortsatt til entreprenører

Som tidligere år er alt av varmasfaltarbeider satt bort til entreprenører, ialt ca 50 km. Det skal i tillegg legges ca 18 km oljegrus og ca 45 km ottadekker av entreprenør.

Fra Høgegga, Storslett.

# Vellykkede tungtransporter

**NVE-Statskraftverkene har ofte tungtransporter på vegene i Troms. Selv med transporter på tilsammen 370 tonn går det bra når samarbeidet med vegvesenet er godt.**

*Av avd.ing. Arild Andersen, NVE*

Allerede i 1978 ble de første kontakter tatt mellom NVE og Statens Vegvesen v/vegsjefen i Troms om gjennomføringen av diverse tungtransporter av elektrisk utrustning til Balsfjord transformatorstasjon. Det dreide seg den gang om det største og tyngste kolliet som er hovedtransformatoren med egenvekt på hele 210 tonn. Dette medførte at det måtte gjøres endel forsterkninger på fylkesvegstrækningen fra E6 og opp mot Kjosvatnet. Under den videre planlegging av stasjonen er det kommet til et såkalt fasekompenseringsanlegg med nok en transformator vekt 110 tonn samt maskin som av transport- og montasjeårsaker ble delt i 4 kolli på 140 tonn, 130 tonn + 29 tonn + 22 tonn.

For å gjennomføre disse transportene kreves selvsagt dertil egnet transportutstyr. NVE har derfor skaffet seg egen spesialbygd båt M/S Elektron med baugport og kjørebri i baugen såkalt Roll-on, Roll-off prinsipp.

Båten er etterhvert blitt velkjent langs hele kysten i det båten bru-

kes stort sett under alle transportoppgaver for NVE i forbindelse med kraftutbygging.

I tillegg til båten disponerer NVE eget trailerutstyr spesielt tilpasset for de vanligst forekommende kolli som transformatorer og øvrig maskingods. Tilhengeren er av fransk fabrikat og består av 2 separate vogner hver med 10 akslinger med 8 hjul på hver aksling. Tilsammen 160 hjul.

Mellom vognene et fleksibelt bjelkearrangement opphengt på hydrauliske løftesyndere som gjør at lasten kan heves og senkes etter behov.

Hengeren kan slepes i begge retninger og styres av 1 mann på hver ende som uavhengig kan styre hjulene på hengeren. Hengerens totale lengde fra slepefeste til slepefeste er hele 49,5 m. I tillegg kommer så trekkvogner, vanligvis 2 foran og 1 bak som skyver på, avhengig av stigningsforhold og størrelse på lasten. Tilsammen disponerer disse trekkvognene 1475 HK som alle kom godt med under siste transport til Balsfjord, som totalt med last, henger, trekkvogn veide tilsammen 370 tonn.

Selv om hengeren er meget fleksi-

bel med uavhengig fjæring på bog-giparene kreves det at vegbanen ikke har for store ujevnheter. I tillegg må en på vinterføre sørge for best mulig veggrep. Her kan man nemlig ikke "flyte på farta" opp bakkene.

Høvling, sanding og salting må derfor til, og det er nettopp her kontakten med den lokale vegavdeling er så viktig.

Derfor vil vi bare tilslutt få understreke og samtidig takke for den velvillighet som er utvist fra vegkontoret i Tromsø og en spesiell takk til den lokale vedlikeholdsavdelingen på Vollan som sørget for at transportene kunne gjennomføres prikkfritt.

*Transport av trafo. (Foto utlånt av NVE).*





# AKSJON KJØRELYS

## *Bli sett i tide — Bruk lys om dagen.*

Vegdirektoratet har satt i verk Aksjon Kjørelys. En holdningsskapende kampanje som tar sikte på å øke lysbruken også på dagtid. Senere kan det bli aktuelt å vurdere et påbud.

### **Påbud om kjørelys i nye biler.**

Det er besluttet at alle biler som førstegangsregistreres etter 1. januar 1985 skal ha kjørelys som tenes automatisk når motoren starter eller når bilen settes i bevegelse.

Dette betyr at det ikke kreves at dagens bilpark får påmontert dette utstyret. Istedet har Vegdirektoratet tatt initiativet til *Aksjon Kjørelys*, som tar sikte på å få flest mulig til å bruke lys frivillig.

Som kjørelys om dagen kan du bruke vanlig nærlys, særskilt godkjente lykter eller fjernlys med redusert lysstyrke. Felles for disse er at de koples slik at de automatisk er tent når motoren er i gang eller at bilen settes i bevegelse. Dette vil Vegdirektoratet prøve å få så mange som mulig til også å bygge inn i sine nåværende biler.

### **Trafikkulykker reduseres.**

Erfaringer fra Sverige og Finland viser at antallet trafikkulykker blir redusert ved bruk av kjørelys om dagen. Lav sol på horisonten, lavt

dagslysnivå i store deler av året, lange skumringstider og mye overskyet vær gjør at biler i bevegelse blir vanskelig å få øye på. Dersom kjørelys blir brukt vil biler i bevegelse bli oppdaget langt tidligere enn ellers.

Trafikkforholdene for trafikantene og især barn og svaksynte som har vanskelig for å bedømme avstand, vil ha stor fordel av at bilene bruker kjørelys.

*Hensikten er ikke å se — men å bli sett!*

### **Samtlige førere i vegvesenets kjøretøyer i Troms med i aksjonen.**

Det er en selvfølge at vegvesenet ved våre egne kjøretøyer deltar aktivt i kampanjen og går foran med et godt eksempel. Samtlige av vegvesenets kjøretøyer skal derfor fra nå av og inntil videre *alltid* bruke kjørelys under kjøring.

Vegsjefen har derfor sagt fra at arbeidsledere som har slike kjøretøyer i sin tjeneste, må gi de aktuelle sjåfører pålegg om dette og påse at pålegget etterlevs.

— Bruker mange kjørelys om dagen?

Vi spør biltilsynssjef Johan Filseth.

— Endel bilførere bruker nærlys. Enkelte bilmodeller har allerede kjørelys montert som standardutstyr.

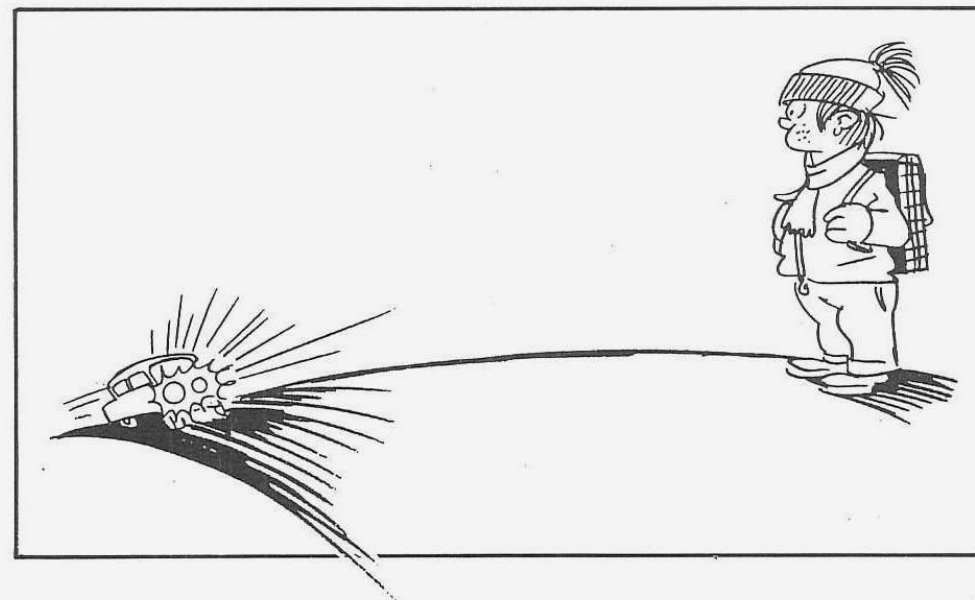
Vi har hatt en undersøkelse om lysbruk på E78 sør for Tromsdalen. Det ble da talt 172 kjøretøyer. 109 av disse brukte lys. Det blir 63 %. Målet med aksjonen er å komme opp i 85 %.

Men kampanjen for kjørelys om dagen er nettopp startet, og flere tellinger vil bli foretatt. Vi regner

med at senere tellinger vil gi bedre resultater.

Vi vil komme tilbake til dette i senere nummer av Vegstikka.

**BLI SETT I TIDE  
BRUK LYS  
OM DAGEN**



### TILTREDELSE

#### Biltilsynet:

Ann Helen Jakobsen ble tilsatt som kontorassistent (vikar) 1.2.-84 ved biltilsynet, Finnsnes.

Id Walberg er tiltrådt som kontorassistent i halv stilling ved biltilsynet i Tromsø.

#### Vegkontoret:

Agnar Theodorsen tiltrådte 12.3. som avdelingsingeniør ved planavdelingen, bruseksjonen.

Morten Holm, Margit Kristiansen og Bjørg Korsberg er tilsatt i vikariat som kontorassistent ved regnskapsseksjonen. Likeså er Bente Skogdal Johnsen tilsatt i vikariat ved kontor for fellestjenester.

#### Utedriften:

Hans Martin Figenschau er tilsatt som maskinførerinstruktør.

Tor Jakobsen er tilsatt som høvelfører i vedlikeholdsområde I, Harstad.

### FRATREDELSE

#### Vegkontoret:

Konsulent Olve Reiersen er sluttet hos oss og er nå å treffe ved vegkontoret i Hedmark.

Følgende kontorassistenter har permisjon:

Norun Tøllefsen, Anita Grøttum, Lilly Sørensen og Inger Tempel.

#### Utedriften:

Arne Andreassen, Brygghaug og Anton Johansen, Årviksand er gått av med pensjon.

*Vi gratulerer!*

#### Med 60-årsdagen

Kristian Johansen, Skognes,  
9372 Gibostad ..... 25.6

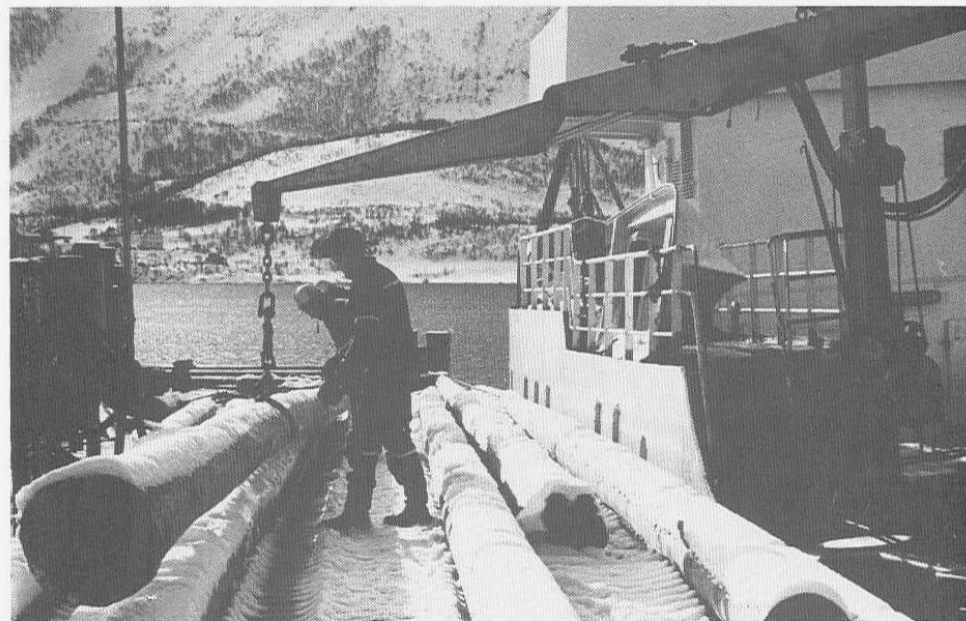
#### Med 50-årsdagen

Ingvart Johansen,  
Gratangsbotn ..... 3.5  
Tor Stenseth,  
Takelvdal, Moen ..... 7.5  
Terje Johansen,  
Vik, Hamnvik ..... 15.5

## Kokka på Veivang

Kokka på Veivang som vi hade bilde av i forrige nummer av Vegstikka var Edith Nymoen, nå Moen og bor nå på Storsteinnes.

Det var Julius Mosbergvik som kjente henne igjen.



Fra pelebåten "Slagbjørn".

Formann Kjell Knutsen og skipper Arne Dahl.





MASSEKORSBÅND

**BLI SETT I TIDE  
BRUK LYS  
OM DAGEN**

