



Æ kjøre aildri i fyilla!

Aksjon høstulykke

Utgitt av Troms fylkes trafiksikkerhets-
utvalg i samarbeide med Arthur Arntzen
og Sparebanken Nord.

Kjør rusfritt!

Vegsikka

Nr. 2 - 1986

18. årgang



BLI MED PÅ EN TRAFIKKULYKKE

VISSTE DU AT:

VISSTE DU AT:

- Utforkjøringsulykker
helst skjer om som-
meren, i helgene og
utenfor tettbygd
strok.

VISSTE DU

- Sertrekk
er mangl
erlang
og prom

Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR
VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 2 – 1986
18. årgang

Redaktør
Anna Josefsen

Redaksjonsutvalg
Lisa Sundstrøm
Bjarne Otterdal

Redaksjonsråd
Formann Trygve Johnsen
Konsulent Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen
Driftssjef Eilif Mathisen

Utgiver
Statens Vegvesen, Troms
Vegkontoret
Postboks 615 - 9001 Tromsø
Tlf. 083/56 211

Sats og trykk
Troms Trykk, Tromsø

Opplag
1450 eksemplarer

INNHold

Agurktid.....	3
Budsjettendringer 1986.....	3
Asfaltverket i Lullemoen grustak - Skibotndalen.....	4
Dagbokblad fra Svalbard.....	6
Vitsestafett.....	7
Lyskryss i Tromsø.....	7
Flott innsats av våre sjåførere.....	8
Ekstrabevilgning til fylkesvegene.....	9
Velferdsmidlene.....	9
Anleggsminner fra Nord-Troms.....	10
Vegvesenets fortid.....	11
Riktig arbeidsvarsling.....	12
Telefax.....	12
Om ferjeavhengighet.....	13
Historieløst Vegdirektorat.....	13
Premierte forslag.....	14
Biltilsynets ledere på skolebenken.....	15
Kvalsundforbindelsen.....	16
Vår første lærling.....	17
Norsk vegplan.....	17
Veg til Skaland.....	17
Tromsømessia 1986.....	18
Vegen er vår arbeidsplass.....	19
Krattrydderen.....	20
Transportplan for Tromsø.....	21
Byggeutvalg i vegvesenet.....	21
Forbered deg til pensjonist.....	22
Minneord.....	23
Personalnytt.....	24
Min hobby.....	27

FORSIDEN

Konsulent Oddvar Nilsen informerte publikum på Tromsømessia 1986.



Agurktid?

I avisskretsen snakkes det ofte om agurktid - en rolig periode - da få eller ingen nyheter er å oppspore. Kanskje det også betegner en modningstid. Sommeren er i allefall en stille tid for mange.

Hvordan er det i vegvesenet? Riktignok har Vegstikka - vegvesenets egen avis - hatt et langt opphold i den planlagte utgiverfrekvensen. Men la det være sagt med en gang. Det skyldes ikke at virksomheten i vegvesenet har vært laber. Tvert imot. Våren og sommeren er hektisk for vegvesenet. Mye skal gjøres på kort tid.

At Vegstikka først nå kommer ut med sitt andre nummer i år, skyldes nedtrapping i utgiverfrekvensen - og permisjon i redaksjonen. Mange ting har skjedd siden sist, og mange ting har vært omtalt. De fleste er orienterte. For heldigvis er ikke Vegstikka eneste informasjonskilde. Vi har andre organer som sørger for det. Mann til mann-metoden er kanskje den mest effektive.

Nok om det. Vi snakket om sommer og hektisk aktivitet. men sommeren er også ferietid. Og sommerferien skal det være, også for en «vegarbeider». Derfor har det til tider vært stille på

vegarbeidsfronten, og kanskje er enkelte blitt møtt med et «du må komme igjen etter ferien.»

Vel, sommeren er over nå. Vi er tilbake igjen - rede til nye oppgaver.



Agurker i vegvesenet? Ja — på vegsjefens forværelse har Anne—Mari Enoksen dyrket fram to praktksemlarer.

Budsjettendringer 1986

Vegstikka

Av driftssjef Eilif Mathisen

Da Stortinget behandlet anleggsbudsjettet for 1986 før jul i fjor, ble det bevilget 25 mill kr. i tillegg til det som var foreslått. Beløpet er nå fordelt på fylkene, og Troms har fått 1 mill kr.

Denne millionen vil vi bruke til innløsning av en eiendom på Finnsnes i forbindelse med omlegging av riksveg 86 over Valen. Dette er et trafikksikringstiltak.

Som kjent vedtok Stortinget i vår en rekke innstrammingsiltak på budsjettet, noe som også får betydning for vegvesenet.

I Troms får disse tiltakene følgende virkning:

— Bevilgningen til riksvegvedlikehold reduseres med 3 mill kr. Vi regner med at dette oppveies gjennom billigere dekkelegging på grunn av lavere oljepris.

— Bevilgningen til riksveganlegg reduseres med 2,4 mill kr. Reduksjonen

tas fra posten «Til disposisjon», som er en ufordelt post som brukes til dekning av forskjellige mindre uforutsette utgifter.

Det ser altså ut til at innstrammingerne kan skje uten at det planlagte program for året reduseres, men selv sagt ville vi ha brukt disse pengene til noe annet dersom vi hadde fått beholdt dem.

Usikkerheten for resten av året består nå først og fremst i hvordan pristigningen utvikler seg etter lønnsoppgjør, devaluering osv. En prisstigning ut over det som var forutsatt i budsjettet får vi ikke dekket gjennom nye bevilgninger i år.

Det kan se ut som vi har hatt en gunstig utvikling av vår egen produktivitet i år. Dette kan motvirke noe av den økte prisstigningen.



Asfaltverket i Lullemoen'grustak - Skibotndalen

Sesongen i Skibotndalen ble ikke slik som planlagt og forventet. Det gikk 1½ måned før vi kom oss skikkelig i gang.



Lullemoen grustak

Årets dekkeleggingssesong stilte store forventninger. Vegvesenet hadde fått nytt asfaltverk - Ermont trommelblander - som skulle prøves. Verket skulle produsere nye massetyper, i Skibotndalen, MA 4500-16. Sesongen bød på nye og store utfordringer, noe som alle involverte personer så fram til. Mer om verket i tidligere artikkel av Vegstikka, nr. 6 av desember 1985.

For å være best mulig forberedt til årets nye sesong ble det i løpet av vinteren avholdt byggemøter. Her møtte av egne ansatte, verkskjørere, vedlikeholds/maskinoppsyn samt undertegnede. På første møte deltok også de to respektive leverandører. Å bruke to leverandører skulle vise seg å bli et problem, da den ene var avhengig av den andre i sitt arbeid.

Vel forberedt etter byggemøtene begynte arbeidene i Lullemoen grustak uke 18. Strøm ble ført fram, oppstillingsarealet planert, fundamentet støpt osv. Det ble tidlig klart for oss at sandfilteret ville bli levert forsinket. Etter avtalen skulle det ha vært levert i uke 18, men ankom 1 mnd forsinket. Verket var komplett oppstilt mandag 2. juni, samme dag som ordinær produksjon var planlagt startet.

Problemer

Da vi skjønnte at det ble forsinkelse på levering av utstyr besluttet vi å

flytte vårt gamle oljegrusverk til Lullemoen. Dette kom fra Storslett og var uten tørke. Verket produserte ca. 9-10.000 TN med henholdsvis VO 550 og MB 1000 olje.

Etter hvert som vi kom inn i lagerdungen for tilslaget ble massene fuktigere og fuktigere. Vi oppnådde ikke ei skikkelig blanding ved bruk av MB-1000 olje, og produksjonen ble således stoppet da de ferdige massene



Det nye asfaltverket datastyres.

Vegstikka

Av Kjetil Løding

klebet seg fast på utleggeren. På denne måte fikk vi dekket ca. 13 km av E6 mellom Oteren og Løkvoll. MB-1000 olje hadde vi ikke prøvd på dette verket før. VO 550 som ellers brukes var ikke å oppdrive annet enn i begrenset omfang fra Harstad.

Av leverandørene ble vi fortalt at det ikke var nødvendig med prøvekjøring av utstyret. Asfaltverket skulle være prøvekjørt i Frankrike, men småfeil måtte utbedres. Elektriske komponenter ble skiftet, en motor på trommelen gikk gal vei m.m. Dessuten viste det seg at leverandørene ikke hadde god nok kapasitet til å følge opp leveransene. Og sist men ikke minst, vi erfarte at det ville ha vært en fordel å ha hatt kun med en leverandør å gjøre for en slik leveranse.

Sandfilteret fungerer dårlig

Den 25. juni kom de første MA 4500 - 16 massene ut av verket. Men



Fra venstre: Overingeniør og leder av materialproduksjon og dekkelegging Gudmund Reiertsen, ingeniør Elin Isaksen og avdelingsing. Kjetil Løding.

problemene var ikke slutt med det. Det viste seg at sandfilteret hemmet kapasiteten. Etter mange forsøk for å få opp kapasiteten ble det, etter anbefaling fra leverandøren av filteret, gjort en liten omarbeiding. Kalenderen viste nå den 21. juli, og vi kunne notere oss en produksjon på 120-130 TN/t. Filteret fungerer ikke helt slik det skal, ennå.

Prinsippet ved bruk av sandfilteret er bra, men teknikken er ikke skikkelig godt nok utviklet. Massene har tendens til å tette filteret. Et problem som synes å forsterke seg ved fuktige og finstoffrike masser. Asfaltverket i seg sjøl er vi hittil fornøyd med. Det blander massene godt, olja er godt fordelt rundt steinmaterialene.

Utlegging på veg er, etter undertegnedes syn, handtverk som krever sin mann. Her er det spesielt viktig med erfarne folk som kan faget og som er interessert i arbeidet.

Sesongen i Skibotndalen ble ikke slik som planlagt og forventet. Nå gikk det 1½ mnd før vi kom oss skikkelig i gang. Slikt tærer på krefter og humør, spesielt til de som sto for arbeidet på verket og veggen.

På bakgrunn av det som er skjedd vil vi i løpet av høsten gjenoppta byggemøtene for å foreta en oppsumme-



Det er sandfilteret som ikke tar unna. Fra venstre: oppsynsmann Ola Kristiansen, mekaniker Paul Jernberg, oppsynsmann Max Hansen og spesialarbeider Reidulf Sørli.

ring av sesongen. Vi er bl.a. ikke fornøyd med oppfølgingen fra leverandørens side. Etter vårt syn er ikke leveransen avsluttet før alt fungerer slik det er ment å fungere. Videre sandfilteret fungerer ikke slik det skal, og det har påløpt oss ekstra kostnader ved bruk av det gamle verket.

I skrivende stund gjenstår ca. 11-12 km veg å dekkelegge. Da har det nye verket produsert ca. 22000 TN MA 4500-16. Verket vil så bli vurdert flyttet til Rognmoen for en liten prøveproduksjon. Arbeidene som skulle gjøres der er satt bort på entrepris og utføres av Nor-Vei.



STATENS VEGVESEN

- for bedre transport

Vegvesenet har nå fått et kort og fyldig slagord for sin virksomhet.

Etter forarbeid ved vegkontoret i Møre og Romsdal, og senere drøfting i eget utvalg, har Vegdirektoratet nå foreslått følgende motto for etaten

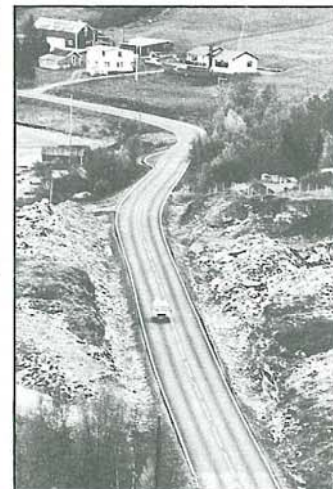
STATENS VEGVESEN

- for bedre transport

Slagordet skal brukes i samband med emblemet vårt.

Mottoet skal plasseres under etatsnavnet.

Dette skal bli vårt kjennermerke utad og vi er oppfordret til å benytte motto-enheten på annonser, brosjyrer, bedriftsblad og utstillinger. Vegdirektoratet har sendt oss endel eksempler på hvordan dette kan gjøres.



Dagbokblad fra Svalbard

Vegstikka

Av Bjørn Stiberg

3. februar

+37°, vindstille, klarvær. Klokka er 10 (22.00) og det er på tide å kle seg for utror. Revefellene skal inspiseres. Ekstra lester og scooterbriller pga kulda. Som et romvesen rugger jeg ut for å strarte jernhesten.

Olja er stiv, mye gassing og svart eksosrøyk og enkelte «godord» før scooteren er kjørklar. Bare jeg unngår den fordømte isinga i forgasseren.

Klokka er halv to (natt). Siden det er mørkt hele døgnet spiller liksom klokkeida ingen rolle. Søvn betyr heller ingen ting her oppe. Halve runden er unnagjort. Vi er på vei opp «trangskaret», en snarvei til de siste fellene. Da med ett, rundt en sving står han der, bjørnen. I scooterlyset ser den uhorvelig ut. Kanskje fordi det er første gangen jeg møter bamsen i dens naturlige omgivelser. Avstanden kan være 15 - 20 meter. Den snur hodet sakte, snuser - reiser seg halvt på to. Dæven, her gjelder det å hanke unna, er min første reaksjon. Tor-Martin, Svalbardveteranen med fem overvintringer, roer det ned. «Ingen fare, dette er en rolig bjørn, - vi kjører forbi». Fan-



Fra Nordenskiöld-toppen med utsikt over Isfjorden.

Foto: Bjørn Stiberg

ken heller, tenker jeg - dalen er smal og vi må passere den på ca. 20 - 30 meter. Vi kjører og jeg vet at i bemarket 30 meter unna står bamsen. Gassklipa får et solid handtrykk. Jeg føler det krible nedover ryggen den første kilometeren. «Der ser du, ingen fare - en rolig bjørn». Tor-Martin kommenterer hendelsen da vi stopper og sjekker første felle. Jeg tenker mitt og er spent på tilbaketuren.

Vi så ingen bjørn på tilbaketuren, og jeg må i ettertid innrømme at det var en minneverdig opplevelse.

Revefangsten var heller dårlig. Vind og snøfokk ødela for fellefangst. En rev den første natta var hele resultatet.

Halv seks var vi hjemme. Natta var brukt opp og jeg kom tidsnok på jobben. Slike netter er litt av charmen ved Svalbard.

P.S. Det ble mange slike netter i vinter. Fangsten ble det så som så med, men til neste år har jeg lært knepene, så leve optimismen. D.S.

8. mars

Lyset er kommet. Soldag i Longyearbyen. Det skal feires med solfest på Huset i kveld. Drømmevær. Isen ligger paddeflat utover Isfjorden. Drømmeforhold for scooterkjøring og bare +15°C.

Vi bestemmer oss for å krysse Isfjorden i håp om en liten fotosafari etter bjørn.

Kapp Wiik passerer. Georg kjører som et svin, - det har gått i 100 - 110 km/t over fjorden. Ingen spor og ingen bjørn. Vi kjører opp til Svenskhytta. Her omkom et helt båtmannskap før krigen av skjærbuk. Ufattelig i og med at det ikke er mer enn et par - tre dagsmarsjer til fots til Longyearbyen. Jeg har lest dagboken til båtmannskapet, og det er utrolig hvor sløv folk kan bli, og hvor lite de visste om skjærbuk, enda sykdommen var godt kjent den gang også. Nok om det. Vi passerer



Svalbard-cow-boy

Foto: Ukjent

Lyskryss i Tromsø

Signalregulering i Stakkevollvegen

Vegstikka

Av Tore Leirstein, trafikk

Den observante trafikant på Stakkevollvegen har nok lagt merke til at det har vært gravearbeid på tre steder i den senere tid. Årsaken er at de to kryssene ved Søren Zakariassens gt. (Lærfabrikken) og Grøholtvegen sammen med gangfeltet ved ølutsalget skal signalreguleres.

Kostnader

Anleggene er finansiert gjennom sentrale trafikkisikringsmidler. Prisen på det tekniske utstyret vil bli ca. kr. 350.000,- og anleggsutgiftene noe tilsvarende.

Virkemåte

Anleggene vil bli kjøretøystyrte. Det vil si at det i hovedsak er trafikken som vil bestemme når anlegget skal skifte signal. For å få dette til er det lagt ned detektorer i kjørebanelen. Dette er ledningssløfer som er frest ned i asfalten. Disse fungerer omtrent på samme måten som en dynamo, nemlig at det blir dannet en svak strøm når metall (kjøretøy) passerer sløyfen. Dette blir registrert i en datamaskin som står i et styreskap. Signaler fra trykknapper for fotgjengere som ønsker å krysse Stakkevollvegen og radar-detektoren som overvåker aktiviteten i gangfeltene (sjekker om fotgjengeren har kommet over til andre siden, hvis ikke forlenges fotgjengertiden) blir også registrert i styreskapene som står ved anleggene. Vekslingen mellom forskjellige program vil da skje på bakgrunn av dette. I praksis vil det si at anleggene vil «hvile» på grønt for Stakkevollvegen helt til detektorene registrer ønske om kryssing.

En annen mulighet som disse mikroprosessor styrte anleggene gir, er at når trafikken ikke er altfor stor så «hviler» anleggene i rødt for alle retninger. Detektorene lengst unna i Stakkevollvegen ligger ca. 60 m fra stopplinjen. Dersom kjøretøyene holder fartsgrensen, vil anlegget skifte over til grønt før kjøretøyene er kommet helt fram til krysset. Dette er et middel for å få ned farten.

Effekt

Vi håper at signalanleggene vil føre til at fotgjengere får tryggere krysingssteder og at trafikken langs Stakkevollvegen vil bli lettere siden de to kryssene vil få anlagt venstresvingefelt.

Oppfølging

Det vil bli muligheter for å justere programmene for å få trafikken til å bli lettere. Viser det seg at det blir snikkjøring og trafikken i de overliggende gater øker, vil vi kunne legge inn lengre ventetid for trafikken som skal inn på Stakkevollvegen.



Svein Elsrud freser asfalten på Stakkevollvegen.

Vitsestafett

Så var det Ottar Stenhaug sin tur. Han utfordrer Ole Magnus Ellefsen, Grovfjord.



.... og det er Tore Hund.™



Føreren skal alltid ha fullt herredømme over kjøretøyet.

Flott innsats av våre sjåførere

Oddvar Skogstad gikk helt til topps i presisjonskjøring med stor lastebil.

Alfon Pedersen tok en fin 2.plass i veghøvelkonkurransen. Vi gratulerer!

Årets første vegmesterskap i presisjonskjøring ble avviklet på Lørenskog, lørdag 14. juni i år. Fem optimister fra vegvesenet i Troms dro avgårde fredag den trettende, om ettermiddagen. En av de fem var reiseleder/observatør. Målet var å gjøre det best mulig i vegmesterskapet - og vi klarte det bra.

De fire deltakerne var: Oddvar Skogstad, Bardu, Sturla Bjerkemo, Nordkjosbotn, Alfon Pedersen, Storsteinnes og Idar Richardsen, Botnhamn.

Reiseleder/observatør: Hans Martin Figschau, Kvesmenes.

Det må her skytes inn av reiseleder at det var problemer med å finne deltakere til konkurransen. Om dette

skyldes dårlig informasjon, vites ikke i skrivende stund.

Konkurransen var lagt opp etter samme lest som Norges Rutebilarbeider Forbunds åpne kjøremesterskap. Den består av en trafikk-teoretisk prøve, og en praktisk kjøredel som viser deltakernes ferdigheter når det gjelder bredde- og høydebergning, rygging, slalomkjøring mellom klosser, lommeparkering o.l., pluss kjøring m/diagonalplog i kl. BI (510 gr.).

I veghøvel-konkurransen inngår dessuten grøfteskjøring m/bakskråning og bankett, samt punktering av en cola-boks med spissen av høvelskjøret. Deltakerne blir prikkbelastet for hver feil - jo større feil, dess flere prikker.



Oddvar Skogstad fikk 1. premie! Det var hektisk, men ganske artig, sier han og tilføyer:

—Hadde det ikke vært for at Hans Martin oppfordret oss, hadde vi neppe reist.

Vegstikka
Av Hans M. Figschau



Jeg er godt fornøyd med premien, sier Alfon Pedersen, selv om jeg vet jeg kan prestere bedre kjøring enn det jeg gjorde der nede.

Fin tur, men det burde vært anledning til mer sosialt samvær. Det var mye vi sjåførere kunne ha vekslet mening om når vi alt var samlet på ett brett, sier han.

Det ble en uhyre spennende konkurranse, og intet var avgjort før siste lastebil og høvel var i mål. Det kan her nevnes at Oddvar Skogstad var siste deltaker i BI (510 Gr.), og avsluttet øvelsen med å gå helt til topps. Hans poengsum ble 321 poeng, hele ni poeng foran nestemann.

Også blant høvelkjørerne var konkurransen «skjærskarp». Etterat tre til sist måtte dele førsteplassen, havnet Alfon Pedersen inn på en hederlig andreplass. Vår andre høvelfører Idar Richardsen, fikk en tolvteplass, mens Sturla Bjerkemo havnet på en femteplass i klasse b (512 gr.).

En fin innsats av våre gutter. Dette beviser at vi virkelig har noe å gjøre i slike store mesterskap.

Neste år håper vi på så stor deltakelse at vi kan arrangere uttaks-konkurranse her i fylket om hvem som skal delta i VM.

Ekstrabevilgning til fylkesvegene

—Gir ikke toppklasse, men brukbar vegstandard

Opprustningen på 10 av de dårligste fylkesvegstrækningene går som planlagt. I tråd med budsjettvedtaket i fylkestinget kan vi i 1986 og 1987 bruke 50 mill kr. til dette.

Vegstandarden gir ikke rom for fart og hyppige forbikjøringer. Men fremkommeligheten vil bli atskillig bedre.

Det har hele tiden vært snakk om en minimumsutbedring.

Bevilgningen gir ikke mulighet til bedring av kurvaturer og større vegbredde. Dersom dette skulle gjøres, måtte bevilgningene være minst dobbelt så store, sier fungerende anleggssjef Ingolf Moan.

— Man skal være klar over, sier han, at disse vegstrækningene generelt sett har forholdsvis lave trafikk tall. Så lave at det ifølge gjeldene vegnormaler er tilstrekkelig med en vegbredde på 4,0 meter.

Vi grøfter, skifter stikkrenner, forsterker og legger dekke. Bare unn-

taksvis kan vi få bedring av kurvaturen. Så langt det går skal vi forsøke å holde en minimumsbredde på 4,0 meter, men er forholdene vanskelige må vi akseptere smalere veg.

Entrepriser og egen regi

Endel av utbedringen går i anleggsavdelingens regi, men de fleste har vedlikeholdsavdelingen ansvaret for. Noen av anleggene er satt helt eller delvis ut på entrepriser.

En annen ting som også er felles for arbeidet, er at vi ikke hadde utarbeidet tekniske planer for opprustningen.

— Det første år året vi driver omfattende anlegg uten detaljerte planer, sier Moan.

— Vi er derfor spente på hvordan det går, især hvordan entreprenørene løser oppgavene. Det krever i allefall at vi har løpende kontroll med anleggene og at samarbeidet mellom oss og entreprenørene fungerer godt.

Tor Arne og Tormod Severinsen, Lakselvbukt, utfører nå entrepriser under lignende forutsetninger. De arbeider på en parsell på fylkesveg Laksvatnbukt-Jøvik.

Tor Arne Severinsen sier:

— Vi synes det går greit, og holder oss godt orientert gjennom samarbeidet med anleggsledelsen på vegkontoret. Det er ikke vanskelig når vi følger den gamle vegen. Arbeidet er grovskissert - og krav til utsetting av høyder o.l. er ikke så strenge som ved tradisjonelt anleggsarbeid.



Stig Strømsør i arbeid på en av fylkesvegene, Ringvegen nord på Tromsøya.

Velferdsmidlene

Velferdsmidlene for 1986 er fordelt slik:

Velferdstiltak for pensjonister	kr. 20.000,-
Til beredtsidrettslaget VEG	» 10.800,-
Til de lokale velferdsutvalgene	» 75.400,-

Tilsammen kr. 106.200,-

Anleggsminner fra Nord-Troms

Ingfred Andersen fra Meistervik gikk av som pensjonist for et par år siden. Han var anleggsmann og skriver her om hvordan det var på den tiden da vegen rundt Kvænangsbotn ble bygget.

På ettersommeren 1941 ble jeg med et arbeidslag til Kvænangen. Det var vegen fra Sørstraumen og rundt Kvænangsbotn som da ble bygget.

Vi var 3 lag fra Malangen som reiste oppover. Formann i mitt arbeidslag var Petter Staff. Det var 6 til 10 mann i hvert lag. Vi bodde på brakker. Det var store brakker som rommet mye folk. Hvert arbeidslag hadde sitt rom. Det er jo forskjell på nåtidens brakkeleirer med et rom for hver arbeider, så man har jo fått følge utviklingen til det bedre, også på dette området innen vegetaten. I den forbindelse husker jeg en vits som oppsto under krigen. det var en foredragsmann fra Nasjonal Samling som holdt tale om den nye tid, og ropte ut at det blåser en ny vind over Norge i dag. Røst fra salen: «Det skyldes det nye brødet!» Og det skal være sant at når 8-10 mann lå og sov på et brakkerom, da blåste det sterkt. Jeg tør ikke si friskt, for det var ikke akkurat parfyme. Men vi var ung og glad den gang, og tok det meste med godt humør.

Til og begynne med bakte kokka brød. Ellers var det jo krig, og det var ikke så flott med provianten, men det gikk på et vis. Kjøpmann Peder Olsen, Sørstraumen gjorde en god innsats for å skaffe mat. Senere ble det en ordning så arbeiderne fikk tysk proviant, og da ble det litt bedre. Maten ble fordelt, og hver mann fikk sin rasjon. Da ble det jo opp til hver enkelt når han ville spise.

Det var folksomt i Kvænangsbotn mens anleggsarbeidet pågikk. Det var over 40 arbeidslag på det meste. Arbeidsverktøyene var de gamle, med trillbår, hakke og spade, spett og bor og feisel, slegg- og stentraller med 4 hjul - og ikke for å glemme stubbebryteren. Men det ble jo veg den gang også, med god teknikk og rå muskelkraft.

Det er jo lenge siden. Noe er glemt, men enkelte minner er enda tilbake. En person som jeg aldri glemmer er Lars Ervik, som da var blant lederne på anlegget. Timelønna var ikke stor dengang. Det var vel ca. 2 kr. timen. Vi fikk utbetalt kr. 12,50 i forskudd for dagen.

Jeg minnes en av arbeiderne i det arbeidslaget som jeg tilhørte. Han

prøvde å akkodere på prisen en dag Ervik var på befering på anlegget. Mannen fremholdt at forskuddet ikke rakk mer enn å betale kosten med. Mannen var liten av vekst. Da så Ervik på han, klappet han på skuldra og sa «at det skal ikke du fortelle meg, ikke større karen som du er, at du klarer å spise for 12,50 om dagen.» Det ble jo latter av det hele, og han som hadde satt frem klagen ble helt avvæpnet.

Det var ikke som i dag at man kom hjem hver uke. Det ble lenge mellom hver gang man fikk hjemtur.

Vintern 1942 reiste vi til Kvænangen i januar og var der til påske. Det var besværlig å reise på den tiden. Vi reiste for det meste med lokalbåten, som gikk ruta Tromsø-Kvænangen. En av rutene gikk rundt Lyngen-Storfjord. Den hadde tilsammen over 60 anløp på turen, så det gikk 1 1/2 døgn på turen når det høvde slik at man ble nødt å reise rundt Lyngen.

Det hendte også at vi fikk skyss fra eller til Lyngseidet. Vegvesenets båt «Veg» gikk flere turer med oss, og da var det skyss med lastebil fra Lyngseidet og hjem til Malangen, eller omvendt og tilbake til Lyngseidet. Jeg minnes at det var mange hurtigrute turer i åpen lastebil, i beste tilfelle med en presenning trekt ut over lastekassen. Men det var jo i hine hårde dager. Jeg husker da vi reiste hjem til jul 1941. Vi reiste med lokalbåten, og meningen var at vi skulle få bilskyss fra Kvesmenes. Man da vi kom dit var det natt og mellom 20 og 30 kuldegrader. En åpen lastebil sto og ventet, men de fleste av oss så det ikke likt å være med. Men noen tok sjansen. De hadde fått lånt en presenning som de pakket seg inn i, og de overlevde den turen også.

Enkelte ganger var det så fullt av folk ombord at vi sto pakket som sild i en tønne, som man sier.

Herbergene var ikke av beste standard. Man måtte være glad for at man fikk tak over hodet.

Det kunne være mye å fortelle fra anleggslivet på den tiden. Jeg skal fortelle et par episoder.

Vi arbeidet mellom Kjækan og Tangneslandet. Det heter Isbergan. Vi

holdt på å utvide vegen. Nyvegen var for det meste gjennomslått, men der vi var, var det en eldre smal veg. Vi holdt på å sprengre i en fjellskjæring, stenen fraktet vi med en firehjulstralle i en stor fylling. Disse trallene hadde ikke noe bremseanordning. Der det var unnabakke var de tunge å holde igjen når de var fulle av stein. Vi brukte spett og en lang stake av bjørk til å bremse farten med. Men så var det engang vi mistet kontrollen over kjøretøyet. Den løp løpsk og vi lot den bare fare. En av mannskapet, han var forresten den eldste av oss, begynte å løpe om kapp med den. Han klarte ikke å holde lag med trallen, som jo bare fikk bedre og bedre fart før den sporet ut over tippene. Og tippene var flere meter høy, så planker og sten sto i et eneste kok. Da snudde han som hadde løpt om kapp med tralla seg mot oss og erklærte at «nå pakker jeg forbann» et uttrykk han brukte mye, men vi andre gråt ikke, det skal være sikkert.

En liten historie til: Alt av utstyr som hørte anleggsdriften til var lagret på Kjækan, deriblant 2 fat med denaturert sprit (dunder) som skulle brukes til fyring av petromakslyktene, som var belysningen vi hadde på anlegget - og til brakke. Da det led ut på høsten, var det en arbeider som skulle hente sprit til Petromakslyktene. Da viste det seg at begge fatene var tomme. Spriten hadde antakelig blitt brukt til andre formål enn opprinnelig bestemt. I hvert fall - et stort svinn. Det kom rapport til kontoret om det som hadde hendt. Reaksjon: Send en mann på lageret og bruk kjef på lagermannen.

Da anlegget i Kvænangen var ferdig ble vi flyttet til Tåmokdalen sommeren 1943 for å få gjennomslag gjennom dalen til Øverbygd. Men det er et annet kapittel i min beretning, så jeg slutter for denne gang mitt lille innlegg.



Vegvesenets fortid

Museumstankene i vegvesenet er ikke nye, selv om det ikke har vært noe fart i arbeidet før i den senere tid. Det nye vegmuseum som nå bygges ved Hunderfossen nord for Lillehammer vil selvsagt bli viet størst oppmerksomhet. Men det kan også gjøres mye nyttig i fylkene dersom viljen er tilstede.

Når det gjelder Troms, må vi vel kunne si at vi har vært lite flinke til å ta vare på gamle og utrangerte redskaper og materiell - ja, også det å ta vare på gamle veger og bru er vært forsømt. Det har nok i vesentlig grad vært et spørsmål om penger og tid, men sansen for å bevare det gamle for ettertiden synes heller ikke å ha vært særlig plagsom.

Hvor kan man f.eks. i dag finne en av de gode, gamle «sluskebårene», eller en skikkelig stubbebryter? Alt kan vel ikke være hamnet på fyllinga. Der som det er noen som kan svare positivt på spørsmålet om gamle ting fra vegvesenets fortid (før teknifisering) kan de henvende seg til vegkontoret.

Det spiller mindre rolle om sakene er i dårlig forfatning. Vegdirektoratet stiller årlig en del midler til rådighet for fylkene slik at vi kan ta vare på og restaurere gjenstander og saker som har museal verdi. Beløpene er ikke store og vi må på forhånd sende inn beskrivelse og kostnadsoverslag over de arbeider som ønskes utført. Vi er derfor glad for tips fra såvel aktive som pensjonerte vegtjenestemenn som har kjennskap til gjenstander som kan ha museal interesse.

Men, nå skal vi ikke unnlate å nevne noe av det som er gjort på dette området. For litt har vi da gjort her også. Pensjonert overingeniør Eilif Os har gjort en god begynnelse med et fotoarkiv for vegkontoret. Det er å håpe at vi kan klare å fortsette dette arbeidet. Vi har pusset opp og restaurert flere gamle hvelvbuer i fylket - klenodier som ennå i århundrer vil vise at vi engang hadde folk som kunne sitt håndverk tilfulle. Det gjelder Sørhus bru i Bardu, Kalvebakken bru i Ramfjord ved Tromsø og Langvasselv bru ved Sagelvatn i Balsfjord. På programmet videre står Laberg bru i Gratangen og Laberg bru i Salangen som vi håper å få restaurert i 1987. Vi har også registrert, og vil restaurere gjenværende km-støtter på vegstrekningen fra Målsnes til Moen, og eventuelt på strekningen Sjøvegan-Bardu.

Vegstikka
Av Jan Pettersen,
personalseksjonen



Kobberyggen 1920. Fra høyre: Håkon Kollen (senere oppsynsmann), Kåre Kollen, Harald Bratli, Hagerup Sørflaten, Movinkel og Isak Steinsund.

Av større materiell - om ikke så gammelt - har vi en RACOPETER snøfreser på belter fra 1942 som er opppusset og står på en sokkel utenfor Storslett vegstasjon. Den har gjort tjeneste på Kvænangsfjellet helt fram til 1960.

Restaurering av gammel vegsløyfe i Skibotndalen måtte oppgis p.g.a. protest fra reindriftsorganisasjoner. Denne saken blir trolig gjenopptatt sentralt.

Som sagt, noe har vi da gjort, men vi er mottakelig for tips om det er noen som vet av saker og ting. Det kan være gamle fotos som har tilknytning til vegvesenet - gjerne med beskrivelse av saken det gjelder, evt. navn på personer om det er noen som kjenner disse.

Ta en opprydding i hukommelse og fotoalbumet!

Kontakt kan tas med artikkelforfatteren.



— Det var min kone som satt i baksetet og dirigerte meg, så det er best hun forklarer hendelsesforløpet.

Riktig arbeidsvarsling!

Vi må skilte slik at trafikantene lett forstår trafikkbildet. Det gir tryggere forhold - både for trafikantene og vegarbeiderne.

Vi har få erstatningskrav som kan tilbakeføres til mangelfull arbeidsvarsling. Men dette er ikke ensbetydende med at arbeidsvarslingen er fullgod.

Det er Hans A. Karoliussen som sier dette. Karoliussen er juridisk saksbehandler ved vegkontoret, og er mye engasjert i problematikken omkring riktig arbeidsvarsling.

—Varslingen er blitt bedre - særlig på utbedringsanlegg av større og mer stasjonær karakter, men det stilles krav til korrekt arbeidsvarsling uavhengig av arbeidets størrelse eller bevegelse.

Om at arbeid utføres i anleggs- eller vedlikeholdsregi er uten betydning i denne forbindelse - kravet til riktig arbeidsvarsling er det samme.

Dette gjelder også for arbeider utført av entreprenør. Her forestår entreprenøren arbeidsvarslingen, men det er vi som har kontrollansvaret med at varslingen er i samsvar med forskriftene.

Karoliussen sier videre:

—Det er fra sentralt hold utarbeidet standard varslingsblanketter for de mest vanlige arbeidsoperasjoner. Der vi ikke har slike planer må vi fortsatt tegne varslingsplanen på egen skisse. Videre er det utarbeidet standard vedtaks/varslingsblankett som skal brukes i tilknytning til varslingsplanen. Dette burde gjøre det rent papirmessige arbeidet i varslingsprosessen ve-



Og «arbeidsmann»-skiltet skal bare være oppe når det er arbeidere på vegen, ellers skal det ned.

sentlig enklere, men det er den praktiske gjennomføringen ute på arbeidsstedet som synes å svikte noe.

Det syndes også noe når det gjelder å orientere berørte parter om pågående vegarbeider. Her kan nevnes at varslingsplan/vedtak alltid skal sendes politiet når det benyttes forbuds og påbudsskilt. Videre skal politi, brannvesen og ambulanse varsles om forhold som innebærer stengning av veg eller som vesentlig reduserer trafikkavviklingen.

På anleggssiden synes som nevnt arbeidsvarslingsprosessen å være kommet igang. For vedlikhold gjenstår en del, noe vi vil forsøke å få rettet på i løpet av høsten.

Varslingen må vise den aktuelle arbeidssituasjonen

Når det foregår arbeider på selve vegbanen fører dette til endrede forhold for bilistene. Det kan være innsnevring av kjørebanelen, eller det kan være annet som avviker fra normale forhold. Da er det viktig at bilistene får nødvendig og riktig informasjon i god tid om det som er i vente lenger framme på vegen.

Det er distriktsleder Dagfinn Brønnlund-Nielsen som sier dette.

—Skilte vi godt nok?

—Selv om dette med arbeidsvarsling er blitt mye bedre i de senere år, er vi ikke helt fornøyd ennå. Skiltingen varierer endel i kvaliteten. Den dekker ikke alltid den aktuelle arbeidssituasjonen. Det ser vi f.eks. ved utbedringsarbeid som «beveger» seg. Vi kan ofte se at skiltet om «innsnevring av vegbanen» f.eks. ikke forflyttes etter som arbeidet skrider frem.

Det er oppsynsmennene som har ansvaret for den daglige skiltingen. De har den nødvendige kompetansen. Men hovedansvaret ligger hos den stedlige vegmester. Reglene er omfattende og skilting er nærmest et fag for seg selv i vegarbeidsdriften.

Vi har stor trafikk i sommermånedene og mange utenlandske turister som vegfarende. Turisttrafikken øker fra år til år - det er viktig at trafikkbildet er lett å forstå.

Telefax

Alle vegstasjonene vil nå i likhet med vegkontoret få installert Telefax. Det vil lette kommunikasjonen internt i vegvesenet og også mellom vegvesenet og andre instanser.

Vegkontoret har hatt Telefax i bruk hele vinteren. Maskinen er foreløpig plassert i vedlikeholdsavdelingen. Vi regner med å kunne yte hurtigere saksbehandling med Telefax. Dette er viktig - ikke minst i vegmeldingstjenesten og kontakten med Norges Automobil Forbund.

Med Telefax kan vi sende all skrevet tekst, kart, skisser, tabeller o.l. fra et sted til et annet ved hjelp av telefonen. Den som sender og den som mottar har hver sin maskin. Skriften blir gjort om til elektriske signaler som sendes gjennom telefonlinje fram til mottaker. Der blir signalene gjort om til skrift igjen.

Vi setter det skrevne inn i maskinen og ringer på vanlig måte telefaxnummeret til adressaten. Adressaten mottar kopi av det vi sender og markerer det med en kort kimming i telefonen. Ved dispensasjoner, annonser og meldinger og brev med tidsfrister kan det være godt å ha Telefax.

Foruten at det går hurtig, unngår vi unødige prat og med skriftlige meldinger unngår vi lettere misforståelser.

Og sist, men ikke minst, det er slett ikke dyrere enn vanlige telefonsamtaler, får vi opplyst.



All skrevet tekst kan sendes med Telefax. Fra Tromsø Vegstasjon, telefax nr. 74 516

Om ferjeavhengighet

I forbindelse med NVP-revisjon for 1990-93 har vegsjef Herleiv Solberg blant annet laget et arbeidsdokument som går nærmere inn på ferjeavhengigheten i Troms fylke.

Vi gjengir sammendrag av temahefte nr. 1 hvor dette problemet er nærmere belyst.

Sammendraget er basert på at Skjellandsforbindelsen og Kvalsundforbindelsen blir ferdig før 1990, og at Mårsundforbindelsen blir ferdig før 1994.

«1. Basert på folketelling pr. 1/11-1980 vil det pr. 1/1-1990 i Troms fortsatt være 11.013 = 7,5% av folketallet som er totalt avhengig av ferje, og ingen omkjøringsmulighet.

Tilsvarende tall for Møre og Romsdal var i 1984 69.000 personer = 29%.

Det er sannsynlig at i tillegg har såvel Nordland som Hordaland, muligens også Rogaland og Sogn og Fjordane høyere tall enn Troms. I konkurransen om avløsningssprosjekter ligger Troms neppe bedre enn på 6. plass i landet.

2. Folketallet på disse aktuelle områder i Troms ser ut til å ha gått tilbake med 4,7% i perioden 1980-1985.

3. Mårsundforbindelsen blir etablert i 1990-93, og skaper fast forbindelse for ytterligere 2.469 personer = 1,7%, og videre kan 3.088 = 2,1% lengre inn i framtiden regne med fastlandsforbindelse.

4. Altså kan ca. halvparten = 5.557 personer av de 11.012 «totalt ferjeavhengige» pr. 1/1-1990 få fastlandsforbindelse i framtiden.

5. Den restende halvpart - 5.447 personer - kan neppe regne med fastlandsforbindelse i uoverskuelig framtid.

6. Dersom en måler investeringer i kr. pr. innbygger ser det hittil ut som fylkeskommunen har et langt høyere ambisjonsnivå for sine prosjekter enn staten har for sine.

7. Av allerede «landfaste» områder kan som viktige forkortingsprosjekter nevnes veg/bru fra Kjosens til Hov (for Lyngenhøya) og Ryaforbindelsen.

8. Av tilknytning «øy til øy» men dog ikke landfast, fører alle til Grytøy, nemlig bru fra Bjarkøy og Sandsøy samt Toppenevegen, som alle er dyre prosjekter pr. innbygger.

9. De prosjekter som kan løses, nevnt foran under pkt. 3,4,7 og 8, utgjør samlede kostnader på 1.150 - 1.200 mill. kr., eller ca. 2 hele NVP-rammer.

Disse prosjekter må derfor i prioritering konkurrere med

- akseltrykkforsterkning
- trafiksikkerhet
- snøskredssikring
- byproblemer
- stamvegutbedring m.m., så det er i dag umulig å si når de kan gjennomføres.»

Sakset fra Teknisk Ukeblad nr. 10/86

Historieløst Vegdirektorat

I den tid noe opphetede debatt om bompenger som finansieringsform kan det kanskje være på sin plass med en liten historisk oppfrisking; Bompenger er ingen ny oppfindelse, den feiret faktisk 200-årsjubileum for kort tid siden.

Ifølge Vegdirektoratet var den første bompengefinansierte veiforbindelse i Norge broforbindelsen mellom Nøtterøy og Tjøme fra 1786 da den dansk-norske kongen Christian VII skrev under en «Forordning om Bompenges Erlæggelse paa de nye Landeveie, som deels allerede ere ferdige, deels begynte og herefter anlægges». Denne forordning krevde mange sider i protokollen, og det ble blant annet krevet en fysisk bom. For bondevogn med hest var prisen en skilling (2 øre), kom man med tospann og finere vogn steg prisen til 5 skilling. En gris kostet en halv skilling, men de måtte ha ring i nesen for å få lov til å passere, hvis ikke kostet det 16 skilling i bot, plus forpleining av den arresterte grisen.

Kommentar: Ideen går til Bjarne G. Nilsen, som strever med samme problemet i Tromsø by.



Et nytt ferjesamband ble åpnet i juli måned. Det var sambandet Bellvik-Vengsøy i Tromsø kommune. Vi har bygget to stålpelekaier, som tilsammen kostet ca. 8 mill kroner. Stålpelekaiene er forøvrig de eneste i Troms fylke.

Premierte forslag

Denne gang er det administrasjonssekretærene på vegkontoret som har vært mest kreative. De tre jentene strøk av med kr. 4.000,- i premie.

Nå håper vi ideene blir satt ut i livet. Ellers er det liten vits i å komme med forslag, sier de.

Bedre publikumsservice

Ann-Sylvi Hansen, fikk kr. 1.500,- i premie for sitt forslag om oppsett av skilt på fronten av ekspedisjonen som tydelig viser publikum at de er kommet til Statens vegvesen.

Forslagsutvalget mente ideen var god. Den vil lette publikum for unødig leting i lokalene.

Penger å spare

Norun Isaksen forslo å opprette en avtale med postverket om svarsendinger for arbeidstillatelser og kjøpekontrakter. Vegvesenet sparer penger på ordningen, og forslaget er nå tatt i bruk.

Premien ble på kr. 1.000,-.

Spørreskjema

Liss Lauritzen har utarbeidet et spørreskjema til de som slutter i vegvesenet. På den måten kan man få kartlagt årsakene og også få vite om det er noe som kan gjøres for at vegvesenet kan holde på sine ansatte.

Forslagsutvalget mente tanken var god, og ga henne premie på kr. 1.500,-.



Og premien gikk til..., diamantring til Ann-Sylvi Hansen (til venstre), redningsvest, kikkert og koffert til Liss Lauritzen, og Norun Isaksen hadde gressklipper øverst på ønskelista.

Deksel over bilvektene

Guttene i biltilsynet har også vært smarte. Marvin Karlsen og Ernst Selvik ved biltilsynet i Harstad har hver fått kr. 1.000,- i premie for sin gode ide.

Biltilsynsstasjonene i Harstad har fått nye vekter. Det har vist seg at avlesningsmålerne med glassdeksel er utsatt for ytre påvirkninger fra bilhjul og andre påkjenninger.

Forslagstillerne har derfor laget et deksel over avlesningsinstrumentet av vannfast finerplate. Denne ordningen virker som et lokk og kan vippes opp for avlesning og tilbake under transport og fare for skade.

Varslingsrutiner ved midtstripmaling

Utvalget har merket seg forslaget til Jan Arve Westvik, Nord-Trøndelag, om nye varslingsrutiner ved midtstripmaling. Utvalget mener at forslaget bør tas i bruk i Troms, og at det blir plassert folk som deler ut brosjyren til trafikanter som passerer stedet hvor midtstripmaling pågår.

Nye medlemmer i utvalget

Vegmester Ernst Hansen er nyvalgt formann, Martin Eriksen nestformann og Hans M. Figenschau og Karl Erik Andreassen medlemmer. Loyd Lauritsen er sekretær.

—Hvordan går det med alle de gode ideene som kommer inn? Vi spør formannen Ernst Hansen.

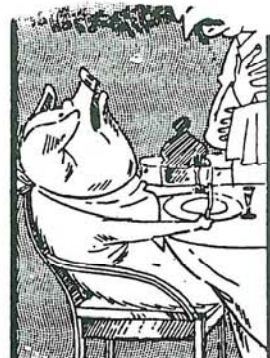
—Jeg er ny i utvalget, men jeg har inntrykk av at de fleste forslagene blir satt ut i livet. Ofte er de tatt i bruk før premiering. De fleste forslag er jo anbefalt av de respektive avdelinger. Oppfølging og tilbakemelding burde nok vært bedre.

Vi sender forøvrig alle premierte forslag inn til det sentrale forslagsnemnda. Her kan det være sjanse for ny premie.

Tikkanen



Det spiller ingen rolle om man har rett eller ikke så lenge man greier å overbevise motparten.



Hva med en liten dram og en øl, litt surkål, en tanke sennep, noen kokte poteter og etspeil?

Biltilsynets ledere på skolebenken

Biltilsynet må i større grad enn tilfellet er i dag — gjennomsyres av resultatorientering.

Vi må bli mer opptatt av å gjøre de riktige tingene (resultater) heller enn å gjøre tingene riktig (regelorientering).

Dette var - noe forenklet - hovedbudskapet i mellomlederopplæringa for Biltilsynet i Troms som ble utviklet på Sjøvegan i mai i år.

Målgruppen for kurset var stasjonsjefene samt seksjons/funksjonsledere ved stasjonene i fylket.

Av emner som ble gjennomgått kan det nevnes:

- ledelse som motivasjon
- målstyring som ledelsesform
- ledelsesfunksjoner
- driftsplanlegging og driftsoppfølging

Kurset var lagt opp med høy grad av deltakerstyring og diskusjonene var både lange og givende.

Ledelses driftsplanleggings- og oppfølgingsansvar ble viet stor oppmerksomhet. Dette har sin bakgrunn i at Biltilsynet i Troms fra 1986 har lagt opp til et system hvor stasjonene skal fremstå som selvstendige resultatenheter hvor det forutsettes utarbeidet stasjonsvise driftsplaner for året. Rammen omkring driftsplanene er Biltilsynsavdelingens Årsprogram hvor hovedprioriteringene angis. Hvert kvartal foretas det en oppfølging av driftsresultatene med utgangspunkt i driftsdata som angir såvel produksjon (antall kontroller, førerprøver m.v.) som ressursbruk (dagsverk medgått til de ulike aktivitetene).

Hensikten med kurset var å gi ledelsen såvel en teoretisk som praktisk ramme omkring det å utøve ledelse i en situasjon med krav til dokumentasjon av resultater heller enn aktiviteter.

Det er imidlertid grunn til å understreke at kurset bare er starten på en prosess som må følges opp i det praktiske arbeidet på stasjonene.

Målet med opplæringstiltaket er først nådd når vi i biltilsynet erkjenner at spørsmålet ikke er om vi skal bedrive driftsplanlegging og -oppfølging, men heller hvordan dette skal gjøres på en enkel og rett fram måte.

Bra med opplæring

Vi har spurt konsulent og leder av kontorseksjonen, Odd Helge Jensen, på biltilsynet i Harstad om hans synspunkter på kurset.

—Det var interessant og lærerikt. Opplæring for oss mellomledere kom sent, men godt. Det er å håpe at opplegget er begynnelsen til mer langvarig skoleing, noe det er gitt signaler om. Opplegg, gjennomføring, og ikke minst valg av forelesere var etter min mening bra. Kanskje ble tiden noe knapp for konsulentene Skøvel (EB) og Dyrli (Vegdirektoratet), dyktige fagfolk var det i allefall.

Ja, her var det bare å «suge» til seg lærdom om motivasjon, målstyring, resultatrettet ledelse, resultatområder osv. bygget på forskning og praksis fra arbeidslivet.

Positivt med opplegget var også den fine balansen mellom generell ledelse og det mer spesielle for biltilsynet.

Noe som manglet på en slik førsteopplæring av denne type?

Ja, kanskje mer konkret om våre holdninger til kollegaer, egne og fellesrutiner, private gjøremål og telefo-

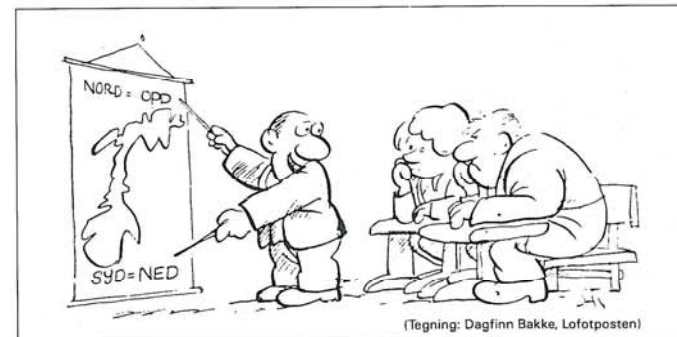
Vegstikka
Av biltilsynssjef
Trond Larsen

ner og hvordan vi utnytter arbeidstiden. Dette har stor betydning både for publikum og kollegaer.

Jeg håper at kurs av denne type gjør oss til bedre og effektive medarbeidere til beste for publikum og vegstaten.



Odd Helge Jensen



(Tegning: Dagfinn Bakke, Lofotposten)



Forberedelsene er i gang. Vi regner med byggestart våren/sommeren 1987. Anlegget omfatter 1,6 km undersjøisk tunnel samt utbedring av tilførselsvegene. Kontrollstaben fra vegvesenet er allerede tilsatt og arbeidet vil bli satt ut på entreprisen neste år.

Detaljplanen er utarbeidet etter godkjent hovedplan og er nå utsendt til høring (offentlig ettersyn og ovenseelse til andre offentlige etater).

Prosjektet er i detaljplanen kostnadsberegnet til 61 mill. kr.

Vegparsellen består av tre deler:
 — Ca. 2,2 km utbedring av eksisterende veg fra Futrikelv (ferjeleie) nordover langs sjøen fram til tunnelåpning på Kvaløya.
 — Ca. 1,6 km tunnel under Kvalsundet
 — Ca. 2,5 km utbedring av eksisterende veg fra tunnelåpning på Ringvassøya ved Nordhellneset til Skulgam (ferjeleie)

Anlegget ligger i sin helhet i Tromsø kommune, men vil også gi fastlandsforbindelse for Karlsøy kommune.

Bompenger når anlegget blir ferdig høsten 1989

Byggestart er satt til våren/sommeren 1987 med ferdigstillelse høsten 1989.

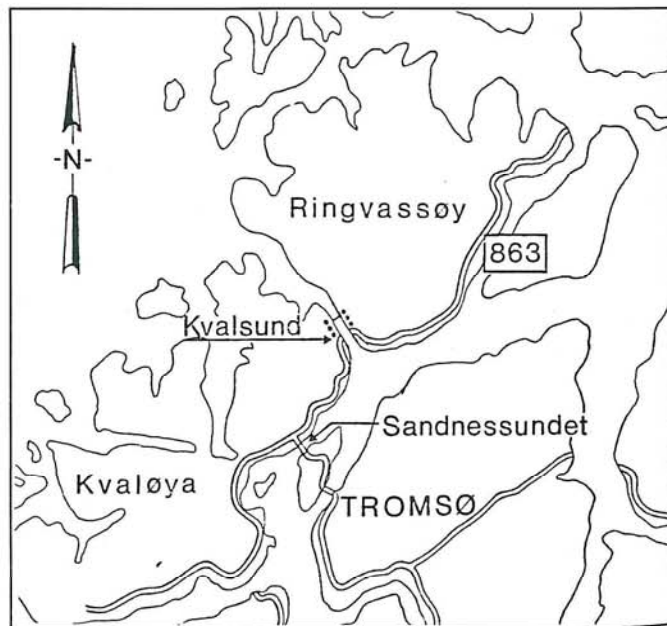
Forventet gjennomsnittlig døgnetraffic (ÅDT) er i henhold til prognosene ca. 500 kjt. i 1991, derav 10% tunge kjøretøy. Vegklasse II e vil gi en veg-

bredde på 6,5 m for vegen i dagen. Dimensjonerende hastighet 60 km/t.

Selve tunnelen vil få en total bredde på 8 m, inkludert 1 m brede fortau langs sidene. Tunnelen vil bli belyst i hele lengden og bli utstyrt med ventilasjonsanlegg og pumpesystem for utpumping av lekkasjevann fra lavpunktet. Det vil bli støpte portaler ved hver tunnelåpning og eventuell pum-

pestasjon for dreinsvann som kommer ned i og ved tunnelåpningen.

Vegprosjektet skal delvis finansieres med bompenger. Bomstasjonen er planlagt på Kvaløysiden, umiddelbart før tunnelåpningen. Dette vil bli manuell oppkreving fra bod, med oppkreving kun for reisende inn i tunnelen.



Vår første lærling

Vidar Eines fra Tennes i Balsfjord ble første lærling i vegvesenet. Etter 16 måneders læretid kan han avlegge fagprøve i serviceelektronikk. Det var 9 søkere til opptaket, men vi kunne ikke ta imot flere enn en.

Eines startet opp ved Vegsentralen i Nordkjosbotn den 23. juni i år. Nærmeste faglige leder er elektriker Hans Åge Olsen.

Utgangspunktet er at lærlingen skal inn i en ren produktiv stilling og ta del i de ulike, praktiske arbeidsoppgavene fra første dag.

Etter hvert som erfaring og andre vurderinger tilsier, skal lærlingen få flere og flere selvstendige oppgaver.

Vegvesenet har behov for å styrke den tekniske egenkompetansen på fagområdet radiosamband og de nye aktiviteter som er/blir knyttet til dette.

Videre har vegvesenet en generell interesse av at det utdannes tilstrekkelig antall elektrikere for service på 2-vegstrafikk og kommunikasjonsanlegg.

Av tidligere skolegang har Vidar Eines grunnkurs ved elektronikklinje, videregående kurs I i elektronikk, samt videregående kurs II - elektronisk kommunikasjonsteknikk. Den normale læretid er 4 år, men Eines vil få fradrag i læretid for skolegang. Det medfører at han vil kunne avlegge fagprøve allerede etter 16 måneder.

—Vidar Eines, du går inn i historien som den første lærling i vegvesenet i Troms. Hvordan føles det?

—Det har jeg ikke tenkt noe særlig på. Jeg er bare glad for at jeg har fått meg lærling-jobb så nært at jeg kan bo hjemme.

Trives du?

Jeg trives fint og lærer mye nytt — samtidig som jeg får bruke det jeg lærte på skolen. Arbeidet går hovedsakelig ut på montering og reparasjon av VHF-sambandet. I den forbindelse blir det endel reising rundt i fylket, og det liker jeg bra.

—Fornøyd med lønnen?
 Lønnen er bra. Reglene er slik at ved fylte 18 år lønnes lærlingene i samsvar med den stillingen vedkommede fyller, og i mitt tilfelle blir det som spesialarbeider i lønstrinn 9.



Vidar Eines

Norsk vegplan

Vegstikka

Av Bjarne Otterdal, plan

Arbeidet med revisjon av Norsk Vegplan for 1990-1993 er nå i gang. Planavdelinga arbeider med behovsregistrering på riksvegnettet (investeringer). Vedlikeholdsavdelinga skal ta for seg behov for midler til vedlikehold, og vegsjef Solberg har tatt for seg to spesielle problemområder, nemlig ferjeavhengighet og snøskred.

Med disse dataene som grunnlag, skal det utarbeides et såkalt strateginotat. Dette notatet skal kartlegge behov og kostnader for utbygging av riksvegnettet. Notatet sendes Vegdirektoratet, og skal der brukes til dokumentasjon overfor «Høyere makter», og delvis som grunnlag for å vurdere fordelingen av midler mellom fylkene.

For vegkontoret vil strateginotatet være viktig for å sette opp langsiktige målsettinger, og det vil være grunnlag for vårt bidrag til fylkesplanen.

Strateginotatet skal sendes til Vegdirektoratet 1. oktober i år.

Strateginotatet vil være et vesentlig grunnlag i den fullstendige Vegplanen for Troms, og vi vil komme tilbake til notatet i neste nummer av Vegstikka. Den fullstendige Vegplanen (som omfatter alle sider av vegvesenets virksomhet i Troms) skal være ferdig og sendes ut på høring til kommuner og fylkekommuner i 1987.

Norsk Vegplan for Troms skal sendes til Vegdirektoratet på ettermiddagen 1988.

Veg til Skaland

Vi har nå grovplanert anleggsvegene - både fra Bergsbotn og Straumsbotn. Arbeidet med den 1900 meters lange Moa-tunnelen overlates nå til entreprenøren. Det er firmaet Astrup Høyer A/S som begynner boringen i månedsskiftet august/september.

Går alt etter planen er vegforbindelsen til Skaland en realitet i august måned 1987.

Kostnadene er beregnet til 18,5 mill kroner.

Tromsømesssa 1986

Ved årets Tromsø-messe var Statens Vegvesen representert med utforkjøringsulykker som hovedtema.

At dette tema er viktig skjønner vi når 30% av ulykkene i Troms fra 1981-85 er utforkjøringsulykker. I tillegg viser tallene at ungdom fra 18-25 år er overrepresentert i ulykkene.

Denne aldersgruppen er da også en målgruppe vi spesielt vil nå med vår informasjon, sier avdelingsingeniør Knut-Arne Henriksen ved biltilsynsavdelinga ved Statens Vegvesen.

Vegvesenet har i samarbeid med Vegdirektoratet og Trygg Trafikk utarbeidet en informasjonsbrosjyre som heter «Utforkjøring er dumt».

Men vi synes at denne brosjyren alene kan virke som litt tørt stoff, så vi ønsker å gå videre med vår opplysningskampanje. Derfor har vi laget en billeserie som spesielt tar for seg temaet utforkjøringsulykker, sier Henriksen.

Ideen fikk vi fra Trøndelag, hvor Trygg Trafikk, politiet og Forretningsbanken har laget en lignende serie. Vegdirektoratet har også utarbeidet en billeserie, men vi ønsket å lage et eget opplegg med bilder og situasjoner hentet fra vårt lokale miljø. På denne måten tror vi at publikum vil identifisere seg mer med situasjonene. Publikum kjenner igjen veier, steder, folk og miljø, og det hele blir mer realistisk. Utforkjøringsulykker er ikke lenger noe man leser om i avisen, det hender også i nærmiljøet.

Arbeidet med billeserien og arbeidet med hvordan dette skulle presenteres på messen har Knut-Arne Henriksen, biltilsynssjef Trond Larsen og konsulent Oddvar Nilsen stått bak.

Selve ideen måtte først «komme ned på papiret» - slik at det var noe å jobbe etter. Siden måtte de praktiske tingene løses. Det måtte skaffes bil til selve «ulykka», samt en bil til «før ulykka». Storebrand-Norden var behjelpelig med utlån av en skadet bil, og den hele bilen ble lånt av en privatperson. Så måtte det profesjonelle sminkere til. Disse ble lånt fra Norsk Folkehjelp. Politi, brannkorps og redningskjøretøy måtte også til for å gjennomføre prosjektet. 4 ungdommer ble skaffet til veie, og den sporty gjengen besto av Wenke Lise Lind, Steinar Storelv, Jon Berglund og Elisabeth Enoksen. Og kanskje det viktigste av alt - en profesjonell fotograf fra Reklame assistanse måtte til for å levedegjøre det hele. Bare fotograferinga av 12-15 bilder tok 8-10 timer.

Og levedegjort ble det - så til de grader at folk spm passerte «ulykkestedet» på Nord-Tromsøya trodde det var en skikkelig ulykke. De stoppet opp for å hjelpe til, forteller Henriksen.

Selve presentasjonen av bildene var en annen forberedelse. Hvordan nå ut til publikum på rette måten? Vi formet utstillingstekstene som spørsmål til publikum - slik som - Visste du følgende av dette, visste du at uvetting kjøring, kjøring forbundet med alkohol, og for stor fart kan føre til forferdelig utfall?

Og vi avsluttet med bilder som viste statistikk, som sa at vi vet at resultatene er skremmende, og at virkeligheten er verre enn vi på forhånd tror.

Ødelagt MC Ødelagt bil Ødelagte venner Ødelagte liv

Hva er erfaring fra arbeidet med utstillinga og reaksjonene fra publikum?

—Det var en tidkrevende prosess, men artig. Vi synes selv at vi har fått et realistisk produkt, som var fullt på høyde med det Trøndelag har laget og bedre enn den billeserien vi først mottok fra Vegdirektoratet.

Det viste seg også at størst effekt på publikum hadde ungdomsgjengen som ble redusert med 1 etter ulykka,

Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

og at dette er en del av hverdagen for mange. Og der sto de tre gjenlevende utenfor en kjent kirke og kirkegård i lokalmiljøet. Det virker nok skremmende at dette skjedde i nærmiljøet.

Vi synes at vi har nådd fram med virkemidlene, sier Henriksen. — Når vi gikk gjennom billeserien med ungdom som oppsøkte «standen», fikk vi bekreftet det vi mener - nemlig at bilen er et festlokale.

Det vi har prøvd å framstille i serien er det som skjer i ungdomsmiljøene.

Ødelagt MC
Ødelagt bil
Ødelagte venner
Ødelagte liv

Var det spesielt ungdom som oppsøkte messe-«standen»?

—Publikum kom fra alle aldersgrupper, men det var spesielt ungdom som var interessert i å fylle ut skjemaene vi hadde lagt ut. Det var en form for førerprøveskjema, som også hadde direkte tilknytning til utstillinga. I tillegg



Fra Vegvesenets «stand» på Tromsømesssa.

til de vanlig førerprøvespørsmål hadde vi flettet inn litt tekst og statistikk med påfølgende spørsmål. På den måten fikk vi også ut en del informasjon.

Det utrolige er at vi fikk inn ca. 700 utfylte skjemaer. Det viser absolutt at vi har klart oss bra i konkurransen med knivdemonstrasjoner, symaskiner, pøler og bøker.

Og Henriksen sier at han vil påpeke at de representanter vegvesenet har hatt på messen, har vært virkelige gode ambassadører for etaten. Uten deres innsats hadde ikke messen vært det samme.

Hva gjør vi etter messen?

Er opplysningskampanjen over med denne messen?

—Nei, utstillinga er gjort tidløs. Budskapet vil alltid være aktuelt, og vi vil i en årrekke kunne reklamere for faren ved utforkjøringsulykker, sier Henriksen.

—Vi skal nå lage en brosjyre som skal være et supplement til utstillinga. Brosjyren skal vi trolig lage i samarbeid med et forsikringselskap og NAF.

Vi ønsker også å lage brosjyren slik at den kan brukes som læremateriell i skolen i trafikkundervisning.

—Vi må inn i ungdomsmiljøene, sier Henriksen. Vår målgruppe er aldersgruppen 18-25 år. Det betyr at vi gjerne må begynne med opplysning i grunnskolen, men i første rekke ønsker vi å tilby billeserien med brosjyremateriell til kjøreskoler, videregående skoler og Forsvaret.

Utstillinga er mobil og ferdig til å sendes hvor som helst - og den vil nok ha en annen effekt alene, enn når den konkurrerer på ei stor messe sammen med andre mer lokkende tilbud.

Tiltak mot utforkjøringsulykker

Statens Vegvesen, Vegdirektoratet og Trygg Trafikk har utgitt et informasjonshefte om utforkjøringsulykker som heter «Utforkjøring er dumt».

Dette heftet tar for seg både årsaker til ulykkene og en rekke tiltak som kan gjøres for å hindre slike ulykker.

Informasjonsheftet sier også at i løpet av 1986 skal det settes i gang en rekke tiltak mot utforkjøringsulykker. Tiltakene er et ledd i myndighetenes handlingsprogram for trafikksikkerhet, og inngår som hovedtema i 1986 i en langtidsplan for trafikksikkerhetsinformasjon. Bak denne langtidsplan står Samferdselsesdepartementet, Justisdepartementet, Vegdirektoratet, Statens informasjonstjeneste, Sta-

tens edruskapsdirektorat og Trygg Trafikk.

Virkemidlene skal både omfatte fysiske tiltak på vegnettet, som f.eks. bakgrunnoppmerking, tiltak innen opplæringssektoren, som f.eks. større vekt på å belyse ulykkesårsaker overfor kjøreskoleelever og informasjonsaktiviteter.

Tiltakene retter seg i første rekke mot ungdom i alderen 18-24 år. Denne aldersgruppen er overrepresentert på ulykkesstatistikken når det gjelder denne ulykkeskategori. Målet for tiltakene, som gjelder både bil og motor-

sykkel, er å redusere antall utforkjøringsulykker med 300 i 1986.

Det understrekes imidlertid at det ikke skal settes i gang noe korstog mot ungdommens livsstil og kjøreglede. Det er de uheldige følgene av kjøreglede som skal reduseres. Det er derfor viktig å øke ungdommens selvinsikt og villighet til å fortelle om sin erfaring og kunnskap for andre.

På forsida av informasjonsheftet lyser det mot oss i rødt: «Ødelagt MC, ødelagt bil, ødelagte venner, ødelagt liv». La ikke dette bli en realitet i framtida.

Utforkjøring er dumt

Vegen er vår arbeidsplass

I samarbeid med Norsk Arbeidsmandsforbund har Statens Vegvesen produsert en minibrosjyre med tittelen «Vegen er vår arbeidsplass».

I tiden framover vil brosjyren bli delt ut til bilister i forbindelse med arbeid på vegen.

—Vi opplever nå at mange eldre vegarbeidere vegrer seg for å fortsette med arbeid på sterkt trafikerte veger. Dette gjelder erfarne vegarbeidere som ikke lenger makter stresset og utryggheten knyttet til en arbeidsplass midt ute i en stadig rære og mindre hensynsfull trafikk. Dette sier bl.a. hovedtillitsmannen for vegarbeidere i Statens vegvesen i Akershus, Johan Klunderud i en pressemelding utgitt av Vegdirektoratet.

I brosjyren heter det blant annet «Kvaliteten av arbeidet vårt er avhengig av at vi får sperret av arbeidstedene mens dekket blir lagt og tilstrekkelig avkjølt» og «Vi har - som deg - behov for en sikker arbeidsplass. Vi ber deg derfor kjøre forsiktig forbi arbeidstedet».



Krattrydderen

Det går fort unna der krattrydderen BUSKIS er i arbeid. Ca. 5 km veg kan den renske pr. dagsverk. Maskinen er den eneste av sitt slag i Norge.

Det er første sesong vi har denne typen i bruk. Maskinen stasjoneres på sentralverkstedet i Nordkjosbotn.

Hilmar Nilsen fra Storsteinnes er fører. Han har drevet på siden tidlig i mai måned, og han regner med at sesongen varer til sneen kommer for alvor en gang i oktober.

Da Vegstikka traff han på rv. 87 i Tamokdalen sist i august, hadde han rensket grøftene på E6 fra Finnmark grense i nord til Fossbakken i Lavangen i sør. På Senja hadde han også vært. De mest trafikkerte veger blir tatt først.

—Det går raskt unna med den nye krattrydderen. Ved vanlig trafikkskog kan den renske en stripe på 20-30 km. pr. dag. Da rensker den bare i to meters bredde. Det vanlige er 2 eller 3 striper på hver side. Og 5 km veg pr. skift klarer vi fint, sier Hilmar Nilsen.

—Der det bare er gress, er kapasiteten enda høyere. Da kan den klare 35-60km pr. skift.

Vi rensker grøftene etter samme prinsipp som friseren, stusser toppene først, og klipper i flere omganger.

—Vi rydder for å høyne trafikksikkerheten. Men vi legger også vinn på at det skal bli pent. Større trær lar vi stå igjen. Enkelte steder står trærne langt fra vegen, mens grenene strekker seg inn mot vegbanen. De trekkes mot den opplyste flaten. Ofte er dette svært sikthemmende og trafikkfarlig. Men vi kutter ikke grenene med krattrydderen. Det vil bli for stygge sår. Det er hver enkelt vegmester på stedet som sager og rydder dette.

—Dere kjører på skift. Hvem er den andre sjåføren?

—Dessverre er det bare en som kjører fast. Slik det er nå, kommer en ny mann på fra hvert vedlikeholdsområde maskinen befinner seg i. Det beste hadde vært om vi var to faste sjåførere. Det tar tid til å venne seg til maskinen. Likevel burde det vært en mann fra hvert område til saging, rydding o.l. - i allefall de første sesongene.

Vi må regne med rensk hvert 4. og 5. år.

—Jeg trives utmerket med dette arbeidet. Selv om grunneierne ikke alltid er like blide. Enkelte mener at kratt og trær skal vernes. De tar av for støy o.l. Nå eier vegvesenet vanligvis 3 meter grunn fra vegkant der det ikke er

grøft. Er det grøft, eier vi oftest grøftene, pluss en meter fra skråningstopp. Vi holder oss til dette.

Ellers er det mange former for grøfte å ser - alle er ikke like pene.



Hilmar Nilsen

Transportplan for Tromsø

Situasjonsrapport

Vegstikka

Av Bjarne Otterdal, plan

Det vesentligste som har skjedd siden forrige nummer av Vegstikka, er at noen av de 6 temagrupperne har levert sine rapporter til Transportplanutvalget.

Når det gjelder trafikkteilinga og bearbeidelsen av trafikkdataene, har konsulenter hatt problemer med EDB-programmet. Denne delen av transportplanen er derfor forsinket. Det synes nå som problemene er overvunnet, og det er snart klart for kjøring av alternative vegnett. Denne delen av trafikkundersøkelsen vil ha avgjørende betydning for det endelige resultatet av transportplanarbeidet. Det er her det framtidige hovedvegnettet blir fastlagt. Mellom anna gjelder det fremtiden for Stakkevollvegen (tunnel?) og framtidig ny fastlandsforbindelse.

Transportplanen skal være ferdig november/desember '86. Den skal deretter behandles politisk i Tromsø kommune.



Henning Sunde (i midten) var med i sekretariatet for transportplanutvalget fra byplankontoret. Han er nå tilsatt som veg- og trafikkplanlegger hos oss, men vil fortsette å arbeide med transportplanen for Tromsø by.

Byggeutvalg i vegvesenet

Vegstikka

Av Wiktor Eriksen, sekretær i AMU

Hovedverneombud Charles Hermansen har foreslått at det bør opprettes et byggeutvalg i forbindelse med at det foregår endel byggevirkosomhet i vegvesenet.

Arbeidsmiljøutvalget behandlet dette som sak i møte 18.3.86, og vedtok at slikt utvalg skal opprettes.

Driftssjef Mathisen har utarbeidet retningslinjer for byggeutvalget (som er et underutvalg av AMU) for behandling av byggesaker etter Arbeidsmiljølovens §19. Disse er som følger.

1. Byggeutvalg - funksjon

Ved bygging/ombygging av kontor/driftsbygninger/varige produktionssteder/brakkeleire behandles byggesaker av et byggeutvalg. Byggeutvalget er et underutvalg under arbeidsmiljøutvalget. Det skal sørge for at de lov- og avtalefestede krav om ar-

beidsmiljø og brukermidvirkning ivaretas.

2. Utvalgets sammensetning

Utvalget sammensettes slik:
1 representant for ledelsen (oppnevnes av leder for den avdeling som står for byggearbeidet)

1 representant for arbeidstakerne (oppnevnes av arbeidstakernes tilitsmann).

Verneleder

Ansvarlig avdelingsleder sørger for at utvalget trer i funksjon når en byggesak skal fremmes.

3. Midlertidige bygg

Brakkeleire, anleggskontor, anleggsværksteder o.l. som settes opp midlertidig, men for mer enn ett år, behandles av det samme utvalg. For brakkeleire og verksteder skal utvalget, når det trer i kraft, samtidig underrette hovedtilitsmannen om byggeplanene (i.h.h. til særavtalens §21).

Spisebuer, redsskapskur o.l. som settes opp for korte perioder om gangen, skal ikke behandles av utvalget.

4. Vedlikehold av bygninger

Vanlig vedlikehold av bygninger behandles ikke av utvalget, med mindre det utføres tiltak som fører til endret bruk eller endrede arbeidsforhold for brukerne.

5. Viderebehandling av utvalgets arbeid

Utvalgets konklusjoner i den enkelte byggesak legges fram for arbeidsmiljøutvalget for endelig godkjenning. Arbeidsmiljøutvalget skal også ta standpunkt til evt. dissenser i byggeutvalget.

Byggeutvalget trer i funksjon ved neste byggesak som fremmes.

Forbered deg til pensjonist

Det første kurset i «Forberedelse til pensjonsalderen» for vegtjenestemenn i Troms ble holdt i tiden 28.4. - 30.4. 1986. Kurset gikk av stabelen på Bardu Motorhotell. Det var tilbud til alle som fylte 60 år i 1968 og eldre. 36 av disse kom med på dette første kurset - herav 22 med ektefeller. Vi tar sikte på å utvikle et kurs til i løpet av høsten for de som ikke kom med her. Kurset tar sikte på å informere vordende pensjonister om deres rettigheter og krav i sin nye tilværelse, og her kan det være godt å ha sin bedre halvdel med, for det angår jo begge.

Det er da også meningen at disse kursene skal bli regelmessig, om ikke årlig. Som internatkurs får man også god anledning til å friske opp gamle minner med arbeidskamerater om kveldene.

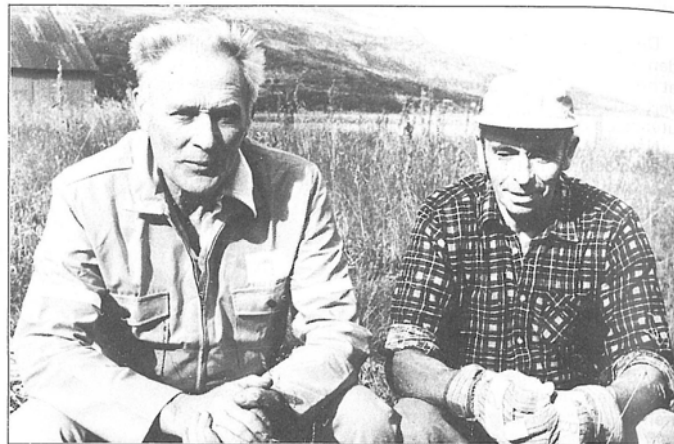
Vi har spurt tre av kursdeltakerne om deres synspunkter.

Anny Bjørklund som er kokk i Åsegarden brakkeleir, sier:

— Først vil jeg si at det var veldig trivelig å bo på hotell og bli oppvartet med god mat og godt stell. Og der var mye å lære. Mye som man ikke har



Anny Bjørklund



— Årene går fort, sier Hans Richardsen (til venstre) og Bernhard Olsen.

tenkt skikkelig igjennom, men som man vet man må ta stilling til før eller siden.

Av foreleserne syntes jeg at overlege Georg Sager som snakket om aldring og helse var interessant å høre på. Likeså sekretariatleder Harald Engelstad som foreleste om planlegging av pensjonisttilværelsen.

Jeg vil anbefale kurset på det beste.

Hans Richardsen og Bernhard Olsen fra Kvaløysletta har begge nesten 40 år bak seg i etaten. De sier:

— Årene går fort. Når vi er på arbeid, blir det ikke snakket om andre ting enn de daglige gjøremål og det vanlige slitet. Det var derfor godt å komme sammen og snakke om pensjonisttiden som snart står for døren.

Bernhard Olsen:

— For en overgang blir det. I alle disse årene har jeg stått opp kl. 05.00

om morgenen. Det kan være bra å forberede seg så overgangen ikke blir så brå.

Det var oppkvikkende å høre at vi har våre rettigheter som pensjonister, både når det gjelder bygging og lån f.eks.

Hans Richardsen:

— Det blir en omstilling for ektefellene også. Derfor var det bra at de også kunne være med. De var like interesserte som oss. Kona noterte ned mange viktige momenter.

— Det eneste jeg savnet var mer konkrete opplysninger om det vi oppnår i lønn og trygd. Dette både under vanlige og mer spesielle vilkår.

De sier begge to:

— Det var trivelig å snakke med tidligere arbeidskamerater. Kurset samlet deltakere fra hele fylket. Et bra kurs som anbefales.

MINNEORD



Med sorg mottok vi budskapet om at **Johanne Marie Labugt** var gått bort. Hun døde 22. juni 1986. Da hadde hun stidd med en alvorlig sykdom i to år.

Johanne Labugt var født på Andøy 26. mars 1924. Hun kom til Tromsø i 1946. Her giftet hun seg og fikk to barn.

I januar 1962 begynte hun ved vegkontoret. De siste årene hadde hun sitt virke på vegsjefens forværelse.

Johanne Labugt var en god kollega som hadde omtanke for sine arbeidskamerater. Vi som hadde den glede å samarbeide med henne i mange år føler savnet av en real medarbeider.

Vi lyser fred over hennes minne.



Johanne Marie Labugt



Wilmar Larsen døde søndag 6. april, bare 55 år gammel.

Wilmar Larsen var fra Sørstraumen i Kvænangen. Han begynte i vegvesenet i 1955 som høvelfører og verkstedarbeider. I de senere år var han tilknyttet lagbiltjenesten. Hele tiden har han vært tilknyttet vegarbeidsdriften i Nord-fylket.

Han var kjent som en dyktig medarbeider og en trivelig arbeidskamerat.

Vi lyser fred over hans minne.



Wilmar Larsen



Roger Tretten døde 28. juni 1986. Da hadde han vært alvorlig syk en tid.

Roger Tretten var fra Storslett i Nordreisa. Han begynte som maskinfører i vegarbeidsdriften i nordfylket i 1961.

Vi lyser fred over hans minne.



Med sorg mottok vi budskapet om at **Arne Hansen** var død, bare 54 år gammel. Han hadde vært syk en tid, men slutten kan likevel overraskende den 18. april i år.

Arne Hansen trådte sine barnesko på Markenes i Balsfjord sammen med flere søsken. Som ungdom ble utfartstrangen stor, og han reiste noen år i utenriksfart før han gikk i land og tok seg arbeid på et sagbruk i Sverige. Da han begynte i vegvesenet for 12 år siden, hadde han lang og allsidig anleggspolis bak seg, vesentlig som maskinkjører.

Arne var en allsidig kar som kunne de meste. Han var lett å samarbeide med og alltid villig til ekstra innsats, også utenom ordinær arbeidstid. I hjembygda Kattfjord på Kvaløya, der han var bosatt med kone og barn, var han aktivt med og arbeidet for felles goder.

Vi vil huske Arne som en dyktig og god kamerat, alliv positiv også i arbeidsmiljøet.

Vi lyser fred over hans minne.

Arbeidskamerater



Arne Hansen



Personality

Tiltredelser

Vegkontoret:

Ingeniør Randi Pedersen ved anleggsavdelingen.



Randi Pedersen

Svein Erik Løvli er tilsatt som kontrollingeniør ved Kvalsundforbindelsen. Han tiltrer 1/1-87.

Ingvald Reiertsen er tilsatt som overingeniør og leder av Kvalsundforbindelsen. Han tiltrer 1. november d.å.

Ingeniør Anni Kari Pedersen, trafikkteknisk seksjon.



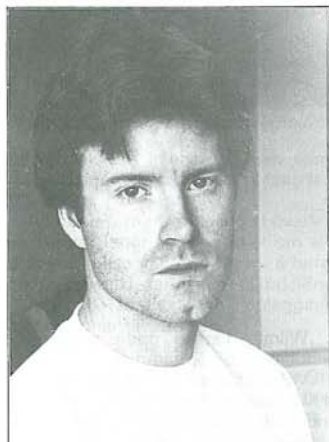
Anni Kari Pedersen

Torbjørn Tronsmoen tiltrer som førstekonsulent og trafikkpedagog 1. september.

Henning Sunde er tilsatt som overingeniør og veg- og trafikkplanlegger. Han tiltrer i oktober.

Torbjørn Jørgensen er tilsatt i den utlyste stillingen som kontrollingeniør i Tromsø-området.

John Ivar Nielsen og Elin Isaksen som ingeniører ved vedlikeholdsavdelingen.



John Ivar Nielsen



Elin Isaksen

Ingeniør Jan-Tore Knutsen, planavdelingen.



Jan-Tore Knutsen

Kjell Vang som sluttet i vår, er tiltrådt igjen, nå som avdelingsingeniør ved vedlikeholdsavdelingen.

Viktor Bergvoll som ingeniør ved Seksjon for grunnerverv.

Økonomisk saksbehandler Anders Paulsen tiltrer 1. september.

Monika Jensen er fast tilsatt som kontorassistent ved Seksjon for felles kontortjenester.



Monika Jensen

Personality

Utedriften:

Anlegg:

Oppsynsmann Toralf Bergseth, Storsteinnes anleggskontor.



Toralf Bergseth

Oppsynsmann Jøran Værtun Jørgensen tiltrer 1/9-86, Storsteinnes anleggskontor.

Oppsynsmann Stig Sørensen, tidligere ved planavdelingen på vegkontoret, Harstad vegstasjon.

Oppsynsmann Hugo Fagermo, Tromsø vegstasjon.



Hugo Fagermo

Avdelingsingeniør Liv Oddveig Nergaard som daglig leder av avkjørselskontoret.



Liv Oddveig Nergaard

Jon Berglund som bud/sjåfør.



Jon Berglund

Biltilsynet:
Petter Andersen er sluttet ved Biltilsynet i Tromsø, og tiltrådt som ingeniør ved Biltilsynet på Finnsnes.

Marit Aspelund er tilsatt i halv stilling som kontorassistent ved Tromsø vegstasjon.



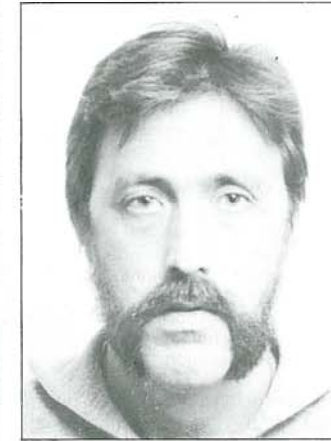
Marit Aspelund

Karl Normann Nilsen, spesialarbeider på Reinøya.

Rolf Solheim, spesialarbeider i vedlikeholdsområde 8, Storstlett.

Trond Arne Kaasen, sjåfør på Kvængangsfjellet.

Eivind Dahlberg, maskinfører i Harstadområdet.



Eivind Dahlberg

Personalnytt

Overføringer:

Arne Rasmussen fra anlegg til vedlikeholdsdriften, formann på Senja.

Agnar Kvernmo fra anlegg til formann i vedlikeholdsområde 2, Bardu.

Arild Åsheim fra anlegg til maskinfører i Grovfjord/Evenskjer.

Utestasjoner:

Avd.ing. Jan Indseth er anleggsleder i Harstad med foreløpig stasjon på Harstad vegstasjon.

Avd.ing. Knut Grimstad er anleggsleder på Finnsnes med stasjon på Finnsnes vegstasjon.

Oppsynsmann Reidulf Broderstad er anleggsleder i Målselv/Balsfjord med stasjon på nyetablert anleggskontor på Storsteinnes.

Avd.ing. Kåre Tune er anleggsleder på Senja med stasjon på Svanelplass vegstasjon.

Endret stasjonering/overføring:

Følgende oppsynsmenn har fått endret stasjonering:

Ivar Bjerkheim, Evenskjer anleggskontor, boks 203, 9440 Evenskjer.

Kåre Liland, 9385 Skaland.

Petter Nilsen, Storsteinnes anleggskontor, 9050 Storsteinnes.

Bjørnar Moen, Storsteinnes anleggskontor, 9050 Storsteinnes.

Halvor Furnes, Storsteinnes anleggskontor, 9050 Storsteinnes.

Oppsynsmann Thor Inge Hole fra anlegg til vedlikeholdsdriften, Nordkjosbotn vegstasjon.

Oppsynsmann Max Hansen fra anlegg til grusproduksjonen, vedlikeholdsdelen, Nordkjosbotn vegstasjon.

Fratredelser

Vegkontoret:

Ole Strømsnes er sluttet som jordskiftetekniker ved Seksjon for grunn- og erverv.

Økonomisk saksbehandler Arve Minde.

Knut Davidsen som overingeniør ved vedlikeholdsdelen.

Avdelingsingeniør Annik Stigen Utby ved maskinavdelingen.

Ingeniør Arnmod Bjørnstad ved planavdelingen.

Administrasjonssekretær Nelly Andresen er fratrudd med pensjon.

Utdriften:

Disse er fratrudd med pensjon:

Richard Mortensen, Badderen

Odd Jakobsen, Soløy

Torleif Lund, Salangsdalen

Kristian Johansen, Gibostad

Ludvig Ludvigsen, Sørvik

Ragnvald Dybvik, Revsnæs

Oppsynsmann Magnar Angell, Finn- fjordbotn

Vegmester Guttorm Henriksen, Nordkjosbotn.

Vi gratulerer!

Påskjønnelser for lang tjenestetid i etaten

25 år i etaten:

Adolf Nilsen, Sjørnes.....1/7-86

Johannes B. Hansen, Skulgam 1/8-86

Med 50-årsdag:

Eivind Vaeng, Surreisa.....13/8

Noralf Martinsen, Laksvatn.....16/8

Gunnar Borck, Soløy, Tønnen.16/8

Sigmund Ingebrigtsen, Karlstad.4/11

Herleif Hansen, Solli, Vangsvik..4/11

Terje Øvergård, Salangsdalen..20/12

Med 60-årsdag:

Hans K. Antonsen, Grønlivn. 118, Harstad.....4/7

Evald Løvås, Takelvdal, Moen....31/7

Jens Rasmussen, Stonglands- eidet.....12/10

Roald Jakobsen Bergmo, Stor- slett.....21/11

Alma Johnsen, Ørneberget 3, Harstad.....7/12



Nelly Andresen på avslutningsdagen — flankert av Martin Eriksen og Herleiv Solberg.

Min hobby

Ole Jakob Olsen er en nevnyttig kar. Til daglig er han oppsynsmann på planavdelingen. I sommermånedene er han mye på stikningsarbeid rundt om i fylket. På disse turene går han gjerne i skog og mark - og ofte på leting etter rikuler - eller kåter - som det egentlig heter. De kan bli til de vakreste boller og skåler om de be- arbeides.

Hva er så rikuler for noe?

Rikuler må være et nord-norsk uttrykk, sa de på biblioteket. Det heter kåter fikk vi forklart. I leksikonet står det «Kart, kuler, utvekster på mange trær. Vedfibrene er da vridd og slyngget om hverandre, så veden får en svært hard og seig konsistens med vakker struktur, og kåtene blir derfor meget brukt til treskurd. De vakreste finnes på bjerk og or, hos or særlig på røttene. Fruktlegemene av visse råtesopper som snylter på trær (kjuker/porosopper) blir feilaktig kalt kåter».

På biblioteket kunne vi ikke finne noen beskrivelse over fremgangsmåten for denne sort treskjæring. Men Ole Jakob kan fortelle om hvordan han gjør det. Kanskje er det ikke vanskeligere enn at vi andre også kan prøve oss.

—Jeg tar oftest rikulene på våren/forsommeren. Da «løyper» barken og er lett å ta av. Kula er som oftest nokså ujevn utenpå, avhengig av hvilket treslag det dreier seg om. Olderkulene er de greieste å arbeide med. De slipper lett barken og er løse- re i veden enn f.eks. bjerk/furu.

Stammen kuttes over og under kula slik at man har «litt å gå på» under den videre bearbeidinga. Når kula er kut- tet løs og barken tatt av, legger jeg den på et mørkt og luftig sted til tørking. Der kan den bli liggende både et og to år, alt etter diameteren på kula. Jo større den er, desto lengre tid går med til tørking.

—Hva slags redskap bruker man så til å hule ut kula?

Det sikreste og enkleste redskap til dette arbeidet er huljern og ei god klubbe. Man bør gjerne ha flere størrelser av huljern, da det ofte kan være vanskelig å komme til inne i kula, særlig på de mindre kulene. Jeg for min del bruker motorsaga til å hule ut med dersom kulene er av det store slaget. Dette foregår på den måten at jeg spenner kula fast på bakken ved å legge to kraftige stokker eller lignende på hver side. Så bruker jeg moderat fart

på saga, fører enden på sverdet ned på kula og svinger sverdet horisontalt til begge sider. Rundingen på sver- denden gjør at man kommer godt til inne i kula. NB! Denne metoden er ab- solutt for erfarne motorsagbrukere. Ved for stor hastighet kan saga slå til- bake og ta beina på deg. Så jeg anbefaler huljern og klubbe for de som vil prøve seg for første gang.

Angående sprekking, så er det en- kelte som koker kulene før de huler dem ut. Barken vil da løsne og kula sprekker ikke etter uthulinga. Det er bare det at hvis kula er av det grove kaliberet, er det vanskelig å få kott

den. Man skal jo ha noe å koke i, og uten tilgang på bryggepanne eller kleskoker blir dette vanskelig å få til.

Vil man så ha kula helt slett innvendig tar man drillen med rund, bøvelig slipeskive og sliper til alle sagskår og hoggmerker er borte.

Jeg kan jo nevne at rikuler kan bru- kes til andre ting også. Enkelte av ku- lene egner seg ikke til skåler da det kan være feil i form av råtne partier o.l. Disse skjærer jeg opp til knivskafte- ner. Særlig olderkulene gir pene knivskaft. Man får nyansene i treet i kombinasjon med den fine rødfargen i olderveden, og det gir en fantastisk dybdevirkning når man, etter at skaf- tet er ferdig bearbeidet, oljer eller lak- kerer dette.

Så, dere som ferdes ut i skog og mark - ha øynene åpne. Kanskje finner dere et praktkeksplar. Men husk - er dere på fremmede enemerker så bør skogeieren kontaktes før kula tas.

Lykke til!



Ole Jakob Olsen med kuler og ferdige boller.