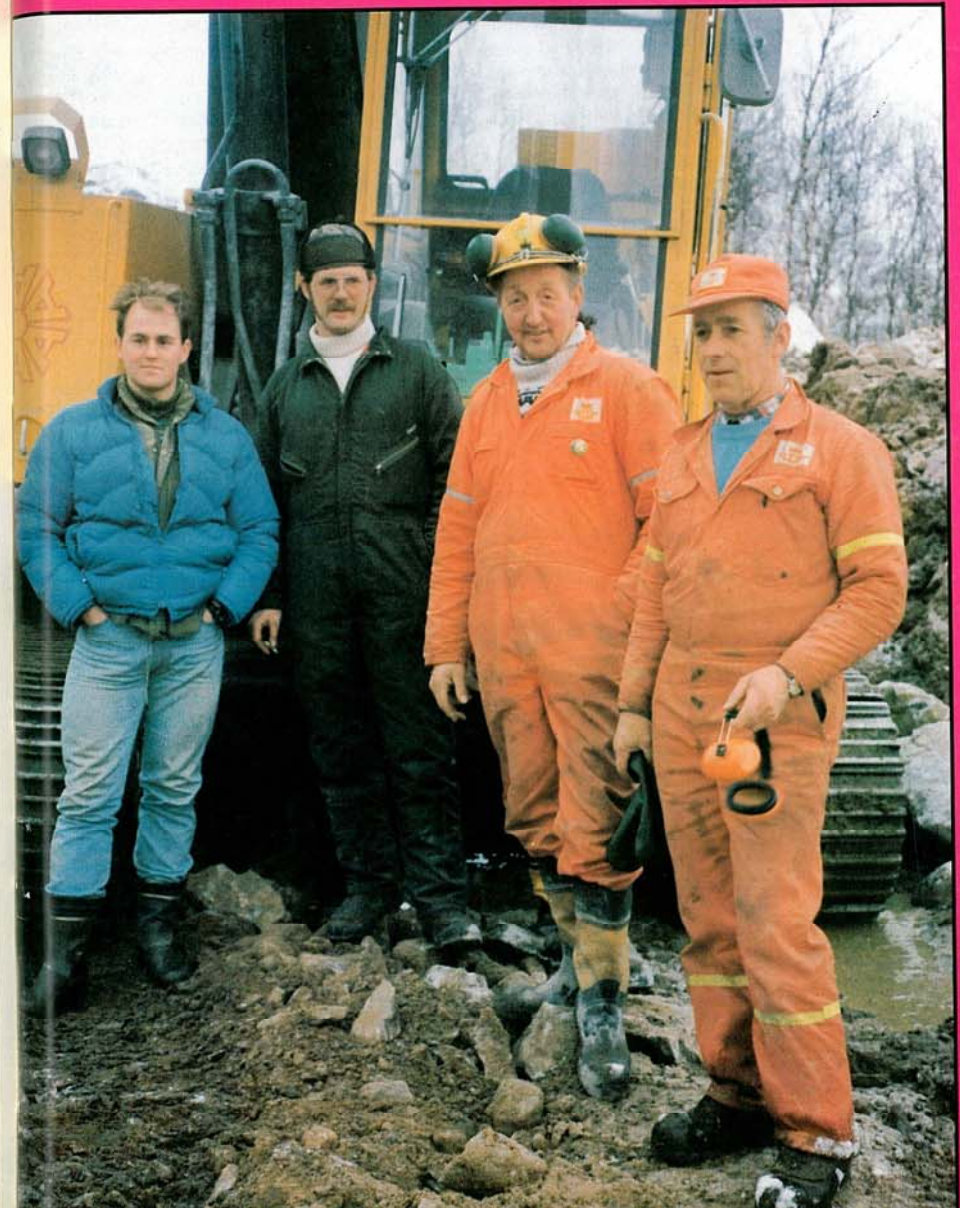


# Vegs ikka

Nr. 3 - 1986

18. årgang



**G  
O  
D  
J  
U  
L**

# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR  
VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr.4 — 1986  
18. årgang

#### Redaktør

Anna Josefsen

#### Redaksjonsutvalget

Lisa Sundstrøm  
Bjarne Otterdal

#### Redaksjonsråd

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

#### Utgever

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

#### Sats og trykk

Troms Trykk A/s, Tromsø

#### Opplag

1450 eksemplarer

## INNHOLD

Året 1986.....	3
Anleggsprogrammet 1987.....	4
Om snøskred.....	5
Ny stasjonssjef på Finnsnes.....	7
Tilbakeblikk på dekkelegging - 86.....	8
Transportplan for Tromsø.....	10
Norsk vegplan.....	11
Obligatorisk opplæring for førere av moped.....	12
Nye rastemøbler.....	13
Vegavleveringer 1986.....	14
Maskiner i kulde.....	15
Nytt laboratorium.....	16
Fra tillitsvalgt til tilsatt.....	17
Anleggs-nytt.....	18
Biltilsynet øker utekontrollen.....	20
Dagbokblad fra Svalbard.....	21
Og turen gikk til Kiruna.....	22
Ny basisstasjon i prøvedrift på Svanfjell, Senja.....	23
Personal nytt.....	24
Sport.....	25
Bare griseflaks.....	26
EDB opplæringa for oppsynet er startet.....	27

# Vegstikka



GODT FULLE

## FORSIDEN

Fra venstre: Steve Sollid, Johnny Jensen, Aksel Jensen og Hans Hansen fra anlegget «Veg til Skaland»

# Året 1986

Snømengden vinteren 1986 var ikke særlig verre enn normalt, men vi opplevde likevel en av de aller verste snøskredvintre. Dette skyldes særlig de spesielle forhold under den første snøakkumulering i desember og januar. De mange, hittil ukjente og voldsomme snøskred skremte oss. Sett i sammenheng med en (heldigvis på få plasser) dalende respekt for vegvesenets stengningsvarsler så vi behov for å utarbeide et eget temahefte for snøskred, som nå er til orientering for/behandling av samferdselsutvalget.

Teledøsningen i år kan betegnes som normal og vi hadde gode arbeidsforhold i sommer.

Den gode sommer ga som resultat at hele det planlagte dekkeleggingsprogram ble gjennomført - med unntak av 8 km på rv. 825 Grov - Nordland gr. på grunn av snø i september, men vil bli lagt tidlig til våren.

Program for utbedring av dårlige fylkesveger for lånemidler ble en ekstra utfordring for vegvesenet i 1986. Årets program for 26 mill. kr er gjennomført uten overskridelser samlet, og med omlag samme antall km utbedret som planlagt, og med 2,6 km = 4,5% mer dekkelagt enn planlagt.

På nåværende tidspunkt ligger det ikke an til overskridelse ved årets utgang på noen av de store bevilgningsposter, men der blir heller ikke beløp av betydning som ikke blir omsatt.

Av betydelige ting i 1986 kan nevnes:

1. En ny parsell på rv. 83 i Breivik er tatt i bruk. Parsellen er kort, men føres ut av randbebyggelse, gir skikkelig vegkryss, og klar adskillelse mellom biler og myke trafikanter, særlig skolebarn til Kila skole.
2. Innfartsveg til Finnsnes i rv. 86 er tatt i bruk fram til Hamna og vil bli helt fullført i 1987.
3. En parsell på E-78 i Lavangsdalen, 3 parseller på E-6 i Takelvdalen og 2 bruer på E-6 i Kvænangen er fullført. Fortsatt satsing på utbedring/forsterkning/dekkelegging av sekundære riksveger.
4. For fylkesvegmidler skjer det for ordinære midler noe mindre, men her kan nevnes:
  1. Fergeleiene på Vengsøy og Kvaløy er ferdig, og trafikk åpning skjedde 14. juli.
  2. Fylkesvegen Ervik - Kasfjord - Borkenes er ferdig utbedret og dekkelagt innen Kvæfjord kommune.

For anleggs- og vedlikeholdsmidler er det i 1986 lagt nye dekker:

På riksveger:..... 33 km  
På fylkesveger:\*..... 85 km

\* inklusive lånemidler

Pr. 31/12-86 er dekkessituasjonen:

På riksveger:..... 1550 km fast dekke = 93,1%  
(bare 115 km grusveg)  
på fylkesveger:..... 910 km fast dekke = 47,8%  
(bare 992 km grusveg)

For vedlikeholdsmidler er det fornyet følgende antall km fast dekke:

Riksveger:..... 192 km  
Fylkesveger:..... 79 km

55,2% av riksvegene er utenom teledøsningen tillatt for 10 tons akseltrykk. Bare 6,1% av fylkesvegene er tillatt for det samme.

Generelt kan sies om vegene i Troms:

1. Vi har hittil holdt det tempo som var forutsatt i NVP for 1986-89. Selv om vi har opptatt noen grusfylkesveger til riksveger, tør vi hevde å ha et bedre riksvegnett enn hva vi hadde for få år siden.
2. På fylkesvegene står det langt verre til. Bevilgningsutviklingen de senere år har langt fra fulgt trafikøkningen, så standarden forringes. Men årets bruk av lånemidler har gitt oss et lite «løft opp av søla», så bare vi kunne få fortsette.

Den tekniske vegplanlegging har til nå gått tilfredsstillende, men en betydelig personellavgang i år skaper vansker.

Pr. 15.10.86 er det godkjent 12 detaljplaner for 76,3 km, og detaljplaner for 233,9 km er under arbeid.

I 1986 er 2 viktige hovedplaner godkjent av Vegdirektoratet. Disse er E6/E-78 Furumo - Hellarberget i Storfjord og rv. 19 Tjeldsund bru - Djuphamn i Skånland.

For tiden arbeides det med 19 hovedplaner med samlet lengde 142,4 km.

Det arbeides med detaljplaner for 25 km gang-/sykkelveg, og byggeplaner for 10 bruer er fullført pr. 15.10.86.

Pr. 15.10.86 var det mottatt 691 søknader om avkjørsel og byggedispensasjon - omlag samme antall som i fjor. Av disse er 49 saker (7%) ikke ferdigbehandlet.

Det har i år skjedd følgende fartsgrenseendringer:

Fra 60 til 50 km:..... 5,825 km (fylkesveger)  
Fra 80 til 60 km:..... 6,540 km (riksveger)  
Fra 80 til 90 km:..... 7,5 km (europaveger)

Våre framtidige perspektiver finnes i Norsk Vegplan (NVP) for 1986 - 89. Bevilgning for 1986 fulgte opp NVP, men St. prp. nr. 1 (1986-87) for 1987 ser ut til å gi en svikt i forhold til NVP på 10-11 mill. kr for riksveganlegg.

De fleste «tunge» anlegg i NVP-perioden er allerede startet.

Her kan nevnes:

- stor omlegging av E6 i Balsfjord
- stor omlegging av rv. 19 i Skånland
- fastlandsforbindelse til Skaland
- omlegging av E-78 Sandvikeidet - Nordberg
- dessuten fortsetter arbeidet med innfartsveger til Finnsnes og Harstad
- trossatt reduseres omfanget av grusveger i det sekundære riksvegnettet.

Vi ser det som svært viktig at vi i 1988 og 1989 får riksvegbevilgninger som fører til oppfyllelse av de forutsetninger som ligger i NVP for 1986-89.

For fylkesvegene har vi nå fått en langtidsplan (unntatt snøskred- sikring). De antydde rammer for langtidsplanen kan vel bli vanskelig å følge opp, men vi håper på fortsatte lånemidler - i første omgang til de aller dårligste vegger - senere også til snøskredsikring.

Vi holder stadig kontakt med Vegdirektoratet om bruk av lønnsfull makter for å beholde teknisk personell med kompetanse. Avgang av teknisk personell er det store problem for vegadministrasjonen i Troms for tiden.

En tildeling av ekstra stillinger i vår til Biltilsynet ga dessverre ikke et forventet og rettferdig resultat for Troms, noe vi sterkt har kritisert Vegdirektoratet for. Biltilsynet har i 1986 hatt en ekstra hard påkjenning p.g.a. stort bilkjøp, men har med beundringsverdige innsats klart dette også.

Vegkontoret er med i transportplanutvalget for Tromsø, og nå er sekretæren for dette arbeid ansatt ved vegkontoret.

Arbeidet er svært krevende, men også interessant fordi det er første gang at vegvesenet for alvor er involvert i et økende trafikkproblem i byer.

Uten de helt store sensasjoner i 1986 kan dog sies at det er summen av de mange og mindre oppgaver innen planlegging, drift, administrasjon og biltilsyn som har gitt et tålig bra resultat, også i år.

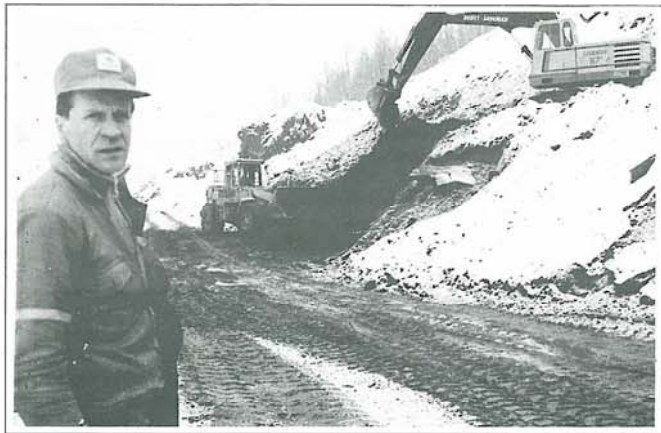
Jeg takker alle for god innsats i 1986 og la oss ta imot de utfordringer som ligger foran oss. Reduksjonen i bevilgninger kan langt på veg holdes i sjakk ved øket innsats for oss alle.

Jeg ønsker alle - også våre pensjonister - en god jul og et godt nyttår! En spesiell hilsen til brøytesjåførene på vegvesenets biler og kontraktørene som må stå i beredskap eller utføre brøyting i jule- og nytteårshelgen.

*Herleiv Solberg*

## Anleggsprogrammet 1987

Stortingsproposisjon nr. 1 for budsjetterminen 1987 om Samferdselsdepartementet gir oss følgende rammer for 1987. Vi må likevel få presisere at budsjettet ikke er endelig klubbet i Stortinget.



Oppsynsmann Halvor Furnes på anlegget Heia - Tømmerelv.

Ordinært over post 30 122,3 mill. kr og over post 31 (jernbanepenger) 35,9 mill kr, tilsammen 158,2 mill kr.

Dette er en reduksjon på 0,8 mill kr fra 1986. Tar vi hensynet til prisstigningen blir nedgangen ca. 9 mill kr.

**Vegstikka**  
Av anleggssjef  
Ingolf Moan

Midlene fordeler seg på følgende veggruter:

**E-6 25,9 mill kr**  
Solli - Heia fullføres med slitelag av asfalt. Stor-anlegget Heia - Tømmerelv går for fullt. Vi tar sikte på å åpne vegen for trafikk høsten -87. På de øvrige parsellene gjenstår bare en del grunnerverv.

**E-78 17 mill. kr**  
Parsellen Kantornes - Storneselv fullføres med slitelag av asfalt. Hovedtyngden av anleggsdriften blir konsentrert om parsellen Sandvikeidet - Nordberg. Det meste av arbeidet vil bli utført i entreprisdrift. Parsellen ventes åpnet for trafikk i 1987.

**Rv. 19: 17,0 mill. kr**  
Arbeidet med rv. 19 startet som kjent opp sommeren -86. Parsellen

Nordland grense - Djuphavn ventes satt under trafikk høsten -88 og hele strekningen ventes ferdig i 1990.

**Rv. 83: 15,0 mill. kr**  
Arbeidet vil i det vesentlige foregå på parsellen Breivika - Kanebogen. Bare restarbeider og grunnerverv gjenstår på de øvrige parsellene.

**Rv. 84: 7,5 mil. kr**  
Parsellen Tennevoll - Åelva fullføres i 1987. Fossbakken - Elvelund bru er dermed ferdig utbedret.

**Rv. 86: 47,0 mill. kr**  
Det er på denne ruta vi har de største bevilgningene. Innfartsvegen til Finnsnes som ble åpnet for trafikk høsten-86 fullføres. På parsellen Islandsbotn - Svanelvplass gjenstår bare grunnerverv. På Straumsbotn - Bergsbotn (veg til Skaland) pågår arbeidet med driving av tunnel for fullt. Gjennomslag ventes i august -87. Dersom alt går etter planene kan vegen tas i bruk ved årsskiftet 87/88.

**Rv. 85B: 6,0 mill. kr**  
Arbeidet på Skjæret - Nordfjordbotn fullføres. Oppstart på Storsteinnes - Skjæret.

**Rv. 86B3: 11,0 mill. kr**  
I tillegg til bevilgninger over statsbudsjettet venter vi å få tilført 13,0 mill kr fra Kvalsundforbindelsen A/S. Totalt 27,0 mill. kr.  
Arbeidet med tunnel under Kvalsundet venter vi kommer i gang til våren. Arbeidene utføres i entrepris. Byggetiden er beregnet til ca. 2 år.

**Spesielle trafikksikkerhets- og miljøtiltak 19,9 mill kr.**  
Følgende prosjekter vil få tildelt midler over denne posten i 1987:

**Rv. 83 Medkila - Kanebogen**  
» 86 G/S- veg Hamna - Valen  
» » Veg over Valen  
» » G/S- veg Silsand  
» » Fortau Hamna - Ørnheimen  
**Rv. 85A G/S- veg Moen - Olsborg**  
» 862 G/S- veg Storelva - Eidkjosen

**Kryssutbedring:**  
Kryss rv. 19/ rv. 83  
» » 825/ rv. 829

**Fylkesveganlegg**  
Det er i skrivende stund en del usikkerheter knyttet til fylkesveg- budsjettet. Vi vil derfor komme med en orientering i neste nummer.



Det blir nye oppgaver for Jan Hugo Haugan, Vangsvik.

## OM SNØSKRED

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

Vi gjengir et sammendrag hvor dette problemet er nærmere belyst.

Det tas her ikke sikte på å gi de endelige forslag til løsninger og prioritering, bare foreløpige antydninger.

Troms er et av 5 fylker i landet hvor snøskred er et stort problem og representerer en betydelig fare for vegtrafikken.

Denne fare øker for hvert år, fordi: - trafikken øker (også betydelig på lavtrafikkerte vegger, hvor kanskje de verste snøskred går), og vi får mer trafikk sent på kvelden, og om natta. - publikum synes i mindre grad enn tidligere å respektere vegvesenet stengning ved skredfare, og vi kriti-

seres for for sein åpning etter skred. Heldigvis ikke overalt.

Ved revisjon av NVP for 1986 - 89 la Vegvesenet i Troms et betydelig arbeid i snøskredproblematikken. Svært lite av dette kom med i St.meld. nr. 58 (1984-85) om NVP 1986-89.

Dette var skuffende for oss, særlig når vi ser hvilken bred omtale som støtproblematikken får. Dette temaheftet er et nytt forsøk fra oss på å få snøskredproblemer mer med i debatt.

Skredarkivet som vi opprettet i 1980 - 81 er ennå langt fra godt nok, men i allefall langt bedre enn det tidligere system (eller mangel på system), og vi er sannsynligvis eneste fylke med et systemisert skredarkiv.

Med videre utbygging kan skredarkivet gi oss sikrere holdepunkt for varsling av skred.

Klassifisering av skred skjer foreløpig bare med hyppighet; hvor vi har 5 klasser:

1. Ofte
2. Årvis
3. I tunge snøvintre
4. Under ekstremt harde snøforhold
5. Sjelden

På sikt bør vi få med mektighet, antall stengningsdager etter skred i løpet av sesongen samt ÅDT.

På 12 av våre riksveggruter er registrert i alt 81 snøskred, og det vil koste ca. 450 mill. kr å sikre disse (2 skred går så sjelden at sikring ansees unødvendig).

På 26 av våre fylkesveggruter er registrert mer enn 90 snøskred, og det vil koste mellom 621 og 780 mill. kr. å sikre disse.

Bare snøskredsikring alene på riksveger vil ta 3 års anleggsbevilgning, og sammen med andre presserende oppgaver vil det ta flere NVP- perioder å gjennomføre sikring.

På fylkesveger er utsiktene langt verre - bare snøskredsikring vil ta 25 - 30 års anleggsbevilgning alene. Sammen med andre høyst presserende oppgaver vil det gå generasjoner for gjennomføring.

Vi må derfor sikre ut fra vegenes viktighet og skredenes hyppighet.

## RIKSVEGER

Stamveger, hyppighetsklasse 1 og 2

Rv. nr.	Antall skred	Sikringskostnad mill. 86- kr
E6	8	44,9

Stamveger, hyppighetsklasse 3 - 5

Rv. nr.	Antall skred	Sikringskostnad mill. 86- kr
E6	27	72,6
E 78	5	5,4
Sum	32	78,0

## DET ØVRIGE RIKSVEGNETT

Det øvrige riksvegnett, hyppighetsklasse 1 og 2

Veg nr.	Antall skred	Sikringskostnad mill. 86- kr
Rv. 19	1	4,7
» 86	3	51,0
» 87	5	27,1
» 91	1	8,1
» 825	1	3,0
» 829	1	12,9
» 850	1	10,0
» 866	2 (4)	58,5
Sum	15	175,3

Det øvrige riksvegnett, hyppighetsklasse 3 - 5

I denne klasse finnes 25 skredpartier med sikringskostnader på i alt 150, mill. kr.

Forslag til prioritering:

1.Rv. 86 til Gryllefjord, (Ballesvikskaret og Gryllefjordbotn).....	51,0 mill. kr
2.Rv. 866 til Skjervøy ( på Kågen).....	42,2 mill. kr
3E-6 mellom Oteren og Birtavarre.....	58,0 mill. kr
4Rv. 866 til Skjervøy (Gjøvarden).....	16,3 mill. kr
Sum.....	167,5 mill. kr

## FYLKESVEGER

## Hyppighetsklasse 1 og 2

Bare 1 rute - Fjordgårdvegen - er registrert i kl. 1, mens 9 ruter er registrert i kl. 2.

Tilsammen koster det å sikre for kl. 1 og 2 i alt 282 mill.kr.

I kl. 2 finnes vegen mellom Alve-

## Hvor bør vi begynne på rikveger ?

Det ville vel være mest naturlig å begynne på stamvegnettet, men likevel mener jeg at vegen til Gryllefjord og Skjervøy (eneste vegmulighet til 2 store fiskevær) bør taes først.

stad og Dale, Tromsdalen - Oldervik, Henrikvik - Tromvik, Finnvik - Skulsfjord, Sifjordura, vegen til Mefjordvær, Laksvatn - Jøvik, Isbergan i Ramfjorden og Skaland - Ersfjord.

## Hyppighetsklasse 3- 5

I klasse 3 og 4 finnes 10 ruter, og

sikringskostnader utgjør 269,3 - 428,3 mill.kr.

I klasse 5 (sjeldne) er 6 ruter med samlet sikringskostnad på 70,2 mill. kr, og det vil ta svært mange år før disse blir sikret.

## Hvor bør vi begynne/ hva prioritere på fylkesveger ?

Her har forsvåvidt fylkestinget allerede ved behandling av NVP for 1986 - 89 i 1984 sluttet seg til vårt forslag, som var:

1. Fjordgårdvegen
  2. Sifjordura
  3. Mefjordbotn - Senjahopen
- som tilsammen utgjør 104,6 mill. kr, og jeg ser ingen grunn til å endre på dette.

I tillegg bør sikring av »Isbergan» på Sørbotn - Andersdal til 15,4 mill. kr vurderes.

## MENS VI VENTER

I Troms må vi leve med vegtrafikk under skredfarlige fjell i mange år.

Mens vi venter på sikring er det viktig at:

- vegvesenet bygger ut/forbedrer sitt skredarkiv slik at vi på sikrere grunnlag kan varsle skred i samarbeid med meteorologer
- vegvesenet fortsatt benytter de stedlige tjenestemenn i driften til bedømmelse av skredfare samt avgjørelse om åpning etter skred
- vegvesenet utvider bruk av lokalradio/trafikkradio for melding
- publikum respekterer vegvesenets avgjørelse, samt reduserer trafikk i skredperioder til det absolutt minimale
- bevilgende myndighet ofrer snøskredproblematikken større oppmerksomhet ved omtale og bevilgning

## ANSVAR

Økende trafikk og minkende respekt for vegvesenets stengning kan øke faren for en snøskredkatastrofe - kanskje større enn Vassdal-ulykken.

Vegvesenet har et ansvar for dette, men også vegstyremaktene (departement/Vegdirektorat for riksveger, fylkesutvalg/samferdselsutvalget for fylkesveger) bærer ansvar dersom de er gjort oppmerksom på forholdet.

## Ny stasjonssjef på Finnsnes

Den nye stasjonssjefen i Biltilsynet på Finnsnes heter Boye Yttervoll. Han er 40 år og er født og oppvokst i Salangen kommune, gift - og har ett barn. Han etterfølger Helge Skagseth som nå er stasjonssjef på His i Aust-Agder fylke.

Boye Yttervoll kommer fra Finnmark fylke. Han var 5 år i Biltilsynet i Alta og 2 år i Hammerfest. I Hammerfest var han tilsatt som stasjonssjef. Før han begynte i etaten, var han både lastebil-/tankbilsjåfør og gruvarbeider på Svalbard. Nå ønsker han å etablere seg i nærheten av hjemkommunen.

-I motsetning til Hammerfest-distriktet, er området her lett å reise i. Det betyr mye at man slipper å bruke fritiden til tjenestereiser, sier han og fortsetter:

-Fritiden vil jeg for min del helst benytte til skigåing og seiling. Det er godt å komme bort fra trafikkerte veier, og jeg gleder meg spesielt til å bruke seilbåten på sundet her. Det er godt å ha en hobby å slappe av med imellom øktene.

## - Du regner med at oppgavene som stasjonssjef blir krevende og mange?

-Det gjør de nok. Først må jeg bli skikkelig kjent. Som stasjonssjef er det mennesker jeg får mest med å gjøre, ikke biler og tekniske problemer. Lederutvikling er viktig. Vi trenger å lære mer. Et godt miljø og samarbeid er stikkord for en attraktiv arbeidsplass. God lønn teller mye, men også et meningsfylt arbeid.

Se på driftsdata f.eks. Jeg skjønner godt at min arbeidsgiver, Samferdselsdepartementet, ønsker å vite hva vi gjør. Men vi må ikke bare produsere statistikk. Vi vil ha tilbakemelding, få respons på hvorfor vi skal gjøre dette. Det gir arbeidet mening.

Ellers ser jeg på kjøreskolene og militæret som spesielt viktige samarbeidspartnere. Vi må få til en skikkelig arbeidsplan slik at tiden blir disponert riktig med minst mulig dødtid.

## - Biltilsynet leier lokaler av Indlandet Automobilverksted A/S. Er dette en bra ordning?

-Leiekontrakten går ut om 5 år. Jeg synes vi burde bygge selv- og



Boye Yttervoll

hvorfor ikke sammen med vegvesenet? Men vi bør bygge litt lenger utenfor sentrum. I allefall er det lite ideelt slik vi har det. Se på vinduene på kontoret mitt. De er store, men lær seg ikke åpne. Det vil bli uholdbart til sommeren.

Boye Yttervoll er sterkt opptatt av trafikkproblemer - og dens årsaker. Han sier blant annet:

-Vi må møte publikum på deres premisser. Det gjelder især ungdom.

Her gjorde Finnmark fylke noe svært positivt. Vegvesenet kjøpte inn 2 motorsykler som ble disponert av biltilsynets folk. Vi måtte lære oss å bruke lettere utstyret skikkelig. Dermed kunne vi snakke samme språk som den »motoriserte» ungdommen gjør.

Vi ønsker Boye Yttervoll velkommen i etaten og håper at han vil trives.

# Tilbakeblikk på dekkelegging - 86

Vegstikka

Av Gudmund Reiertsen  
vedlikehold

Årets dekkeleggings sesong må kunne sies å være gjennomført på en tilfredsstillende måte. Med unntak for de før nevnte problemene med eget verk og tidlig snø har vi hatt gode forhold og små problemer.

Resultatene hva angår kvaliteten på dekkene er jevnt over gode.

Unntakene er deler av oljegrusen lagt av K/S A/S Nor-Vei & Co. på E-6 i Kåfjord som må betegnes som delvis mislykket, og en del ujevne ottadekker. Sistnevnte skyldes i de fleste tilfeller trafikk og dårlig forarbeide.

I egenregien gjennomførte vi en sesong uten fellesferie, og erfaringene fra dette er såvidt gode at vi vil forsøke dette også neste år.

Først en kortfattet oversikt over dekkelagte veglengder:

## Nylegging på gamle grusveger

Sum anlegg + vedlikehold:  
(44,691 + 78,367) km = 123,058 km.

Til sammenligning ble det i 1985 lagt 118,642 km

Legging av dekke på nye vegger som erstatter gamle m/dekke  
Sum anlegg: 12,502 km.

I 1985 ble det lagt 11,060 km på denne posten.

Det er i år ikke lagt dekke på vegger som gir ny vegutløsning, mens det i fjor ble lagt 24,645 km.

## Fornylse av gamle dekker

Sum: 295,347 km Tilsvarende for 1985 var 259,980 km.

## Dekkelegging på gang-/sykkelveger

Sum: 9,264 km.  
I 1985 ble det lagt 4,774 km.

## Fresearbeider

Sum: 1.265.425 m<sup>2</sup>.

Av dette ble 31,7 % utført i egenregi, mens hele 68,7% ble utført i entreprise.

Et blikk på fjorårets tall gir: Sum: 1.075.785 m<sup>2</sup>.

Herav 52,4% i egenregi og 47,6% i entreprise.

## Samlet dekkelagde lengde og forholdet egenregi/ entreprise

	KM	%	%-1985
EGENREGI	156,345	35,9	51,0
ENTREPRISE	279,410	64,1	49,0
SUM	435,755	100,0	100,0
FV	165,120	37,9	
RV	270,635	62,1	
SUM	435,755	100,0	

Av foranstående framgår at egenandelen av frest- og dekkelagte lengde er betydelig redusert i forhold til fjoråret. Vi skal komme tilbake til dette.

## Kommentarer til årets sesong Egenregi/verksblandede masser

Kjetil Løding har i Vegstikka 2-1986 gitt en oversikt over erfarin-

gene med vårt nye trommelblander- verk, og jeg skal derfor bare kort kommentere dette.

Trommelblanderverket ble innkjøpt til erstatning for våre to oljegrusverk som begynte «å dra på åra». Med den nye verket kan vi produsere alle asfalttyper og i tillegg resirkulere gamle dekker. Dette gir oss muligheten til å påvirke konkurransen og prisene på våre dekkeoppgaver i langt større grad enn før. Problemene med verk og filter til tross- jeg tror innkjøpet var framsynt og riktig, og gir oss helt andre muligheter i konkurransen med entreprenørene.

Som nevnt, årets sesong med nytt verk var ikke problemfri. Dette sammen med den reduserte kapasiteten som ett verk innebærer, har gitt en sterk reduksjon i egenandelen. Forsinkelsene i Skibotndalen medførte at den planlagte flytting og produksjon i Rognmoen ikke kunne gjennomføres. Programmet i Skibotn ble noe utvidet mens det i midtfylket



Når man er helt utslitt og ikke klarer å henge med lenger. Da er det godt å ha noe å stive seg opp med som her, et riveskaft. Finn Hugo Karvonen.

Foto: Kåre Lilland, Storslett

ble noe redusert og satt bort på entreprise. Problemene i Skibotn førte også til en betydelig reduksjon i egenandelen for freste dekker, fordi vår egen fres ble benyttet i tilknytning til dekkelegginga fra eget verk.

## Egenregi ottadekker/ overflatebehandlinger

Oppstarten var planlagt til 2. juni, men p.g.a. forsinkelser hos fresefirmaet mistet vi et par tre dager i starten. Forøvrig har framdrifta i store trekk fulgt programmet.

Sesongen i år ble planlagt og gjennomført uten fellesferie.

Erfaringene fra dette er såvidt positive at vi vil forsøke dette også i framtida.

Ottadekker/overflatebehandlinger bør legges så tidlig som mulig i sesongen forbi nedbør og temperatur vil kunne ha avgjørende betydning for resultatet. Ved å unngå fellesferie oppnår vi å framskynde en del av oppgavene og reduserer derved faren for å mislykkes. Fortsatt er det nok likevel slik at vi må akseptere en del ottadekkelegging utover i september, men all erfaring tilsier at dette bør reduseres til et minimum. For permanente dekker bør en i større grad vurdere alternative dekketyper på denne årstiden.

## DEKKELAGT LENGDE:

ca. 87 km dog  
ca 2 km Eog  
ca 2 km Pp

## Ottadekker - entrepriser

Alle entrepriseoppdrag på ottadekker gikk til Topp-Dekke A/S. Den framlagte framdriftsplanen ble fulgt i den grad dette var mulig. De avvik som kom på slutten av sesongen skyldes forsinkelser i forarbeidene. Det tidlige snøfallet førte til at dekkelegginga på rv.

829 ble utsatt til neste år, og at deler av strekninga Elvevoll Tangen på rv. 84 bare fikk Eog.

## DEKKELAGT LENGDE:

ca. 107 km Dog  
ca. 4,1 km Eog

## Verksblandede masser/ entrepriser

Konkurransen om oppdragene

med verksblandede masser har vært meget god i år med unntak for Harstad- og Tromsøområdet. Entreprisene ble delt mellom følgende fem asfaltfirmaer:

Entreprenør	%-vis fordeling
K/S A/S Nor-vei & Co:	Ca. 40
Troms asfalt og betong:	Ca. 18
Topp-dekke A/S:	Ca. 27
Korsbrette og Lorck A/S:	Ca. 4
Fredrikstad	
Granitkomp. A/S:	Ca. 11

Den prosentvise fordelinga er beregnet ut fra entreprisedelen, regnet i kr.

Entreprenørene har med få unntak fulgt framdriftsplanene som ble utarbeidet før sesongstart.

Vi må jevnt over kunne si oss fornøyd med det utførte arbeidet. Det har skjedd en betydelig forbedring hva angår jevnhet, skjøter og kanter. Medvirkende årsak er nok den skjærpede konkurransen og en økende an-

del av fast ansatte hos entreprenørene.

## Framtidsutsiktene

Økende belastning på våre dekker og en generelt sett dårligere økonomi gjør at framtida vil stille store krav til oss dersom vi skal makte å utvide dekkeandelen og følge opp fornyinga på en tilfredsstillende måte.

Riksvegbevilgningene har til nå hatt en tilfredsstillende utvikling med hensyn til fornying av dekkene. For våre fylkesveger er ikke situasjonen like god. Bevilgningene til fornying har en størrelse som tilsvarer ca. 2/3 av hva som nå anses for å være et rimelig behov.

Framtidsutsiktene er følgelig ikke bare lyse, men i dette ligger også en stor utfordring til oss som jobber med dekker. De nærmeste årene vil kreve nytenking og vilje og evne til å gå nye vegger. Stikkord er her gjenbruk, nye bindemidler, utstyr og metoder.

Ordet Fritt

## Kommentar til artikkelen:

BILTILSYNETS LEDERE PÅ SKOLEBENKEN  
(av biltilsynssjef Trond Larsen, Vegstikka nr. 2/86)

Det er helt riktig det som skjer på enkelte fronter når det gjelder resultatrettet ledelse. Jeg tenker her på planlegging av arbeidsoppgaver, mål for den enkelte og resultatområder. Men jeg synes at biltilsynssjefen «skyter litt over målet» når det gjelder sin overskrift i artikkelen:

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

Selvfølgelig skal man ikke stikke under en stol at det i enkelte sammenhenger kan gjøres for mye ut av det så gjøre tingene riktig, men biltilsynet- som det her er tale om - jobber ut fra et regelverk som har sin bakgrunn i Vegtrafikklovgivningen. Dette er regler som i sin sammenheng er meget restriktive, og i de fleste tilfeller ikke kan fravikes uten at det får konsekvenser for andre sammenhenger i vårt arbeid.

I tillegg til Vegtrafikkloven har biltilsynet sine egne arbeidsopplegg som er utarbeidet av Vegdirektoratet. Disse har sin bakgrunn i samme lov i de fleste tilfeller. Heller ikke disse kan man i noen særlig grad fravike uten at det får konsekvenser. Derimot kan vi vel si at selve arbeidsrutinene kan forandres i større grad da dette er rutiner som delvis utarbeides av kontorene sjøl. Flere av disse arbeidsrutinene har vært under omlegging i løpet av de siste to år ved våre tre stasjoner i fylket.

Min sluttkommentar må derfor bli: Vi må bli mer opptatt av å gjøre de riktige tingene (resultater) samtidig som vi gjør tingene riktig (regelorientering).

Kurset var etter min mening mer rettet på det å få lederne til å fungere slik de skal med hensyn til å få resultater av sine oppsatte del- og hovedmål. Om kurset har gitt resultater på dette punktet kan vel kanskje diskuteres.

Av Anna Johansen, seksjonsleder kontor/Biltilsynet Tromsø

# Transportplan for Tromsø

Transportplanutvalget har i disse desemberdagene avsluttet sitt arbeid og overlevert sin rapport til Tromsø kommune.

I skrivende stund (13.11.86) er altså ikke detaljene i rapporten kjent. Men VEGSTIKKA har fått tilgang til de viktigste punktene i rapporten.



Sentrale personer i transportplanutvalget Henning Sunde, Vegkontoret og Odd Harald Eriksen, Tromsø kommune.

## Prosjektlista

I rapporten er det listet opp ca. 10 prosjekt til en samlet investeringskostnad på ca. 400 mill. kroner.

Av de største prosjektene vil tunnel fra Hansjordnesbukta til syd for Tverrforbindelsen (Terjevika) bli bygd først. Tunnel inklusive kryss og opprusting av eksisterende Stakkevollveg vil koste ca. 110 mill. kr.

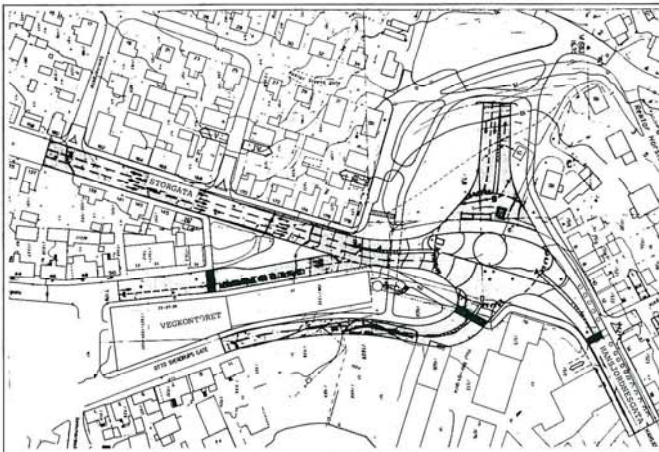
Ny tunnel vil avlaste Stakkevollvegen med ca. 60 %.

Trafikken på Stakkevollvegen er i dag ca. 20.000 i ÅDT.

Ny fastlandsforbindelse til Tromsøya vil bli bygd som tunnel fra Austad-nesset til Breivika nord for Tverrforbindelsen.

Lengden blir ca. 3.500 meter, og kostnadene er anslått til ca. 140 mill. kroner.

Forbindelsen vil redusere trafikken på Tromsøbrua med nær 30 %.



Av andre kostnadskrevende prosjekt kan nevnes:

1. Sentrumstangent bak Trygg parkering
2. Fylkesvegen nedre Tromsdalen
3. Strandvegen til sydspissen
4. Diverse trafikksikkerhetstiltak

## Finansiering

Det innledende arbeidet med revisjon av Norsk Vegplan for perioden 1990 - 93 er i gang, og det såkalte Strateginotatet er sendt Vegdirektoratet. I Strateginotatet er det foreslått 120 mill. kroner til Tromsøproblematikken i 1990 - 93.

Men spørsmålet er om denne sterke satsinga er nok, eller om trafikproblemene i Tromsø fram mot år 2000 blir så store at det er nødvendig med en raskere utbygging enn de offentlige budsjettene tillater.

Transportplanutvalget vil trolig i sin rapport anbefale at det skaffes tilleggsfinansiering for å kunne bygge ut hovedvegnettet raskt nok til å unngå fullstendig kaos i trafikken i byen.

Utvalget anbefaler at Tromsø kommune arbeider for å få lovhemmel til å innføre ekstra lokal bensinavgift, der pengene vil gå til finansiering av veganlegg. Slik lovhemmel finnes ikke i dag. Alternativt bør det lages en bompengering.

Det er helt avgjørende om Tromsø kommunestyre går inn for tilleggsfinansiering eller ikke. Går kommunen imot blir det ingen slik tilleggsfinansiering.

## Andre temaer

Transportplanutvalget har i sin rapport egne avsnitt om kollektivtrafikk, trafikksikkerhet, parkering og gods/varetransport.

## Videre behandling

Transportplanen blir overlevert

Tromsø kommune som er oppdragsgiver for Transportplanutvalget.

Transportplanen blir så sendt ut på høring, før sluttbehandling i kommunale organer med endelig vedtak i kommunestyret.

Her vil også spørsmålet om et eget utbyggingselskap bli avgjort.

Deler av transportplanen vil bli stadfestet i Miljøverndepartementet. Men før den tid blir det forhåpentligvis friske diskusjoner både blant de folkevalgte og ute blant menigmann. Dette er en viktig sak for Tromsø by.



# Norsk vegplan



- Forslag til hovedprioritering 1990 - 93.

VEGSTIKKA skal her kort omtale det siste punktet, hovedprioriteringer 1990 - 93.

Av et totalt investeringsbudsjett på 609 mill. kroner er 283,7 mill foreslått brukt på fortsatt utbygging av stamvegene (E-6, E-78 og rv.

19/rv. 83). 127,9 mill er foreslått brukt i Harstad og Tromsø byer.

På riksveger forøvrig er det foreslått 20,3 mill. Til nye vegsamband er det foreslått 65 mill kroner, der 50 mill går til fullføring av Maursundforbindelsen. Til snøskredssikring er det foreslått 102,1 mill kroner. (som vil gå til rv. 86, Ballesvikskaret - Grylle

fjord, rv. 866, Flåten - Skognes på Kågen og rv. 91, Breivikeidet.)

VEGSTIKKA merker seg at en langvarig satsing på dekkelegging av riksvegnettet nå på det nærmeste er fullført - i år 93,1 %, i 1989 97-99 % dekkelagt.

I vegplanperioden 1990 - 93 vil derfor et nytt satsingsområde bli tatt opp. Dette er snøskredssikring.

Det er ellers å merke seg at i NVP II-områdene vil hovedaktiviteten bli flyttet fra Harstad og Finnsnes til Tromsø. I forhold til det som har vært antydning tidligere vil det bli satset betydelig hardere i Tromsø, kfr. Transportplanen for Tromsø.

På vedlikeholdssida er det fortsatt

Strateginotatet har disse hovedpunktene:

- Problemanalyse, vegnettets tilstand

- Behovsregistrering fordelt på:

I A - Stamvegnettet utenom NVP II-områdene

II A - Riksveger med ÅDT over 1500

I b og II b - NVP II-områdene

III - Riksveger med ÅDT under 1500

IV - Nye vegsamband i distrikts-Norge

- Andre behovsregistreringer, bl.a. trafikksikkerhet og snøskred

- Langsiktig målvalg og utbyggingsstrategi.



Vi behovet for vektkontroll falle bort?

## Obligatorisk opplæring for førere av moped

Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

Nervøse foreldres framtid kan endre seg betraktelig etter 1. januar 1987. Ingen flere våkenetter - ingen tripping rundt i stua når den «håpefulle» er ute i timevis! Er dette ønsketenkning? Kanskje det! Men i hvert fall:

Alle som fyller 16 år etter 1. januar 1987 skal gjennomgå opplæring før de får kjøre moped.

Forhåpentligvis vil det si at framtida på våre veger blir litt mindre risikabel for våre unge og kjøreglade.

Vegdirektoratet har fastsatt en «Normalplan for obligatorisk mopedføreropplæring». Opplæringa skal bestå av åtte timer praktisk undervisning og 12 timer teori.

I denne undervisninga skal «mopedistene» lære generelle trafikkregler, adferd i trafikken, og de skal få kunnskap om hvordan de skal sikre seg selv. Praktisk erfaring med bl.a plassering i kjørebane er en del av undervisninga. Mopedførerbevis få-



Alle som fyller 16 år etter 1. januar 1987 skal gjennomgå opplæring før de får kjøre moped.

es etter endt kurs, men det fungerer ikke som førerkort - og det avlegges heller ingen prøve etter endt innføringskurs.

Opplæringa kan skje enten ved kjøreskole eller i samarbeid med kjøreskole og ungdomsskole.

### OPPLÆRINGA

Terje Karlsen som er formann i Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund samt driver kjøreskole i Tromsø, sier at Troms fylke står godt rustet til 1. januar. De fleste kjøreskolene i Troms har avsatt 1 kjørelærer som bare skal ta seg av mopedføreropplæringa.

Det har vært et nært samarbeid mellom biltilsynet, skoleverket og kjøreskolene. Og resultatet er at opplæringa ser ut til å komme godt i gang. Terje Karlsen berømmer spesielt biltilsynet som har jobbet hardt for å få det hele i system.

Og systemet vil si at foruten kjøreskolenes egne tilbud om opp-

læring, vil også skoleverket få i stand undervisning. Opplæringa i skolen vil til en viss grad være i samarbeid med kjøreskolene. (teori i skoleverket og praksis ved kjøreskole.) De lærere som skal stå for undervisninga i skolen krever vi førerkort av, og kjennskap til motorsykkel.

Ved Tromsdalen ungdomsskole har det allerede vært prøvd undervisning for mopedførere. Dette ble foretatt i samarbeid med en kjøreskole og har fungert fint.

### Kostnader

Kostnadene er et stadig tilbakevendende spørsmål, sier Terje Karlsen.

Det er snakk om at opplæring skal

koste kun kr 500, eller bli nærmest gratis. Dette vil nok være tilfelle når opplæringa skjer som en del av undervisninga i skolen.

Når det derimot er snakk om opplæring ved kjøreskole vil nok kostnadene bli en del mer. En time praksis ved kjøreskole koster kr 160,-, og med 10 timer er det kanskje mer realistisk å snakke om et beløp fra kr 1500,- til kr 2000.

### Framtidig «mopedist»

Hva sier så mor til en framtidig «mopedist»

Helene Bråten ved vegkontoret blir dette store kostnader?

Tryggheten først og fremst, men

vi får jo håpe at det ikke blir for kostbart. Jeg ønsker virkelig at det hadde blitt valgfag på skolen. Det hadde vært et fornuftig alternativ.

—Men vi vet så lite om mopedføreropplæringa, hører mest rykter, også maset hjemmet da. «Alle de andre får moped» heter det. Det skaper et press, men jeg prøver å holde igjen. Det verste er når enkelte helt ned i 13-års alderen får moped av foreldrene. Det røper lite ansvar.

—Jeg er bare glad til at det ennå er et år til min sønn er 16 år - da må han nemlig gjennomgå opplæring. Og det er betryggende, sier Helene Bråten.

Forts. fra side 11

## Norsk vegplan

tradisjonelt vedlikehold som do minerer. Det nye er at det er avsatt 50 mill kroner, som for en del er tenkt til utbedring som følge av oppskrivning av vegnettet til 10 tonn.

Det er altså her bevisst satset på en oppskrivning av akseltrykket uten at vegene er forsterket på forhånd. Beregninger som er gjort viser nemlig at en forsterkning ut fra bæreevnereregisteret ikke er lønnsom. Erfaringer fra Skibotndalen tyder også på at den virkelige bæreevnen er større enn registrert viser, og at skadene derfor ikke blir så store ved oppskrivning til 10 tonn, selv om vegstrekningen f.eks. bare har 6 tonn helårlig bæreevne i bæreevnereregisteret.

Det rykkes ellers at det arbeidet Troms vegkontor har nedlagt i strateginotatet er godt mottatt i Vegdirektoratet.



## NYE RASTEMØBLER

I vedlikeholdsområde 4 har vegmester Sverre Sandstrand sett seg lei på at rastemøblene forsvinner fra rasteplassene. Han har derfor laget to prototyper møbler som ikke lar seg flytte uten videre. Prøvetypene ble i sommer satt ut på E6 i strekningen Skibotn-Løkvoll.

Møblene er laget av fire kantstener med treverk til benk- og bordplate. Kantstenene er kasserte stener som tidligere har vært brukt i rekkverk på E78. Her kommer de til nytte. Ett sett møbler kommer på kr. 1000,-. Prisen på de vanlige tremøblene er på ca. kr. 3000,-.

Poenget er ikke å lage møblene billigst mulig. Og de tar seg heller ikke bedre ut enn de andre, sier vegmester Sandstrand. Men på denne strekningen har det vært særlig mye hærverk. Bord og benker forsvinner, enten på sjøen eller de bare forsvinner, uvisst hvorhen. Ett sett forsvinner i gjennomsnitt for hver sesong. Det er ergelig. Søppeldunker blir sundskutt, og lyspærene i Larsberg-tunnelen er yndet blink for haglskudd. Det er et særlig utsatt strøk, ubebodd som det er. Men strekningen er naturskjønn og turistene stopper gjerne.

Møbel-ideen spant seg opp av følgende: Stein har vi nok av - hvorfor ikke utnytte den. Jeg er fullstendig klar over at møblene ikke holder seg

innenfor vanlig standard. Men på grunn av de problemene vi har hatt, synes jeg ideen var god.

Meningen er at denne type rastemøbler skal brukes kun på denne strekningen. Jeg har sendt forslaget til Forslagsnemnda, og avventer uttalelse derfra om møblene blir godkjent, og om vi kan sette opp flere.

Og Sandstrand føyer til: - Merkelig nok får brøytestikkene stå i ro. Det er i tettbygde strøk de er mest utsatt. I år har vi forsøkt oss på bambusstikker. De er dyrere enn bjørk, men kanskje mer holdbar. Vi får se.



Treverket er boltet fast i kantstenene.



—Det er betryggende å vite at min sønn får opplæring før han skal ut på veien, sier Helene Bråten.

# Vegavleveringer 1986

I høst foretok vi de årlige avleveringer av endel anlegg. Anleggene er nå overtatt til vedlikehold som riks-, fylkes- eller kommunale veger. Vegene var gjenstand for befaring av fylkesmannen, representanter fra fylkeskommunen, vegvesenet og de berørte kommuner.

Vi merker oss bl.a. at endel lengere fylkesvegstrækninger er ferdig opprustet. Det gjelder fv. 355 Tretten-Storvik i Nordreisa kommune, fv. 1 Harstad gr.-Borkenes og fv. 105 Hokland-Øynes i Kvæfjord kommune.

På riksvegssiden har vi foretatt omlegginger/utbedringer, og nevner to parseller på E6 i Kvæningen som inkluderer tre nye bruer, E6 Solli-Heia, rv. 86 Islandsbotn-Svanelvplass i Lenvik/Tranøy kommune, rv. 91 Breivikeidet-Storølv bru og rv. 862 Larseng-Straumbukta i Tromsø kommune. På E78 er parsellene Laksvatn-Kantornes og Kantornes-Storneselv opprustet til fullgod standard.

Trafikkmiljøet er bedret med flere gang- og sykkelveger. Vi har fått en rasteplass ved innfartsvegen til Tromsø ved vegvesenets vektstasjon på Gammelgård.

Her er den komplette avleveringsliste:

		Kommune	Riksveg lengde km	Fylkesveg lengde km
E6	Omlegging i Burfjorddalen m/bruer	Kvæningen	0,79	20,40
E6	Omlegging i Badderen m/bru	»	0,59	
E6	G/s-bru langs Nordreisa bru	Nordreisa	(155 m)	
Fv.355	Tretten-Storvik	»		
E6	G/s-veg Olderdalen Nord	Kåfjord	0,75	
E6	Solli-Heia	Målselv	12,00	
Rv.854	Omlegging ved Rognoen	»	1,48	
Rv. 86	Islandsbotn-Svanelvplass	Lenvik/Tranøy	14,56	
E6	G/s-veg Sponga-Moegga	Bardu	1,40	
Rv. 851	Strokke bru i strekningen Brandvoll-Sjøvegan	Salangen	(450 m)	
Rv.83	Kilamyra-Breivika m/4 mindre bruer	Harstad	(1050m)	15,48
Rv.83	G/s-veg Kilamyra-Breivika	»	(1040 m)	
Rv850	G/s-veg Bergseng-Åsegarden	»	3,01	
Fv. 1	Harstad gr.-Borkenes	Kvæfjord		
Fv. 105	Hokland-Øynes	»		
Rv. 91	Breivikeidet-Storølv bru	Tromsø	11,14	
E78	Rasteplass Gammelgård v/vektstasjonen	»		
Rv. 862	Larseng-Straumbukta	»	5,10	
Fv. 53	Lunheim-Kroken	»	0,88	
Fv. 53	Adkomstveg til boliger via g/s-veg Lunheim-Kroken	»		
Fv. 55	Eidkjosen-Henrikkvik	»		0,4
Fv. 55	G/s-veg i Kaldfjord	»		3,7
Fv. 292	Skulva bru II	Balsfjord		(940 m)
E78	Laksvatn-Kantornes	»		(370 m)
E78	Kantornes-Storneselv	»	3,8	
E78		»	2,2	



Fra venstre fylkesmann Martin Buvik, avd.ing. Per Gunnarsen, anleggssjef Ingolf Moan og oppsynsmann Agnar Hansen.



Oppsynsmann Olaf Skogmo skriver under protokollen.

# Maskiner i kulde

Sakset av »Anleggsmaskinen» nr. 2/1986

## Caterpillar har nettopp sendt ut en interessant melding om hvordan man bør håndtere anleggsmaskiner om vinteren.

Når det gjelder kjølesystemet kan det kanskje være godt å huske på at 100 % etylen-glykol fryser ved 23, C mens en blanding av 68 % etylen-glykol og 32 % vann beskytter helt til minus 55, C. Det er om å gjøre å passe på at overtrykksventilen og ventilen i radiatortoppen samt alle slanger er i god stand. Vanlig smørefett blir stivt i fettpressa ved minus 45, C og da må man gå over til spesielt kuldebestandig fett for å få det inn i niplene.



## Utvendig inspeksjon

Nå skal maskinen alltid få en nøye utvendig inspeksjon før man starter opp skiftet, men om vinteren er dette ekstra viktig. Her er noen punkter som Caterpillar regner som særlig viktige.

Transmisjon og bakaksel skal være fri for oljelekkasjer.

Hydrauliske slanger, radiator og varmeapparat-slanger har en tendens til å trekke seg sammen og begynne å lekke i kaldt vær. De bør undersøkes nøye for sprekke-dannelser og slangeklemmene bør trekkes til og andre forbindelser kontrolleres ofte.

Nivået på hydraulikkoljen bør sjekkes hver dag.

Vifteremmen må være tilstrekkelig strammet for å oppnå topp-effekt i det elektriske anlegg og kjølesystemet.

Isolasjonen på elektriske ledninger kan sprekke i kulda og det er derfor viktig å kontrollere maskinens elektriske system med jevne mellomrom.

## Ekstra harde værforhold

Caterpillar deler inn temperaturforholdene i tre stadier:

### 1. Inntil minus 20° C.

Fra minus 20, og nedover kan oljen i rør og slanger være 2 til 3 grader

tyngere. Derfor bør man være forsiktig når man begynner å bruke hydraulikken. Transmisjonspumpen bør få litt på topp og oljen må strømme gjennom transmisjonens oljesystem innen et minutt etter at motoren er startet. Hvis ikke kan det oppstå stor skade på pumpe, pumpedrev og andre komponenter.

Når det gjelder maskiner som står i lange perioder, hender det at fett pakker seg i hjullagre og gear og får en tendens til å bli separert og da blir det et dårlig smøremiddel. Man må derfor passe på at disse delene får nytt og nok fett av riktig type.

### 2. 2 til 30° C:

Nå kan det oppstå startproblemer og et ekstra batteri kan komme godt med. Starteren bør ikke gå over 2 minutter. Når motoren er startet og går ledig må man lirke med alle hydraulikk-systemene i en 10 minutters tid. Deretter beveg maskinen sakte forover og bakover, men bare ca. 30 cm eller slik. Dette vil gi pakningene i ruller, forhjul og drivhjul en mulighet for å bevege seg. Etter at maskinen på denne måten er beveget i hver retning skal man stoppe og se etter om det har oppstått lekkasjer eller andre skader.

Endelig bør man se på filterne og filterhusene for å se på oljens tilstand. Det hender ofte ved slike temperaturer at filterne til trans misjon, hydraulikk og bunnpanne bør skiftes.

### 3. Opptil 40° C:

Nå bør maskinen bli dekket og varmet opp inntil oljen er flytende nok til å dryppe av peilepinnene i alle systemene. Når maskinen er blitt varm bør man følge opplegget under 1 og 2 foran. Så snart motoren har startet bør den ikke gå på tomgang for lang tid. Lengre tomgangskjøring eller kjøring med lette belastninger kan føre til at lufteslangene fryser.

Feks. kan gjenfrysing av bunnpanneluftingen føre til oppbygging av høyt trykk i bunnpannen. Dette kan føre til sprengning av pakninger og pakningsringer og kan videre presse oljen fra bunnpannen opp forbi stempele-ringene inn i kompresjonskammeret og ned langs ventilstyringene og kan forårsake store skader. Det første tegnet på at dette er i ferd med å skje er en lett blå røk som kommer ut av eksosen.

Beltmaskiner som er innefrosset må få belteplatene løst eventuelt med en slegge før man beveger maskinen. Dette vil forhindre skader på bakstussen og andre deler av driv-



verket. Vi gjør oppmerksom på at ved minus 35, C inntreffer alvorlige forandringer i metallurgien. Materialet blir sprødt, et dugelig slag med en slegge kan lett bryte av en plate eller en bit av den. For å forhindre dette problemet bør jord og møkk fjernes fra beltene og maskinen plasseres på planker så den ikke fryser fast i bakken.

Under ekstra harde vintre er vanskelighetene avhengige av hvor mange skift som blir kjørt. Når man stopper f.eks. en hel natt bør maskinene settes nær hverandre slik at man i størst mulig grad kan bruke varmelementer, batteriladere og hva det nå er av hjelpemidler.

Oppstartning under natten med jevne mellomrom kan hjelpe hvis man ikke har spesielle varmeaggregater og starthjelp. Det er imidlertid det å si at mannskapene da må kjøre utstyret minimum en time hver gang.

Om man kjører maskinene mindre enn tre skift i døgnet under ekstreme forhold kan det være bedre å la utstyret gå på tomgang.

Komponenter av gummi har ikke godt av sterk kulde og levetiden kan bli drastisk redusert. 60% naturgummi vil øke motstandskraften mot kulde.

Det beste i helt ekstreme tilfeller er å kjøre hele tiden, da går olje varm,

slanger er myke, oppvarmingstiden faller bort og førerne får flere produktive timer. Selv om det går med en del drivstoff ved at maskinene går på en tredjedels pådrag over natten vil det allikevel lønne seg fordi vedlikeholdet blir lettere og maskintilgjengeligheten bedre.

Til slutt kommer man til det punkt at man må vurdere om ikke været og temperaturen totalt hindrer effektiv og økonomisk bruk av maskinen.

Til slutt kommer man til det punkt at man må vurdere om ikke været og temperaturen totalt hindrer effektiv og økonomisk bruk av maskinen.

## Nytt laboratorium

Vegstikka

Av Odd Danielsen

**Nybygg/ombygging av laboratoriet ved Nordkjosbotn vegsentral ventes å bli ferdig løpet av juli 1987.**

Allerede for ca. 3 år siden begynte de første krav å komme om at noe måtte gjøres med eksisterende laboratorium. Som grunnlag for kravene ble i første rekke nevnt dårlig avtrekksforhold for asfalt/oljegrussekksjonen, og mye støy fra ventilasjonssystemet. Etter hvert kom også plassmangel inn som en vesentlig faktor.

De første planer for utvidelse kom i form av en «opphengt» etasje inne i lakkeringshallen (hallen ved siden av lab.) Her skulle asfalt-/oljegruslaboratoriet plasseres og således frigjøre areal i eksisterende laboratorium til andre formål. Det skulle videre monteres nytt avtrekks-/friskluftsystem.

Etter at konsulent hadde sett på forslaget kom det frem at dette ville bli uforholdsmessig kostbart og at det var billigere å bygge på utvendig.

Forskjellige forslag ble utarbeidet, de fleste som små «klosser» i front av eksisterende lab. Forslagene falt imidlertid ikke i smak, de var både «stygge» og ikke særlig hensikts-



Odd Danielsen har satt en ring rundt den nye «labben».

messige. For ca. 1 1/2 år siden begynte planleggingen av delvis helt nytt laboratorium. Etter diverse utkast og revideringer er vi i dag kommet frem til en planløsning som både plassmessig og kostnadmessig bør kunne aksepteres.

Endelig løsning går ut på å bygge et nytt tilbygg på 189 m<sup>2</sup>. Dette vil romme alt av laboratorier samt kontorer. Samtidig omgjøres eksisterende laboratorium slik at 1.etasje inngår i nytt laboratorium som lager og eget rom for utstyr som lager mye støy. 2.etasje blir helt ominnredet og vil inneholde garderobes, spiserom og arkiv.

I tillegg vil lakkeringshallen i servicebygget (hallen mot laboratoriet) bli innredet til grunnborerne (Kainogjengen). Her vil også bli plass til teknisk rom.

Bygget er satt ut på entrepris. Hvem som får tilslaget er ikke avgjort i skrivende stund. Bevilgningen er på 3,3 mill kroner. Dette vil trolig ikke holde. Men vi vil legge vinn på å få et tidsmessig laboratorium tilpasset dagens krav.

Laboratoriet vil også være tilpasset for besøk/bruk av handicappede, og vi regner med innflytting i løpet av juli måned 1987.

## Fra tillitsvalgt til tilsatt

**Hovedtillitsmann Åge Seppola er gått over i stilling som forretningsfører i Norsk Arbeidermanns Forbunds avdeling i Tromsø, foreløpig med ett års permisjon fra vegkontoret. Charles Hermansen, Gratangsbotn, er valgt som ny hovedtillitsmann.**



—Takk for samarbeidet så langt — Åge Seppola.

— Åge Seppola, hva går arbeidet i din nye stilling ut på?

— Det blir å lede Forbundets avdelingskontor for Troms fylke. Vi skal ivareta interessene for vel 1300 medlemmer spredt over flere fagområder. Dette tilsier et vidt spenn i arbeidssoppgavene. De vil strekke seg fra sosialt arbeid til rettledningstjeneste og forsikringsarbeid - og selvsagt

vanlig fagforeningsarbeid med bl.a. tolking og oppfølging av avtaler og lover. Vi blir 3 personer på kontoret for å ivareta dette.

— Du ser fram til å ta fatt?

— Jeg ser utfordringen i de oppgavene som er nevnt. Kontakten med mennesker betyr mye.

— Seppola, av dine 18 år i etaten har du vel 8 år som hovedtillitsmann.

Hvordan betegner du disse årene?

— Det har vært rike år. Jeg har lært mye og har utviklet meg selv. I det hele tatt - en svært interessant tid. Forholdet til ledelsen har vært preget av godt samarbeid. Det tror jeg forøvrig er helt nødvendig for å kunne utføre en god jobb som tillitsmann. Dersom dette svikter, taper begge parter. Selvsagt har vi hatt saker hvor vi har vært på kollisjonskurs - det skulle ellers bare mangle. Endel saker har vi måttet få avgjort i sentrale organer. Men sak og person har vi klart å holde adskilt. Det er nødvendig for godt samarbeid.

— Et hjertesukk før du forlater oss for denne gang?

— Da vil jeg trekke fram omplassering av helseskadde i etaten. Jeg synes ikke vi har klart å mestre oppgaven på en tilfredsstillende måte. Når slike saker skal løses får vi en båsmentalitet. Samarbeidet mellom avdelingene stopper opp. Det er mitt inntrykk, og funksjonsdelingen er blitt et hinder for gode løsninger.

En god bedriftshelsetjeneste vil bryte ned endel stengsler. Derfor er det bra at forslaget om bedriftslege er tatt med på budsjettet for 1987. Det vil også være god samfunnsøkonomi.

— Vil du nå miste kontakten med oss i etaten?

Kontakt blir det ikke så ofte som jeg kunne ønske. Det er derfor med en viss vemod jeg forlater vegetaten selv om det i første omgang bare blir for ett år.

— Flytter du med hele familien til Tromsø?

— Ikke foreløpig - og i alle fall ikke før permisjonstiden er over.

Vi takker Åge Seppola for samarbeidet så langt, og ønsker han lykke til i den nye jobben.

**Nyvalgt hovedtillitsmann**

Charles Hermansen, Gratangsbotn, er valgt som hovedtillitsmann for perioden fram til våren 1988. Hermansen har vært med i hovedtillitsmannsutvalget. Han er hovedverneombud og er også medlem av tilsetningsrådet.

## Anleggs-nytt

Innfartsvegen til Finnsnes trafikklar ett år tidligere enn beregnet



«Sørreisa krysset» skal utbedres.

30. september i år ble siste parsell ferdig og hele Innfartsvegen til Finnsnes var dermed trafikklar. Det var ett år tidligere enn beregnet. Hele strekningen er på nesten 5 km. Veggen fikk penetrasjonsdekke og enkel overflatebehandling før trafikken ble satt på. Det er en lettelse å kunne kjøre utenom tettbebyggelsen inn til Finnsnes sentrum. I 1983 målte vi en

årsdøgnetrafikk på 3930 kjøretøyer inn til sentrum.

Men veien er ikke ferdig. I løpet av neste år regner vi med at restarbeidet er utført. Vi skal sette opp støyskjerm av tre, lage 2 overganger, foreta krysskanalisering. Vi har 14 mill kr. til rådighet. Da skal det rekke både til asfaltering og utbetaling av grunnerstatninger.

## E-6 HEIA — TØMMERELV

Vegvesenet startet sine første forberedende arbeider på strekninga i desember 1985. Siden har den 15,7 km lange parsellen tatt stadig mer form. Strekninga som nå er under anlegg, Kviljarvatn - Tømmerelv er 13,3 km.

I naturskjønne omgivelser, i ubørt terreng vil den nye E-6 sno seg



Reklame! — eller en pust i bakken? Halvor Furnes og Helge Luneborg.

Nå er vi i full gang med senking av «Sørreisa-krysset» i Finnfjordbotn. Det regner vi med å få gjort i år. Trafikkavviklinga i dette krysset gikk ikke så bra som vi hadde ventet. Vi reduserer stigninga til 50 0/00 mot tidligere 80 0/00. I tillegg endrer vi endel på selve krysset.

Vi regner med at sluttsummen på anlegget blir 43,2 mill kr. Kostnadsoverslaget var 44 mill. kr. i 1983-kroner.

## Veg til Skaland

Dersom ikke uforutsette problemer oppstår kan vi regne med vegforbindelse til Skaland ved årsskiftet 1987/88. Ikke i august 1987 slik vi skrev i forrige nummer av Vegstikka. Hele anlegget er på 10,2 km, inkludert den 1,9 km Moatunnelen. Tunnelen bygges at Astrup Høyre A/S og er beregnet til å koste ca. 20 mill kr. Kostnadsoverslaget for hele anlegget er på 59 mill kr i - 86-kroner.

Våre folk har vært i arbeid med tilførselsvegene fra begge sider. Fra Straumsbotn fram til tunnelpåhugget er det 4,3 km. På denne siden vil det bli opphold i arbeidet i vintermånedene.

fram - vel 4 km kortere enn før. Så spør det hvor mye av naturen vi vil oppleve i 90 km fart.- Det blir nemlig hastigheta. Men ny og fin vei det får vi! Omlegging av E-6 skal gå fra Heia til nyomlegginga på Nordkjosbotn, en lengde på ca. 26,7 km, sier distriktsleder Per Gunnarsen. Reidulf Broderstad er anleggsleder og ellers har oppsynsmennene Petter Nilsen, Halvor Furnes og Jøran Vårtun Jørgensen sin arbeidsplass her. Fra november kommer Hugo Fagermo, Arnulf Hansen og Agnar Hansen.



Evald Furumo, Malangen har sitt daglige arbeid på anleggskontoret på Storsteinnes. Her tar han seg av oppgjør, litt tekstbehandling og passer telefonen. Han var tidligere anleggsmann, men måtte slutte pga. slitasjeskade.

Anlegget går i egen regi, med egne og innleide maskiner. Fra midt i november og ut vinteren vil det på det meste være 36 mann, samt førerne av innleide maskiner. Ca. 12 mann vil i vinter bo i brakkeleiren på Nordkjosbotn og resten har muligheten til å bo hjemme, sier Gunnarsen.

Maskinparken pr. i dag er 18 innleide maskiner, derav 5 dumpere og 1 borevogn. Vegvesenet har 7 egne maskiner, derav 1 borevogn.

Kostnadsoverslaget er: for Kviljarvatn - Tømmerelv 49,8 mill kr, for Heia - Kviljarvatn 8,9 mill kr -

som tilsammen blir i 1986-kr - 58,7 mill. kr for hele strekninga.

Om når står anlegget ferdig, Per Gunnarsen?

Kviljarvatn - Tømmerelv skulle

opprinnelig være klar for trafikk høsten 1988, men med klarsignal om en kraftig forsering blir det i stedet høsten 1987. Strekninga Heia - Kviljarvatn regnes ferdig høsten 1988.

## Effektiv anleggsdrift

Det har vist seg i det siste at flere anlegg er blitt rimeligere enn beregnet og derfor også ferdige tidligere enn først antatt. Vi har spurt anleggssjef Ingolf Moan om hva som er årsaken til dette positive utslaget.

Han sier:

Vi er generelt blitt flinkere. Og det gjelder alle, fra tjenestemenn til ledelse. Vi har vært med i en modning-prosedykke som nå har gitt resultater. Over lengere tid har det vært drevet en holdningskampanje for økt effektivitet og bedre utnyttelse av ressursene. Vi har vært opptatt av å bli like konkurransedyktig som de beste entreprenører. Det har hjulpet. Men det har krevd en ekstra innsats av alle. Godt resultatet avhenger av alle ledd i etaten.

Vi har bl.a. fått en klarere og mer oversiktlig organisasjon. Nå har vi ledere så nær arbeidsstedet som mulig. Anleggsledere ute vil kunne foreta en løpende koordinering og samordning av mannskap og maskiner



Utsetting av høyder og bredder er blitt nøyaktigere og satt i system. Ny oppsynsmann i vegvesenet — Jøran Vårtun Jørgensen.



Anleggs- formenn på kurs.

bedre sammen med sine oppsynsmenn enn om dette skulle gjøres fra vegkontoret. Oppsynsmennene får mer tid til daglig arbeidsledelse.

Et vesentlig poeng er også bedre og mer moderne hjelpemidler, EDB, nye maskiner og lavere transportutgifter. Vi har f.eks. sluttet med håndholdte bormaskiner. Utsetting av høyder og bredder er blitt nøyaktige-

re og satt i system. Det gjelder å finne fram til de beste metoder, utnytte maskiner og redskaper best mulig. Til dette trengs god driftsoppfølging. Vi må ha konkrete tall å holde oss til.

Viderte skoloring, kurs og informasjon må til for at denne trenden skal fortsette. Det har utrolig stor betydning at alle er godt orientert, og at de skjønner meningen med det de gjør.

Det motiverer til fortsatt bedre innsats.

#### STORE ANLEGG

Konsentrasjon av anleggsdriften er et nøkkelord i denne sammenhengen. Det er utvilsomt mye å hente i reduserte kostnader med at anleggene gis en økonomisk riktig byggetid. Dette styres gjennom arbeid med budsjettene.

## Biltilsynet øker utekontrollen

Vegstikka

Av biltilsynsjef  
Trond Larsen

**Biltilsynet har - som en oppfølging av handlingsprogrammet for trafikksikkerhet - foretatt en vesentlig økning av de totale utekontroller**

Antall kjøretøy (kontrollenheter) kontrollert ute på veien vil i 1986 være ca. 7000, noe som er en økning i forhold til i fjor på ca. 60 %.

Hensikten med den sterke økningen av utekontrollomfanget er - foruten å luke ut av trafikken spesielt trafikksikre kjøretøy - å øke oppdagelsesrisikoen vesentlig. Ved at Biltilsynet stadig hyppigere er synlige i trafikkbildet, mener vi også å kunne medvirke til en bedre trafikkkultur og således forebygge trafikale forseelser.

For 1987 vil utekontrollen bli ytterligere øket i omfang. Biltilsynet vil også - med forbehold om Stortingets godkjenning - bli tilført nye stillinger spesielt for dette formålet.

Biltilsynet i Troms er i tillegg utpekt som prøvefylke for trafikanttilsyn og trafikantveiledning. Bakgrunnen for dette prøveprosjektet er at man mener at informasjon knyttet til praktisk handling i en trafikksituasjon gir langt bedre virkning enn generell informasjon gjennom brosjyrer.

Biltilsynet besitter en spesiell kom-

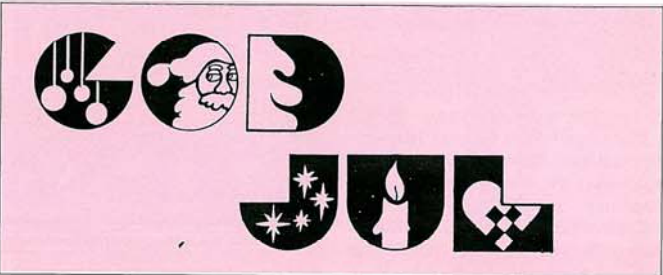


Biltilsynet i Troms er utpekt som prøvefylke for trafikanttilsyn og trafikantveiledning. Her inspekterer Odd Arne Andreassen, Finnsnes.

petanse på atferdssiden gjennom den kunnskap og erfaring som førerprøveevalueringen gir og det er denne kompetansen som tenkes utnyttet på en positiv måte gjennom tilsyn med trafikken og veiledning av trafikantene i de tilfeller de oppviser en

uakseptabel førerferd.

Biltilsynet skal imidlertid ikke foreta atferdskontroll slik som politiet (fartskontroll m.v.) Vår virksomhet vil utelukkende ha karakter av service/veiledning.



## Dagbokblad fra Svalbard



Stafetten gikk som planlagt. Stiberg sprinter til venstre i feltet.

#### Sommerens landskamp

Så var det landskamp mot russerne igjen. Stafett og fotball sto på programmet, og i dag skulle det gjøres. Ydmykelsen fra skilandskampen svei fortsatt, og målsettinga var krystallklar: »Russerne er de fødte taperne».

Som han sa superpatrioten i lufttårnet: »Sola er for vinnerne, og i dag finnes ingen unnskyldninger, jeg ser ingen skyer». Uka i forveien var gått med til taktikkprat og ølkonsumet var stort. Mye taktikk må til får å slå russerne. Litt bakfyll, men ellers en prima søndagsmorgen.

Stafetten gikk som planlagt. To jevne etapper, så to indre og vekk med russer'n. Sluttetappen kan best sammenlignes med Napoleons inntog i Moskva, men vi vant.

Så var det fotballgutta. Som tilskuere til stafetten var godorda og jubelen stor. Vi seilte på bølge-toppen.

Før første omgang var ti minutter

gammel, lå 3 baller i nota. 3-0 var en åpning ingen kunne tenkt seg på forhånd, - til russerne. Fotballtreneren vår reiv løs sine siste hårstrå, og oppførte brasiliansk fotbalsamba på sidelinjen, mens han appellerte til dommeren, Gud og publikum om annullering av ihvertfall to av de russiske skåringene. Norsk hjemmedommer og så tre mål til russerne. Det hørte ingensteds hjemme. Forgjeves apell..

Laget vårt fikk etterhvert organisert forsvaret og første omgang gikk til russerne. Treneren var bisk og i pausen kom tautampen og spiker-matta frem. Brusen (...) ble byttet ut med kaustiksoda, og gutta gurglet seg fælt. Russer'a sto med store øyne ved det andre målet og bivånet de norske busene. Med blødende rygger, og drøvelen hengende ut av skjeggkransen stormet det norske laget banen.

Andre omgang var bare to minut-

Vegstikka

Av Bjørn Stiberg

ter gammel. Venstrevingen startet en forsering larigs sidelinja. En finte og et spark og den russiske backen var passert. Dommeren hadde fløyta i kjeften, men treneren vår fikk han til å ombestemme seg. Perfekt pasning foran mål, og redusering.

Syv minutter. Løpeball til senterløperen vår. Han er blanding av Odd Iversen og et neshorn. Den russiske stopperen hadde ingen sjanse. Kaustiksodaen var gått i blodet på senteren vår. Ny redusering og russernes bestemann skadet. Jo, nå så det lyst ut, og norskan fortsatte. Femten minutter. Hat-trick av senteren vår, og denne gangen gikk russekeperen med i dragsuget. En perfekt pasning ekspedert i mål på hel volley, slik at ispiggene på fotbakkstavelen til senter'n vår sto igjen i panna på russekeperen. Ambulanse og full geiping til sykehuset. 7 sting i russepanna og det russiske laget var full stendig demoralisert.

Vi måtte like etter skifte ut sentern vår. Han gikk tom for kaustiksoda, men resten var en formalitet. 5 - 3 til oss, og banketten gikk over i historien som minneverdig. Russer'a kom seg etter hvert til hektene og satte sitt preg på avslutningen som foregikk i Grand Nordic's indre gemakker. Alle fikk premier, pokaler og traktering. Sola skein hele natta og forbrødringen var stor da russehelioptra dukket opp utpå morrakvisten engang.

Etter syv magre fotballår er vi igjen der vi hører hjemme, så helt frem til neste landskamp til høsten, vil sagaen om russe-døden vokse og bli stor. Hvem vet, kanskje tar vi russerne til høsten også, men da bør banketten avholdes i friluft. Restaurantregninga blei stor nok, denne gang.

## Og turen gikk til Kiruna

Her er deltakerne fra Nordkjosbotn-området samlet ved Målselvfossen.



Deltakere fra Finnsnes-området. ↑  
Foto: Jan Pettersen.



Fra venstre Johan Lande, Hilmar Rostadnes, Georg Stenvold og Henry Karlson.

I månedsskiftet august/september ble det arrangert to pensjonistturer til Kiruna. En av turene var for pensjonistene i Nordkjosbotnområdet, og den andre for de i Finnsnesstraktene.

Turen gikk over 2 dager og overnattingen ble på hotell Ferrum i Kiruna. Deltakerne fra Nordkjosbotn star-



Tobakk- hamstring på Kilpis.



tet turen med innreise over Skibotn/Kilpisjøvi og retur over Bjørnefjell.

Selvfølgelig ble det handlestopp hos Antilla i Kilpisjøvi. Kjøtt og tobakk er som før aktuelle handelsvarer i grensetraktene.

Begge turene ble velsignet med et strålende høstvær. Vi kjørte over fjell og vidder. Høstfargene i trærne og på marka blinket i sola. Det var vakkert. Det kan være bra å ha slike minner når vinterstormene koster rundt husnovene.

Med unntak av de i Harstad-området, har alle pensjonistene våre nå vært på en to-dagers tur. Og alle turene har gått over grensen til Sverige. De fleste til Kiruna.

Neste år er det pensjonistene i Bardu og Harstad som får tilbud om tur. Hvorhen turen da går, er et åpent spørsmål. Har noen forslag, kan de si fra til Jan Pettersen på vegkontoret.

Med takk for sist og ønske om snarlig gjensyn!

## Vindkraft og solenergi Ny basisstasjon i prøvedrift på Svanfjell, Senja

Vegstikka

Av elektriker  
Hans Åge Olsen

Det har lenge vært et problem med dårlig radiodekning for vegvesenets interne VHF-radiosamband på yttersiden av Senja. Vinteren-86 ble kanal 18 på Riven v/Husøy satt i drift. Den gir god radiodekning i Mefjorden, Fjordgård og Husøy, men fortsatt er områdene Skaland, Svandalen, Kaperdalen, Torsken og Grunnfarnes dårlig dekket. Disse områdene har også med spesielle problemer vinterstid.

En rekke feltstyrkemålinger er gjort for å finne en passende plassering av ny basisstasjon. Svanfjell ble valgt som egnet til formålet. Stedet ligger høyt og fritt (900 m.o.h.) og adkomsten er ikke helt umulig (2 t til fots). Et stort problem er elektrisk kraft. Den finnes ikke fra TK i mange kilometers omkrets. Derfor ble det bestemt å forsøke drift med vindkraft og solenergi.

TAM A/S Andselv har levert et containerhus på 2 x 3 m i vedlikeholdsfrie plastbelagte stålplater. Huset inneholder radioutstyr, batterier, spenningsregulatorer for vindgeneratorer og solcellepanel.

Solplatene (4 stk) er montert vertikalt på sørveggen og kan under gunstige forhold levere opp mot 180 watt. I vintermånedene november, desember og januar produserer panelene nesten ingenting. To stk. vindgeneratorer er montert for å gi ladestrøm til batteriene i solfattige perioder.

Vindgeneratorene kan tilsammen gi ca. 100 watt v/liten kuling.

En 12 volts batteribank med kapasitet på ca. 450 ampere-timer skal kunne holde radiostasjonen i drift i ca. 1 mndr. uten lading.

Kostnader i ca.-priser:

Hus 55.000,-



Forsvaret hjelper oss med å frakte containerhuset til Svanfjell.

2 stk. vindgeneratorer 12.000,-  
4 stk. solcellepanel 15.000,-  
Batterier 10.000,-  
Radioutstyr 30.000,-  
Div. innredning, propan kabel, oppvarming osv. 6.000,-

En vesentlig del av kostnadene vil være til transport da vi er helt avhengig av å bruke helikopter til en timepris fra kr 16.000,- til kr 18.000,-. Men på grunn av nært og nyttig samarbeid med Troms Landforsvar

(samb.avd.) ordner de med transporten. Engelske styrker på vinterøvelse med sine Sea-King helikopter har tidligere gjort tunge løft for vegvesenet (Riven - Husøy). De har lovet å gi samme bistand for transporten til Svanfjell, og dette gjøres som en øvelse.

Vi regner med å få satt i drift basisstasjonen innen utgangen av 1986. Kanal 19 i vårt VHF-system blir brukt.

## Personal-nytt

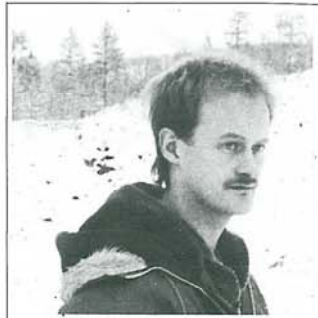
Disse er tiltrådt tidligere, men bildene kommer først nå!



Trafikkpedagog Torbjørn Tronsmoen.



Økonomisk saksbehandler Anders Paulsen.



Oppsynsmann Jøran Vårtun Jørgensen.



Kontrollingeniør Toralf Bergseth.



Oppsynsmann Viktor Bergvoll, Grunnsaksjonen.

### Vi gratulerer!

#### Med 50-årsdag:

Kjærvald Lundberg, Skogbryne 19, Bardu 2/1 -87  
Hugo Myrbakk, Trollvik, Finnsnes 15/2 -87  
Kristian Fredriksen, Kaldfarnes 4/3 -87

#### Med 60-årsdag:

Helge Pedersen, Jørnsgt. 2, 9400 Harstad 4/1 -87  
Ola K. Kristiansen, Kvesmenes, Oteren 6/2 -87  
Einar Nilsen, Ytre Laukslett, Tromsdalen 25/3 -87

### Tiltredelser

#### Utedriften:

Henry Grønning er tilsatt som mekaniker i verkstedet på Sponga ved Bardu vegstasjon. Han tiltrer 1/1 -87.

Toralf Bergseth er sluttet som oppsynsmann i anleggsdriften og tiltrådt som kontrollingeniør i Harstadområdet.

Jens P. Richardsen er tilsatt som spesialarbeider i vedlikeholdsområde 3, Senja.

#### Vegkontoret:

Geir Pedersen er engasjert som overingeniør/jordskifte-kandidat (3 år) ved Seksjon for grunnverv. Han tiltrer i desember måned.

### Fratredelser:

#### Utedriften:

Gunnar Berglund, Lyngseidet 1/1 -87  
Torbjørn Johansen, Nord-Lenangen 1/1 -87

## Sport

### HÅNDBALLSESONGEN 1986

Herrelaget er med i serien, men de helt store resultatene uteblir. Med mange nye folk på laget håper vi på bedre sesonger i framtida. Det ryktes nemlig at tapene i år har vært overveldende.

Damelaget hadde dessverre ikke lag da serien begynte. Men siden da har unge og spreke sjeler satt sitt preg på laget, og det går stadig framover. Jentene har også fått mulighet til trening i Tromsøhallen når anledninga byr seg. Eller er treninga mer sporadisk etter at Kraftfor-

syningshallen ble stengt inntil videre.

#### Hallingkastet

Også i år bega de store sportsentusiastene seg av gårde til Hallingdal og Gol. Med fly og buss fulle av pågående idrettsfolk »overlevde» de hvertfall turneringa. Det ryktes at årets Hallingskast var vellykket - om det siktes til det sportslige eller det som skjedde senere på dagen skal være usagt.

Damelaget spilte mot Hedmark og

Vest-Agder og tapte »med glans», henholdsvis 6-1 og 12-1.

Herrelaget gjorde det ikke særlig bedre - resultatene etter kamp mot Vestfold og Vest-Agder ble 4-2 og 12-2.

Det viktigste er å delta - tydeligvis ikke å vinne!

Årets »sejerherre» ble ellers damene fra Telemark og herrene fra Sør-Trøndelag. Fair Play pokalen ble vunnet av Nordland fylke - både på herre og damesiden.

Lisa!

## VOLLEYBALLNYTT!

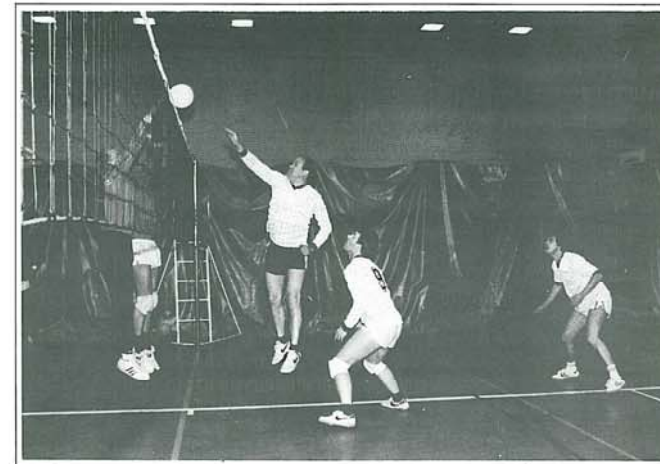
Bedriftsidrettslaget har ikke hatt noen særlig god sesong hittil i år. Vi rykket opp fra 3. til 2. divisjon etter fjorårets sesong, og var breiddfullt av selvtillit og optimisme foran årets sesong. Vi vant jo neste alle kampene i fjor og ble soleklar seriemester i 3. divisjon. Men akk og ve! Årets sesong har brakt mer motgang enn hva enkelte lag burde være utsatt for. I skrivende stund har vi spilt 9 seriekamper. Av disse har vi vunnet 3 kamper (BRAVO). De andre seks burde det verken vært skrevet eller snakket noe om. Men når de referer er nevnt kan vi jo referere de kort:

#### Sørgelig elendig !!!!

På lik linje med fotballhelte fra TIL føler vi nå at nedrykningsspekulset truer på sidelinja. Når nøden er størst er hjelpen nærmest heter det i et kjent ordtak, og så lenge det er liv er det håp for oss også.

Men for å overleve i 2. divisjon må vi nok også vinne våre resterende 3 kamper.

Oppmannen



Vi vant 1-0 over Tromsbuss. Fra venstre Geir Berntsen, John-Ivar Nilsen og Petter Hildre.

## God Jul og Godt Nyttår!

# Bare griseflaks

fra «Den siste Oluf» av Arthur Arntzen

«Kjøtt-tura» tell Finnland e fræmdeles populært nordpå. Finnane e så glad i folket som bor nord i laindet at dæm subsidiere kjøttet så kraftig at det e etanes dær åsså. Og det e nokka vi nordmeinn har snylta på længe. Ja, åsså førr nord-norske bønder løne det sæ å fære over grænsa ætte kjøtt tell eia gryte.

Vi førr våres del hadde likevæll ikkje vært på hamstring, mæn da han Lydevart og kjærringa la i vei i gammelbilen, heiv vi oss med, både ho Emma og æ. Ikkje bare førr å skaffe oss rimelig julekjøtt, nei, vi hadde hørt at det va så mykkje ainna bellig å få kjøpt dær. Kainskje kunne main få bruk førr det åsså, kem som vesste?

Kjøttkvoten e no bare fæm kilo, nokka de norske myndigheitan har ordna med førr å tvinge oss tell kjøp av norsk dyrkjøtt.

Dein lovlig kvoten e lovlig liten og væll ægna tell å utvikle dein nordnorske folkesporten «kjøttsmugling» vidare. Korr mange har ikkje lurt sæ over grænsen med svineskinke stappa i låran, kottelætta surra omkring ryggtavla, kjøttdeig i brøstholderan og lappebiff i bjeksoan?

Vi førrsto dæm så godt, dær vi sto attmed dein frestanes kjøttidisen med kvær sin fæmkilospose. Langt hadde vi forre og brukt værdens dyraste bænsin, sia vi lage han sjøll. Inngen av oss hadde bedrevve smuling før, mæn løsten seig på oss. Og da æ fikk aue på dein nyslakta storgirsen, som hang på knaggen, va både æ og grisen solgt.

Einn om main kjøpte gailten, klædde på han og satte han i baksætet i dein mørke bilen? At vi tok grisen med som en av oss? Mørkt som det va utførr Toillstasjonen ville sikkert toillsnokan tru det va en alminnelig nordmainn som satt dær. Svinaktig lik, som han jo va. Ja, i værste failll ville dæm ta han førr et norsk fyllerwin, ikkje meir.

Ho Emma va mæst betænkt, mæn ga sæ. Grisen blei kjøpt og påklædd kåpa hennes, skjinnhua mi og svine-

lærshanskan hennes Lydevart. Og da dein satt imeilla oss i baksætet på hjemturen, va han så lik mæ, at ho Emma gjæntatte gang ba han hoilde labban sine borte fra ho! No svor åsså ho på at toillerna ikkje ville fatte mestanke tell grisen og reise bust.

Vi va nok aildri så lite nærvøs da vi stainsa med «Tuillstasjonen» og han Lydevart stavra sæ skjælvanes ut, lokte opp baklokket og viste fræm det lovlig kjøttet. Da toillar'n gløtta inni bilen satt æ sællfølgelig og snakka svinprat med grisen og ho Emma klinte med han. Det va tydelig at toillar'n åsså likte trynet på kar'n, førr han vefta oss bare vidare. Snakk om griseflaks!

Vi va ikkje seim om å snakke oss over grænsen. Aildri har han Lydevart vært så tong på gasspedalen. Kjærte som et svin og va ikkje det minste reidd førr fartskontroll hær i de grisgrænde strøk. Ikkje en purk å se på veien. Unntatt våres.

Julegrisen va bærga, mæn fanden vil ha meir---

Oppglødd som vi no va, pønka vi snart på en tur tell. Dæm hadde jo reinkjøtt åsså. Kjærringen nækta, mæn æ og han Lydevart fr på en rein kjøttur.

Rætt innførr grænsen va vi heildig å træffe på en reindriffsame. Førr en bellig pænge og norsk heimkok slakta han oss ei stor simla, som vi tok uflådd med oss.

Påklædd vinterfrakke, lofotnikkers, gummistøvla, votta og kasjættan hennes Lydevart over de små hornan, bar det i vei. Sleps hadde ho åsså fått ruindt nakkestabben, så sæll om

det høres vilt ut, va det et fint stökke kjøtt som satt oppskora i baksætet. Det som no igjænsto, ansåg æ førr å være rein rutine.

Det hadde det åsså blitt, om det ikkje hadde vært førr dein førrbainna skjitnærvøse Lydevart, som svikta heilt når han ikkje hadde kjærringræve å hoilde sæ tell.

Ka skjer? Jo, i det samme vi nærme oss grænsebommen, som va nede, trampa han klauven på gassen isteden førr bremsa. I ei førrfærdelig fart rasa vi rætt inn i bommen, så kraftig at vi næsten hængte oss i sikkerhetssælan.

Simla kom travanes fra bak sætet, stanga sæ igjænna frontruta og blei ligganes som ei utklædd kjøttlørva fræmpå panseret å kope. Du milde sakkalav! Førr et syn!

Både vi og simla med tonga utav kjæften og stiv i blikket. Snakk om kjøttmølja! Han Lydevart margeskreik, mens æ måtte forsøke å klare biffen med toillern. Æ sa at det va en rein vi hadde kjørt på, og klædd opp førr å vise fræm i toillen.

Dæm skjønnte straks at æ kom med ei reinhækla løgn. Vi fikk kraftig på pælsen. Dæm drog inn reinen og ga oss en klækkelig bot førr smugling og hærværk. Dærætter huta dæm oss ut av broderlaidnet, en gang førr aille. Vi måtte ikkje vise oss dær igjæn.

Mæn det va allikavæll ei mild behainding, sett i forhold tell dein vi fikk hjemme. Det kjøttet som dær blei prekevert, va i hverfailll våres. Æ fikk dein vanlige kvoten.

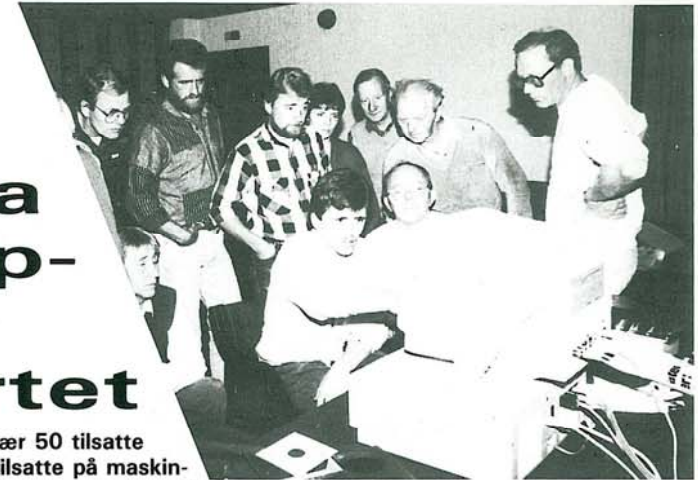
Og det e meir einn nok!



Æ satt og snakka svinprat med grisen

# EDB-opp-læringa for oppsynet er startet

I slutten av september fikk nær 50 tilsatte i vegoppsynet samt enkelte tilsatte på maskinavdelinga og laboratorieseksjonen, grunnkurs i EDB (EDB-I). Med dette har opplæringa i EDB for tilsatte ute i drifta startet.



Oppsynsmennene viser stor interesse for EDB- opplegget.

Foto: Geir Berger

Vegstikka

Av EDB-saksbehandler  
Geir Berger

Det ble holdt 3 kurs - henholdsvis i Skibotn, på Finnsnes og i Bjerkvik. Kursene gikk over 2 dager. Bakgrunn for kurset var at vegstasjoner/anleggskontor har fått utplassert eget EDB-utstyr, såkalte mikromaskiner av typen HP-Vectra. Disse skal benyttes til bl.a. tekstbehandling, driftsoppfølging og til tekniske program.

## KURSINNHOOLD

Av kursinnhold kan nevnes:

- innblikk i datamaskinens oppbygging og virkemåte
- EDB og arbeidsmiljø
- EDB og jus

I tillegg ble deltakerne orientert om etatens EDB- planer samt at de fikk demonstrert mikromaskinen som skal brukes ute i drifta, HP- Vectra.

Forelesere var ingeniør Are Stenkjær fra anleggsavdelinga og under- tegnede.

## STOR INTERESSE FOR EDB

Kurset inneholdt stort sett bare

»tørr« teori, så vi va spent på om jordnære folk i oppsynet ville finne kurset interessant og givende.

Vi ble imidlertid positivt overrasket. Det virker som oppsynet ser fram til å få EDB som hjelpemiddel til å utføre arbeidsoppgaver. Dette gjorde at engasjementet fra kursdeltakerne var godt, selv om ikke alt stoffet var like interessant.

Informasjonen ut til oppsynet om hva de skal/kan bruke EDB til har ikke vært god, og dette har gjort at mange er usikker på hvordan arbeidssituasjonen blir i framtida. Dette skapte en god del debatt. De fleste var imidlertid enige om at de så fram til å ta i bruk EDB, og at de så på det som et godt hjelpemiddel i arbeidet.

## VIDERE KURS

Noen i oppsynet kunne ikke være med på disse kursene, og for disse og en del andre kommer vi til å kjøre et oppsamlingskurs i nær framtid.

Det som nå er viktig er at grunnkursene følges opp av brukeropplæring, slik at ikke EDB-utstyret blir stående å støve ned ute på stasjonene. Avhengig av ressurser planlegger vi å kjøre organisert brukeropplæring bl.a. i tekstbehandling i løpet av vinteren 1987.

Når det gjelder spesielle program for henholdsvis anlegg, vedlikehold,

maskin eller laboratoriet, blir det opp til hver enkelt avdeling-/seksjon å vurdere hvilke som skal benyttes. Det må da sørges for at brukerne får tilstrekkelig opplæring i programmene. for at brukerne får tilstrekkelig opplæring i programmene.

## BLI SETT - BRUK REFLEX

Barn og voksne som går langs mørke høstveier uten reflekse svever i en alvorlig villfarelse - en villfarelse som kan koste dem livet. De tror at alle bilister ser dem. De kan jo se frontlysene på bilen på mange hundre meters avstand.

Men sannheten er at bilisten ofte ikke ser noen langs veien. Han konsentrerer seg om andre ting: Bilister som kommer imot, de som kommer bak han og gjerne vil forbi. Fotgjengeren er rett og slett taperen i dette spillet, og det gjelder også om det er gatelyst på stedet. Gatelystet belyser bare deler av kjørebanelen, deler av veiskulderen. Utenom dette er det mørkt.

Det kommer så å si aldri inn folk på sykehus som har brukt reflekse. Refleks er en billig livsforsikring.

**C****ADRESSEENDRING**

Eventuelle adresseendringer sendes  
Statens Vegvesen, Troms, Vegkontoret.  
Postboks 615, 9001 Tromsø  
Dette gjelder også pensjonister.

# Æ kjøre aildri i fyilla!

## *Aksjon høstulykke*

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

### *Kjør rusfritt!*