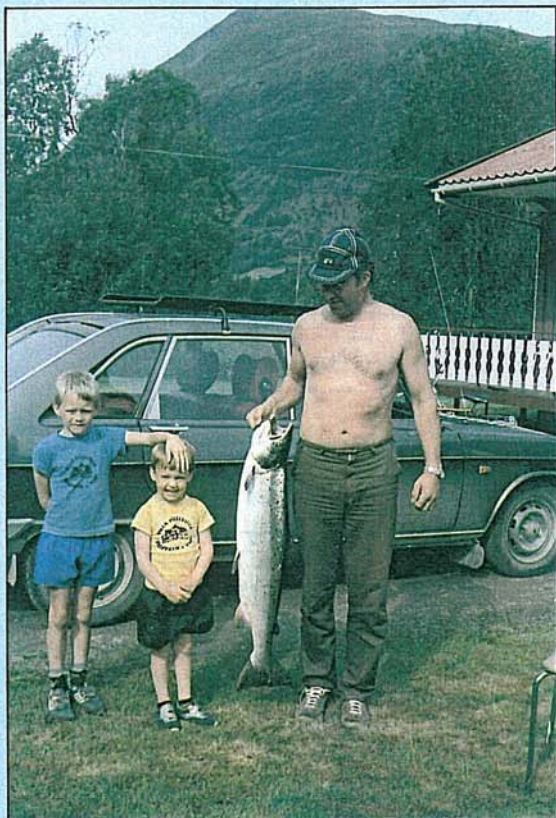


— MIN HOBBY —

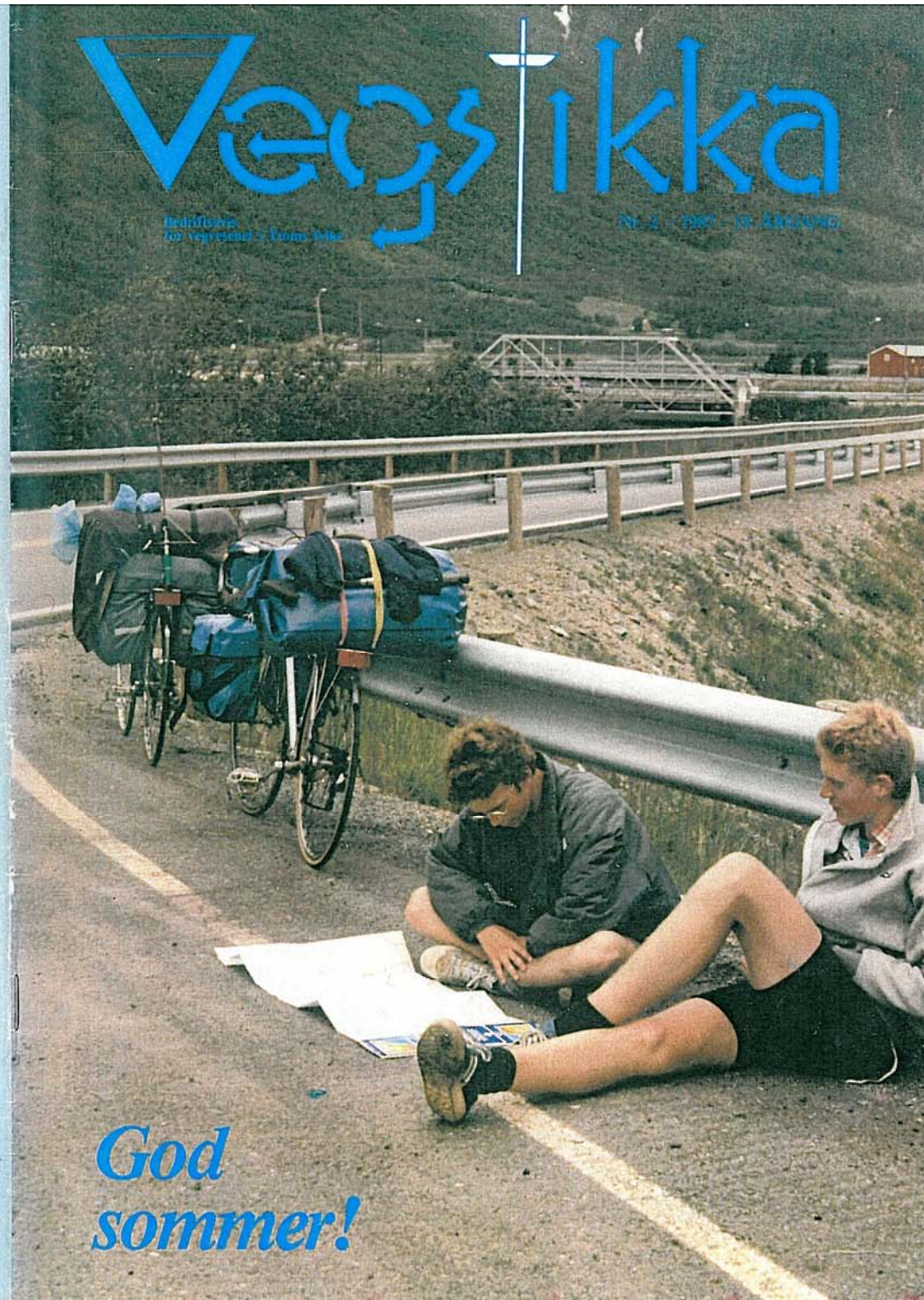


*Oddbjørn Heimly  
med en av laksene fra  
Nordkjøselva.*

# Vegstikka

Bedriftene  
for vegvesenet i Trøndelag

Nr. 2 - 1987 - 16. ÅRGANG



*God  
sommer!*



# Vegstikka

BEDRIFTSAVIS  
FOR VEGVESENET I  
TROMS

Nr. 2 — 1987  
19. ÅRGANG

Redaktør  
Anna Josefsen

Redaksjonsutvalg  
Lisa Sundstrøm  
Bjarne Otterdal

Redaksjonsråd  
Formann Trygve Johnsen  
Konsulent Anna Johansen  
Oppsynsmann Bjørn Eriksen  
Driftssjef Eilif Mathisen  
Overing. Gudmund Reiertsen

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

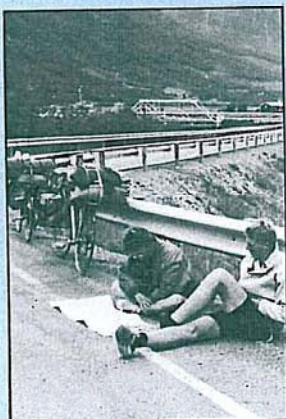
Sats og trykk  
Lundblad Trykkeri  
Tromsø

Opplag  
1450 eksemplarer

## INNHold

side

En rimelig vinter .....	3
Vegmesterskap i presisjonskjøring .....	3
Norsk veg- og vegtrafikkplan .....	4
En ti år gammel tanke gikk i oppfyllelse .....	5
Transportplanen for Tromsø er vedtatt .....	6
EDB-nytt .....	7
Autosys .....	8
Velferdsmidlene for 1987 .....	9
Omorganisering av planavdelinga ved vegkontoret .....	9
Moatunnelen .....	10
Utbedring av fylkesveger i Harstad-området .....	11
Samferdselskomiteen har besøkt Troms .....	12
Trafikantveiledning .....	14
Sommerferien .....	15
Dekkelegging 1987 .....	16
Positiv prøvedrift på Svanfjell .....	19
Troms Brøyteforening — 50 år .....	20
E-merker blir innført for barnestoler for bil .....	21
Blomster til bilistene .....	22
Færre forgjengerulykker — viktig oppgave i 1987 .....	22
Min hobby .....	23
Pensjonisttilværelsen — er du forberedt .....	24
Fra Gratangsbotn 1957 .....	25
Personal-nytt .....	26
Bedre serviceskilting .....	27



## FORSIDEN

Kartlesing på E6 / E78  
i Nordkjosbotn

Vegstikka vil komme ut fire ganger i år.  
De neste blir i september og desember måned.  
Frist for innlevering av stoff til september-nummeret blir 20. august.

# En rimelig vinter



Denne vinteren skapte ikke de store problemene for vintervedlikeholdet i Troms fylke. Kostnadene ble tvert imot rimeligere enn ventet. Det var forholdsvis lite sne og lite brøyting. Vinterværet ga oss mye is, med mye isdannelse i grøfter. Hovedtyngden av arbeidet har vært å bekjempe dette. Vegdekket har stort sett kommet rimelig bra fra vinterens favntak.

Vi brukte 4,5 mill kr. mindre enn forventet på riksvegene.

*Hva skal disse pengene gå til?*

Vi spør vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen.

— Først må vi dekke underskuddet fra ifjor. Det var på 1,8 mill kroner. Vi har også en del andre utgifter fra forrige år. Det gjelder bl.a. skaden i Lavangsdalen som ble utbedret i vinter. Det som blir igjen til nye prosjekter skal i hovedsak gå til:

— undervannreparasjon av Tjeldsundbrua

— ny støttekai ved fergeleiet i Olerdalen. Det regner vi med vil koste ca. kr. 800.000,-  
— nye mobiltelefoner til samtlige 6 vegstasjoner

Når det gjelder fylkesvegene oppnådde vi en besparelse på 1,4 mill kr. Av dette må vi bruke 0,5 mill på underskuddet fra ifjor. Og kr. 700.000,- er foreløpig sperret av fylket i beredskapsøyemed. Da har vi ikke stort igjen av overskuddet å rutte med.

## Ny dyst:

### VEGMESTERSKAP I PRESSIONSKJØRING

Det blir mesterskap i år også. Tevlinga skal foregå på Lørenskog i Akershus fylke 29. august. Det er andre året en slik konkurranse blir arrangert i vegvesenet. Meningen er at det skal holdes en hvert år.

I fjor markerte Troms seg sterkt på resultatlista. Det kunne vi lese om i Vegstikka nr 2/86. Oddvar Skogstad ble nr. 1 i kl. Bl lastebil. Alfons Pedersen nr. 2 i kl. E veghovel og Sturla Bjerkmø nr. 5 i kl. B liten lastebil.

Vandrepokalene gikk til Møre og Romsdal.

Det forutsettes maks 2 deltakere fra hvert fylke i hver klasse. Dersom interessen er stor, vil det bli foretatt en uttakingskonkurranse om hvem som skal delta i mesterskapet. Det konkurreres i følgende klasser:

Kl. B Liten lastebil 4x2 (512)  
Kl. Bl Stor lastebil 6x2 (510)  
Kl. E Veghovel (520)

Jeg håper at interessen for deltakelsen blir større i år enn i fjor, sier maskininstruktør Hans Martin Figenschau.

Alle kan ikke vinne, men på slike arrangementer kan du treffe og utveksle erfaringer med kollegaer fra andre fylker. Det sosiale samvær teller også.

Interesserte deltakere melder seg til Hans Martin Figenschau, Vegsentralen Nordkjosbotn innen 15. juli d.å.



# Norsk veg- og vegtrafikkplan



Av overingeniør Petter Hildre

*Som den observante leser har lagt merke til, har det som tidligere bar navnet «Norsk Vegplan» forandra navn til «Norsk veg- og vegtrafikkplan». Navneendringa varsler om at vi denne gangen i vegplanarbeidet skal drøfte mer inngående slike områder som personbilens rolle, forholdet mellom personbil og kollektivtransport, trafiksikkerhet og miljøspørsmål.*

## Tidsplan for vegplanarbeidet

Vegkontorene har nå fått oversendt retningslinjene for utarbeidelse av sine forslag til veg- og vegtrafikkplan for perioden 1990—93. Dette arbeidet som her ved kontoret så vidt har starta opp, skal være avslutta innen 1. mars neste år. Perioden mellom 1. mars og 1. juli er avsatt til behandling av planforslaget i fylkeskommunen. Etter dette vil planforslaget bli sendt til Vegdirektoratet som skal sy samtlige fylkers planforslag sammen til en samla vegplan for hele landet. Stor-

tinget vil til slutt behandle stortingsmeldingen om Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1990—93 i vårsesjonen 1989.

## Satsingsområder

Med bakgrunn i investeringsprofilen i inneværende vegplanperiode og utfordringer vi står ovenfor i 90-årene, har Vegdirektoratet valgt ut følgende satsingsområder for kommende planperioder:

- stamvegnettet

- riksvegnettet i byer og tettsteder
  - bedre framkommelighet for tunge kjøretøyer
  - ferjesambandene
- Stamvegnettet omfatter de mest trafikkerte riksvegene. I Troms består stamvegnettet av E6, E78, Rv. 19 og Rv. 83. Investeringene på dette vegnettet vil for en stor del gå til bygging av nye veger på strekninger med mye bebyggelse langs vegen.

Transportplanen for Tromsø viste et investeringsbehov for byen på mellom 400—450 mill. kr. Dette har ført



*Bildet over : Standard på ferjene og rute-tilbud må være i samsvar med det tilstøtende vegnetts betydning som transportåre.*

*Bildet på foregående side: Transportplanen for Tromsø viser et investeringsbehov på 400—500 mill. kr.*

til at Tromsø har blitt valgt ut sammen med 9 andre byområder i landet der målsettingen er å få et tjenlig riksvegnett innen år 2000. Dette vil kreve en stor innsats fra vegetaten. For å kunne klare å finansiere disse prosjektene, er det nå under vurdering å innføre lokal drivstoffavgift i byen i tillegg til bevilgninger over riksveg-budsjettet.

Bedre framkommelighet for tunge kjøretøyer vil være et viktig bidrag for å gi næringslivet muligheter til å redusere transportkostnadene. Adkomst

til viktige turistsentra og næringsliv i distriktene vil nyte godt av en slik utbygging.

Ferjesambandene er en del av vegnettet og må derfor også vurderes som en del av dette. Standard på ferjene og rutetilbud må derfor være i samsvar med det tilstøtende vegnetts betydning som transportåre.

I tillegg til satsingsområdene som er nevnt foran skal trafiksikkerhet og miljø tillegges stor vekt. Det kan her nevnes at det skal legges fram forslag til tiltak på riksvegnettet slik at antall drepte og skadde i 1993 ikke skal overstige gjennomsnittet for perioden 1984—86. Tar vi hensyn til trafikkveksten på disse 7—9 årene betyr dette en reduksjon i ulykkesfrekvensen (antall ulykker pr. million kjøretøykilometer i året) med ca. 23%.

En uheldig konsekvens av disse satsingsområdene, vil bli at vi må være mer tilbakeholdne med prioritering av kostbare avløsningsprosjekter av ferjesamband.

## En ti år gammel tanke gikk i oppfyllelse

Av vegsjef Herleiv Solberg

For ca. 10 år siden antydet daværende biltilsynsjef Odd Halvorsen at jeg burde en gang være med på biltilsynets tjenesteoppdrag på Svalbard.

I vinter skjedde det!

Etter et greit opplegg av stasjons-sjef Ingvar Sommerlund fikk jeg overvære beltemotorsykelprøver, kontakt med sysselmannskontoret, verkstedkontroll m.m.

I ettertid er jeg overbevist om at denne noe spesielle tjeneste av biltilsynet er helt nødvendig. Biltrafikk-tettheten på Svalbard er ikke imponerende, men er nå blitt såpass stor at tilsyn av biltilsynet et par ganger i året er påkrevet.

Men det er snøscooterantallet som er virkelig imponerende, og dermed blir det et stort antall ungdom som vil avlegge prøve for sertifikat for snøscooter. Ungdommene hadde en klar og positiv holdning til prøvene, og Sommerlund hadde en ledig, men respektabel kontakt med ungdommen.<sup>2</sup>

Positivt var det også å høre av sysselmannen at det ikke var ungdom (16—20 år) som på Svalbard var kjent for vill kjøring med snøscooter.

Jeg er overbevist om at ungdom på Svalbard som nu tar sertifikat og kjøring av snøscooter alvorlig, vil opptre på fastlandet om få år som ansvarsbevisste og dyktige bilførere, og da er mye vunnet.

Ett syn vil alltid stå fast hos meg, nemlig en ruvende Sommerlund, innballet for +28°C, i vind utenfor hjørnet på Kafé «Busen», i ledig samtale med fin ungdom som avla prøve, og med de majestetiske Hjørthamnfjellene i bakgrunnen!

Flyturen førte til opphold også i weekend på Svalbard, og da ordnet vår, for tiden permitert, Stiberg med sitt opplegg. For de som kjenner Stiberg bør det ikke forbause at det da bar langt, ja meget langt av gårde i en majestetisk natur. Det ga inntrykk som sitter for livet.



# Transportplanen for Tromsø er vedtatt



En ny fase i arbeidet med transportplanen er begynt. Planen er nå i sin helhet vedtatt av de lokale myndigheter. Innkreving av drivstoffavgift skal drøftes med Samferdselsdepartementet i juni. Siktemålet er at transportplanen blir behandlet i Stortinget til høsten og at den blir tatt med som en tilleggsproposisjon til statsbudsjettet.

Dersom det blir klarsignal, kan vi kanskje begynne med innkreving av drivstoffavgift allerede i januar 1988.

Det er overingeniør Henning Sunde som sier dette til Vegstikka. Sunde er en av ildselene bak planen.

— Er du glad for at planen er vedtatt?

— Glad er vel ikke det riktige ordet. Det er aldri artig at folk får pålagt ekstra utgifter. Men det er godt å se at vi er kommet såpass langt. Vi startet på bar bakke for 1½ år siden. Nå er planen vedtatt av kommune- og fylkespolitikkerne. Jeg er ikke i tvil om at politikerne har gjort et riktig valg. De har vært flinke til å skjære igjennom gamle fordommer og gjøre et raskt vedtak.

Tradisjonelle bompengeløsninger

gir en enorm rentebelastning. En stor del av inntektene går til innkreving. Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet har derfor vært på leting etter andre modeller for å skaffe tilveie ekstramidler. De er i likhet med oss spente på resultatet. Tromsø by blir et prøveprosjekt. Vi er de første i landet som prøver oss på drivstoffavgift.

— Det har vært en del motstand. Det er som oftest slik med alt nytt. Når folk blir bedre kjent med ordningen, regner vi med at skepsisen forsvinner etterhvert. Systemet skal være enkelt og vil gi bedre gevinst for den vanlige bilist enn bompenger. Noen uheldige utslag vil man få, f.eks. det du nevnte om at alle må betale, også de som kjøper bensin til båten. Alt drivstoff blir i prinsippet avgiftsbelastet. Dispensasjoner/unnatak vil bli vurdert, men dette bør det være minst mulig av.

I disse dager innleder vi samarbeid med forhandlere i bransjen. Et kommunalt selskap skal stå for innkrevingen. Det skal opprettes et fond som de forskjellige anlegg skal kunne

disponere etterhvert som de kommer i drift.

Vi regner med at avgiftsbelastningen vil gi 14 mill kroner i inntak pr. år.

— Hva starter vi opp med?

— Det første store anlegget blir bygging av krysset i Hansjordnesbukta og tunnel til Lagnestunnelen. Dersom vi kan begynne innkrevninga fra 1. januar kan vi kanskje starte med tunnel mot Breivika allerede i 1989/90.

Lysregulering i sentrum står også blant de første tiltak som skal settes i verk. Kanskje kan vi begynne med dette i 1988/89.

Nå arbeider vi med forprosjekt for en del av prosjektene, og med konkrete systemer for oppfølging.

— Men ny fastlandsforbindelse vil ikke komme så snart?

— Den står ikke ferdig før i 1995 i alle fall. Flyten i trafikken vil i mellomtiden bli bedre bl.a. med at krysset på Tromsødalsiden endres og at vi får lysregulering på bysiden.

## EDB-NYTT

# Nytt kostbart utstyr

Av EDB-konsulent Geir Berger

Det har skjedd to store ting på EDB-fronten i vår. Vi har fått en ny ND-500 maskin og enheten som skal forordne datakommunikasjonen, en såkalt dataveksler, er installert på vegkontoret. Det er bare vel to år siden vår første ND-530/CX maskin ble installert, men allerede nå er kapasiteten på den sprengt og behovet for en ny maskin er stort.

Den direkte årsaken til at vi så raskt fikk maskin nr. 2, var at biltilsynet søkte Vegdirektoratet om penger til egen datamaskin for kontoradministrative system og Autosys. I stedet for da å anskaffe en «litene» ND-500 maskin kun til biltilsynet, bevilga Vegdirektoratet 1 million kroner for å anskaffe en ny ND-500 maskin til vegkontoret. Denne maskinen blir dermed i tillegg til å gi biltilsynet nødvendig datakraft, benytta av andre brukere på vegkontoret. Sattelitemaskinene som var på Biltilsynet i Harstad og Finnsnes har Norsk Data tatt i retur.

### Transportskade

Da vi i mars fikk beskjed om millioen fra Vegdirektoratet, ble ND-530/CX maskinen bestilt hos Norsk Data. Torsdag 14. mai kom den med bil til Tromsø, men dessverre ikke slik vi hadde venta den. På turen fra Oslo hadde surringa løstet, og maskinen hadde fått en «overhaling». Den var en del bulket, men «innmaten» så ut til å være i orden og maskinen ble installert og testet. Den ser ut til å fungere bra, men Norsk Data vil i alle fall levere en ny maskin. Denne vil sansynligvis komme i juli, og får bare håpe at den blir bedre innpakket enn den første vi fikk.

### Datakommunikasjon

For å forordne datakommunikasjon fra biltilsynsstasjonene og vegstasjoner/anleggskontor til vegkontorets



EDB-maskiner, har vi anskaffet en såkalt dataveksler av typen Instanet 6000.

Med dette får dermed endelig vegstasjoner/anleggskontor og biltilsynsstasjonene i Harstad og på Finnsnes kommunikasjon med vegkontorets EDB-maskiner. Dessuten får vi en enhetlig datakommunikasjonsløsning for Statens vegvesen Troms.

Biltilsynet Harstad og Finnsnes er avhengig av å stå oppkobla hele dagen mot datamaskinen, så de har fast linje inn til vegkontoret. Disse linjene vil også Harstad og Finnsnes vegstasjon bruke, i tillegg til Bardu vegstasjon har fast linje inn til vegkontoret via Biltilsynet Finnsnes. Det blir fast linje fra Bardu vegstasjon fordi de har terminal oppkobla mot biltilsynets sentrale kjøretøy- og førerkortregister i Oslo - det såkalte Autosys-systemet.

De andre vegstasjoner/anleggskontor vil i første omgang få oppringte samband. Disse sambandene er ikke installert ennå, fordi Televerket tar ca. 15 000 kroner pr. stk. for såkalte modemsom vi trenger to av pr. samband. Sansynligvis blir Televerkets monopol.

### Bildet øverst:

Vårens investeringer på EDB-fronten kostet ca. 1,8 mill kr. Knut Arne Henriksen og Geir Berger

### Nederst:

Det har stadig vært opplæring innen EDB

på salg av disse opphevet over sommeren, og da kan de skaffes for 1/3 av prisen og kanskje ennå billigere. Vi håper derfor at samtlige vegstasjoner/anleggskontor har kommunikasjon med EDB-maskinene på vegkontoret i høst.

### Store investeringer

Tilsammen har vårens investeringer på EDB-fronten kostet ca. 1,8 millioner kroner. ND-530/CX maskinen kosta vel 1,2 millioner kroner og dataveksleren rundt 600 000 kroner. Denne investeringa er imidlertid nødvendig dersom vi skal bruke EDB effektivt i vegvesenet og dessuten har vi endelig fått et skikkelig system for datakommunikasjon i Troms.



# AUTOSYS

Informasjonssystem for motorvogn og førerkort, kalt Autosys får stadig større betydning for arbeidet på biltilsynsstasjonene.

Første trinn i Autosys, som gjør det mulig å hente ut opplysninger om førerkort og motorvogn på skjermterminalen ved den enkelte biltilsynsstasjon, er nå gjennomført i hele landet.

Trinn 2 i innføringen og utviklingen av Autosys, gjør det mulig å oppdatere det sentrale førerkortregisteret direkte fra skjermterminalene på biltilsynsstasjonene rundt i landet.

Også motorvognregisteret kan oppdateres direkte fra biltilsynsstasjonene rundt i landet. Dette betyr at registrene, for såvel førerkort og motorvogn til en hver tid vil være ajourført. Det vil også på sikt bli mulig å skrive ut førerkort og vognkort maskinelt.

## Har Autolys vært «revolusjonerende» for arbeidet ved biltilsynet?

Vegstikka stiller spørsmål til biltilsynssjef Trond Larsen og to som daglig jobber med autolys som hjelpemiddel, Petra Marie Lunde ved registrering og Kjerstin Arnes ved førerkortavdelinga på biltilsynet i Tromsø.

Trond Larsen, biltilsynssjef:

— Jeg synes det har gått veldig lang tid siden Autosys ble presentert for oss og til i dag hvor vi endelig kan begynne å se en del resultater. Noen stor revolusjon kan vi ikke snakke om. Bruk av Autosys er tross alt bare en del av det arbeidet biltilsynet utfører til daglig. Men selvsagt vil det bety mer i framtida, ikke minst når det blir mulig å skrive ut førerkort og vognkort maskinelt. Det er da vi kan begynne å snakke om arbeidsbesparelse. Skjønt, den største gevinsten vil nok være at fører- og vognkortene får en bedre kvalitet og at det i dette ligger en slik sikkerhet.

— Hittil har det ikke vært noen arbeidsbesparelse, fordi vi p.g.a. mangel på fullstendig oppdatering har ført dobbelt register. Vi har i dag et lokalt system som går på innkalling/oppfølging, førerprøvebooking og omregistrering v/eierskifte. Disse systemene vil vi i framtiden prøve å samordne

Av Lisa Sundstrøm

Petra Marie Lunde ved registrering-savdelinga:



— Arbeidsoperasjonene blir kanskje lettere, men arbeidsmengden blir den samme. Slik Autosys brukes i dag slipper vi å hente opp opplysningene manuelt. Arbeidet går over skjerm og vi kan registrere for hele landet. Dette betyr en hel del - ikke minst for publikum. Vi kan på denne måten yte langt bedre service overfor publikum. På sikt vil det også bli mulig å skrive ut vognkort maskinelt.

— Vi vil også få mindre maskinskriving og mindre manuelt arbeid. Arbeidet vil bli utført med skjermterminalen som redskap. Men arbeidsmengden vil være den samme. Toppriodene er der fortsatt, faktisk over hele året. Før var sommeren den mest hektiske tid. Nå har vi vinteren med snøscooter-registrering og våren med campingvogner og motorsyklar. Men fortsatt er det nok sommeren og våren som blir mest hektisk. Og ekstra-hjelp vil det fortsatt være behov for.

— Autosys er et godt hjelpemiddel, men jeg vil også nevne at vi har et lokalt system. I framtida vil dette bli samordnet med Autosys, visstnok i trinn 4. Hva framtida innen EDB ellers vil bringe får vi se. Det skjer stadig noe nytt. Vi vet hvertfall at det skal bli mulig å skrive ut vognkort maskinelt.

Kjerstin Arnes ved førerkortavdelinga:



## Bildene:

Med Autosys kan vi yte bedre service overfor publikum, sier Petra Marie Lunde, øverst og Kjerstin Arnes.

med Autosys. Vi ønsker også å utvikle lignende systemer ved de andre stasjonene i Troms.

— Ekstra bemanning vil det fortsatt være bruk for, men kanskje ikke i den grad det nå gjøres over hele året. Toppesonger i biltilsynet vil fortsatt bestå, og på tross av Autosys vil arbeidsoppgavene være mange og tidkrevende.

# Velferdsmidlene for 1987



Velferdsbrakka i Svanelvdalen

Velferdsutvalget for vegvesenet i Troms holdt møte 13. mars 1987.

Det ble bevilget kr 120.000,- fra Staten og kr 17.000,- fra fylket- altså til sammen kr 137.000,-

Av årets bevilgning går kr. 20.000,- til våre pensjonister. Dette er begrunnet med at pensjonistene er en gruppe som i sin yrkesaktive tid ikke fikk nytte godt av velferdstiltak. I sommer skal velferdsmidlene gå til pensjonisttur til

Lofoten og Vesterålen for Bardu og omegn-pensjonistene.

I tillegg inneholder årets bevilgning kr. 15.000,- til fornyelse av møblement i velferdsbrakkene på Perskogen. Brakkene trenger sårt en innvendig fornyelse og dette vil komme alle i vegvesenet til gode fordi velferdsbrakkene benyttes av alle ansatte i hele fylket.

## Velferdsmidlene ble fordelt som følger:

570 ansatte a kr. 170,-	kr	96.900
Velferdstiltak for pensjonistene	»	20.000
Bedriftsidrettslaget «Veg»	»	5.100
Utstyr til velferdsbrakkene på Perskogen	»	15.000
	kr	137.000

## Fordeling på velferdsområdene:

Harstad	område 1	kr	9.180
Bardu	» 2	»	10.540
Finnsnes	» 3	»	14.110
Nordkjosbotn	» 4	»	12.920
Tromsø	» 5	»	8.330
Storslett	» 6	»	7.140
Vollan vegsentral		»	5.610
Biltilsynet, Harstad		»	1.870
Biltilsynet, Tromsø		»	3.740
Biltilsynet, Finnsnes		»	2.210
Pelebåten «Slagbjørn»		»	1.020
Vegkontoret, Tromsø		»	20.230
		kr	96.900

# Omorganisering av planavdelinga ved vegkontoret

Av Bjarne Otterdal, plan

På etterjulsvinteren i år vart det oppnevnt eit utvalg på 4 stykker som skulle sjå på arbeidet med hoved-detaljplaner, og korleis tegnarane kunne komme betre med i dette arbeidet.

Bakgrunnen var at ordninga med to distriktsledere på planavdelinga ikkje fungerte tilfredsstillande, og dessutan at ressursane på tegnekontoret i perioder vart dårleg utnytta.

Utvalget hadde 5 møter, og leverte sin rapport til planseksjonen i slutten av mars.

Rapporten er deretter behandla i ledermøtet, og der var holdninga positiv til dei foreslåtte endringane.

HOVEDSAKA I RAPPORTEN er at det blir oppretta 4 planleggingsgrupper. Meininga er at planarbeidet i større grad skal bli gruppearbeid til forskjell fra dagens ordning med einmannsarbeid. Poenget er å få meir gjennomdiskuterte og gjennomarbeidde løysningar, der 3-4 personer er med i planlegginga frå starten.

Ei forutsetning for at dette skal fungere er at kvar gruppe blir samla, det vil seie at medlemmene får kontor nær kvarandre. Kontorspørsmål er no til vurdering, og det er nok enkelte som må flytte til andre kontor for å få dette til å gå opp.

Planleggingsgruppene er allerede etablert og i sving, og inndelingane ser slik ut:

**Tromsøgruppa:**  
Bjørn Stiberg  
Henning Sund  
Anne Isaksen

**Balsfjordgruppa:**  
Petter Hildre  
Rolf Hillesøy  
Tom Eikang  
Edel Austlid

**Sørfylkegruppa:**  
Per Indal  
Ole J. Olsen  
Toril Heimdal

**Nordfylkegruppa:**  
Geir Berntsen  
John A. Jensen  
Jan Tore Knutsen  
Torill Lyngra

Sørfylkesgruppa skal seinare supplerast med ein person (foreløpig ledig stilling) Vegstikka sier tvi-tvi!





## MOA-TUNNELEN

Det ble gjennomslag i Moatunnelen 3. juni. Oppsynsmann Andor Løksa hos Astrup Høyer sier at arbeidsstokken gjorde en ekstra innsats slik at de kunne feire gjennomslaget før pinseferien. Ellers sier han at det er gått bra med fremdriften, men litt problemer med dårlig fjell p.g.a. vann.

Anlegget Straumsbotn - Bergsbotn er 10,25 km lang. Av dette er 1890 m tunnel.

Anlegget ble startet opp i august 1985, og ventes satt under trafikk høsten 1987. Da vil det forøvrig gjenstå dekkelegging, som ventes utført i 1988.

Siste totaloverslag for anlegget er 54,3 mill kr (87).



Fargebildet øverst t.v.  
Et par dager før gjennomslaget,  
oppsynsmann Kåre Liland  
og tunnelbas Harald Kristiansen

Nederst t.v.:  
Tunnelinnslaget på Bergsbotn

Øverst denne side:  
Oppsynsmann Andor Løksa



## Utbedring av fylkesveger i Harstad-området



På to av våre fylkesveger i Harstad-området har vi entreprisedrift i sommer. Her foregår nå utbedring og endel omlegging.

På Fv. I foretar vi utbedring og opprusting av eksisterende veg Kvæfjord grense - Auna. I år utbedres siste parsell som har en lengde på 4110 m — Dermed har hele Fv. I fast dekke fra Borkenes til Ervik.

Alt arbeide, bortsett fra dekket, rekkverk og bruer utføres av Brovik Maskin A/S, Harstad. Anbudets størrelse var på ca. 2.0 mill kr. Totale kostnader er kalkulert til 5,18 mill kr. Anlegget skal etter planen være ferdig dekkelagt ca. 11. september.

Lengden på nylagt dekke i år blir 6510 meter.

Anbudspapierene ble utarbeidet i vinter av kontrollingeniør Toralf Bergseth og oppsynsmann Tør Jensen (sittende).

Dette ble gjort før endelig bevilgning fra sentralt hold forelå.

På Fv. 14 omfatter arbeidet utbedring og en del omlegging på parsell Sørvik - Storvatnet. Vi fortsetter videre der vi avsluttet ifjor høst. Her har Svein's maskin A/S fra Stokmarknes fått anbudet. Anbudets størrelse var ca. 2.5 mill kr., totale kostnader er kalkulert til 5.6 mill kr. Anlegget skal være dekkelagt ca. 18. september. Da er 5,4 km av denne parsellen dekkelagt.



# Samferdselskomitéen har besøkt Troms



Hele komitéen samlet

*I årene som kommer vil trafikk i byer/tettsteder og sikring mot snøskred stå øverst på lista over de mange oppgaver som skal løses i Troms.*

*Tidligere har blant annet veg til vegløse strøk vært en viktig oppgave.*

*Denne turen har vært nyttig for komiteen og har understreket betydningen av snarlige løsninger på de ulike problemer.*

Dette var en del av konklusjonen etter at samferdselskomiteen hadde avsluttet sin rundreise i fylket i tiden 16.—19. mars. Det er 4½ år siden forrige besøk.

Vegkontoret i Tromsø og Vegdirektoratets Grete Gundersen sto for tur-opplegget.

Samferdselskomiteen hadde et fullpakket program i de 4 dagene de oppholdt seg i Troms. De kjørte 550 km og traff 18 ordførere. I buss, på ferjer og overalt hvor de stoppet fikk de forelagt samferdselsproblemer av fylkespolitikere og regionale etater. De ble bombardert med tall og argumenter om de forskjellige problemer fylket strir med.

—Et hardt program, men dette er også en tøff komite, sa lederen av samferdselskomiteen Oddrun Pettersen underveis.

— Problemene møter vi når vi skal drøfte hvordan ressursene skal fordeles og hva som skal prioriteres.

Ordfører i Torsken Annie Halvorsen (til venstre) og formann i Samferdselskomiteen Oddrun Pettersen

Foto: Ellertsen



Til Vegstikka sa hun:

—Turen var godt planlagt. Den har vært nyttig for oss. Vi skjønner bedre de oppgaver og problemer fylket har. Det har vært godt forklart av etatsjefer og ordførere.

Det fine været har også gjort at vi har fått fullt utbytte av turen.

Vegvesenet behøver ikke å være redd for å bli arbeidsledige i de nærmeste årene. For å øke fremkommeligheten trenger vi bedre ferger med større kapasitet og flere avganger, flere bruer/tunneler og bedring av riksvegnettet i by og tettsteder.

Vegsjef Solberg, hva er ditt inntrykk etter besøket?

—Mitt inntrykk er at komiteemedlemmene var åpne for realistiske orienteringer og argumentasjoner.

Hvordan ser du på nytten av besøket?

—Det er vel først og fremst komiteen som har nytte av en slik befaring



Foto: Otterdal

Over:

Lurer TFDS-direktør og vegsjef på mulige nye ferjeanskaffelser fra sin beskjedne plass i baksetet?

Innfaldt:

Overingenør Petter Hildre orienterer om Kvalsundforbindelsen

Nedenfor:

Hanna Kvanmo

når de senere skal behandle NVP og budsjetter.

Det er videre nyttig for vegvesenet i Troms å fremføre en realistisk presentasjon av de registrerte behov/prosjekter.

Mitt forsøk på en åpen og realistisk presentasjon av Ibestadproblematikken har som kjent ført til voldsomme reaksjoner fra sentrale og lokale tilhengere av Mjøsumsprojektet - mer enn ventet.

Kort fortalt var dette reiseruta:

**Mandag 16. mars** om formiddagen ankom samferdselskomiteen til Evenes flyplass.

Foruten medlemmene i komiteen var det deltakere fra Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Luftfartsverket, Postverket og Televerket.

Etter lunsj hos stortingsrepresentant Per Aas var det møte på Grand Hotell.

Troms fylkeskommune spanderte middag. Overnatting i Harstad.

**Tirsdag** gikk turen med hurtigbåt via Ibestad og Brøstadbotn/Dyrøy til Finnsnes. Herfra gikk det buss til Ytre

Senja, og stedene Gryllefjord, Sva-nelvmo, Sifjordura, Kalfarnes og Grunnfarnes ble besøkt.

Lenvik kommune var vertskap for middag på Finnsnes Hotell.

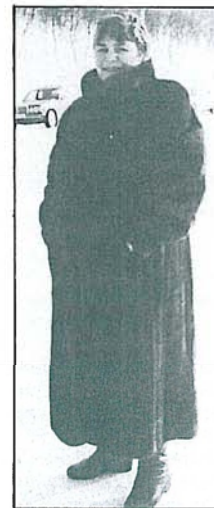
**Onsdag** reiste de videre til Skjervøy med buss. Reisen gikk over Skibotn og Maursundforbindelsen. Kvitnesprosjektet og Indre riksveg var også inntatt i tillegg til Skjervøyproblematikken.

Etter møtet på Skjervøy var det avgang med hurtigbåt «Finnmarken» til Tromsø. Denne gang var TFDS vertskap for middag ombord.

**Torsdag**, siste dag, var viet Tromsø og omegn. På busssturen til Kvaløya og Ringvassøya ble Transportplanen for Tromsø og Kvalsundforbindelsen presentert.

Etter lunsj var det møte i Tromsø med fylkesutvalg og samferdselsutvalg.

Etter orienteringer av Luftfartsverket, Televerket og Postverket satte Samferdselskomiteen kursen sørover igjen.





# Trafikantveiledning

Av Lisa Sundstrøm

*Informasjon om trafikksikkerhetstiltak er viktig. Hovedsakelig kommer denne informasjonen til oss via kampanjer og brosjyrer.*

*At vi lærer en del om trafikksikkerhet på denne måten er nok riktig, men lærer vi nok og lærer vi det på den beste måten?*

I St. meldingen «Om trafikksikkerhet og trafikkopplæring» sies det at man har grunn til å tro at informasjon som er direkte knyttet til en praktisk handling i en trafikksituasjon i et bestemt miljø gir langt bedre virkning enn generell informasjon. Trafikantene vil med andre ord lære mer av å bli korrigert når de foretar en feil handling i trafikken.

Dette er tankene bak trafikanttilsyn og trafikantveiledning. Hordaland og Troms er tatt ut som prøvefylker for et prosjektarbeid innen dette tema.

Trafikantveiledningen - slik den forutsettes lagt opp gjennom dette prosjektet - skal gjennomføres på selvstendig basis fra biltilsynets side. Uakseptabel trafikantatferd skal ikke følges opp gjennom anmeldelse, og veiledningen skal baseres på frivillighet fra trafikantenes side.

Det er å håpe at tilsyn og veiledning av trafikantene vil gi mer trafikksikre bilførere.

Biltilsynet og kjøreskolene vil også kunne dra nytte ut fra de erfaringer som kan hentes ut fra dette prosjektet.

Samtidig er det å håpe at biltilsynets rolle som service- og veiledningssat vil komme sterkere fram.

Det er med andre ord viktig å ta utgangspunkt i situasjoner som vil ha spesiell betydning for trafikksikkerheten. Det bør også være av vesentlig betydning at disse situasjonene er enkle og entydige å håndtere i en tilsyns- og veiledningsfunksjon. Det er derfor satt opp en del punkter som skal underlegges tilsyn og veiledning: plassering av kjøretøyet i kjørebane, tegngiving, overholdelse av vikeplikten, bruk av kjørelys og bruk av sikkerhetsbelte.

Erfaringene fra tilsyn i trafikken vil danne grunnlag for videre opplæring



*Veiledning overfor trafikantene blir mer aktuell utover sommeren og høsten. Her Johan Steinheim og Siw Tyldum på kontrolloppdrag.*

i tilsyn og veiledning. Dette vil skje på vårparten. Videre forutsettes det at selve veiledningen i trafikken vil tre sterkere fram utover sommeren og høsten. Det skal så på slutten av året utarbeides en rapport hvor resultatene om prosjektet blir lagt fram for Vegdirektoratet.

Biltilsynssjef Trond Larsen sier at for Troms' vedkommende skal det være kurs med gjennomgåelse av tra-

fikanttilsyn og veiledning i slutten av mai.

Dette kurset er basert på tilsyn av stasjonene i fylket, da spesielt Harstad biltilsynsstasjon. Etter dette kurset vil så selve veiledningen ovenfor trafikantene bli mer aktuell utover sommer og høsten. Vi regner med å være klar ute i trafikken en gang i juni måned, sier Trond Larsen.

# — Sommerferien —

Av Lisa Sundstrøm

*Sommerferien står for døra — varmen har allerede vært til glede for oss. Men for de fleste av oss gjenstår de obligatoriske ukene med etterlengtet ferie.*

**Hvordan avviker vi ferien i år?**

#### Vedlikehold

Vedlikehold avviker sin ferie i ordi- nær drift i 2 puljer à 3 uker i tida 29. juni - 9. august. Denne ferietida gjelder også ved legging av ottadekke.

Derimot gjennomfører oljegrus-/materialproduksjonen fellesferie 13. juli - 2. august.

#### Anlegg

På anleggsavdelinga kan alle, om de ønsker det, ha 3 uker sammenhengende ferie i perioden 22. juni - 16. august.

#### Verkstedene

Her blir ferien avvirket i to puljer med 3 ukers sammenhengende ferie fra 29. juni - 9. august.

*Hva skal ferien i år brukes til?*



*Arnold Paulsen*

#### Arnold Paulsen, oppsynsmann, Bardu

En del av ferien går i år til Sør-Norge. Resten blir sannsynligvis avvirket i sydligere breddegrader i vinter.



*Petter Hildre*

#### Petter Hildre, overingeniør, Vegkontoret

Vi drar på ferietur til Halkidiki i Hellas på sensommeren. Resten av sommeren får vi håpe at godværet er med oss her hjemme i Norge.



*Johan Steinheim*

#### Tormod Sørensen, vedlikeholdsarbeider, Steinfjord

I år skal vi være hjemme. Vi har i alle år reist til Vestlandet, men i år kommer barn og barnebarn hjem til Senja. Regner også med at mannfolkene i familien tar en tur til Finnmark i løpet av sommerferien for å fiske.

#### Johan Steinheim, inspektør, Biltilsynet Finnsnes

Av de ferieukene vi har til rådighet skal jeg tilbringe en del på friidrettsstevner, skal reise med datteren min. Ellers skal jeg en tur til Kirkenes på familiebesøk.



*Margit Pedersen*



*Tormod Sørensen*



# DEKKELEGGING

## 1987



**Årets dekkeleggings-  
sesong stiller oss  
overfor nye interessante  
utfordringer.  
Stikkord i denne for-  
bindelse er nye  
bindemidler, dekketyper,  
fresing, med anriking  
og gjenbruk.  
Totalt har vi 90 mill.  
å rutte med.**

Av Gudmund Reiertsen

### Grusproduksjonen

Vegvesenet i Troms vil i år bruke ca. 220.000 m<sup>3</sup> knust grus. Av dette produserer vi ca. 105.000 m<sup>3</sup> i egenregi mens det resterende kjøpes inn fra private produsenter. Grusen skal benyttes til bærelag, grusdekker og som tilslagsmateriale i bituminøse dekker. Produksjon i egenregi vil foregå i Lullemoen, Tyttebærvika, Rognmoen og Straumsbotn på Senja.

### Produksjon og legging av bituminøse masser

I egenregi skal vi i år produsere bituminøse masser i Lullemoen og Tyttebærvika. Produksjonen starter i Lullemoen 1. juni. Her skal det produseres 17.450 tn Ma som skal brukes

til å fornye 23.350 m eller 160.000 m<sup>2</sup> på E78 og E6.

I uke 28 (fra 6. juli) skal trommelblanderet etter planen flyttes til Tyttebærvika hvor vi skal produsere 19.690 tn hvorav 2.200 tn Agtb og 17.480 tn Ma Agtb skal produseres og legges for første gang i egenregi i Troms. Ovenfornevnte tn vil gi oss 27.720 m eller ca. 161.000 m<sup>2</sup> nye og fornyede dekker i Tromsømrådet.

Mens trommelblanderet flyttes og monteres i Tyttebærvik skal vi gjøre 100% gjenbruk av det gamle oljegrusdekket på strekninga Løkvoll-Birtavarre - ca. 14,8 km. Det gamle oljegrusdekket skal fresas, lastes opp og kjøres til anriking i ett av våre gamle oljegrusverk. På bakgrunn av erfaringer fra Finnmark mener vi å kunne få en gjenbruksprosent på 70—80%. Dvs. at vi må tilføre 20—30% nyproduserte masser. Erfaringene fra Finnmark tilsier at vi bør kunne få en besparelse på ca. 1,0 mill kr. i forhold til en tradisjonell fornying av dekket. Hvorvidt vi også får en slitestyrke som gjør at vi også sparer på sikt, kan bare fremtidig erfaring gi svar på.

### Ottadekkelegging - egen regi

Det skal legges 108,3 km dobbelt ottadekke og 2,0 km dobbelt overflatebehandlinger i egenregi. Oppstarten er planlagt til 1. juni og skjer på fv.184 Minde - Aursfjord. Vi fortsetter på Rv 854 Minde - Målsnes og sesongen avsluttes på fv. 293 Laksvatn - Jøvik. Ifjor la vi sammenhengende uten ferie. Erfaringene fra dette er såvidt gode at vi vil forsøke dette også i år.

Ottadekke/overflatebehandlinger bør legges så tidlig som mulig i sesongen fordi nedbør og temperatur vil kunne ha avgjørende betydning for resultatet. Ved å unngå fellesferie, oppnår vi å fremskynde en del av oppgavene og reduserer derved faren for å mislykkes.

### Fresing/anriking

Vi har i år utstyrt vår egen fres med anrikingsutstyr slik at vi kan tilsette bindemidler samtidig som vi freser. I år vil vi satse på fresing og anriking av ottadekke før legging av nytt dekke. Dette skal bla.a. gjøres på Rv. 863 Skulgam - Hessfjord. Ved å anrike det gamle ottadekke og den øverste delen av bærelaget, får vi en del finstoff i toppen av bærelaget samtidig som vi binder sammen det gamle ottadekket. Vi oppnår ved dette bedre bæreevne samtidig som det blir enklere å lappe ottadekkene. På sikt - dersom vi får ny fres med lasteutstyr, kan det også bli aktuelt å gjøre kald gjenbruk av dekker direkte på vegen. Det kan også bli aktuelt å utføre opprettingsoppgaver på veger med verksblandede dekketyper ved hjelp av fresing og anriking.

### Entrepriser og %-vis fordeling entrepriser/egenandel

Fig. 1 viser den planlagte fordelinga mellom de forskjellige dekketyper og fordelinga entrepriser/egenregi beregnet i løpemeterveg.

Av tabellen fremgår at entreprisandelen er på ca. 69% og egenregien ca. 31%. Det fremgår av dette at egenregiandelen har gått tilbake mens entreprisandelen har steget tilsvarende de siste årene. Med det utstyr og den bemanning vi disponerer, er en egenandel på ca. 30% omtrent hva vi kan klare i egenregi med et dekkeleggingsprogram av årets størrelse.

Fire entreprenører skal i år legge dekker for vegvesenet i Troms.

Disse er: K/S A/S Nor-Vei & Co, Korsbrekke og Lorck A/S, Topp-Dekke A/S og Troms Asfalt og Betong A/S. Av disse har Topp-Dekke A/S den største andelen - ca. 36% av våre totale dekkeleggingsoppgaver regnet i kroner.

Fig. 1

Dekketypen pr. løpemeterveg

DEKKETYPE	ENTREPRISE	EGENREGI	SUM	%- AV TOTAL
<b>Slitelagene</b>				
TOP 16	1100		1100	0,2
AB 16	15574		15574	2,4
AGB 1 16	25860	3960	29820	4,7
MA 16	44187	43590	87777	13,7
OG 16	51230		51230	8,0
DOG 16	121582	108275	229857	35,9
EOG 16 ANRIKET	19700		19700	3,1
OG 16 GJENBRUK		14830	14830	2,3
DO		2000	2000	0,3
<b>Oppretting/slitelag</b>				
AB 11	500		500	0,1
AGB 1 11	27314	3960	31274	4,9
MA 11	81180	21760	102940	16,1
OG 11	29680		29680	4,6
<b>Bærelag</b>				
AG 22	5750		5750	0,9
AP 22	3000		3000	0,5
PP	600		600	0,1
ANRIKET	13300		13300	2,1
AF 4—8	1100		1100	0,2
SUM	441657	198375	640032	100
%	69	31	100	





Temaet er dekkelegging,  
Fra orienteringsmøtet  
på Lyngskroa

## PROGRAM FOR FYLKESVEGENE:

Av de ca. 640 km veg som skal dekkelegges i sommer er 182 km fylkesveg.  
For fylkesvegene gjelder følgende parseller:

Fylkesveg	Lengde i km	Planlagt kostnad i tusen kr.	Dekketype	Entreprenør	Ansvarlig oppsyn	Tid
1 Auna - Kvæfjord gr.	6,5	1400	asfalt	Korsbrekke	B. Fossbakk	ultimo juni
14 Sørvik - Storvann	5,4	1495	»	»	»	juni/juli
116 Bømyra - Nordland gr.	6,0	610	otta	Topp-Dekke	»	primo august
132 Laupstad - Skjelviknes	4,6	400	»	Nor-Vei	»	»
132 Åndervåg - Laupstad	9,2	780	»	»	»	»
141 Tennevoll - Myrlandshaugen	2,0	370	asfalt	»	»	ultimo juni
179 Karistad - Kjerresnes	7,2	815	otta	Vegv.	W. Karlsen	medio juni
203 Engerud - Hemmingsjord	11,3	1215	»	»	»	medio august
211 Brøstadbotn - Faksfjord	15,0	1575	»	Topp-Dekke	»	ultimo juli
221 Stonglandsleidet - Skrolsvik	8,5	970	»	»	»	primo sept.
232 Grunfarnesbotn - Grunf.nes yt	3,6	325	»	»	»	medio sept.
263 Gisund bru - Bjorelvnes	8,3	1500	asfalt	»	»	ultimo august
272 Stennesbotn - Lauvik	8,0	900	otta	»	»	medio juli
184 Mінде - Målselv/Balsfjord	2,2	255	»	vegvesenet	W. Emanuel	primo juni
59 Breivika - Giæverbukta	3,0	1340	asfalt	Troms Asf./veg.	Flatebø	medio august
293 Laksvatn - Jøvik	12,3	1550	otta	vegvesenet	»	juli og sept.
53 Kroken - Oldervik	15,1	2530	asf./otta	veg./Troms Asf.	»	ultimo juli
54 Bakkejord - Sommarøy	6,3	815	otta	Topp-Dekke	A. Hansen	primo juli
55 Henrikvik - Sandneshamn	12,7	1280	asfalt	»	»	ultimo juni
59 Tromsøya	4,7	1780	»	Troms Asf./veg.	Flatebø	»
63 Nyløkken - Giæverbukta	2,1	1685	»	»	»	ultimo august
305 Vannareid - Torsvåg	7,0	770	otta	Topp-Dekke	A. Hansen	primo juli
333 Birtavarre - Kåfjorddalen	7,3	1340	»	»	Hole	medio august
367 Karvik - Kvænangsbotn	13,5	1340	»	»	»	primo august

# Positiv prøvedrift på Svanfjell

Av elektriker Hans Åge Olsen



Basisstasjonen på Svanfjell har nå vært i prøvedrift siden des. 1986. Det viste seg å bli en nyttig utvidelse av vårt VHF-radiosamband. Stasjonen er stadig i bruk, også av vegvesnets folk i Nordland. (Andøya)

Radioutstyret har fungert perfekt, selv ved lave temperaturer, +20 grader. På grunn av den store høyden (900 m.), skaper klimaet en del problemer. Ising er det største problem. Den legger seg i tykke lag på hva som helst og lager de flotteste formasjoner, men den gjør forholdene umulig for bruk av vindgeneratorene.

Isen legger seg både på propellene og festene for generatorene og gjør drift umulig. Is på antennen kombinert med sterk vind er også et pro-

blem. Dette problem kan bare løses ved bruk av ekstra solide antenner typer beregnet for slike forhold.

Containerhuset fra TAM AS har fungert meget bra. Vi var litt redd for å få kondens inne i hytten, men ventilene montert i gulvet ser ut til å fungere etter hensikten, uten at snøen blåser inn. Vindgeneratorene ble satt ut av drift i storm og kraftig ising i januar, og batteriene måtte lades fra bensin-aggregat. Etter solens tilbakekomst overtok solpanelene ladingen. Disse har virket meget bra, og har levert nok ladestrom til nå. Lav temperatur, snødekte flater og klar luft, gjør panelene effektive selv i februar med blek sol. Selv i overskyet vær gir solpanelene litt ladning. Vi regner

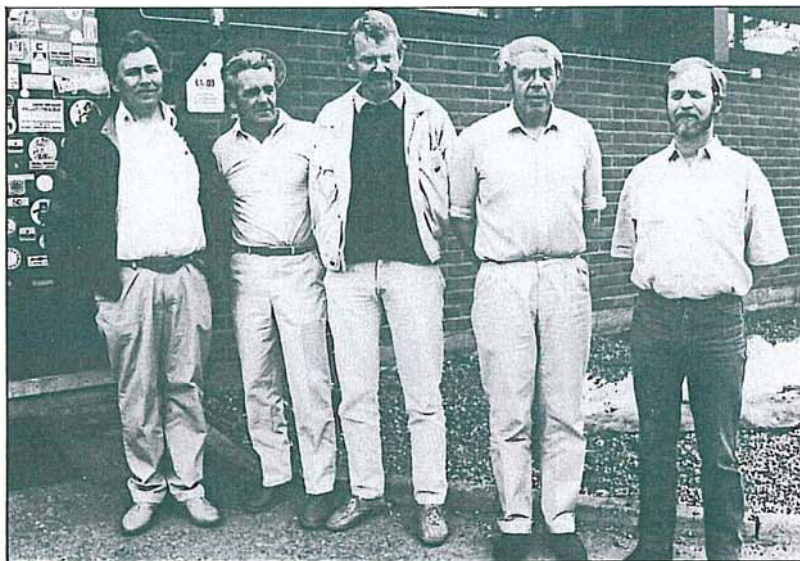
derfor med at solen skal gi nok energi til drift av stasjonen fra februar til november.

For å dekke forbruket i mørketida har vi ikke bestemt oss for noen bestemt løsning, men flere alternativ er mulig. Feks. Kraftig økning av batteri-kapasiteten pluss noen flere solpaneler. Dieselaggregat, enten automatisk- eller fjernstyrt. Termoelektrisk generator.

De erfaringer vi har gjort i prøveperioden er meget positive, når vi ser på forbedringen av VHF-sambandet. Problemet med strømforsyningen regner vi med kan løses, og regner derfor med at basisstasjonen blir permanent.



# Troms Brøyteforening



— 50 år

**Bildet over:**

*Styret i jubileumsåret:*

*Fra venstre, Robert Halmstad, Tore Johnsen, Kjell Solheim, Olav Naktun (formann) og Arild Lind.*

I mai i år var det 50 år siden Troms Brøyteforening ble stiftet. Troms Veivesens Chauffør og Lastebilforening var navnet den gang. Siden starten var på Setermoen, ble 50-årsdagen behørig feiret her 9. mai - på Bardu Motorhotell.

**Eneste i sitt slag i landet**

Ingen andre fylker i landet kan skilte med lignende forening som Troms Brøyteforening. Foreningen betegner seg selv som en økonomisk interesseorganisasjon for fylkets private brøytesjåfører. Det er en frittstående organisasjon. Tidligere var den tilsluttet Norsk Transportarbeiderforbund.

I jubileumsåret teller de vel 100 medlemmer. Hovedtyngden av medlemmene sokner til MidtTroms.

**Starten**

Behovet for ordnede forhold var drivkraften. Brøytinga hadde hittil foregått på temmelig løse vilkår både når det gjaldt betalinga og utførelse av selve arbeidet. Skriftlige kontrakter hadde ikke vært inngått og rodelinjinga var temmelig uklar.

Og som det står i jubileumsheftet: forøvrig laget av Hans Haukebøe.

«I 1946 var det ved lov vedtatt at transportapparatet skulle komme inn i mer ordnede forhold og i dette fylket var samferdselsmyndighetene straks oppmerksomme på at denne foreninga hadde de beste forutsetningene for å gi innstilling til bevilgning for leievognryket, og siden har foreningas kontaktmenn også vært benyttet som samferdselsmyndighetenes kontaktmenn rundt om i fylket.

Opp gjennom årene har det vært mange saker til behandling og nesten like mange meninger har vært forfektet, men de vedtak som har vært gjort er blitt respektert og det er en av årsakene til den styrke vår forening er i besittelse av.»



**Over:**

*Fra festmiddagen.*

*Vegsjef Solberg gratulerer og takker for innsatsen så langt.*

**Senere år**

21 formenn har foreninga hatt i disse 50 åra - og 24 forhandlingsutvalg. Formannen i jubileumsåret, Olav Naktun, Sørreisa sier. — Innføringen av pristilbudssystemet i 1985 er nok den viktigste begivenhet de senere

årene. Ordningen har både negative og positive sider. Prisene på de 121 rodnene i Troms som er ute på anbud, er blitt atskillig presset som følge av overkapasitet på markedet. Når det gjelder fremtiden, regner jeg med at Troms Brøyteforening får mange

oppgaver, både rent faglig og organisasjonsmessig.

Jubileumsmiddagen ble holdt på Bardu Motorhotell. Prologer, taler og gaver hørte med, og gratulasjoner og blomster vanket det, både fra fylkesmann og tidligere vegsjefer.

*Vegstikka gratulerer!*

## E-merker blir innført for barnestoler for bil

Fra 1. april 1988 opphører Vegdirektoratets godkjenningssystem for sikkerhetsutstyr som barnestoler i bil og bilbelter. I stedet innføres E-merking som godkjenningssystem.

— Det vil si at den europeiske ECE-normen 44.02 blir eneste godkjenningssystem i Norge for dette sikker-

hetsutstyr. Grunnen til at Vegdirektoratet går over til dette systemet, er at det nå foreligger bra europeiske forskrifter for E-merking av barnestoler. Samtidig har vi også funnet det riktig å bruke E-merking som eneste godkjenningssystem for bilbelter, denne har tidligere vært sidestilt med Vegdirektoratets godkjenningssystemer.

At stoler med E-merking allerede blir godkjent i Norge anses som en fordel sier avd.ing. Finn Larstuen, Vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet. Dette gir en enklere godkjenningssprosedyre, samtidig som forbrukerne vet at de får en god og sikker stol for barnet.



## Takk for hensynsfull kjøring: Blomster til bilistene

16. juni er valgt som dato for en aksjon for å få bilistene til å redusere hastigheten forbi vegarbeidssteder. Over hele landet lages et opplegg med tiltak ute på vegen som fokuserer på dette. I Troms fylke vil aksjonsstedene bli på innfartsvegen til Harstad og på rv. 854 i Målselv. På innfartsvegen er det anleggsdrift og på rv. 854 skal vi asfaltere.

Målet for aksjonen er å gjøre en ekstrainsats for å bedre trafikksikkerheten for landets vegarbeidere. Tidspunktet er valgt ut med tanke på de store vedlikeholdsaktivitetene som nå skal utføres ved at asfaltseongen er under oppstart.

Aksjonens varighet på vegen er begrenset til 1 time, fra kl. 12.00—13.00.



Alle bilister som passerer de to aksjonsstedene i denne tiden mottar en blomst og brosjyren «Vegen er vår arbeidsplass - vi er der for din skyld». Det er Vegdirektoratet som i sa-

marbeid med Norsk Arbeidsmannsforbund, Trygg Trafikk og Asfalten-treprenørens Forening og Oslo veiveisen har igangsatt arbeidet med et informasjonsopplegg som skal fokusere på vegarbeidernes sikkerhet.

Grunnen til at vegvesenet igjen nom flere medier nå prøver å rette trafikantenes oppmerksomhet mot vegarbeiderne er at mange vegarbeidere, og især eldre arbeidstakere, opplever jobben farlig. Endel fartsmålinger som er utført viser at farten er vesentlig høyere enn det som kan sies å være forsvarlig. Bilkjøringen kan til tider være rå og hensynsløs.

Med denne bakgrunn rettes oppmerksomheten på vegarbeidernes sikkerhet og den utrygghetsfølelse som oppleves på deres arbeidsplasser.

## Færre fotgjengerulykker — viktig oppgave i 1987

Færre fotgjengerulykker i 1987 er ett av trafikksikkerhetsmålene Vegdirektoratet har for 1987 sammen med de andre partene i langtidsplanen for trafikksikkerhetsinformasjon, nemlig Justisdepartementet, Samferdselsdepartementet, Trygg Trafikk, Statens informasjonstjeneste og Statens edruskapsdirektorat.

Langtidsplanen retter i år søkelyset mot fotgjengerulykker, særlig de som rammer barn og eldre. Informasjon er en viktig del av opplegget, men også en rekke andre elementer skal inngå, sier overingeniør Thor

Lie, Trafikksikkerhetskontoret i Vegdirektoratet.

— Vegdirektoratet har sett det som sin oppgave i år å stimulere lokalbefolkningen til å stille krav om trafikksikkerhetstiltak der de bor. Direktoratet har innkjøpt et større antall av hefter «Gjør trafikkmiljøet sikrere», som er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt, og stiller den gratis til rådighet for interesserte. Heftet behandler trafikksikkerhetstiltak som kan gjennomføres lokalt, opplyser Thor Lie.

Han legger til: — Vegdirektoratet utarbeider også et hefte for planleggere

og politikere, der hensikten er å ruste opp fylker og kommuner til å kunne møte de spørsmål og ønsker lokalbefolkningen forhåpentligvis kommer med.

Ellers har Vegdirektoratet pekt på en rekke aktuelle tiltak overfor vegkontorene, blant annet når det gjelder busslommer, krysningssteder, gang- og sykkelveger, sier overingeniør Thor Lie.

Fotgjengere utgjør omlag 20—25 prosent av de drepte i vegtrafikken. Når det gjelder skadde, ligger tallet på omkring 12—15 prosent. Andelen varierer noe fra år til år.

## Min hobby

Elvefiske har vært min store lidenskap helt fra jeg var guttunge. Jeg ser fram til hver sesong. Når vårfloppen avtar etter St. Hans og ut august måned er jeg hver dag ved elva.

Det er Oddbjørn Heimly fra Nordkjosbotn som sier dette. Oddbjørn er verkstedarbeider på sentralverkstedet.

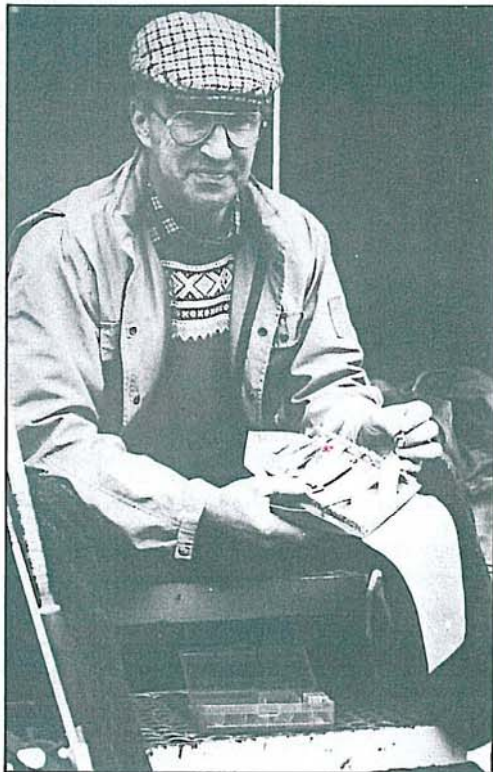
Så bor han også ved ei lakseelv. — Kanskje det er derfor jeg er bitt av basillen. Det er en besettelse, en besettelse som har gitt meg mange fine stunder. Jeg nyter freden og stillheten ved elvebredden. Her nytter det ikke med stressopplegg. Jeg kan følge laksen fra kulp til kulp. Ingen er helt like.

— Opp gjennom tidene har det vært mye laks å få her i Nordkjoselva. Begynnelsen av 70-årene var gode lakseår. Da var det vanlig med 20 laks i sesongen. I fjor fikk jeg 3 laks, forleden år 8 og året før 8—10, jeg husker ikke helt sikkert. Størrelsen varierer fra 1½ til 12 kg. Laksebestanden har avtatt sterkt både her og i de nærmeste elvene. Jeg fisker både i Skibotnelva og Målselva. Mange gode kulper er forsvunnet på grunn av elveforbygninger.

Det er bare grunneierne som har fiskerettigheter i Nordkjoselva. Laksen går ca. 12 km opp i elva. Elveeierne driver ikke noen form for foreningsvirksomhet og ingen form for kultivering. Men spør du, får du kanskje lov å fiske.

— Hvordan blir man en god fisker?

— Min hemmelige formel forteller jeg ikke bort, smiler Oddbjørn. Men mange gode råd har jeg fått opp gjennom tidene. Det henger mange myter ved fiske og fiskelykke. Ikke så rart. Det kan være to som fisker fra samme båt med samme utstyr, men bare en av dem får fisk. Det gjelder å ha god tru. Jeg husker en som fisket i Målselva i 9 døgn uten å kjenne så mye som et napp. Da gjelder det å ikke miste tålmodigheta. Det er viktig. Likeså det å være godt kjent på fiskeplassen. Det er en fordel å kjenne til fiskens vandring, dens vaner og uvaner. Og så må man velge riktig utstyr.



Oddbjørn Heimly

— Utstyr, ja, det er vel viktig—.

— Fiskesaker er en dyd av nødvendighet. Og de varierer sterkt i pris. Jeg for min del har investert mest i en god snelle, en Ambassador 7000 (1400—1500 kr), stanga koster kr. 400,-. Vadere må man ha - og forskjellige sluker. Agnet er det vesentligste. Laksen er som kvinner. De er uberegnelige. Hva de biter på, varierer fra dag til dag. Det bestemmes i øyeblikket. De fineste slukene er visst laget for fiskerne og ikke for fisken. De er dyre- og lette å miste.

Jeg hadde en gang en laks i en kulp. Den ville ikke ta i. Jeg prøvde med reke, mark og hele rekken av 12 sluker. Tilslutt prøvde jeg en stor sluk som lå

på botn av fiskeveska. Ved første kast var laksen fast. En dag jeg ikke hadde reker, fikk jeg fisk med rødt ullgarn.

— Fisker du med flue?

— Jeg har prøvd sjørretten med flue. Fluefiske krever roligere farvann. Ellers har jeg gått kurs i fluebinding og synes det er morsomt.

— Fisker du i ferien og?

— Vanligvis ikke. Resten av familien er ikke så glad i fisking som jeg.

— Er laks livretten din?

— Det måtte i så fall være fersk laksesuppe - med gressløk. Det smaker. Laksen jeg får, blir både saltet, røkt og lagt i fryseboks.

Vel, skitt fiske, Oddbjørn.



# Pensjonisttilværelsen — er du forberedt?

Av Lisa Sundstrøm

Mandag 27. april var det duket for et nytt kurs i serien «Forberedelse til pensjonsalderen». Vårens pensjonistseminar var denne gang lagt til Scandic Hotel i Tromsø. Her møtte 14 blivende pensjonister, menn i sin beste alder. Noen hadde også medbragt sine spreke fruer. Og vårdagene (fra 27. til 29. april) ble avviklet med fullpakket program.

Kursene er ment som en informasjon om rettigheter og krav den dagen pensjonisttilværelsen er et faktum. Derfor blir tema som økonomi, trygdeordningen, pensjon og juridiske forhold tatt opp.

Men kursmenyen inneholder også ord som aldring og helse, aldring og personlighet, kosthold og fysisk kvalitet.

I tillegg kan nevnes at dagene var spedd på med god mat, samhold og tid til å ta en prat med gamle og nye kjente.

**Hva sier så en kommende pensjonist - er han forberedt - har han tenkt over at snart er tida i vegvesenet over?**

*Kåre Liland, daglig leder for Skalandforbindelsen:*



— Jeg går av i løpet av året. Det blir nok litt rart. Jeg tenkte på det etter vinterferien. Det var langsomt å gå hjemme, så det blir nok en overgang den dagen arbeidet er over.

*Harald Wingstad, vedlikeholdsarbeider i område 4:*



— Jeg har ennå to år igjen å arbeide og tenker ikke på tida etter det. Jeg har nok å gjøre, og gruer overhode ikke for pensjonisttilværelsen.

*Kristian Øverås, stasjonssjef ved biltilsynet i Harsted:*

— Jeg begynner å bli forberedt, og har nok å ta meg til den dagen pensjonisttilværelsen er et faktum. På en måte skal jeg være glad den dagen.

**Hva skal så «fridagene» brukes til:**

*Kåre Liland:* - Jeg skal drive litt fiske og ordne litt på huset. Det har ikke vært for mye tid til det i alle disse årene. Ellers må man vel finne på noe. Jeg tror det skal gå bra.

*Harald Wingstad:* - Jeg har masse å gjøre bare jeg får holde meg frisk. Jeg har arbeid på eiendommen min som jeg pr. i dag ikke får tid til å ta meg skikkelig av. Ellers sakt jeg fiske og gå på jakt. Også er jeg glad i å ta en dans! Så dagene skal nok bli innholdsrike!

*Kristian Øverås:* - Jeg har hus, hage og hytte som nok vil oppta meg. Dessuten har jeg flyving som hobby. Vi liker

oss også på havet. Og barnebarna vil nok legge beslag på en del av tida. Forøvrig tror jeg at mange kan dra nytte av min viten i forskjellige faglige spørsmål.

**Hvordan har så kurset vært - lærerikt?**

*Kåre Liland:* Det har vært et nyttig kurs. Jeg har lært mye og fått vite ting jeg ikke har vært klar over. Spesielt vil jeg nevne overlege Georg Sager som bl.a. foreleste i geriatri (lære om sykdommer og hygiene hos eldre mennesker). Han var virkelig flink. Spørsmål om helse er jo viktig. Ellers har vi fått viktige opplysninger om vår framtidige økonomi. Det går nok bra. Vi får innrette oss etter det vi får.

*Harald Wingstad:* - Det har absolutt vært et nødvendig kurs og mye å lære. Det er mange ting jeg har spekulert på før, som jeg nå har fått svar på.

*Kristian Øverås:* - Jeg vil påpeke at kursledelsen har vært dyktige med å



ta ut forelesere. Og kurset har vært interessant og et nyttig tiltak.

**Foreleserens rolle**

Å gå på kurs er en ting - men blivende pensjonister er nok ikke de vanligste kursdeltakere i vårt moderne «seminarsamfunn». Tone Borgerud fra Statens over til neste side



- I fjor disponerte vi 478 mill. kr, sier Martha Mack til Arne C. Olsen som overtok «kassa» 1. juni. Martha Mack er gått av etter ca. 40 års tjeneste i vegvesenet.

## Pensjonisttilværelsen . . .

Fra foregående side

tens Pensjonskasse var en av foreleserne. Hun tilhører en gruppe på 6—7 stk. som har som oppgave å orientere om nettop pensjonisttiden og spørsmål omkring dette. Hvordan oppfatter så hun denne gruppen kursdeltakere?

— De er opptatt av hva som skal skje i framtida og jeg forsøker på beste måte å orientere om fakta. Etter hvert blir de flinkere med å stille spørsmål også. Det er nok en stor overgang å være ferdig som yrkesaktiv. Rent økonomisk vil de få utbetalt 66% av det de har i dag. Mange er nok ikke helt klar over hvilke rettigheter og plikter de har, og jeg prøver så godt som mulig å forklare om de faktiske forhold.

Jeg syns forøvrig at disse kursene er et godt tiltak, og tror nok at de fleste føler at dette er nyttige dager.

## FRA GRATANGSBOTN 1957



*Pensjonist Kåre Hansen fra Gratangsbotn har sendt oss dette fotoet.*

**Han skriver;**

«Dette fotoet er tatt på veganlegget Storfossen-Dalslett i Gratangen. Jeg er ikke helt sikker på årstallet, men jeg tror det er vinteren 1957.

På bildet ses fra venstre: Severin Pedersen, Kåre Hansen,

Anders Pedersen, Ole Nygård, Hans Stormo, Jarle Steinsvik var baren. Han var fotograf.

Alle er fra Gratangsbotn. Den gang var det ikke noe som hette maskiner. For det første var det handboring, så var det skinnegang og tralle. Og selvfølgelig hadde vi en stubb-bryter til å laste stein med. Det var hardt, men et trivelig arbeide den gang.



## PERSONAL-NYTT

### Tiltredelser

#### Vegkontoret:

Hugo Forfang er tiltrådt som ingeniør ved Seksjon for grunnverv.

Tore Leirstein er tiltrådt i ny stilling som overingeniør og leder av vegdata-banken. Almar Aronsen er tilsatt i stillingen som overingeniør og leder av trafikkteknisk seksjon etter Leirstein.

Svein Stormo er tilsatt som overingeniør og leder av avkjørselskontoret.

Bjørn Stiberg tiltrer etter endt permisjon i ny stilling som overingeniør ved planavdelingen 15. juli d.å.

#### Biltilsynet:

Siw Tyldum er tiltrådt som ingeniør ved Biltilsynet på Finnsnes.

#### Utledriften:

Jenny Jernberg som kontorfullmektig i halv stilling ved Nordkjøsbotn vegstasjon.

Hans Ellefsen, Grovfjord er tilsatt som motormann/kaiarbeider på pelebåten Slagbjørn.

Ester Evensen er engasjert som reholdsbetjent ved Harstad vegstasjon.

#### Fratredelser:

Overingeniør Bjarne Otterdal slutter ved vegkontoret 19. juni i år.

#### Vi gratulerer:

Påskjønnelser for lang tjenestetid i etaten:

#### 25 år i etaten:

Arnold Paulsen, Gratangsbøtt, 20/6 —87.

Ingvar J. Holtås, Uranusvn. 43, Tromsdalen, 10/9.

#### 40 år i etaten:

Loyd Lauritsen, Prestvannvn. 3, 2/5.

#### Vi gratulerer:

#### Med 60-årsdagen

Trygve Friborg, Nordkjøsbotn, 24/5.

Anton Antonsen, Langvassdalen, Sigerfjord, 20/6.

Jan Nordhus, Nordhus 1, Kvaløysletta, 15/8.

#### Med 50-årsdagen

Gudmund Halvorsen, Oksfjordhamn, 18/6.

Henry P. Strand, Alfred Hansensv. 12, 20/7.

Gunnar Hjelmseth, Aspelund, 26/7.

Svein Johansen, Gammelgård 13, Tromsdalen, 4/8.

Per Gunnarsen, Kalvedalsvn. 9, Kvaløysletta, 1/8.

Magne Hansen, Nordkjøsbotn, 5/8.

Ansgar Indal, Skulgammen, Kårvik, 25/8.

Torleif Pedersen, Samuelsberg, 27/8.

Trygve Høiseith, Øverbygd, 28/8.

#### Disse er fratrudd med pensjon:

#### Vegkontoret:

Konsulent og kasserer Martha Mack ved regnskapsseksjonen.

#### Utledriften:

Ivar B. Johannessen, Straumsbotn.

Helge Sørensen, Laksvatn.

Reidar Skogstad, Storslett.

Ingebrigt Dahlberg, Sjøvegan.

Harald Hansen, Tromsdalen.

Reidulf Engan, Hamnvik.

Petter Nevermo, Rotsundelv.

Terje Johansen, Hamnvik.

Ingeniør  
Siw Tyldum



Kontorfullmektig  
Jenny Jernberg



# Bedre serviceskilting

Av Jan Larsen, plan

*Skiltingen skal vise vegfarende hvilke tilbud som ytes langs vegen. God skilting vil kunne redusere ekstra kjøring, bedre trafikkikkerheten og øke trafikantenes kjørekomfort.*

*Skiltingen er også en betydelig faktor i oppbyggingen av lokalt næringsliv og turisme. Og sist, men ikke minst, det vil medvirke til å redusere uønsket reklameskilting langs vegene.*

Når skiltbehovet vurderes legges det vekt på følgende:

- trafikans sikkerhet og avviking
- trafikantens behov for informasjon om servicetilbud
- trafikantens behov for annen skiltinformasjon (spesielt vegvisning)

For å komme fram til enighet om hvordan serviceskilting skulle være, ble det høsten 1986 oppnevnt et utvalg.

Utvalget har basert sine forslag på følgende:

- utprøving av ideene ved forsøkskilting i Telemark fylke
- undersøkelser av praksis i utlandet
- en enkel studietur til Danmark, Vest-Tyskland og Sverige
- forsøk og intervjuundersøkelser i Telemark

Utvalget har levert sin innstilling til Vegdirektoratet, som har sendt saken til en rekke høringsinstanser. Vegdirektoratet tar sikte på at de nye normaler skal være vedtatt og utsendt i juni 1987. Det betyr at de ikke kan regne med å tas i bruk før tidligst i månedskiftet juli/august i år. Vi kan derfor si at normalene og skiltene er lite aktuelle for turistsesongen 1987.

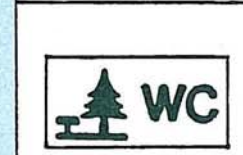
Om forslag til de nye normalene kan vi nevne følgende:

- Serviceskiltene utføres i dag i en størrelse, men vil nå bli utført i tre størrelser.
- Det vil bli gitt anledning til økt avstand for forvarsling om servicestedene

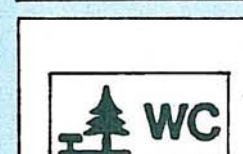
#### Eksempel, kombinasjoner



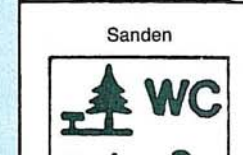
1 km



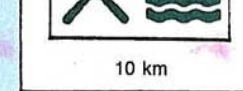
18 km



1 km



Sanden



10 km

- Adgang til å benytte navn på servicestedene med avstandsangivelse
- Skiltsymbolene kan samles på en plate
- Skiltsymbolene vil stort sett bli uendret med unntak av skilt for badeplass som vil få utvidede symboler for forskjellige fritidsaktiviteter.

Tidligere ordning for stjerneklassifisering av campingplasser som ble godkjent av Reiselivsdirektoratet er bortfalt. Standardklassifiseringen av campingplasser og -hytter ivaretas nå av Norsk campingråd. Det praktiske klassifiseringsarbeidet utføres fra campingrådet av Norsk Automobilforbund.

Ordningene er imidlertid frivillig. Endel campingplasser har ikke ønsket å være med. For slike plasser kan standarden ikke lenger angis med stjerner på serviceskiltene. Dette gjelder selv om vedkommende plass har stjerner på eksisterende skilt i henhold til tidligere godkjenningsorden.

Norsk campingråd har påpekt overfor Vegdirektoratet at det er viktig å få fjernet stjernene fra serviceskiltene til de plasser som ikke deltar i klassifiseringsordningen. Klassifiseringsreglene er endret i forhold til de øvrige skiltingsoppgavene. Vegdirektoratet har imidlertid ikke innvendinger mot at arbeidet kan utføres av campingrådets inspektør etter nærmere avtale med de enkelte vegkontor. Vi anser dette for å være en god løsning da vi ikke har nødvendig oversikt over hva som gjelder. For å få denne saken løst, regner vi med at en slik avtale blir gjort.