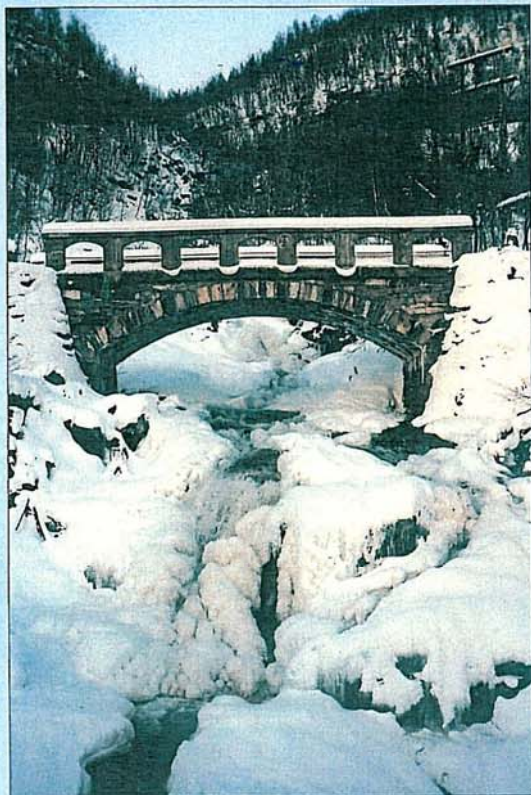


C



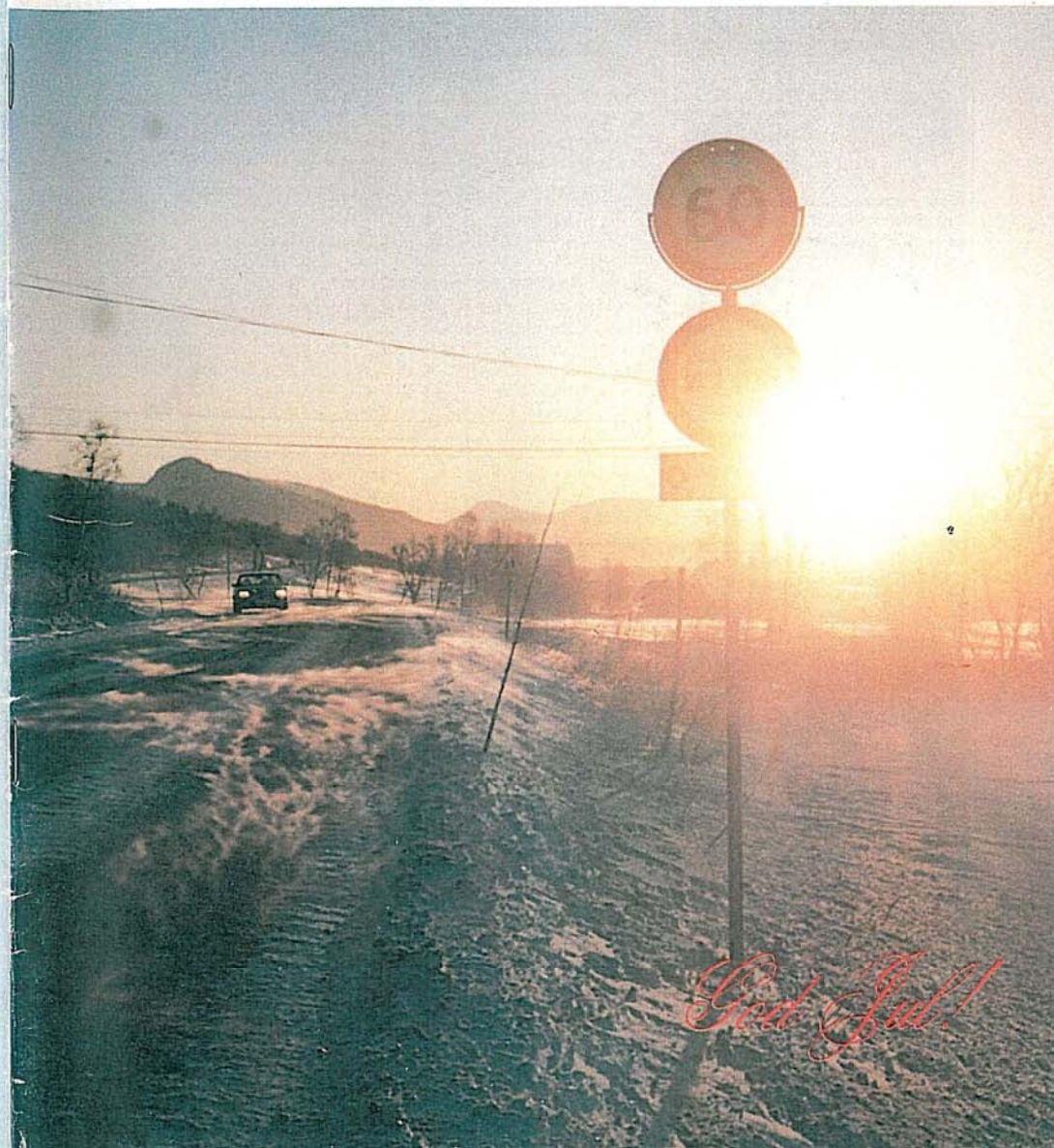
Kalvehakken bru, Ramfjord

*Vegstikka sender de varmeste ønsker
om en riktig God jul og godt Nytt År
til bladets lesere.*

Vegstikka

Bedriftsavis
for vegvesenet i Troms fylke

Nr. 4 — 1987 — 19. ÅRGANG



Vegsikka

BEDRIFTSAVIS
FOR VEGVESENET I
TROMS

Nr. 4 - 1987
19. Årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

I redaksjonen:
Petter Hildre

Redaksjonsråd
Spesialarbeider Reidulf Sørlø
Konsulent Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen
Plansjef Tor Hugo Brox
Overing Gudmund Reiertsen

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

Sats og trykk
Lundblad Trykkeri A.s
Tromsø

Opplag
1450 eksemplarer

INNHOLD side

Året 1987	3
Anleggsprogrammet 1988	4
Heder til anleggsavdelinga	5
Oppsummering av dekkesesongen 1987	6
Gamle minner — Husk du er ingeniør	8
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet	9
Nytt laboratorium på Nordkjosbotn	10
Innfartsvegen til Tromsø	11
Festdag i Balsfjord	12
Vegvesenet som utdanningstilbud	14
Tunneldrift på Senja	15
EDB-nytt	16
Ny basisstasjon i området Harstad	16
AKAN — Rusmiddelomsorg i vegvesenet	17
Hovudplan for E-6 på strekninga Bergneset-Fossberg	18
Vær og vind	18
Sport — Malmrushen	19
Mørketida	20
Brev fra vår langveisfarende redaktør	21
Forbrødring (— og søstring) over land	22
Personaltytt	23

FORSIDEN

En av de siste soldager i november — fra innfartsvegen til Tromsø.



Vegsikka kommer ut fire ganger i året. Det neste nummer blir i mars 1988.
Frist for innlevering av stoff til marsnummeret er 20. februar 1988.

ÅRET 1987

Været i år - i allefall i de 10 første måneder - har ikke skapt problemer eller økte kostnader av betydning for vegvesenet.
Det planlagte program er i sin helhet gjennomført.

Av betydelige ting i 1987 kan nevnes:

1. Parsellen Kvilarvatnet - Tømmerelvi i E-6 i Balsfjord ble åpnet for trafikk 28. september etter en byggetid på 21 måneder. Derved er hele E-6 i Troms tillatt for 10 tons akselrykk. E-6 er blitt forkortet med ca. 4 km og trafikksikkerheten på E-6 i Balsfjord er forbedret.

2. Fastlandsforbindelse til Skaland blir åpnet for trafikk i november/desember, og derved en ferjeforbindelse mindre.

3. Det går framover med innfartsvegen til Finnsnes og Harstad.

4. De lave bevilgninger til fylkesveger gir naturlig nok ikke de helt store resultater, men dog: - Kasfjord - Borkenes er ferdig utbedret/dekkelagt, men - det viktigste er at utbedring/dekkelegging av elendige fylkesveger for lånemidler (50 mill. kr) i 1986 og 87 er fullført. Hele det fysiske program er gjennomført, og det vil si at 97 km er forsterket og dekkelagt, og dessuten er 28 km blitt dekkelagt. Tiltakene ser ut til å komme ca. 10% under kostnadsoverslag fra 1985.

Dekkesituasjonen etter årets sesong er slik:

Riksveger: 1577,8 km fast dekke = 94,2 % (bare 97,1 km grusveg)
Fylkesveger 940,5 km fast dekke = 53,1 % (832,4 km grusveg)

64,5 % av riksvegene er utenom teledløsningen tillatt for 10 tons akselrykk. Bare 7,5 % av fylkevegene er tillatt for det samme.

Bilsalget i år er betydelig redusert i forhold til 1986 og 1985, men reduksjonen er mindre i Tromsø enn landsgjennomsnitt. Likevel gir dette, sammen med at stadig flere arbeidsrutiner er blitt EDB-basert, håp om en bed-

ret arbeidssituasjon for biltilsynet. Det er et stadig håp om at biltilsynets arbeid skal minskes hva angår avgiftsoppkreving og økes i retning av trafikksikkerhet.

Forsøkene med trafikanttilsyn- og veiledning av biltilsynet her i fylket følges med interesse, og kan åpne for nye, interessante oppgaver.

Tross en betydelig personellavgang går den tekniske vegplanlegging noenlunde tilfredsstillende.

Pr. 1.11.87 er 7 detaljplaner for i alt 25 km godkjent, og detaljplaner for i alt 227 km er under planlegging.

Det er fullført/godkjent 3 vegutredninger/hovedplaner (bl.a. hovedplan for Mjøsundforbindelsen) for i alt 50 km, mens 96 km er under planlegging. For tiden arbeides det med planer for 27,5 km gang-/sykkelveger, og byggeplaner for 15 bruer og 1 kai er fullført.

Pr. 27.10. var mottatt 817 søknader om avkjørsel og byggegrensdispensasjon, hvilket er en øking på 10% fra i fjor. Dette kan tyde på en ikke synkende byggeaktivitet i landdistriktene i Troms. 4% av sakene er ikke ferdigbehandlet.

Ca. 5,6 km riksveger har fått lavere tillatt hastighet, mens ca. 2,1 km har fått høyere tillatt hastighet. På fylkesveger har ca. 37 km fått lavere tillatt hastighet.

Vi har ennå ikke oversikt over trafikkulykkene i år, men det ser ut til at de totale trafikkulykker ikke blir høyere enn i fjor, men antall drepte er høyt.

Vi har nå fått bevilgning for 2 år av vegplanperioden, og har fått proposisjonen for det tredje år. Det ser ut til å bli en klar svikt i bevilgningsrammen for NVP-perioden 1986-89, men heldigvis ser den fysiske svikt ut til å bli noe mindre.

På fylkesvegene er det verre. Selv om de 2 siste års bruk av lånemidler har gitt et lite løft, så er de ordinære be-

vilgninger såvel til vedlikehold som anlegg så små at fremtiden synes dystert.

Det siste «tunge» riksveganlegg i NVP-perioden - nemlig Kvalsundforbindelsen - er nå startet opp. Derved er Troms igang med den 3. undersjøiske forbindelse i landet.

Fortsatt er avgang av teknisk personell og ledige stillinger et betydelig problem, men heldigvis - de beste blir igjen.

Også i år har arbeidet med transportplan for Tromsø vært omfattende. Med de klare vedtak som er gjort i kommune og fylkeskommune er vi nå kommet til en foreløpig avklaring, og har allerede tatt fatt på neste steg - nemlig den vegtekniske planlegging. Arbeidet har vært krevende, utfordrende og lærerik.

Revisjon av norsk veg- og vegtrafikkplan (NVTP) for 1990-93 er startet og vil kreve mye arbeid t.o.m. 1. kvartal 1988.

Uten å kunne vise til de helt store sensasjonene i år må vi likevel si at 1987 har vært et godt arbeidsår med mange gode resultater.

Jeg takker alle for innsatsen i år, og la oss ta positivt imot de utfordringer som ligger i kommende år. Nedgang i bevilgningene kan og må oppveies i økt innsats fra oss alle.

Jeg ønsker alle - også pensjonistene - en god jul og et godt nyttår. En spesiell hilsen til de som må arbeide med snø- og andre vinterproblemer i jule- og nyttårshelga.


Herleiv Solberg

ANLEGGSPROGRAMMET 1988

Av INGOLF MOAN, anleggssjef

Stortingsproposisjon nr. 1 for budsjettermin 1988 om Samferdselsdepartementet gir oss følgende rammer for 1988. Vi må likevel få presisere at budsjettet i skrivende stund ikke er endelig klubbet i Stortinget.

Ordinært på post 30, 131,1 mill kr og over post 31, (jernbanepenger) 39,5 mill. kr. Dette er en økning på 12,4 mill. kr. I tillegg bidrar Kvalsundforbindelsen A/S med 13,0 mill. kr. Totalt er dette en økning av aktiviteten med 2-3 %, prisstigningen tatt i betraktning.

E-6 - 25,0 mill kr
Kvilarvann - Tømmerelv ble åpnet for trafikk høsten - 87. En del arbeid med overganger, permanent dekke og krysskanalisering gjenstår. Heia - Kvilarvann er i full gang og ventes satt under trafikk høsten 1988. Tømmerelv - Bergneset får sin oppstart i 1988. Arbeidene vil gå i egen regi.

E-78 - 23,0 mill. kr
Det vesentlige av arbeidet vil foregå på parsellen Sandvikeidet - Nordberg. Arbeidet er i full gang og ventes satt under trafikk høsten 1988. Hovedtyngden av arbeidene foregår i egen regi.

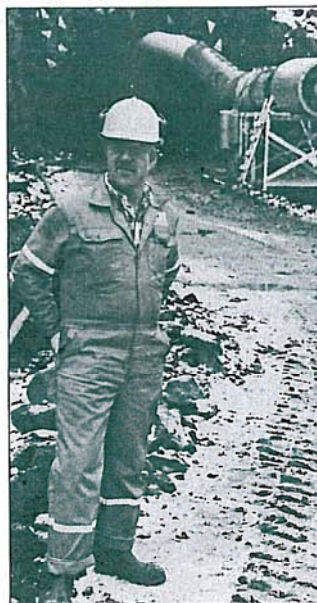
Rv. 19 - 30 mill. kr
På dette anlegget har vi den største bevilgningen. Arbeidet startet som kjent opp sommeren 1986, og vi venter at anlegget kan åpnes for ordinær trafikk høsten 1988. Hele stamvegnettet i Troms vil da kunne åpnes for 10 tonns akseltrykk. I det vesentlige egen regi.

Rv. 83 - 20 mill kr
Arbeidet vil også i 1988 i det vesentlige foregå på parsellen Breivika - Kanebogen. Vi regner med å ha hele anlegget avplanert høsten 1988. Betydelige arbeider vil gjenstå til 1989. Arbeidene vil i hovedsak utføres i egen regi.



Vegvesenets «flaggskip» CAT-980 er i arbeid på innfartsvegen til Tromsø.

Rv. 84
På denne ruta har vi ikke ordinær bevilgning. Vi venter imidlertid at vi skal få tildelt 4-5 mill. kr av distriktsutbyggingsmidler. Arbeidet med Tennevoll - Åelva er fullført og anleggsaktiviteten flyttes til parsellen Elvelund bru - Skøelv. Arbeidene vil foregå i egen regi.



Oppsynsmann Jan Erik Strømseng ved tunnelinnslaget til Fjordgård-tunnelen.

Rv. 86 - 5, 0 mill kr
Parsellen Finnfjordbotn - Finnsnes er fullført og bare mindre restarbeider gjenstår. Det samme gjelder Islandsbotn - Svanelplass hvor bare noe grunnervversutgifter gjenstår. Parsellen Straumsbotn - Bergsbotn er åpnet for trafikk. Bærelag, dekke og kompletteringsarbeider tilknyttet tunnelen må utføres i 1988.

Rv. 858 - 8,9 mill kr
Parsellen Skjæret - Nordfjordbotn er fullført og arbeidet med Storsteinnes - Skjæret er kommet i gang. Vi venter at arbeidet på denne parsellen langt på veg vil være fullført ved utgangen av 1988. I det vesentlige vil arbeidene foregå i egen regi.

Rv. 860 - 8,0 mill kr
Dette er et nytt anlegg som tas opp til bevilgning i 1988. Pengene skal brukes til opprusting/utbedring av parsellen Islandsbotn - Lillevassmyr. Det skal bl.a. bygges ny bru over Lakselva. Arbeidene utføres i egen regi.

Rv. 863 - 35,0 mill. kr (inkl. bompenger)
Arbeidet med tunnel under Kvalsundet ligger godt foran programmet. Dersom tunneldriften går som i øyeblikket kan vi ha gjennomslag allerede i april 1988. Tunnelen ventes satt under trafikk ved årskiftet 1988/89. Arbeidene foregår med entreprisdrift. (Forts. neste side)

Anleggsprogrammet —

Rv. 87 - 6,0 mill kr
Dette er det andre nye anlegget som tas opp til bevilgning. Pengene skal brukes til opprusting av parsellen Ervik - Stornes. Vi tar sikte på å drive anlegget i entrepriser.

Spesielle trafikksikkerhets- og miljøtiltak 12,0 mill kr

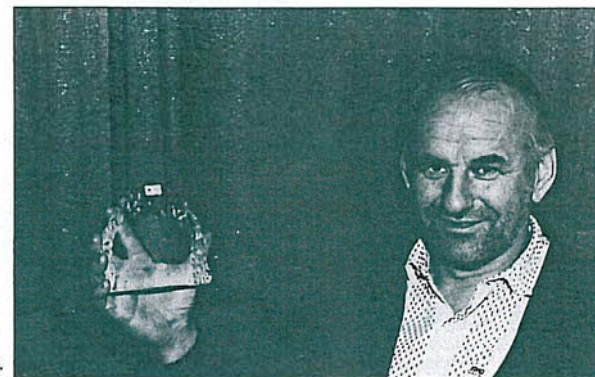
Følgende prosjekter vil få tildelt midler over denne posten i 1987:
E-6 gang-/sykkelveg Sagelv bru-Tømmerelv
Rv. 83 gang-/sykkelveg Medkila-Kanebogen
Rv. 84 fortau kryss rv. 851/rv. 84
Rv. 86 fortau Hamna-Ørnheimen
Rv. 86 gang-/sykkelveg Hamna-Valen
Kryssutbedringer
Kryss rv. 19/rv. 83 (ved Tjeldsund bru)

Kryss rv. 862/863 (Kvaløysletta)
Kryss E-78 v/Tromsøbrua øst
Lysregulering Tromsø sentrum

Fylkesveganlegg
I skrivende stund er det en del usikkerheter knyttet til fylkesvegbudsjettet. Sikkert er det imidlertid at arbeidene vil fortsette på fv. 276 rassikring Fjordgård, fv. 14 Sørvik - Storvann og fv. 293 Laksvatn - Jøvik. □

HEDER TIL ANLEGGSAVDELINGA:

TROMS KÅRA TIL ÅRETS ANLEGGSFYLKE!



Troms — årets anleggssjef Ingolf Moan med «hakkespett-prisen».

Av PETTER HILDRE

På årets anleggssjefkonferanse som ble avholdt i begynnelsen av november i Stjørdalen, ble det utdelt en ny hederspris. Prisen skal årlig tildeles ett fylke som en påskjønelse for god anleggsdrift i året som har gått.

Prisen ble i år tildelt Troms. Det var anleggssjef Moan som på vegne av avdelinga fikk æra av å motta prisen. Overrekelsen ble foretatt av teknisk direktør Grotterød i Vegdirektoratet, og han framheva spesielt fylkets gode budsjetter

og budsjettstyring. Troms har også kommet langt innen områdene måling av produktivitet, god organisering og stor konsentrasjon av anleggsdrifta.

Prisen er laga i krystall, bærer bilde av en arbeidsom hakkespett med hjelm, og har følgende tekst «Årets anleggssjef fylke 1987». Hva hakkespetten symboliserer skal være usagt, men det er vel all grunn til å tro at prisen vil bli kalla «Hakkespett-prisen». Vegstikka gratulerer anleggsavdelinga med hederen!!

Finsk besøk i Nordkjosbotn og Bardu

22 finske kolleger, deriblant vegmestre og ingeniører fra Uleåborgs distrikts underhållsavdeling, samt 1 ingeniør fra finsk vegdirektorat besøkte Troms fylke 22. september.

De ønsket å se vegmesterdistriktenes organisering, produksjonsplaner og budsjett, anvendelse av entrepriser, arbeidsmetoder, utvikling, kvalitetsstandard på vinter og sommer på grusveger, samt hvilke maskiner vi bruker. Gruppen fikk omvisning på Nordkjosbotn og Bardu vegstasjoner!



Oppsummering av dekkesesongen 1987



Betongsaging på Sandnessundbrua — Bakerst Hans Richardsen og fremst Ivar Ingebrigtsen.

Av GUDMUND REIERTSEN, vedlikehold

Dekkeleggingsprogrammet for 1987 ble med unntak for to parseller på fylkesveger og tre på riksveger, gjennomført etter planen. En god sommer og en meget god høst ga oss små og få værmessige problemer.

En kortfattet oversikt over dekkelagte veglengder:

Nylegging av gamle grusveger:

Sum anlegg + vedlikehold: (99.215 + 32.820) km = 132.035 km

Til sammenligning ble det i 1986 lagt 123.058 km.

Legging av dekke på nye vegger som erstatter gamle m/ dekke:

Sum anlegg: 20.930 km
I 1986 ble det lagt 12.502 km på denne posten.
Det er i år som i fjor ikke lagt dekke på vegger som gir ny vegutløsning.

Fornyelse av gamle dekker:

Sum: 283.558 km. Dersom vi tar med flatelapping som utgjør 13.680 km, blir summen 297.238 km.

Tilsvarende for 1986 var 295.347 km.

Dekkelegging på gang/sykkelveger:

Sum: 4.761 km

Samlet dekkelagt lengde:

Sum: 454.964 km. Tilsvarende for 1986 var 435.755 km.

Dekkeprosent pr. 31.12.87:

RV: 95 % Rv-lengde 01.01.87: 1660.800 km FV: 53.2% Fv-lengde 01.01.87: 1767.800 km

Resultatene hva angår kvaliteten på dekkene varierer en del, men er jevnt over gode. Unntakene er tverrskjøtene på halvvarme og varme dekker og jevnheten på en del ottadekker. For ottadekker/overflatebehandlinger gjennomførte vi også i år en sesong uten felleferie.



— Er du også misfornøyd med julegaven din...?

Samlet dekkelagt lengde og forhold egenregi/entreprise:

	KM	%	% 1986
Egenregi	145.303	31.9	35.9
Entreprise	309.661	68.1	64.1
Sum	454.964	100.0	100.0
Fv	192.627	42.3	37.9
Rv	262.337	57.7	62.1
Sum	454.964	100.0	100.0

Av foranstående framgår at vi har hatt en nedgang i egenregiandelen på 4% i forhold til 1986.

Fylkesvegene utgjør en større andel av total dekkelagt lengde enn i 1986. Dette har sammenheng med bl.a. lånemidler til opprusting av fylkesvegene.

Fresearbeider:

Sum: ca. 154.0 km
Av dette ble ca. 58.0 km eller 38% utført i egenregi.

Vi har hatt en betydelig reduksjon i antall freste km i forhold til 1986. Forklaringen ligger i at vi bevisst har forsøkt å ta vare på bæreevnen i de gamle dekkene ved å rette opp – eller frese og anrike de gamle dekkene. Andelen frest og samtidig anriket utgjør 34km eller ca. 20%. Med bakgrunn i bl.a. de erfaringer vi har fra årets arbeider, forutsetter vi en betydelig økning i andelen frest og anriket i 1988.

KOMMENTARER TIL ÅRETS SESONG

EGENREGI/VERKS- BLENDEDE MASSER

Trommelblanderet som i fjor ga oss mange problemer, forsiklinger og frustrerte medarbeidere har i år fungert mer eller mindre problemfritt. Sandfilteret ble skiftet ut med et posefilter, og dette er nok viktigste årsaken. Produksjonen har i år foregått i Lullemoen og Tyttebærvika. Samlet produksjon utgjør 40.748 tn, og fordeler seg slik på de forskjellige massetyper: 32.481 tn Ma, 4.611 tn Og og 3.656 tn Agb.

Agb har ikke vært produsert i egenregi før her i Troms. Selve produksjonen gikk uten problemer, men transporten ut til leggestedet ga så stort temperaturlap at kvaliteten på det utlagte dekket ikke ble tilfredsstillende. Problemene med temperaturlapet lar seg løse, og bør derfor ikke bli noe problem for oss i fortsettelsen. Kvaliteten på dekkene lagt i egenregi med verksblandede masser er jevnt over god, med unntak for tverrskjøtene som må bli bedre.

EGENREGI OTTADDEKKER/ OVERFLATEBEHANDLINGER

Ottadekkeleggingen startet 1. juni og ble gjennomført uten felleferie. Tidsplanen ble fulgt meget godt selv om det ble foretatt et par endringer i programmet. Sesongen i år ble avsluttet 10. september. Ved dette oppfylte vi et ønske som vi har hatt over flere år om å kunne avslutte ottadekkelegginga i første halvdel av september. Bakgrunnen til forannevnte ønske er at nedbør og temperatur vil kunne ha avgjørende betydning for resultatet. Det er derfor et mål å kunne avslutte denne type dekkelegging før vær og temperatur gjør resultatet usikkert.

Dekkelagt lengde: 90.566 km Dog 3.840 « Do

OTTADDEKKER/ENTREPRISER

Entrepriseoppdragene på ottadekkene ble delt mellom Topp-Dekke A/S og K/S A/S Nor-Vei & Co. Størst andel hadde Topp-Dekke A/S – 87%.

De framlagte framdriftsplanene ble fulgt uten vesentlige avvik, og med unntak for et anlegg ble også programmet gjennomført. Kvaliteten på det utførte arbeidet varierer en del. Årsaken kan være flere, men en årsak er nok for dårlig forarbeide, spesielt på de parseller som er frest.

Dekkelagt lengde: 118.280 km Dog 27.236 km Eog

VERKSBLANDEDE MASSER/ ENTREPRISER

Konkurransen om oppdragene med verksblandede masser har i år som i fjor vært god med unntak for Tromsø-området. I sistnevnte område valgte vi derfor å gå inn med en betydelig egenregi. Konkurransen i kombinasjon med store kontrakter og i en viss grad noe større enkeltopp-gaver, har gitt en betydelig prisnedgang i enkelte områder. Entreprisene ble delt mellom følgende fire asfaltfirmaer:

Topp-Dekke A/S
Korsbrekke & Lorck A/S
Troms Asfalt og Betong A/S
K/S A/S Nor-Vei & Co.

Av disse hadde Topp-Dekke A/S den største andelen.

Framdriftsplanene har blitt fulgt på en tilfredsstillende måte. Kvaliteten på de nye dekkene varierer en del – fra det helt gode til det motsatte. Generelt kan det sies at tverrskjøtene ikke er gode nok. Vi må her som i egenregien kunne kreve at disse blir bedre.

NYE METODER, BINDE- MIDLER OG GJENBRUK

Vi har i år for første gang benyttet emulsjon som bindemiddel i noe omfang. Fordelen ved bruk av emulsjon er først og fremst av miljømessig karakter. Bindemiddelet inneholder ikke løsningsmidler, og faren for løsningsmiddelskader er derfor ikke tilstede. En annen fordel er at en avhengig av hvilket basisbindemiddel en benytter, kan velge innenfor et ganske vidt spekter av stivhet i det herdede dekket – til tross for kald blanding. I år har vi benyttet emulsjon til overflatebehandling og til fresing og anriking av gamle dekker. For å kunne tilsette bindemiddel ved fresing, må fresene utstyres med utstyr for dette. Vår nåværende fres har fått påmontert slikt utstyr. Den nye fresen som skal leveres i mars vil ha anrikingutstyr og også opplasteutstyr for opplasting av den freste massen. Med den nye fresen vil vi i egenregi beherske de fleste metoder innenfor varm og kald gjenbruk.

Vegvesenet i Finnmark har til jul i år utgitt et eget hefte hvor vegfolk forteller om mellomkrigsårene.

Eilif Os er en av fortellerne, og Vegstikka har fått samtykke til å gjengi det Os har fortalt om sin start i Vegvesenet i 1934.

Heftet er kommet i stand etter et samarbeid mellom Norsk Vegmuseum og vegsjefen i Finnmark, og er ført i penn av Kjell Hegdalstrand.

Overingeniør Eilif Os Husk du er ingeniør!

OVERINGENIØR EILIF OS (1909) Tromsø. Os er født i Narvik, og tok eksamen ved Norges Tekniske Høyskole i 1933. Arbeidet i Finnmark Vegvesen som sikringshjelp og oppsynsmann fra juni 1934 til januar 1936. Troms Vegvesen fra 1936, først som ekstraingeniør og avanserte etter hvert til avdelingsingeniør, og da han sluttet i 1977 var Os overingeniør og leder for vedlikeholdsavdelingen.

— Dessverre har vi ansatt ckstraingeniører for sesongen. Men hvis De tar med Dem kniv, skje, gaffel og ullteppe, er De hjertelig velkommen til oss. Dette var i 1934. Jeg hadde sendt en forespørsel til Finnmark Vegkontor om arbeid. Og det var overingeniør Knut Fixdal som sendte meg de oppmuntrende ord. Det ble lykken for mitt vedkommende.

STIKNINGSARBEID

Jeg skulle få være med på stikning av veggen fra Repparfjord til Leirbotnvatnet i Alta. Bjarne Stav var leder for arbeidet, og da jeg kom, var han til fjells for å studere vegstasjonen der vi skulle stikke. Heldigvis var jeg såpass utstyrt med penger at jeg i mellomtiden kunne ta inn på Repparfjord hotell.

Da Stav kom, ble stikningsmannskapene satt sammen. Det første vi gjorde var å frakte to hester og en masse lektre i kurv over elva Skaidi. Vi ble en seks—sju mann i det laget hvor jeg kom. På sju uker stakk vi sju mil, en mil i uken. Det var trivelige uker. Stav hadde med seg kona. Hun malte og tegnet, og på kveldstid lap-

pet Stav skoene sine. Han var også vårt munstrasjonsråd. Jeg hadde bare den ene nikkelsen som jeg gikk og sto i. Etter hvert ble den hullete, og over hvert hull knøt jeg en hyssing, slik at det ble en strut. Til slutt var det mer strut enn nikkers. Da vi var ferdig der, dro vi videre på stikking av veggen i Gamvik. Der avanserte jeg til nivåer.

Da sesongen var slutt, ble jeg med til Vegkontoret i Vadsø. Der trakk jeg opp profiler og masseberegnet.

OPPSYNSMANN

På Vegkontoret kom Matzow inn i bildet. En dag spurte han om jeg ville ha jobb som oppsynsmann på Karlebotn — Gandvik på sørsida av Varangerfjorden. Tilbudet tok jeg i mot med glede. Jeg hadde aldri vært borti sprengningsarbeid, men regnet som så at det går nok det også. Matzow ble min nærmeste overordnede. Jeg ble innkvartert i en nedlagt skolestue i Karlebotn. Her fikk jeg både kjøkken, stue og soveværelse. Huset lå midt i bebyggelsen. Men en ting var uvant. Vi var bare to norsktalende i bygda. Foruten meg, var det internatskolestyreren. Her gikk det på finsk og samisk.

Det var koselige folk her, og jeg likte meg godt. De jeg hadde mest med å gjøre var kjøpmannen, Isak Isaksen og hans kone Margit. Kjekke folk. Bebyggelsen var spredt, og det kunne være flere kilometer mellom gårdene. Alle jeg traff spurte hva slags kar jeg var, hvor jeg kom fra og hvor gammel jeg var. Noen visste at jeg var den nye syningen, og ville ha flere opplysninger om veggen.



Eilif Os (Anno 1987)

TABBER OG GODE RÅD

Jeg overtok anlegget av oppsynsmann Nordgård, og av han fikk jeg to råd: — Du må vaske opp hver gang du har spist, sa han, og du må ikke til late at det snakkes finsk i brakken. Begge deler gikk over styr for meg etter noen dager. Noe av det første jeg gjorde i Karlebotn, var å ta en tur på butikken hans Isak. Jeg kjøpte penneskraft og blekkhus, blyant og viskelær. Regningene ble sendt til Vegkontoret i Vadsø, og like etter fikk jeg telefon fra Matzow. — Er du garn gutt. Du kan da ikke kjøpe slikt. Nå får vi riksrevisjonen på nakken. Du skal skrive til Vegkontoret og få det utlevert herfra.

Til daglig hadde jeg et svært enkelt kosthold. Det gikk mest på pølser og hermetikk og litt fisk. Jeg var egentlig ingen kokk. Matzow kom av og til på besøk, og han trodde jeg kunne lage mat. Da skulle det være koteletter og reintunge. Og en gang laget jeg noe Matzow syntes smakte fortreffelig. Jeg blandet sviker i lapskausen. Det hadde han aldri smakt før.

NØDSARBEID

Anlegget var en del av den fremtidige veggen mellom Kirkenes og Varangerbotn. Det som i dag er E-6. Så lenge det var bar mark, hadde jeg ikke så mange folk i arbeid. Men utover vinteren kom det folk som skulle ha nødsarbeid. På det meste hadde jeg rundt hundre mann. Det ble mye organisering, og opplæringen fra det militære hvor jeg hadde arbeidet i depot, kom meg til nytte.

Det var kamp om å få komme på

nødsarbeid. Forsorgelsesbyrden var bestemmende. Den som hadde tolv unger og kunne vise til feilslått fiske, var sikret arbeid. Basene var som regel vante anleggfolk som kunne behandle sprengstoff. Smeden var også spesialuttatt. Ellers kom det jo all slags folk på nødsarbeid. For meg ble det travle dager, særlig i oppgjørstida. Jeg måtte gå over anlegget og telle redskap og sprengstoff. Det skulle gå til fradrag i akkorden. Selve utregningen gjorde jeg på kveldstid. Akkordene ble oppgjort med seks desimaler, og kontormaskiner var ukjent på det anlegget. Alt var hode-regning. Når jeg var ferdig med mine utregninger, kom lensmann Betten med pengeskriveren. Han var kasserer, og sammen dro vi ut på lønningstur. Oppgjørene gikk som regel ut med en krone timen, men jeg hadde et lag helt nede i ti øre. Matzow bestemte da at de skulle få en krone som de andre. Anleggsmiljøet var ikke helt ukjent for meg. Jeg hadde i flere somre arbeidet på Ofofbanen, stått på linja med hakke og spade. Det nye var sprengstoffbehandlingen. Men det gikk det og.

ULV PÅ BESØK

Etter en stund flyttet jeg til Nyelv, hvor vi skulle bygge bru. Veggen dit var ennå ikke ferdig, men det var praktisk i forbindelse med arbeidet. Jeg bodde der i brakke sammen med arbeiderne. Steinen sprengte vi med krutt, hugget den til og murte brukar.

I Nyelv hadde jeg en merkelig opplevelse. En tindrende, stjerneklar måneskinnskveld hørte jeg reinraid. Det ringlet i bjellene, og jeg så reinen komme over den islagte elva. Et fantastisk syn. Reinen var urolig og samene stoppet ikke. Det gikk liksom i ett kjø. Men så gikk det opp for meg at det var ulv i nærheten. Landskapet var merkelig med bratte elvebrinker og mot himmelen så jeg stjerner og blåner. Med ett stod det sju ulver i måneskinnet og ulte skrekkelig. I det klare månelyst så jeg konturene av dem. Det var nesten så jeg kunne se mønsteret i pelsen. Det var et fantastisk syn. En søndag like etter gikk jeg en skitur. Ble borte så lenge at det begynte å mørkne om kvelden. Da jeg endelig kom tilbake, var folk på tur for å lete etter meg med gevær.

Bygdefolket var redd jeg skulle komme borti ulveflokken.

JULEFEIRING

Det var ikke snakk om å reise hjem til jul. Det ville ta for lang tid. Julaften ble jeg invitert til internatskolestyrer Hoem og frue i Karlebotn. Skoleelevene hadde ferie og var reist hjem. Første juledag kjørte vi med hest til Nesseby kirke. Det var mange hester som kjørte de to milene til julegudstjeneste. Jeg husker kona til kjøpmannen, Margit Isaksen. Hun hadde tatt på seg den fine kvite staspesken. Sledeturen var en opplevelse. Særlig hjemturen da vi kappkjørte. De hadde gode hester av finsk avstamning. Vi hadde det virkelig artig på den turen. Etterpå var vi til middag hos lensmann Betten. Han var jo kasserer på anlegget.

KASSERER OG PENDLER

Siden ble jeg flyttet til Mehamn. Fortsatt var jeg oppsynsmann, og nå fikk jeg anlegget Gamvik — Mehamn. Samtidig skulle jeg ha oppsyn med et anlegg i Kjøllefjord. I tillegg til oppsynsmannsjobben, skulle jeg også være lønningskasserer. Jeg pendlet fram og tilbake med hurtigruta, og som regel måtte jeg reise ved

akkordutsetting og lønnsutbetaling. Pengene fikk jeg sendt fra vegfullmektig Finseth i Vadsø. Sjøl om det ikke er langt mellom Mehamn og Kjøllefjord, er det en værhard strekning. Og det hendte mer enn en gang at jeg ble sjøsyk. Pengene la jeg under hodeputa.

Jeg likte meg svært godt. Både arbeidet mitt og hos smeden hvor jeg bodde. Arbeidsstyrken var liten, og jeg hadde det etter måten rolig. Jeg tjente ca. 250 kroner i måneden, men jeg levde utrolig billig. Jeg greide å betale både gjeld og skatt.

HUSK DU ER INGENIØR

Mens jeg var i Kjøllefjord, kom Matzow på besøk. Han kunne fortelle at det var ledig ekstraingeniørstilling i Troms. Etterpå var vi til middag hos lensmann Betten. Han var jo kasserer på anlegget.

Jeg kom til Finnmark St. Hanskvel- den i 1934 og reiste derfra i et forrykende uvær i januar 1936. Matzow fulgte meg på kaia i Kjøllefjord for å se meg vel avgårde. Jeg fikk mye god lærdom i den tida jeg var i Finnmark. □

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

081- Erstatningskrav
Forskrifter - 35 sider

Håndboken inneholder bestemmelser om behandling av erstatningskrav utenfor kontraktsforhold rettet mot Statens vegvesen og vegvesenets krav mot andre.

060- Trafikkreglene
Veiledning - 91 sider

Håndboken inneholder Trafikkreg- lenes tekst, samt en kort fremstilling til de enkelte paragrafer. Den er i første rekke ment å være et praktisk hjelpe- middel for ansatte i Statens vegvesen. Den er ajourført pr. 15. juni 1987.

050- Skiltnormaler -86
Normaler - 394 sider

Tekniske bestemmelser og retnings- linjer (skiltnormaler) gitt med hjemmel i forskrifter om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkl- yssignaler og anvisninger (skiltfor- skrifter).



—JEG SA JO AT DU SKULLE BRUKE STIGEN, EGIL!

Nytt laboratorium på Nordkjosbotn



BILDENE:

1. Det nye laboratoriet i Nordkjosbotn er nå tatt i bruk. Det ble offisielt overtatt i slutten av august.
2. Noralf Mathisen i nye lokaler.
3. Odd Danielsen tester nytt og fint utstyr.
4. Vegdirektør Eskild Jensen på laboratoriebesøk i slutten av september. Her orienterer Odd Danielsen om bruk av EDB.
5. Sigbjørn Nilsen blander asfalt.



INNFAKTSVEGEN TIL TROMSØ

Siste parsell på E-78 - Innfartsvegen til Tromsø åpnes for trafikk neste år

Av PETTER HILDRE

Kort tilbakeblikk

Det er nå 9-10 år siden bygging av ny innfartsveg til Tromsø ble satt i gang. Arbeidene starta opp i Tromsdalen og fortsatte sørover langs Tromsøysundet. Trafikken ble overført til den nye vegen etterhvert som nye vegstrekninger ble ferdiggjort. I 1983 var anleggsmaskinene kommet fram til Nordberg. I alt 7,5 km ny veg var bygd.

Siste anleggsetappe

Siste anleggsetappe i utbygging av ny innfartsveg til Tromsø er mellom Nordberg og Sandvikeidet. Den nye vegen vil forlate fjærsteinene ved Nordberg og gå opp i lia. Her vil den ligge på baksida av bebyggelsen helt fram til Sandvikeidet. Vegen vil bli ca. 6,3 km lang, og blir mer enn 800 m kortere enn eksisterende veg.

Vegen blir bygd ut til samme standard som den øvrige del av innfartsvegen. Resultatet blir et meget trafikksikkert vegsystem. Det blir en sammenhengende lokalveg (den gamle riksvegen) fra Tromsdalen til Sandvikeidet. Denne måten blir formål å avvikle den lokale trafikken. Den nye vegen vil kun få gjennomgående fjerntrafikk. På denne måten blir forskjellige trafikantgrupper atskilt.

Anleggsarbeidene

For å få et bedre innblikk i anleggsarbeidene har Vegstikkas medarbeider avlagt en prat med ansvarlig på anleggsstedet, anleggsleder Torbjørn Jørgensen.

Anleggslederen kan opplyse at det nå er nesten to år siden anleggsarbeidene på parsellen starta opp, men at aktiviteten ikke har vært like stor hele tida. Arbeidene blir utført både som entrepriser og i egen regi. Et par strekninger på tilsammen 2,5 km i begge en-



Ifølge tidsplanen skal det settes trafikk på den nye innfartsvegen til Tromsø neste høst, sier anleggsleder Torbjørn Jørgensen.

dene av parsellen har vært satt bort til to forskjellige entreprenører. Det mellomliggende området som er 3,5 - 4 km langt blir utført i egen regi. Utover vinteren vil arbeidene for det meste bestå av sprengning av fjell og transport av fyllmasse inne på parsellen. Det skal bygges 12 jordbruksunderganger langs parsellen og en bru ved Nordberg for kryssing av eksisterende veg.

I tillegg til anleggsledelsen vil det være 13 personer av vegvesenets egne mannskaper i sving på anlegget. Disse kommer fra forskjellige deler av fylket - fra midt fylket og nordover. Endel vil arbeide i skift-ordning. Sprengning av fjell må utføres i to skift for at tidsplanen skal holde. Vegvesenet vil ha 1 borvogn, 2 hjullastere og 1 gravemaskin av egne maskiner på anlegget. I tillegg må det innleies 2 gravemaskiner og nødvendig antall av lastebiler og dumpere fra private maskineiere.

Jørgensen mener det er verdt å nevne at anlegget disponerer vegvesenets «flaggskip» blant hjullastere. Det er en stor hjullaster av typen CAT 980 som i ett «jafs» kan ta 4-5 m³ masse i skuffa.

Vannverk

Anleggsleder Jørgensen opplyser at et spesielt problem har vært de mange private vannanlegg som har blitt berørt av veganlegget. I alt er det bygd 12 nye vannverk til erstatning for de gamle. Til et vannverk måtte det bores tre grove hull i fjellet for å nå i grunnvannet. Dette pumpes opp. Flytting og omlegging av disse vannverka har kosta vegvesenet 1,8 mill. kroner.

Trafikk neste høst

I følge tidsplanen som det arbeides etter skal trafikken settes på den nye vegen neste høst. Dette skulle vi tro er et tidspunkt både beboerne langs gamlevegen og trafikantene ser fram til med lengsel.

Anlegget er beregna til å koste totalt 42 mill kroner. Dette gir en kostnad på ca. 6500 kr pr. løpemeter. Kostnadene med sidevegene er tatt med her.



Åpningstalen ble holdt av vegdirektør Eskild Jensen.

Festdag i Balsfjord

E-6 Kvilarvatnet-Tømmerelv klar for trafikk!

Av LISA SUNDSTRØM

Skikkelig 17. mai stemning i september satte en fin start på den nye parsellen av E-6. Den offisielle åpninga av Kvilarvatnet- Tømmerelv ble foretatt 28. september - til toner av Storsteinnes skole- og ungdomskorps. Vegdirektør Eskild Jensen hadde tatt turen til Balsfjord for å erklære parsellen for trafikklar.

Det nye stykket av E-6 er delparsell av vegstrekninga Heia- Tømmerelv. Den hittil gjennomførte strekninga, Kvilarvatnet - Tømmerelv er 13, 3 km lang, og vil korte ned E-6 med 4,2 km. E-6 på strekninga Nordland til Finnmark vil dessuten være åpnet for 10 tonn akseltrykk for første gang. Parsellen har kostet 48,8 mill kr.

Det har tatt 1 år og 9 måneder siden starten og til anlegget står ferdig. Det er verd en ettertanke at det er 17 år siden tanken om vegparsellen kom opp og til den ble klar for anlegg.

Men siden anleggsstart har det gått radig unna. Det har vært en grei jobb å gjennomføre og ingen uforutsette hindringer har oppstått underveis.

Anlegget har vært bemannet med 7 oppsynsmenn og anleggsleder, og 39 tjenestemenn. I tillegg har det vært 32 førere av innleide lastebiler og maskiner.

Den nye avkjørselsfrie parsellen er dessuten klar for 90 km/t.

Fordelene ved den nye parsellen kan kort oppsummeres slik:-det kan kjøres med større last, med betydelig transportkostnadsgevinster. Det kan kjøres hurtigere og likevel tryggere.

For befolkningen i området vil den nye parsellen av E-6 bety bedre trafiksikkerhet. Skolebarna i Sagelvvannområdet vil få en langt tryggere skoleveg, og ettertida vil nok gi vegvesenet rett med det vegvalget som ble foretatt, uttalte Solberg i forbindelse med åpninga av vegen. Vegsjefen sendte dessuten en hilsen til trafikantene angående nyvegen: «Bruk den — men bruk den fornuftig!»

Fin åpning av et nytt stykke veg
Vegdirektør Eskild Jensen konkluderte i sin åpningstale at det nok er en kombinasjon av en omstendig planlegging og en usedvanlig effektivitet i gjennomføringen av anlegget, som har skapt kontrasten mellom planleggingstida og selve anleggsperioden.

Jensen berømmet resultatet av mange gode krefters satsing, fra de politiske myndigheter med sine ved-

tak til vegvesenets egne folk. Han la vekt på den utøvende siden, med i første rekke vegvesenets egne styrker fra vegkontor og anleggsfolk, men også supplert av maskineiere og lastebileiere fra distriktet.

Det er vel verd å merke seg at arbeidet har blitt utført på så kort tid og uten arbeidsuhell. Det skyldes nok både god framferd og faglig innsats, sa Eskild Jensen.

Vegen dekker både krav om bedre trafiksikkerhet, bedre miljø, og framkommelighet for vegtrafikken, sa Jensen. Han uttrykte også håp om at de lokale trafikanter utgjør tyngden av trafikken, og at de vil være varsome trafikanter, — før han ved hjelp av fylkesmann Martin Buvik og vegsjef Herleiv Solberg erklærte vegen for åpnet.

Åpningsdagen ble avsluttet på Sagelvvatn Vertshus og Camping med middag for arbeidere og innbudte gjester.

Anleggstida

Anleggsleder Reidulf Broderstad sier seg godt fornøyd med den nye vegen, spesielt i de første åpningsdagene hvor naturen omkranset parsellen i sine vakreste høstfarger. Det ser ut til å bli en skikkelig turistveg.

— Da vi startet opp i 1985 hadde vi som mål å ha dekke på parsellen i løpet av september 1987, så vi har absolutt nådd de målene vi satte oss, sier Broderstad.



Vegdirektøren i samtale med ordføreren i Balsfjord, Olav Åsheim.

Det har vært et leddrevet anlegg, og vi har sluppet problemer med trafikk fordi vi har jobbet i et jomfruelig terreng, sier Broderstad. Terrenget skifter forøvrig mellom myrlandskap nede ved Tømmerelva, til fjell opp mot Heia.

Resterende arbeid

Det er lagt midlertidig dekke på hele parsellen. Vi har lagt en enkel overflatebehandling på toppen av et bitumen stabilisert bærelagsdekke. Neste

sommer skal det legges slitelag av asfalt. Ellers vil det i de kommende uker bli utført endel rekkverksarbeid. Dessuten skal det bygges 3 overgangsbruer neste år, sier Broderstad.

Det videre arbeid med Heia-Tømmerelv er parsellen Heia- Kvilarvatn. Det blir et rent utbedringsanlegg fra toppen av Heia og til sørenden av den nye parsellen. I tillegg starter vi fra Tømmerelva til Bergneset når planene der er avklart, avslutter Reidulf Broderstad. □

MAGER TRØST I JULESTRIA:

— Det huslige arbeidet er noe lort
— man merker det kun når det ikke er gjort.

Piet Hein

Bildet til venstre:

Anleggsleder Reidulf Broderstad mottok blomster under sammenkomsten på Sagelvvatn vertshus.

Første avlagte fagprøve i vegvesenet

Av LISA SUNDSTRØM

Vidar Eines, 20 år og fra Storsteinnes er den første lærling som tar fagprøve (for fagbrev) i vegvesenet. Emnet er serviceelektronikk og eksamensdagen var 7. september. Han tok fagprøven på vårt kommunikasjonsutstyr.

Vidar har vært lærling i vegvesenet i 13 måneder. I denne tida har han fulgt Hans Åge Olsen (så og si i tykt og tynt). Hans Åge har med andre ord vært hans faglige leder.

Hverdagen i lærlingetida har bestått av vedlikehold og reparasjoner av sambandsutstyr, montering i kjøretøy og montering av nye stasjoner. Han har fått være med på mange varierte og interessante oppdrag. Det har vært mye å prøve seg på - og sikkert også mye nytt og spennende.

Vidar sier selv at han har fått mye igjen for tida i vegvesenet. Noe har jeg absolutt lært, smiler han — jeg klarer jo tross alt fagbrevet.

Etter 13 måneder i vegvesenet går Vidar nå på sterkstrømlinja på Breivika Videregående skole. Etter skoleåret gjenstår det 3 måneder av lærlingetida, som han skal ta neste sommer. Dette må han fullføre for å få utlevert fagbrevet.

Hvorfor valgte han vegvesenet?

Vidar sier selv at han så tilbudet om lærlingeplass i avisa og tenkte at dette var en fin mulighet. Før dette hadde han vært gjennom 2 år i svakstrøm på yrkesskolen og et år på Maritime skole i kommunikasjonteknikk. Så han var godt forberedt.

Når skoleåret er ferdig vil Vidar stå godt rustet. Fagbrev fra vegvesenet betyr mye - og kombinasjonen med årene på skole vil nok gi meg interessante muligheter til jobb, sier Vidar. Jeg har tenkt å jobbe litt som elektriker for å få L-sertifikat. Da tror jeg nok at framtidsmulighetene er gode. Tida i vegvesenet har vært fin - jeg trivdes godt, sier han.



Vidar Eines

Fagprøven

Prøven ble avlagt på Nordkjosbotn vegstasjon med 3 representanter fra lærlingenemnda i Troms som sensorer. Etter 3 timer på «pinebenken» eller rettere sagt kommunikasjonsbenken, kunne Vidar Eines fornøyd konstatere at fagbrevet var et faktum.

Veilederens rolle

Hans Åge Olsen sier at det har vært fint å jobbe med Vidar. Det har på en

måte vært et korrektiv i jobben. Alt blir rutine, men når du skal forklare det til en nybegynner må du liksom sette deg ned å tenke over hva du egentlig gjør.

Det har absolutt vært lærerikt å ha en lærling. Han har virket positivt på miljøet. Det er oppvakkende og man skjemper seg selv, sier Hans Åge Olsen.

Lærlingeordninga er nok gunstig i seg selv. Men det kan lett bli ensidig faglig sett. Egentlig skulle den som er under opplæring vært innom flere emner.

Man blir jo ofte i jobbens hverdag satt til én ting - men kanskje nettopp derfor skulle lærlingetida vært mer variert.

Forøvrig synes jeg at lærlingeordninga burde være mer gjennomtenkt. Det burde være bedre planlagt innen etaten hvordan man har tenkt å ta seg av lærlingene. Og lærlingene burde følges mer opp, få lære om organisasjonen - med andre ord hvordan vegvesenet fungerer, sier Hans Åge Olsen til slutt. □



Fagprøven ble avlagt på Nordkjosbotn vegstasjon med 3 representanter fra lærlingenemnda i Troms som sensorer.

TUNNELDRIFT PÅ SENJA

Av LISA SUNDSTRØM

Vegvesenet skyter seg gjennom Senjas fjell. Tunnelen for fast vegforbindelse til Skaland er nærmest ferdig. Fjordgårdtunnelen er derimot nettopp påbegynt.

Veg til Skaland - Moatunnelen

Anlegget ble påbegynt i august 1985, og er i disse dager nærmest ferdig. Tunnelgjennomslaget var 3. juni og det gjenstående arbeid, som sikring av fjellet og rensking, er i slutfasen. Planen er at det skal settes trafikk på vegen før jul, men rekkverk på vegen må først være ferdig. Derimot vil dekkelegging ikke bli utført før til sommeren (1988).

Moatunnelen, som tidligere har vært omtalt i Vegstikka i år, har vært som tunneler flest. Litt problematisk har det vært med vann i fjellet, men stort sett har det gått greit.

At tunnelen er etterlenget blant lokalbefolkninga vidner oppbrutte låser og bomber om. Folket er lei av å ta ferga til Skaland, så det er kjærkommen julegave folkene ute i «havgapet» får i år.

Når tunnelen endelig står ferdig vil nok kostnadene ha beløpt seg til ca. 24 mill. kr. Dette er etter at gjenstående arbeider, som portaler, isolasjon og dekkelegging er foretatt.

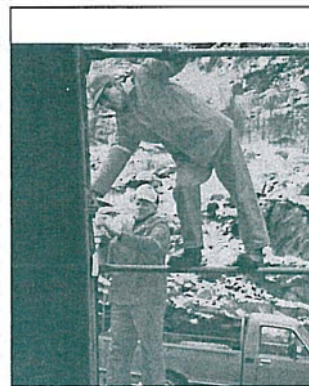


Moatunnelen — Tunnelgjennomslaget var 3. juni.

Fjordgårdtunnelen

Det nyeste tunnelprosjektet på Senja er Fjordgårdtunnelen. Da det i sin tid ble planlagt veg til Fjordgård frarådet vegvesenet bygging av denne. Det ble gitt klart uttrykk for at det ikke kunne bli noen helårsveg. Strekninga som sto ferdig i 1980 kunne trafikkeres noenlunde trygt i perioden mai - desember, men ellers var den ikke regnet som sikker. At vi i dag bygger tunnel til Fjordgård er da også et godt bevis på at veien aldri har vært sikker og heller aldri kan bli det. Fjordgårdtunnelen er med andre ord et rent rassikringstiltak, og den vil gi helårs vegforbindelse til befolkninga i Fjordgård.

Anlegget startet opp i oktober. Brakkeleiren som var etablert i slutten av



Montering av verkstedhallen i Ørnfjordbotn — Reidulf Sørlø og Stein Erik Pedersen

september, ligger i Botnhamn sammen med anleggskontor. Her har 14 mann tilhold, i tillegg til 3 oppsynsmenn og 2 kokker. Arbeidslaget jobber etter såkalt «Nordsjøordning», (det vil si 14 dagers arbeid - 1 uke fritt) Det regnes 1 års driftstid. I tillegg kommer grøtting, isolering og sikring. Tunnelen er 2245 m lang, og ved utgangen av oktober hadde arbeidslaget sprengt seg vel 65 m inn i fjellet. I startfasen var det sprukket og dårlig fjell, men det har gått bedre i ettertiden.

Hele anlegget er kostnadsberegnet til vel 30 millioner.

Vegvesenet står for opplastinga selv, men Finnsnes og Senja Transportentral har fått entreprisen på uttransport av massene.



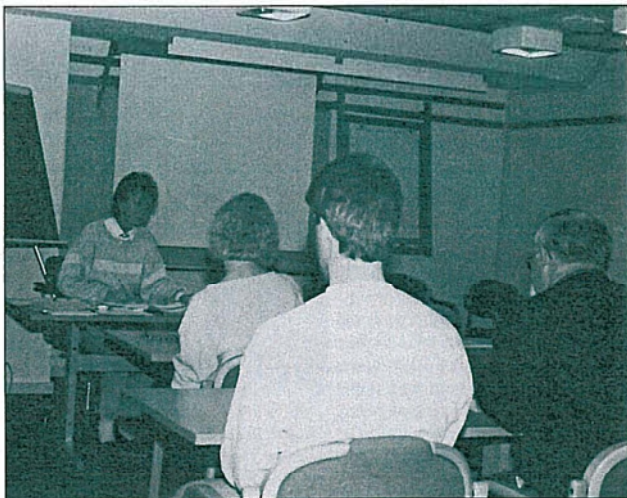
Tunnel til Fjordgård. Anlegget startet opp i oktober.

EDB-nytt

EDB-BASERT ARKIVSYSTEM

Av GEIR BERGER

Mandag 2. november gikk også arkivet på vegkontoret inn i EDB-alderen. Da ble EDB-basert arkivsystem tatt i bruk. De fleste vegkontor i landet har nå innført dette EDB-baserte arkivsystemet, som er utviklet av Vegdirektoratet i samarbeid med Telemark vegkontor.



Saksbehandlerne får opplæring av Liss i det nye EDB-baserte arkivsystemet.

Det nye systemet vil først og fremst lette arbeidet for arkivpersonalet, fordi søking/leting etter dokumenter vil bli enklere. Vi håper også at dette vil medføre bedret service til brukere av arkivet.

Vegstikka vil senere komme tilbake til hvordan arkivsystemet fungerer etter en tids bruk.

KURS I EDB FOR PLANLEGGERNE VED VEGKONTORET

Det har vært holdt kurs i den spesiallagde programpakken for utbedring langs eksisterende veg (PUS). Pakken har tre frittstående program som kan kombineres. Planleggerne ved vegkontoret har hatt opplæring i UDMASS (masseberegningssystem) og UTKOST (kostnadsberegningssystem).

Kurset hadde 8 deltakere og kursleder var Geir Berntsen, for tida ved NTH.

PBR-SYSTEMENE

Av HERMOD JOHANSEN

Som kjent ble de første registreringsprogram for PBR lagt på ND-maskinen våren 1985. Det var hovedsakelig registrering av regninger og drift av PDU-systemet (planlegging, disponering og utnyttning av egne maskiner) som ble tatt i bruk. Disse programmene brukte 4. generasjonsverktøyet UNIQ, men da det ikke greide å takle problemer som oppsto under registrering, f.eks. hastighet, ble det byttet ut med 4. generasjonsverktøyet SYSTEMATOR.

Det utstyr vi har på vårt anlegg nå og som er i bruk er følgende:
 PBR-REGISTRE oppdatering og ajourhold av diverse registre
 PBR-LEVRES VARE Registrering av fakturaer
 PBR-MASKIN Registrering av maskinrapporter
 PBR-LØNN Registrering av lønns- og prosessrapporter (går fortsatt med UNIQ) brukes av maskinavdelinga
 PBR-PDU

Det som ventes av program men som ennå ikke er ferdige er følgende:
 PBR-LEVRES Registrering av entrepriser og eiendomserstatninger.
 Registrering av interne vareleveranser.
 Registrering av plan og budsjettall.

PBR-VERKSTED
 PBR-PERSONAL

Når det gjelder de andre transaksjonene som må registreres er det ennå litt uvist om når tid de er ferdigprogrammert. Det er med andre ord ennå litt ut «i det blå» når tid vi kan kvitte oss med diskettpunchemaskinene og gå over for fullt til terminaler. □

Ny basisstasjon i området Harstad

21. oktober ble det satt i drift en ny basisstasjon for VHF på Sætertind i Tjeldsundet. Stasjonen går på kanal 20 og er ment å dekke mesteparten av vedlikeholdsområde 1. Inntil videre går stasjonen som reléstasjon, det vil si uten styring for telefonoverdrag (link) er bestilt, og leveres engang før jul.

Den store høyden (1100 m.o.h.) gjør at stasjonen har stor rekkevidde. Den vil derfor kunne gjøre nytte for seg i andre områder, som Finnsnes og deler av Bardu vedlikeholdsområde (spesielt Sør-Senja, Rolla, Andørja og Gratangen-området).

Hans Åge Olsen

AKAN - RUSMIDDELOMSORG I VEGVESENET

Av WIKTOR ERIKSEN

Som de fleste kjenner til ble det for en tid tilbake opprettet et AKAN-utvalg ved Vegvesenet i Troms. Utvalget skulle være et organ for å overvåke de tilfeller av rusmiddelbruk som måtte oppstå på arbeidsplassene i vårt fylke. AKAN-utvalget som er et under-

utvalg av Arbeidsmiljøutvalget, ble utnevnt i AMU-møte 28.06.83 med funksjon av kontakt- og koordinerende art. Verneombudene var ment å være kontaktpersoner på hver sin arbeidsplass for AKAN-utvalget.

AKAN-utvalget har denne sammensetning: Verneleder Bjørn Eriksen, hovedverneombud Hans Takøy, personalkonsulent Tør F. Holand og konsulent Wiktor Eriksen fra personalfunksjonen. Videre forutsettes at vedkommende bedriftslege eller lege i området konsulteres der eventuell AKAN-sak oppstår.


Man kan kanskje si at AKAN-utvalget til nå ikke har fungert etter intensjonene. Dette skyldes i første rekke for lite kjennskap til hvordan AKAN-arbeidet praktisk skal legges opp, samt vanskelige saker å håndtere generelt.

For å bøte på dette har hele AKAN-utvalget deltatt på et grunnkurs i AKAN-arbeidet i Vågmo fra 1. til 6. november d.å. Deltakerne fikk bl.a. praktisk innføring i AKAN-modellen og et godt grunnlag å bygge videre på i det videre praktiske arbeidet.

Det har vært endel uklårheter over AKAN-utvalgets rolle i rusmiddelomsorgen. Som en foreløpig orientering vises til nedenfor nevnte punkter i AKAN's folder - «Hva den er og hva den vil».

I tillegg til det som er nevnt kan bl.a.

opplyses at AKAN-utvalget ikke skal ta for seg eller «behandle» enkelttilfeller som oppstår, men overvåke omsorgen etter nærmere bestemte retningslinjer. Slike retningslinjer vil utvalget utarbeide og forelegge ledestelse/AMU for godkjenning. □



ARBEIDSLIVETS KOMITÉ
MOT ALKOHOLISME OG
NARKOMANI

Opplysninger om tilgjengelig materiell og informasjon om andre forhold fås ved henvendelse til AKAN's sekretariat.

AKAN
Arbeidslivets Komité mot
Alkoholisme og Narkomani
Eitersladsletta 3, Oslo 6
Telefon (02) 67 58 13 - 68 60 72
68 67 20

Opprettet av:
LANDSORGANISASJONEN I NORGE
OG
NORSK ARBEIDSGIVERFORENING

hva den er og hva den vil

1. AKAN er opprettet av Landsorganisasjonen i Norge og Norsk Arbeidsgiverforening i et samarbeid som også gjelder inn i arbeidsmiljøet. Dette bør derfor være med på å løse disse problemene, medlemske og menneskelige henholdsvis.

2. AKAN's formål er i hovedsak å være med på å løse disse problemene og å hjelpe alkoholsyke og narkomane til å bli friske og arbeidsføre.

3. AKAN's virksomhet drives på et helt selvstendig grunnlag ut fra de spesielle forholdene som kan oppstå innenfor arbeidsmiljøet. Det kan være særlig viktig å fremme spesielle saker som drives ellers på området av andre organisasjoner og institusjoner.

4. AKAN vil i sitt arbeid take å legge til rette forholdene for et aktivt og samlag oppbyggingsarbeid, slik at arbeidsplassens samfunnsrolle også på bedriftsplanet blir styrket.

stans til å møte problemene på en måte som kan tjene den enkelte og produsentens behov.

5. AKAN's virksomhet er i første rekke og mest uttrykket i form av opplysningsarbeid og informasjon til fremstilling av opplysninger og ansettelse av arbeidskraften.

6. AKAN's virksomhet er i første rekke og mest uttrykket i form av opplysningsarbeid og informasjon til fremstilling av opplysninger og ansettelse av arbeidskraften.

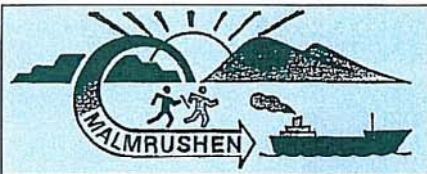
7. AKAN's virksomhet er i første rekke og mest uttrykket i form av opplysningsarbeid og informasjon til fremstilling av opplysninger og ansettelse av arbeidskraften.

8. AKAN's virksomhet er i første rekke og mest uttrykket i form av opplysningsarbeid og informasjon til fremstilling av opplysninger og ansettelse av arbeidskraften.

9. AKAN's virksomhet er i første rekke og mest uttrykket i form av opplysningsarbeid og informasjon til fremstilling av opplysninger og ansettelse av arbeidskraften.

10. AKAN's virksomhet er i første rekke og mest uttrykket i form av opplysningsarbeid og informasjon til fremstilling av opplysninger og ansettelse av arbeidskraften.





SPORT

«MALMRUSHEN»

«Malmrushen -88» - Bli med!

Av TORBJØRN TRONSMOEN

Tidleg i juni er tida inne for Malmrushen-88. Triumfen var som kjent stor i sentrumsgatene i Narvik søndagsmorgonen den 7. juni i år då BIL-Veg etter 182 km og ei tollklarering nærma seg målområdet. Applaudert fram av lokalbefolkninga i Narvik og Ankenes gjekk vi i mål på den glitrande tida 12.57.02.

Gnagsåra har grodd og BIL-Veg tek utfordringa for 1988 og: Ny malmrush. Betre form! Endra betra slutt-tid.

Og førebuingane: Dei tek til no!!

Med ein og annan løpetur (eller skitur) i jula, nokre turar før påske og litt kappspringing i Tromsøkarusellen, Kroken-mila eller andre arrangement ut på vårparten, så skulle forma vere den beste med tanke på kommande Malmrusher, truleg første helga i juni.

Og utfordringa går ikkje bare til Vegkontoret. Tru om ikkje biltilsynet har ein og annan trimmar, joggar eller løpar i sine rekker? Kanhende fins det og ein og annan vegvoktar med formen intakt og som berre treng å skaffe seg eit par joggesko og venne beina til asfalten (?) før han kan gå inn på laget?

Og dessutan: Det er eigen klasse for mixa lag, slik at jentene og kan vere med. Elles trengst både sjåfører, sekundanter, nokon til å blande saft og elles gode vegvesenpatriotar som kan gjere turen lettare for dei som skal slite på skoa over fjellet. Bli med! Du og!



Gunnar Stiberg og Torbjørn Tronsmoen med årets «trofé» fra «Malmrushen -87».

FAKTA OM MALMRUSHEN:

Strekning: Kiruna - Narvik - 182 km
Etapper: 10
Lengste etappe: ca. 25 km
Stuttaste etappe: Ca. 10 km
Værforhold: Truleg midnattslop

Utpå vinteren kan det vere aktuelt å sette i gang fellestrening. Elles reknar vi med at somme av vårens løpsarrangement i fylket kan vere aktuelle som oppkøyring og grunnlag for å ta ut laget.

Aktuelle løp kan vere t.d. dei første løpa i Tromsøkarusellen, Kroken-mila, Sentrumstraveren. Vi kjem tilbake med nærmare meldingar om dette.

Likevel: Dersom du er interessert, så meld frå til kontaktpersonen på Vegkontoret, Gunnar Stiberg.

P.S. Den blodsmaken du kjenner på dei første turane blir borte etter nokre få gonger!

Og husk: Med ei mil om dagen minskar magen!! (ikkje noko problem er så stort at ein ikkje kan løpe frå det)



VI PRESENTERER:

Hovudplan for E-6 på strekninga Bergneset-Fossberg i Balsfjord

Av PETTER HILDRE, Planavdelinga

Vegvesenet har dei siste åra hatt ein svært aktiv anleggsperiode i Balsfjord kommune. Det er særleg E-6 som har fått tilført dei største løyvingane. Denne aktiviteten vil fortsette enno nokre år framover.

Parsellen Heia - Tømmereelv vart opna for vanleg trafikk i haust. Den neste strekninga anleggsmaskinane skal ta fatt på vert vidareføring av ny veg fram til Bergneset. Dette arbeidet vil verte utført til neste år.

Neste anleggsparsell

Etter dette vil det vere naturleg å ta fatt på vegstrekninga mellom Bergneset og Nordkjøsbott. Hovudplanlegging av denne strekninga har derfor vorte utført den siste tida. Etter omlag eit halvt års planlegging var hovudplanen klar til presentasjon i juni måned.

Ved utarbeiding av denne planen har det vore eit svært nært og godt samarbeid både med grunneigarar i området og med andre offentlege etatar. Det vart tidleg i planarbeidet etablert ei rådgjevsgruppe som har halde møte med faste mellomrom i planleggingsarbeidet. Føremålet med gruppa har vore å få registrert problemområde på eit tidlegast mogleg stadium og få diskutert planen undervegs. Denne gruppa har vore til stor hjelp i planarbeidet.

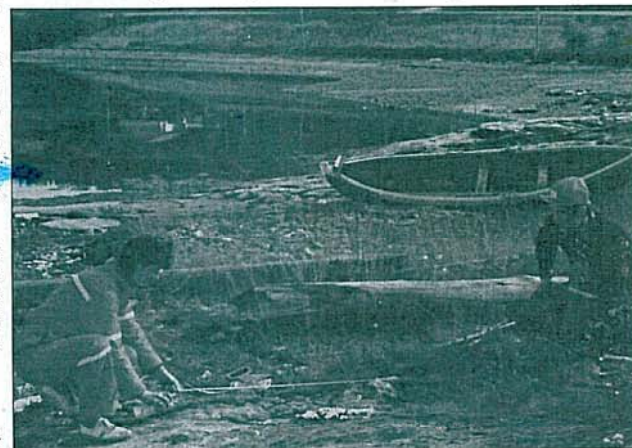
Alternativa

Hovudplanen viser tre ulike hovudalternativ. Ei ny veglinje er lagt oppe i lia ovanfor dyrka mark. Ei anna veglinje er lagt nedanfor eksisterande veg og ligg for ein stor del i strandsona. Det tredje alternativet ligg nærmere eksisterande veg og følgjer på delar av strekninga denne.

Av desse alternativa er det berre dei to alternativa som gir ny veg på heile strekninga som stettar dei krava vegvesenet set til hovudvegnettet.

Ulike syn på alternativa

Sjølv om det under utarbeiding av alternativa vart lagt ned mykje arbeid i



Edel Austlid og Tom Eikeng på stikningsarbeid i Balsfjord.

å unngå problemområde, har høyringsrunda av planen vist at det er ulike syn på saka.

Vegvesenet foreslår utbygging etter det nedre alternativet og får støtte i dette frå mellom andre grunneigarane og jordbruksinteressene. Alternativet kjem i konflikt med miljøvern og fiskeinteresser.

På grunn av denne usemja har det vorte halde to møte med dei ulike interessepartane for på nytt å sjå om det kan vere mogeleg å komme fram til eit kompromiss. Med fiskeinteressene har det no løyst seg, men med miljøverninteressene har vi ikkje klart å

verte samde. Dette kan føre til at ein endeleg godkjenning av planen kan trekke ut i tid. For å ikkje tape tid har vegvesenet starta opp med detaljplanlegging utan ein godkjent hovudplan.

Anleggsstart

Dette anlegget er delvis tatt med for finansiering i vegplanperioden 1986-89 og fullføring i neste vegplanperiode.

Første løyving til anlegg er venta å kome med i budsjettet for 1989. For at anleggsarbeida skal kunne starte opp då er det avgjerande at den vidare handsaming av planane går greit. □

VÆR OG VIND

Været er det samme som atmosfæren. Er atmosfæren fin, så får vi fint vær, og omvendt hvis det regner. Sola har også mye å si for været. Har den ikke stått opp, eller er den gjemt bak dis og tåke, så er det som regel heller ikke så fint vær. Hvis det er for mye vind, kan det også bli dårlig vær. Vinden oppstår når jorden kretser rundt seg selv. Hvis det går for fort, kan vinden bli for sterk.

Været her i landet er veldig forskjellig fra årstid til årstid, men det skal vi ikke være så lei for i lengden. Hvor ofte hører vi ikke om folk fra Ekvator som må gå rundt med høy feber hele dagen på grunn av den sterke sola? Vi skal være glad for det vi har, for eksempel regntunge skyer som feier innover fjordene, og snøkv og fokk som gjør fjellfolk og fiskers liv spennende.

Og så gir det arbeidsplasser i veivesenet.

Noen filosoferende barnslige tanker hentet fra boka «Du er også min sønn Brutus» av Niels Vogel

MØRKETIDA

Dagene blir kortere og mørket trenger seg stadig mer innpå både sjel og legeme. Hvordan reagerer vi her nord på de harde vintermånedene? Blir vi søvnløse, innesluttet, deprimeret, vanskelig, lett-sindige? Kommer vårt virkelige jeg fram i mørket? Er det tungsinnet som råder i disse melankolske måneder? Eller kanskje vi blir poetisk – kan hende glad og lystig? Hvem vet! Vi har spurt et «knippe» av vegvesenets folk:



Ann Iren Halvorsen,
kantineassistent, vegkontoret



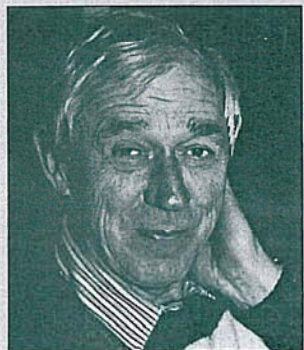
Aud Skurdal Lorensen,
førstesekretær, biltilsynet Tromsø

Høsten er egentlig min tid. Mørketida virker ikke noe negativt på meg på annen måte enn litt søvnproblemer. Men det at vi har adventtida og jula på den mørkeste årstida lyser opp og gjør det hele mer positivt.

Mørketida virker negativt på meg. Jeg har problemer med søvnen, og har faktisk hatt det helt siden jeg flyttet nordover som barn. Denne årstida er tyngre både hjemme og på jobb.

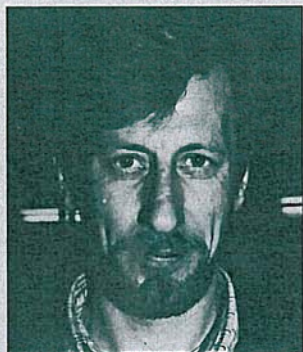
Ola Kristiansen,
oppsynsmann, Nordkjosbotn

Jeg lever like godt i den mørke som i den lyse tid. Som B-menneske synes jeg at vinteren på mange måter er best, selv om jeg nok er litt mer trett nå enn om sommeren. Men innvirkning på meg eller kan jeg ikke si at mørketida har.



Odd Gunnar Rognli,
sjåfør, Kvesmenes

Trett hele døgnet – jeg synes at mørketida har negativ innvirkning på meg. Det er tungt å komme opp om morgenen. For oss som brøyter er nok de snøfrie vintere lettere, for når snøen daler ned fra himmelen blir alt straks verre. Men i år reiser jeg til sydligere breddegrader i desember, og får hvertfall ei lettere og lysere tid da.



Reidulf Sørli,
spesialarbeider, Refnesvik

Jeg merker ikke noe særlig til mørketida.

Som folk flest reagerer jeg nok med mer tretthet i den mørke årstida, men ellers kan jeg ikke si at mørketida virker inn på meg på noen særlig måte.



Reisebrev fra vår langveisfarende redaktør!

AT ENGLISH SCHOOL

Jeg ville lære engelsk i England, by naturmetoden. Valget falt på Hastings, en badeby ved Englands østkyst. Badesesongen her nede er over for denne gang. Men september er en bra måned, og hotellene langs kysten er beleiret av turister. Nå utenom sesongen er pensjonistene i flertall.



Siste «livstegn fra Anna kom i midten av november fra Varanase i India. Hun har det bra i «det store utland» — er frisk — liker ikke indisk mat — har sett soloppgang over Ganges, og var da på vei til Katmandu og avslappende turer i de Nepalesiske fjell.

EF-School er en internasjonal språkskole. Du kan velge mellom flere i England og USA, og du finner dem i mange europeiske land. Hovedpoenget er at du i tillegg til undervisning skal lære språket ved å oppholde deg i landet. De fleste bor hos en familie. Her skal man praktisere det man lærer, og være et familiemedlem. De huslige plikter begrenser seg til å dekke bord og tørke oppvasken. Den første dagen på skolen ble vi testet. Utfallet av testen bestemte hvilken gruppe vi skulle være i – noen kan mer, andre mindre. Mine tidligere engelsk-kunnskaper fra Framholdsskolen førte meg til klasserommet RUBY.

Her er elever fra alle kanter, noen skal være i 14 dager, andre i 6 måneder. Lengden av oppholdet varierer sterkt. Elevene kommer fra Egypt, Frankrike, Spania, Italia, Mexico og Sør-Yemen. På skolen får vi ikke snakke annet enn engelsk. Morsmålet skal vi glemme. Det er verst for italienerne. De er så mange og glemmer seg stadig. Jeg er alene fra Norge, så det nytter lite med norsk uansett. Her er «tunge-tale», i allefall engelsk med forskjellige aksenter. Vi stammer, gestikulerer og skjønner hverandre bedre etterhvert som tiden går.

Skolebygningen er ikke videre pompøs. Men her er flere klasserom, språklaboratorium, kantine og et lite bibliotek. I week-ender arrangeres turer fra skolen, mest dagsturer. De går til London, Edinburg, Canterbury og til forskjellige «castles» i omegnen. England har mye interessant historie å by på. Det er spennende.

De fleste elevene er unge, men alle aldre er representert. Her er studenter, arbeidstakere som er sendt hit av arbeidsgivere, og her er elever som vil lære engelsk av sosiale grunner. Engelsk språk er godt å kunne.

Lærer vi noe? Mine 4 uker er snart endt. Jeg kan ikke så mye. Men jeg står litt bedre rustet til den langs reisen som er planlagt.

Første etappe på «Jorden Rundt» tar til 12. oktober. Reiseruta er følgende: Oslo – København – Amsterdam – Dehli – Katmandu – Bangkok – Hat-Yan – Singapore – Sydney – Auckland – Honolulu – Los Angeles – New York – Oslo.

Good bye, friends. See you later!!

Anna.

Høstens «vakreste» eventyr

— Vi dro på velferdstur til Rovaniemi i Finland i år!!!

Av LISA SUNDSTRØM

I rosa buss (m/toalett) gikk turen tidlig en fredag morgen ut fra vegkontoret - med påstigende passasjerer både i Ramfjord og på Vollan. Høsten viste seg fra sin beste side, - stort sett hele tiden - rød/brune/gule farger oppover Skibotndalen - forbi Perskogen gjennom «de finska skogerna» med lite stopp i Kilpisjärvi og til Karesuanto hvor vi inntok kaffe. Etter ytterligere stopp i Mounio kjørte vi den resterende distansen i ett.

Utrolig hvor fort en busstur på ca. 60 mil kan gå . Og dette hadde vi sett fram til med både skepsis og forventning. Det eneste ankepunkt på busturen var Tune som ikke likte fargen på bussen (rosa)!!

Rovaniemi!!

Innlosjering på hotell Polar (som det passer seg folk fra «porten til Ishavet») - Hurtig avkleddning - hurtig omkleddning, og hurtig «stemningsoppstiver» før en bedre middag og festlig lag på Hotell Pohianhovi , (lenger nede i byen) med «velferdsgjengen» fra Finnmark vegvesen og nogle representantar från Rovaniemi vegvesen. Interessant opplevelse - spesielt finnene (peive -peive - hur mår ni - jag taler litet svenska- sprechen sie deutsch - yes - yes - skååål -kiitos -saatan perkile - ei - ei- good night).

Og natta ble både lang og fin - stor restaurant (ravintola) - stort diskotek - masse folk - musikk og dans (dansar ni finsk hompa?) Og det gjorde vi - til den lyse morgen - både her og der! Dette var fredagskvelden - lang dag , men innholdsrik.

Finnmark vegvesen var forresten ankommet dagen før og hadde hatt sightseeing på dagen - både på finsk vegkontor og i omegnen. Fotballkamp med grannelandet hadde de også hatt - til og med tatt opp på video. Noe til ettertanke for oss neste år!?



Skål for godt samarbeid mellom fylkene! Anne Mari Enoksen fra Troms og Gudmund Nilsen fra Finnmark.

Lørdagen var ren ferie - vi gjorde det vi var kommet for - «velferdet» oss selv . Noen handla , noen sov -og mange gikk på pub fra den lyse morgen . Men de holdt da ut - faktisk var de oppegående fortsatt, både 12 og 20 timer senere- om enn noe rar i utseende. Og opplevelsene hadde vært mange - bare spør Eva !

Lørdag kveld var det atter festlig middag - denne gangen på Polar hotell - sammen med Finnmark - og til underholdning av Finnmark.

Det er mange talenter der - både innen «drag-show» og kor-sang. Utrolig hva som skjuler seg i et heller vanlig kontormiljø. Men vi ble overasket - positivt - og drar gjerne på ny velferdstur med Finnmark vegvesen som kamerater.

Kvelden ble lang - og natta enda lengere - men vi var alle noenlunde pene og pyntelig søndag morgen (kl. 10) - og klar for returkjøring til Tromsø.

Atter en gang den rosa bussen - og samme blide sjåføren . At turen gikk så fint både opp og ned til Rovaniemi kan vi takke Per Mathisen for. Han gjorde bussturen til en behagelig opplevelse (som vi gjerne gjen- tar).

Med innlagt stopp i Karesuanto - både finsk og svensk (ikke alle velferdsturer foregår i 3 land på samme dag) - var vi hjemme søndag kveld i Ishavsbyen , trette og mette - men en fin opplevelse rikere. Og alle trivdes - sies det ! Så nå drømmer vi bare om neste år i «de finska skogerna».



Man trenger ikke å dra til Skibotn for å oppleve stripping - her kombinert med «drag-show». □

PERSONALNYTT



Trine Lise Berg Nordmo, tilsatt som inspektør ved Biltilsynet.



Grete Nilsen, nytt bud ved vegkontoret.

TILTREDELSER:

Vegkontoret:

Grete Nilsen, vikariat som bud ved vegkontoret fra 26. oktober 1987 til 31. mai 1988

Odd Danielsen, tilsatt som avdelingsingeniør ved vedlikeholdsavdelinga, seksjon for materialproduksjon og dekkelegging.

Rolf G. Hillesøy, tilsatt som avdelingsingeniør ved planavdelinga, trafikkteknisk seksjon

Ruth Johansen, som renholdsbetjent fra 2.11.87.

Biltilsynet:

Trine Lise Berg Nordmo, 1 -års vikariat som inspektør (førerprøvekontrollør) ved Biltilsynet Tromsø fra 1. oktober 1987.

Per M. Solvoll - 1 års vikariat som seksjonsleder kjøretøy, Biltilsynet Tromsø, fra 1. oktober 1987

Mona Marthinussen - vikar som kontorfullmektig ved Biltilsynet Harstad

Utedriften:

Anne Marie Arnesen i ½ stilling som kontorfullmektig ved Storslett vegstasjon

Odd Bjørnar Jensen som spesialarbeider (grunnborer) ved laboratoriseksjonen.

Hans Olav Andersen som spesialarbeider i anleggsdriften.

Vigdis Johansen i ½-stilling som renholdsbetjent ved laboratoriet, Nordkjosbotn

FRATRÅDT

Kristian Lind, biltilsynet Harstad, slutter etter endt permisjon 31. desember 1987.

M/ PENSJON

Vegkontoret: Alfhild Johansen, konsulent, vegkontoret, sluttet 31. oktober.

Utedriften:

Birger Sivertsen, Nordkjosbotn
Thomas Øvervatn, Sjøvegan
Ivar Iversen, Kasfjord
Georg Gabrielsen, Ramfjordbotn
Kyrre Pedersen, Keianes
Ivar Langstrand, Tovik
Adolf Nilsen, Sjursnes
Leif Elvebakken, Oksfjordhamn
Peder Andersen, Tennevoll
Johannes Pedersen, Grovfjord

Oppsynet:

Karl Skogstad, Bardu
Kåre Liland, Skaland

PERMISJON

Tore Sæternes, Biltilsynet Tromsø, 1 års permisjon fra 1. oktober 1987

John Berglund, Vegkontoret, permisjon som bud fra 1. november 1987 til 31. mai 1988 for å tjenestegjøre i FN-styrkene i Libanon.

VI GRATULERER

Med 50-årsdagen:

Harry Myhre, Laksvatn 29.01
Oskar Kollen, Bardu 04.03

Med 60-årsdagen:

Rudolf Olsen, Vannareid 24.01
Kristian Kvalberg, Skibotn 28.01
Herleiv Solberg, 22.03

Med 25 år i etaten

Alfon Pedersen, Storsteinnes 02.01
Bjørn Eriksen, Karlstad 21.01
Thor Jakobsen, Tromsdalen 01.02



Takk for mange års innsats! Alfhild Johansen sluttet 31/10 etter 47 år i etaten.