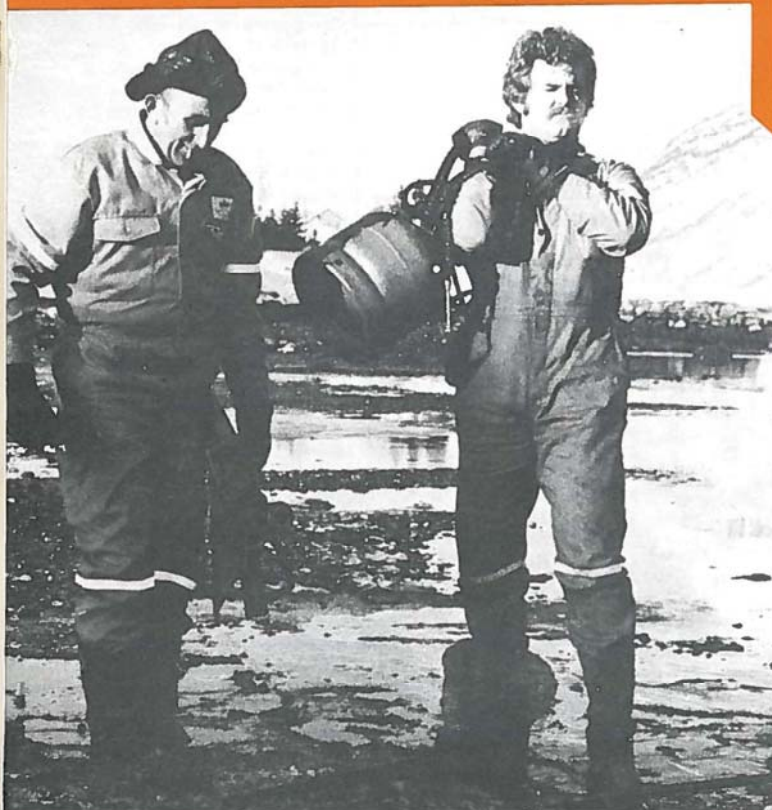


har du et forslag til



bruk forslagsordningen


Statens vegvesen
Samarbeidsutvalget



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 2 - april 1981
13. ÅRGANG

I redaksjonen

Olive Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red.sekr.

Redaksjonsråd

Overing. Oddmar Eilertsen
Vegmester Inge Iversen
Verkstedarb. Paul Jernberg
Avdelingsing. Bjarne Otterdal
Kjøretøykontr. Jan Haukland

Utgiver

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk

Troms Trykk, Tromsø

Opplag

1500 eksemplarer

INNHOLD	side
Det gjelder våre arbeidsplasser	3
Langtidsplanen	4
Strengere krav til vinterdekk?	7
Kongsnes bru — Sollil	8
Grunnundersøkelser krever stor nøyaktighet	10
Dekkeleggingsprogrammet 1981	12
Biltilsynet produktkontroll blir positivt mottatt	14
Hvordan bli informert — hvordan informere	15
Skader på rekkverk	17
Snøproblemer — Kritikk	
Årsmelding 1980	20
Vi bygger bruer innendørs nå	27
Vesterfjellparsellen igang	29
Avdelingslederen har ordet — denne gang plansjef Bjørn Stiberg ...	31
Forbikjøring — vanskelig oppgave?	32
Polffjelltunnelen — ikke uten problemer så langt	34
Oversvømmelse i Tamokdalen	36
Sommeren 1981	39
Personal nytt	40
Vi gratulerer!	40
Veg sport	41

TEKST:
Kjell Kvåle, Einar Skagen, Arne Fossbakk,
Kjetil Løding, Bjørn Stiberg og Vegdirektoratet.
FOTO:
Andreas Setsaa, Bjarne Otterdal, Jarle Hansen,
Vegdirektoratet og Else Marie Olsen.

Det gjelder våre arbeidsplasser

Av og til sender vi ut pressemeldinger. Som regel er det gode og viktige resultater eller nye tiltak vi beretter om — med andre ord vi markedsfører våre produkter.

Og det tror vi publikum setter pris på.

Men i vinter så vi oss nødt til å gi publikum mindre hyggelige meldinger — måtte forberede dem på at tilstanden på vegnettet, spesielt fylkesvegnettet, utover våren og sommeren kan bli dårligere enn vanlig på denne tiden av året. Og for våren med den uunngeelige teleløsningen, betyr dette ikke så rent lite.

Ingen lystelige utsikter altså, hverken for publikum eller for de som har ansvaret for vegene.

Årsak — den strenge vinteren på toppen av nedskårne bevilgninger.

Det er ikke bare på vedlikeholdssiden vi har en anstrengt økonomi. Prisstigningen tatt i betraktning regner vi med 18 mill. kroner mindre å rutte med på anleggene i forhold til ifjor.

På alle sektorer og på alle nivå må det derfor — ennå viktigere enn før — være en oppgave å bruke de ressurser vi får over på en mest mulig fornuftig måte — vi må anstrenge oss for å gjøre en god innsats. Det gjør da vegvesenets folk også — vi må bare ikke slappe av — hverken ute eller inne.

Det kan stå om våre arbeidsplasser.

Forsiden: Ferdig med den jobben —
Albert Olsen og Roald Markussen driver med grunnboringen.

LANGTIDSPLANEN

Vi avslutter presentasjonen av Langtidsplanen med å se nærmere på de problemområder som er spesielle her i fylket. Grovt kan sies at hovedproblemen ved vegnettet i Troms er — lite svarte dekker — dårlig bæreevne — kostbart vintervedlikehold — mange snørassstrekninger — store investeringer i ytre distrikter levner lite til opprusting av eldre fylkesveger — dårlige innfartsveger til Harstad, Tromsø og Finnsnes.

VINTERKOSTNADENES STORE ANDEL

I det meste av vegstatistikk her i landet er det to forhold som skiller Troms (og de to andre fylkene i Nord-Norge) ut fra de fleste øvrige fylker, nemlig:

1. De høye vinterkostnadene i vedlikeholdsdriften.

2. Den dårlige situasjonen når det gjelder faste dekker.

Da Langtidsplanen ble skrevet hadde Troms (1/1-79) 57,8% faste

dekker på riksveger, mens landsgjennomsnittet lå på 82,6. I dag har 68% av våre riksveger faste dekker — en prosentandel vi i Langtidsplanen regnet med først skulle nås i 1/1 1982. Dette skyldes ikke i uvesentlig grad et billigere vintervedlikehold ifjor enn normalt.

Det vanlige er jo at vintervedlikeholdet krever en så høy andel av vedlikeholdsbevilgningen at de disponible midler til barmarksak-

Store vinterskader



4

imidlertid for 10-årsperioden 1968-78 ca. 28%. Ulykkene er dessuten konsentrert til visse spesielle vegparseller og vegkryss.

60% av ulykkene skjer på glatt føre eller vått føre, uten at værforholdene (mørkekjøring) ellers kan sies å ha spilt noen rolle. I nevnte 10-årsperiode var fotgjengere innblandet i 19% av ulykkene — landsgjennomsnittet samme periode var 11%.

Med bakgrunn i ulykkessituasjonen kan vi summere opp hovedmålsettingen i trafikksikkerhetsarbeidet slik:

1. Reduksjon i antall ulykker hvor fotgjengere er innblandet.

2. Reduksjon i antall ulykker i tilknytning til vegkryss/ulykkespunkter.

Virkemidlene må bli å bygge egne gang- og sykkelfelt, bus-

slommer samt en kanalisering og omlegging av vegkryss. Videre tas sikte på å bedre veggeometrien over spesielle ulykkesstrekninger. Sistnevnte tiltak krever relativt store investeringer og må ses i sammenheng med vegutbedringsprogrammet forøvrig.

Handlingsprogrammet for trafikksikkerhetstiltak er innarbeid i investeringsprogrammet. Mindre tiltak som busslommer, ferjeoppstillingsplasser m.v. kan ventes å bli utført i tillegg til det oppsatte program. Slike småprosjekter blir gjerne utført for vedlikeholdsmidler.

Nedenfor gjengir vi de trafikksikkerhetsprosjekter som Langtidsplanen tar med i investeringsprogrammet for 1982-85:

Kostnader mill. kr. (1 desimal) 1979-priser.

Veg kat.	Veg nr. hp.	1982 - 85 Inv. kost.	Anlegg
Ev	6 08	1,6	G/S Rustad - Andselv
Ev	6 10	5,7	Omlegg L.Krokbecken - Andslimoen
Ev	6 10	0,2	G/S Olsborg
Ev	6 11	1,0	Ulykkespkt. nedre Takelva km. 2,0
Ev	6 12	2,9	Omlegg. Nordkjotsbotn
Ev	78 05	3,6	Omlegg. Laksvatnbukt
Ev	78 05	0,6	G/S veg Ramfjorden
Ev	78 06	22,2	Omlegg. E78 Sollia - Tromsøbrua Ø
Ev	78 06	1,3	Vestre bruhode
Rv	6 23	3,8	Omlegg. Rotsundelv
Rv	6 23	0,9	G/S Ojlerdalen
Rv	6 23	0,6	G/S Rotsund
Rv	6 24	0,2	Kryss Soddelvik

6

titiveter, d.v.s. vedlikehold som skal opprettholde vegstandarden, blir drastisk redusert i forhold til et gjennomsnittsfylke. Dette er da også en av hovedårsakene til den relativt dårlige dekkessituasjonen her i fylket. I motsetning til de fleste fylker i Syd Norge har det ikke vært mulig å sette av vedlikeholdsmidler til nylegging av faste dekker. 1979 var et stort unntak.

Mens kostnadene til vintervedlikehold i årene 1974-77 varierte mellom 25% og 31% av den totale vedlikeholdsbevilgning til riksvegene, kunne landsgjennomsnittet klare seg med 14-18%. Tar vi for oss fylkesvegene tok vintervedlikeholdet i de samme årene 38-53% av bevilgningen i Troms, mot landsgjennomsnitt 22-30%.

Det kan videre slås fast at Troms er det fylke som har størst misforhold mellom riksveger med ADT 300 og andel faste dekker. Dette misforhold vil øke fram

til 1982, mens forholdet for landet som helhet bedres. En slik tendens bør ses på som foruroligende ut fra at Troms ligger dårligst an i utgangspunkt.

Snøskredproblemer utgjør en vesentlig del av vinterbildet. De berører også i høy grad det sikkerhetsmessige, både for trafikkanterne og for egne mannskaper. Bestemmelsene i arbeidsmiljøloven vil føre til at rutiner ved åpning av vegger etter snøskred må skjerpes — det samme gjelder brøyting på skredfarlige strekninger. Vi har registrert 29 skredplasser på riksvegene og 25 på fylkesvegene her i fylket. Av disse 53 regnes 22 som årvisse med vegsperringer.

TRAFIKKSikkerhetsprogram

Ifølge registreringer av trafikku-lykker med personskader skjedde i 1977 28% av ulykkene i tilknytning til vegkryss og 14% til avkjørsler. Dette siste tallet var

Vi bygger stadig flere gang- og sykkelveger. Fra Setermoen.



5

Rv 6 24	1,7	G/S Gymnaset - Storslett
Rv 19 01	1,7	Omlegg. Evenskjør
Rv 19 01	0,2	Kryss Boltåsen
Rv 19 01	0,2	Kryss Lomås
Rv 83 01	0,4	G/S Nordvik ca. km. 9,0
Rv 83 02	17,6	Omleggung Kilbotn
Rv 83 02	0,8	G/S Breivika
Rv 86 03	15,0	Ny innfartsveg til Finnsnes
Rv 86 03	0,7	Kryssreguleringer
Rv 86 03	1,5	Avkjørselsreg. Hamna - Finnsnes sentrum
Rv 87 03	0,7	Kryssreguleringer
Rv 87 04	1,3	G/S Holt
Rv 850 02	0,9	G/S Kilhus
Rv 855 01	0,4	Avkjørselsreg. v/Rossvoll
Rv 854 02	1,7	G/S Moen
Rv 861 02	0,7	G/S Gibostad
Ra 862 02	4,0	Tverrvegen, Tromsøya
Ra 862 01	18,6	Stakkevollvegen
Rv 862 08	1,0	G/S Kvaløysletta
Rv 863 01	0,8	G/S Kvaløysletta

STRENGERE KRAV TIL VINTERDEKK?

Det har vært reist spørsmål om mønsterdybden i vinterdekk burde økes i forhold til sommerdekk og da til 3 mm. Undersøkelser i Troms tyder på at mønsterdybden på vinterdekk er god nok.

Det er Transportøkonomisk Institutt som har iverksatt denne undersøkelsen og på det lokale plan er det Biltilsynet som har fått oppdraget.

I Troms fylke har det vært foretatt kontroller på 5 forskjellige steder. Alle hjulene ble undersøkt og der Biltilsynet på Finnsnes deltok, fant man ingen dekk med mindre enn 4 mm mønsterdybde.

Det indikerer at det ikke skulle være nødvendig med strengere krav — iallefall, undersøkelsen ga et svært så positivt resultat. Tjenestemennene fra Finnsnes Biltilsynsstasjon foretok målingene på 22 biler mellom kl. 09.45 og 11.45.

I dag er kravene 1 mm dybde og det gjøres ikke forskjell på sommer- og vinterdekk.

7

Nytt anlegg: Krogsnes bru — Solli

I 1974 vart den nye Målselvbrua teken i bruk og dermed vart også den første del av parsell Krokseng bru — Solli satt under trafikk. Deretter har lite og ingenting skjedd med parsellen. Ein viss planbehandling har pågått, men pengar til anleggsarbeid har lete venta på seg. Heilt fram til budsjettåret 1981, då vi til gjengjeld har fått såpass som inn på 7 mill. kr. til oppstart.

Arbeidet starta før jul i fjor, på ein bortgøymt og "svinkald" del av anlegget. Første oppgåve er nemleg den nye brua over Takelva med tilliggande fjellararbeid. Olsborgfossen bru er det nye namnet og den vart bygd i eigen regi i løpet av vinteren/våren. Total bru lengde er 29 m og den er konstruert som platebru i 2 spenn.

Parallelt med sjølve bruarbeidet så er ein del av fjellsprenkinga og planeringsarbeidet utført i vinter. Vi har her gått laus på fjellmassar av god kvalitet, såkalt gabbroide bergartar. Desse er sjeldan å finna i vegskjæringar og vi tek også sikte på å utnytta dei seinare som overbygningsmassar.

Men før vi kom så langt som til anleggstart så har sjølv sagt også denne parsellen sin forhistorie som plansak. Det meste av stikningsarbeidet vart utført alt i 60-åra. Vegplanen vart godkjent av Vegdirektoratet i 1972, men då med visse forbehold angående geotekniske problem. Omfattande grunnundersøkingar synta at vi her kom borti kvikkleire på eit parti nedanfor Solli-gruva. I til-

8

legg til dette har omsyn som går på den formelle planbehandlinga ført til at planen har vore under bearbeiding heilt fram til anleggstart.

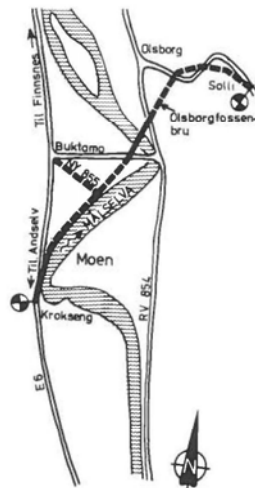
Anlegget omfattar i alt 4,5 km nybygging på E-6, fordelt med 2,0 km sør for Målselva og 2,5 km på nordsida. I tillegg skal det byggast 800 m ny rv. 855 frå Buktamokrysset og fram til E-6.

Vegsløyfer på nordsida av Målselva skal tilknyttast E-6 med egne adkomstvegar.

Masseflyttingane er forholdsvis godt konsentrert, i alt skal det sprengast ut over 20.000 m³ fjell, og 80.000 m³ jordmassar skal planerast. Størstedelen av dette skal utførast som entrepris i løpet av 1981. Vi tek sikte på å starte dette arbeidet i løpet av vinteren på nordsida av Målselva. Om alt går etter planane så skal ny omkøring forbi Olsborg vera klar i løpet av september i år.

I 1982 vart truleg Olsborg bru satt opp som vinterprosjekt. Denne må byggast om for å tena som framtidig tilknytting mellom rv. 854 (til Målsnes) og E-6. Seinare på året vart det oppstart med pla-

neringsarbeid mellom Krokseng bru og Målselv bru. Framdrifta vil sjølv sagt vera bestemt av tilgangen på midlar. Om dette seier Norsk Vegplan at totalkostnaden på 23 mill. kr. skal vera dekkja innan vegplanperioden 82—85.



Brubas Hugo Myrbakk.

Fra arbeidet med Olsborgfossen bru — Ivar Engen og Hugo Myrbakk.



9

Grunnundersøkelser krever stor nøyaktighet

Laboratoriseksjonen har 2 utelag som driver undersøkelser rundt om fylket. Helt siden denne seksjonen ble opprettet har det vært en hektisk virksomhet. Det var mye ugjort på dette feltet og kravene til kvalitet og registreringer bare økte med årene. Nå begynner vi å bli mere ajour når det gjelder de tradisjonelle oppgavene, men nye venter.

Vi traff oppsynsmann Andreas Stensaker og hans lag på riksveg 848 i Lavangen hvor de var opptatt med å ta opp prøver fra grunnen i en fjære hvor ny veg er planlagt over en liten bukt.

— Vi har arbeidet her omlag en måned, men nå er vi ferdig. Neste oppdrag er i Finnjordbotn.

— Har det vært spesielt vanskelige oppgaver her?

— Oppdraget her har vært det vanlige, og vi har heller ikke støtt på noen vanskeligheter. Arbeidene våre krever jo naturlig nok at det utføres nøyaktig og det hender vi må ta nye prøver.

— Hvor sender dere prøvene og måleresultatene?

— Alle grunnprøvene, også prøver av grusmasser, sender vi til laboratoriet i Nordkjosbotn, mens resultatene av målingene og sonderingene går til vegkontoret.

— Har dere gående noen mere varige målinger?

10

— Hver onsdag måler vi vannstanden på et vannanlegg ved Forsetegga i Salangsdalen. Man har fryktet for at et grustak hvor både vegvesenet og forsvaret forsyner seg, skal ha uheldig virkning på vannforsyningen her.

— Analyser av disse prøvene dere tar og vurdering av måleresultatene skal vel sette vegbyggerne istand til å planlegge utførelsen. Tar vi nå resultatene av arbeidet deres alvorlig nok?

— Det kan jeg ikke uttale meg om, men vårt arbeid skulle jo kunne lette de avgjørelser som skal tas i så henseende. Et eksempel, en veg var stukket over en myr hvor det også stod et hus. Boringer viste myrlende i 3 m dyp og 4 m til fjell. Skifter vi ut myrmasse, må spørsmålet om huset vil sige, undersøkes nøye. Et annet sted, også i myrlende, satte vi ned et rør på 5 meter for å måle vann-

stand. Dette kan bidra til å finne ut tilstanden for ettertiden ved eventuelle erstatningssaker.

— Hvordan ligger vi an nå i disse undersøkelsene?

— Vi må vel si at vi er ganske ajour. Det er dermed blitt færre av de tradisjonelle geotekniske undersøkelsene og også når det gjelder bæreevneregistreringene.

— Men det ligger vel nye oppgaver og venter?

— Det skal såvidt jeg vet satses mere på kvalitetskontroll og i det ligger foruten kontroll av masser også kontroll av utførelsen på anlegg. Men det blir vel oppgaver for andre, jeg skal over i pensjonistenes rekke til sommeren, sier Stensaker til slutt.

Andres Stensaker (til høyre) og hans mannskap Albert Olsen og Roald Mørkussen.



11

Dekkeleggingsprogrammet 1981

Det skal legges faste dekker inneværende år på ca. 290 km riks- og fylkesveger, en nedgang på ca. 17% fra i fjor. 160 km av leggingen skal foregå på grusveg, de øvrige 130 er fornyelse av eldre dekker.

GRUSPRODUKSJONEN

I år skal vi knuse ca. 160.000 m³ grus fordelt på 7 produksjonssteder.

Rognmoen 58.000 m³
Vebostad 4.300 m³
Evertmoen 23.000 m³
Høgegga 5.500 m³
Burfjord 10.600 m³
Bårbakken 11.000 m³
Tyttebærvik 48.000 m³

To transportable to-trinnsverk vil dekke 5 av ovennevnte produk-

sjonssteder. I Tyttebærvik står et nytt tretrinnsverk som kan knuse både løsmasser og fjell. Grusbekket fra Vebostad vil bli knust av vårt eneste entrinnsverk.

I tillegg settes en del knusing ut på anbud.

OLJEGRUSPROGRAMMET

omfatter i år produksjon av ca. 64.000 TN oljegrus. Dette vil gå med til å dekkelegge i alt ca. 92 km veg.

Fra Rognmoen.



12

løya, så parsellen Finnfjordeidet — Fredheim.

OTTADEKKE

Vi tar også i år sikte på å gjennomføre "Ottadekkeprogrammet" på enkelt skift. Programmet er lagt opp med ferie i anleggsferien. Totalt skal det legges ca. 113 km fordelt på 17 leggeparseller. 72 km av leggingen skal foregå på grusveger, de øvrige 41 er fornyelse av eldre dekker. Vi har regnet med oppstart med 12 km mellom Vikran og Kobbevågnes, over til Kvaløya og Ringvassøya og avslutter før ferien med penetrasjonsdekke på den nye innfartsvegen til Tromsø mellom Solligården og Gammeligården.

Etter ferien starter vi opp i Lyngen med 6 km nylegging og 6 km fornying mellom Oteren og Furuflaten. Videre skal det legges Ottadekke på parsellene Rundhaug — Øverbygd, Elverum — Rundhaug, Minde — Målsnes, Minde — Sørelvmo, Straumsnes — Balle-svik, Stønnesbotn — Huselv og Silsand — Gibostad. Vi er da kommet fram til ca. 25. september.

DEKKEARBEIDER BORTSATT TIL ENTREPRENØRER

I år som årene før er alt av rene asfaltarbeider satt bort på entre-prise, i alt ca. 28 km. Videre er det satt bort ca. 54 km med Ottadek-kelegging og 3 km oljegruslegging.

Biltilsynets produktkontroll blir positivt mottatt

Det er viktig at vi har god kontakt med verkstedene. Gjennom produktkontrollen får vi diskutert diverse problemer og vi henter faktisk verdifull erfaring fra hverandre.

Dette sier avdelingsingeniør Karl Erik Andreassen ved Finnsnes biltilsynsstasjon.

— Hvordan går dere fram?

— Vi tar for oss arbeidsordrene og så kontrollerer vi det ferdige arbeidet og vi må si at resultatene stort sett er bra.

— Stort sett bra, sier du. Har dere kommet over kritikkverdige forhold?

— Vi har nok sett dårlig arbeid også, spesielt en karosserireparasjon som var under enhver kritikk. Men som sagt, dette hører til sjeldenhetene.

— Har dere besøkt alle verkstede i denne hensikt?

— Innenfor Finnsnes biltilsynsdistrikt er det 31 verksteder. Vi har hittil gjennomført 3 kontroller på tilsammen 12 verksteder så vi er godt igang.

— Har dere annen form for kontakt med verkstedene?

— Vi innkaller nå de tekniske lederne på verkstedene til nærmere konferanse. Da setter vi av en halv dag og de får anledning til å følge vår virksomhet på nært hold. Det er gjerne et par tekniske ledere som er med hver gang og det er meningen at etter hvert skal alle få anledning til å være hos oss en halv dag. Både dette og produktkontrollen er blitt godt mottatt.

Produksjon av oljegrus vil foregå på Storslett i mai. Så vil det bli flyttet til Bårbakken som er siste produksjonssted.

Rognmoen vil være første produksjonssted for vårt andre verk. Før ferien begynner skal dette ha produsert 28.000 TN. Etter ferien er vi klare i Tyttebærvik for å ta siste spurten, 25.000 TN.

UTLEGG 523—04

skal starte på parsellen Rundhaug — Moaberget. Så går turen til Krokseeng — Olsborg, Nordli — Andslimoen og så mot Sørreisa. Etter ferien er det oppstart i Finnfjordbotn-området. Deretter går det nedover kysten til Medby — Elvevoll, Tennevoll — Myrlandshaugen, Rolløya pluss en del parseller i Harstad området.

UTLEGG 523—05

er nyinnkjøpt, men av samme type som 04. Den vil begynne leggingen på parsellen Storsteinnes — Bukta. Så vil ferden gå nordover med to parseller i Nordkjosbotn-området for så før ferien å ende i Burfjord. Her vil anleggsparsellen Burfjord — Finnmark gr. få fast dekke, likeså G/S-veg i Burfjord og på Alteidet.

Etter ferien er det oppstart på Olsborg — Lille Olderbekken. Turen går så nedover igjen, med legging for anlegg på Rv. 6 nord for Kvesmenes. Så skal en G/S-veg på Storslett få dekke, samt Sandneselva bru på Kvænangsfjellet gjøres ferdig.

Med det er leggingen i nord ferdig for året og det gjenstår da to parseller for anlegg. Først på Kva-

Dekkelegging på Rv 6 i Kvænangen.



13

Hvordan bli informert — hvordan informere

— Informasjonsutvalgets innstilling ferdig

Det stadig økende behov for bedre informasjon både innad blant de ansatte i Statens vegvesen og utad til politikere og publikum om vegvesenets arbeid, har gjort det nødvendig å se nærmere på hvordan informasjonsvirksomheten best kan legges opp. Utvalget som har arbeidet med dette, har ønsket å legge frem et hjelpemiddel som kan imøtekomme dette behovet. For de ansatte er det viktig å få god informasjon for at de skal kunne utføre sitt arbeid på beste måte, men like viktig er det å kunne informere utad om hva vegvesenet driver med og hva som ligger bak det vegvesenet foretar seg.

Det er formannen for Informasjonsutvalget i Statens vegvesen, avdelingsdirektør Kaare Flaate som sier dette.

I mars vil innstillingen fra Utvalget foreligge og være tilgjengelig for alle innen Statens vegvesen som ønsker å gjøre seg kjent med den. utvalget håper at innstillingen vil kunne tjene som veiledning både i den interne og den eksterne informasjon.

Avdelingsdirektør Flaate påpeker at med det voksende behov for informasjon er det blitt nødvendig å drive informasjonsvirksomheten noe mer systematisk. Uten et visst system er det lett å overse ting. Også hittil har det i etaten vært stor åpenhet når det gjelder å informere, men flere blir trukket inn og da kan det trenge mer veiledning.

BEDRIFTSAVISENE STÅR SENTRALT.

— Hvordan skal de få den nød-

vendige informasjon?

— Her finnes det flere veier å gå. Informasjonen kan gis muntlig på møter eller skriftlig ved rundskriv, men fremfor alt tror vi at bedriftsavisene her har en sentral oppgave. Alle ansatte i etaten representerer en informasjonskilde utad. De har alle sine kontakter. Da gjelder det å sørge for at de er skikkelig informert. Det kan for eksempel skje ved informasjon om planer og budsjetter i den utstrekning det er mulig. Presenteres stoffet på en klar og lettforståelig måte, slik at det når ut til de ansatte og deres familier, vil bedriftsavisene kunne fylle en vesentlig del av informasjonsoppgaven både overfor etatens egne folk og overfor massedia. Et viktig poeng er at man blir klar over hvem som trenger informasjonen og innretter seg slik at den når frem. Gode rutiner er derfor en forutsetning for at man skal lykkes, sier Flaate.

15

— Vil informasjonsvirksomheten drives sentralt eller vil den mer ligge på det lokale plan?

— Tanken er at informasjonsvirksomheten skal desentraliseres mest mulig. En vesentlig del av informasjonsvirksomheten må derfor skje lokalt fra vegkontorene. Det blir lagt et ansvar for intern informasjon på mange ledd. Ved mange av vegkontorene har man organisert informasjonstjeneste, og vi anbefaler at det ansettes minst en person ved hvert vegkontor. Informasjonsvirksomhet er derimot noe som drives mer eller mindre over alt. Det er viktig at de ansatte får informasjonen før ting går ut til offentligheten og før de kan lese om det i avisene. Det er ikke alltid mulig, men det er et viktig prinsipp som man bør forsøke å følge.

BEVISSTGJØRING

— Er innstillingen et forsøk på å bevisstgjøre om informasjonsplikten innnen etaten?

— Vi forsøker å fortelle hva som formelt finnes av plikter, men mest vekt legger vi kanskje på å fortelle hvorfor det er viktig. Vi forsøker å få frem grunnene, slik at det kan skapes en holdning for å gi informasjon.

— Hvem kan gå ut med informasjon?

— Hver enkelt har et ansvar for å gi informasjon om ting som ligger innenfor den enkeltes saksområder og som er offentlige, men den enkelte bør også vite hvor begrensningen ligger og hvor det er riktig å henvisne til den

16

Snøproblemer — Kritik

— men full oppreisning for vegmester

I midten av februar hadde brøytebilene på Senja siden 1. desember allerede kjørt 249.000 km — en avstand drøyt 6 ganger rundt Jorden ved Ekvator og nærmere dobbelt så langt som i samme tidsrom forrige brøytesesong. Sammenligner vi med driftsplanene skulle vi allerede befunnet oss i første uke av april måned.

Det er en lett oppgitt vegmester Kåre Liland som kan berette dette og fortsetter:

— Skal vinteren fortsette som den har vært hittil, blir det ikke til "salt i suppa" i sommerhalvåret. Og vi har mye vi ønsker å gjøre på sommervegene.

— Har du opplevd verre snøvinter?

— Det er mulig at det på indre Senja kan ha vært verre vintre, men på ytre Senja, nei! Der er snømengden jevnt over 2 meter, og det er mye selv på disse kanter. Men det er vinden som skaper de vanskelige forholdene for brøytingen. Spesielt har Ballesvikmyra vært ekstra plagsom, kan ikke huske det verre her noen gang. Svære bermer og vegen fylles da på et øyeblikk.

— Men for oss som ikke bor på Senja er det ras og rasfare vi hører mest om.

— Vi har jo på Senja en rekke veger hvor det stadig er fare for snøras, og snøras har det jo gått både titt og ofte. Det er nok å nevne Fjordgårdvegen, Mefjordvegen, Ballesvikskaret, Gryllefjordbotn og Kaperdalsvegen. På sist-

17



Kåre Flaate.

som har med saken å gjøre. En vegarbeider som har satt seg godt inn i jobben han holder på med, kan også bidra med informasjon om det arbeidet som er igang på stedet.

Avdelingsdirektør Flaate mener at det største behov for informasjon utad, ligger på det helt lokale plan. Folk vil ha greie på det som skjer i deres nærmiljø. Da er det kanskje ikke alltid nok å legge ut planer til gjennomsyn. — Mye gjøres allerede idag ved at det sendes ut brosjyrer til de berørte husstandene, men denne form for informasjonsvirksomhet drives nokså ujevnt ut over landet. Det er viktig å sende ut informasjon når et arbeide skal påbegynnes, slik at det skapes forståelse for det som skal foregå. En annen ting som må tillegges større vekt, mener Flaate, er å sørge for at trafikkanterne får informasjon om pågående vegarbeider enten ved skilting eller informasjonstavler. Folk har krav på opplysning om arbeide på vegen, og det bør man imøtekomme, sier Flaate.

nevnte veg har imidlertid det største raset latt vente på seg.

— Du har jo figurert mer enn en gang i avispaltene i vinter. Ikke alle har satt pris på dine avgjørelser?

— Det er jo kanskje forståelig at folk reagerer på at vegene sperres, man regner jo som så at når vegen er kommet, så skal den være trafikkåren. Men dette kan vi ikke overholde for enhver pris. Når forholdene ansees usikre, så må vi stenge vegene. Vi kan ikke la hverken brøyterne eller trafikkanterne utsettes for fare.

—Kritikken har ofte gått på at vegene åpnes for sent?

— Avgjørelsen om åpning kan ofte være verre. Er det gått ras eller vegen på annen måte er stengt av snømasser, så må mannskapene våre oppholde seg i fareområdet i lengere tid. Da må vi være sikre på at folkene har trygge arbeidsforhold. Og da føles det jo litt bittert å måtte tåle uvetting kritikk fra enkelte hold.

— Hvordan opplevdes det at noen ikke respekterer de sperringer vegvesenet har iverksatt?

— Vi har jo sett flere eksempler

MÅ IKKE DRUKNE I INFORMASJON

— God informasjon er ikke å drukne folk i informasjonen. Det er begrenset hva man kan greie å lage og hva man kan greie å ta imot. Men den informasjonsvirksomhet som drives, må være bevisst. Man må vite hvilket formål den skal tjene. På den annen side skal folk vite hvor de kan hente informasjon. En bedriftsavvis brukt på riktig måte, vil være en informasjonskilde ikke bare for

de ansatte, men også for dagspresse og lokalradio, understreker Flaate som gjerne gir honnør til mange innen vegetaten som har ført en åpen dialog med politikere både i kommuner, fylkeskommuner og statsorganer og som også har klart å nå frem til publikum og til massemedia. Han håper at den foreliggende innstilling vil være til nytte ikke bare innen den etat den ble laget for, men at også andre etater kan dra fordel av den.

Skader på rekkverk

Vi må være mere nøye når vi skal beskrive skadene kjøretøyer forvolder på rekkverk. Dette for at man lettere kan finne fram til hvem som har foretatt påkjørselen der dette ikke er kjent med det samme og for bedre å kunne bedømme ansvarsforholdene.

Fra tid til annen mottar vegsjefen rapporter fra vegmestrene om skadete rekkverk langs veger og bruer som skyldes påkjørsel av kjøretøyer.

I de fleste tilfeller har vegmestrene klart å oppspore kjøretøyenes kjennetegn og eiere, og da går det som regel greit å få skadene erstattet av vedkommende kjøretøys forsikringselskap. Vi må imidlertid spesifisere vårt erstatningskrav i form av materialkostnader, arbeidspenger og transportutgifter, hvoretter vegkontoret med tillegg for administrasjon og eventuell merverdiavgift presenterer regningen for forsikringselskapet. Men det kan også hende at vegmestrene ikke har kjennskap til det skadevoldende kjøretøy.

Også slike tilfeller har vi mulig-

heter for å få skadene erstattet av Trafikkforsikringsforbundet.

I håndbok -091 om erstatningskrav utarbeidet av Vegdirektoratet sies imidlertid at slike krav må dokumenteres bedre enn der hvor vi har en bestemt motpart å gjøre med. Vegmestrene må gi en fylldig beskrivelse av skadene slik at det fremgår at denne er voldt på en slik måte at bilen ville ha vært ansvarlig om den var identifisert.

Tidspunkt da skaden inntraff eller ble oppdaget av vegvesenets folk må oppgis. Finnes spor av maling, glass osv., må dette beskrives, og så langt det er mulig tas fotografier av skadene før utbedringen.

Ellers spesifiseres reparasjonskostnadene som nevnt foran. Vegsjefen ber vegmestrene følge opp dette.

17

ler på slik opptreden i vinter. Biler har kjørt seg fast og vært til stor hinder når ryddemannskapene skulle åpne vegen igjen, og selv sagt også en kilde til ekstra kostnader.

Til slutt kan vi fortelle at vegmester Kåre Liland fikk full oppreisning av en journalist som tidligere hadde stilt seg svært så kritisk til vegmesterens avgjørelser. Med overskrift prangende over en hel side i avisen "Nye Troms" — "Medfjordingen sprang for livet" — beretter denne journalisten om sine opplevelser på Mefjordvegen etter at han og flere

hadde neglisjert sperringen. Rapporten ender slik:

"En ting vet jeg nå. Heretter skal jeg respektere skiltet som markerer stenging av Medfjordvegen, og ikke begi meg på å kjøre selv om jeg aldri så mye tror at stengingen beror på en feilvurdering hos vegmyndighetene. Da får jeg heller stole på vegmester Kåre Lilands overbevisning. Og en ting til: Jeg yter brøytesjåførene i Mefjord og på ytre Senja forøvrig stor respekt. Med den arbeidssituasjonen disse karene har, burde de vært beundret og akttet for den måten de skjøtter sin jobb".



Kåre Liland og hans mannskap gjør et forsøk på å åpne Fjordgårdvegen.

19

Årsmeldingen 1980

De samlede vegutgifter for Troms — det som er gått gjennom vegkontorets regnskap i 1980 — beløper seg til 313,5 mill. Omlag 2/3 av dette faller på staten, resten på fylket. Driftsåret 1980 har vært et gunstig år klimatisk og spesielt innen vedlikeholdssektoren har vi høstet fordeler av dette — større barmarksvirksomhet ga bl.a. atskillige nye faste vegdekker — forøvrig rekordår når det gjaldt dekkelegging. I alt et godt år for Vegvesenet med høy aktivitet. Nedenfor trekker vi fram noen punkter fra de forskjellige kapitlene.

ADMINISTRASJONEN

melder at Samarbeidsutvalget har nedlagt sin virksomhet ved årsskiftet 1980/81. Den 1. januar 1981 trådte den nye hovedavtalen i kraft. Medbestemmelse skal heretter gjennomføres ved at tillitsmannsapparatet får utvidet rett til forhandlinger og drøftinger.

Ellers ingen organisasjonsmessige endringer av betydning dette år.

Antall stillinger på vegkontoret var det samme i 1980 som i 1979, 117 stillinger hvorav 4 engasjerte. Ved biltilsynet var det en økning fra 33 til 35 fast organiserte stillinger. Dessuten 1 1/2 kontorassistent i engasjement.

I oppsynet og ved utekontorene arbeider i alt 66 og det vil si en kontorassistent mer enn i 1979.

Det ble i 1980 beskjeftiget gjennomsnittlig 530 mann i utedriften, i egen regi og i entreprenørdrift. Det er en nedgang på 66 fra 1979.

I tillegg var den gjennomsnittlige beskjeftigelse av førere av leide biler og maskiner i 1980 445. Det er 22 mindre enn for 1979.

Det ble utført 844.000 timeverk i utedriften, og for dette ble utbetalt

talt 57,5 mill. kr. i lønn. Dette er vel 62.000 timer mindre enn for 1979, mens lønnskostnaden var ca. 5,0 mill. større.

Vi kjøpte varer og materiell for ca. 79 1/2 mill. kr. i 1980. Dette er en økning på ca. 1,62% fra ca. 78 mill. kr. året før. Vare- og materialkjøpet fordelte seg på:

— anlegg	37,3%
— vedlikehold	26,0%
— maskiner m/lager	34,9%
— oppsyn/adm.	1,8%

I tillegg til dette brukte vi 31,8 mill. kr. til div. tjenester og leveranser.

Adm.utgiftene til vegkontoret og biltilsynet utgjorde i 1980 vel 20 1/2 mill. — lønninger er da medtatt.

VEGPLANLEGGING

De fleste planleggingsoppgaver har vært knyttet til utbedring av eksisterende vegnett. I tillegg har planlegging av miljøtiltak særlig gang-/sykkelveger blitt tatt opp. Skjerpet plikt til samarbeid over sektorgrensene og informasjon gjør at den formelle planbehandling stadig blir mer tidkrevende.

I 1980 fullførte vi hovedplaner

med 335 parter. Under arbeid har vi 4 skjønn med ca. 85 parter.

Vi inngikk ca. 300 kjøpekontrakter og det ble utbetalt ca. 4,9 mill. kroner i forbindelse med grunnerstatninger.

Det er oppmålt og grensemærket 57 km riksveg og 5 km fylkesveg.

LABORATORIEVIRKSOMHETEN

Det er særlig bruseksjonen som har rekvirert laboratoriebistand i forbindelse med fundamenteringsproblemer. 18 undersøkelser er foretatt ved brusteder og 17 for nye veglinjer.

Markarbeidene har i noe større grad enn tidligere år bestått av enkle sonderinger av myr- og fjelldybder. Det er likevel utført sonderende og prøvehendende boringer i store mengder. Den totale borlengde i 1980 oversteg 10 km.

I forbindelse med teknisk kvalitetskontroll har lab.-seksjonen undersøkt en rekke materialforeromster, og tatt prøver av ferdig utlagt bære- og forsterkningslag. Komprimering er kontrollert med 202 målinger. Ellers har lab.-seksjonen utført prøvetaking og analyse av asfalt-borkjerner.

Utenom det som dekkes av vegkontorets administrasjonsbudsjett, har det gått med ca. 2,04 mill. kr. til laboratorievirksomheten.

ANLEGGSDRIFTENS

største problem for å drive rasjonelt er at grunnerverv og formell planbehandling er noe forsinket.

Grunnerverv til sjøs — Willy Pedersen.

for 25,5 km riksveg, mens vi holder på med ytterligere 247,2 km.

De fleste bruprosjekter planlegges i egen regi og arbeidet med dette har i året omfattet 17 bruer. Forøvrig er 142 reguleringsplaner/reguleringsendringer behandlet. Dette er en økning på 23 fra 1979. Videre har vi gått gjennom en rekke andre planer, som soneplaner, disposisjonsplaner m.v. 5 generalplaner er ferdigbehandlet.

De nye fartssonereglene gir fortsatt en stor økning av sonene for 60 km/t. I dag kan vi kjøre i 80 km/t på 90,1% av riks- og fylkesvegnettet, 70 km/t på 0,6%, 60 km/t på 5,9% (mot 3,5% i 1979) og 50 km/t på 3,5%.

Det er innført særskilte fartsgrenser for 12,3 km nye 50 km/t-soner, 86,3 km nye 60 km/t-soner og 4,2 km i 70 km/t-soner.

Antall avkjørselsøknader er økt med 12,6% fra foregående år til 1413 — av disse ble 69,2% innvilget. Vegsjefens avgjørelse ble

Samarbeidsutvalget — her den siste formannen Ivar Langstrand og sekretæren Loyd Lauritsen.



21

Til anleggsdriften gikk det med kr. 159,8 mill. Dette er 5,9 mill. kr. mer enn i 1979.

På riksveganeleg er det utbedring langs eksisterende veger, mindre omlegginger, forsterkning og dekkelegging som fortsatt dominerer. En parsell på innfartsvegen til Tromsø er tatt i bruk. Av andre større saker kan nevnes at omlegging av E-6 ved Brandvoll er tatt i bruk og at Sørstraumen bru ble ferdig og rv. 6 ble dermed 33 km kortere. På fylkesvegside ble det gjennomslag på første tunnel i Veg til Husøy på Senja. På Bjørgavegen ble også tunnelgjennomslag i 1980. Ellers kan nevnes at ferjeforbindelse til Rebbenes er etablert, og en ny parsell

av den sterkt trafikkerte fylkesveg mellom Tromsdalen og Kroken er tatt i bruk.

Vi hadde 8 større entrepriser i gang og av disse var 3 nye. 13,4% av anleggsdriften gikk i entrepriser mot 17,1% foregående år.

Av det vi brukte i egen regi, fordeler utgiftene seg slik:

— oppsyn	
— arbeidslønn	4,7%
— egne maskiner	14,2%
— fremmede maskiner	14,4%
— materiale	35,3%
— materialer	29,2%

VEDLIKEHOLDSDRIFTEN

Vi brukte 125,4 mill. kroner til vedlikehold i 1979, 76,7 mill. kr. til riksveger og 48,7 mill. kr. til fylkesveger.

Vegsjefen ønsker tunnelbas Arne Johansen velkommen til Polfjellet med hovedtillitsmann Åge Seppola denne gang i bakgrunnen.



23

En gunstig vinter ga gode resultater for barmarkarbeidet — grøtting/stikkrenneutskifting ble utført for 1,1 mill. kr. mer enn planlagt, vegfundament 4,2 mill. mer enn planlagt, faste dekker 7,1 mill. mer enn planlagt, mens grusdekker ble utført for 0,3 mill. kr. mindre enn planlagt.

"Faste dekker" omfatter nylaying av 39 km riksveg og 46 km fylkesveg. Dette var i alt 16 km mer enn opprinnelig planlagt. Likeså inngår dekkfornyelse på 95 km riksveg og 23 km fylkesveg. Samlet utkjørt brøytetidstans var 1,58 mill. km.

Vedlikeholdsdriften utføres stort sett bare i egen regi — 85,6%, 3,1% er bortsatt til kommuner, mens 11,2% går til entrepriser.

Til vår egen drift er brukt:

Vedlikeholdsuppgave i Gratangen — Joakim Fredriksen og Håkon Bjørkli.



24

— oppsyn	4,5%
— arbeidslønn	18,1%
— egne maskiner	23,5%
— fremmede maskiner	26,2%
— materialer	27,7%

Det var ingen spesielle problemer forbundet med årets teileøsning, og vi fikk ikke de helt store skadene på vegnettet.

I egen regi har vi produsert 270.848 m³ knust grus til en gjennomsnittspris på kr. 27,90 pr. m³. Fra private leverandører er det kjøpt ca. 51.500 m³ knust grus til en gjennomsnittspris av ca. kr. 30,- pr. m³.

Året 1980 var et dårlig produksjonsår for Tyttebærvika. Høsten 1980 ble nemlig brukt til å bygge opp et helt nytt 3-trinns knuseanlegg her og det stilles store forhåpninger til dette anlegget som

vil gi større kapasitet og forholdsvis redusere m³-prisen.

MASKINDRIFT

Driftsresultatet for 1980 viste et underskudd på nesten 2,2 mill. kr. Avsetning til maskinanskaffelsen øker stadig. Dette som følge av en bevisst standardheving av maskinpark og driftsbygg, med påfølgende store avskrivninger og renter. Vi kan f.eks. nevne at avskrivninger og renter har økt fra 7,8 mill. kr. i 1977 til 14,1 mill. kr. i 1980. Bruttoinntekten på maskindriften økte i samme tidsrom bare fra 39,8 til 47,6 mill. kr.

Men selv om maskinforvaltningen isolert sett har gått med regnskapsmessig underskudd, så må vi regne med at den nevnte standardheving har vært til fordel for vegvesenet som helhet.

Driftsresultat for lastebiler (510 og 511) viser en positiv utvikling. I 1979 hadde vi et samlet underskudd på 1,2 mill. kr. I 1980 gikk vi ut med 290.000 i underskudd.

Av driftsresultater ellers for den enkelte maskin gruppe vises at knuseverk har størst underskudd — 0,41 mill. kr., mens veghøvl har lønnet seg best — overskuddet her er 0,25 mill. kr.

Maskinkjøp ble gjort for 12,6 mill. kr. Vi kjøpte bl.a. inn 10 varebiler (514) for ca. 1,1 mill. kr. og 2 lastebiler, bakhjulsdrift (510) for 1,2 mill. kr.

Bilkontroll — Odd Arne Andreassen ved Finnsnes biltilsynstasjon.



25

Storslett og Svalbard. Ventetiden ved kjøreskolene er for nedadgående. Harstad har nå ca. 4—6 måneder, Finnsnes ca. 1 år og Tromsø ca. 1 år.

Biltilsynet foretok 15.472 kontroller omfattende 12.478 kjøretøyer.

Utekontroll ble foretatt på 1.327 kjøretøyer. Av disse var 454 uten feil og mangler, mens 31 ble avskiltet.

Vi utførte 3.626 vektkontroller.

Av disse hadde 29% overlast. 11% av disse igjen hadde gebyrpliktig overlast, noe som gir en nedgang på 3,6% fra i fjor.

VEGNETTET

Vi la i 1980 234,3 km faste dekker på grusveger, hvorav 107,6 km på riksveger og 85,4 km på fylkesveger. Det er ellers fornyet 118,4 km faste dekker.

Vegnettet i Troms omfatter 4.789,2 km og fordeler seg slik:

	Total lengde/km	Faste dekker/%	Faste dekker landsj.sn. i % i 1979
Riksveger	1634,3	68,2	84,2
Fylkesveger	2099,2	26,3	42,6
Kommunale veger	1055,7	21,3	40,7

Når det gjelder største tillatte akseltrykk er situasjonen denne:

	Inntil 10 tonn	Inntil Tung 8 tonn	Inntil 8 tonn
Riksveger	17,2 %	100 %	100 %
Fylkesveger	0 %	78,6 %	98,2 %

FERJEDRIFT

I 1980 ble det etablert ett nytt ferjesamband. Det er fv.sambandet Mikkelvik — Bromnes i Karlsøy kommune. Ferja i dette sambandet har også kaianløp i Sør-Grunnfjord, Laukvikvær og Helgøy.

Tilskott til ferjedriften økte med 7,25 mill. kr. fra 1979 og utgjorde i 1980 31,65 mill. kr.

Biltrafikken med ferjene økte med 4,4%. Største økning har Hansnes — Skåningsbukta også denne gang, med 18,2%. Deretter følger Rotsund — Havnes 9,9%, 26

Skaland — Straumsnes og Langhamn — Brøstadbotn har begge 9,2% og Fenes — Austnes — Altevik 7,7% i økning. Bare tre samband har nedgang i trafikken fra i fjor. Dette gjelder Hamneidet — Flåten, Skjervøy — Lauksundskaret og Lyngseidet — Olderdalen hvor nedgangen er henholdsvis 3,2% og 2,7% og 1,1%.

TILSLUTT

— vil du vite mer om virksomheten i 1980 så kan du henvende deg til nærmeste vegstasjon. Der finner du årsmeldingen utlagt.

Vi bygger bruer innendørs nå

En snøfri arbeidsplass møtte oss hver dag og det var temperaturer inne i plastteltet som på en sommerdag. Både arbeidsmiljømessig og arbeidsmessig har det vært en suksess å bygge brukar under tak.

Agnar Kvernmo er ikke i tvil når han sier dette om arbeidet med Laberg bru i den fremtidige rv. 825 i Gratangen. Det var imidlertid ikke første gangen vegvesenet i Troms utførte bruarbeider innendørs, det skal såvidt vites ha skjedd en gang tidligere her i fylket. Og i vinter har vi hatt bruarbeider i hus også i den nye E-6 linjen ved Olsborg.

— Agnar Kvernmo, hvilke fordeler kan vi trekke fram med denne byggemetoden?

— Her har vi jo ikke hatt snøpro-

blemer overhodet, tross tildels sterkt snøfall. Snøen glir fort av plastteltet eller den tiner bort av varmen innenfra. Vi har jo et co-co verk her inne som leverer varmluft og temperaturen innendørs lå vel på 18—20 varmegrader. Dette betyr jo en hel del både arbeidsmiljømessig og framdriftsmessig under forskalingsarbeidet og jernarbeidet.

Armeringsjernet var jo oppvarmet og derfor betydelig lettere å håndtere under oppbindingen.

— Med andre ord ingen proble-

Arbeidsplassen.



27

mer, hva med damp for eksempel?

— Her er god ventilasjon og derfor ganske tørt hele tiden. Vi hadde imidlertid et kraftig mildvær hvor vi var nødt til å sette igang en ekstra pumpe for å holde vannet borte fra fundamentet, men det hadde jo ikke noe med arbeidsmetoden å gjøre.

— Teltet over brukaret har altså bidratt til å gjøre denne arbeidsoperasjonen mere behagelig, men har vegvesenet som sådan tjent på dette? Vi spør anleggssjef Andreas Setsaa:

— Det er nærliggende å tro at vi med en slik arbeidsmetode kan sikre en relativt bedre kontrollert kvalitet i betongen. Og vi skal ikke se bort fra at det her ligger en produktivitetsgevinst når arbeidet kan beskyttes mot slike ugunstige klimaforhold som det ofte kan være på et bruanlegg.



Gård Haugen og Agnar Kværmo innendørs med varmeanlegget.

Det ferdige produkt.



28

en forholdsvis beskjeden sak.

Ellers går anlegget i nytt terreng, det er lite av gammelvegen som brukes, så vi har stort sett greie og lette arbeidsforhold her. Imidlertid skal det sprenges en god del fjell, ifølge planene 22.000 m³ og det er dette vi i hovedsak driver med nå i startfasen. Driften er ikke så stor i

øyeblikket, borevogn, brøyt, hjul-laster og ialt 5 mann er styrken. —Og når skal vi ta nyparsellen i bruk?

— Jeg tror helst at det ikke blir før sommeren 1983, litt avhengig av bevilgningen neste år. I år disponerer vi 2 mill. kroner av de 7,85 mill. den er kostnadsberegnet til.



Laddehull markeres
— Aksel Jensen.

30

Vesterfjellparsellen igang

I det siste nummer av Vegstikka for i fjor kunne vi meddele at linjevalget gjennom Vesterfjellbygda endelig var brakt i havn og at vi regnet grunnervetv skulle gå greit. Det har det forsåvidt også gjort bortsett fra ved en eiendom.

En av grunneierne har øyensynlig kommet på andre tanker. For under selve planbehandlingen har det ikke vært reist innvendinger fra denne grunneieren som nå ikke er villig til å gi arbeidstillatelse.

— Oppsynsmann Johannes Barski, vil dette føre med seg forsinkelser i anleggsdriften?

— Eiendommen ligger omtrent midt i den 3,8 km lange parsellen

vi nå skal bygge. Vi kan inntil videre arbeide på begge sider av denne og det vil ikke hindre oss noe i år. Jeg skulle imidlertid anta at spørsmålet om arbeidstillatelse også her vil løse seg etterhvert.

— Er det andre hindringer eller problemer i anleggsdriften her?

— Nei, det eneste ledningsnett f.eks. som vi kommer i konflikt med er Televerkets, men dette er

Det bygges i nytt terreng.



29

Avdelingslederen har ordet

— denne gang plansjef Bjørn Stiberg

Planavdelingen er vegvesenets Benjamin.

Kom sist til verden og er idag i ferd med å omstruktureres og brytes ned fra den tradisjonelle form vi kjenner avdelingen.

Vegplanlegging var først i 60-årene et nødvendig onde for å skaffe høydetall og retninger og arbeide etter. Så begynte grunneierne å "bråke" og klage over vegtraceene, og det syntes greit å ha en planavdeling som buffersone mellom grunneierne og anlegg.

Dette har vel delvis preget planavdelingen. Arbeidsoppgavene har vært vurdert som tradisjonelle og miljøpreget, hvilket de også må bli på et visst stadium. Märkarbeider og reisevirksomhet om sommeren, kontorarbeide om vinteren. Mønsteret stemmer forsåvidt enda delvis, men vi har i de siste årene sett en eksplosjonsartet utvikling av bilparken og derved en rekke nye oppgaver på trafikkikkerhetssektoren.

Idag er plan delt inn i tre hovedseksjoner:

1. Planleggingsseksjonen omfatter hoved- og detaljplanlegging, og som endelig resultat skal legge fram de nødvendige detaljplaner for anleggsfasen. Bemanning 17.

2. Bruplanleggingsseksjonen, en egen spesialfunksjon som kun planlegger bruer. Bemanning 3.

3. Trafikkseksjonen som omfat-

ter skilt- og ulykkesregistreringskontor, avkjørselskontor, trafikkplanlegging, regulerings- og generalplaner og sekretariat for TFTU (Troms fylkes trafikkikkerhetsutvalg). Bemanning 12.

Som nevnt innledningsvis er de tradisjonelle planoppgavene ikke lenger vår hovedbeskjeftigelse. Planleggingsseksjonen vil ikke bli utvidet i fremtiden da disse oppgaver er relativt konstante i årene fremover. De topper vi får bruke vi konsulent på.

Til gjengjeld har vi fortsatt en stor økning i arbeidsoppgavene innenfor trafikkseksjonen og trenden stiger fortsatt bratt. Vi må derfor regne med en økning i bemanning her, og de nye stillingene vi pr. idag har oversikt over vil bli plassert her.

Den oppfatning som fortsatt hersker når det gjelder rutinepregete oppgaver på plan, i tillegg til en utbredt oppfatning av høyere status som anleggsingeniør, har bidratt til en utløsning av arbeidskraft fra plan til driftsavdelingene. Plan har i alle år lært opp ingeniører for så å "miste" disse enten til våre egne driftsavdelinger eller til kommuner. Jeg vil her ikke unnlåte å nevne reisevirksomheten som en medvirkende årsak til denne utvikling. Lange reiseperioder konsentrert i sommerhalvåret er mindre attraktivt enn jevn reisevirksomhet hele året.

31

Som botemiddel er det nærliggende å se på lønns- og personalpolitikken slik den praktiseres i dag, og uten å komme inn på denne vil jeg sette dette opp som en merkesak. Vi har stadig store problemer på planavdelingen med personalavganger.

Jeg nevnte en omstrukturering av vår tradisjonelle planoppbygging. Sentralt i Vegdirektoratet foregår idag en drakamp de forskjellige avdelinger mellom om hvor planoppgavene skal ligge, og dette vil sannsynligvis på sikt få følger ute i fylkene. Dette kan være både av det gode og av det

vonde, men som vegvesenets Benjamin har ikke Plan funnet sin endelige form ennå, og personlig venter jeg spent på neste kapittel i utviklingen.

Den store fordelen slik jeg ser det, har vært at vi hittil har arbeidet nokså fritt og uavhengig både internt og eksternt innenfor våre budsjetter og lovverk. Det er imidlertid mørke skyer i horisonten i så måte, og krav til informasjon, demokrati og kanskje nå også medstemmelse, gjør at vi må regne med at vår arbeidssituasjon blir mere grå og byråkratisk, så jeg ser ikke bare lyst på fremtiden!

Forbikjøring — vanskelig oppgave?

En undersøkelse om hvordan førerprøvekandidatene mestrer de forskjellige spørsmålsgruppene under teoriprøvene er igang ved Biltilsynet i Troms. Det er særlig 3 spørsmålsgrupper kandidatene viser mangelfulle kunnskaper om — forbikjøring, bruk av lys og mørkekjøring.



Det er avdelingsingeniør Karl Erik Andreassen ved Finnsnes Biltilsynsstasjon som forteller dette. Andreassen er initiativtaker til denne undersøkelsen som nå er igang ved alle biltilsynsstasjonene i Troms. Ved Finnsnes stasjon har de nå drevet denne undersøkelsen i 2 år og kan derfor lese seg til hvordan utviklingen har vært så langt. Såvidt vites har det ikke vært drevet liknende undersøkelser noen steder i landet tidligere.

Karl Erik Andreassen.

32

Pollfjelltunnelen — ikke uten problemer så langt

Med en salve pr. skift som er det mest vanlige trenger vi oss 7,50 meter fram hver dag og nå i midten av mars står vi 300 meter inne i fjellet — da har vi også sprengt ut for en møteplass. Men uten problemer har ikke denne første tiden vært.

Oppsynsmann Thor Inge Hole sier at det gikk ikke helt greit i begynnelsen.

— Vi hadde den første tiden problemer med de elektriske tennene. Ikke alle ladningene gikk av og vi måtte skyte flere ganger for hver salve. Årsaken var at fjel-

let er strømlerende. Vi byttet derfor til en annen type tennere, og det går nå stort sett bra.

— Har det vært vanskelig å avgjøre hvilke ladninger som har blitt stående igjen?

— Oftest er det greit å se dette, spesielt når vi får ryddet unna



Thor Inge Hole sikter seg inn.

34

— Hvorfor denne undersøkelsen, Andreassen?

— Her vil kjøreskolene kunne få verdifulle tips om hvor de svake punktene i teoriprøvene er og dermed skjerpe undervisningen nettopp på de spørsmålsgruppene hvor elevenes kunnskaper svikter mest.

— Hvordan er undersøkelsen lagt opp?

— Vi har delt teoriprøven i 31 spørsmålsgrupper og så har vi sortert svarene etter hvilken kjøreskole de kommer fra. Den enkelte skole skulle derfor kunne ha stor nytte av å studere hva deres elever har prestert ved prøvene.

— Er det noen spesielle feilsvar som går igjen?

— Vi har merket oss en noe urovekkende høy feilprosent når det gjelder spørsmål om forbikjøring, mørkekjøring og bruk av lys. Innenfor et biltilsynsdistrikt var det i 1980 hele 35% av elevene som ikke svarte tilfredsstillende på forbikjøringsspørsmål — i et annet distrikt 24%. Mørkekjøring viste 27% i et distrikt og 22% i et annet distrikt svake kunnskaper om. Om bruk av lys var det ikke stort bedre svar å få, mellom en femtedel og en fjerdedel av elevene bommet på slike spørsmål. Kunnskapen om hensynet ovenfor buss, om stans og parkering, kunne også vært adskillig bedre.

— Det er jo andre året dere foretar denne undersøkelsen på Finnsnes Biltilsynsstasjon, hvordan ser resultatene for 1980 ut i forhold til 1979?

— Mens kunnskapene om forbikjøring var svakest i 1980, var det bruk av lys som voldt kandidatene størst problemer i 1979. Men det var de samme spørsmålsgruppene som i 1980 som dominerte feilsvarene også i 1979. Feilprosenten var også adskillig større i 1979 for de samme gruppene, så det har jo funnet sted en positiv utvikling som vi håper vil vare.

— Har disse undersøkelsene krevd mye arbeid?

— Bak den første undersøkelsen ligger et tidkrevende forarbeid, den neste kunne jo bygge på det mønster vi hadde brukt året før så da gikk det jo noe lettere. Vi håper og tror at vi får noe igjen for dette, jeg tenker spesielt på kjøreskolene. Alle er vi jo interessert i at kunnskapene hos elevene skal være så gode som mulig. For ordens skyld vil jeg gjøre oppmerksom på at undersøkelsene ikke skiller mellom bestått prøve eller ikke.

— Hva kan Biltilsynet gjøre for å høyne nivået på besvarelsene i teoriprøvene?

— Vi har tatt kontakt med skolene og uten at den enkelte skole er blitt gjort kjent med andre resultater enn for sine egne elever, samt gjennomsnittet for det biltilsynsdistrikt de tilhører, har de reagert positivt på undersøkelsen. De er også interessert i at vi fortsetter undersøkelsen for dermed å kunne følge utviklingen. Vi vil derfor fortsette med dette opplegget og antar at resultatene vil anspore de enkelte kjøreskolene til å skjerpe undervisningen.

33

etter salven, men vi hadde faktisk et uhell også. Vi boret i en ladning uten å være klar over det, ladningen gikk av, men heldigvis kom ingen til skade. At alle ladningene ikke går av grunnet strømlerende fjell, er et problem det ikke har vært forsket tilstrekkelig på. Det har vært vanskelig å få ekspertråd og de rådene vi fikk har tildels spriket.

— Byr fjellet på andre problemer?

— Det er skiferfjell, skråstilt, et forsåvidt greit fjell å arbeide i, men kan i enkelte partier være noe forrevet. Og da kan det sinke arbeide noe, vi brukte f.eks. 2 1/2 time for å ladde en salve ved et sånt parti.

— Tunnelen er jo basert på at 2 personbiler kan møtes, større kjøretøyer må henvises til møteplassen. Hvor mange møteplasser er planlagt?

— Det er prosjektert 15 møteplasser og vi har tatt ut masser for den første. Hver møteplass er 45 meter lang og 2 meter bredere enn vegbanen. Vi skal sprengte ut for møteplassene etterhvert som vi går fram. Treffer vi da på dårlig fjell, dreier vi forbi den planlagte møteplassen og anlegger den der hvor fjellet er bedre.

— Hvor stor er arbeidsstyrken i dag?

— Vi har nå 11 mann fordelt på 2 skift. Når arbeidet med den siste Husøytunnelen er ferdig, skal disse mannskapene overføres hit og vi vil da gjøre innslag også fra nordsiden. Firmaet Einar Bræck a/s tar i disse dager fatt med forskjæringen til tunnelpauget der.



Tunnelbas Helge Luneborg (til høyre) og Tor Kyrre Pedersen.

35

Oversvømmelse i Tamokdalen

Riksveg 87 i Tamokdalen er en av våre vegger som ofte er stengt på grunn av ras eller rasfare. Der hvor dalen er på det trangeste kan sneen stupe ned fra fjellene og ta stein, trær — og sogar rype med seg i raset. Selv om vegen ikke er hovedtrafikkåre blir det lagt vinn på at vegen skal være farbar året rundt.

Vegen gjennom Tamokdalen er mye benyttet av militæret. Kommer du nordover tar du av fra E 78 ved Øvergård og neste vegskille har du etter 37 km ved Øverbygd og Skjold. Ca. 4 km fra Øvergård er dalen trang og omgitt av høye fjell. Her ruver en fjelltopp som til daglig går under navnet Grev Ola-nesen. Bratt og skredfarlig henger den over vegen som går etter fjellsiden på andre siden av dalen. Nordkjoselva renner stille mellom fjellet og vegen. Fra denne fjellnuten og også fra fjellsiden rett over går det årvist flere skred, selv om ikke alle er like store og farlige. Om ikke årviss, så med jevne mellomrom hender dette som skjedde i månedsskifte januar/februar i år.

Fra Grev Ola-nesen raste sneen ned. På et blunk var vegen jevnet med snemasser av flere meters høyde. Visste du ikke bedre kunne du ikke ane at her hadde gått en veg.

Sneras er nå en ting, men før vegen var tatt skikkelig opp her, var den oversvømmet av vann. Like ved hadde det gått et nytt ras fra andre siden av dalen. Snemasene hadde blokkert elveløpet. Vannet tok en annen retning og

For noen år tilbake omkom forresten en av våre kollegaer i et sneras her. Den gang hadde vi ikke hjelpemidler for leteaksjon. I dag har vi skredøkere som vi bærer på oss under usikre forhold. Vi har prøvd utstyret og finner det effektivt.

— Tror du noe kan gjøres for å hindre ras og oversvømmelse

plutselig var vegen omdannet til en elv. Målinger viste 1,2 m i vanddybde og lengden var ca. 500 m.

Harald Wingstad har i mange år vært vegvokter på denne strekningen, og vi spør han om hvordan det er å hankses med slike problemer. Wingstad er født og oppvokst her i dalen og skulle dermed være lommekjent i området.

— Det er bestandig vanskelig å forutsi ras og heller ikke så godt å vite med det samme om raset vil forårsake oversvømmelse, men vi vet at dette kan skje, så det kommer ikke som en overraskelse. Heldigvis hører oversvømmelsene med til sjeldenhetene, mer ras og vegsperringer har vi hver år.

— Du har ansvaret med å stenge?

— Ja, dette gjøres i samråd med vegmesteren. Ludvik Fosslund Helge Åsmo og jeg har tilsyne med denne vegstrekningen. Så snart vi anser vegen for utrygg blir det satt opp skilt med sperrebukk i det rasfarlige området for de ingen mennesker. Vegen er helle ikke en hovedtrafikkåre slik at ingen blir innesperret selv om vegen er stengt.

her?

Når det gjelder vannet, ville det hjelpe om vegen gikk høyere i terrenget. Selv om dette ikke blir gjort nå, vil vi i allefall få gravet en kanal fra vegen ut mot et gammelt elveleie. Dette vil lette oss i arbeidet med å få vannet ledet bort fra vegen når dette blir aktuelt igjen.

Harald Wingstad (til venstre) i samtale med Dagfinn Brønning-Nilsen.



— Hvordan respekterer publikum sperringer?

— Enkelte bryr seg lite om dette og kjører likevel. Nå er vi forresten ikke helt fornøyd med den form for sperring vi har nå, skilt med sperrebukk. Fra neste høst er derfor planen å få satt opp skikkelig sperrebom. De vegfarende burde respektere de sperringer vi setter opp. Det kan være livsfarlig å overse dem. På meg virker det som om det er de som har mest tid til rådighet som har det mest travelt. Her kan tross alt andre vegger benyttes selv om avstanden blir lengere.

Vi venter også med å rydde opp etter ras til forholdene ansees noenlunde trygt.

Vi tar ingen unødvendig risiko. Dette skylder vi både oss selv og andre. Publikum kan nok mase, telefonen kimer ofte om kvelden, men vi har ansvaret og regner oss også som best kjent med rasproblemet her og går derfor ikke på akkord med oss selv.

Vi vil så gjerne at vegen skal være farbar til alle tider. Men her er det også snakk om penger og prioritering, og det er naturlig at hovednervene i vegnettet går foran Rv. 87 i Tamokdalen.

Situasjonsbilde fra ryddearbeidet.



Sommerferien 1981

Avvikling av årets sommerferie var oppe til forhandlinger i møte 12. mars d.å. mellom Troms Arbeidsmannsforening v/hovedtillitsmannsutvalget og vegadministrasjonen i Troms — og man kom til følgende:

VEDLIKEHOLDDET

Ferien i ordinær drift avvikles i 2 puljer a 3 uker i tiden 29. juni — 9. august.

For tjenestemenn født i 1921 eller tidligere avvikles ferien i 2 puljer a 4 uker i tiden 22. juni — 16. august.

For oljegrusproduksjon og dekkelegging avvikles fellesferien i tiden 13. juli — 2. august.

ANLEGG

Alle anleggsarbeiderne gis 3 ukers sammenhengende ferie i perioden 1. juni — 1. oktober dersom det er ønsket. Tjenestemenn som er eller fyller 60 år i 1981 har krav på 4 uker i dette tidsrommet. Fellesferien avvikles i tiden 13. juli — 2. august.

Siste ferieuke gis utenfor perioden 1. juni — 30. september etter varsel 1 måned i forveien til nærmeste overordnede. Tjenestemenn som ønsker mindre enn 3 ukers sommerferie, kan regne med velvillig behandling.

Utover ferien kan det påregnes gitt anledning til å innarbeide inn-til 6 dager i forbindelse med høytidsdager i løpet av ferieåret 1. mai 1981 — 30. april -82.

VERKSTEDENE

Verkstedene avvikler sin ferie i to puljer med 3 ukers sammenhengende ferie som følger:

1. pulje: Fra 29. juni til og med 19. juli.

2. pulje: Fra 20. juli til og med 9. august.

For tjenestemenn som er eller fyller 60 år i løpet av 1980 gis 4 ukers sammenhengende ferie, fortrinnsvis i 1. pulje.

Generelle bestemmelser i forbindelse med ferieåret 1981/82: Tjenestemenn som ønsker lengre ferie, kan unntaksvis innvilges 4 (5) ukers sammenhengende ferie, dersom dette ikke er til hinder for vegarbeidsdriften. Søknad med begrunnelse for ønsket om forlenget ferie sendes vedkommende vegmester/oppsynsman innen fredag 29. mai.

Tjenestemenn som siste ferieår fikk innvilget 4 (5) ukers sammenhengende ferie, vil måtte påregne å vike plass for nye søkere i år. Avgjørelsen treffes av ledelsen i samråd med vegmester/oppsynsman. Vi gjør oppmerksom på ferielovens bestemmelser om å drøfte ferien med den enkelte arbeidstaker eller hans tillitsmann.

Etter ferielovens § 4, første ledd, skal alle arbeidere underrettes om tiden for hans ferie en måned før denne tar til. Dette gjelder også den siste ferieuken. Det er viktig at disse bestemmelser blir fulgt.

Arbeidsledere og tillitsmenn gis i oppdrag å sette opp ferielister for hvert oppsynsmanns-/vegme-sterområde. Ferielistene sendes vegsjefen til godkjenning innen 1. juni 1981.

Personal ~ Nytt

TILTREDELSE

Utedriften:

Tor Jensen er tiltrådt som oppansmannsassistent i anleggsdriften (Senja).

Ann-Jorunn Lorenzen er tilsatt som kontorassistent ved vegstasjonen i Tromsdalen.

Biltilsynet:

Benthe Kirksæther er begynt i halv stilling som kontorassistent (vikar) ved biltilsynet i Harstad.

Vegkontoret:

Trond Larsen er tilsatt som førstesekretær ved personalseksjonen.

Stig Sørensen er tilsatt som ingeniør ved planavdelingen.

Kristian Strøm er tilsatt som ingeniør (vikar) ved Seksjon for grunnerverv.

FRATREDELSE

Utedriften:

Nils Skavberg, Tromsø
Nils Bendriksen, Sjøvegan
Vilmar Steinheim, Sandsøy er fra-trådt med pensjon mens Sverre Theodorsen fratrer med pensjon 1/6 -81.

Vi gratulerer!

MED 60-ÅRS DAG

Einar Gundersen, Sørli, Silsand 5/5
Jørgen Johansen, Rotsundelv 16/6
Alf Berg, Skognes, Gibostad 29/6

MED 50-ÅRS DAG

Hans J. Iversen, Espenesbogen 3/5
Einar B. Larsen, Laksvatn 24/5
Alf Johan Olsen, Lakselvbukt 13/6

VEG-SPORT



Vegmesterskapet på ski

gikk den 21. mars, i år på Møllerhaugen under finfine forhold. Det startet ialt 45 som alle kom velberget i mål.

Vegmester for 1981 ble Martin Furumo, Finnsnes med Sevald Storbakk, Vegsentralen på andre-plass, Gudmund Johansen, Pollfjellet nr.3 og nr.4 Oskar Kollen Bardu.

Lagskonkurransen endte slik:
1. Finnsnes samlet tid 65.59 min.

2. Bardu samlet tid 67.34 min.
3. Vegsentralen samlet tid 70.09 min.

4. Vollan samlet tid 75.50 min.
Vinnerlaget besto av Martin Furumo, Sigm. Ingebrigtsen og Herleif Hansen.

I den individuelle konkurransen ble resultatene slik:

Klasse 20—35

1. Martin Furumo, Finnsnes 19.48
2. Geir Østvik, Vegkontoret 21.20
3. Magne Pedersen, Bardu 22.16
4. Odd Gunnar Rognli, Vollan 26.26
5. Svein Aho, Vegsentralen 28.03

Klasse 36—42

1. Sevald Storbakk, Vegsentr. 20.36
2. Gudm. Johansen, Pollfj. 21.20
3. Hans Østerås, Vegsentr. 25.04
4. Paul Jernberg, Vegsentr. 25.41

Klasse 43—50

1. Oskar Kollen, Bardu 21.42
2. Sigm. Ingebrigtsen, Finnsnes 23.20
3. Ansgar Indal, Tromsdalen 24.00
4. Herleif Hansen, Finnsnes 24.21
5. Thor Stenseth, Finnsnes 25.44

Klasse 51—55

1. Rolf Eriksen, Vollan 24.01
2. Oddvar Skogstad, Bardu 25.41

Klasse 56—60

1. Harald Skogly, Finnsnes 32.37

Klasse over 60

1. Olav Nilsen, Harstad 28.10
2. Oddleif Skogstad, Vollan 33.40
3. Olav Solvang, Finnsnes 37.35

Damer klasse 20—30

1. Turid Jensen, Finnsnes 32.43

Damer klasse 36—42

1. Rigmor Hansen, Finnsnes 29.50

GJESTEKLASSENE

ble vunnet av Kurt Pedersen, Kenneth Hansen, Yngve Takøy, Vivianne Jensen, Marianne Pedersen, Tom Vidar Takøy, Monika Kollen, Inge Takøy og Stig A. Hansen/Svein E. Hansen delte seieren i den siste klassen.



Martin Furumo (vegmester)



Magne Pedersen



Harald Skogly



FERJESAMBAND

Harald Pedersen, Ingolf Moan, Johs. Barsli, Tormod Erntsen og A

