

Vi ønsker våre lesere
en riktig God Jul
og et Godt Nyttår!

Vegsikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 6 – Desember 1981
13. årgang

I redaksjonen:
Olve 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:
Lundblad Trykkeri, Tromsø

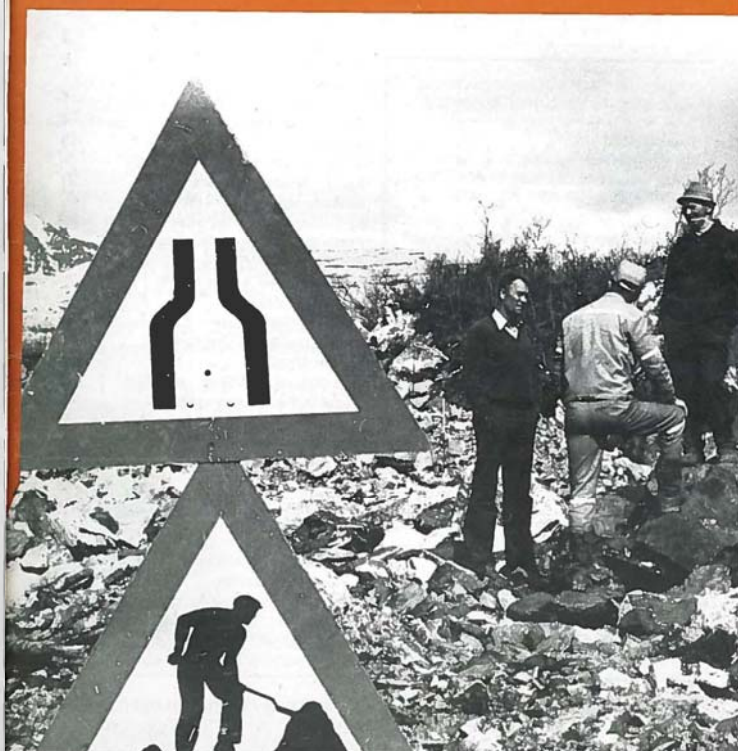
Opplag:
1500 eksemplarer

INNHold	Side
1981 – En ny vri?	3
Skal vi senke bemanningen?	5
Forberedelser til nytt anlegg:	
Aglapsvik–Tennskjær	11
Doble problemer	14
Bløtkake	14
Anleggsprogrammet 1982	15
Karl P. Bruun pensjonist	21
Utlån av vegvesenets kjøretøyer og maskiner til privat bruk	22
Forlengelse av Nord-Norgebanen – Problemer for vegutbyggingen?	24
Tre fjerdedeler av riksvegene har nå fast dekke	26
Bedriftshelsetjenesten	28
Trafikkpedagog – Ny stilling og nye oppgaver	30
Nye glattkjøringsbaner – og fase 2 i førerprøven gjennomføres	32
Operasjon oljegrus 1981	35
Avd. lederen har ordet	38
Redaksjonskontakter	40
Veg-Sport	42
Troms på topp i bilbeltebruk	42
Velferdsmidlene	43
Personal-Nytt	44
Sikr bevis ved trafikkskader	44
Leserundersøkelsen	45
Gammel og ung	47

Fra rv. 84 i Spansdalen. Vegmester og anleggsoppsyn i diskusjon om nyvegen.

Vegsikka

Desember 1981 - Nr. 6 - 13. årgang



1981 - EN NY VRI?

Året 1981 (inklusive høst 1980) vil for oss i vegvesenet i Troms alltid stå som noe helt spesielt fordi:

– brøyting startet for fullt allerede 16. oktober, vinteren var hård, kostbar, og det gikk mere enn 7 måneder fra første brøyting til siste snøskred

– i vår var vi mere enn 7 mill kr ute av kurs hva angår fylkesvegvedlikeholdet, og nesten like galt for riksvegvedlikeholdet. Etter at grusvegvedlikeholdet ble "skrapet til beinet", er vi nu på rett plass (og vel så det) når det gjelder bevilgningsanvendelsen.

– tross dette ble dekkeleggingsprogrammet i store trekk gjennomført, og status ved årets slutt er 75,5 % svart dekke på riksvegene, men bare 27,8 % på fylkesveger.

– vårt øvrige årsprogram innen anleggsvirksomheten er gjennomført, det samme innen vedlikeholdet med unntak av grusvegvedlikeholdet.

– i 1981 ble bevilgningene til fylkesveganlegg bare ca 42 % av hva de var i de beste år (1977, i faste kr)

– bevilgningene til fylkesvegvedlikehold målt i faste kr pr km ble bare 88 % av 1980

– til riksveganlegg opplevde vi en liten tilbakegang, mens riksvegens vedlikehold ble noenlunde opprettholdt.

– altså opplever vi en klar tilbakegang etter jevn og uavbrutt vekst i 60- og 70-åra.

– og dette har naturlig nok ført til at vi fra staten har fått beskjed om full stillingsstopp i adminidtrasjonen, samt at alle stillinger ved ledighet skal vurderes nøye. Dette må kunne gå for vegkontoret, for biltilsynet er det noe mere bekymring.

Det er intet i tiden som tyder på at bevilgningene igjen vil stige. Vi må derfor alle - både inne og ute - innstille oss på trangere tider. Vi må ta dette som en klar utfordring og en uhyre interessant oppgave, nemlig å fortsatt holde et høyt produksjonsnivå både i drift og forvaltning.

Vi har i 1981 i store trekk klart de mål vi satte oss, og vi har tross det ikke samlet overskridelse ved årets utgang. Grovt sett kan vi derfor si at innsatsen har vært bra, og takk for det!

Men la det også være sagt at her synes å være stor forskjell i produktivitet. Tar vi for oss NVP-overslagene, antar at disse er noenlunde riktige siden de er laget av samme avdeling og etter samme "lest", så opplever vi at kostnadene for utført arbeid kan variere i positiv og negativ retning med svært mange millioner!

Med trangere tider må vi legge mer vekt på produktivitetsoppfølging, og der overskridelser kan tilbakeføres til dårlig planlagt og dårlig utført drift, må andre driftsformer vurderes.

For øyeblikket er jeg derfor mest opptatt av at alle i etaten snarest innstiller seg på den nye og uhyre interessante oppgave som er å finne i de trangere tider.

Av spesielle ting i 1981 kan nevnes omlegging av E6 forbi Olsborg. Dette er først tettstedsomlegging på E6, og virkningen av dette kan få stor betydning for kommende oppgaver. Ellers er G/S-veg på Tromsøbrua etter mye forhåndsdiskusjon nå gjennomført på nordre side. Videre har nu E6/Rv6 fått fast dekke gjennom hele Troms (med unntak av en grusflekk i Burfjord), og derfor er stordrift over flere år i Kvænangen avsluttet.

Det er dog summen av mange og mindre oppgaver innen planlegging, drift, administrasjon og biltilsyn som har gitt et anstendig resultat for etaten i 1981 tross vanskelig og kostbar vinter.

Jeg vil særlig trekke fram brøytemannskapene og åpningsmannskapene innsats ved uvær og snøskred vinteren 1981!

Jeg takker alle for god innsats i 1981, og la oss alle ta imot de utfordringer som ligger foran oss. Reduksjonen av arbeidsplasser kan bare holdes i sjakk ved riktige økonomiske disposisjoner både i store og små saker, samt helhjertet innsats fra alle, hver på sitt felt.

Jeg ønsker alle - også våre pensjonister - en god jul og et godt nyttår!

En spesiell hilsen til brøytesjåførene på vegvesenets biler og kontraktørene, som må stå i beredskap eller utføre brøyting i jule- og nyttårshelgen.

4

Fylkesvegvedlikeholdet verst stillet

På fylkesvegvesiden er vinterutgiftene i Troms hele 65 % av årsutgiftene- dette er 31 % høyere enn i et gjennomsnittsfylke. For riksvegene er situasjonen litt bedre- likevel, det går med langt mere om vinteren, enn i et gjennomsnittsfylke. Tallene er et gjennomsnitt for siste 8-års periode.

Forutsetninger for sparetiltak

Det er vegsjef Herleiv Solberg som i et foredrag på vegsjefmøtet i Kirkenes i høst, la fram en nærmere analyse av den økonomiske situasjonen på vegsektoren, spesielt for vedlikeholdets vedkommende. I det samme foredraget pekte Solberg på en rekke tiltak for å dempe kostnadene uten at det skulle gå vesentlig ut over vegstandarden og sikkerheten på vegene.

Men han pekte også på diverse forutsetninger som måtte være tilstede:

- Klare overordnede politiske direktiver som publikum måtte bli gjort kjent med.
- Tiltakene må komme over hele landet.
- Samferdselsutvalg/fylkesting må gi tilslutning for fylkesveger.
- De besparelser som oppnås, må vi få beholde til bruk i vegsektoren for å gjøre vegnettet enda bedre og billigere å vedlikeholde.

FORSLAG TIL SPARETILTAK I VEDLIKEHOLDET

1. **Bemanningsreduksjon** som følge av økt andel av faste dekker på vegnettet. Reduksjonen bør være like stor som reduksjonen i bevilgningen, d.v.s. ca. 20% på fylkesvegvesiden. Dette kan kompenseres ved å sette enda mere av sommeroppgavene ut på anbud f.eks. søppeltømming, krattrydding, ugrasbekjempelse, reparasjon av snøskjermer. Redusert inspeksjon om vinteren av lagbiler motvirkes ved - tilpasning av oppsynets inspeksjonsturer.
- VHF til alle brøytebiler med meldeplikt, også til private kontraktører.
- meldinger fra bussjåfører på vanskelig vegruter.
- meldinger fra fastboende på værharde strøk.
2. **Brøyteordene** forlenges der dette er mulig, kanskje til 35-40 km og med ytterligere reduksjon i nattbrøytingen. For å mestre lengre roder i urolig vær, prioriteres brøyting foran rutegående transporter.
3. **Veghøvelparken** reduseres og det gjennomføres en strengere prioritering av hvilke strekninger som skal vinterhøvels, bruk av dobbel skift i visse perioder. Høvelbruk for å holde god vinterbotn på lavt trafikkerte vegger bør helst ikke forekomme.
4. **Strøsandtjenesten** må være beskjeden og trafikantene informeres om at de må greie seg sjøl.

SKAL VI SENKE BEMANNINGEN?

Kan vi med redusert bemanning, lengre brøyteroder, færre veghøveler, lavere vinterstandard på lite trafikkerte vegger og dermed spare på vedlikeholdskostnadene likevel holde målsettingen om å sørge for sikkerhet - god framkommelighet - regularitet - god kjørek komfort for trafikantene.

Dette er tanker som ble brakt fram på Fellesmøtet 28.9. i år. De vakte både oppsikt og reaksjon på møtet og debatten har også fortsatt rundt på arbeidsplassene etterhvert som protokollen fra møtet ble kjent.

Høvelparken foreslås redusert - her Jens Jensen påtruffet i vår i Gratangen.



5

5. **Snørå**s må vi vise forsiktighet med å rydde til lyse og trygge arbeidsforhold foreligger. Bedre system for forvarsling og stengning. Vegmeldetjenesten må styrkes.

6. **Billig vintervedlikehold** må i enda større grad enn hittil være ledertråden under planleggingen og byggingen av vegene.

Disse tiltakene er nå presentert for fylkets bebilgende myndigheter.

STERKE REAKSJONER

Representantene fra Norsk Arbeidsmandsforbund på Fellesmøtet (hovedtillitsmannsutvalget) tok avstand fra flere punkter i forslaget. Også ute på arbeidsplassene har det kommet fram sterke reaksjoner, både fra oppsynet og tjenestemennene i utedriften ellers.

Odd Martinussen - maskinkjører i Harstaddistriktet og ikke bare det, som medlem av fylkestinget skal han også behandle spørsmålet fra den siden. Han sier:

Vi må ikke stille oss slik at standarden på vedlikeholdet synker. Jeg er redd for at publikum ikke vil forstå at forholdene på vegene ikke blir like gode som nå, vi risikerer en kritikkflom. Selvom vi nå får en større andel faste dekker og at de tradisjonelle vedlikeholdsuppgaver nok minker noe, så får vi jo også stadig nye oppgaver. Har ikke tro på at kontraktbasert søppeltømming f.eks. kan bli tilfredsstillende. En slik kontrakt måtte jo

Store vinterkostnader

Det faktum at vintervedlikeholdsutgiftene pr. km veg er betydelig større i Troms fylke enn i et gjennomsnittsfylke og at det dermed blir forholdsvis lite igjen til barmarksvedlikehold - har vist ikke gjort særlig inntrykk på de bevilgende myndigheter. Ihvertfall kommer vi stadig til kort- ikke minst med siste vinter i frisk erindring.

inneholde krav om tømning bestemte dager. Hva om søppeldunkene innimellom fylles oftere? - Idag tømmes jo også når patruljevognene likevel drar forbi.

Om nå skal vi jo også ha veglyvs diverse steder - nei, jeg tror vi har behov for den bemanningen vi har. Da kan jeg bedre forstå en reduksjon av høvelparken. Vi har kanskje vært for godt vant her i fylket med "pussing" av vegdekket både sommer og vinter og sommeroppgavene minsker jo i takt med økingen av antall km faste dekker. Derimot er jeg mere betenkt på å spare på sandstrøingen, den er i de mange og bratte bakkene vi har her i fylket et viktig ledd i trafikksikkerheten.

Men jeg er jo klar over at vegsjefens utspill har bakgrunn i de for små bevilgningene vedlikeholdet, særlig på fylkesvegvesiden, er blitt til del, som fylkespolitiker ligger det selvsagt et ansvar for dette også på meg, men det er som kjent mange sektorer som slåss om midlene.

Olav Nilsen - vegmester i område 1 har liten tro på en melde-tjeneste basert på yrkessjåfører utenfor etaten. De har sin arbeidsplass på veggen og ønsker naturlig nok en vegbane mest mulig fri for hindringer. Er redd for at den ikke blir objektiv nok, noe han har hatt erfaring for flere ganger etter uttrykk på bakgrunn av slike meldinger. Da tenker han ikke på de private brøytekontraktørene, de har jo allerede en meldeplikt som fungerer relativt bra. Også Nilsen er noe betenkt

6

7

med hensyn til en kontraktbasert søppeltømmertjeneste.

Agnar Kvernmo — anleggs-
mann i Gratangen sier bl.a.
— Lengre brøyteroder, også de i
egen regi og mer bruk av brøyte-
biler i anleggsdriften vil være
med å redusere kostnadene pr.
bil. Men jeg er ikke enig i at hø-
velparken skal reduseres. Vi må
kunne anvende høvelene mere i
anleggsdriften enn vi gjør i dag.
Reduksjonen av høvelparken,
egen maskinpark i det hele, vil
få store ringvirkninger. Hva med
de moderne verkstedene vi har
bygget opp rundt i fylket? Det
kan medføre uante konsekvenser
for bemanningen også der.

Og, jeg reiser spørsmålet, kan
ikke en reduksjon i vegkontorets
administrasjonsapparat også bi-
dra til besparelser? Skal enhver
reduksjon i sysselsettingen gå ut
over arbeidsplassene ute? Vi bør
heller følge opp ordningen med
flytting av arbeidstakerne fra
vedlikehold til anlegg og gjerne
omvendt også når behovet er til-
stede.

Ernst Hansen — vegmester i
område 2 har også studert proto-
kollen fra Fellesmøtet og kom-
met til:

— Synes det legges for ensidig
vekt på vedlikeholdstjenesten når
sparetiltak diskuteres. Vi burde
se hele etaten under ett og la
de innsparinger som måtte følge,
tilflytte der behovet er størst. Føl-
ger vi f.eks. godt nok opp om vi
har overkapasitet ved maskinin-



Ernst Hansen: — Har vi overkapasitet ved maskininnleie?

nleie? Ytterligere konsentrasjon av
anleggsdriften vil kunne utnytte
maskinene ennå bedre.

Troms er vel et av de fylkene
hvor trafikken mest radikalt er
lagt om fra sjø til land, også der
trafikken normalt burde holdt
seg til sjøen. Dette legger et stort
press på oss, særlig når det gjel-
der brøyting. Det må være viktig
for oss å legge forholdene best
mulig tilrette for at folk skal
kunne komme seg til arbeid om
morgenen, minst like bra der det
ikke går rutebusser som ellers.
Private brøytekontraktører har jo
allerede i dag varslingsplikt, men
for disse bør vi heller satse på
mobiltelefon, ikke VHF. En
VHF måtte vi vel demontere i
disse bilene utenom brøyteses-
ongen. Jeg er heller ikke enig
i at reparasjon av snøskjermes
settes bort til andre, dette er jo
et av de få utfyllingsarbeider vi
har for egne folk.

8

var i utgangspunktet klar over at
flere av de tiltak jeg viste til var
upopulære særlig bemannings-
reduksjonen. At ansatte i utedrif-
ten også etterlyser reduksjon i
bemanning på vegkontoret og i
oppsynet er forståelig. Her skal
vi dog være klar over at svært
mye, kanskje det meste av veg-
kontorets oppgaver er *forvalt-
ningsmessige*, det vil bl.a. si at de
er uavhengige av oppgang eller
nedgang i utedriften. Vi vil av
den grunn med det første foreta
en enkel kartlegging av *forvalt-
ningsmessige* og driftsmessige
oppgaver ved vegkontoret. Ned-
gang i oppsyn behøver ikke alltid
å være et direkte resultat av ned-
gang i bemanning, oppsynet kan
jo bl.a. ut fra kvalitetskontroll-
hensyn ha vært for lite - og i
Troms er det lavere enn lands-
gjennomsnitt. Likevell tror jeg at
vi i løpet av 1-2 år vil få inn-
dragning av oppsynsmannsassist-
entstillinger ved ledighet.

Noen synes å ville avlede opp-
merksomheten fra vårt *hoved-
problem*, nemlig fylkets vedlike-
hold, og viser til andre viri som-
hetsområder, f.eks. anlegg, der
sparetiltak har vært vurdert og
gjennomført over flere år.

Det har aldri vært min mening
at yrkessjåfører utenom brøyte-
kontraktører - med unntak av
bussjåfører på enkelte ruter skul-
le gi vegvesenet meldinger. Det
skjer nemlig allerede (bussjå-
fører, og i mange tilfeller med
godt resultat).

Ikke alle brøytekontraktører
behøver å ha VHF-samband, og



Hans Takøy: — Må det alltid gå ut over
vegarbeider-gruppen?

selvfølgelig bare i brøyteses-
ongen.

Jeg forstår som sagt reaksjon-
ene, men vi kan ikke lenger stik-
ke under stolen at vi til "bar-
marksvedlikehold" av fylkesveger
i Troms hvert år taper ca. 14
mill kr i forhold til et gjennoms-
nittfylke - at dette på sikt redu-
serer våre fylkesveger, og at vi må
begynne med å søke etter be-
sparelser på det største utgifts-
område, nemlig vintervedlikehol-
det.

Det beste er selvsagt å få økte
bevilgninger, og vi argumenterer
for dette hvert år. I motsatt
fall må også tjenestemenn innen
vedlikeholdet - som andre i eta-
ten - finne seg i at arbeidsrutinen
og systemet blir vurdert, og
helst delta aktivt og oppbygg-
ende i slik vurdering.

Hans Takøy — verkstedmann
på Finnsnes reagerer også på at
sparetiltak ensidig rettes mot
vedlikeholdet og fortsetter:

— Utviklingen etter krigen har
gitt en drastisk reduksjon av veg-
arbeidergruppen samtidig som
oppsynet prosentvis har økt det
mangedobbelte i forhold. Selv-
sagt er det mange momenter som
er årsak til dette, men en reduk-
sjon av bemanningen ute som nå
er foreslått, må jo bety færre å
administrere og dette må jo også
få følger for oppsynet. Men det
synes ikke som man tenker på en
reduksjon innen den gruppen.
Når det gjelder de store vinter-
kostnadene her i fylket så skyld-

es det vel oss selv. Vi har bygget
oss inn i denne situasjonen og
dette burde politikerne ta konse-
kvensene av. Skal vi redusere vin-
terhøvløvingen på f.eks. lavt trafi-
kerte veger, og det er gjerne ve-
ger i utkantstrøk, da går dette ut
over de trafikantene som har lengst
transportveg, de som fra før bet-
aler de største vegavgiftene.

— Ja, **vegsjef Herleiv Solberg**, kan
vi ikke like godt si opp en opp-
synsmann, en ingeniør og for den
saks skyld også redaktøren for
Vegstikka?

Jeg forstår så godt de bemerk-
ninger som er kommet, for jeg



Edvard Henriksen (til v.) og **Henrik Wiik** synes det periodevis kan være hektisk
nok for å nå over alle oppgavene i vedlikeholdet.

9

FORBEREDELSE TIL NYTT ANLEGG: AGLAPSVIK - TENNSKJÆR

Om fylkesmyndighetene vil så får vi over nyttår start på det ca. 4,6 km
lange vedanlegget som skal binde sammen fylkesvegene som i dag ender
ved Aglapsvik og ved Tennskjær. Som vi har pekt på annet sted i dette
nr. vil vi nok være avhengig av at det tas opp et lån for både å dekke
fylkets andel av sysselsettingsmidler som er stilt i utsikt og for å sikre
en fortsatt drift.

Selvom det følger en viss usik-
kerhet med finansieringen er vi
godt igang med forberedelsene
til driften. For å ta imot syssel-
settingsarbeide må vi ha klar
brakkeleir og transportveg til
angrepspunktene.

En brakkeleir er ingen liten
affære - denne skal ha en kapasit-
et på 18 mann pluss kokke. Det
innebærer at vi fra leire i Sør-
reisa, Larvik og Svanelvplass til-
sammen har flyttet 18 brakker.
Av disse danner 9 brakker ser-



18-manns brakkeleir føres opp . . .

10

11



12

DOBLE PROBLEMER BLØTKAKE

på vegkontoret nå om dagene. Staten har jo forlenget fastsatt normer for hvor mange kvm kontorplass en i lønstrinn 24 skal kunne disponere i forhold til en i lønstrinn 12 f.eks. Og man må heller ikke forveksle kontorstolene.

Men skal det være mykt og dobbelt toalettpapir i 3. etasje hvor gjennomsnittslønstrinnet er et hakk over de som sitter i 2. etasje og som må klare seg med en noe forenklet utgave?

Dette er spørsmål som er reagert kraftig på i 2. etasje og de har også trukket verneombudet inn i sakens anledning. Resultatet ble imidlertid ikke at 2. etasje fikk nytt papir, men 3. etasje et grovt og forenklet -likhet skal det være!

Reaksjonen uteble ikke - den kom fra 3. etasje:

— Dette er imot reglementet, det kreves alltid gjenparter av alt vi gjør!

er ikke hverdagskost for folk flest, heller ikke for vegvesenets tjenestemenn. Og med bløtkaker følger også gjerne godord - heller ikke hverdagskost i etaten - de har vel mer en tendens til ikke å ta seg ut på trykk når utålmodige og tankeløse trafikanter er på farten.

Men i Gratangen skjedde det nylig - anleggsfolkene på Tjuvs-kjær-Årsteinstraumen mottok følgende hyggelige hilsen:

“Til vegarbeidsgjengen v/lvar Bjerkheim.

Tross mange svinger - TAKK FOR GOD VEG - venter på fortsettelsen.

Hilsen Olga og Dybwad Hansen” og de nøyde seg ikke bare med denne hilsenen - en stor bløtkake fulgte.

Og vi vil gjerne slutte oss til “Vegarbeidsgjengen” som sender Olga og Dybwad Hansen sin hjerteligste takk - noe slikt som dette hadde de ikke opplevd før.

VICESESJONER inklusiv bolig og bekvemmeligheter for kokke, mens de øvrige 9 er soveromsbrakker hver med 2 rom.

Det er forutsatt underbringelse av 14 sysselsettingsarbeidere og 4 av våre faste folk, altså fullt belegg isåfremt ingen bor så høvelig at de kan dra hjem hver dag.

Foruten oppsett av brakkeleir skal det sørges for tilkopling til strøm, vann og også anordnes avløp. Anleggsarbeidene ødelegger vannforsyningen for en av gårdene og nytt vannanlegg påkostes av anlegget og det er dette som også brakkeleiren får nytte godt av.

Men etablering av en brakkeleir koster - denne anslagsvis ca. 100.000 kroner.

I forberedelsene inngår også bygging av en transportveg eller pilotveg som slike også kalles.

Hensikten er å kunne nå relativt lett fram med utstyret til anleggslinjen. Denne er omlag 200 meter lang, nokså bratt, et stigningsforhold på 1:4.

Utgiftene med denne pilotvegen vil løpe opp i ca. 35.000 kroner.

←
Pilotvegen tar form . . .



. . . med Asle Åsmo som montør.

ANLEGGPROGRAMMET 1982

Under forutsetning av at Stortinget ikke endrer forslaget, vil det for 1982 bli bevilget 114,6 mill kroner til riksvegutbyggingen her i fylket. Til fylkesveganlegg vil fylkestinget få seg forelagt et forslag om å bevilge 25,3 mill kroner - dette er atskillig mindre enn for inneværende år, men for å bøte på dette arbeides det med muligheten til å låne 10 mill til vegformål.

Totalt vil vi altså kunne oppnå noenlunde samme antall anleggskroner som inneværende år, men prisstigningen tatt i betraktning vil vi også neste år få en nedgang i bevilgningen. Likevel regner vi med å holde sysselsettingen i anleggssektoren.

RISKVEGANLEGG

Det er for 1982 ikke bevilget noe til ekstraordinær sysselsetting. Av bevilgningen på kr 114,6 mill er satt av 1,0 mill til disposisjon for grunnerverv i vegruter som ennå ikke er tatt opp til bevilgning. Resten av anleggsbevilgningen forutsettes brukt slik:

E-6/rv. 6 Nordland gr. - Finnmark gr. 19,0 mill

De største arbeidene på denne vegruten vil foregå i hp 10 mellom Krogseng bru og Solli i Målselv. Det gjelder her omleggingen forbi Olsborg sentrum og vi får også ny linje fra Målselv bru og forbi Buktamo vegkryss. Vi regner med at hele denne parsellen kan tas i bruk i løpet av 1982.

I Nord-Troms skal utbedringen på hp 14 mellom Broen og Olderbakken gjøres ferdig og videre skal foretas enkel utbedring i hp 15 Olderbakken - Skibotn.

En mindre omlegging ved Tverelv på Kvænanngsfjellet i hp 26 vurderes også - her er imidlertid ikke planløsningen helt klar.

E78 Nordkjosbotn - Tromsø 5,0 mill

Det gjenstår noe restarbeider på hp 06 mellom Solligården og Tromsøbrua. Ellers står vi klar til å starte på neste parsell, Solligården - Nordberg.

Rv. 83 Tjeldsund bru - Harstad 5,0 mill

Arbeidene på denne vegruten konsentrerer seg om hp 03 Harsadbotn - Harstad sentrum. Planutvidelser som et overbygg ved Harsadbotn Yrkeskole samt støyskjerm, har økt kostnadene ved dette anlegget.

Grunnervervet er ikke fullført og i tillegg har vi fått en reguleringsendring som ved klager kan trekke ut godkjenning et halvt års tid.

Vi har muligheten til å kunne bruke mere enn årets bevilgning på anlegget, men likevel er vel utsikten til trafikkåpning i 1982 liten.

Rv 91 Olderdalen - Fagernes 2,0 mill

Dette er et nytt anlegg og midlene skal anvendes på hp 05 Breivikeidet - Fagernes. Arbeidene i 1982 vil omfatte omlegging av svingene opp fra E-78 ved Fagernes i en lengde av ca. 1 km.

Rv 824 Breistrand - Nordland gr. 4,4 mill

Det er sluttbevilgning og vi regner med å kunne fullføre anlegget i 1982.



Fortsatt arbeider på anlegget Tjuvskjær - Årsteinstraumen, her fra sist vinter.

16

Rv 825 Hilleshamn - Storfossen 12,0 mill

Hoveddriften blir også neste år langs den gamle delen av vegruten, nemlig i hp 05 mellom Tjuvskjær og Årsteinstraumen. Disse arbeidene som også omfatter delvis omlegging vil ennå pågå et par år framover før vi er ferdig. Et par av millionene vil gå med til å dekke inneværende års overskridelse, men likevel regner vi med at det også blir satt igang arbeider på hp 04 Hilleshamn - Tjuvskjær. I første omgang dreier det seg her om fjellarbeider.

Rv 850 Harstad - Langvassbukt 5,0 mill

Parsellen Gåre - Straumen regner vi med å kunne fullføre neste år, mens parsellen videre av hp 03 fram til Refnes vil bli påbegynt. Her vil vi gjøre et hopp fram til Refnes og arbeide oss "tilbake". også på hp 03 Gåre-Refnes har vi fått en kostnadsøkning og det skyldes betydelige større masseflyttinger enn først antatt.

Rv 852 Elvevoll - Brøstadbotn 3,0 mill

Et nytt anlegg. Den 3,6 km lange vegruten forutsettes utbedret over en to-års periode. En parsell ved Brøstadbotn vil bli omlagt. I 1982 inngår bl.a. bygging av ny Brattbakken bru.

Rv 856 Finnfordeidet - Fredheim 5,0 mill

Det dreier seg om fortsatte arbeider med forsterkning og dekkelegging. Når året 1982 eber ut, regner vi med at det bare er dekkelegging på de siste 5 km som gjenstår av anlegget.

Rv 860 Islandsbotn - Stongslandseidet 4,0 mill

Midlene skal nyttes i hp 02 Lillevassmyr - Kampevoll hvor det bl.a. vil dreie seg om omlegging av vegen gjennom Vesterfjellgrenda. En viss mulighet for at den 1,6 km lange nye vegen kan bli kjørbær i 1982, er tilstede.

Rv 861 Silsand - Mefjordbotn 8,0 mill

Utbedringen i hp 01 Silsand - Gibostad følger eksisterende veg-

linje med unntak av noen mindre justeringer. Arbeidene i 1982 vil i hovedsak foregå på en 5 km strekning mellom Lanes og Gibostad og kan muligens også bli dekklagt.



Ivar Engen kan nok stake seg ut nye arbeidsoppgaver.

Rv 862 Tromsø - Kvaløysletta 3,0 mill

Her opparbeides ny veg i hp 02 Breivika - Giæverbukta, lengde 3,2 km. Vi regner med å ha denne parsellen i kjørbær stand i løpet av 1982.

Rv 862 Kvaløysletta - Bakkejord bru 2,0 mill

Hp 09 Eidskjosen - Larseng blir fullført i år, bevilgningen neste år går i sin helhet til å dekke overskridelsen.

Rv 863 Kvaløysletta - Hansnes 4,0 mill

Arbeidene i hp 01 Kvaløysletta - Futrikelv fortsetter. Plan- og grunnvervsituasjonen har umuliggjort å drive sammenhengende fra en side.

Rv 866 Langslett - Skjervøy 3,5 mill

Her starter nytt anlegg i hp 01 mellom Langslett og Bukta (Bakkeby). Utbedringen følger stort sett den gamle linjen og vi begynner ved Langslett.

Rv 868 Oteren - Lyngseidet 20,0 mill

Det er Pollfjelltunnelen det her gjelder. Vi fortsetter arbeidene fra begge sider med 2x 2 skift. Det kan ventes gjennomslag en gang etter sommerferien i 1982.

Spesielle trafiksikkerhets- og miljøtiltak 8,7 mill

Hele det budsjetterte beløp var forutsatt anvendt til bygging

av søndre fortau på Tromsbrua. Nå synes disse arbeidene å bli noe mindre kostbare enn først beregnet.

Det er derfor duket til å bruke besparelsene på denne posten til videre utbygging av gang- og sykkelvegen mellom Storslett og Sørkjosen i Nordreisa. Inneværende år gjorde vi ferdig strekningen mellom Flomstad og Storslett.

FYLKESVEGANLEGG

Sekkepostbevilgningene til faste dekker, mindre vegutbedringer, ombygging av bruer og gang-/sykkelveger er nå tatt ut av budsjettet. Tiltakene som hittil har vært gjennomført for midler på disse postene, vil heretter være henvist til de enkelte navngitte prosjekt.

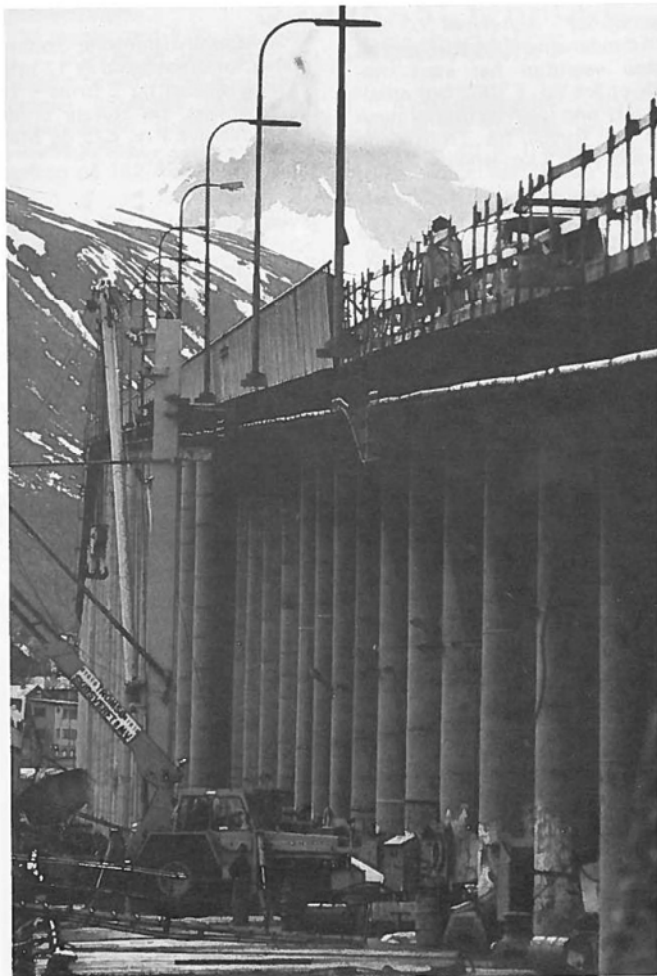
Bevilgningen for 1982 kr 24,2 mill vil etter forslaget bli nyttel slik:

Svanelvplass - Grunnfarnes 4,3 mill

Dette er sluttbevilgning til anlegget og beløpet forutsettes brukt på parsellen Sifjordbotn - Medby. Gjennom Sifjordgrenda går planløsningen på ny linje på oversiden av bebyggelsen. Her må imidlertid kommunen først gjøre ferdig et nytt vannverk.

Veg til Husøy 9,0 mill

Vi regner med gjennomslag i Riven tunnel i løpet av januar måned og det er gode utsikter til å gjøre hele anlegget kjørbært i 1982.



Det blir fortausbygging på Tromsøbrua også i 1982 - her fra arbeidene i år.

17

Gisundbrua - Bjorelvnes 3,0 mill

Arbeidene med utbedringen på denne vegruten har vært innstilt et års tid. I 1982 blir arbeidet tatt opp igjen og utbedringen skal nå foregå fra Trollvik og sydover i ca. 3 km lengde.

Fagertun - Kistefoss 2,3 mill

Det gjenstår utbedringer av ca 4 km og denne strekningen ventes fullført i 1982.

Høgda - Grunnvassbotn 1,7 mill

Denne vegparsellen ventes ferdig neste år etterat den delvis har fått en ny veglinje.

Skøelv - Larvik 3,9 mill

Etterat Bjørgatunnelen ble gjort kjørbart, kunne vi sette trafikk på anlegget i høst. Foruten noe restarbeid i tunnelen, er det utbedring av parsellen Skøelv - Håkjerringnes som gjenstår. Disse regner vi med å kunne utføre over en 2-års periode.

Arbeider for lånemidler?

Det er gitt signaler om at fylket vurderer å tilføre vegbudsjettet lånemidler i 1982 og det er snakk om 10 mill kroner.

Disse tenkes brukt slik:

Tromsdalen - Kroken, 2,5 mill
fortsatt ombygging/utbedring og
Kasfjord - Borkenes, 2,5 mill.
På sistnevnte anlegg forutsettes beløpet brukt mellom Trastad og Elde.

Resten, 5,0 mill og dessuten 1,1 mill av sysselsettingsmidler skal nyttes til oppstart på nyanlegget Aglapsvik - Tennskjær i Lenvik.

20

Bruer

Anleggsbevilgningene rommer planer for ombygging av 12 bruer i riksveganlegg og 2 bruer i fylkesveganlegg. De største bruene er Dudalselva i rv. 825 og Brattbakken i rv. 852.



Trond Fosshaug kan se fram til å få gjort ferdig anlegget Høgda - Grunnvassbotn.

Sysselsettingen

Vi regner med å ha 142 mann og 7 kokker av egen styrke i anleggsarbeider neste år. I tillegg kommer antakelig 14 mann i ekstraordinær sysselsetting på fylkesveganlegg. Den ordinære styrken på 142 mann vil vi finne slik:

Oppsynsmann Jørgensen/Høyvåg 20 mann

Oppsynsmann Markussen 5 mann
Oppsynsmann Skogstad/Bjerkeheim 16 mann

Oppsynsmann Øvergård 8 mann

Oppsynsmann Angell 18 mann

Oppsynsmann Theodorsen/Bar-ski 14 mann

Oppsynsmann Jensen 8 mann

Oppsynsmann Berglund 5 mann

Oppsynsmann Hevnskjel 21 mann

Oppsynsmann Nilsen/Hole 22 mann

Oppsynsmann Hansen 5 mann

KARL P. BRUUN PENSJONIST

Avdelingsingeniør Karl P. Bruun har trukket seg tilbake. Det ble 40 år i vegvesenet og i disse årene har Bruun rukket å sette spor etter seg innen de fleste sektorer i etaten. Det er ikke få vegger her i fylket som Bruun har vært med i planleggingen av - Bruun og stikningsstengene hørte liksom sammen.

De senere år var Bruun knyttet til vedlikeholdet som distriktleder.

Forleden var personalet ved vegkontoret samlet i kantinen og gav han behørig hyldest og ønske om en god pensjonisttilværelse.

Bruun og frue Edith under skipsklokken til Veg-båten, som han var flittig bruker av. Foto: Oddvar Nilsen



21

UTLÅN AV VEGVESENETS KJØRE- TØYER OG MASKINER TIL PRIVAT BRUK

Det er bare i helt spesielle tilfelle vegsjefen kan dispensere fra bestemmelsen om at vegvesenets motorvogner bare må nyttes i tjenestlige øyemed. Og hvis det skjer skal brukerne betale de leiesatser som er fastsatt av Vegdirektoratet og en utleie skal fortrinnsvis skje med fører.

Fra tid til annen oppleves at tjenestemenn ber om å få låne en av vegvesenets kjøretøyer eller maskiner til private formål.

I utgangspunktet kan spørsmålet synes å avhenge av de foretattes godvilje eller vrangvilje. Men så enkel er ikke problemstillingen. Man må alltid ha for øye at også under privat bruk av statens kjøretøyer kan trafikkuhell inntreffe. Man kan ved kollisjon påføre en motpart alvorlige personskader og materielle skader, og likeledes påføre vegvesenets kjøretøyer store skader.

Hvem er så ansvarlig for slike skader?

Erstatningsrettslig er det kjøretøyet eier - vegvesenet.

Vegvesenet kan søke regress hos låntakeren, særlig hvis uhellet skyldes uaksomhet fra dennes side. Men i de ferreste tilfeller vil låntakeren ha økonomisk evne til å bære skaden.

Det første bud fra vegsjefen

Utleie av biler og maskiner til ansatte må helst skje med fører!

22



til alle som disponerer over vegvesenets maskinpark må derfor være:

Vær ytterst varsom med å låne ut vegvesenets biler og maskiner til private formål.

I denne henstilling ikke et kategorisk forbud mot utlån. Men når det er sagt, må vegsjefen innskjerpe Vegdirektoratets fastsatte regler på dette område.

Disse regler er sålydende:

"BESTEMMELSER OM BRUK AV VEGVESENETS MOTORVOGNER OG ARBEIDSMASKINER SOM DRIVES FRAM MED MOTOR.

§ 1

Statens motorvogner er anskaffet til bruk ved utførelse av tjenestlige oppdrag og må bare nyttes i tjenestlige øyemed. De må ikke utleies eller på annen måte disponeres til privat kjøring.

Vedkommende etat (institusjon) kan likevel i helt spesielle tilfelle dispensere fra denne bestemmelse når det av hensyn til tjenesten eller tjenestemennenes velferd er nødvendig. Vedkommende bruker skal da refundere statens utgifter etter laveste sats for bruk av egen mindre bil (motorsykkel) i reiseregulativets § 9.

Kjøring mellom bopel og arbeidssted samt kjøring på søn- og helligdager kan normalt bare for etas dersom kjøringen inngår som ledd i tjenestereise/-oppdrag.

Tilføyelse for vegvesenet:

Privat bruk

Det vises til § 1, 2. ledd i alminnelige bestemmelser. I presiseres at det bare er i helt spesielle tilfelle at vegsjefen kan dispensere fra bestemmelsen § 1, 1. ledd. Brukerne skal i felle refundere utgiftene i lastebiler og arbeidsmaskiner til de til enhver tid gjelden leiesatser fastsatt av Vegdirektoratet. For person- og varebil skal refusjon skje som fastsatt de alminnelige bestemmelser § 2. ledd 2. punktum.

På grunnlag av disse bestemmelser finner vegsjefen det mer korrekt, at istedenfor direkte utlån av en enkel bil eller maskin, utføres det konkrete arbeidet som et oppdrag for vegvesenet til de leiepriser som fastsatt for vedkommende bil, maskin, fortrinnsvis inklusiv fører. Det er en forutsetning for slike private oppdrag ikke gå ut over den ordinære tjeneste.

23

FORLENGELSE AV NORD-NORGE- BANEN - PROBLEMER FOR VEGUT- BYGGINGEN?

Lavere sysselsetting innen vegsektoren - lavere anleggsvirksomhet på riksvegene - ubetydelig øking i tillatt akseltrykk - flere trafikkulykker - med andre ord, fortsatt mange uløste vegoppgaver i Nord-Norge. Dette er en konklusjon Vegdirektoratet har trukket dersom en forlengelse av Nord-Norgebanen skal dekket innenfor budsjettet til riksveganleggene.

Vegdirektoratet har gjort disse betraktningene på bakgrunn av Ribu-utvalgets innstilling. Vurderingen er videre basert på at det i en 10-års periode årlig overføres omkring 30% av samtlige fylkers investeringsbudsjett.

Fram til 1995 vil det være behov for ca. 7 milliarder kroner til vegsektoren her i landet. Det er klart at årlige reduksjoner på mellom en fjerdedel og en tredjedel av dagens bevilgningsnivå, vil gjøre temmelig store utslag på riksvegsektoren. For Troms fylke utgjør dette anslagsvis 260 millioner 1980-kroner.

I 1986 vil vi i Troms ha uløste riksvegoppgaver for 1,9 milliarder kroner. Med uendrede vegplanrammer regnes halvparten av disse oppgavene løst i 10-års perioden 1986-95 uten innblanding av en forlengelse av Nord-Norgebanen.

Baneforlengelse - bedre transportmuligheter

Nå er det jo også sterke argu-

menter for bygging av jernbane fra Fauske til Narvik videre til Harstad og Tromsø. Det hevdes at den vil gi en radikal forbedring av transportmulighetene mellom vekstområdene i Nord-Norge og de sentrale deler av landet. De lange tidsavstander som til nå har vært de største hindringer for industriell og annen økonomisk vekst i landsdelen, vil innkortes betydelig.

Veg/jernbane konkurrenter om milliardene

Det er pekt på at en jernbaneutbygging i nord vil tappe Samferdselsbudsjettet i en størrelsesorden tilsvarende full anleggsstopp i 10 år på riksveger i de 4 nordligste fylkene.

Fra politisk hold, spesielt i fylkene Nordland og Troms, forutsetter man at midlene til forlengelsen av Nord-Norgebanen må tas fra annet hold og ikke sette vegutbyggingen tilbake. Og de hevder at det er ingen lovregel

som sier at Samferdselsbudsjettet skal være en bestemt prosentdel av det samlede statsbudsjett, med andre ord, også andre sektorer bør være med å betale.

Da jernbaneutbyggingen i Syd-Norge i sin tid gikk for fullt var det vel egentlig ingen som så den som en konkurrent til vegutbyggingen - generelt er jo også vegutbyggingen kommet lengere i strøk som også kan skilte med jernbane. Og det er de som hevder - og kanskje med rette - hvor var alle bekymringene for vegbudsjettet (i nord f.eks.) da byggingen av ny sentralbanestasjon i Oslo ble vedtatt - et byggeprosjekt som førte ikke så lite med seg av omlegginger og fornyelser av linjenettet i Osloområdet. Det prosjektet var (og er fortsatt) ingen billig fornøyelse -

til nyttår gjenstår fortsatt milliarder kroner å bevilge. Kert nødvendig - men noen eksjoner gjøres nok.

Sysselsettingen på vegene i fare?

Ifølge de beregninger Vegektoratet har gjort, vil sysselsettingen i vegvesenet reduseres i 1200 mann - og det kan man forstå hvis vegbudsjettet ska duseres så drastisk som anty. Imidlertid vil vel sysselsett en totalt ikke stå i fare, i endel arbeidsplasser forsk over til jernbaneanlegg og d administrasjon - hvis vi ser generelt på dette.

Men for de som arbeider i vesenet og liker seg der, er en situasjon ingen lykkelig løsnir

Vil bilistene møte slike krysshindri i Troms?



TRE FJERDEDELER AV RIKSVEGENE HAR NÅ FAST DEKKE

Etter årets dekkeleggingssesong har nå 75 prosent av riksvegene og 28 prosent av fylkesvegene i Troms fast dekke. Det ble lagt ialt 290 km dekke - noe mindre enn i fjor.



Foto: Svein Liland

Produksjonen i Rognmoen er slutt - Paul Jernberg stopper maskineriet.

I fjor satte vi rekord i dekkelegging. Med den kostbare vinteren vi hadde bak oss i år, kunne vi ikke regne med å nå de samme lengder i år - det ble nærmere 65 km kortere.

Men vi har da i alt kvittet oss med 120 km grus-riksveger og 43 km slike fylkesveger. Øvrig dekkelegging gjaldt fornyelser av dekker og erstatning av tidligere

veger med fast dekke i forbindelse med omlegginger. Det ble også lagt dekke på 3,5 km gang- og sykkelveger.

Rognmoen størst i år

Oljegrusproduksjonen har vært størst i Rognmoen - et lite hakk foran Tyttebærvik. Disse to produksjonsstedene opererer forøvrig med samme oljegrusverk.

Produksjonen i Rognmoen ble i startfasen hindret noe grunnet snø og tele i grushaugen. Men med smidighet ved flytting av mannskaper, stokking av ferieavviklingen klarte vi å gjennomføre produksjonsprogrammet - det ble 28500 tonn oljegrus.

Omfattende flytteprosess

Oljegrusproduksjonen i Tyttebærvik er avhengig av det samme oljegrusverket som i Rognmoen. På grunn av forsinkelser i Rognmoen maktet vi ikke å flytte verket til ferien som planlagt - det ble flytting etter ferien.

Og en slik flytting er en affære, men mannskapene nå god erfaring så det går g unna. Men det tar sin tid - blar verk, tørketrommel, filter, transportband, powerscreen, s mater, silo, kompresse, s brakke, redskapskus og o andre ting - det er klart at de er ikke gjort i en vending.

Flyttesjauen tok 7 la dager!

Det er stort sett samme m skap som står for nedriggingen oppriggingen på nytt produksj ssted - her Tyttebærvik.



Endelig på plass og klar for avgang til Tyttebærvik. Foto: Svein Lila

Av Lisa Sundstrøm

Anleggsvirksomhet med over 200 ansatte skal i følge arbeidsmiljøloven etablere bedriftshelsetjeneste snarest. Dette stiller i sterk kontrast til den generelle legemangel i fylket og til stillingsstoppen vi nå har i etaten. Ansettelse av helsepersonell skal konkurrere med øvrige stillingsgrupper og for 1982 har vi null nye stillinger.

Bedriftshelsetjenesten i vegvesenet skal altså styrkes. Hittil har bedriftslegeundersøkelsene ute i distriktet vært basert på en velvillig ordning med distriktslegekontorene.

Men på grunn av bemanningen ved legekantorene rundt i fylket har distriktslegene begrenset kapasitet til å påta seg bedriftslegekontroll. Ut fra de vanskeligheter som etter hvert gjør seg gjeldende på dette området har AMU (arbeidsmiljøutvalget) sammen med vegadministrasjonen arbeidet med saken og kommet fram med to alternativer.

1. Ansettelse av eget helsepersonell med 1 lege og 1 sykepleier.
2. Etablering av regionvise ordninger.

Antall ansatte i vegvesenet i Troms er ca 670 personer. Dette er noe i underkant av det en lege kan dekke, til tross for den store geografiske spredning. Ut fra alt.1 er det tenkt på en løsning i samarbeid med andre større stats-etater, så som Tele/Postverk.

Alternativ II innebærer en avtale med en fast lege i hver region, basert på en lege med assistanse av en sykepleier på regionbasis (deltid). En slik ordning kan eventuelt tilknyttes etablerte kommunale bedriftslegeordning

ger. Vi har tenkt at det ville være rasjonelt ved at fylket ble delt i 6 regioner. Dersom vi velger en slik ordning er vi imidlertid redd for at legemangel skal slå ut i en temmelig ulik service overfor de ansatte. Enkelte regioner må vi regne med periodevis kan bli uten bedriftslegedekning. Det er derfor enighet i vegadministrasjonen om at bedriftshelsetjen-

esten i Troms bør løses etter

I forbindelse med bedriftshelsetjenesten i de enkelte fylker har bedriftsoverlege Roald Adelsteen Jensen i høst vært på faring ved alle vegstasjoner i fylket samt vegkontoret og tilsynet. Han deltok også i AMU møte 9/9 og orienterte om planene for gjennomføringen av bedriftshelsetjenesten i vegvesenet.

Adelsteen Jensen er ansettelse som bedriftsoverlege for Stat vegvesen. Hans oppgaver er første rekke å innføre et effektivt helsesystem i fylkene, skal tilfredsstille lovgivning på dag, nemlig arbeidsmiljøet.

Bedriftshelsetjenestens oppgaver skal være å foreta undersøkelser for å se på arbeidsmiljøet samt rådgivning og veiledning. Sykefraværet skal også reduseres og være gjenstand for vurdering.

Men det legges også vekt på målrettet undersøkelse ved sjeldne sykdommer, samt oppfølging i arbeidet dersom arbeidet har fått redusert arbeidsevne. Ellers skal det foretas helseundersøkelser ved ansettelse og ved de forskjellige alderstrinn.

Den ordningen som vi i tillegg har med distriktslegene vil bli opprettholdt inntil en permanent bedriftshelsetjeneste er kommet i stand.

Op når kommer den?



Overlege Roald Adelsteen-Jensen (t.v.) på arbeidsplassbesøk sammen med vernelederen.

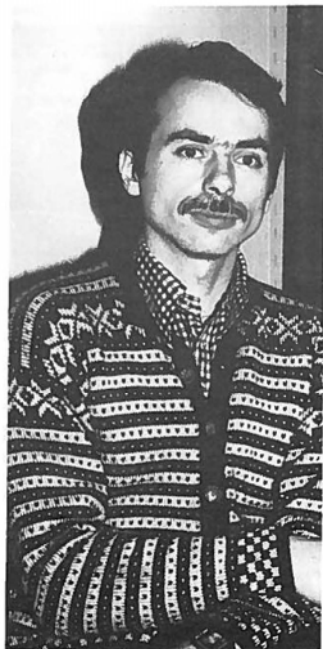
TRAFIKKPEDAGOG - NY STILLING OG NYE OPPGAVER

De fleste vegkontor i landet har nå tilsatt trafikkpedagoger. I sommer begynte Kjell Bjørnar Nibe hos oss.

Trafikkpedagoger er en helt ny stillingsgruppe innen biltilsynet og vegvesenet. Hovedhensikten med opprettelsen av disse stillingene er å styrke biltilsynets innsats innenfor trafikk-opplæringen. Biltilsynet vil nå engasjere seg sterkere på denne delen av virksomheten i arbeidet for økt trafiksikkerhet.

Nærmere bestemt er det meningen at pedagogene i samarbeid med biltilsynets personell skal drive tilsyn med kjøreskolene - samarbeide med det offentlige skoleverk for å styrke trafikkopplæringen i skolen - styrke biltilsynets eget personell gjennom innsamling og bearbeidelse av kunnskap og data - generell saksbehandling for biltilsynssjefen - generell trafiksikkerhetsarbeid.

Kjell Bjørnar Nibe har nå i likhet med biltilsynssjef Odd Halvorsen flyttet fra biltilsynets stasjon i



Trafikkopplæringen i skolene skal styrkes.

Tromsø til vegkontorets lokaler i Skippergata.

Nibe er opprinnelig fra Tromsø, men har bodd flere år i Harstad. Han er 32 år og cand.mag. i skoleforskning. Han har flere års erfaring fra skoleverket bak seg. - Nibe, hvordan vil du prioritere disse oppgavene her i fylket? - Et veldig viktig spørsmål er hvordan man med læring kan redusere ulykker. Det er nødvendig i undervisningsøyemed å få fram et korrekt bilde av risiko i trafikken. Dette synes ikke å være tilfelle i dag. Det legges for lite vekt på kjøring med utvidet forutseenhet. Mentalt må man forestille seg trafikkbilde lenger enn øye ser.

Ved å lage en systematisk analyse over teoretiske besvarelser

ved førerprøver og kjøreskotentamener kan vi finne ut hvordan de største huller i undervisning ligger. Da vil vi også vite hvordan det kan satses optimalt og hvordan det kan fires på. Fase 2 - oppplæringen er et eksempel på dette.

Ellers vil vi også se til at kjøreskolene i undervisningen hold minstestandarden i henhold til trafikkforskriftene.

Vi har flere direkte og indirekte kanaler som kan kontrollere dette.

Det er også viktig at barn og ungdom så tidlig som mulig får trafikkundervisning. Holdning skapes lettest i unge år. Vi har gått ut til skolene og står gjerne til rådighet som faglig ressurs og initiativtaker når det gjelder trafikkundervisning.

-OG FASE 2 I FØRERPRØVEN GJENNOMFØRES

Norge er det eneste land i verden som driver med glattkjøringskurs og når glattkjøringsbanene på Setermoen og i Bogen åpnes i januar kan fase 2 i føreropplæringen slik førerkortprøven forutsetter gjennomføres for alle som er bosatt i Troms fylke.

Ut fra de retningslinjer som er gitt fra Vegdirektoratet er det nå ingen i dette fylket som kan gis fritak for opplæring og øvelse i glattkjøring. Betingelsen for et fritak, er at kjøretiden fra bosted til glattkjøringsbanen overstiger 2 1/2 time. Over nyttår åpnes banene på Setermoen og i Bogen og da er det ingen områder i fylket som ligger slik til at man ikke kan nå en bane innen 2 1/2 time. Fra før har vi jo glattkjøringsbane i Tromsø, og på Storslett er i påvente av et permanent anlegg, elveisen tatt i bruk. Den siste banen kan naturlig nok nyttes bare halve året.

- Glattkjøringsbanene i Bogen og utnyttelse av denne er vel et praktisk utslag av samarbeid over fylkesgrensen, vi spør avdelingeningenør Kristian Lind ved Biltilsynet i Harstad.

- Det må man vel kunne si. Banen skal jo dekke behovet innenfor biltilsynsdistriktene Harstad og Narvik. Disse distriktene er omtrent like store i denne sammenheng.

32

- Hvor mange kommer til å bruke denne banen?

- Prognosene viser at vi kan vente at ca 2000 elever fra Harstad-distriktet og like mange fra Narvik skal gjennom glattkjøringskurs i førstegangsopplæringen og omtrent det samme antall i fase 2. Dette er de obligatoriske kursene, vi håper imidlertid at det blir ledig kapasitet slik at det kan gis tilbud til frivillige kurs til de som måtte ønske det.

- Er kjørelærerne godt forberedt?

- I Harstad er det for tiden 6 kjørelærere som har kompetanse for fase 2 og ytterligere 5 skal gjennom et kurs i høst. Da regner vi med at behovet i dette distriktet er dekket. Det skal forøvrig arrangeres et perfektioneringskurs i desember for lærerpersonell både på banen på Setermoen og i Bogen før åpningen, så alt i alt er nok kjøreskolene godt forberedt. Dette kurset ledes forøvrig av stasjonssjef Tor Skreppvin, Mo i Rana.

- Er øvelseskjøring på glattkjøringsbanene realistiske nok?

realistiske sett ut fra de problemer en bilist kan støte på. Her på Langnes kan f.eks. takling av en skrens ikke gjøres naturlig. Større hastighet enn 40-50 km/t er ikke å anbefale. Da er muligheten for utforkjøring for stor. Vi kjører jo vanligvis fortere på landevegen.

Likevel, glattkjøringsopplæringen vil nok hjelpe på trafikkerferdigheten og endel av startproblemer med banene kan nok rettes på ettervert. Forøvrig er det stor interesse for vår trafikkopplæring. Vi er det eneste land i verden som driver med glatt- og mørkekjøringskurs.

Interessen er stor også utenfor landets grenser.



Bogenbanen som åpner over nyttår.

- Det er reist seg en viss kritikk mot at man på banene må operere med hastigheter som neppe overstiger 60 km/time, mens man på veien ofte har en annen virkelighet. Videre at man på enkelte baner har for kort akselasjonsfelt slik at skrenssituasjoner må lages kunstig ved hurtig oppbremsing, noe ikke alle elever mestrer like godt, sier Lind slutt.

På glattkjøringsbanen på Langnes i Tromsø fant vi Stein Olsen sammen med 3 andre fra Trafikk-lærerskolen i ferd med å gi 26 kjøreskolelærere fra Troms og Finnmark kompetanse i glattkjøringsundervisning.

Kurset tok blant annet for seg bakgrunnsstoff for opplæringsordningen, trafikkpsykologi, analyse av ulykkesårsaker på bakgrunn av forskningsresultater, motivering og holdning for bedre trafikkkultur.



Stein Olsen - Norge eneste land med glattkjøringsopplæring.



Kristian Lind - håper Bogen-ban kan ha kapasitet til tilbud også over de obligatoriske.

Hovedsakelig mest teori, men de av dagene ble viet til undervisning på glattkjøringsbanen i Langnes.

Kjøreskolelærere som nå skilte 4 timer teori og 4 timer øvelseskjøring i glattkjøring for hver elev fikk prøve sine undervisningskunnskaper. 12 fra 2-elever fra distriktet fikk gjennomføre opplæring denne dagen i anledning kurset.

Stein Olsen sier:

- Vi har nå holdt 30 slike kurs rundt om i fylkene. Av ca 180 kjøreskolelærere i landet har 75 gjennomgått kurset. Selv om kurset er kort har vi stor tro på opplæringen. Alle kjøreskolelærere må ta kurset før de blir godkjent for elevundervisning.

Glattkjøringsbanene er ikke utbygd tilstrekkelig ennå. Oslo, Stavanger og Bergen har inge

OPERASJON OLJEGRUS 1981

HVA LÆRTE VI?

KAN VI GJØRE DET BEDRE?

Av driftsjef Bjørn Stensli

Mens oljegrusen fra produksjonsstedene Tyttebærvik, Høgeggja og Bakken synes å ha gitt gode dekker, har resultatene med masser fra Rønmoen, i enkelte tilfeller vært oppsiktsvekkende dårlig

Dette kom fram på et diskusjonsmøte på Volla Gjestestue den 20. oktober 1981, der de aller fleste ledd i egen olje-grusproduksjon var representert.

PRODUKSJONEN

Vi må ta de nødvendige forholdsregler for å unngå liknende tilfelle som vi opplevde i Rossefjord.

a) Grusproduksjonen må legges opp slik at vi ikke får for mye snø og tele i gruslagrene.

b) Rågrusen undersøkes grundig på forhånd, og produksjonen planlegges slik at vi skal være sikret riktig gruskvalitet etter knusing og eventuell utharving av finstoff.

c) Under produksjonen tas kornfordelingsprøver regelmessig,

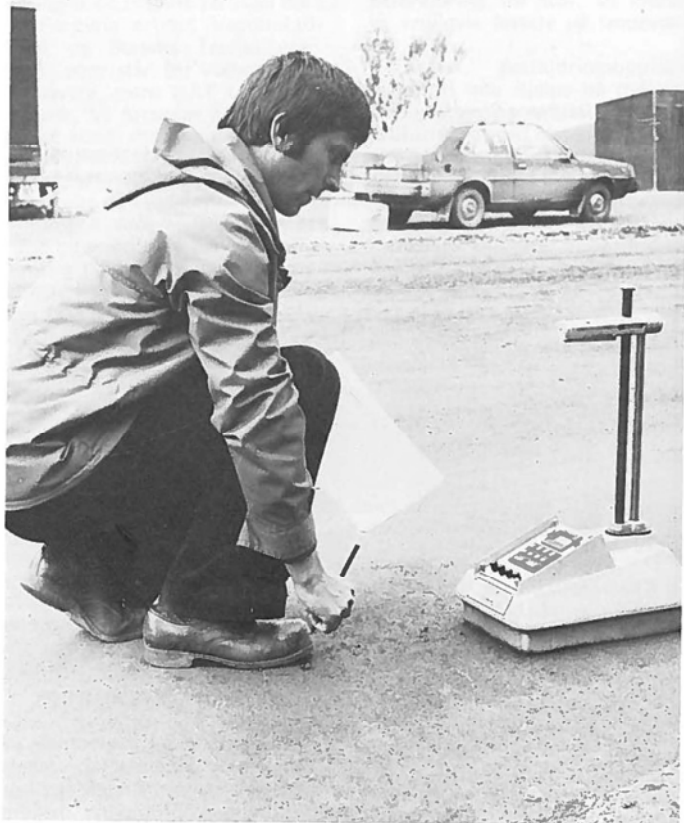
minst 1 prøve for hver 500 m³ produsert. Hvis det ved opplasting, knusing eller lagring ser ut til at grusen blir vesentlig annerledes, rapporteres til overordnede snarest.

d) Det settes opp arbeidsresep for olje-grusen, og denne utleveres til formannen ved blandverket.

e) Det må gjøres helt klart hvem som avgjør om olje-grusen er god nok og hvem som tar avgjørelse om den videre produksjon hvordet er tegn som tyder på dårlig kvalitet.

TRANSPORT OG LAGRING

Transportene synes å kunne planlegges bedre med tanke på bedre utnyttelse av vegvesene materiell og mer anbud. Det blir bedre koordinering mello



36

AVDELINGSLEDEREN HAR ORDET:

LØNNSOMHET OG FAGLIG MILJØ VIKTIGE FAKTORER

Av overingeniør Gunnar Berntsen

Når dette går i trykken er vi ferdig med budsjett for 1983, samtidig som vi har revidert budsjettet for 1982, hva angår maskindriften.

Dette høres ikke særlig spennende ut, men kan egentlig være ganske interessant. I alle fall ser vi på dette som en viktig oppgave.

En av de viktigste postene i maskinbudsjettet er forslaget til maskinanskaffelser. Budsjettet for 1983 er jo ikke offentlig, men for 1982 kan vi kjøpe maskiner for 15,8 mill kroner. Det er ca. en 10-dobling siden vi satte opp det første budsjett for maskinavdelingen i 1966.

I de siste par årene har imidlertid behovet for nyanskaffelser avtatt ganske mye. Det er flere årsaker til dette: — Antall veggøvlere er redusert betraktelig som følge av mere faste veggedekker.

— Behovet for "småbiler" er dekket (Idag har vi ca. 100 stk og det er bare aktuelt med utskiftninger)

— Behovet for fjellboretstyr har avtatt.



— Mindre bevilgninger på fylkesveggsiden.

— Og sist, men ikke minst, vi må legge betydelig vekt på økonomiske lønnsomhetsvurderinger.

I dette siste ligger at vi skal vurdere meget nøye hva som er det mest lønnsomme for vegarbeidsdriften, enten å ha egne maskiner, eller leie inn fremmede. En viktig faktor i disse beregninger er timeprisen på fremmede maskiner.

Vi skal ikke komme inn på konkrete beregninger her, men bare konstatere at vegvesenets maskiner, vanskelig kan konkurrere på timepris med enmaskineiere, som ikke er underlagt arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser.

Men i en totalvurdering av det

anleggs- og vedlikeholdsaktiviteter innen geografiske områder for å unngå unødige "topper".

Vi har høstet gode erfaringer ved bruk av anbud ved oljegrustransport med tilhenger. Forholdene legges til rette for vending og møting. Omfanget av tilhengertransport utvides og klargjøres i god tid i 1982.

Klumper i oljegrusen har ikke vært noe problem i år, men kjøring over lagerhauger må unngås, eventuelt ved bruk av silo og transportør.

UTLEGGING

Det synes som det ofte blir for kort tid mellom forarbeidene og dekkeleggingen. Det blir bedre arbeidsforhold og resultat når forarbeidene er mer gjennomført før dekkeleggingen starter.

Rapportering etter komprimeringskontroll bør kunne forenkles ved bruk av skjema uten endelig bedømmelse av resultatene for bærelaget.

KONTROLLEN

Det må tas prøver etter "Håndbok 018 Normaler for vegbygging" før og mens bærelaget legges ut. Vi skal ikke bruke materialer som er ustabile eller har for mye finstoff.

Selve oljegrusen ser ut til å være god nok i de fleste tilfelle, men vi må skjerpe oss en del ved

←
Kontrollarbeidet er viktig — her måler Reidulf Broderstad tettheten i massene med en isotopmåler.

fremtidige maskinbehov må vi også legge vekt på andre forhold: — Vegvesenet må ha et antall

"beredskapsmaskiner" av hensyn til ras, flom osv.

— En passende stor egenmaskinpark kan bidra til en sunn konkurranse.

— Det må legges betydelig vekt på å beholde et faglig miljø.

Vi tror det siste er så viktig at det må få avgjørende betydning i enkelte tilfeller.

Men i alle fall - konkurransemomentet vil nok få enda større betydning for egenmaskindriften i fremtiden, så vi må bare skjerpe oss.

Maskinleveranser for 1982- budsjettet

Følgende biler og maskiner er bestilt:

produksjon i Rognmoen. Vi må likevel passe nøye på at det bli gjennomført forsvarlig kontroll under produksjon og utlegging.

Det synes å være behov for ytterligere avklaring av ansvar og myndighet, og vedlikeholdsavdelingen bes å sette opp enkle innskutt for alle ledd i oljegrusproduksjonen.

Det ser ut som vi begynner å få taket på utførelsen av skjøter men metodene må holdes i hevd. Jevnt over synes tverrfallet å bli i godt samsvar med normalen men det kan også her være behov for mer kontroll.

Det er gledelig å kunne konstatere et forbruket av masser er gått ned. Vi håper at dette skyldes bedre forarbeid og riktiger innstilling på utleggerne.

Etter ønske fra flere av møte deltakerne vil administrasjonen vurdere behovet for opplæring på felter som har betydning for oljegrusleggingen og eventuelt få gjennomført intensive kurs i løp av vinteren.

1 stk. lastebil, Volvo F7, til erstatning for 510-11

1 stk. lastebil, Merc. AK 193, til erstatning for 511-28

4 stk. lastebil, Merc. 608

3 stk. varebiler, Merc. 307

1 stk. buss, 10 seters VW type 2 til erstatning for 514-01

2 stk. veggøvlere Cat. 140 G, til erstatning for 520-35 og -37

1 stk. veggøvlere Nord-Verk 130 til erstatning for 520-34

2 stk. kompressorer, Atlas, 21, m³/min

1 stk. kompressor, Atlas 12, m³ min

1 stk. hjullaster, Cat 966 D, til Tyttebærvik

1 stk. MB-trav m/div. utstyr til Finnsnes

Dessuten vil det bli brukt ca 2,0 mill. kroner til radiosamband det.



MB — trac som nå anskaffes til Finnsnes.

Redaksjonen er stadig på jakt etter nye ideer- nytt stoff og for den saks skyld også gammelt stoff det er på tide å blåse støv av. I 1979 oppnevnte redaksjonsrådet 4 kontaktpersoner for hjelp til dette. Kontaktpersonene er fortsatt de samme. De skal fungere som et bindeledd mellom deg og avisen.

Det stilles ikke krav til kontaktpersonene om at de skal yte noen skriftlige bidrag. De skal være våkne for hva som skjer og hvilke saker/problemer de ansatte er opptatt av, rapportere dette til Vegstikka's redaktør eller redaksjonsråd. I disse kontaktene skal også de ansatte finne et øre som lytter



Per Pedersen – Barduområdet.



Torleif Hole – Nord-Tromsområdet.

hvis det er noe de mener bør frem i Vegstikka eller hvis det er noe med avisen de ikke er fornøyd med.

Så er det noe du vil vi skal skrive om, kontakt en av de 4 vi har oppnevnt som redaksjonskontakter.

Denne gang bringer vi også foto med navn.

Ellers må du gjerne komme med ideer direkte til redaksjonen eller til medlemmene i redaksjonsrådet.

Harstadområdet: Ole Ellefsen
Barduområdet: Per Pedersen
Finnsnes/Senjaområdet Hans Takøy
Nord-Troms: Thorleif Hole



Hans Takøy – Finnsnes/Senjaområdet.



Ole Ellefsen – Harstadområdet.

VEG-SPORT



HALLINGKASTET 1981 - 10-ÅRS JUBILEUM!

Gol i Hallingdal - midtpunktet for vegvesenets årlige høst- og håndball arrangement.

Også i år kom ca. 400 vegfolk sammen her for sportslig utfoldelse – og for å feire 10-års jubileum.

Buskerud Vegvesen har stått for arrangementet alle disse år, og har på den måten skapt et samlingspunkt for vegfolket som savner sitt sidestykke. Flesteparten av fylkene har vært representert de siste år, selv om avstanden fra lengst i nord til Hallingsdal er i lengste laget.

Men også i år stillte Troms med herre og damelag. Den lange reisen til tross - vi stillte på banen kort tid etter ankomst. Og siden gikk det slag i slag - med kamper og andre "aktiviteter". Resultatet for Troms var ikke akkurat noe å skryte av, men vi var da der - og diplom pluss krystallvase fikk vi også - til minne om 10-års jubileet.

Ellers var det (som så mange ganger før) Rogaland herrelag som gikk av med seieren. Sogn - og Fjordane seiret på damesiden - en gledelig overraskelse.

Som avslutning på arrangementet var det bankett lørdagskvelden - så bar det nordover søndagen - og vi kom da velberget hjem, også denne gangen!

Lisa

TROMS PÅ TOPP I BILBELTEBRUK

Med en bruksfrekvens på 83,8 % i tettsteder ligger Troms på topp i bilbeltebruk her i landet. Dette viser tellinger foretatt i november måned i 7 av fylkene.

Utenfor tettstedene har vi 90 % bilbeltebruk – også dette er bra, det er nemlig over gjennomsnittet.

Det som er det hyggelige med disse tallene, er at bruksfrekvensen i tettstedene i så sterk grad er kommet opp mot bruksfrekvensen utenfor tettstedene.

VELFERDSMIDLENE

– fordelingen og bruken av dem er av og til gjenstand for diskusjoner.

De første velferds-kronene som ble bevilget til vegfolk, ble fordelt av Samarbeidsutvalget etter søknad. De gruppene som søkte, fikk gjerne en slump, de andre ingenting og det var vel de fleste.

Senere vedtok Samarbeidsutvalget å opprette såkalte velferds-distrikter, geografisk avgrenset til vegmesterområdene. Etterat fellesinteresser som bedriftsidrett og velferdsturer for pensjonistene var tilgodesett med et beløp, ble resten fordelt etter antall hoder i velferdsdistriktene. I hvert distrikt ble oppnevnt et utvalg hvor flest mulig funksjoner er representert. Disse lokale velferdsutvalgene avgjør da hvordan midlene skal brukes. Denne ordningen har vært brukt også i år. Samarbeidsutvalget mente dette var den mest demokratiske ordningen og en ordning som ga god spredning.

Og velferdsmidlene kan brukes til hva som helst man blir enige om - dog - betale de ut til hver enkelt - *det* er ikke tillatt.

Fellesmøtet har i henhold til medbestemmelsesavtalen oppnevnt et utvalg bestående av Olve Reiersen, formann, Odd Halvorsen, Bjørn Eriksen og Åge Seppola og utvalget er gitt mandat til å fordele velferdsmidlene og å legge fram forslag om nærmere retningslinjer.

Utvalget som hadde sitt første møte 23/11, var av den oppfatning at det stort sett har vært tilfredshet med hvordan midlene er blitt fordelt og med ordningen med velferdsutvalgene i distriktene. Likevell, endel innvendinger er registrert.

Derfor ber utvalget - *har noen forslag til en annen måte å gjøre dette på* - la oss få høre innen 10. januar 1982.

Vi kan på nåværende tidspunkt ikke si hvor stor "potta" blir i 1982 - det avgjøres først i løpet av desember.

Vi gratulerer!

TILTREDELSE

Vegkontoret:
Overingeniør Bjørn Stiberg er tilsatt som leder av anleggsavdelingen i overingeniør andreas Setsaas permisjon.

Frid Didriksen er begynt som tegneassistent (vikar) ved Laboratoriseksjonen.

FRATREDELSE

Vegkontoret:
Ingeniør Karl-Einar Westerås er sluttet etter endt permisjon 31/10 d.å.

Kontorassistent Gully Flakstad er innvilget 1 års permisjon uten lønn fra 1/1-82.

Utedriften:

Disse er fratrudd med pensjon: Charles Olsen, Vannareid
Geirolf Myrvang, Sørreisa
Oddmund Back, Oteren
Mareilius Nymo, Breivikeidet
Johan Sørensen, Hamn i Senja
Ludvik Fosslund, Nordkjosbotn

Med 60-ÅRS DAG:

Albert K. Olsen, Stræte, Grovfjord 13/1-82

Heggan Stenvoll, Mortenhals 25/1-82

Jan Pettersen, A. Jakobsensv.54, Tromsdalen 14/2-82

Petter Pettersen, Straumfjordnes 16/2-82

Ingebrigt Dahlberg, Sjøvegan 27/2-82

MED 50-ÅRS DAG:

Arne Hansen, Kvaløysletta 17/1-82

— SIKR BEVIS VED TRAFIKKSKADER

Vegetatens folk må bli flinkere til å sikre seg bevis når de blir innblandet i trafikkuulykker men er man ved Juridisk seksjon i Vegdirektoratet. I en artikkel i siste nummer av Vegen og Vi, slår Juridisk seksjon fast at vegvesenet i dag ofte må betale erstatning fordi det er uklart hva

som skjedde når skaden oppsto. - Jo mer omtanke de som er innblandet i skadesaker kan legge i å sikre bevis, desto større muligheter har vi til å unngå å betale erstatning i utide, og for å gi motparten raskt og riktig oppgjør når kravet er berettiget, heter det.

44

Leser du Vegstikka?	Hver gang <input type="checkbox"/>		Av og til <input type="checkbox"/>	
	Ofte	Av og til	Aldri eller nesten aldri	
HVA LESER DU?				
Lederartikler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vegvesenets planer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reportasjer fra arbeidsplasser ute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reportasjer fra biltilsynet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reportasjer fra annen virksomhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Intervjuer m/ tj.m. i utedriften	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Intervjuer m/ledere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spesielle arbeidsoperasjoner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personaliastoff	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bedriftsidrett	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verne- og miljøstoff	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vegvesenets resultat/årsmelding	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Historiske innslag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regler og retningslinjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Om Vegkontoret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Er det noe spesielt av dette du synes det er for lite av?

.....

.....

.....

Er det noe annet du savner i bladet?

.....

.....

.....

46

LESERUNDERSØKELSEN

som vi satte i gang i nr 4 i år, ble en veritabel skuffelse.

Vegstikka gikk ut i ca 1400 eksemplarer - det var 35 som reagerte, eller 2,5%. Det er klart, dette får vi ikke noe som helst ut av - riktignok fant redaksjonen et par tips om hva leserne savnet - men tendenser er det jo ikke mulig å registrere med så få svar.

Svarene kom fra disse gruppene:

Oppsynet	4 svar
Anlegg, utedrift	3 svar
Vedlikehold, utedrift	4 svar
Maskin/vegsentral	3 svar
Biltilsynet	7 svar
Vegkontoret	9 svar
Andre	5 svar

Synes du Vegstikka gir et riktig bilde av det som skjer i etaten?

Ja Nei

Du som sier nei - Hvorfor?

.....

.....

.....

.....

.....

HVOR ARBEIDER DU?

Oppsynet	<input type="checkbox"/>	Vegkontoret	<input type="checkbox"/>
Anlegg, utedrift	<input type="checkbox"/>	Biltilsynet	<input type="checkbox"/>
Vedlikehold, utedrift	<input type="checkbox"/>	Annet sted	<input type="checkbox"/>
Maskin/vegsentral, utedrift	<input type="checkbox"/>	Jeg er pensjonist	<input type="checkbox"/>

45



GAMMEL OG UNG.

På tur til Harstad i høst stakk vi innom Cedeon Pedersen i Medkila. 89-åringen satt og leste dagens avis uten briller. Før siste krig drev han i mange år som vegarbeider rundt i sør-fylket og var bl.a. kjent som en meget dyktig borsmed.

Under stormer den nye generasjon fram, Gerd Karin Nilsen opererer som "flisegutt" på anlegget Høgda - Grunnvassbotn.



47