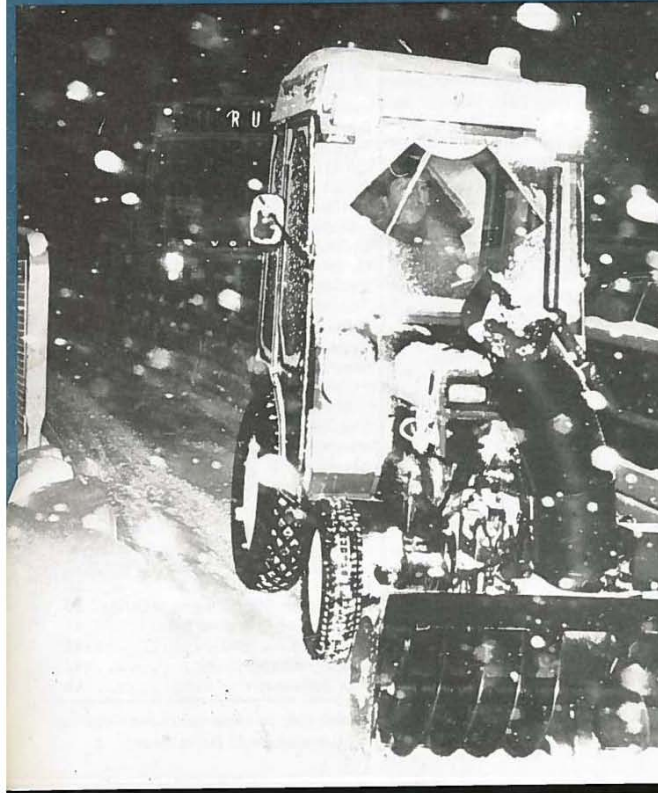


Vegstikka



Januar 1982 - Nr. 1 - 14. Årg.



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 1 - januar 1982 14. ÅRGANG		INNHOLD	side
I redaksjonen Olve Reiersen, redaktør Anna Josefsen, red.sekr.	Redaksjonsråd Vegmester Inge Iversen Kjøretøykontr. Jan Haukland Adm.sjef Arild H. Johansen Formann Kristian Myrvoll Avdelingsing. Svein Jarle Hansen	Økt trafikksikkerhet	3
		Anleggsglimt fra Harstad	4
		Ny anleggssjef	5
		Bokholderiet – en del av adm- og økonomiavdelingen	6
		Boremaskiner varer jo evig	8
		Ryggning fortsatt årsak til mange trafikkuhell	10
		Porten til Dyrøy	12
		Nye basisstasjoner	14
		– bedre VHF-samband	14
		Lysbruk, avgass og dekkutrustning	17
		Ny anleggssjef	17
		Medbestemmelsesavtalen	18
		Øverhørt på senderen	21
		Feltesse fortsatt i bruk	22
Utgiver Vegkontoret i Troms	Sats og trykk Lundblads Trykkeri, Tromsø	Vegbygging under økonomisk ressursknapphet	24
		Premierte forslag	26
		Stålfiberarmering i Pollfjellet	28
		Vegdirektør Eskild Jensen: "Krav til effektiv drift – en utfordring til etaten!"	30
		Leserundersøkelsen	32
		Varmedresser	33
		Grunnerverv – også innløsning av bolighus	34
		"Honnørpenger" til vegvesenet i Troms?	35
		Snøskjerm – historikk og utvikling	36
		Personal-nutt/Vigratulerer!	41
Opplag 1500 eksemplarer		Påskebrakkene 1982	42
		Vegmesterskapet på ski	42
		Avskjedsselskap	43

Forsiden: Ikke de samme ruvende dimensjonene over alt i maskinsektoren – her det nye snøryddeutstyret for gang- og sykkelbanen på Tromsøbrua.

Stafa. bysønn

Økt trafikksikkerhet

I Troms fylke er det dessverre mange trafikkulykker. Bl.a. fore kommer utforkjøringer altfor ofte. Dette skyldes glatt føre – en nokså vanlig oppfatning hos publikum.

Fagfolk sier derimot at det er bilføreren som ikke behersker kjøringen under slike forhold. Og det kan man ikke være uenig i.

Men det skal kunnskaper og øvelse til for å mestre en glatt vegbane.

I Troms er vi nå så heldig at vi har fått glattkjøringsbaner som dekket hele fylket i glattkjøringsopplæring. Førerkortinnehavere som har avlagt prøve etter fase 1, vil nå kunne gjennomgå fase 2 opplæringen etter planen. Andre vil så langt banene har kapasitet – gjennom egne tilbuc – kunne perfektionere seg i glattkjøring.

Dette vil i sterk grad kunne bidra til å bringe antallet av utforkjøringsulykker ned her i fylket.

Anleggsglimt fra Harstad

Tiltak for demping av trafikkstøy og sikring av myke trafikanter er noen av hovedoppgavene for anleggsvirksomheten i Harstadområdet nå i vinter

På rv. 83 Harstadbotn-Harstad S. ble driften i høst først og fremst konsentrert omkring fjellspredning forbi yrkesskolen. Dette var sprengning mellom husveggene og følgelig måtte mange hensyn tas, noe som også har gått ut over økonomien i driften.

Større skader er likevel unngått, selv om reaksjoner fra naboer ikke helt har uteblitt.

Gjennomskjæringen er totalt ca. 300 m lang, og 120 av disse metrene skal i løpet av 1982 forsynes med et overbygg ("lokk") utført i betong. Dette som støyskjerm forbi yrkesskolen og de nærmeste husene. Lokket er ikke ferdig prosjekttert, men det vil åpenbart bli en gigantisk konstruksjon som vil "sluke" en betydelig del av årets bevilgning. En ordinær bru skal forøvrig bygges som en del av lokket, og arbeidet med denne vil starte opp rundt månedsskiftet januar/februar i år.

En ny gang-/sykkelbru over Bergselva på rv 850 er i høst også blitt bygd, førøvrig beliggende parallellt med eksisterende riksvegbru. Brua er i 2 spenn,



Av Knut Grimstad

Fra skjæringen på rv. 83 som skal overbygges med et "lokk". Brua er en midlertidig gangbru.
Foto: Jan Jørgensen.

med total lengde på 38 meter, og begge landkar samt søyle er bygd av lokal entreprenør, mens prefabrikerte betongbjelker ble levert og montert av produsenten.

Under monteringen ble riksvegen stengt noen timer med mulig omkjøring, og 2 mobilkraner løftet de 6 elementene på plass.

Etter jul har vi i egen regi montert rekkverk og fylt til landkarene, slik at de myke trafikantene allerede i vinter kan prøve nybrua. Dekkelegging og øvrig komplettering vil imidlertid måtte utstå til sommeren.

Montering av brubjelker på Bergselv gang- og sykkelbru.
Foto: Jan Jørgensen.



4

Bokholderiet

— en del av adm- og økonomiavdelingen

Bokholderiet - eller Del II - er i likhet med lønnsseksjonen (del I) og kassa en del av regnskapsseksjonen. Her holdes styr på millionbeløpene etaten disponerer. Her kan vi av tallene lese de ulike bevegelser som skjer i fylket. EDB-lister er stikkordet

Seksjonen omfatter regnskap for materiell, entreprenørfakturaer, eiendomserstatninger og driftsoppfølging.

I bokholderiet arbeider det nå 7 personer, 3 av disse har 1/2 dagsstillinger.

Alfhild Johansen, som er leder

av Del II sier:

— Alle faktura av innkjøp som

Bak fra v. Lilly Sørensen, Gunn Johansen, Torild Synstrud og foran Alfhild Johansen, Inger Torkildsen og Signe Moeng.



6

blir foretatt, utgifter til driften, entreprenørfaktura og bilag for eiendomsutgifter blir kontrollert her og klargjort for punching. Når resultatet for hver "Kjøring" kommer fra Kommunedata A/S foretar vi kontroll før utbetalingskortene går til kassereren.

— Punching og kjøring for Del II blir foretatt 4 ganger i måneden og resultatet av dette blir en anseelig mengde EDB-lister. Listene gir opplysninger om hver enkelt vare, både over forbruket og over det som etaten enhver tid har i beholdning. Listene forteller også hva den enkelte leverandør har fått utbetalt. Og sist, men ikke minst, listene viser situasjonen for det enkelte kostnadssted, hva som er planlagt og hva som er medgått pr. idag. Enkelte kan vel synes at det er et virvar av lister. Det er nok sant. Men etter hvert som en blir kjent i systemet er det utrolig hva en kan lese seg fram til. Vi som har opplevd tiden med kontobøker og peggsystem er ikke i tvil om at vi nå på en lettere måte får langt flere og hurtigere resultater og opplysninger enn tidligere. Og at listene blir brukt viser interessen fra de forskjellige driftsavdelingene. Ved slutten av måneden, da høres det over callingen: Er listene kommet, er listene kommet ... — Det er i alles interesse at resul-

tatet blir så riktig som mulig, s Alfhild tilslutt, og det er deri her i likhet med et veganle; viktig at forarbeidet er nøyak utført.



Alfhild Johansen med en del av EDB-listene.

Ny anleggssjef

Bjørn Stiberg som til nå har vært plansjef ved vegkontoret, ansatt som leder av anleggssavdelingen - foreløpig i vikariat etter Andreas Setsaa som forlot et for jul.

Foto: Jarle Hansen

Boremaskiner varer jo evig

Før måtte vi bruke de håndholdte boremaskinene for å utnytte de gamle og støyende kompressorene. Nå har vi fått nye kompressorer og vi har inntrykk av at situasjonen er blitt omvendt.

— Vi må utnytte de gamle boremaskinene.

— Og disse boremaskinene, de varer jo "evig", sier Oskar Kollen, Jarle Nygård og Odd Arne Fossbakk som vi traff ved Kistefoss. Her arbeider de med Alf Simon Antonsen som bas om boring og sprengning av ca. 3000 m³ fjell for utvidelse av fylkesvegen Fagertun-Prestbakk-Kistefoss i Salangen og Bardu kommuner.

Og de fortsetter:

— Såvidt vi vet har vegvesenet nå kjøpt 3 nye kompressorer. Isteden for to av disse burde det heller vært investert i en borevogn. Man tar jo også ut fjell billigere med borevogn.

Det er sagt at det er hensynet til sysselsettingen at vi nå står med håndholdte boremaskiner. Vi får ikke dette til å rime, etterhvert som anleggsarbeidene skrider fram blir det stadig mer hektisk for de få som idag er knyttet til anleggsdriften. Her må være sysselsetting nok.

— Hva regner dere som de største plagene med boremaskinene?

— Det er de vanlige, rustingen og kanskje mest løftingen. Utstyret veier vel omlag 40 kg og det skal stadig flyttes på. Ved slike veg-

utbedringer som her, arbeider vi oftest i skrått terreng og det er en ekstra påkjenning både fysisk og psykisk. Når kveldene kommer er vi helt utkjørte.

— Så disse håndholdte boremaskinene bør vi kvitte oss med snart?

— Det vil vel alltid være bruk for noen slike boremaskiner til mindre oppgaver og rett skal være rett, de brukes jo i langt mindre utstrekning enn for få år siden. Men det er rom for ytterligere nedtrapping i bruken av håndholdte boremaskiner.

Sier Kollen, Nygård og Fossbakk tilslutt i den sure snoen ved elva og det minner dem om varmedressene, hvor ble de av en sak de synes har tatt unødig lang tid for å komme fram til en ordning med.

— Spørsmålet om varemaddressene får vi rette til andre, men oppsynsmann Terje Øvergård, hvorfor må karene på dette fylkesveganlegget stå å bakke med disse boremaskinene, kunne vi ikke heller som de sier skaffet en borevogn istedenfor et par av de nye kompressorene?

— Vi har vurdert det slik at skal

vi mestre sysselsettingen denne vinterseongen er vi nødt til å ta håndholdte boremaskiner i bruk. Det er flere anlegg og flere ansatte å ta hensyn til og alternativet for f.eks. nettopp denne arbeidsstyrken kunne være et anlegg utenfor distriktet. Og innkvartering m.m. koster også en god del og vi har ellers fått forståelsen av at de har akseptert arbeidsforholdene når man veier opp mot de fordeler det er i å kunne bo hjemme.

Men hva ligger egentlig bak anskaffelsen av de nye kompressorene?

— Vi blir vel neppe helt kvitt håndholdte boremaskiner. Og de nye kompressorene erstatter gamle som bl.a. ikke tilfredstiller kravet for lydemping. Nå bruker vi jo kompressorene ikke bare til fjellboring, men de gir oss jo selvsagt muligheter til å utnytte de håndholdte maskinene. Men nye slike boremaskiner anskaffer vi ikke lengre, om det foreligger det jo et klart AMU-vedtak, så det blir stadig mindre av dem.



Jarle Nygård (til v.) og Odd Arne Fossbakk.

Ryging fortsatt årsak til mange trafikkuhell

Vi har i 1981 behandlet 62 saker hvor det er krevd erstatning for skader enten påført av vegvesenets kjøretøyer eller skader oppstått av annen uaksomhet fra vår side. I 35 tilfeller var våre kjøretøyer innblandet i kollisjoner og av disse var ryging årsaken til 16 av uhellene. Det ble også reist 10 krav mot andre.

Det er ialt blitt utbetalt kr 232.000 i erstatning i 49 av de ialt 62 kravene som var reist, 13 av kravene er avslått. Vegvesenets ansvar for de skader som oppstår på fylkesvegene dekkes delvis gjennom forsikring i Norges Brannkasse og av erstatningsbeløpet kr 95.000, som er utbetalt i 1981 vedr. fylkesveger har vi fått igjen kr 68.000 av Brannkassen. For skader oppstått på riksveger er vi egenansvarandør.

Det største erstatningsbeløpet var kr 38.500 for skade som en bil fikk ved utforkjøring. Årsaken lå i mangelfull skilting av omkjøringsveg.

Nest største beløp kr 33.300 dreide seg om erstatning for skader på garasjeggulv og grunnmur under vegombygging.

Ellers er størrelsen på erstatningsbeløpene nokså forskjellige helt nede i 44 kroner for en postkasse som er tatt av en plogvinge.

Brøyting, herunder snøfresing skaffet oss krav i 14 tilfeller,

uaksomt forbi kjøring i 4 tilfeller, ryging i 16 tilfeller for å nevne noe.

I ryggeuhellene var 8 lagbiler, 7 veggheveler og 1 hjullaster innblandet.

Vi ble også ansvarlig for at 1 geit og 1 kvige omkom samt at en jolle fikk stygg medfart da vi tok opp vegen etter et snøras.

Også krav mot andre

Vegvesenet var ikke bare erstatningspliktig selv i året som gikk, men reiste også krav for skader andre hadde påført våre kjøretøyer og innretninger tilhørende vegene.

Vi har i 1981 mottatt erstatninger med ialt kr 406.000. Det største enkelbeløp var kr 327.000 etter en kollisjon en av våre trekkvogner var innblandet i. Vognen var i transport av veghøvel pålastet tilhenger.

Ellers dreier erstatningene i 5 tilfeller for skader på bruer og rekkverk, påkjørsel av merkemaskin, 2 lastebiler og 1 trafikkskilt.



Største skade som vi krevde erstatning for — her trekkvognen. Foto: Einar Skage

— og slik så hele toget ut etter kollisjonen.

Foto: Einar Skage



Porten til Dyrøy

Vannlekasjene i Bjørgatunnelen er bekymringsfulle, vinterstid skaper dette store isproblemer. Derfor har vi nå satt oss fore å skape sommer-tilstander inne i tunnelen også vinterstid.

Dette skal gjøres ved å lukke tunnelen i den ene enden

– Ikke før har vi åpnet Bjørgatunnelen for trafikk, så stenger vi den igjen, overingeniør Kjell Kvåle?

– Isproblemene er virkelig bekymringsfulle og er en sikkerhetsrisiko for trafikantene. Tiltaket tar sikte på å hindre at det fryser inne i tunnelen.

Det skulle det ikke gjøre når gjennomtrekket stoppes.

– Det finnes jo metoder uten stenging, hvorfor er det valgt port her?

– Vi kunne gjort noe liknende som i Medbytunnelen, brukt en slags isolasjonsmatter og ledet vannet ut i grøftene. Men dette er en dyr metode som vel kan komme til anvendelse når det gjelder korte strekninger. I Bjørgatunnelen dreier det seg imidlertid om en strekning på flere hundre meter.

– Og så skal vi vel ansette portvakt, eller blir det automat med myntinnkast. Kanskje blir det penger å tjene?

– En slags selvbetjening blir det, vi legger ned et magnetfelt i kjørebanelen på begge sider av portene slik at kjøretøyet styrer

åpningen av porten og vel gjenom, lukker den seg. Det vurderes også om det skal monteres en temperaturføler inn i automatikken, slik at porten åpnes og holdes åpen når temperaturen stiger over null grader.

– Men hvis nå åpningsautomatikken svikter og bilene holder så stor fart at de ikke greier å stoppe tidsnok, da sier det "pang"?

– Denne portanordningen krever nok omhyggelig skilting og annen varsling som trafikklys og også en viss opplysning ved porten. Bilene må nok senke hastigheten, ja, og også stoppe mens porten åpnes. Og skulle automatikken svikte vil trafikantene ved hjelp av en sveiv selv kunne åpne porten. Befinner de seg på den gale siden av porten, finner de da en dør ved siden av.

– Og dette systemet har vært prøvd før andre steder?

– Ja, det er ikke første vegtunnel her i landet hvor det stenges for gjennomtrekk. I Rogaland oppførte bilistene seg så forsiktig at ingenting skjedde. Sakte fart og stans før de nådde frem til magnetfeltet, var årsaken.

12

Nye basisstasjoner – bedre VHF-samband

Med flytting av basisstasjonen i Bardu til Holtet og den som sto på Sørkjosfjellet til Trolltind og når vi så i tillegg får etablert ny basisstasjon for dekning av område 5 og delvis også område 6, vil vi ha meget god sambandsdekning i hele fylket med unntak av deler av Kvæfjord.

Det skjer altså stadig nytt på radiosambandet vårt. Vi er nå godt i gang med utskiftingen til de nye 602-systemstasjonene. Når dette leses, vil omleggingen være ferdig i vegmesterområdene 3, 4 og 5. I løpet av 1982 skal de andre områdene også være ferdige.

Vi har fått trykket en ny, kort bruksveiledning for Troms fylke. Denne inneholder også anropsnumre for oppsynet, biltilsynet og andre maskiner samt anropsnumre for vegstasjoner. I tillegg finnes det gruppeanropsnummer for de forskjellige områder samt et dekningskart som viser dekningsområder og områdekatalener.

2 av basisstasjonene er nå flyttet med sikte på å få bedre samband. Den første var basisstasjonen i Bardu. Denne ble flyttet fra Stelia til Holtet og dekker nå tilnærmet hele vegmesterområde 2. Stasjonen har en meget god rekkevidde. Holtet "kom på lufta" i slutten av november i fjor.

Av Harald Grønnvoll

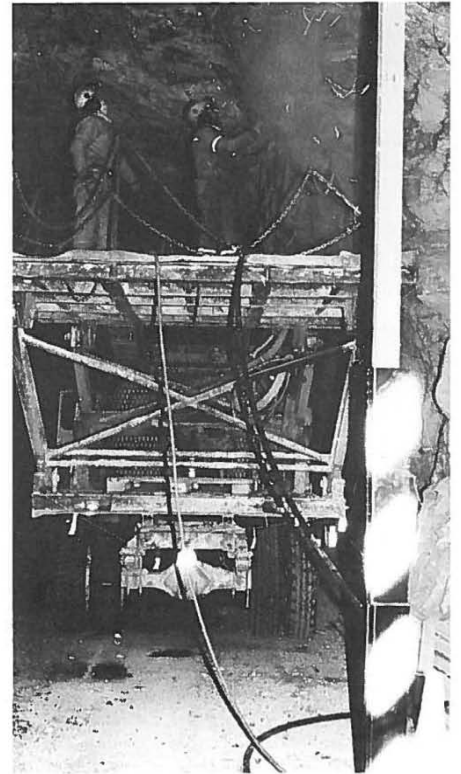
Den andre basisstasjonen som ble flyttet var den vi hadde på Sørkjosfjell. Ny plassering for stasjonen ble Trolltind. Dekningsområdet for Trolltind er også meget god. For vegmesterområde 8 er det nå bare indre Kåfjord som ikke er dekket. Område 7 har nå fått samband til Lenangen med unntak av et område i Kjøsen. Også områdene 6 og 9 vil ha stor nytte av basisstasjonen på Trolltind når vegstasjonen på Skattøra blir tatt i bruk, etter planen etter ferien i år.

Trolltind går i dag på kanal 12. På grunn av interferensproblemer med Holtet og muligens med stasjonen i Alta, vil vi skifte over til kanal 16 så snart utskiftingen av mobilstasjoner i område 8 er ferdig. For å skille Holtet og Trolltind har vi tatt i bruk startkode B på Trolltind så lenge den går på kanal 12. Etter at Trolltind har fått kanal 16 vil startkoden også der bli A, slik at vi

– Hva koster så dette?

– Vi regner en total kostnad på ca. 150.000 kroner. Det meste forarbeidet gjør vi sjøl, bygging og montering av ramme, mens

porten er fabrikklaget. Monting av porten og det elektriske styringsutstyr vil leverandør stå for og i månedsskiftet januar/februar burde alt være på plass



Reidulf Sørli og Asle Asmo forbereder monteringen av portrammen.

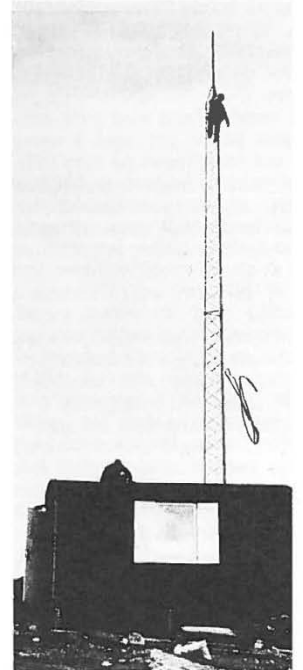
går med startkode A over hele fylket.

Vi har inne en søknad om etablering av ny basisstasjon for dekning av område 5 og delvis område 6. Denne stasjonen håper vi å få "på lufta" i løpet av året, avhengig av om vi får tillatelse til etableringen.

Etter denne utbyggingen vil fylket være meget godt dekket sambandsmessig. Et unntak har vi imidlertid i sør-fylket. Kvæfjord-området har i dag dårlig dekning, men vi arbeider i dag med mulig løsning også for dette området.

Via Finnsnes vegstasjon kan vi i dag komme over på telefonnettet fra mobilstasjonene og omvendt. Svakheten med systemet der er at telefonoverdraget må skje manuelt. Det er nå under utvikling et system for automatisk telefonoverdrag, noe som har den fordelen at telefonoverdraget også kan benyttes etter korttid. Systemet vil være slik at en kan forprogrammere inntil 100 telefonnummere. En kan på denne måte fra bilen slå et på forhånd bestemt nummer og så komme fram til f.eks. vegmesteren via telefonen.

Dette systemet forutsetter at basisstasjonen går på linjestyrt fra et vegmesterkontor. I tillegg til Finnsnes vil Bardu og Storslett vegstasjoner få linjestyrt. Her regner vi med å få automatisk telefonoverdrag i løpet av året. For de andre stasjonene ligger ikke forholdene til rette for



Fra monteringen på Holte. Brakka i antennemasten ble fraktet fra Spon med helikopter – brakka plassert direkte på søylene. Vi ser Hans Åge Olsen klore seg fast på den 14 m høye masten.
Foto: Harald Grønnvoll.

linjestyrt og telefonoverdrag. En av vegstasjonene Bardu, Finnsnes eller Storslett kan vi så

14

regel nå fra de fleste steder i fylket, og på den måten få dekket behovet for telefonoverdrag og så for de områder som ikke kan få det.

I sammenheng med VHF-sambandet passer det også å nevne litt om utviklingen på mobiltelefonområdet. I løpet av 1985 er planen at den automatiske mobiltelefonen skal være utbygd i Nord-Norge. Dette systemet er slik at du fra mobiltelefonen kan slå et nummer og så komme i kontakt med en annen mobiltelefon eller en "vanlig" telefon. Derfor kan f.eks. en brøytekontraktør komme inn på VHF-nettet vårt via automatisk teleforoverdrag hvis han har mobiltelefon i bilen. Det kan også opprettes kontakt andre veggen hvis

kontraktørens mobiltelefonnummer er blandt de 100 forprogrammerte.

Ved innmøtingen av de nye stasjonene fikk/får brukerne et eksemplar av Håndbok -079. På sidene 45 og 46 er det listet opp regler for bruk av VHF-sambandet. Vi er stort sett flinke her i Troms til å følge reglene, men det er ingen grunn til ikke å strebe etter å bli enda flinkere. Bl.a. er det noen som av makelighets hensyn benytter gruppeanropsknappen i stedet for å sette opp anropsnummeret manuelt. Dette virker forstyrrende for de andre mobilstasjonene under samme anropsnummer. Vi bør også bli flinkere å bruke BIL 7-knappen, dvs. gå lokalt bil-til-bil.

Rast til fjells, fra v. Harald Grønsvoll, Hans Åge Olsen, Simon Sletten, Torleif Lund og Jens Lundli. Foto: Harald Grønsvoll.



Medbestemmelsesavtalen — oppsummering av erfaringer

Vi har i disse dager levd med Medbestemmelsesavtalen i vel ett år. Det kan derfor være grunn til å stille seg spørsmålet om hva avtalen har gitt oss og hvilke erfaringer vi har høstet hittil.

Det foreligger i dag en rekke dokumenter som angir hvordan de tilsatte skal få utøve sin medbestemmelse i staten generelt og vegvesenet spesielt. Disse er:

1. Hovedavtalens del 2 - Medbestemmelse-inngått i august 1980 mellom FAD og Hovedsammenslutningene.

2. Særavtale om medbestemmelse for arbeidstakere i Statens vegvesen-inngått i desember 1980 mellom ledelsen i Statens vegvesen og tjenestemannsorganisasjonene.

3. Hovedavtalens del 2 - Medbestemmelse-Avtalens pkt. 2.3.5 Informasjon-Særavtale for Statens vegvesen-inngått i september 1981 mellom ledelsen i Statens vegvesen og tjenestemannsorganisasjonene.

I tillegg til de sentralt inngåtte avtalene har vi utarbeidet nærmere retningslinjer for utøvelse av avtaleverket for Vegvesenet i Troms fylke. Retningslinjene, som er ment som et supplement til de sentralt inngåtte avtalene, er godkjent etter forhandlinger i "Fellesmøtet".

Av Trond Larsen

Litt om bakgrunnen for Medbestemmelsesavtalen:

Vi kan spørre oss hva som er hensikten med Medbestemmelsesavtalen og hva dette vil gi oss av konkrete resultater.

Fra de tilsattes side kan avtaleverket betraktes som et redskap for reell innflytelse over sin egen arbeidssituasjon. Medbestemmelsesavtalen er en oppfølging og en utviding av tidligere praksis, bl.a gjennom Samarbeidsutvalget. Men mens de tilsattes synspunkter i regelen bare var rådgivende for ledelsen i saker som Samarbeidsutvalget behandlet, så er de tilsattes synspunkter i saker som kommer inn under Medbestemmelsesavtalen i større grad forpliktende for ledelsen. Vi har m.a.o. fått en overgang fra medvirkning til medbestemmelse.

Ser vi avtaleverket fra ledelsens side tror jeg det er riktig å si at Medbestemmelsesavtalen gir muligheter for å dra nytte av de tilsattes kunnskaper på en

Lysbruk, avgass og dekkutrustning — resultat fra en landsomfattende undersøkelse

Tromsbilistene kom relativt gunstig fra undersøkelsen om lysbruk, gassutslipp og mønsterdybden på dekkene i de 5 kontrollene som ble utført av biltilsynets folk i Harstad, Finnsnes og Tromsø. Spesielt var resultatet for bruk av hovedlys under kjøring i dagslys godt - her ligger Troms langt foran landsgjennomsnittet

Etter et opplegg fra Vegdirektoratet gjennomførte biltilsynet tidlig høsten 1981 85 kontroller spredt over mesteparten av landet. I alt ble 4431 person- og varebiler kontrollert og av disse var det 220 som ble undersøkt av biltilsynet i Troms i 5 kontroller.

Mens undersøkelsen brakte for dagen at 35 prosent av alle de kontrollerte bilene i landet brukte hovedlysene i dagslys, kunne vi fremvise at 59 prosent gjorde det i Troms. Dog var det noe nedslående tall fra Harstaddistriktet hvor bare 20 prosent hadde tent hovedlysene. Det var spesielt innenfor Tromsø Biltilsynsdistrikt bruken av lys var høy, hele 70 prosent.

Grensen for tillatt mengde utslipp av CO-gass var før 1/10 1979 4,5 prosent og etter 1/10 1979 er den 3,5 prosent. Avgassmålingene viste at 31 prosent av de kontrollerte bilene hadde for

høyt CO-utslipp. Målingene i Troms viser et gjennomsnitt på 5 prosent - ialt hadde 54 prosent over 4,5 prosent CO-utslipp.

Når det gjelder standarden på dekkene hadde 6 prosent mindre enn 1 mm mønsterdybde og 26 prosent mindre enn 3 mm. I Troms holdt 7,4 prosent ikke målene på 1 mm, men den gjennomsnittlige dybde var ellers god - nesten 5 mm.

NY INFORMASJONSSJEF

Vegdirektoratet har ansatt Ragnar Lie som informasjonssjef. Lie kommer fra Norges Rutebileierforbund der han har vært redaktør og informasjonssjef. Han skulle således være kjent med samferdselsproblematikk som jo vegvesenet har en viktig tilknytning til. Lie har bl.a. også erfaring fra dagspressen. Han tiltrer 1.april.

slik måte at samarbeidet kommer etaten til nytte i form av større effektivitet. Økt medbestemmelse er også et middel til bedre trivsel, noe som vi også vil måtte anta har betydning for arbeidsinnsatsen.

Medbestemmelsesavtalen-Noen hovedpunkter:

De tilsattes medbestemmelse gjennomføres ved at tillitsmannsapparatet har fått utvidet rett til forhandlinger, drøftinger og informasjonsmøter med ledelsen.

Når det gjelder forhandlingene spesielt, så plikter arbeidsgiver å forhandle om nærmere spesifiserte saker (jfr. avtalens pkt.

2.3.3.3) med mindre partene er enige om noe annet. Dette betyr i regelen at vegadministrasjonen ikke kan iverksette et tiltak, som gjennom avtaleverket defineres som forhandlings sak, uten at det først har vært ført forhandlinger og enighet er oppnådd. Vi må likevel kunne forutsette at ledelsen kan iverksette et tiltak, selv om ikke enighet er oppnådd, dersom organisasjonene ikke krever saken forhandlet videre i overordnet instans.

Fra v. Svein Aho, Kristian Kvalberg, Torstein Pettersen, Bjørnar Moen og Hans Martin Figenschou i gruppearbeid på kurset i Nordreisa.



Avtaleverket fastslår at forhandlinger skal føres på det plan sakene naturlig hører hjemme. I retningslinjene for Vegvesenet i Troms finner vi nærmere bestemmelser om dette.

Ved forhandlinger i henhold til Medbestemmelsesavtalen skal det settes opp protokoll i samsvar med Tjenestetvistlovens bestemmelser.

I tillegg til avtalen hjemler forhandlingsplikt, så plikter også arbeidsgiver å ta en rekke saker opp til drøfting med tjenestemannsorganisasjonene (jfr. avtalens pkt.2.3.4.1). I drøftingssakene er imidlertid organisasjonenes synspunkter bare rådgivende og ikke bindende som i forhandlingssakene.

Medbestemmelsesavtalen har videre en egen del om informasjon. Lettfattelig informasjon gitt på et så tidlig tidspunkt i beslutningsprosessen som mulig (såkalt saksforberedende informasjon) danner på mange måter forutsetninger for at avtaleverket skal kunne praktiseres etter interaksjonene.

I særavtalen om informasjon slås det bl.a fast at slik informa-

Fra Nordreisa-kurset – Halvor Halvorsen (til v.) og Gunnar Kvalberg.



20

Feltesse fortsatt i bruk

Er Arne Andreassen vår siste borsmed? Mye tyder på det – vi har ihvertfall ikke registrert noen andre i vegvesenet som idag gir verktøyet sitt nødvendig kvessing på gammel tradisjonsrik måte. Han ofrer av og til et par timer på dette arbeidet og vil ikke bytte med all verdens smergaskiver.

Utstyret som benyttes til spisingen er en gammeldags feltesse (smie) og ambolt. Metoden går ut på at verktøyet varmes opp i feltessa. Det brukes vanlig kull til oppvarmingen, og med fotpedal får man trekk som gir god gløding på kullet. Verktøyet varmes opp til det er glødende. Videre blir det mot en ambolt banket med hammer på den del av verktøyet som er glødet til ønsket spissing er oppnådd. På grunn av oppglødingen blir materialet forholdsvis mykt og relativt lett å forme. Gløding og banking mot ambolt må i enkelte tilfeller måtte gjentas for å få ønsket resultat.

Andreassen hevder at den viktigste del av prosessen er herdingen. Til herding brukes en bøtte med vann. Når spiss er banket stikkes den oppvarmede del i vann en kort stund, tas deretter opp av vannet og det vil da fremkomme en blåaktig film på den delen som er spisset. Dersom den blåaktige filmen fremtrer på den del av verktøyet som man ønsker herdet er operasjonen mislykk-

Av Svein Liland



Foto: Svein Liland.

et. For å stoppe den blåaktige filmen må verktøyet stikkes i

sjon skal gis i et felles informasjonsmøte for samtlige tjenestemannsorganisasjoner minst to ganger i året. Viktigheten av informasjonen i forbindelse med budsjettarbeidet påpekes spesielt. I retningslinjene for Vegvesenet i Troms er det bestemt at et slikt "Fellesmøte" skal avholdes en gang pr. kvartal.

Dersom vi ser Medbestemmelsesavtalen under ett, er det vel riktig å si at de tilsattes medbestemmelse er blitt vesentlig utvidet på en rekke områder, spesielt gjennom retten til forhandlingen. Det er likevel saksområder, som av de tilsatte vurderes som vesentlig for arbeidssituasjonen, hvor medbestemmelsesretten er begrenset. Som eksempler kan vi nevne bemanningsplanleggingen og forholdet egen regi-entreprise hvor de tilsatte ikke har forhandlingsrett, men kan kreve drøftinger.

Informasjon om Medbestemmelsesavtalen:

Mange kan nok sitte igjen med den oppfatningen at de tilsattes medbestemmelse lett kan drukne i den flommen av papir som følger i kjølevannet av avtaleverket. Informasjon om de rettigheter og plikter som avtalen hjemler er nok nødvendig.

Vegadministrasjonen i Troms har som de fleste kjenner til – gjennomført en kursserie i Medbestemmelsesavtalen. Denne ble gjennomført høsten 1981 og ble i første omgang rettet inn mot etatens tillitsmenn. Senere har vi også gjennomført en utvidet kursserie for etatens mellomledere samt oppsynet. Gjennom denne kursserien håper vi at deltakerene har fått en første informasjon slik at det blir lettere å sette seg inn i alle dokumentene som foreligger i tilknytning til Medbestemmelsesavtalen.

Overhørt på senderen

Etter de store brøytekostnadene forrige vinter, gikk det ut ordre om sparetiltak.

En høvelfører spør vegmesteren over senderen hva han skal gjøre med denne fylkesvegen.

Vegmesteren: "Vedlikeholdet av fylkesvegen har vi overlatt til Vårherre og Gammel-Erik."

Da brøt vegsjefen inn på senderen: "Jeg hører du har 2 korttidsinntatte. Den første kan vi beholde, men den andre må du si opp straks."

21

vann igjen før det kommer inn på det ønskede herdingsområdet. Metoden har Andreassen brukt i ca. 35 år. Før i tiden under handboring gikk det en mann bort bare til kvessing av bor ved bruk av slikt utstyr. Denne personen ble ofte kaldt "borsmed".

Andreassen hevder at det finnes ikke bedre metoder å få verktøyet ordentlig spisset på. Dette utstyret er uunnværlig uansett nytt utstyr det måtte stilles med i dag. (Med selvsyn kan bekrefte at både hakke og spett ble uhyre kvasst etter en operasjon

som omtalt.)

Ved bruk av f.eks. smergaskive får verktøyet en kuleformet spissing som egner seg dlig i arbeidet.

Etter det en kjenner til er det bare denne ene smien igjen i vegvesenet her i fylket, i alle fall som er i bruk. Andreassen ikke slipp på dette utstyret – han går av med pensjon, og han garanterer at vi skal bli plaget med å få gjort spisset verktøyet uten å ty til denne gamle metoden.



Foto: Svein Liland.

Vegbygging under økonomisk ressursknapphet

Norges Tekniske Høgskole hadde ved nyttårstider samlet en god del vegfolk fra hele landet for om mulig kunne bidra med ideer som skal gi oss mere av hver krone vi bruker. Deltakerne fra Troms var enig om at det hadde vært en nyttig gjennomgåelse av problematikken, men samtidig var ikke forventningen til dette kurset blitt helt innfridd

Men dette kunne selvsagt også bero på at forventningene på forhånd var skrudd for høyt, sa vegfolket fra Troms, det var driftssjef Bjørn Stensli, overingeniørerne Bjørn Stiberg, Thor Jacobsen og Oddmar Eilertsen.

Av en oppsummering fra kurset som deltakerne holdt på vegkontoret forleden, gikk det fram at det var særlig gjennom planleggingen og strategivalget man kanskje kunne hente seg fordeler som ga uttelling.

Fra et synspunkt om at gode og dårlige veger koster samfunnet like mye, totalt sett — det man sparer på i standarden ved utbyggingen, taper man på vedlikeholdet — fra et slikt synspunkt synes det vanskelig å finne sparetiltak. Det ble likevel hevdet at relativt små justeringer kunne bidra til besparelsen uten at standarden sank noe av betydning, f.eks. burde man kunne senke siktkravene noe. Det ville ofte kunne gi store utslag i kurvatur og lavere kostnader.

Man burde altså studere nær-

mere hva slike små justeringer av vegnormalene hadde å si for standarden, det skulle her ligge en mulighet til å gjennomføre flere av oppgavene i vegplanen.

Det ble også reist spørsmål om hva man enkelte steder vant med å bygge kostbare omkjøringsveger hvis disse ikke også delvis tjente lokaltrafikken. Først da ville de ha effekt i trafikksikkerhetsarbeide, for i mange tettsteder var en del av lokaltrafikken større problem enn fjerntrafikken. Tar man slike hensyn, vil kanskje omfanget av omkjøringsanlegget kunne bli mindre.

Selvom det konstateres at 80 % av trafikken går på 20 % av vegnettet, så vil vi nok være nødt også å ta hensyn til de som bruker de lite trafikkerte vegene — det spredte bosettingsmønstret vi har her i landet vil vi nok ikke komme bort fra.

Planprogrammet må søkes bedre samordnet med den øvrige samfunnsplanleggingen — dermed vil man kunne oppnå en riktigere prioritering av prosjektene. I

denne forbindelse ble også nevnt at politikerne oftere burde akseptere at også mindre prosjekt ble underkastet konsekvensanalyse.

På vegruter med total lav trafikk burde man kanskje gå inn for en trinnvis utbygging, slik at midlene nyttes først der de gjorde mest nytte.

Erfaringene fra et slikt kurs vil forhåpentlig bli svært nyttige

når vi snart skal ta fatt på en revisjon av langtidsplanen for vegvesenet.

*Får vi mindre rette strekninger i utbedringer?
Her fra rv. 84 i Spansdalen.*



24

Premierte forslag

Tre forslag er nylig behandlet av forslagsutvalget og alle strøk av med premie eller påskjønnelse med tilsammen 1800 kroner. Dette burde inspirere flere til å vise interesse for forbedringer.

Det forelå som sagt 3 forslag til bedømmelse, hvorav 2 ble premiert mens forslagsstilleren til det tredje fikk en påskjønnelse for utvist interesse og den ble satt til kr 200,-.

Dette forslaget gjaldt en metode for skjøting av betongrør, men etter en samlet vurdering fant man at nytten ikke står i forhold

til kostnadene. Men en påskjønnelse ble det da.

Ellers hadde Agnar Kvernmo levert et forslag på mal for oppsetting av stålrekkverk på trestolper. Malen gir høydereferan-

Agnar Kvernmo med modell til sin mal — den forutsettes forarbeidet av lettmetall.



26

se fra vegdekket og sikrer at rekkverket følger parallelt vegbanen.

Forslagsutvalget sa at liknende metoder er i bruk, men at dette går noe lengre i detaljering og verdsatte forslaget til 600 kroner.

Videre forelå et forslag fra Karl Erik Andreassen, Biltilsynet på lyskontrolltavle ved utekontroll.

Tavlen som er sammenleggbar settes i kjørebane og justeres

etter lysene på en bil med korrekt lyshøyde. Ved å sammenholde lysenes høyde over bakken med lysenes avtegnning på skjermen, leser man av om lyshøyden er korrekt eller ikke.

Dette forslaget ble tildelt 1000 kroner i premie.

Forslagsutvalget oppfordret tilslutt i protokollen fra møtet 30. november 1981 de ansatte å benytte forslagsordningen mere.



Karl Erik Andreassen med lyskontrolltavlen.

27

Stålfiberarmering i Pollfjellet

For å unngå forsinkelse i arbeidet med Pollfjelltunnelen gikk vi forleden til anvendelse av sprøytebetong med stålfiberarmering på et parti i tunnelen hvor alternativet var full utstøyping. Dette sparte oss kanskje for en måneds stans i framdriften

Det var første gang vi i vegvesenet i Troms tok i bruk sprøyting av en stålfiberarmert betong istedenfor utstøyping for sikring i tunnel. Metoden er ellers flere ganger brukt på kraftanlegg her i fylket og også i veggutslags- og andre steder i Norge.

Det var en ca. 60 meter lang sone i søndre tunnelinnslag hvor det ble påkrevd med sikringsarbeid og vi valgte da å prøve denne sprøytemetoden. Firma Høy-er-Ellefsen stilte utstyr og ekspert til rådighet og de tok også en helg til hjelp og dermed fikk vi stans i tunnelarbeidet bare 2 dager. Til full utstøyping ville det gått med omlag 1 måned.

Om stålfiberarmeringen kan betraktes som permanent sikring, er for tidlig å si, det avhenger hvor godt det står mot vann og frost.

Det var ikke nødvendig å dekke hele profilet, sprøytingen ble konsentrert om en spesiell dårlig sone. På de 60 metre gikk det

med ca. 70. kbm til en pris som lå rundt 3000 kr pr. kbm. I beløpet inngår en relativt høy transportkostnad, idet vi måtte helt til Tønsvik for å finne sand med den riktige graderingen.

Ellers meldes fra Pollfjelltunnelen at søndre innslag nå er kommet ca. 1200 meter inn i fjellet og nordre innslag 200 meter.

I disse dager forsterkes mannskapsstyrken med ytterligere et skift. Det er folkene fra den siste tunnel på Husøyvegen som etter gjennomslaget der midt i januar er frigjort. Og sammen med dem tilføres Pollfjelltunnelen et mere moderne og effektivere boreriggutstyr som da erstatter det vi hittil har nyttet i nordre innslag.

Martin Furumo (foran) og Tor Kyrre Pedersen i arbeide med forlengelse av avtreksutstyret.



Vegdirektør Eskild Jensen: "Krav til effektiv drift – en utfordring til etaten!"

Etaten må i større grad enn tidligere legge vekt på å dokumentere konsekvensene av investeringer og vedlikehold. Politikerne krever bedre dokumentasjon av hva samfunnet får igjen for midlene som vegvesenet ber om. Forslaget om en ny programinndeling for vedlikeholdet må sees på denne bakgrunn. En eventuell ytterligere økning av vedlikeholdsbudsjettet på bekostning av investeringene må være godt begrunnet i konsekvensanalyser.

Dette var sentrale stikkord som kom fram på langtidsplankonferansen i Tromsø forleden.

Ingen skal si at Statens vegvesen ligger på latsida. Bare knapt en måned etter at Langtidsplanen for Statens vegvesen, 1982-85 er trådt i virksomhet, har Vegdirektoratet og de fire nordligste fylkene vært samlet til Langtidsplankonferanse i Tromsø. Hensikten med konferansen har vært å diskutere retningslinjene for revisjonen 1986-89.

Langtidsplanen er et styringsdokument som har stor betydning både for de tilsatte i etaten og samfunnet ellers. "Vegstikka" har på denne bakgrunn hatt en samtale med vegdirektør Eskild Jensen for å få hans syn på enkelte sentrale problemstillinger i den kommende LTP-revisjonen. – Er det spesielle problemområder som vil bli gitt høy prioritet i kommende LTP-revisjon?

Intervju: Trond Larsen

– Profilen i Langtidsplanen for 1986-89 vil naturlig nok avhenge av hvilke rammer som stilles til disposisjon for oss. Et sentralt spørsmål blir imidlertid å avklare i hvilken grad vi behøver å øke andelen av den totale potten til vedlikehold i samme takt som før. Direktoratet har på denne bakgrunn utarbeidet et forslag til ny programinndeling for vedlikehold. Dette forslaget, som presenteres på konferansen, vil etter Vegdirektoratets mening gjøre oss og politikerne bedre i stand til å vurdere konsekvensene av vedlikeholdsinnsatsen.

Ellers regner vi med at dreiningen mot trafikkikkerhets- og miljøspørsmål vil bli fulgt opp i

komme LTP-revisjon.

– Et spørsmål som tjenestemennene i utedriften er spesielt opptatt av, er forholdet mellom egen regi – entreprise. Statsråd Koppernæs har kommet med uttalelser som kan tyde på at den nye politiske ledelsen ser øket privat drift i Vegvesenet som ønskelig. Kommentar?

– Det statsråden har betonet i ulike foredrag er for det første at vegvesenet må bli mer effektive i vår bruk av ressursene. Videre synes hun å mene at privat drift er den mest effektive. Slik jeg ser det er imidlertid kravet til effektiv drift overordnet ønsket om økt privatisering. Statsråden vil ikke privatisering for privatiseringens skyld.

Jeg tror ikke vi kan gi en generell karakteristikk om hvilken driftsform som er mest lønnsom. Vi bør likevel oppfatte driftsform som er mest lønnsom. Vi bør likevel oppfatte statsrådens uttalelser som en utfordring til å gjøre jobben minst like godt, effektivt og billig som noen annen. Dette er ikke bare en utfordring til tjenestemennene i utedriften. Det er en utfordring også til hele administrasjonen både sentralt og i fylkene.

– Ved forrige LTP-revisjon ble etaten pålagt nye oppgaver som renovasjon, belysning m.v. Er det ved denne revisjonen ytterligere nye oppgaver som kommer til og som det bør tas spesielt hensyn til i LTP-arbeidet?

– En del av de oppgavene etaten



Foto: Trond Larsen

ble pålagt ved forrige revisjon fremdeles ikke gjennomført (må følges opp (eksempelvis renovasjon og leskur).

Ellers er jeg selv opptatt av finne fram til bedre rutine når gjelder vegmeldingstjeneste. Kontakten med bilister vintetid, særlig i Nord-Norge og Vestlandet er av stor viktighet. Slik jeg tenker meg det må ta takten med lokalradioen utbges og vi bør også få til et varslingsystem ved hjelp av fjernsty skilter.

— Denne konferansen er den siste av i alt 4 LTP-konferanser. Er de nordligste fylkene opptatt av andre problemer enn de øvrige fylkene?

— Jeg har merket meg at tettehetsproblematikken (reguleringsproblemer, miljøproblemer) ikke er så fremtredende på denne konferansen som på de som er blitt avholdt for de øvrige fylkene. Ellers kommer det klart fram at vintervedlikeholdet vies betydelig større oppmerksomhet i denne konferansen.

— Vegvesenet betegnes i dag som en integrert veg- og vegtrafikk-

etat. Biltilsynet er i dag en integrert del av Statens vegvesen. Har denne integreringen fungert etter hensikten?

— Alt i alt har sammenslåingen vært til fordel for etaten. Vi er vel likevel ennå ikke ferdig med utformingen av samarbeidsformene mellom vegkontor og biltilsyn. Med de oppgavene som ligger foran etaten innenfor områdene transportplanlegging og trafikkikkerhet, vil det etter min mening være en betydelig styrke å ha biltilsynet med, sier vegdirektør Eskild Jensen tilslutt.

Leserundersøkelsen

ble ikke den suksess vi hadde håpet på. Bare 53 svar fikk vi inn ialt. Et så lite tallmateriale er det vanskelig å trekke bestemte slutninger av.

Det er vegkontorets, biltilsynets og vedlikeholdsdriftens personale som har gitt de fleste bidrag - 34 tilsammen, færrst fra anleggsavdelingens utedrift - 3 svar.

Ved første frist var det innkommet 35 svar - sammenlikner man disse med det totale antall - 53 svar, så finner man en slik tendens:

Reportasjer fra utedriften

Intervjuer med tjenestemenn i utedriften

Personaliastoff er det stoff som leses flittigst. Så følger interesse for (tilfeldig rekkefølge):

Vegvesenets planer

Reportasje fra biltilsynet

Historiske innslag

Om vegkontoret

Intervjuer med ledere

Verne- og miljøstoff synes det absolutt minst interesse for og dette sammen med Bedriftsidrett er det som man mest hopper over.

Som sagt - vi kan ikke danne oss noe sikkert bilde av lesevanene. Likevel - endel tips sitter da redaksjonen igjen med - så helt fányttes var ikke undersøkelsen.

32

Grunnerverv

— også innløsning av bolighus

I årene 1974 - 80 har grunnerverv i forbindelse med ombygginger og utbedringer av riksverger her i fylket også omfattet innløsning av 15 bolighus. Til det er anvendt drøye 5 mill løpende kroner

Det er spesielt i forbindelse med bygging av ny innfartsveg til Harstad at bolighus er blitt liggende innenfor denne vegtraseens område. Ikke mindre enn 9 er eller vil bli fjernet.

Andre hus som er innløst er 1

ved E-6 på Storsteinnes, 1 ved E-78 Tromsdalen, 1 ved rv. 86 Finnfjordbotn, 1 ved rv. 861 Sil-

*Dette ble fjernet i Birtavarre.
Foto: Gaute Kydland.*



34

Varmedresser

Arbeidsmiljøutvalget har siden 1979 mottatt flere søknader fra forskjellige arbeidstakergrupper om tildeling av varmedresser. Spørsmålet har flere ganger vært drøftet i AMU.

Det har vært innhentet uttalelser både fra Vegdirektoratet og fra Direktoratet for Arbeidstilsynet og fra sistnevnte heter det bl.a.:

"Det generelle utgangspunktet etter arbeidsmiljøloven er at arbeidsgiveren ikke plikter å skaffe arbeidstøy til arbeidstakere, selv om arbeidet er kaldt, vått, skittent eller trekkfullt. Varmefresser o.l. vil imidlertid kunne bli å anse som personlig verneutstyr i tilfelle hvor frost og kulde kan redusere arbeidstakerens aktsomhet og reaksjonsevne og dermed øke risikoen for ulykker. Spesielt på farlige arbeidsplasser, hvor kravene til aktsomhet er særlig store vil arbeidsgiveren ha plikt til å holde slikt utstyr."

Direktoratet for Arbeidstilsynet vil ikke konkret komme inn på hvilke grupper innen vegvesenet som kan ha behov for varmedresser, men ber om at dette drøftes innen etaten.

AMU i Troms har på bakgrunn av dette gjort følgende vedtak:

"AMU går inn for at ansatte i vegvesenet som spesielt har arbeidsoppdrag som betinger bruk av varmedresser, kan få



*Kald arbeidsplass?
— her Odd Arne Forsbakk.*

dette kjøpt gjennom vegvesenets innkjøpsseksjon til en rimelig egenandel. De tjenestemenn som ønsker slikt utstyr, må fremsette dette skriftlig gjennom stedlig arbeidsledelse. Det må spesielt anføres om det ønskes innerdress eller kjeledress samt størrelse."

Og dette vedtaket har fått en nærmere fortolkning slik:

Vegadministrasjonen har under forutsetning av at ønskene er skikkelig begrunnet og søknadene ikke for mange, gått med på at arbeidstakere som blir tildelt arbeidsplasser som er kaldere enn det som er vanlig i vegvesenets daglige drift, kan få kjøpt varmedresser gjennom vegkontorets innkjøpsseksjon mot å betale en egenandel på 50 % av listepreis.

33

sand, 1 ved rv. 6 Birtavarre og 1 ved rv. 6 Burfjord.

Erstatningsbeløpene har variert fra 200.000 kr til 500.000 kr og i noen tilfelle med tillegg av kostnad for byggeklar ny tomt.

I 10 tilfeller har innløsningen skjedd etter minnelig avtale, mens i de 5 andre sakene er erstatningen fastsatt ved skjønn.

Som vurderingsgrunnlag for erstatningene er nyttet takst og/eller Norges Brannkasses skjema-vurdering.

I tillegg til erstatning i kontrakt eller skjønn, har grunneieren i alle tilfelle fått beholde arealtilskuddet ved bygging av ny bolig.

"Honnørpenge" til vegvesenet i Troms?

Overskriften er hentet fra "Nordlys" i julemåneden etterat Troms Fylkesutvalg ga tillatelse til å overføre ubrukte fylkesvegmidler til bruk i 1982

Det begynte med den strenge snøvinteren ifjor som tappet "vedlikeholdskassa" i urovekkende grad. Fylkets økonomi ga ikke rom for å kompensere med tilleggsbevilgninger. Det var bare ett å gjøre - spare.

Og når en etat opptrer så loyalt mot de signaler fylket ga om dets skrøpelige økonomi og spare 3 mill. kroner - da fortjener de honnør for det. Dette mente Troms fylkesutvalg og de ga veg-

vesenet samtidig tillatelse til å overføre disse millionene til bruk i år, selvom det kunne være gode grunner for å nytte de til annet formål.

— Med disse 3 millionene vil vi kunne rette noe på det som falt fordi vedlikeholdet var redusert til et minimum i det sommerhalvåret som gikk, sa vegsjefen i saksforelegget.

35

Snøskjermer

— historikk og utvikling

Vi har i dag 60.680 m snøskjermer langs riks- og fylkesvegene her i fylket. Av disse er 17.010 m såkalte løse skjermmer - de står gjerne på dyrket mark og settes opp og tas ned hver sesong. Snøskjermer koster oss årlig omlag 1,5 mill kroner - altså en betydelig utgift for vegvedlikeholdet.

Snøskjermene i Troms byr imidlertid på interessant historikk og i et par artikler skal vi se nærmere på utviklingen.

Av Eilif Olsen

snøen hadde på grunn av relativt lave brøytekanter samlet seg på og langs vegene og etterhvert vokst i høyde med telefonstrenge og høyspentledninger. Lange vegstrekninger var til de grader blokkert at det ikke kunne komme forsyninger av ferskvarer som melk og pølser til nærbutikkene på mange, mange døgn.

Så snart været "laget" seg, ble det sendt en beltebulldozer utover, som klatret seg fram og tok med seg gjerder og telefontråder, men heldigvis ikke høyspentledninger. "Vitenskapelige" undersøkelser som spark med en solid beksøstmøvel konstaterte bare virkning på støvelsnuten.

Det ble utover sommeren smertelike oppgjør med grunn- og hageeiere for ødelagte gjerder, porter og stakitter.

En god del av disse kalamiteter kunne vært unngått med nok snøskjermer, men slike var det

Som en av våre nylig avgåtte eksperter "udi materien" har uttrykt det, er det ikke snøfall og snødybder som har størst innflytelse på vanskene ved å holde våre vegter trafikkbare vinteren igjennom, men det faktum at snøfnggene ikke vil ligge i ro - de "vandrer".

Og vandre gjør de i aller høyeste grad. Støter de ikke på hindringer av betydning flaks de lystige videre, men de minste hindringer kan ofte bevirke at de legger seg til ro.

Selv lave brøytekanter kan danne hvilested for få sparsomme snøfngg til og begynne med, for så å vokse seg større etterhvert til høye snøbermer.

Når snøskjermer mangler

I en av de slemme vinterene før Vannøya kom inn under "Vegsivilisasjonen" med fergeforbindelsen mellom Hansnes og Skåningsbukta, var det ikke et snøskorn å oppdrive på hele øya hverken i fjell eller fjære. All

36

eksperimentbasis bilbrøytet en del vegger i Harstaddistriktet.

Den første ordinære brøyting ble satt i gang fra vinteren 1928/29 på vegene rundt Harstad med private brøytekontraktører, i alt 61 km. I Troms Innland ble brøytingen besørgt av TIRB med sine rutebiler i rute på til sammen 120 km. Fra denne sesong ble gatene i Harstad bilbrøytet for første gang (Tromsø ble dengang som nå (hml) betraktet som en "u-by" og fortsatte i flere år framover hestebryting med "brannampene".)

Etter denne raske innledning som nærmest er kommet i stand for å eragre herr Redaktøren av nærværende tidsskrift og også som hevn mot samme for hans refusering av lesverdige artikler

tidligere, komme en lettvent over i det oppgitte tema Snøskjermer.

Enkle snøskjermmaterialer

Allerede før bilbrøytingen tok til ble det i noen utstrekning benyttet snøskjermer selv i lavlandet for å hindre generende fokkdannelser på vegene.

Skjermene var for det meste risskjermer av småbjørk som var bundet sammen med ståltråd. Det ble også bygget snøhinder ved at sammenføket fokksnø ble skåret opp i "blokker" og murt opp i ca 2,5 m høyde. Senere på vinteren ble ofte snømurene forhøyet enten ved å bygge på den

Fra Gratangsfjellet 1931.



38

smått med og er det vel fremdeles.

Bilbrøytingen 55 år

Veger eksisterte i Troms fra langt tilbake i tiden. Snøbrøytingen foregikk fra midten av forrige århundre som "veiing" dvs. at snøen ble trykket sammen med sleder eller lignende, eller forsøkt skjøvet til side med ploger av tre trukket av en eller flere hester.

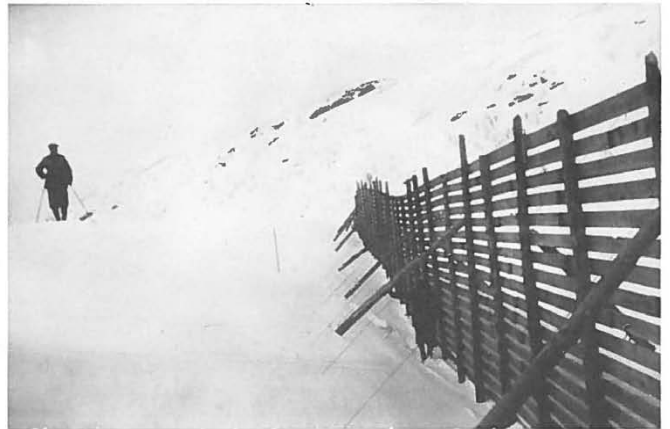
Noen "grunnbrøyting" kunne det ikke bli med noen av disse metodene. På vegoverflaten dannet det seg merkelige og mer eller mindre regelmessige "staup" ettersom sleden eller ploget gikk framover. For skiløperne kunne det arte seg som en ustanselig opp- og nedstigning.

Denne snøryddingstjenesten var en del av det naturalarbeide som eiere av matrikulert jord måtte utføre uten nevneverdig godtgjørelse.

Men fra 1. januar 1928 kom omslaget, da overtok nemlig staten vedlikeholdet av en del av vegnettet og fylket de øvrige offentlige vegger, alt mot et visst distriktsbidrag. Alt vegvedlikehold ble dermed underlagt vegvesenet slik at naturalarbeidet falt bort.

Vegadmistrasjonen var allerede fra året 1926 klar over klar over nyordningen og begynte å sysle med tanken om bilbare vegger og så om vinteren. Det ble derfor fra vinteren 1926/27 nærmest på

Risskjermer.



37

med nye blokker eller pynte den til i toppen med ris eller bord.

De første årene etterat bilbrøytingen ble mer vanlig ble det fortsatt i noen utstrekning benyttet risskjermer og tette skjermmer av fokksnø, men dette gikk etterhvert ut av bruk. Der hvor vegene gikk nært vann eller brede elver, ble det stundimellom benyttet en annen fiffig metode ved at en brøytet opp veg på isen på vannet eller elva. Etterhvert som disse vegger føk igjen kunne en brøyte dem opp på ny og skjermvirkningen økte ettersom brøytekanterne ble høyere eller en kunne brøyte en ny veg ved siden av.

Snøskjermer får stadig større betydning

I værharde kyststrøk ble det etterhvert bygget skjermmer og

likeledes i innlandet og dalførene, særlig da for vegstrekninger langs elver og vann i åpent myrterreng og over dyrket mark. I utmark ble benyttet fastskjermer ofte bygget av "bak" i opptil 3,0 m høyde og på dyrket mark løse skjermmer 2,0x2,0 m som ble satt opp om høsten og tatt ned og lagret fra våren av. I mindre værharde strøk ble benyttet barduner av ståltråd som ble festet til stålpluggar slått ned i marken, ellers treskorer.

Det egentlige gjennombruddet for systematisk bruk av snøskjermer i vintervedlikeholdet i Troms kom da hele "høyfjellsstrek-

Den norskbygde Strømmen brøytebil.



39

ningen" Nordland gr. — Fossbakken — Lund skulle gjøres til helårsveg. Strekingen fra Nordland gr. til Storfossen var nok i noen grad holdt åpen slik at det var noenlunde helårsforbindelse mellom Narvik og Gratangsbota i de tidligste år etter at bilbrøytingen tok til mens derimot strekingen fra Storfossen til Lund var blokkert fra høsten av til langt ut på våren eller forsommeren.

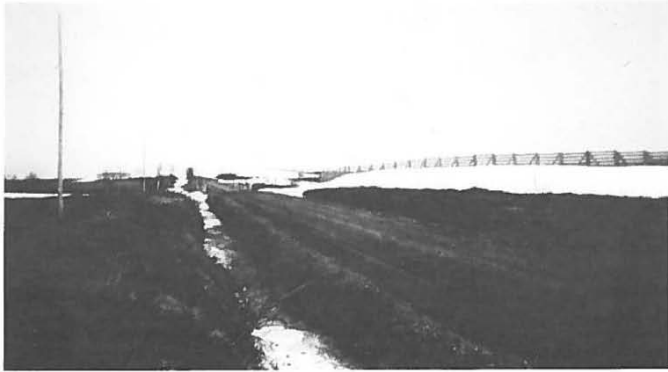
Sistnevnte vegstreking ble av Vegdirektøren tillatt forsøkt holdt åpen fra vinteren 1932/33. Det var allerede året 1931 besluttet bygget to brøytestasjoner, en ved Øsevann mellom Nordland gr og Storfossen og en ved Lappaugvatnet mellom Storfossen og Fossbakken. Det ble i all hast holdt navnekonkurranse på vegkontoret og den ble vunnet av vår daværende altmuligmann Egil Martinussen med navnene hen-

holdsvis Veines og Veilund. Dermed kom ordet "Vei" inn i navnebruken for de fleste senere vegstasjoner i Troms.

Det ble innkjøpt to amerikanske lastebiler, en G.M.C. ("Gemsens") og en Gilford, samt noe senere en spesialbygget brøytebil for denne vegstreking "Strømmen" bygget av Strømmen Mek. Verksted og vel den eneste av denne biltype i hele verden.

Daværende avdelingsingeniør, senere avdelingsdirektør i Vegdirektoratet, Knut Waarum f 1895 og "still going noenlunde strong", nedla et stort og interessant arbeide for denne og de fleste andre vintervedlikeholdsoppgaver i Troms hvor han virket fra 1921 til 1938.

*God virkning av snøskjermner
— sted ukjent.*



Systematiske undersøkelser ga ny skjermtype

Når det gjelder skjerming av vegstrekingen Nordland gr-Lund ble det i vinterene 1930-1932 utført snø og vindobservasjoner, herunder også måling av vindstyrker.

På grunnlag av observasjonene ble det utarbeidet planer for bygging av snøskjermner såvel ledesom samleskjermner. Skjermene var opptil 4,0 m høye og plasserte etter terrengformasjoner, snømengde, framherskende vindretning, vindstyrke m.v.

Samleskjermene ble på de mest værharde parter plassert i flere rekker. Skjermtypene var omtrent de samme som ble benyttet senere ved gjenoppbyggingen av snøskjermner på krigsskadde vegger i Troms fylke og fornyelse av skjermene på Ofoteidet og

Gratangsfjellet i de første år etter krigen.

Tegningen var spesiallaget ved vegkontoret (vi har nå alltid vær så framifrå i Troms, særlig nå det gjelder vintervedlikeholdet. Orginaltegningen anga t.o.m størrelse og antall av spiker på snøskjerm.

Åpningene var 50% d.v.s. samme fri åpning som skjermbordbredden. Som "tommeltottregel" het det seg at avstanden fra nærmeste vegkant til nærmeste samleskjerm, skulle være 8-10 gange skjermhøyden. Dette var i minst laget og ble ved fornyingen etter krigen øket til 10-15m.

Det ble fram til 1939 dreve en del snømålinger både på Gratangsfjellet og ander vegstrekinger for å få erfaring for hvorledes des skjermene virket.

forts.neste ni

Personal-Nytt

TILTREDELSE

Vegkontoret:

Petter Arne Hildre er tiltrådt som avdelingsingeniør (vikar) ved anleggsavdelingen, område A8/A9, Tromsø-området.

Likeså er Gisle Fosberg begynt som avdelingsingeniør ved anleggsavdelingen, område A3/A/4 i Målselv.

Halvar Kildalsen er tilsatt som kontorassistent (vikar) ved regnskapsseksjonen.

Tore Ronny Johansen er tilsatt som ingeniør (vikar) ved ved-

likeholdsavdelingen.

Utedriften:

Ståle Paulsen er begynt som maskinkjører på Vannøya.

FRATREDELSE

Utedriften:

Paul Hansen, Vannareid er fratrådt med pensjon.

Vi gratulerer!

Med 60 års-dag:

Leif Henningsen, Årnes, Harstad 12/3

Olve Reiersen, Gitta Jønsson sv. 18, Tromsø 23/4

Påskebrakkene

1982

Det vil også i år bli anledning å leie vegvesenets brakker/stasjoner i påsken, og tilbudene er denne gang følgende:

Skoddebergvatnet, Grovfjord
Innset brøytestasjon, Bardu
Veglund brøytestasjon, Lavan-
gen 1)

Vegnes brøytestasjon, Gratangen 1)

Vegvang brøytestasjon, Takelvdal 1)

Vegås brøytestasjon, Malangen

Svanelvdalen, Senja

Reinøy, Reinøy

Vannøy, Vannøy

Tamok, Øverbygd

Perskogen, Skibotndalen (4

leiligheter)

1) Disse stasjonene må det tas forbehold om utlån for dersom brøyting gjør det nødvendig at stasjonen bemannes med sjåfører.

I tilfelle flere søkere på samme brakke/stasjon, foretas loddtrekning.

De som ble tildelt hus forrige påske, kommer i siste rekke.

Komiteen vil også, hvis pågangen er stor, begrense utlånstiden slik at de som i forbindelse med vinterferien belegger en stasjon fra f.eks. palmesøndag, må vike plass onsdag før skjærtorsdag for ny familie. Søkerne bes ta hensyn til dette i sine ønskemål.

Under henvisning til melding nr. 64/80 av 21. oktober 1980 fra Vegdirektoratet kan det bli aktuelt å kreve leie for stasjonene fra kr. 30,- for første døgn og kr. 15,- for hvert døgn utover et døgn.

Søknad bes sendt skriftlig til Formidlingskomiteen v/Steinar Norum, Vegkontoret i Troms, Postboks 615, 9001 Tromsø.

Oppgi gjerne alternativ og dato for leietiden.

Søknadsfrist 18. mars 1982.

VEG-SPORT



Vegmesterskapet på ski

For 12. gang arrangeres det årlige vegmesterskapet. Arrangementet i år legges til Setermoen, 27.mars.

Hele familien kan delta.

Etter rennet blir det servering og premieutdeling.

Påmeldingslister og nærmere opplysninger om arrangementet sendes ut til vegstasjonene i god tid.

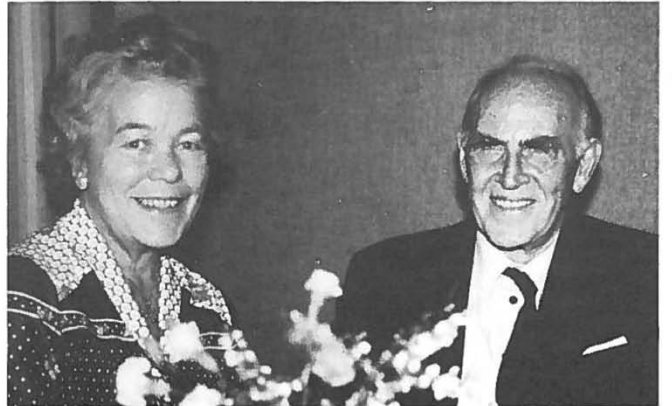
Skikruppa

Avskjedsselskap



Kolleger ved Finnsnes vegstasjon og repr. fra vegkontoret hyllet Sigurd Johansen etter oppnådd aldersgrense.

— og personalet ved vegkontoret var samlet da Einar Skagen like før jul gikk over i pensjonistenes rekke.



MASSEKORSBÅND



I Polffjelltunnelen — Tor Kyrre Pedersen