

Vegs ikka



April 1982 - Nr. 2 - 14. Årgang



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 2 - april - 1982 14. ÅRGANG	INNHOOLD	side
I redaksjonen Olve Reiersen, redaktør Anna Josefsen, red.sekr.	Produktivitet	3
	Årsmelding 1981	4
	38 faste formannsstillinger opprettet	12
	Sparens Biltilsynet for 3000 avskiltingsbegjæringer i år?	14
	Innsparingstiltak for 1982	15
	Snøskjermmer - historikk og utvikling	16
	Sand - et ledd i beredskapen	19
	Møljekalas 1982	20
	På vintervegkongress 1982	22
	Men Peter-freseren var ikke død	25
	Vernelederrapport	28
	Årets vinter	30
	Velferdsmidlene 1982	32
	Nytt anlegg	33

Utgiver Vegkontoret i Troms	Fra 6 til 660 volt	34
	Tyttebærvik med ny knuser	36
Sats og trykk Lundblads Trykkeri, Tromsø	Bedre økonomisering	38
	Trafikktellinger i Troms	40
Opplag 1500 eksemplarer	Dekkeleggingen 1982	43
	Sikrere data om teletilstanden i vegene	46
	Grunnerverv	49
	Personalnytt	50

Forsiden: Thomas Ellburg tar seg av elektrisk utstyr på knuser.

Produktivitet

Vegvesenet har siden "fødselen" levd under skiftende forhold. Både ledelse og øvrige ansatte har derfor i årenes løp vært gjennom omstillinger.

Og alltid kommet ned "på beina" som vi sier.

Det har dreid seg om varierende økonomiske tider, om nyorganisering av arbeidet, om teknisk utvikling - i tur og orden og i skjønn forening.

Vi opplever nå strammere økonomiske tider, noe ekspertene sier vi må finne oss i å leve med - ihvertfall de nærmeste årene. Fylkestingets behandling av langtidsbudsjettet forleden ga heller ikke oppløftende signaler i så måte.

Og dette får konsekvenser for oss - ressurser som penger og arbeidskraft vil minke. For vegvesenet vil det likevel være et mål å kunne opprettholde, ja på enkelte områder kanskje øke servicen - makte å strekke kronene lengre i alle deler av virksomheten.

Selvom det ikke er noe nytt i vegvesenet å søke løsninger som kan gi oss større effektivitet, så ligger det i kortene at det er viktigere enn noensinne å gå i oss selv. Samarbeider vi riktig - organiserer vi arbeidet godt nok - kan vi gjøre rutinene bedre og enklere - og vi kan stille oss mange andre spørsmål. Er vi med andre ord flinke nok til å utnytte ressursene arbeidskraft, utstyr, penger, teknologi m.m.?

Vi skal ikke mase mere - vi skal gjøre det riktige, enklere slik at vi kan ta oss av flere gjøremål - noen nye, andre som vi tidligere ikke har fått gjort nok med.

Og vi kommer ned "på beina" også denne gang - ikke minst vil trivselen øke - det ligger produktivitet i det også.

ÅRSMELDING 1981

Årsmeldingen for 1981 er nå ferdig. Som vanlig har vi lagt ut endel eksemplarer på vegstasjonene og i brakkelleire. Nedenfor trekker vi fram noen punkter fra de forskjellige kapitlene.

De samlede vegutgifter i Troms var i 1981 313 mill. kr. Vinteren 1980/81 var en av de verste og dyreste for vegvesenet. Det store snøfallet førte til snøskred og gjenføkné veger i større omfang enn vanlig.

ADMINISTRASJON

I 1981 ble Medbestemmelsesavtalen gjennomført. I løpet av året er holdt 4 "Fellesmøter", hvor samtlige tjenestemannsorganisasjoner samt ledelsen deltok. I tillegg har det vært 2 forhandlingsmøter med Norsk Arbeidsmannsforbund og 1 med Norsk Vegteknisk Forening.

Biltilsynssjefen, trafikkpedagog og brukskontrollen holder nå til på vegkontoret. Vegkontoret leier lokaler hos forsikringselskapet Vesta-Hygea. I påvente av realiseringen av eierens utvidelsesplaner, er det foretatt endel reguleringer av nåværende leieforhold.

Det arbeides også med planer om en utvidelse ved biltilsynsstasjonen på Finnsnes. Likeså er grunnarbeidet med ny vegstasjon i Tromsø til erstatning for den vi har i Tromsdalen, kommet igang.

Ved vegkontoret og biltilsynsstasjonen var det ved utgangen av 1981 151 fast organiserte stillinger.

I oppsynet og ved utekontor-

ene arbeider i alt 66, det samme som i 1980.

Det ble i 1981 beskjefteget gjennomsnittlig 501 mann i utedriften, i egen regi og i entreprenørdrift. Dette er en nedgang på 29 fra 1980.

I tillegg var det i 1981 innleid ca. 409 maskiner og biler. Det er 36 mindre enn i 1980.

I utedriften ble utført 773.000 timeverk og for dette utbetalt 57,8 mill. kr. i lønn. Dette er 70.000 timer mindre enn i 1980, mens lønnskostnadene var omtrent de samme.

Vi kjøpte varer og materiell for ca. 83,6 mill. kr. Dette er en økning på ca. 5,2 % fra året før. Vare- og materiellkjøpet fordelte seg på:

- anlegg 30,5 %
- vedlikehold 30,2 %
- maskin m/lager 37,3 %
- oppsyn/adm. 1,7 %

I tillegg til de 83,6 mill. kr. vi gjorde innkjøp for, brukte vi 36,3 mill. kr. til diverse tjenester og andre leveranser.

Sammen med lab.seksjonens stikkprøvekontroll og målinger foreligger det nå betydelige mengder data om kvalitetsnivået på nybygde og nyoppustede veger. Disse vil bli nøye vurdert slik at en mulig ekstra innsats kan settes inn der behovet er størst.

Som tidligere har geotekniske undersøkelser i forbindelse med bruvsprosjektering hatt et betydelig arbeidsomfang som har resultert i 16 rapporter. Mye arbeid er også nedlagt i forbindelse med generelle linjeundersøkelser for prosjektterte veger (9 rapporter). Ellers har stabilitetsmessige problemer vært hovedsaken i 4 rapporter.

ANLEGGSDRIFTEN

Til anleggsdriften gikk det med 150,4 mill. Dette er 9,5 mill. mindre enn i 1980.

På riksveganlegg er det utbedring langs eksisterende veger, mindre omlegginger og forstrekning som fortsatt dominerer. En ny parsell på innfartsvegen til Tromsø er åpnet for trafikk. Av andre større saker kan nevnes at ny parsell i E 6 Krosgeng bru - Sollie, inklusive Olsborgfossen bru ble tatt i bruk, og at Sandneselv bru med en mindre omlegging på Kvævangsfjellet er fullført. Dermed er også utbedringen av rv. 6 fram til Finnmark grense avsluttet. Videre er parsellen

Adm.utgiftene til vegkontoret og biltilsynet utgjorde i 1981 nesten 24 mill. - lønninger er da tatt med.

VEGPLANLEGGING

En vesentlig større andel av våre planleggingsressurser ble benyttet til hovedplanlegging. Nye planleggingsforskrifter trådte i kraft 1. januar 1981. Denne dreiningen mot større ressursforbruk innen hovedplanleggingen vil forsterke seg i åra som kommer, og da i særlig grad når det gjelder riksvegene.

Tross dette har likevel den største delen av planleggingen i 1981 vært rettet mot utbedring og forsterkning av eksisterende



veger, samtidig som vi også har registrert en betydelig økning når det gjelder planlegging av miljøprosjekter.

Vi fullførte 77,9 km hoved- og detalplaner, mens planer for ytterligere 344,9 km var under arbeide.

14 bruvsprosjekter ble planlagt i 1981, 8 av disse i egen regi. Vi har hatt 112 reguleringsplaner/endringer til behandling, - 30 mindre enn foregående år. Videre har vi gått gjennom 3 generalplaner og en rekke andre større planverk - soneplaner, dispensasjonsplaner m.v.

Fartssoneregler gir fortsatt økning av sonene for 60 km/t og 50 km/t. I dag kan vi kjøre i 80 km/t på 83,1 % av riks- og fylkesvegnettet, 70 km/t på 0,7 %, 60 km/t på 9,8 % (mot 5,9 % i 1980) og 50 km/t på 4,8 % (3,5 % i 1980).

Antall avkjørselsaker har gått ned med 8,4 % fra forrige år til 1295 - av disse ble 833 (eller 72,8 %) innvilget. Vegsjefens avgjørelse ble anket i 86 tilfeller - for 71 av disse ble vegsjefens standpunkt opprettholdt.

Det endelige tall for antall drepte i trafikken i Troms fylke i 1980 ble 16, mens tallet for 1981 ser ut til å bli 21, eller omlag det samme som i årene 1976-79.

Antall ulykker med personskader synes etter de foreløpige

Trafikktelling viktig del i planleggingen - Jan Larsen monterer utstyr.

tall å ligge noe lavere enn året før, dvs. rundt 250, og antall skadde på ca. 350.

Dominerende ulykkestype er fortsatt ulykker der enslig kjøretøy kjører utfor vegen. Disse utgjør nesten 1/3 av ulykkene. Møteulykker utgjør 23 % og fotgjengerulykker 19 %. Spesielt for året er at hele 6 av de drepte var motorsyklister, noe som understreker hvor utsatt denne trafikkgruppen er.

GRUNNERVERV

Praktiseringen av den nye delingsloven har gått greit. Merarbeidet med loven er delvis kompensert med forbedret landmålingsutstyr.

I 1981 avviklet vi ialt 7 skjønn på riksveg med 128 parter. På fylkesveg deltok vi i ett skjønn, og det samme for gang/sykkelveg. Vi inngikk ca. 150 kjøpekontrakter og det ble utbetalt ca. 5,9 mill. i forbindelse med grunnerstatninger.

Det ble målt og grensemerket 60 km riksveg og 9 km fylkesveg.

LABORATORIEVIRKSOMHETEN

1981 ble på mange måter et gjennombruddsår for teknisk kvalitetskontroll ettersom driftsavdelingene for første gang var pålagt et systematisk egenkontroll. Opplegget ble i hovedsak utarbeidet av lab.seksjonen og i store deler av fylket synes det å ha fungert bra.

Gåre - Straumen i rv. 850 på det nærmeste fullført.

Framdriften i Pollfjell-tunnelen var 1350 m i 1981.

Av trafikksikringstiltak er bygget nytt fortau på nordre side av Tromsøbrua

På fylkesvegside domineres anleggsdriften av veg til Husøy og Bjørgavegen. Ved årsskiftet var det like før gjennomslag i siste Husøy-tunnel og Bjørgavegen er tatt i bruk.

Vi hadde 8 større entrepriser i gang. 15,4 % av anleggsdriften gikk i entrepriser mot 13,4 % foregående år.

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

- oppsyn 5,1 %
- arbeidslønn 16,5 %
- egne maskiner 16,0 %

- fremmede maskiner 28,5 %

- materialer 33,9 %

VEDLIKEHOLDET

melder at året 1981 går over i historien som et av de verste når det gjelder snø, uvær og snøskred. Snødybden i januar og mars var meget stor, med rekord i februar for Tromsø på 192 cm.

Vi brukte 126,1 mill. til vedlikehold i 1981. 81,6 mill. til riksveger og 44,5 mill til fylkesveger.

Vinterkostnadene ga meget store overskridelser i forhold til plantallene og selv om det ble gitt ekstrabevilgninger både fra

Grunnundersøkelser på rv. 850 - fra v. Leif Bendiksen, Almar Kaino og Noralf Mathisen.



stat og fylke måtte barmarksvedlikeholdet reduseres betraktelig. Det gikk med 52,9 mill. til vintervedlikeholdet på riks- og fylkesvegene, nesten 11 mill. mere enn planlagt.

Vi utførte ellers grøfting/stikkrenneutskiftning for 4,2 mill., vegfundament for 8,4 mill. Faste dekker 20,8 mill. mens grusdekker ble utbedret for 8,2 mill. Til vedlikehold av bruer og kaier gikk det med 4,9 mill.



"Faste dekker omfatter nylegging på grusveg av 54,8 km riksveg og 4,1 km fylkesveg. Likedan inngår dekkeformyelse på 87,6 km riksveg.

Samlet utkjørt brøytedistanse var vel 2,5 mill km mot 1,58 mill km i 1980.

Vedlikeholdsdriften utføres stort sett bare i egen regi — 91,2 %, 3,0 % er bortsatt til kommuner, mens 5,7 er gått til entrepriser.

Til vår egen drift er brukt:

- oppsyn 4,5 %
- arbeidslønn 16,1 %
- egne maskiner 24,0 %
- fremmede maskiner 28,4 %
- materialer 26,8 %

Teleløsningsperioden 1981 var vel den lengste som har vært. 9. juni ble restriksjonene opphevet på de siste deler av vegnettet. Dette har bl.a. sammenheng med at nye retningslinjer for telerestriksjoner ble tatt i bruk. Vi var ikke plaget med de helt store skader på vegnettet.

I egen regi har vi produsert 199 340 m³ grus (nedgang på 35,9 % fra ifjor) til en gjennomsnittspris på kr. 38,33.

Dette gir en prisstigning på 15,1 % fra året før. Fra private leverandører er det på anbud

Andor Larsen i tunnelverkstedet får rapport fra stoffen i Pollfjellet — framdriften i 1981 var 1350 m.

8

med energiøkonomiserende (EN-ØK) tiltak på driftsbygg. Det er store summer som går med til dette og kostnadene tas derfor over flere år.

BILTILSYNET

Biltilsynets oppgaverstiger fortsatt, bl.a. fordi både bilantallet og antall førerprøver fortsatt øker.

Det var ved utgangen av 1981 registrert 71.209 kjøretøyer i fylket — 4336 flere enn ifjor. Det er Tromsø-distriktet som topper listen med 34.329 kjøretøyer og Finnsnes med sine 20.154 kommer på andreplass.

6280 kjøretøyer ble ny-registrert, dette er 220 flere enn i 1980.



Det ble avlagt 6925 førerprøver i 1981. Det er 383 flere enn året før.

Førerprøver blir avlagt på Finnsnes, Setermoen, Harstad, Tromsø, Storslett og Svalbard.

Gledelig er det at ventetiden ved kjøreskolene er redusert. I Harstad er det mindre enn 1/2 år, i Tromsø mellom 1/2 og 1 år og ved Finnsnes ca. 1 år.

Biltilsynet foretok 16.248 kontroller omfattende 10.683 kjøretøyer.

Vi utførte 4146 vektkontroller og av disse hadde 28,7 % overløst. 4,1 % av disse hadde igjen

6925 avla førerprøven ifjor — Ann Sørensen ved Tromsø Biltilsynsstasjon klar for fotografering av en av dem.

kjøpt ca. 27 200 m³ til en gjennomsnittspris på ca. kr. 31,- ekskl. moms.

Prisstigningen har vært høyest i Bårbakken og Rognmoen. Dette skyldes i vesentlig grad flytteutgifter. I Bårbakken ble det ført fram strøm, og dette utgjorde kr. 7,57 pr. m³ knust grus.

Pelebåten "Slagbjørn" hadde i løpet av året utført/registrert reparasjoner ved de fleste av fylkets 43 ferjekaier. Total kostnad for båt, mannskap og materiell utgjorde i 1981 2,5 mill. kr.



MASKINDRIFT

I 1981 ble det kjøpt maskiner for ca. 15,6 mill. kr., som var ca. 2,0 mill. kr. mindre enn dekningssummen på 17,6 mill. kr. Forklaringen på dette er at vi noen år investerte for større beløp enn det som ble inntjent samme år.

Driftsresultatet for lastebiler og tilhengere viser en økning i underskuddet på 0,36 mill. kr. fra 1980. Samlet underskudd i år er på 0,65 mill. kr. Dette er ikke tilfredsstillende og vi er stadig opptatt å forbedre dette.

Av driftsresultater ellers for den enkelte maskingruppe vises at snøfreser 560 og 561 har størst underskudd — ca. 0,83 mill. kr., mens snøploger 563 har lønnet seg best — overskuddet her var ca. 0,7 mill. kr. Det store underskudd/overskudd på h.h.v. snøfresere og snøploger kan delvis forklares med at avregningsprisene ikke er basert på en så unormal vinter som vi hadde i 1980/81.

Avskrivning og renter har økt fra 14,1 mill. kr. i fjor til 16,1 mill. kr. i år.

Bruttoinntekten på maskindriften økte i samme tidspunkt fra 47,6 til 53,5 mill. kr.

Ellers melder maskinavdelingen at vi høsten 1981 startet opp

Snøvinteren også påkjønning for veghøvlene — Roger Tretten reparerer.

9

gebyrpliktig overløst, som er en nedgang på hele 6,9 % fra 1980.

VEGNETTET

Vi la i 1981 fast dekke på

158,1 km grusveg, hvorav 1 km var riksveg og 43,3 km keusveg.

Vegnettet i Troms omf 4826 km og fordeler seg slik

	Total lengde/km	Faste dekker %	Faste del landsgj.sn
Riksveger	1627,1	74,8	89,1
Fylkesveger	2112,2	26,8	47,5
Kommunale veger	1086,7	21,5	42,2

Når det gjelder største tillatte akseltrykk er situasjonen denne:

	Inntil 10 tonn	Inntil tung 8 tonn	Inntil 8 t
Riksveger	24,7 %	100 %	100 %
Fylkesveger	0 %	79,9 %	98,5 %

FERGEDRIFT

Det ble ikke åpnet nye ferge-samband i 1981.

I 1981 ble det gitt tilskott til fergedrift for tilsammen 30,5 mill. kr. Dette var 1,15 mill. kr. mindre enn året før.

Biltrafikken med fergene økte med 0,6 %. Største økning har Rotsund — Havnes med 58,2 %. Men her dreier det seg om små trafikktall. Deretter fulgte Skjervøy — Lauksundskaret med 13,5 %. 6 samband hadde nedgang i biltrafikken. Størst nedgang hadde Ørnfjord — Husøy med 17,7 % og Lyngseidet — Olderdalen med 7,6 %.

TIL SLUTT

— vil du vite mer om virksomheten i 1981 så kan du henvende deg til nærmeste vegstasjon, finner du årsmeldingen utlagt



38 faste formannsstillinger opprettet

Det sentrale justeringsoppgjør våren 1980 ga grønt lys for at formenn i vegarbeidsdriften med arbeidslederfunksjoner skulle få sine stillinger omgjort til faste formannsstillinger. Først ble Vegdirektoratet og Norsk Arbeidsmannsforbund enige om hvilke krav som skulle legges til grunn for de nye stillingene. Deretter har hovedtillitsmannsutvalget og vegadministrasjonen gjennom drøftinger kommet til at 38 burde få fast formannsstilling.

Man la under drøftingene vekt på at kravet om "reell arbeidslederfunksjon" ikke burde fraviktes. På den annen side ville da endel som nå oppebærer formannspenger ikke nå opp. Det var imidlertid enighet om at disse får beholde dette tilleggset som en personlig ordning.

Etter drøftingene får følgende tjenestemenn status som faste formenn:

VEDLIKEHOLDET:

Harry Pettersen	Borkenes
Odd Jakobsen	Tennevoll
Rolf Lunde	Bardu
Kristian Myrvoll	Moen
Karl Iversen	Finnsnes
Arne Andreassen	Silsand
Kristian Kvalberg	Skibotn
Harald Wingstad	Øverbygd
Tomas Bergmo	Tromsdalen
Hans Kiil	Lyngseidet
Bjarne Larsen	Birtavarre
Åge Boberg	Burfjord
Sigmund Molund	Vannareid

Knuseformenn:
Rolf Skog Lyngseidet
Karstein H. Rostadmo Øverbygd

Pelebåten:
Kjell Knutsen Svensby
Arne Dahl Tromsdalen

ANLEGG:

Einar Kristiansen	Hamnvik
Johan O. Johansen	Sørvik
Annar Jensen	Harstad
Charles Hermansen	Gratangsbotn
Agnar Kvernmo	Gratangsbotn
Roald Svendsen	Brøstadbotn
Hugo Myrbakk	Finnsnes
Harald Pedersen	Stonglandseidet
Johan Pedersen	Malangseidet
Alfred Seppola	Skibotn
Sigmund Johansen	Ramfjordbotn
Rolf Hanstad	Birtavarre
Gård Haugen	Gratangsbotn
Trygve Johnsen	Meistervik
Wilhelm Johnsen	Skibotn
Eleif Holmseth	Karlstad
Bjørnulf Johnsen	Aspelund

Helge Luneborg Moen
Inge Andreassen Aspelund
Arvid Andersen Karlstad
Hans Helge Jensen Aspelund

- arbeidstidskontroll
- tilsyn med maskinutnyttelse
- kontroll og føring av arbe
- rapporter, kjøresedler m.v.
- daglig arbeidskiltning
- supplerende arbeidsstikking
- lede minimum 3 mann (e og/eller innleide)

Tjenestemennene har bek tet at de ønsker fast tilset som arbeidende formenn. De også sagt seg villig i å gjennom den nødvendige opplæring stillingen.



Harry Pettersen
- en av de som er gitt fast formannsstilling.

12

Spare Biltilsynet for 3000 avskiltningsbegjæringer i år?

Får vi nå en omlegging av trafikksikringsordningen slik vi håper, vil vi spare ca. 200 dagsverk på biltilsynsstasjonene her i fylket. Og ettersom dataalderen nå er på veg inn i biltilsynet for alvor kan vi regne med ytterligere personellmessige besparelser når dette er fullt utbygget.



Det er biltilsynssjef Odd Halvorsen som kan fortelle dette og fortsetter:

- Det er nå etablert en hoveddatabase i Vegdirektoratet og i den er også innebygget alle data om vogneernes trafikksikring. Forsikringselskapene vil her gjennom egne dataterminaler kunne søke de nødvendige opplysninger direkte hos hoveddatabasen i Vegdirektoratet. Biltilsynsstasjonene vil dermed bli spart for en stadig strøm av henvendelser fra forsikringselskapene. Ettersom det nye systemet også forutsetter at selskapene heretter skal nytte de vanlige inkassokanaler, vil vi også årlig bli spart for omlag 3000 avskiltningsbegjæringer bare i Troms fylke. Alt dette har vi beregnet skal utgjøre ca. 200 dagsverk, og vi håper nå at trafikksikrings-

Førerkortregister og vognkortregister i dag på Microfish-systemet
- Anna Johansen ved Tromsøstasjonen.

ordningen blir omlagt fra 1. juni i år.

- Når får vi lokale dataterminaler her i fylket?

- Det såkalte Autosys-systemet som nå har vært prøvd en tid i et noe beskjedent omfang i Moss, Oslo og Vegdirektoratet er funnet såvidt verdifullt at det nå er anbefalt etablert og i første omgang ved ytterligere 13 biltilsynsstasjoner, bl.a. ved Tromsøstasjonen. Foruten at det bare blir et visst antall stasjoner hvert år som får dette Autosys-systemet, så bygges systemet ellers ut i 3 trinn. Første trinn gjelder kjøretøyregisteret, men vi kan ikke helt kvitte oss med det manuelle registeret, vi må kjøre et slikt ved siden av så lenge ikke alle stasjonene har Autosys. Vi får altså ikke noe besparelser av

arbeidsoperasjonene på det første omgang. Neste trekk meddele sentralregisteret nyregistrertene og når 3. trinn kommer og systemet er fe utbygget, vil vognkortet over lokal skriver knyttet til c terminalen kunne leveres fe på et øyeblikk. Og da vi kunne få ytterligere reduksjo arbeidsmengden.

- Hvor langt fram i tiden li dette?

- Vi håper som sagt at trinnvise utbyggingen for T1 søstasjonens vedkomme kommer i gang i løpet av i Videre utvikling er mere skelig å ha noen sikker forme om, det avhenger av den i sjettmessige situasjonen, Halvorsen tilslutt.

Innsparingstiltak for 1982

Stortinget ga regjeringen fullmakt til å unnlate og disponere 300 kroner av administrasjonsbudsjettet i 1982 for Vegvesenet.

Det tas sikte på å redusere utgiftene til lønninger med å holde le stillinger ubesatt i 4 måneder i gjennomsnitt. Etter som fylkene F mark, Hordaland, Rogaland og Akershus har betydelige problemer å få besatt ledige stillinger, vil man unngå å ramme disse fylkene y ligere.

Det innebærer at de øvrige, herunder Troms, må holde sine le stillinger ubesatt gjennomsnittlig i 5 måneder. Slike stillinger skal h ikke fylles opp med vikarer - det må isåfall skje internt og da sli vikarens stilling holdes ubesatt.

Når det gjelder øvrige kontorutgifter er det gitt pålegg om å h tilbake 2 prosent.

14

SNØSKJERMER

— historikk og utvikling

Av Eilif Os

Det var selvfølgelig vår venn Eilif Os som også sto bak snøskjermartikelen i forrige nr. av Vegstikka. Det var imidlertid ikke bare forfatterens navn vi ikke kunne holde rede på, også et par billedtekster var byttet. De fleste skjønte vel at teksten "risskjerner" på side 37 hørte hjemme under bildet på side 38 - og omvendt. Vi beklager. Men her følger siste del av artikkelen: flere typer skjerner er prøvd opp gjennom årene, men erfaringene syntes at gammelskjermene står fullt på høyde - men kravet til holdbarheten har etterhvert endret på materialene.

Russeskjerner og andre skjermtyper

Etterhvert kom det også inn en helt tett skjermtype uten åpning mellom bordene opp til 3,0 m høye. Disse tette skjermene ble som regel benyttet hvor veggpartier lå nært elver eller vann, og hadde som regel en utmerket virkning.

Fra 1950-60 årene og utover er det gjort en del spredte forsøk å erstatte snøskjerner av tre med skjerner av ståltråd, netting av stål eller plast, plastsnorer samt av aluminium, de siste både som faste og flyttbare.

I tillegg ble det nærmest på eksperimentbasis satt opp såkalte "Russeskjerner". Også disse var bord med skorer av 6" tømmer, men her var bordene spikret opp i to loddrette rekker over hverandre med en åpning på 50 cm mellom rekkene i stedet for som vanlig med sammenhengende vannrette bord.

Denne skjermtype var gjort kjent gjennom en artikkel av professor O.D. Lærum i Norsk Vegetidsskrift nr 1/1963 og har formentlig sin fornemste anvendelse på steppene hos vår allmektige nabo i øst.

Disse skjerner har i ettertid vist seg å samle snøen omtrent i samme omfang som våre egne, men har tendens til å samle snøen lengre foran seg slik at fonnen rekker fram til eller over vegen.

Det ble også eksperimentert en del med skjerner av et rutenett av plastbelagt ståltråd, og senere også med plastsnorer med knuter på, men disse skjermtyper samlet dårlig og er senere forlatt.

Gammelskjermene holder stadig mål

I årene fra krigen sluttet og vel praktisk talt helt fram til dags dato har nybygging av vegger i Troms stort sett foregått på øyene Senja, Kvaløya, Ringvassøya,

16

vært nødvendig å omarbeide eller flytte snøskjermene som fra før av var oppført. Det tydet på at de i store trekk var riktige skjermtyper som var riktig plassert.

Naturlig skjerming effektiv

Når skogen vokser til danner den en naturlig skjerm. Et godt eksempel er Lavangsdalen som da vegen ble bygget var helt uten

skog, bare med noen "småtister" her og der og hvor det derfor var nødvendig å putte hele dalen full av snøskjerner. Her og også på mange andre vegstrekninger som for eksempel langs E6 i Takvannstraktene og også Ofoteidet og Gratangsfjellet har en på grunn av den velsignede tilvokst av skog kunnet sløyfe de stygge snøskjermene - for hvor glad en enn er



Artikkelforfatteren ved nyeste nytt i skjerner — aluminiumsskjerner i Skibotdalen.

18

Vannøya, Arnøya m.fl. samt i utsatte kyst og fjordstrøk i nordfylket. På de fleste av disse nye vegstrekninger var det nødvendig med utstrakt skjermbygging. Vi kan jo nevne Baddereidet, Kvæangsfjellet og ved Finskegrensen hvor det er satt opp et betydelig antall meter av skjerner.

Planlegging for det meget omfattende skjermarbeidet når det gjaldt skjermavstand, skjermhøyder m.v. ble i noen utstrekning utført etter erfaringer fra den opprinnelige førkrigsskjermingen hvorav spor ennå kunne finnes i marken, men mere på iakttagelser og opplysninger fra kjentfolk i anleggsperioden. Det ble for det meste brukt vanlige skjerner av

tre etter en noe modifisert teining av den opprinnelige fra 19-årene.

Imidlertid eksisterer det i gevegsejefen et plankart for skimming utarbeidet av "Organisat Todt Einsatzgruppe Viking" undertegnet av "der Lienensje På tross av at det var utarbeidet av de som ikke var våre venner ble kartet til noen nytte.

Når det gjelder vegen o Kvæangsfjellet som etter byggingen har vært helårs siden vinteren 1965/66, har bare i svært liten utstrekning

"Russeskjerner" på Kvæangsfjellet



for deres beskyttelse—styggeerde.

Allerede fra 1932 ble det gjort forsøk på å framskynde voksten av den naturlige verneskogen i forbindelse med åpenhold av vegger. I kontrakten med Statens Skoger for vederlagsfri tomt til brøytestasjonen "Veines" var det med en passus hvor vegvesenet ble tilpliktet en viss skogskjøtsel. Skogområdene på statseie langs vegen ble over lengre strekninger gjerdet inn for å beskytte disse mot kreatur og ukontrollert hogst. Det samme og i langt større utstrekning ble foretatt i traktene fra "Veilund" og ned mot Fossbakken, men da i forståelse med de private grunneiere i området. Dette begynte

smått å vise resultater, men ødelagt ved uventig hogst under krigen.

Skogskyddet bør ikke nærmere enn ca 15-20 m, dog avstanden avpasses etter vinstyrke, snø og terrengforhold.

Det har opp gjennom årene vært foretatt sporadiske forsøk med planting av leskog i Trør. Imidlertid vokser skogen mensent i de strøk hvor leskog ønsket og nødvendig. Forsøk med planting av "Sitkagran" Gratangsfjellet i 1950-årene var mislykket. Derimot har en vanlig gran som i samme tidperiode ble plantet ved brøytestasjonen "Veilund", til det vist seg å være levedyktige.



SAND

— et ledd i beredskapen

Tross forsiktig strøpolitikk vinter har vi måttet bedre fremkommeligheten og sikkerheten med noe sandstrøying i de værste stigningene og vanskeligste kvevene.

Da Vegstikka kom forbi Vålund i februar, drev man og fylte sandsiloen der for 4. gang denne vintersesongen. Og st materialet kom fra Rognmoen.

Kristian Skogstad

MØLJEKALAS 1982

— en hyldest i dikt og toner

Torskøkrise til tross - det årlige møljekalas i vegkontorets kantine programmessig avvirket og vi registrerte

Vår nyeste pensjonist på møljefest
han troede årets var siste rest
Av tilbud til en gammel gjest
som så mangen gang har gjort som best
Laget toner og vers til årlig møljefest

Gode venn, Skagen, jus'en passer ikke her
en gang møljefesanger - nok det er
For fortsatt kunne slufse lever, rogn og især
la strupen klarne i den Mack's og Linjehær
Så - klippekort til trubaduren - der

Oh slik lød så trubaduren, Einar Skagens vise:
(Mel.: Farvel du gamle Romerknipe som vi kalle Blom)

Farvel da gamle møljeknipe her i denne hall
som gå så mangen gledesstund med visesang og trall,
Nå lukker det mot slutten for en gammel pensjonist,
nå hjelper ingen bønner fler, det går mot siste frist.
For årene de ruller, ett for ett de kappes av,
man dauer litt om gangen før man ender i en grav.
Men enda er der livsgnist i en grånet gubbe-skrått,
og lever, fisk og rogn gjør alltid livet lyseblått.
Farvel da gamle knipe, her var det ingen skam
å la fisk og lever svømme ned med øl og Linje dram.

Jeg hilser vår Jan Pettersen, vår bolde arrangør
som trosset alle vinder i fra nord eller fra sør.
Du fryktet ingen kulinger, ei torden eller lyn,
men kastet deg i doningen og kvasset dine bryn.
Mot Erstfjorden gikk ferdan etter lever, fisk og rogn,
tilbake gjennom snøfokk med en rikt belastet vogn.
På kjøkkenbenken gikk du løs med øks og kniv og sag
og flerret torskemager opp med største velbehag.
Jeg takker Jan for alt du ofret for vårt felles vel,
ti solas bleke gjenkomst med en ekte møljekveld.

Men heller ikke glemmes skal de øvrige som ga
en skjerv til festens glede og et høyt Halleluja.
Jeg nevner Ole Sandvik, vår kantines store Tsar
og Olive Reiersen som tunge bær fra Polet bar.
Vi glemmer heller ei de søte kvinner bak vår disk
som smilende serverer oss med lever, rogn og fisk.
Vi har jo ingen annen gøy enn den vi skaper selv,
og hva kan da vel være bedre enn en møljekveld.
Og du som skal fortsette her, hvor jeg misunner deg,
ja du kan saktens smile du, men gråten den tar meg.



Trubadur Skagen i "farvel" med den gamle møljeknipe.

20

På vintervegkongress 1982

Skredforskningen i Sveits og demonstrasjonen av en redningsaksjon etter et snøras på veg, var noe av det som gjorde størst inntrykk på meg, sier vegmester Almar Leirbakk som i februar i år deltok på vintervegkongressen i Davos i Sveits.

Kongressen hadde samlet omlag 600 deltakere fra hele verden. Bak arrangementet sto PIARC - en internasjonal sammenslutning for vegvesenet i en rekke land. I komiteen for denne sammenslutningen finner vi også overingeniør Kjell Levik i Vegdirektoratet. På denne vintervegkongressen hadde han med seg fra det norske vegvesen, 2 fra Vegdirektoratet, vedlikeholdssjefer fra 3 fylker, maskinledere fra 2 fylker, 1 maskininstruktør og som nevnt innledningsvis, vegmester Almar Leirbakk.

Programmet på kongressen var tettpakket, forteller Leirbakk, som skisserer hovedinnholdet slik:

Vintervedlikehold
Salting, fordeler og ulemper
Skredforbygging.

Innimellom var det befaringer, demonstrasjoner og besøk på en maskinutstilling som ble holdt i tilknytning til kongressen, og der det nok var alskens snøryddings- og annet vintervedlikeholdsutstyr som stod i sentrum. — Bidrog Norge med forelesere? — Nei, vi gjorde ikke det denne gang, men både Sverige og Finn-

land stilte med foredragsholdere. Finnlandsbidrag var bl.a. et ganske kraftig angrep på bruk av salt i vintervedlikeholdet fordi dette hadde negativ innvirkning på vegetasjonen langs vegene. Dette fikk han motbør av fra sveitsisk hold, som mente det var positivt at vekstene langs vegene ble holdt i sjakk. Vekstforholdene og bruken av naturen langs vegene er vel så ulik i de forskjellige landene, at meningene om dette må vel også bli delte.

— Hva vil du trekke fram som spesielt interessant fra denne kongressen?

— For den norske og den islandske gruppen var det en dag lagt opp til besøk på det Sveitsiske Skredforskningsinstitutt som lå i ca 4000 meters høyde nær den for oss nordmenn så kjente skøytesportsbyen, Davos. Og jeg kan ikke si annet enn at skredforskningen her imponerte. I instituttet arbeidet omlag 30 personer og det var vel kanskje forbyggingforskning som tok mest av deres tid. Jeg hadde inntrykk av at mange års arbeid her, hadde gjort sveitserne trygg når det gjaldt plassering av hus og skiløyper

i disse bratte fjellandskaper. Og når man ser dette terrenget, kan man godt forstå at man har satset på en skikkelig skredforskning. Bosettingen og ellers menneskelig aktivitet i disse områdene er nemlig ganske stor. I Norge ville man kanskje ikke tillatt menneskelige aktiviteter så nært opptil risikogrensen for ras som vi så enkelte steder der nede. Men som sagt, forskerarbeidet inngår øyensynlig stor tillit.

— Andre ting som du vil nevne?

— Vi fikk demonstrert en redningsaksjon etter et snøras over veg. Det var en fast etablert redningsstasjon som rykket ut i helikop-

ter med mannskaper med lavi hund og der fulgte også med i ettersom man regnet med det lå mennesker i raset.

Etter først en rask grovsøk gikk hunden til verks og det et effektivt arbeide denne hund gjorde, raskt og sikkert. I hele var det et særdeles godt trimmet mannskap som var i svi Dette satte meg på tanken at i områdene hvor vi er særlig utsat for snøras, burde vi kanskje et

Skredforbygging i fjellside.
Foto: Almar Leirbakk.



lere et formelt samarbeid med f.eks. Røde Kors og Norsk Folkehjelp eller andre lokale grupper som har spesialisert seg på redningsaksjoner. Noen av disse

opererer jo nå også med lavinehunder. Vi kunne kanskje unngå et forsinkende ledd for å få slike fram til rasstedet så snart som mulig, sier Leirbakk til slutt.



Kirken i bakgrunnen var bygget som en trekant med spiss mot fjellsiden for å kunne dele et eventuelt snøskred.

Foto: Almar Leirbakk

24

— Merket du deg noe helt nytt utstyr?

— Det var endel ting som jeg ikke før hverken hadde sett eller hadde kjennskap til. En turboplog som den kaltes, den var utstyrt med en vifte som sugde til seg snøen og ved hjelp av brøytefarten blåste snøen bort fra veggen, en slags freser kan vi vel benevne den. Fordelen med denne framfor freseren var hastigheten turboplogen kunne arbeide i. Videre tiltrakk en plog med automatisk breddeutvidelse oppmerksomhet. Plogbredden ble regulert fra brøytebilen. Saltpredningsutstyr fikk vi også se endel av og typer som var temmelig automatiserte, også for vanninnblanding.

— Var det utstyr som du registrerte som mer eller mindre "tvilsomme"?

— Jeg vet ikke om jeg vil bruke så sterke ord som tvilsomme, for man skal huske at noe av utstyret nok var produsert for mindre vinterlige forhold enn de vi har i Norge. F.eks. så jeg flere typer ploger og annet utstyr beregnet for presonbiler, sogar ploger for hydraulisk løft.

— Fikk du noe inntrykk av snøryddingen og annet vintervedlikehold i vertslandet?

— Vegene i de strøkene vi opp-

Slik ser dagens Peter-freser ut.

Foto: Almar Leirbakk.



26

Men Peter-freseren var ikke død

Det var et variert tilbud på snøryddingsutstyr i alle mulige størrelser som ble presentert på maskinutstillingen i forbindelse med vinterkongressen 1982 - ja til og med vår hederskronete Peter-freseren duk opp, men da selvsagt i ny skikkelse.

Det er vegmester Almar Leirbakk som kan fortelle dette. Som det går fram av en annen artikkel



i dette nr av Vegstikka, del Leirbakk i Vinterveggkongressen som ble avviklet i Davos i Sveits vinter. I tilbudene til kongressdeltakerne inngikk også be på en stor maskinutstilling hvor hovedtemaet var vintervedlikeholdsutstyr.

— Stor overraskelse da vi oppdaget at Peter-freser ikke bare et musealt begrep. Fabrikk følger med og presenterte en ny modell av dette snøfreser brikat som jo ble kjent på v. kanter. Det var som kjent Peter-fresere tyskerne etterlot seg i oss da krigen sluttet og som fikk stor nytte og glede a mange år. Dagens Peter-freser utstyrt med 2 motorer og h. gående.

Utstillingen rommet mest uts på fresersiden hvor også nor produserte fresere var å finne. Under demonstrasjonen falt ik alle typer like heldig ut un alle forhold, de fleste hadde s fordeler under ulike spesie situasjoner og snøtilstander.

Almar Leirbakk og vår museale Peter-freser.

holdt oss i var temmelig smale. Brøyting med tradisjonell plog forekom ikke. Enten freste de direkte, eller så ble snøen skjøvet til side og deretter freset. Brøtekantene var derfor lodrette vegger og opptil 3 meter på det høyest. Det så ellers ut til at de satset mye på salting for å holde vegbanen tint. Jeg registrerte

ellers liten sans for veggroft smeltevannet rant på vegbane kunne Leirbakk fortelle.

Og han merket seg dessuten ting på utstillingen - en skikkelig "Nordnorsk" plog forekom ikke.

Turbo-plog.

Foto: Almar Leirbakk.





Antall skader på samme nivå som før

De 4 siste årene har det årlig inntruffet omlag 20 skader mens antall fraværsdager på grunn av skadene har økte hele denne tiden fra 407 dager i 1978 med 23 skader til 761 dager i 1981 hvor det var registrert 20 skader — det er et gjennomsnitt på 42,2 fraværsdager pr. skade.

Dette er tall som går fram av vernelederens skadestatistikk for 1981. Men det skal føyes til at når antall fraværsdager for 1981 er blitt så høyt som anført, så henger dette bl.a. sammen med at 3 skadene i 1980 fortsatt var fraværende nokså lenge utover i 1981 hvorav 1 skade utgjorde hele 324 dager. Til gjengjeld skal vi være oppmerksom på at fraværet for 6 skader skyves over til statistikken for 1982, da de ikke regnes som avsluttet i 1981 og dermed oppveier noe av det fraværet som skyldes skader for 1980.

Av de 20 registrerte skadene arbeidet 12 på anlegg, 5 i vedlikeholdet og 3 i maskinavdelingen.

Tidligere har tendensen vært at de fleste skader har oppstått ved kombinasjon av manuelt- og

maskinelt arbeid, samt arbeid med boring og rensk. Denne tendensen er fortsatt tilstede, men ikke så markert. I 1981 har skadene oppstått under flere forskjellige arbeidsoppdrag. Skadene er fremkalt slik:

9 skader ved snubling/gliing/fall
7 skader ved skjæring/klemming/kutt
2 skader ved fallende gjenstand
1 skade ved kollisjon
1 skade ved sprut fra lufttr. arb.

De fleste skadene har gått ut over benene, videre kropp og armer/hender.

Årsakene føres tilbake til at skadene har inntatt farlig arbeidsstilling, vært uoppmerksom, nyttet farlig og u hensiktsmessig framgangsmåte. Dårlig planlegging og manglende verne eller sikring kan

anføres som faremomenter på arbeidsplassen.

44 saker i AMU

I rapporten fra vernelederen summeres opp fra 5 avholdte møter at det er behandlet i alt 44 saker. Avd.ing. Martin Eriksen ble valgt til ny formann med Halvor Halvorsen som nestformann.

Noen spesielt store saker har ikke vært fremmet for AMU i 1981 — de fleste saker løses ute på de enkelte arbeidsplasser.

Løfteutstyret i vegvesenet er blitt underlagt bedre kontroll og oppfølging idet utstyret er registrert i kontrollbøker som ajourføres hvert år.

Bedriftslegespørsmålet fortsatt vanskelig

Flere områder har ikke hatt en form for bedriftshelsetjenes siste året. Årsaken ligger fortsettelse i underbemanning ved legekontorene svært mange steder i fylket.

Et unntak er Tromsøområdet hvor det er inngått avtale med et nyorganisert bedriftshelsetjenes — denne begynner å virke for vegvesnets vedkommende fra januar med 1982.

AMU har foreslått en løsningsplan for hele fylket og dette forslaget er sendt Vegdirektoratet hvor bedriftsoverlegen arbeider videre med denne saken.



Knut Tune produserer vannutskiller for støvsugerutstyr til fjellboring — den 52.de i rekken.

28

Årets vinter: IS OG VANN

Ifjor usedvanlig snøvinter. I år like usedvanlig isvinter er konklusjonen på en rundspørring hos vegmestrene i fylket.

— Vi har ikke opplevd maken til isplager de siste 15-20 årene ihvertfall og har allerede bak oss en lang og hård stimsesong, er hva vegmester Olav Nilsen i Harstad forteller.

— Særlig i kyststrøkene har det vært ille. Med igjenfrosne grøfter og stikkrenner etter knallfrosen før snøen kom, kunne det ikke gå annerledes da mildværet satte inn. Med minimalt gjennomløp i mange stikkrenner unngikk vi

ikke store vannansamlinger som gjorde skader på vegkanter og vegdekker. Og som "vanlig" har

Olav Nilsen konstaterer at elva har forlatt fylkesvegen til Storjord og lagt seg til ro for denne gang.



vi hatt de største problemene i helgene.

— Er beredskapen tilfredsstillende når det oppstår slike ekstreme forhold?

— De 6 stikkjelene vi har her i området har vært i full drift også på skift ved enkelte høve. For mannskapet har dette selvsagt vært en hard tårn og vi kunne stundvis ønsket oss både flere stikkjeler og flere folk. Under normale forhold har vi jo ikke slike problemer, ifjor f.eks. var isplagene minimale sammenlikner vi med dagens situasjon, men da var det jo også rikelig med snø. Også veghøvelene er et viktig

redskap i bekjempelse av isplager og de har fullt opp å gjøre.

— Hvilke vegger er spesielt utsatte for isplager?

— De største plagene har vi nå på fylkesveger og da de som ligger lavt i terrenget, f.eks. fv. nr. 1 Kasfjord-Borkenes og fv.nr. 1 parsellen Straumen — Storjord. Også på riksveg 825 mellom Stræte og Hilleshamn har forholdene vært dårlige.

— Hvor mange stikkrenner har du i ditt område?

— Nei, det har jeg ikke tall på. Antallet pr. kilometer kan være en god del. Det er avhengig av terrengformasjon, bekker, grop m.v., men for moro skyld teller jeg en gang tallet på riksveg mellom Langvassbukta og Norland gr. mot Sigerfjord, en 5 km strekning og der er ikke mindre enn 56 stikkrenner.

— Alle stikkrennene er vel ikke like leie i disse dager?

— Rent generelt kan vi si at de gamle murte stikkrennene mest brysomme, seinere å tilpasse opp og de har også de mest årvilke tilfrysinger. De er gjerne trange og det hender de delvis er røddet igjen og dermed er det ikke enkelt å føre slangen gjennom.

Harry Pettersen er en av de som har basket med opptining i stikkrenner.

— Pettersen, hvor mange stik



Harry Pettersen blir borte i dampen i forsøk på å gi stikkrenna litt ekstra.

renner stimer du hver dag i tider som disse?

— Sannelig om jeg vet, det er jo mange forhold som spiller inn, men går det noenlunde greit kan det vel dreie seg om 25-30 stk.

— Utenom vanskene med å føre stangen gjennom trange og kanskje mer eller mindre defekte renner, hva slags problemer kan ellers oppstå?

— Vi har i år f.eks. måttet tine også i frost, og da kan det forekomme plager med stimpkjelen. Når vi flytter og gradstokken går ned mot minus 20 grader, da kjøles det hele så kraftig at det tar en stund før vi får effekt av stimpkjelen.

Velferdsmidlene 1982

Ettersom det fra tid til annen hadde vært reist spørsmålsteget ved fordelingen og også bruken av velferdsmidlene oppfordret vi i Vegstikka nr. 6/1981 vegfolket til å komme med forslag på en annen måte å fordele pengene på.

Vi har ikke mottatt en eneste reaksjon på dette og Velferdsutvalget gikk på møte den 26. februar 1982 inn for å fordele midlene for inneværende år etter samme mønster som tidligere.

Det var kommet anmodning fra en mindre gruppe i Dyrøy og de 3 på laboratoriet i Nordkjosbotn om å få sin del utbetalt direkte. Utvalget kom imidlertid til at dette spørsmålet burde de reise overfor det lokale velferdsutvalg de naturlig hører hjemme under.

Bedriftsidrettslaget fikk kr 12000 Pensjonistene, til tur kr 8000

og resten, kr. 66.000 ble fordelt på de lokalt velferdsutvalgene slik:

Harstad	distrikt 1	kr. 6400	Storslett	distrikt 8	kr. 6000
Bardu	distrikt 2	kr. 7900	Tromsø (øyene) distr. 9	kr. 3300	
Finnsnes	distrikt 3	kr. 6200	Vegsentralen	kr. 3400	
Finnsnes (Senja) distr.	4	kr. 5300	Vegkontoret	kr. 11900	
Nordkjosbotn	distrikt 5	kr. 5900	Pelebåten	kr. 600	
Tromsø	distrikt 6	kr. 2800	Biltilsynet	kr. 4400	
Lyngseidet	distrikt 7	kr. 1900			

Velferdsutvalget er ellers interessert i å registrere ulike synspunkter på bruk av velferdsmidler og vil utarbeide et spørreskjema. Dette skal forelegges de lokale velferdsutvalgene til besvarelse i løpet av dette året.

32

Fra 6 til 660 volt

Oppgavene spenner over et vidt spekter fra 6 volt til 660 volt og de forekommer over størstedelen av fylket

Dette gjør arbeidet både interessant og avvekslende og gir oss god kontakt med vegvesenet fra innlandet til øyene utenfor kysten

Det er Thomas Ellburg, vegvesenets elektriker som synes at han har en god arbeidsplass. Stockholmmeren som har svensk elektrikerutdanning, sterkstrømlinje, kom til Norge i 1968.

— allerede i 1970 finner vi han som den første elektriker i vegvesenet, og hittil den eneste med den riktige utdanningsmessige bakgrunn.

Hans medarbeider - Hans Martin Figenschou - arbeider på Ellburgs papirer.

— Hvor ligger de største arbeidsoppgaver for en elektriker i vegstaten?

— Uten tvil er det knuser- og oljegrusverkene som krever mest av oss.

På disse verkene er det relativt store elektriske anlegg, vi skal bl. a. delta i flyttingen. Nedrigging og tilrigging er et ganske tidkrevende arbeide. Og det skal ikke mye til før et knusverk stopper, nok at en ledning løsner f.eks.

— De vanskeligste oppgavene?

— Idag er det nok de nye bore-riggene for tunnelarbeid som skaffer oss mest hodebry. Dette utstyret er helt nytt for oss, så nytt at med unntak av pumpe-

metodene som driver borehydraulikken, har det vært lite praksis å hente gjennom reparasjoner.

Ettersom det på en og samme maskin opereres med spenningsforskjeller fra 48 V til 660 V, virker det hele noe komplisert. Men som sagt pumpemotoren har vi fått prøvd oss på, 3 ganger har vi skiftet slike.

— Og rask uttrykking kreves vel også?

— Når de elektriske heiseanordningene på ferjekaiene svikter bør vi helst raske på. Her dreier det jo seg om rutetransport. Men ettersom ferjeleiene ikke ligger her i innlandet, så kan det jo ta sin tid å nå fram til Lyngseidet, Svensby, Breivikeidet, Vikran, Straumsnes og Skaland som er de vi betjener.

— Stasjonen din er Nordkjosbotn, men det er vel igrunnen her du er minst?

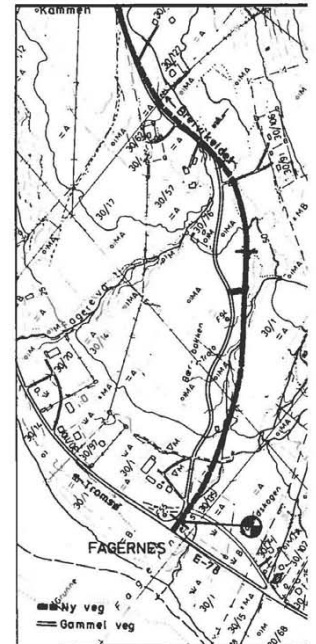
— Vi får god kjennskap til geografien, ja, med unntak av Harstadområdet har vi hele fylket som arbeidsfelt for våre egne maskiner. Når det gjelder ferjeleier, kan vi vanskelig nå de som ligger lengst unna innen reimelig tid og der er det opprettet av-

Nytt anlegg: FAGERNES — BREIVIKEIDET

På forsommeren blir det anleggsstart på den første av parsellene i strekningen Fagernes — Breivikeidet. Slik bevilningssituasjonen er i dag (3,5 mill i 1982) håper vi å komme ca 3,0 km framover i linja.

Av Thor Scheffte

Stort sett følger vegen gammel linje bortsett fra den første kilometeren hvor vegen får ny trace. Vegen bygges etter vegklasse ny 2E med en total planeringsbredde på 6,5 m i toppen. Det er meningen å dekkelegge vegen etter hvert som vi går fremover med anlegget. Så går alt etter planene skulle vi kunne legge ca 3,0 km fast dekke til høsten. Hele parsellens lengde går fram til Breivikelva og utgjør ca 12 km. Der som vi ikke får alt for store budjettmessige overraskelser, håper vi å kunne være fremme ved Breivikelva i 1984. Anlegget vil bli drevet i egenregi med inntak av private maskiner som er den tradisjonelle driftsform i vegvesenet.



taler med private elektrikere. Vi har en spesialbil til disposisjon og den går årlig 30-40.000 kilometer så vi farter mye. Personlig synes jeg dette bidrar til å gjøre jobben avvekslende. Når maskinene er inne til overhaling, så nytter vi selvsagt tiden til å gjøre det nødvendige med det elektriske anlegget, men ellers skal det såvidt mulig være unødvendig å kjøre eller frakte en maskin til verkstedet.

— Litt dramatisk kan vel også oppstå på reisene?

— For meg personlig ble det jo litt av en opplevelse da vi for noen år siden drev med monteing

av brakkeleiren på Senjahope. Vi overnattet i den halvferdige leiren og mens vi stod og ventet på skyss som skulle bringe oss til et spisested, blåste brakkeleiren ned i det sterkeste uvær på mange år.

— Den største oppgaven hittil?

— Det var nok ombyggingen Tyttebærvik for et par år siden. Her la vi også kabel i jord for de meste, alt i alt et interessant og utfordrende oppdrag.

— Noe som burde være andelst des?

— Vi begynner vel nå å tenke li i andre baner når det gjelder ste av det elektriske anlegg. Det sku



Thomas Ellburg til v. og Karstein Rostadmo har et og annet å drøfte om foran sikringskapet til Rostadmos knuser.

le derfor være ønskelig om planene for et systematisk vedlikehold av slikt utstyr blir iverksatt for alvor og at dette blir fulgt opp. Får vi gjennomført et slikt vedlikeholdssystem, vil vegvesenet kunne spare mye. Et eksempel er motorene på transportørene og siktrapparatene i grustak. De er spesielt utsatt for støv og skitt, altfor ofte har motorene brent opp fordi støv og skitt har hindret motorvernfilteren å fungere. Med mere regelmessig etter-syn kunne dette vært unngått.

— Hvor omfattende er planene om systematisk vedlikehold i den

elektriske sektoren?

— Det dreier seg spesielt om olje-grusverk, knuserverk, brakkeleire og ferjeleier og innleder med et prøveår som forhåpentligvis kommer igang med det første.

— Andre ting?

— Det ligger besparelser i å la knuseranleggene drive mere sammengengene på hver plass. Det elektriske utstyret blir nettopp ikke bedre for hver gang anleggene flyttes. Men dette spørsmålet henger vel sammen med situasjonen for de enkelte budsjett-postene.

— Det ligger på omtrent samme volum som for de siste årene, 54.770 m³ for å være mere nøyaktig. Vanligvis har det planlagte programmet blitt øket noe senere i sesongen, det samme kan nok gjenta seg i år.

—Og tilgangen på masser er bra?

— Det er nettopp åpnet et nytt fyltakk, det ligger på privat eiendom og det er første gang vi kjø-

per råmasser hos private. Prise er 3 kr. pr. m³ pluss moms. F vårt eget område er det næ mest bare fjellmasser igjen.

—Hvor stor er arbeidsstyrke idag?

— Vi er 3 fra vegvesenets egr rekker hvorav 1 kjører hjullaste ellers er det 1 innleid bil og innleid maskin i sving.

Tyttebærvik med ny knuser

Den nye knuseren ser ut til å svare til forventningene — etter første ukes drift har den svelget unna alt vi har puttet i den - tidligere knusere har ikke maktet de største steinene og det har tildels vært nokså mange av dem

Rolf Skog ved Tyttebærvik knuseverk sier seg hittil fornøyd med det nye utstyret her.

Knuseren som er en såkalt rotasjonsknuser, er av finsk fabrikk og det er den første av denne typen vegvesenet i Troms har fått. Lokomo C-100-er navnet.

— Den er som sagt først og fremst større og sterkere enn de vi har hatt før. I tilfelle også denne knuseren må gi tapt for en riktig stor stein, har vi montert en van-

lig lastebilkran som med en spesialklo skal kunne løfte unna beistene om det trengs.

— Hvordan har innkjøringen gått?

— Ettersom det denne gang dreide seg om en ny type, fikk jeg nærmere instruksjon på fabrikk-en i Tammersfjor. Noen problemer har jo oppstått, men ikke verre enn de har blitt ordnet opp i etterhvert.

—Knuseprogrammet i år?



Rolf Skog og nyknuseren.

36

BEDRE ØKONOMISTYRING

— større gevinst

Vi må få fram klare oppfatninger om målene for vegarbeidsdriften — finne den riktige bemanningen i vegvesenet — sørge for bedre opplegg med kontrollen av det vi bygger. Slik konkluderer Bjørn Stensli i stikkordsform noe fra driftssjefskonferansen i mars i år hvor bl.a. økonomistyring var et aktuelt tema.

Stensli som forøvrig betegner denne konferansen særlig engasjerende og givende med ytterst aktuelle temaer, fortsetter:

— Kan vi som sagt få mere klare oppfatninger om målene for vegarbeidsdriften, nøye vurdere fordelingen av ressurser mellom anlegg og vedlikehold, sørge for høy produktivitet ved alle deloperasjoner i driften så lenge aktivitetene er igang, ja da kan det være mye å vinne. Dette kom fram i en gruppe sammensatt av folk fra Vegdirektoratet og fylkene, bl.a. vår Andreas Setsaa, som har sett på "Vegarbeidsdriften under stramme budsjettmessige rammer" — et tema som vegsjefene drøftet på et møte ifjor. På denne konferansen var det teknisk direktør Arne Groterød som la opp til diskusjon over dette emnet. I debatten ble det pekt på at vegvesenets administrasjon og regnskapssystem var gode nok hvis vi kan tilpasse og gjøre mere effektivt det styrings-system vi bruker og kjenner. Her må driftssjefene gripe mer aktivt inn i hele prosessen. Bl.a. passe

på at de viktige prosjektene blir startet opp og fullført til rett tid.

— I en konferanse hvor økonomistyring sto så sentralt, kom dere vel også inn på bemannings-spørsmålet?

— De største utfordringene ligger vel i å finne den riktige bemanningen med så usikre budsjettammer som vi må regne med. I et gruppearbeid om "tilpassing mellom budsjettammer og sysselsetting" var det stort sett enighet om at det måtte en bedre planlegging og mere innsats til i personalforvaltningen. Det kan også bli nødvendig med mer samarbeid mellom fylkene for å dekke personalbehov og at nyinntak burde godkjennes av Vegdirektoratet. Med dette tas sikte på at ledighet skal kunngjøres ikke bare i det aktuelle fylket, men innen hele etaten, også for utedriften.

— Hva med vår egen maskinpark i tiden framover?

— Sjefsingeniør Ingulstad orienterte om maskininvesteringer i den nære framtid. Ser vi på forslagene fra fylkene under ett, er

det tydelig å merke nokså stor tilbakeholdenhet. Dette kan føre til at maskinparkens alder går ytterligere opp. Vi har som kjent mange gamle maskiner i Statens vegvesen og vi ligger f.eks. dårlig an sammenliknet med øvrige nordiske land.

— Ble vegstandarden berørt?

— Vegstandarden bør selvsagt være så god som mulig, men det er vel klart at vi må finne fram til bedre opplegg for å kontrollere det vi sjøl bygger. Vi skal hverken bygge for godt eller for dårlig. Dårlig byggverk gir som kjent store vedlikeholdskostnader og motsatt, bygger vi for godt, blir anleggene dyrere enn nødvendig. Her bør distriktslaboratoriene komme sterkere med, f.eks. stikkprøvekon-

troll på anleggene for å sikre riktig kvalitet.

— Andre spørsmål som ble drøftet?

— Det har jo vært arbeide-lenge og grundig for å komme fram til en effektiv organisering av anleggsdriften. Når det gjelder vedlikeholdssiden har vi organisasjonsmessig kjørt i samme spor siden funksjonsdelingen først 60-årene. Vi må nå se nærmere på denne sektoren og også prøve å få til en bedre koordinering mellom anlegg og vedlikehold

Ellers kom driftssjefkonferansen inn på vernelederens stilling og plass i vegvesenet. Dette spørsmålet ventes avgjort av Vegdirektoratet i løpet av året, sier Stensli tilslutt.



Ligger det sprengstoff i referatet fra driftssjefkonferansen? Her lader ihvertfall Oskar Kollen til v. og Alf Simon Antonsen.

38

35

Trafikktellinger i Troms

Trafikktellinger danner grunnlaget for svært mye at det arbeidet som utføres av vegvesenet. Spesielt gjelder dette for planlegging av nye prosjekter, der tellinger danner grunnlag for prognoser, utredninger og vegnettsanalyser, vurdering av vegbredde, geometri, kryss og avkjørselsforhold. Videre gir trafikktellinger grunnlag for trafikksikkerhetsanalyser, vurdering av vegers bæreevne ved vegutbedring, bompengeprosjekter og fergesamband.

Ulike typer tellinger

Trafikktellinger foregår hele året, og kan være av flere typer. Vegdirektoratet har et fast opplegg som består av både manuelle og maskinelle tellinger. I tillegg utfører vi endel tellinger ettersom behovene oppstår. Vi har to faste tellepunkter i Troms, der trafikken blir talt kontinuerlig hele året, og leses av med jevne mellomrom. Disse består av sløyfer som er nedfrest i kjørebanelen. De to tellepunktene ligger på E-78 ved Nordberg, og rv. 83 ved Gangsås.

I 1982 skal det utføres manuelle tellinger i 11 punkter i Troms. Det telles i 10 dager a 16 timer, fordelt over året, og på ulike uke-dager. Disse tellingene foregår som regel i kryss, slik at trafikken på alle vegarmene registreres. Fordelene med de manuelle tellingene er dessuten at man får skilt mellom ulike typer kjøretøyer, som personbiler, lastebiler, trailere og busser. I tillegg telles også fotgjengere og syklistene. De manuelle tellingene organiseres

Av Johan Filseth

av vegmestrene i de enkelte distrikter etter Vegdirektoratets instruksjoner.

Nytt utstyr kommer

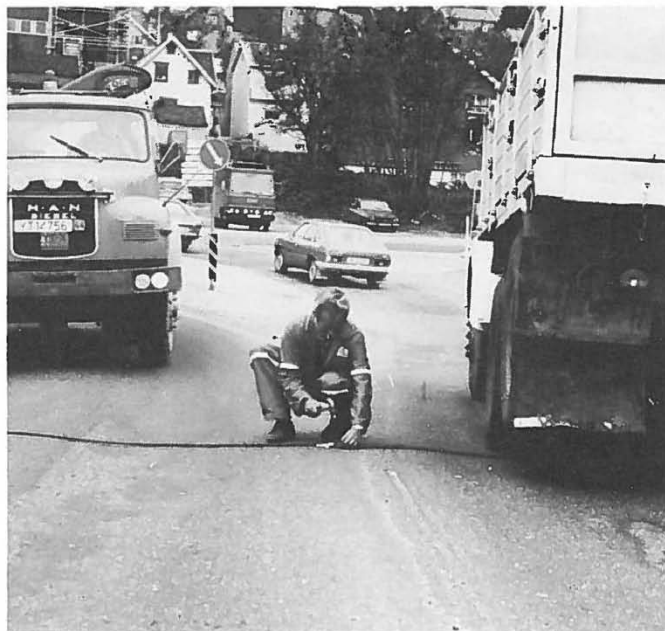
Maskinelle tellinger utenom de to faste tellepunktene, foretas som oftest med en svart slange som spennes over kjørebanelen. For hver gang et hjulpar passerer slangen, gis det en impuls i form av økt lufttrykk til en register-boks i vegkanten. Disse slangene slites imidlertid fort av piggdekker. Utstyret kan derfor også benyttes med en induktiv sløyfe som reagerer på metallet i bilene. De siste årene har vi imidlertid benyttet oss av vår relativt nye radarhastighetsmåler, som også teller kjøretøyerne og skriver ut timestabeller for hvert døgn. Denne kan stå ute i opptil 14 dager og registrere før den må "tømmes" for data. Dette gir en veldig besparelse

i forhold til de gamle telleapparatene.

I løpet av året vil vi dessuten få en ny type utstyr, en såkalt data-koffert, som er en transportabel datamaskin som kan utføre en rekke ulike gjøremål, ikke bare trafikktellinger, men også forskjellige typer vegdataregistreringer som f.eks. avkjørselregistrering, bæreevnerregistrering og vegnettsregistrering. Vegdirektoratet er i ferd med å utprøve dette utstyr-

et i endel fylker, og har bl.a. kommet fram til et tellesystem som skal kunne registrere både antall hastighet, og lengde og vekt på kjøretøyerne. På sikt vil også skiltregistreringen kunne innarbeides i dette opplegget.

Montering av maskinelt telleutstyr synes ikke å være helt ufarlig — Jan Larsen i arbeid.
Foto: Olav Jørgensen.



40

Mest trafikk på Tromsøbrua

Resultatet av de faste årlige tellingene blir bearbejdet av Vegdirektoratet, og publiseres årlig i håndbok 063 Vegtrafikktellinger, samt i egne lister for hvert fylke, over hovedparselltrafikken på alle hovedparseller, samt prognoser fram til år 2000.

Den høyest belastede hovedparsell i Troms, er hp.07 på E-78, mer kjent som Tromsøbrua. Før 1978 ble årsgagntrafikken her angitt til

13000 lette og 600 tunge kjøretøyer. Trafikken er forutsett å skulle stige til 23500 lette og 1100 tunge kjøretøyer i år 2000, noe som må ses på som høyest teoretisk, da dette tallet overstiger bruas kapasitet.

Tromsøbrua — årsgagntrafikk på 13.000 — her noen av dem i kø i Sjøgata/Skippergata.
Foto: Johan Filseth.



Dekkeleggingen 1982

Overførte midler fra 1981 og relativt lave vinterkostnader bidrar til å legge forholdene til rette for en aktiv dekkeleggingssesong i år. Ja, faktisk vil vi makte å legge 41 km mere faste dekker enn ifjor. Det er programmet for fornyelse av gamle dekker som øker — nylagging blir det noe mindre av.

Av Arne Fossbakk og Kjetil Løding

Ifølge programmet skal vi i år legge 328,6 km dekker på riks- og fylkesvegene. Av den planlagte dekkelengde er 200,6 km fornyelse eller 91,6 km mere enn i fjor.

Nye dekker legges på 128 km, dette er 17 km mindre enn foregående år.

Drøftinger om erfaringer i dekkeleggingen kommer godt med når nytt program skal lages. Her fra regional samling hvor vi ser deltakere fra Troms, fra v. Olaf Skogmo, Kristian Myrvoll, Paul Jernberg, Svein Liland og ved bordenden Arne Fossbakk. Nordland og Finnmark var også representert — i alt deltok 20.



42

43

Grusproduksjonen

Pr i dag er behovet for knust grus og bærelag ca 146.000 m³. Behovet vil sannsynligvis øke dersom områdene har midler igjen etter vintervedlikeholdet. Produksjonen vil i år bli lagt til Storslett, Bårbakken, Tyttebærvik, Rognmoen, Vebostad og Stordalen. I tillegg vurderes produksjon for anlegg på Breivik-

eidet og en plass nord for Silsand. Her er ikke alle spørsmål om grunneierforholdene avklart. I tillegg settes en del knusing ut på anbud.

Oljegrusprogrammet

omfatter i år produksjon av 46.000 t. oljegrus samt 17.000 t. asfaltløsningsgrus. Produksjonen vil foregå i Rognmoen, Bårbakken, Tyttebærvik og Storslett. For første gang vil vi prøve produksjon og båtføring av asfaltløsningsgrus (ALG) fra Tyttebærvik. Nordland fylke har gode erfaringer med båttransport av ALG.

Det ene verket vil starte i Bårbakken og deretter flytte til Storslett. Det andre vil begynne i Tyttebærvik for så å avslutte i Rognmoen.

Utlegger 523-04

åpner leggingen i Harstadområdet. Så går turen mot Even-skjer. Nordland fylke har bedt om å få lagt 4 parseller i Herjangsfjellet med denne utlegger, noe vi har sagt ja til. Vi fortsetter til Tennevoll- Myrlandshaugen samt Sjøvegan-Skårvik.

Etter ferien vil endel parseller i Andselvområdet få dekke. Deretter går turen til Breistrand-Nordland grense, Høgda-Grunnvassbotn, Gåre-Refsnes samt Kasfjord-Borkenes. Samtlige parseller utføres for anlegg og de får

Trygve Friborg klargjør knuser for ny sesong.



44

Sikrere data om teletilstanden i vegene

Nå har vi fått utstyr som gir oss muligheten til sikrere å avgjøre varigheten av telerestriksjonene og dermed også lettere å vurdere dispensasjonssøknadene. Tidligere var dette mest gjenstand for en personlig vurdering. Vi manglet konkrete data - det får vi nå.



Det er ingeniør Kjersti Leigland Løkse som sier dette etter at vi nå har plassert i alt 20 telegrensemålere rundt i fylket.

— En telegrensemåler er et ca. 2 meter langt plastrør som er satt ned i vegbanens midtlinje og inne i dette røret er det plassert et annet plastrør som er fylt med en blå væske. Denne væsken blir hvit når temperaturen synker under null grader nede i vegkroppen. Ettersom røret er gradert som et målebånd, kan vi lese av hvor dypt telen står til enhver tid.

— Kan slike målere plasseres hvor som helst?

— Vi er avhengig av at vegen har fast dekke, målerøret må festes i dette med et slags skruhode. På grusveger vil nemlig frosten sprengne en slik telegrensemåler opp.

— Hvor finner vi disse telegrensemålerne og hvilke vurderinger ligger bak plasseringen?

Kjærvald Lundberg konstaterer teledybde på 1,40 meter på rv. 91 ved Svendsby.

46

oljegrusdekke. Siste parsell er Tjuvskjær-Årsteinstraumen. Totalt for denne utlegger ca 48 km dekke.

Utlegger 523-05

starter med fornyelse på parsellen Kvaløysletta-Storelv. Videre fornyelser av dekke på E78 ved Kantornes, og parsellene Nordkjosbotn-Oteren, Hatteng-Kvesmenes, nylegging Broen-Olderbakken for anlegg, samt Tretten-Laksebergan og Rislamoen-Moen, alle i E6/rv6.

Etter ferien tas et par parseller for vedlikeholdet i nærheten av Finnsnes før turen går tilbake til anlegg og rv6 Olderbakken-Skibotn. Så en gang/sykkelveg på Storslett før en parsell i rv 91 Fagernes-Breivikeidet.

Til slutt gjøres Kvaløysletta-Futrikelv ferdig. Denne utleggeren har da lagt i alt 56 km dekke.

Ottadekkelegging — egen regi

Det skal totalt legges 123,6 km overflatebehandlinger fordelt på 22 leggeparseller. Vi regner med oppstart ca 7. juni. Dato for oppstart kan bli en uke tidligere avhengig av lengden på teleløsningen og eventuelle tilleggsarbeider.

Det skal legges på rv. 86 Silsand — Islandsbotn, fv. Sørreisa — Sørfossbog, E 78 Skibotndalen, fv. Kitdal bru — Bårbakken, rv. 868 Oteren — Furufalten, rv. 87 Rundhaug — Øverbygd og de resterende 5 km rv. 854 Minde — Målsnes.

Etter ferien 19/7 — 9/8. starter vi med legging av 3,5 km overflatebehandling på E 6 i Salangsdalen, videre 9,0 km på fv. Bjørvelvnes — Kårvik før vi kommer til Senja hvor vi regner med å drive mellom 15/8 og 15/9.

Etter Senja skal det legges 4 km på rv. Fagertun—Kistefoss og 2,8 km på E 6 Krog-seng-Solli (ny parsell). Vi avslutter programmet i Tromsø med penetrasjonsarbeid på fv Tromsdalen-Kroken og på den nye Tverrforbindelsen over Tromsøya.

Vi er da kommet fram til ca 30. september.

Dekkearbeider bortsatt til entreprenører

Som tidligere år er alt av rene asfaltarbeider satt bort til entreprenører, i alt ca 29 km.

I Harstadområdet skal det legges to parseller på rv 83 på tilsammen 2,3 km og i tillegg 1,0 km på fv Gangsås-Ytre Gangsås. På innlandet skal det legges ca 8 km på E 6 fordelt på flere parseller. Videre 2,5 km i Sørreisa og 1,7 km på Finnsnes. I Tromsøområdet er det planlagt lagt 2,8 km på E 78 Leirbakken- Kalvebakken og 2,6 km på rv 862 Langnes - Sandnessundbrua. Som oppretting for overflatebehandling skal det i alt legges ca 9 km.

Det skal i tillegg legges ca 80 km overflatebehandling av entreprenør. Den lengste parsellen av disse er 11 km fylkesveg på Arnøy.

45

— Telegrensemålere er satt ned i alle vegmesterområdene, men ikke like mange hos hver vegmester. Vi har valgt å plassere de først og fremst på viktige riksveger, vegruter med stor trafikk. Plasseringene er også valgt slik at målingene skal kunne være representativ for veger i et visst område, målepunktene finnes derfor

både i lavlandet og i noe høyere-liggende veger. På E 78 f.eks. hvor belastningen vanligvis er størst og det er også for denne riksvegen presset for dispensasjoner er størst, her har vi plas-

Telegrensemåleren skrues på plass igjen.



47

sert 3 målere, en i Skibotndalen, en på Balsfjordeidet og en i Lavangsdalen.

Vi regner med at et måleresultat nær sjøen f.eks. gir oss et tilnærmet riktig bilde for teletilstanden på vegger som ligger nær sjøen i et større tilstøtende område, og tilsvarende for målinger lengre inne i landet og i høyere strøk.

— Skal målingene utføres etter et spesielt mønster?

— De utføres av vegmesteren og planen er at når teletilstanden setter inn, skal vi måle ca. 1 gang pr. uke, sier Løkse tilslutt.

Bæreevnen under teletilstandningsprosessen måles

Men det er ikke bare teledybden som skal måles, vi skal også prøve å finne sammenhengen mellom teledybden og bæreevnen, registrere hvordan bæreevnen endrer seg i teletilstandningsperioden. — Til det skal vi nytte Dynaflect'en. Vi skal foreta såkalt nedbøyningsmålinger. Utstyret er montert i en tilhenger og med visse mellomrom senker vi måleapparatet eller geofonen som det kalles, ned på vegbanen. Med to eksentriske skiver fremkaller vi nærmest sjokkbølger som setter vegbanen i vibrasjon. Disse vibrasjonene kan vi så avlese i trekkbilen. Store vibrasjoner forteller oss at her er det dårlig veg, små vibrasjoner at den er bedre. Instrumentene er svært fintfølede, det er nemlig svært små verdier det dreier seg om.

Det er ingeniør Odd Danielsen som sier dette og det er Laboratoriseksjonen som skal utføre denne oppgaven. Danielsen fortsetter:

— Disse målingene skal samkjøres med avlesningen av telegrensemålerne slik at også vi måler ca. 1 gang hver uke.

— Vil dere med bare et utstyrt sett makte å måle 20 steder fordelt over hele fylket?

— Nei, det vil vi nok ikke ha kapasitet til. Det vil bli plukket ut 10–15 delstrekninger som skal undersøkes regelmessig. Hver strekning skal omfatte ca. 1 km og med telegrensemåleren beliggende omtrent midt på denne strekningen. Og målingene skal foregå med 50 meters mellomrom på hver strekning og hver gang nøyaktig på de samme punktene. Ettersom disse geofonene ikke er plassert ved siden av hverandre, men den ene 30 cm foran den andre, kan vi faktisk få et bilde av hvor i vegen svakheten er, om den sitter dypt eller om den befinner seg i det øverste lag, sier Danielsen til slutt.

Så står det igjen å se hva vi finner ut om forholdet mellom teledybde og bæreevne. Dette med telegrensemålere er et forsøk, sies det, men erfaringer fra andre fylker er såvidt gode, at telegrensemålere er nok kommet for å bli. Spørsmålet går kanskje mere på om det er tilstrekkelig med 20 telegrensemålere her i fylket — det får vi vurdere etter hvert.

Grunnerverv

— no med mange nullar

Av Bjarne Otterdal

Den første million-erstatninga i Troms fekk vi over oss da det vart halde nytt skjønn på innfartsvegen til Tromsø i 1981 men saka er ikkje ferdig med det. Regjeringadvokaten har avgjort at skjønnnet på nytt skal ankast til Lagmannsrett

For ny E-78, innfartsvegen til Tromsø, vart det halde skjønn i 1979. Grunneigarane anka deler av skjønnnet. I lagmannsretten vart så skjønnnet oppheva for ein del grunneigarar, og vi fekk ein ny omgang for Herredsretten.

Lagmannsrettssaka var delt i to, og for den første delen er det nå halde nytt skjønn. Det omfattar fire grunneigarar i Humberbukta omkring industribedrifta Nova A/S.

I det nye skjønnnet fekk dei

fire samla tilkjent erstatningar for grunn og ulemper med ca. 2 millioner kroner. Av dette utgjorde erstatning for næringstap til Nova A/S halvparten, altså 1 mill. kroner. For første gang i Troms fylke har vi altså passert million-grensa for eit einskild erstatningsbeløp. Vi må vel seie at dette er ein negativ milepel sett frå vegvesenet sin synssted.

Her "millionområdet".
Foto: Per Nilsen.



Men ei skjønnsavgjerd er suveren berre så lenge skjønnsretten har oppfylt visse juridiske grunnsetningar. I dette aktuell skjønnet, meiner vi at Malangen Herredsrett har overtramp som kan være grunnlag for å få skjønnet oppheva. Saka har gått via Vegdirektoratet til Regjeringsadvo-

katen, og her er det avgjort at skjønnet på nytt skal ankast til Lagmannsrett.

Så før det er satt punktum for denne saken, får vi i disse ulvetider håpe at det har sneke seg inn eit komma mellom alle nullane i erstatningssummen.

Personal - Nytt

TILTREDELSE

Vegkontoret:

Tor Hugo Brox er tilsatt i vikarstilling som plansjef.

Jens Gunnar Aarbø er tilsatt som overingeniør og leder av Seksjon for grunnverv.

Børge Andresen er inntatt i vikariat som bud/sjåfør.

FRATREDELSE

Utedriften:

Sverre Aspeli, Tovik og Reidar Bakkevoll, Nordkjøsbøtn er fratrudd med pensjon.



Thor Hugo Brox plansjef.
Foto: Jarle Hansen.

DRIFTSSJEF BJØRN STENSLI

er ansatt som leder av Helgeland vegavdeling i Mosjøen. Stensli forlater oss omkring 1. juni.

Vi gratulerer!

Med 50-årsdag

Ingrid Ås, Winston Churchills-vei 17, Håpet 3/5

Arnold Henriksen, 9042 Laksvatn 8/5
Johannes B. Hansen, Åsen, 9130 Hansnes 1/6

Med 60-årsdag

Alsen Karlsen, Stonglands-eidet 15/6
Kåre Liland, Skaland 16/6



HER KOKES – øverst i Vegkontorets kantine, Åse Pedersen til v. og Henny Sørensen og på rv. 6 på Balsfjordeidet, Holger Siikavuopio.



MASSEKORSBÅND



Ivan Larsen gjør klar for salve på rv. 866.