

Nr. 3 - juni - 1982  
14. ÅRGANG

INNHOOLD	side
Fartsgrense 90 km/t .....	3
Tunnelsyningen .....	4
Vegvesenet - en arbeidsplass preget av mangfold .....	6
Nytt fra AMU .....	8
Biltilsynet 5 år etter .....	9
Har Troms fylkesvegplan sprukket fullstendig? .....	13
Regionalt biltilsynsmøte .....	17
Vegvesenet kan konkurrere med private .....	21
Vedlikeholdsstandardprosjektet .....	25
Mange impulser og utfordringer .....	28
Hundre tusen for 90 km fart .....	30
Troms Vegkontor i skotsk terreng .....	31
Brattbakken bru .....	34
Oppføringsstilbud i oppsynet .....	36
Avskjedsordene .....	37
Yrkesbevis .....	38
Personallytt .....	38

**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

**Utgiver**

Vegkontoret i Troms

**Sats og trykk**

Lundblads Trykkeri, Tromsø

**Opplag**

1500 eksemplarer

Forsiden: Vi har fått 90 km fartsgrense på enkelte vegstrekninger. Her rigges til - fra v. Kristian Skogstad, Bjørnar Fagerli og Kjell Jensen.

## Tunnelsyningen

Planlegging av ammunisjonsforbruket er en av de vanskeligste oppgaver for en tunneloppsynsmann - vi opererer gjerne med 4-5 sorter og riktig lagerhold av dette til enhver tid kan by på problemer å oppfylle

Så sier oppsynsmann Peder Jensen som er den daglige leder på fylkesveganlegget Veg til Husøy. Jensen er "tunnelsyningen" framfor noen her i fylket.

Steinfjord, Ørnfjord, Kalfarnes, 3 stk i Mefjorden pluss de 2 som er under arbeid på Husøyvegen - det blir tilsammen 8 tunneler og det tallet er han alene om. Alle er på Senja og da er det bare Kaperskaret tunnel han der ikke har hatt beføring med.

- Det er umulig på forhånd å vite nøyaktig hvor stort sprengstofforbruk man kan forvente i tunneldriving. Fjellsets beskaffenhet vekslers under framdriften og når vi bruker ulike typer sprengstoff alt etter forholdene, forstår man jo at man lett kan komme i vanskeligheter, forteller Jensen.

- Er lagerkapasiteten begrenset?  
- Ikke i den forstand at vi har plassmangel. Men de fleste typer ammunisjon bør være noenlunde fersk. Vi opplever jo f.eks. i sommervarme at den lett kan "klistre" seg og jo eldre den er merkes fordampingen sterkere. Det er jo et velkjent fenomen at enkelte blir syke av lukten. Sprengstoff-



Peder Jensen

forbruket har ikke helt satt oss i bein, men det har vært nære på. Vi var oppe i et forbruk på 15-16 tonn pr. måned da vi drev for fullt i Mefjorden, det dreide seg ikke bare om tunnelarbeid, men også den øvrige anleggsvirksomheten.

- Men det er vel også andre operasjoner som krever påpasselighet?

- Borstål er jo også stor forbruksvarer, det samme gjelder slipeskiver for kvessing, men dis-

## Fartsgrense 90 km/time

innfører vi i disse dagene på de første vegstrekningene i Troms.

Nettopp på disse strekningene har bilistene lenge følt at vegstandarden gir rom for en høyere fart enn den generelle fartsgrense uten at sikkerheten settes i fare.

Vil dette kunne bidra til økt skiltrespekt i sin alminnelighet og til riktig fartsholdning i særdeleshet?

Bilistene skrur bare farten opp ytterligere, sier skeptikerne - de legger seg som vanlig i overkant av den lovlige hastigheten. Og hittil har dette vært altfor sant, dessverre.

Men det er et håp at de som heretter bruker 90 km/time hastighet i de riktige soner, finner denne hastigheten for høy når de forlater disse sonene. De vil forhåpentligvis bedre merke forskjellen i veglinjer, vegbredde og ikke minst i antall og utforming av avkjørsler - faktorer som man må ta i betraktning når sikkerheten skal vurderes.

Vegfolk - vi har alle et visst ansvar for å medvirke til økt trafikk-sikkerhet, til å skape riktige holdninger - også utenfor tjenesten. Å holde seg innenfor de lovlige hastighetsgrensene er ingen belastning - tvertimot!

God sommer og god ferie!

se redskapene kan jo lagerholdes i tilstrekkelig grad. Derimot kan oljeforbruket variere såpass sterkt at vi stadig må være på vakt. På det meste har det gått med 2000 liter i døgnet.

- Er tunnelanlegg et farefullt arbeidsted?

- Når sikkerhetskravene oppfylles og når man har erfarne og motiverte operatører, burde arbeidsplassen være ganske trygg. Arbeidsulykkene skjer oftere ute viser det seg, noe som skulle tyde på at sikkerheten i tunnelene prioriteres. Vi har vel bare hatt ett uhell av betydning i disse 8 tunnelene, det er riktignok ett for mye, men som sagt, sammenliknet med vegarbeid i friluft, skjer det lite uhell i tunnel.

- Gjør vi en rask summering så er det drøye 6 km tunnel du har nedvirket i, som kontrollør av entreprisarbeid i 2, i de øvrige 6 tunnelene som arbeidsleder. Hvor traff du på de største problemene?

- Det var så absolutt i Fjellsenden tunnel her på Husøyvegen. Her måtte vi foreta helstøyp ialt i 135 meters lengde av 765 meter totalt.

- Som tunneloppsynsmann får man vel ikke være iro så lenge?



Arne Johansen (bak) og Jørgen Tøllefsen i Husøytunnelen.

# Vegvesenet – en arbeidsplass preget av mangfold

Intervju: Trond Larsen

Hvilken betydning har vegvesenet for den lokale sysselsettinga? Spiller det noen rolle om vegarbeidsdriften drives i privat eller offentlig regi? Dette er noen av de spørsmålene som reises i et forskningsprosjekt som utføres av sosiolog Else Kielland. "Vegstikka" har hatt en samtale med prosjektlederen for å få vite mer om prosjektet.

– Kan du først fortelle hva du ønsker å finne ut gjennom prosjektet?

– En av hovedhensiktene er å belyse hvilke konsekvenser offentlige nedskjæringer og teknologiske endringer har for den lokale sysselsettinga i vegarbeidsdriften. Jeg vil spesielt se på forholdet mellom privat og offentlig drift. Spiller det noen rolle om vegarbeidsdriften drives i privat eller offentlig regi? Hva betyr det for den enkelte arbeidstaker og hva betyr det for etaten?

– Spørsmålet om vegvesenets produktivitet er under debatt. Vil du berøre slike problemstillinger?

– Nei, kostnadsanalyser, produktivitetsanalyser, o.l. ligger utenfor mitt kompetanseområde. Spørsmål som berører vegvesenets økonomi vil ikke bli berørt gjennom mitt prosjekt.

– Hvem finansierer prosjektet?

– Prosjektet finansieres av Veg-

direktoratet, Norges Almenvitenskapelige forskningsråd og Transportøkonomisk Institutt. Selv er jeg ansatt ved Transportøkonomisk Institutt. Prosjektet er derfor delvis en analyse av sysselsetting i vegvesenet og dels en del av et større forskningsprogram om arbeidsmarkedsspørsmål. Vegvesenet er et godt eksempel på en type offentlig drift preget av en blanding av forretningsdrift og forvaltning.

– Hvilken utdannings-/arbeidsbakgrunn har du?

– Jeg er sosiolog utdannet ved Universitetet i Bergen (1974).

Etter endt utdanning var jeg først en tid hjelpelærer ved Universitetet, og deretter var jeg ansatt i 3 år som høyskolelektor ved Møre og Romsdal distrikthøyskole. De siste fire årene har jeg vært ansatt som forsker ved Transportøkonomisk Institutt og bl.a. jobbet med sosiale effekter av ulike trafikktiltak i byer og tettsteder.

for sysselsettinga i lokal sammenheng. Videre håper jeg å få fram fordelene/ulempene ved å være fast tillsatt i vegvesenet i forhold til å være innleiesjåfør/ansatt hos entreprenør. Jeg håper også at jeg gjennom undersøkelsen skal kunne levere et bidrag i debatten om offentlig eller privat drift. Vegvesenet rommer i dag et sysselsettingsmessig mangfold som jeg betrakter som verdifullt både for den lokale sysselsettinga og den enkelte arbeidstaker.

– Så du hadde lite kunnskap om vegvesenet da du startet opp prosjektet?

– Ja, jeg begynte på bar bakke, jeg vil fortsatt trenge mye hjelp for å lære hva vegvesenet, vegbygging og vegvedlikehold egentlig innebærer.

– Hvordan vil du konkret gå fram for å få svar på de spørsmålene du ønsker å belyse gjennom prosjektet?

– En av hovedoppgavene for meg som sosiolog er å formidle kunnskap om samfunnsmessige sammenhenger fra en gruppe til en annen. I tillegg til å beskrive er jeg opptatt av å besvare hvorfor ting skjer og konsekvensene av ulike måter å gjøre ting på.

I prosjektarbeidet vil jeg for en stor del benytte meg av samtaler med tilsatte i vegvesenet. For å få fram nyanser må jeg stille de samme spørsmålene til relativt stort antall personer. Det ligger ingen nedvurdering av enkeltpersoner i dette, men heller en erkjennelse av at det til enhver tid vil være forskjellige syn på hvordan ting faktisk fungerer.

– Hva er du spesielt opptatt av å få fram gjennom samtale?

– Jeg er for det første interessert i å få innsikt i vegvesenets oppbygging og drift. Videre i å få vite hva arbeidet i driften går ut på, synspunkter på vegvesenet som arbeidsplass og bakgrunnen til de som jobber i vegvesenet. Etterhvert vil jeg gjøre meg bedre kjent med den delen av vegvesenets drift som drives ved



Else Kielland

hjelp av innleie/entrepriser og stiller noen av de samme spørsmålene der. Jeg vil understreke at den informasjonen jeg får gjennom samtale ikke vil bli brukt på en slik måte at den kan tilbakeføres til enkeltpersoner.

– Hvordan opplever du det være kvinnelig forsker i vegvesenet?

– Det er klart at det kan være tøft å forske på en etat som er så mannsdominert som vegvesenet er. Likevel vil jeg si at jeg har opplevd befriende lite "mannsjåvinisme" i etaten, mye mindre enn jeg hadde regnet med. Det har vært mer problematisk at je-

## Biltilsynet – 5 år etter

Vi har fått flere ressurser og samtidig beholdt en relativt fri stilling. Økt samarbeid i trafikksikkerhetsarbeidet nevnes også som positive trekk. Nei - sier andre, vi føler ofte en større avstand til vegvesenet enn før, vi blir ikke akseptert som likeverdige partnere og vi har i en del forhold fått et forsinkende ledd i saksbehandlingen.

Dette er noen synspunkter som kom fram da Vegstikka satte noen ansatte i biltilsynet i Troms stevne for en frimodig samtale om hvordan de ser på biltilsynet etter de første 5 årene de har vært sammenkoplet med vegvesenet.

Og de "frimodige" var stasjonssjefene Helge Skagseth og Kristian Øverås, avdelingsingeniørene Kristian Lind og Karl Erik Andreassen og administrasjonssekretær Anna Johansen.

Vi fant det naturlig å starte med spørsmål om hvilket standpunkt de hadde til integreringen før denne organisasjonsformen ble iverksatt og om de eventuelle "bange" anelser hadde holdt stikk.

**Andreassen:**

– Jeg var for integreringen, men en viss frykt for at vi skulle bli "husmenn" under vegvesenet var nok tilstede. Vi har fått flere ressurser og synes samarbeidet mellom vegvesenet og biltilsynet fungerer godt, men det gjorde da forsåvidt tidligere også.

**Øverås:**

– Jeg tror de fleste innen vår gamle etat ønsket en organisa-



Kristian Lind: Er det fordommer ute og går? Likevel – livet går stort sett som før.

sjonsform basert på 10 biltilsynsregioner istedenfor den fylkesvise inndeling som vi fikk og at tilknyttingen til vegvesenet skul-

stadig har måttet forholde meg til så mange fremmede.

– Til slutt, hvor lang tid skal prosjektet vare og hva regner du med skal komme ut av arbeidet?

– Prosjektet har en tidsramme på 2-3 år. Troms er valgt til modellfylke, så det meste vil bli gjennomført her. Mot slutten av prosjektet skal jeg imidlertid innom et par andre fylker.

– Gjennom denne undersøkelsen håper jeg for det første at jeg kan gi et svar på hva vegvesenet betyr

## Nytt fra AMU

### Bedriftshelsetjenesten.

Kontrakt om bedriftshelsetjeneste er inngått med Norsk Folkehjelp for Harstadområdet. Odningen omfatter 78 ansatte.

### Attføringsutvalg.

AMU finner at det for tiden ikke er behov for å opprette et attføringsutvalg. Det ble istedet henstilt til å ta visse hensyn under oppsetting av mannskapsplaner - at man plasserer folk med yrkesskade i mindre belastende arbeid.

### Klage på vernefottøy.

Mange klager på de finske sommerstøvle. AMU hen-

stiller til vegkontoret om snarest å ta forholdet opp med Vegdirektoratet for å utvirke innkjøp av annen type. Utbredt ønske fra tjenestemennene om å nytte de norske støvlettene.

### Varmedresser.

AMU skal til neste møte søke klarlagt nærmere hva som ligger i uttrykket "ekstremt kalde arbeidsplasser".

### Bemanning av stimpjel.

AMU anmoder vedlikeholdet om å ha oppmerksomheten rettet på spørsmålet om det sikkerhetsmessige er tilstrekkelig å betjene stimpjeler med bare 1 mann.

le skje direkte til Vegdirektoratet, både faglig og administrativt. Og dette var da og er for såvidt fortsatt min oppfatning. Vi følte da også at vi ikke ble hørt, at medbestemmelse ikke gjaldt for vårt vedkommende. Og nå synes det seg at også innen vegvesenet forøvrig er det de som ikke lengre mener at vi har fått den beste løsningen.

**Lind:**

— Forventningen om at vi skulle få en samordnet veg- og trafikketat var nok avgjørende for mitt

positive standpunkt til integreringen. F.eks. lå det snublende nær å anta at de ressurser i mannskap, utstyr og viten innen vegbygging og vegvedlikehold som vegvesenet sitter inne med, ville måtte komme biltilsynet til gode i sitt daglige virke. Og på den annen side trodde jeg at biltilsynet tilsvarende burde kunne bidra med viten om kjøretøy og trafikantadferd som kunne nyttiggjøres i vegplanleggingen.

Desverre virker det som om en kontrolletat og en vegbyggings-

etat ikke passer helt godt sammen. Jeg tror begge parter har gått inn i dette "ekteskapet" med forutinntatte holdninger som gjerne kan kalles fordommer. "Du må ikke lære meg noe" mentaliteten merkes ennå på begge sider og legger fortsatt en viss demper på skikkelig samarbeide. Og så administrasjonsbudsjetttet da, en uvant situasjon å måtte "sloss" for midlene på det lokale plan.

**Johansen:**

— Min skepsis til sammenslutningen dreide faktisk til en viss positiv holdning den første tiden. Imidlertid ble det etterhvert vanskelig å føle seg "velkommen" i vegvesenets rekker, vi var "annenrangs" innen "eliten". Dette kunne kanskje også bero på at heller ikke innen vegvesenet gikk alle like entusiastisk inn for integreringen.

— *Nå er vel denne ordningen kommet for å bli, hva kan gjøres for å bedre situasjonen/ gjøre forholdene mere interessante samtidig som begge parter bedre kan nyttiggjøre seg hverandres fagkunnskaper?*

**Skagseth:**

— Det må skapes holdninger som resulterer i at biltilsynet finner sin likeverdige plass i organisasjonen, dette må vi arbeide med fra begge sider. Vi har jo allerede samarbeidsoppgaver, men la oss slippe å få flere slik bemannings-situasjonen er idag.

**Lind:**

— Etter min vurdering er veg-

kontorets trafikktekniske seksjon i flere oppgaver nær beslektet med biltilsynet. Her skulle muligheten ligge tilrette for å utvikle et fruktbart samarbeid. Utvidet samarbeid med vekt-/brukskontrollen er også et felt som kan bidra til en ytterligere tilnærming.

**Johansen:**

— Det er en kjent sak at det innen biltilsynet ikke alltid er enighet i den skiltoppmerkingen som foretas av vegvesenet. Både i planleggingen av skilting og trafikkavvikling burde biltilsynet bli tatt med på råd i større utstrekning enn nå.

**Øverås:**

— Som en etat med over 50 års erfaring innen kjøretøykontroll, trafikkopplæring, førerprøver m. bør vi sitte inne med en betydelig viten som det øvrige vegvesen kunne ha en del nytte av. Her har vi imidlertid opplevd at våre sentrale overordnede plutselig ikke lengre har funnet oss kompetent til å utføre oppgaver vi hadde full tillit til å foreta.

— *Det var ikke den helt store entusiasme å spore for sammenslutningen. Er det ingen positive trekk tilstede?*

**Johansen:**

— For meg er det vanskelig å få øye på positive trekk. Det føles mer tungvint at alle saker passere vegsjefen. Og vi føler oss mere overvåket enn det øvrige vegvesen, jeg tenker på driftsdata, at vi må redegjøre for hver minste detalj i vårt daglige arbeide.



Skal biltilsynet heretter ikke kontrollere biler, men kontrollere de som kontrollerer? Her Ernst Selvik.

10

**Lind:**

— Stort sett går vel livet som før, men som også andre har påpekt - vi har fått et forsinkende ledd i mange sammenheng. Men vi opplever også et godt og forståelsesfullt samarbeid med vegvesenet på det lokale plan.

**Skagseth/Andreassen:**

— Vi må gjennom en viss modningsprosess og den tar nok tid, men vi regner med at vi alt i alt vil få et lettere liv etterhvert.

**Øverås:**

— Vi skal ikke stikke under en stol at vi innen visse områder har fått god hjelp fra den øvrige

etat, vi er jo f.eks. kommet inn på vegvesenets VHF-samband og det må vi jo regne som positivt.

— *Som vi skjønner har ikke alle funnet seg like godt tilrette eller skal vi kanskje heller si, de synes ikke at biltilsynet har fått den plass i etaten som det burde og som kanskje også forutsetningen var. Men intervjuobjektene bedyrer alle at deres synspunkter ikke har noe med deres personlige forhold til ansatte i vegvesenet å gjøre - for det er det ingen ting å utsette på.*

Samlet kassafunksjon på hver biltilsynsstasjon fra og med i år - resultat av integreringen? Aud Lorentsen ved Tromsøstasjonen.



12

## Har Troms fylkesvegplan sprukket fullstendig?

Langtidsbudsjetttet som fylkestinget vedtok i vinter bærer preg av vanskelig økonomi og som alltid er det vegsektoren som må lide. Neppe mer enn 35 prosent av fylkesvegplanen kan oppfylles inneværende periode hvis langtidsbudsjetttet følges og da er også eventuelle statlige distriktutbyggingsmidler medregnet.

I kroner vil dette si en svikt på praktisk talt 140 mill i 1982-priser.

— Vegsjef Herleiv Solberg, dette er vel nærmest en katastrofe for fylkesvegplanen?

— Troms fylkesvegplan er en langtidsplan omfattende alle nødvendige investeringer til nye vegforbindelser og til opprusting av fylkesvegnettet til en anstendig, nøktern standard. Det samlede pengebehov, omregnet til 1982-nivå, utgjør 1.460 mill kroner. For inneværende periode, altså 1982 - 85, var rammen for investeringene satt til 195 mill 1982-kroner eller nesten 49 mill pr. Og rammen for neste periode, 1986-89, lå på 237 mill kroner eller vel 59 mill pr år, også dette i 1982-priser.

Fylkesvegplanen ble vedtatt av fylkestinget våren 1979 og forutsatte en viss utbygging før første planperiode tok til. Selvom vi opplevde en synkende tendens i bevilgningene disse årene, så maktet vi stort sett å oppfylle denne forutsetningen. Men nå er

vi igang med første periode og etter den skjebne langtidsbudsjetttet fikk, ser det uskikkelig verre ut. I 1982 disponerer vi vel 12 mill kroner mindre enn forutsatt i planen, de kommede år skal bli rent elendig sett fra vår side.

— Kan du si noe nærmere om hva dette egentlig betyr?

— Prioriteringen mellom anleggene må bli ennå strengere, vi vil så langt det er mulig unngå å ta opp nye anlegg, også utbedringsanlegg, før igangværende anlegg er ferdige. Med så beskjedne midler må nemlig arbeidsdriften konsentreres mest mulig for å få mest igjen. Derfor må man regne med at mange anlegg blir skjøvet ut i tid. At utsiktene til bedre vegnett er blitt dårligere, synes også folk i distriktene å ha merket seg. Klagesakene til vegkontoret har nemlig øket sterkt. Og vi kan desverre gjøre lite annet enn å peke på den økonomiske situasjonen.

— Hvordan er utsiktene på vedlikeholdssektoren?

11

13



— Etterat bevilgningen til vedlikehold av fylkesvegene fram til og med 1978 viste en jevn stigning, har det senere gått nedover også her. Utsiktene til å kunne utføre forsterknings- og utbedringsarbeider for vedlikeholdsmidler, er derfor minimale. Vi skal huske at vanligvis går 42% av bevilgningen til vintervedlikehold mot 26% i landsgjennomsnitt. Til barmarksvedlikehold disponerer vi mindre enn 80% av det landsgjennomsnittet viser. Sammenlikner vi med riksvegene i Troms, kan vi til fylkesvegene bruke bare 42% av det beløp som

går med til barmarksvedlikehold på riksvegene.

Nå synes bevilgningen til fylkesvegvedlikeholdet å ha stabilisert seg og vi kan kanskje også vente en svak øking utover i vegplanperioden, men fortsatt vil vi ligge opptil 10% lavere enn 1978-nivået.

— Nå er det vel ofte vinterutgiftene som bestemmer aktiviteten i sommerhalvåret. Når vi opplever gunstige vintre, hva og hvordan prioriterer vi bruken av slike besparelser?

— Bare 26,8% av fylkesvegene i Troms har fast dekke idag, lands-

Det blir mindre til vegutbedringer. Harald Tobiassen på Andørja.



14

— Jeg ser for meg en noe mørk framtid i fylkesvegsektoren. Arbeidsplasser synes å være i faresonen, særlig i vegarbeidsdriften, men også noen i driftstilknyttet virksomhet ved vegkontoret og i oppsynet. Ennå verre er det at folk i distriktene ikke vil få den vegstandard og trafikkstandard som de synes å ha et berettiget krav på, og som Troms fylkesvegplan ga et visst håp om. En viss reduksjon i forhold til de gode 70-årene kan både publikum og vegvesenet tåle, reduksjonen må ikke bli så stor som fylkets siste langtidsbudsjett viser - da går det galt!

Publikum og politikere er neppe fullt ut klar over konsekvensene av det siste langtidsbudsjett for fylkesvegsektoren, la meg nevne:

— Sterk reduksjon i antall årsverk, både for fast ansatte og maskin-/bileiere

— En gradvis og sterk reduksjon av den allerede lave vegstandard vi har

— Og dermed en dyrere og dårligere trafikkavvikling for distrikt-Troms.

Vegvesenets og publikums håp i denne sammenheng bør ligge i at vegvesenet som fagetat gjennom enkel og folkelig informasjon får fram konsekvensene av et for lavt fylkesvegbudsjett. Heri

ligger store utfordringer for vegvesenets framstillings- og informasjonsevne.

Får vi da som resultat en mindre reduksjon av fylkesvegbudsjettene enn bebudet, og kan vi få fram en ennå strengere økonomisk behandling av alle våre gjøremål, ja da kan kanskje livet være tålelig både for publikum i distrikt-Troms og for vegvesenet, sier Solberg tilslutt.



Husøyvegen fikk sin løsning før økonomien ble trang — Arne Johansen setter ned kumme i avløpsgrøft i Fjellsenden tunnel.

16

gjennomsnittet er 47,5%. Dette er ikke tilfredsstillende, ikke for trafikantene og ikke for hverken oss eller de bevilgede myndigheter. Jo mere fast dekke, rimeligere må vedlikeholdet bli etterhvert. Derfor satser vi maksimalt å kunne nyttiggjøre sparte midler fra vinterdriften til legging av faste dekker hvor vegene er av en slik karakter at forarbeidene blir billige. Utvelgelsen av aktuelle strekninger skjer etter kriterier så som:

1. Lang høveltransport for grusveghøvling innspareres
2. De nyeste og beste fylkesvegene dekklegges før bærelag blir nedkjørt
3. Sterkt trafikkerte fylkesveger hvor grusvegvedlikehold er nesten umulig.

Denne utvelgelsesmetoden for dekklegging med vedlikeholdsmidler gir oss mest igjen og må fortsette.

— Kan vi gjøre noe for å bringe mer av vedlikeholdsbevilgningen over til aktivt sommervedlikehold utenom bare å håpe på vær-gudene vinterstid?

— Vi har tenkt gjennom problemet og kommet til endel tiltak som kan gi oss noe. Det er:

1. Noe redusert bemanning
2. Lengre brøyteroder
3. Antall veghøvlere reduseres
4. Mindre strøsandtjeneste
5. Åpning av snøras og gjøfokne vegger bare på dagtid og under tryggest mulig forhold.

Samferdselsutvalget har gitt sin tilslutning til disse punktene.



Sikkerhetstiltak som rekkverksoppsett kan det også bli for lite penger til — Guttorm Henriksen, Storsteinnes.

Tiltakene vil forhåpentligvis føre til billigere vintervedlikehold men desverre også lavere beredskap som igjen gir noe dårligere framkommenlighet og lavere trafiksikkerhet om vinteren.

— Hvordan ser du framtiden imøte for fylkesvegnettet og fo vegvesenet?

## Regionalt biltilsynsmøte

I anstrengelsen for å nå målet - bringe ulykkesfrekvensen så nært null punktet som mulig - er biltilsynets arbeide med å høyne trafiksikkerheten, av uvurderlig betydning. Faglige drøftinger som dette møtet bidrar sterkt i den retning. De spredte og tildels små fagmiljøer her nord trenger slike samlinger for å holde tritt med utviklingen, utveksle erfaringer og sørge for fellesholdninger i viktige spørsmål.

Det var vegsjef Herleiv Solberg som uttrykte seg slik da han åpnet kontaktmøtet for biltilsynet i Finnmark og Troms i Tromsø i slutten av mai.

Møtet som hadde samlet deltakere fra samtlige stasjoner i de to fylkene, fra vegkontorene og Vegdirektoratet, ble ledet av stasjonssjef Kristian Øverås.

### AUTOSYS KOMMER

Kontorsjef Odd Barstad fra Vegdirektoratet orienterte om datasystemet Autosys som nå skal bygges ut innen biltilsynet. Autosys har vi ved et par tidligere anledninger presentert i Vegstikka og vi skal ikke gjenta det nå. Barstad kom imidlertid inn på de erfaringer som er høstet ved 2-3 prøvesteder og man har dratt den konklusjonen at systemet bør spres til samtlige stasjoner så fort som mulig. Administrasjonsbudsjettene begrenser imidlertid utbyggingstempoet, men allerede isommer vil de største stasjonene og herunder stasjonene i Bodø og Tromsø komme med i dette datanettet.

En videre utbygging vil følge kystlinjen fra Oslo rundt Sørlandet og så videre nordover.

Det var 1. juni som var sat som mål for gjennomføringen av første trinn, men ennå var ikke opplæringen kommet igang.

I debatten som fulgte ble det reist kritikk mot Vegdirektoratet for nettopp dette - få dager før systemet skulle innføres forelå svært lite konkret om saken.

Et annet moment som ble trukket fram var at de rasjonale seringsgevinster som man i forberedelsesfasen var forespeilt med Autosys, nå synes å bli berynsent. Ettersom systemet planlegges bygget ut først i det sydlige Norge, hadde biltilsynet Nord-Norge sett fram til at stasjonene i Syd-Norge kunne frigis til fordel for stasjoner her nord. Etter det man nå kunne forstå innspareffekten var ikke så stor som forventet.

### INTEGRERINGEN — KOM DEN FOR BRÅTT?

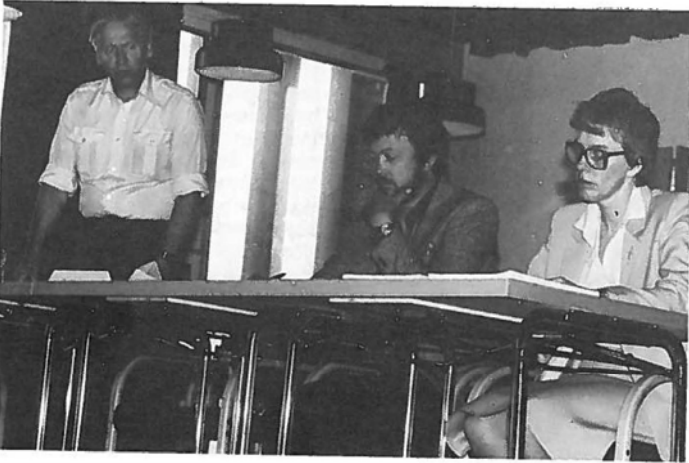
Biltilsynssjef Per Kr. Elnan Finnmark mente det da han inn

1



ledet til debatt om biltilsynets plass i vegvesenet. I Finnmark hadde man ønsket en mere skrittvis tilknytning - en fullstendig integrering over natten var ikke tilstrekkelig forberedt. Problemene meldte seg kanskje spesielt med de felles administrasjonsbudsjettene, stillingstildelingene som biltilsynet også måtte sloss for på det lokale plan. Ettersom forholdene fylkene imellom er nokså uensartet, mente Elnan at fordelingen av administrasjonsbudsjettene og stillingene fortsatt burde skje i Vegdirektoratet, biltilsynet som helhet ville vunnet på det. Vegdirektoratet gir oss oppgavene og bør også ha oversikt over hva dette koster.

Dirigentbordet fra v. Kristian Øverås, Knut Arne Henriksen og Anna Johansen.



Ordskiptet etter Elnans innledning viste ulike syn på integreringsspørsmålet og hvordan biltilsynet var kommet ut i denne organisasjonsformen. Biltilsynet var ikke blitt den hjørnesteinen i trafikkikkerhetsarbeide som forutsatt, ble det hevdet. Dette bl.a. fordi biltilsynsjefen hittil i for stor grad har måttet sloss om penger. Hans krefter burde heller vært satt inn i trafikkikkerhetsarbeidet. Forholdet til vegvesenet hadde vært bra før også, men kunne utvikles videre. Imidlertid var man ikke kommet nærmere hverandre idag og dette kunne bero på at biltilsynet ikke ble sett på som likeverdig partner i etaten.

Andre mente at uten integreringen ville biltilsynet ikke være kommet dit man er idag, selvom det ennå manglet noe. Biltilsynet har kanskje forsømt seg, bl.a. i trafikkikkerhetsarbeidet. Har man f.eks. vært flink nok til å tilbakeføre vegbyggerne nødvendige data og vurderinger i forbindelse med trafikkulykker? Det ville vel også vært vanskeligere med de brakeløsningene man fikk når førerkortutskrivningen ble overtatt, hvis man ikke hadde stått innenfor vegvesenets rekke. Tapte man kampen om stillinger, burde man kanskje rette kritikken først og fremst mot Vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet som ikke ivaretok biltilsynets interesser godt nok.

Det var de som hevdet at man burde overføre vektkontrollen til vedlikeholdsavdelingen, det var jo en måte å drive vegvedlikehold på. Andre pekte på at biltilsynet utførte en god del serviceoppgaver for andre instanser - disse burde heller søkes frigjort fra biltilsynet.

Altså - mange og tildels ulike synspunkter om integreringsproblematikken. Vi viser forøvrig til annen artikkel i dette nr. av Vegstikka hvor en del av biltilsynets ansatte i Troms ser på forholdet nå 5 år etter omorganiseringen.

#### KRITIKK MOT VEGDIREKTORATET

Under et par av programopptenene ble det reist kritikk mot Veg-



Biltilsynsjefen i Finnmark, Per Kr. Elnan mente i sin innledning at integreringen burde kommet gradvis.

direktoratet, og da spesielt Vegtrafikkavdelingen. Det ble sagt at man var gått inn i langtidsplanperioden 1982-85 uten en samleplan for biltilsynet - stadig strømnet det på med nye signaler. Man burde heller søke å forbedre behandlingen av de oppgavene som foreligger idag og så i arbeidet med neste planperiode 1986-89 se hva som kan være fornuftig å endre.

Det ble også reist spørsmål om hvilken trafikkikkerhetsmessige vinning det ligger i å sløyfe for

18

nying av førerkortene - med en fornyingsprosedyre hadde man en mulighet å sjekke hvordan førerne hadde fulgt utviklingen. Videre tillater Vegdirektoratet i altfor stor grad at bilene utstyres med diverse "juggel". Og endelig - nå skal man ikke kontrollere biler, men kontrollere de som kontrollerer. "Vi føler oss drevet fra skanse til skanse", var det en som sa og begrunnet dette med "vi har ikke markedsført oss godt nok".

#### OMFATTENDE PROGRAM

Kontaktmøtet tok for seg en rekke andre temaer, dels i ple-

num dels separat for kontorpersonalet og teknisk personale. Vi nevner arbeidsfysiologi, arbeidssituasjonen på kontorsiden, mangellapper, omregistrering av personbiler til campingbil, innbytte av utenlandske førerkort, førerprøven og hva vi kan vente oss i fremtiden når det gjelder førerprøven.

Dette siste temaet - om førerprøven i fremtiden - vil vi komme tilbake til i neste nr. av Vegstikka.

Deltakere fra Tromsøstasjonen - fra v. Karin Nyvoll, Petra Marie Lunde og Lillian Eriksen.



20

## Vegdirektøren: Vegvesenet kan konkurrere med private

På noen oppgaver har vi de beste resultater, på andre er entreprenørene best. I nærmere og detaljerte undersøkelser vil man kunne finne mer nyanserte konklusjoner, men hovedtrekkene vil sikkert være de samme - innenfor mange fagområder er vegvesenet konkurransedyktig.

Dette sa vegdirektør Eskild Jensen nylig i et foredrag og mente videre at dette kanskje ikke var så overraskende hvis vi så på hvordan moderne anleggsdrift er organisert. De større entreprenører og vegvesenet organiserer sine anlegg stort sett på samme måte, bl.a. nytter begge parter i stor grad innleide maskiner.

Og vegdirektøren fortsatte:

"Den egne innsatsen består først og fremst av anleggsledelsen og av en mindre styrke egne arbeidere, formenn m.v. Vi er undergitt de samme regler med hensyn til arbeidsmiljølovgivning og andre ytre rammebetingelser. Jeg tror ingen vil hevde at kvaliteten og innsatsevne hos egne arbeidere og formenn er noe utslagsgivende bedre hos entreprenørene enn i vegvesenet. Spørsmålet om anleggsledelsens kvalitet reiser enkelte interessante spørsmål.

For dette personell er staten

blitt mindre konkurransedyktig når det gjelder lønninger og andre personlige ytelser. Hvis denne svekkende konkurranse evne ennå i noen tid vil gjøre seg gjeldende, kan dette komme til å svekke vegvesenets samlede konkurransevne. Hittil tror jeg vi ikke kan peke på at dette har skjedd. Det vi måtte ligge etter lønnsmessig tiltrekningskraft ha vi kompensert med et sterk etatmessig engasjement.

Etatsfølelse og faglig ærgjerrighet på etatens vegne er fortsatt en dyp realitet i vegvesenet, og er det som i mange tilfelle kan forklare den betydelige innsats som våre folk yter under ofte vanskelige arbeidsforhold, og med svak økonomisk belønning.

Og når vegdirektøren kunn trekke den konklusjonen at vi på en rekke felter er konkurransedyktige, bygget han sine uttalelser på statistikk omfattende arbeid som det var mulig å kunn sammenlikne. Han viste til resu-

1

2



Vegdirektøren i samtale med Andor Larsen utenfor Pollfjell-tunnelen.

tater i flere tunneler, fjellskjæringer, andre vegbyggingsoppgaver og asfaltarbeider.

Vegdirektøren kom også inn på hvordan vi har maktet å komme gjennom de siste års sterke nedgang i anleggsvirksomheten som har vært på hele 25 % de siste 3 årene. Reduksjon av egen arbeidsstyrke ved naturlig avgang, tatt inn færre sesongarbeidere og en relativt større nedgang i fremmedarbeid har vært resepten og han fortsatte:

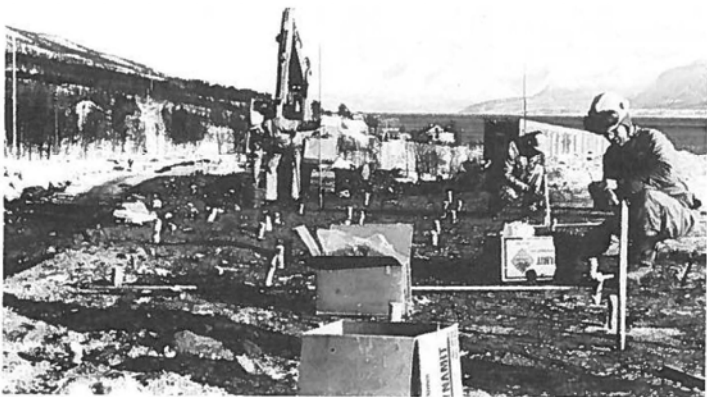
" Dette har dels praktiske årsaker, idet knappe budsjetter gir færre storanlegg av den typen som passer for entrepriser. Volumet av store bruer går ned med hele 40 % i den Vegplanperioden vi nå er inne i. Men når entreprisene er gått ned mer enn den egne drift er dette også p.g.a.

22

plass. Jeg tenker på de mindre utbedringsanlegg, hvor vegvesenet kan planlegge disse på en enkel og billig måte og hvor arbeidsdriften kan tilpasses til perioder hvor folk og maskiner er disponible i et bestemt distrikt mellom andre oppdrag. Dette er en reell konkurransemessig fordel som det er riktig av vegvesenet å dra nytte av.

Entreprenørene har på sin side den betydelige fordel som ligger i at de deltar i oppdrag innenfor alle samfunnets sektorer."

Flere arbeider ut på anbud? Her gjøres klart for sprengning på rv. 866 - I forgrunnen Ivan Larsen.



24

vårt arbeidsgiveransvar for egne ansatte.

Jeg tror dette er en innarbeidet holdning hos all bedriftsledelse både i private og offentlige bedrifter. I vanskelige tider kvier man seg for å si opp egne folk, både ut fra ærlig godt husbondsansvar og også fordi det er ønskelig å beholde folk i påvente av bedre tider. Det ville være mer oppsiktsvekkende om Statens vegvesen ikke hadde denne holdning til sin arbeidsstyrke.

Fra entreprenørhold har det vært reist spørsmålet om konkurranse om alle vegvesenets oppdrag. Jeg tror ikke dette er praktisk gjennomførbart. For å begrense meg til anleggsdriften spenner vår anleggsdrift over mange, kanskje alt for mange felter, fra små miljøtiltak til stør-

Såvidt vegdirektøren kunne se, hadde debatten omkring offentlig og privat drift i vegvesenet det siste året, hatt en gunstig virkning, og innen vegvesenet har den skjerpet holdningen til økonomi og lønnsomhet.

Og han avsluttet slik:

" Vi aksepterer det overordnede politiske mål om lønnsom arbeidsdrift. Men jeg kan ikke akseptere at dette er uforenlig med vegvesenets egen drift."



Undersøkelser viser at vegvesenet kan være konkurransedyktig bl.a. i fjellskjæringer. Her fra vårt arbeid med en 30 tusen kbm - skjæring ved Tjuvskjær i Gratangen.

re anlegg med en årsomsætning på 30-40 millioner kroner. Det er ingen skarp overgang mellom de mindre anlegg og den ordinære vedlikeholdsdrift, som er en grunnleggende forvaltningsoppgave for etaten.

Å føre alle prosjekter så langt fram i planlegging at en reell kon-

kurranse skulle være mulig v etter mitt skjønn koste mer en det smaker. Det er enkelte spesialiserte jobber hvor entreprerørene har en nærmest enerådende stilling. Dette gjelder i først rekke de større bruarbeider. Sær tidlig er det andre områder hvor vegvesenet vil ha en dominerend

2

## Vedlikeholdsstandardprosjektet — en kort oppsummering

Av Oddmar Eilertsen

En sikker måte å fordele vedlikeholdsmidlene på. Generell standardheving uten kostnadsøkning, som resultat av bedre planlegging og styring samt grundigere oppgavebeskrivelse, er hva prosjektet med det klingende navn "ressursmodeller i vegvesenets vedlikeholdsdrift" gav oss

Prosjektet ble utformet i 1974 og hadde fire hovedmålsettinger:

- fremskaffe standard for vegvedlikehold.
- komme frem til mest mulig riktige ressurser og arbeidsmetoder for vegvedlikehold.
- fremskaffe kapasitetstall for driftsplanleggingen i vedlikeholdet.
- ved hjelp av standard for vegvedlikehold gjøre det mulig å gjennomføre samme vedlikeholdsstandard over hele landet på vegger med samme trafikk og bæreevne. De økonomiske rammerskulle holdes på dagens nivå.

Arbeidsoppgavene i prosjektet var først å beskrive en vedlikeholdsstandard og deretter prøve den i praksis. Skulle standarden vise seg for kostbar eller for lav måtte den revideres underveis.

En vedlikeholdsstandard vil i dette tilfelle si minimumskrav til ordinært vedlikehold. Disse krav differensieres bl.a. etter trafikkmengden på vegger. Vegnettet inndeles i 6 vedlikeholdsklasser

(fra 4 felts motoveg til vegger med årdsogntrafikk mindre enn 300 kjøretøyer).

Standarden inneholder krav til alle vegelementer, som f.eks grøfter, stikkrenner, bruer, vegdekker, skilt, rekkverk etc. samt til vintervedlikehold.

Som eksempler for standarder nevnes:

Grusmengde pr. km grusveg klasse 3: 100-150 m<sup>3</sup> / år

Grusmengde pr. km grusveg klasse 6: 25-50 m<sup>3</sup> / år

Maks. tillatt spordybde fastdekker klasse 1: 15 mm

Maks tillatt spordybde fastdekker klasse 6: 35 mm

Mengde klorkalsium pr. km grusveg klasse 3: 3,5-4 tonn/km

Mengde klorkalsium pr. km grusveg klasse 6: 0,7-1,5 tonn/km

Den første vedlikeholdsstandard ble utarbeidet i 1975 og lagt til grunn for oppfølgingen på prøvestrekningene samme år. Standarden er senere revidert i gang. Fra starten i 1975 var 2 prøvestrekninger med - dette ble senere gradvis øket til 64. Trom

2

var med fra starten av med 4 strekninger og kom senere med 2 strekninger i tillegg.

Disse var:

E6 Nordland gr. - Brandvoll

Rv. 851 Brandvoll - Sjøvegan

E78 Nordkjosbotn - Tromsø

Rv. 91 Fagernes - Breivikeidet

Rv. 862 Kvaløysletta - Bakke-

jord

Rv. 863 Kvaløysletta - Futrik-

elv

Hovedsaken i gjennomføringen av prosjektet har vært den økonomiske oppfølging av vedlikeholdsinnsetningen på prøvestrekningene. I de 5 årene arbeidet på gikk ble det holdt 3-4 planleggings- og oppfølgingsmøter pr. år med hver enkelt av de deltagende vegmestere. I møtene deltok representanter for prosjektets arbeidsgruppe, distriktsleder og vegmester. Ved disse møtene ble det

*Prosjektet forutsetter bl.a. en viss standard på grøftene.*



26

## Mange impulser og utfordringer

**Slik karakteriserer Bjørn Stensli sin tid som driftssjef i Troms i en avskjedsprat med Vegstikka.**

**Stensli som kom hit i 1971 som plansjef tiltrådte 1. juni stillingen som leder av Helgeland vegavdeling.**

Og svaret på vårt første spørsmål - om hva disse årene som driftssjef hadde gitt ham - kom som gjengitt i overskriften med tilføyelse av at han trodde han hadde vokst en del og dermed kanskje maktet ennå større oppgaver. Og vi fortsatte:

— Hadde du forventet dette eller er noe kommet som en overraskelse?

— Jeg må vel da kunne si at forventningene i det vesentlige ble oppfylt. Noe overraskende har det vært å oppdage hvor store sprik det kan være i vegarbeidsdriften når det gjelder enhetspriser og resultater.

— Var det noe som var vanskelig å takle, noe som du måtte arbeide spesielt med for å komme gjennom/sette deg inn i?

— For å kunne ha bedre grunnlag for å ta stilling til de forskjellige driftsformer og -opplegg har det vært nødvendig å streve en del med EDB-lister og regnskapsoversikter.

— Hvor ligger vanskene for å kunne lykkes som driftssjef?

— Vanskene for å kunne lykkes ligger helst i å kunne tolke de signaler som blir gitt fra overordnede instanser og personer

foretatt befaring av prøvestrekningene. Driftsoppfølgingslistene ble gjennomgått i detalj og feil prosessføring etc. ble rettet opp. Vedlikeholdsinnsatsen ble så vurdert i henhold til standarden. Planer ble justert ut fra dette og 3 ganger underveis ble vedlikeholdsstandard revidert. Hovedsaken med planrevisjonene var å differensiere standarden etter trafikkmengden og tilpasse den dagens bevilgningsrammer.

Det vi sitter igjen med etter dette prosjektet er i hovedsak:

1. En vedlikeholdsstandard som er noenlunde tilpasset bevilgningene til riksvegvedlikehold og som kan betraktes som en enkel og lettfattelig håndbok i vedlikeholdsdriften.
2. Ressurs- og kostnadsmodeller for driftsplanlegging. Disse gir oss "veiledende priser" for

samlige prosesser pr. km veg, avhengig av vegkomponentenes standard.

Disse kan/bør brukes i forbindelse med driftsplanleggingen for riksvegene da de er tilpasset bevilgningene.

De brukes også ved beregning av tildeling til ordinært vedlikehold i de enkelte områder. Etter mitt syn er dette en utmerket fordelingsnøkkel som tar hensyn til de fleste variable forhold.

Vinterkostnadene kan imidlertid ikke planlegges ut fra disse modeller da disse kostnader i svært liten grad er avhengig av vegstandard.

3. En teoretisk fylkesfordeling av vedlikeholdsbevilgningene. Dette er et interessant dokument, da det viser at Troms

etter vedlikeholdsstandarder burde hatt større bevilgning enn vi får. Vi har derfor håpet om at prosjektet skal få gunstig innflytelse på fylkesfordelingen sett fra vår side.

En positiv bieffekt av prosjektet er at de som har deltatt har fått en meget grundig innføring i driftsplanlegging og -oppfølging. Vi har også tro på at dette har hatt "smitteeffekt" slik at vi generelt har fått en bedre forståelse for planlegging og oppfølgning.

Mitt inntrykk har vært at vi på prøvestrekningene fikk en generell standardheving uten at kostnadene har økt. Det er grunn til å anta at dette skyldes en bedre planlegging og styring samt en grundigere oppgavebeskrivelse.

*Tykkelsen på grusdekket er også en av faktorene som er med i bildet.*



27

— Er det noe spesielt fra driften i Troms du kan tenke deg å trekke med til neste stoppested?

— Jeg håper at jeg kan ta med meg åpne og friske diskusjoner om priser og avregningsmåter innen etaten, og at jeg kan medvirke til samme faste holdning utad når det gjelder inntak av maskiner og oppgjørformer.

— Er det noe du ikke vil trekke med?

— Jeg har nok av og til ønsket at beskjeder og pålegg ble mer nøye fulgt og rapportert tilbake, men når det gjelder slike forhold kommer mye an på den enkelte.

— Har det enkelte ganger eller på enkelte områder sviktet noe i samarbeidet innen driftsavdelingen og eventuelt hva kan gjøres for å rette på dette?

— Nå aner det meg at dere med "administrativ bakgrunn" håper på å få driftsfolkene ut "på tepet"! Men pass dere selv!

Ville det være så rart om det med den aktivitet som vi har i driften, spredt over så store områder, kan bli enkelte uoverensstemmelser. Tenk på omsetningen på rundt 300 mill kroner pr. år, ca 1000 årsverk med egne ansatte og innleide biler og maskiner.

Det er ikke ukjent at vedlikeholdet "gnager" om mangler ved anlegg som avleveres. Anlegg gir uttrykk for at høvling på utbedringsstrekninger forsømmes. Maskinavdelingen klager over vanskeligheter med å få tak i maskinførere.



Jeg skjønner ikke at det kan være så om å gjøre å lage skiller. Vi er da i samme båt og blir utenfra vurdert som ett "vesen". Mye er vel blitt bedre etter at vi fikk samlet alle avdelingene i utedriften på vegstasjonene.

— Noe du synes mangler i driften og hva kan i såfall gjøres?

— Jeg synes det har vist seg å være for liten forståelse for at vi bør anstrenge oss for å drive mest mulig økonomisk. Selvsagt må det alltid bli en viss forskjell mellom drift i offentlig og privat regi, men vi forsøkte å lære oss noe av det beste fra de private *kostnadsbevisshet*. Vi må stadig regne og vurdere og være oppmerksomme på eventuelle "taps poster". Ressursene skal brukes på beste måte og i riktig kombinasjon.

28

29



Jeg tror vi må anstrenge oss ennå mer på å "snakke samme språk". Folk fra kontoret må kanskje være mindre teoretiske og ta seg på tak for å bli forstått rett. De som mener at de kan gjøre jobben, må kanskje være villig til å se på den litt utenfra.

Til sist vil jeg her gjennom

Vegstikka takke alle i vegvesenet i Troms for det gode samarbeidet vi har hatt. Jeg skulle så gjerne ha vært mere rundt omkring og hatt mere tid til hver enkelt, men - å få *det* til. Takk for meg i alle fall.

Og Vegstikka ønsker Stensli lykke til med de nye oppgavene!

## Hundre tusen for 90 km fart

Fra midten av juni tillates 90 km/time i hastighet på strekningene E 6 Nordland gr. - Brandvoll, rv. 6 Kvesmenes - Olderbakken, rv. 6 Larsberg-tunnelen - Løkvoll og E 78 Olderbakken - Finnland gr.

Det er ikke småtterier av skilting som skal til når en slik omlegging finner sted - 190 stolper med fartsilt, forkjører-skilt og vegnummer-skilt settes ned.

I tillegg får vi delvis ny vegoppmerking - forbikjøringssonene må naturlig nok forlenges.

Arbeidspenger rundt 40.000 kr og skiltmateriell i tillegg for 60.000 kr er hva dette koster.

Bildet viser Kristian Skogstad og Kjell Jensen iferd med å kappe en stolpe til riktig lengde.



30

kering og sikring av selve arbeidsområdet. Her kunne noen og enhver ha noe å lære. Jeg sier ikke mer.

Vi fikk stor interesse for rundkjøringene. Som ellers i Storbritannia benyttes rundkjøringer i stor grad i stedet for vanlig kanalisering eller signalrettet kryss. Erfaringene tyder på at rundkjøringer har lavere ulykkesfrekvens enn konvensjonelle kryss og med mindre alvorlighetsgrad. Samtidig viser det seg at kapasiteten er høyere enn for andre typer kryss. Men det bør sies at rundkjøringenes effektivitet i Storbritannia mye skyldes at sjåførene der har "fått inn med

morsmelken" den kjørestilen som gjør rundkjøringer så effektive, bl.a. kjennetegnet av en evne til å utnytte tidsluker. I Aberdeen hadde forøvrig det lokale "vegvesen" en utpreget sans for det estetiske. Eller hva skal en si til 3-500 m<sup>2</sup> med roser og annen blomsterbeplantning på den runde øya midt i rundkjøringene. Det ble til og med påstått å være like rimelig å vedlikeholde som gress. Pent var det og.

Men venstrekjøring, rattet på "feil" side i bilen og forøvrig alt i trafikken speilvendt må det innrømmes at vår konsentrasjon omkring bilkjøringen måtte prioriteres høyest første delen av

Artikkelforfatteren har merket seg spesialskilting.



32

## Troms vegvesen i skotsk terreng

Av Svein Jarle Hansen

Høsten 1981 var trafikkseksjonen ved Troms vegkontor representert på skotske veger. Overingeniør Johan Filseth og avd. ingeniør Svein Jarle Hansen foretok da en ukes studiereise i Skottland.

Turen kom i stand ved hjelp av Vegdirektoratets stipendordning og ved permisjon fra vegkontoret. Formålet med turen var å studere ulike løsninger på trafikk- og trafiksikkerhetsproblemer i Skottland. Med assistanse fra den britiske ambassadør ble det lagt opp et program. Dette omfattet bl.a. møter med representanter for vegadministrasjonen i Aberdeen som administrerer Grampian-regionen, og i Edinburgh som har ansvaret for hele hovedvegnettet i Skottland. Av dette mer offisielle programmet var det nok samtale og befaringsene i Aberdeen som gav oss mest. Våre verter der hadde lagt seg på et praktisk og jordnært plan i sine forsøk på å formidle skotsk vegpolitikk til oss. Forøvrig reiste vi endel rundt i bil for å se på løsninger og trafikkforhold "i marken". Reiseruten var i hovedtrekk slik: Glasgow-Edinburgh-Inverness-Aberdeen-Edinburgh-Fort William-Glasgow.

Mye fremmedartet terreng ble forsert, men i nordlige og vestlige deler av landet fant vi land-

skap og vegforhold som måtte være størst i samme form som her i Nord-Norge.

Skottland har høyere trafikkulykkestall enn Norge. I alt ble nesten 30.000 mennesker skadd eller drept i trafikken i 1980, derav ca. 700 drept. I forhold til folketallet ligger antall dødsfall i trafikken ca. 55 % over tilsvarende tall for vårt land. Det ble hevdet at trafiksikkerheten nå veier tungt i prioritering av vegmillionene. Vi fikk et positivt inntrykk av bruken av trafikkulykkesdata i dette arbeidet.

På bilturen gjennom store deler av landet fikk vi god anledning til å se på vegoppmerking og skilting. Det så ut til å være lagt stor vekt på denne siden av trafikksystemet. Informasjonen til trafikantene var i så måte grundig, og medvirket bl.a. til at det var lett å ta seg fram for oss turister.

Arbeidsvarslingen må nevnes. Vi passerte en del strekninger der anlegg- eller vedlikeholdsarbeid pågikk, og arbeidsvarslingen var svært god, - med god forhåndsvarsling og utmerket mar-

turen. Vi ble ikke minst satt på prøve gjennom en dobbelrundkjøring i Edinburgh, et eksperiment som var under utprøving, og som besto av 2 rundkjøringer fastkoplet i hverandre. Den tilsynelatende snirklete innretningen svelget unna utrolig mye trafikk.

Den sterke myten om skottnes inngrodde gjerrighet stiller vi oss nå litt tvilende til, etter å ha kjørt milevis med motorveger

med kantstein og lukket drenering, faktisk også langt til fjells.

Ellers sitter vi igjen med en masse inntrykk som det vil føre for langt å kaste seg uti i en kort reiseskildring. Hovedinntrykket vårt er imidlertid at den største verdien av en slik reise er den inspirasjon det gir å se nye måter å løse kjente problemer på, - selv om en del av de løsninger vi så i Skottland ikke uten videre kan brukes i Norge.



En av de mange gamle og smale steinhvelvbruerne som fortsatt er i bruk.

33

## Brattbakken bru

I rv. 852 Elvevoll – Brøstadbotn har anleggsavdelingen hatt et av sine vinterarbeidsprosjekt. Vinterarbeidsplasser er for tiden mangelføre og her har vi hatt full sysselsettingseffekt ved at alt av betong – ca 300 kbm er blandet på plassen.

Og dette har heller ikke gått ut over økonomi og framdrift. Når brua står ferdig til ferien,

vil den ha kostet 1,3 mill. kroner.

Fotomontasjen viser et glimt fra vinterens problem med is og vann. Derne ser vi at dekket på 8 x 33 meter la beslag på mesteparten av forskalingsutstyret vårt. Og sist – Hans Lylum i sving med demontering av dekkforskalingen som i neste omgang skal brukes på Olsborg bru.



34

## Opplæringstilbud til oppsynet

Ønsket om å kunne formidle nødvendige kunnskaper innen viktige arbeidsfelter for oppsynet kan nå oppfylles. Vegdirektoratet avslutter i den første tiden framover arbeidet med kurspakker til de enkelte emne- og første del foreligger til høsten

Tilbudet er først og fremst rettet mot ansatte i oppsynet med arbeidslederfunksjoner innen anlegg og vedlikehold, men kan også ha aktualitet for andre innen oppsynet.

Følgende hovedemner vil bli behandlet:

- Styringsformer
- Teknikk
- Tekniske planer/utsetting
- Kvalitetskontroll/kontroll av kunstbygg
- Maskinteknikk/vinterdrift
- Forvaltning/administrasjon
- Personalforhold
- Arbeidsledelse

Ansvar for gjennomføringen er tillagt det enkelte vegkontor. Ettersom det anses fordelaktig med et samarbeid over fylkesgrensene, vil dette spørsmålet bli vurdert nærmere også i Troms. Forutsetningen er å drive internatkurs av inntil 1-ukers varighet for hvert emne, dog vil forvaltning/administrasjon strekke seg over 2 uker i to adskilte kurs.

Av kurspakkene sendes tilbudet "styringsformer" ut med det første, mens "personalforhold" og "arbeidsledelse" kommer til høsten. De øvrige vil følge noe senere og innen utgangen av 1983.

Vi regner med å starte de første kursene til vinteren og at det vil ta en 4-5 år før vi er kommet gjennom alle kursene.



36



Brattbakken bru.



35

## Avskjedsordene

kom på verseføtter da driftssjef Bjørn Stensli takket for seg. Riktignok i en noe forgangen rettskriving - vi får tro at han ikke følte seg så gammel da han forlot oss - men at grunnen er all visdom og glede som tjenesten i Troms har brakt med tilsvarende et like langt liv.

*Vær hilsed, Vejvesenets Quinder og Mænd  
Vi samles i Haabet, vi mødes igjen  
Skjønt snart våre Veje skal skilles  
Vi har gått her i Lag i snart elleve Ar  
Vi ofte, som nu har seet frem imod Vaar  
Mon Modet og Midlerne vil sprænges?*

*Jeg kôm til Tromsen fra Sørlandske Kyst  
Fra mange jeg hørte, ja hver sin Lyst  
En Gjak skal vel tidsnok få smage  
Byg Vold i Mørketid, Snøskred og Ur  
Gjør Vold imod Søringers frygtsomme Natur  
Du snart kommer Hjem for at klage.*

*Men se nu, hva skjer i den mørkeste Tid  
Et Teater går ind i den bitreste Strid  
En Vejstump kan Sinderne Tænde  
Vi hørte så ofte at Troe kan flytt' Fjeld  
Her kund' man mind santen erfare det selv  
Når Veje i Mefjord og Sifjord kan ænde.*

*Vi kund også opleve i Nord-Norske Sund  
Man satsset på Broer, mon Kassen har Bund?  
Skal Båten for Bilen da bøde?  
Men ingen skal glemme vår Vegchefs fortvilede Blick  
Han på våre Vegne modtok med Nick  
Beskjed om Polfjeldet at temme.*

*Vi ved jo, Omverdenen kammer os ligt  
Men Funktionerne afkrever hver enkelt sin Pligt  
I "Sirklerne", der er vi hjemme  
Det går ej at tenke, hver Mand kun på sit  
Skit gå med de andre, hvis Lagret er mit  
Kuns Latter og Smil sligt påkalde.*

*Nej, lader os sammen i Arbeid og Kav  
Vi sær ej Spliid, Komploter og Krav  
For Trafikken og Samfundet vi virke*

*Jeg tacker jer alle, enhver og især  
En Glæde det var meg at kampere her  
Vi og senere Kontakten vil holde!*

28/5-82. Hilsen B. Stensli



37



# Yrkesbevis for anleggsmaskinførere

I "Vegstikka" nr. 3/1981 orienterte vi om avtalen om opplæring og utstedelse av yrkesbevis innenfor anleggsmaskinfaget. Det er bl.a. opplyst at fristen for registrering av registrerbar praksis etter overgangsordningen (8 timers teorikurs) var forlenget med 2 år fram til 31. desember 1981.

Vegdirektoratet har i brev av 6. januar d.å. opplyst at Bransjeutvalget for anleggsmaskinopplæring har vedtatt å forlenge overgangsordningen med ytterligere ett år. Grunnen til dette er at 180 timers kurset som skal tilbys dem som ikke tilfredsstillt kravet om praksistid på 3 år og 9 måneder ennå ikke er ferdig utarbeidet. Den nye forlengelsen innebærer at det kan opparbeides praksis etter overgangsordningen frem til 31. desember 1982. Det er gitt frist med registrering fram til 31. desember 1983.

På grunn av den nye utsettelsen vil ikke vegadministrasjonen sette i gang registrering av praksistid før første halvår 1983. Vi tar også sikte på å gjennomføre de nødvendige 8 timers teorikurs høsten samme år.

## Personal-Nytt

### VEGKONTORET

Tiltredelse:  
Overingeniør Oddmar Eilertsen fungerer som driftssjef fra 1. juni d.å. og til ny driftssjef blir tilsett, mens overingeniør Martin Eriksen er vedlikeholdssjef i samme tidsrom.

Fratredelse:  
Jordskiftetekniker Berit Kalstad er sluttet i stillingen ved seksjon for grunnnerverv.

Likeså er ingeniør Kristian Strøm fratrudd ved samme seksjon.

### UTEDRIFTEN

Disse er fratrudd med pensjon:  
Ole Løvhaug, Nordkjosbotn

Hans Ludviksen, Bogen i Kvæfjor  
Karl Nevermo, Oteren  
Alf A. Berg, Gibostad  
Olav A. Tønnehaug, Gratangsbøtn  
Jakob Bruun, Gausvik

## Vi gratulerer!

Med 50-årsdag:  
Jens Jensen, Moan, 9470 Gratangsbøtn 3/8

Med 60-årsdag:  
Adolf Nilsen, Sjursnes 3/8  
Tor Hevnskjel, Hagavn. 3,  
Tromsø 19/8



MASKINAVDELINGENS nyervervede traktor på Finnsnes har et allsidig bruksområde – snøfresing, frontskjær for snørydding, feiekost m/vannspylar, kantklipper – fullt utstyrt nærmere 1,0 mill. kr. Nedenfor UTRYKKING fra Bardu vegstasjon for reparasjon av borevogn på Tjuvskjær – Kjell Abrahamson.



### MASSEKORSBÅND



Ingebrigt Dahlberg og teleskader på rv. 84.

# Vegstikka

August 1982 - Nr. 4 - 14. årgang

