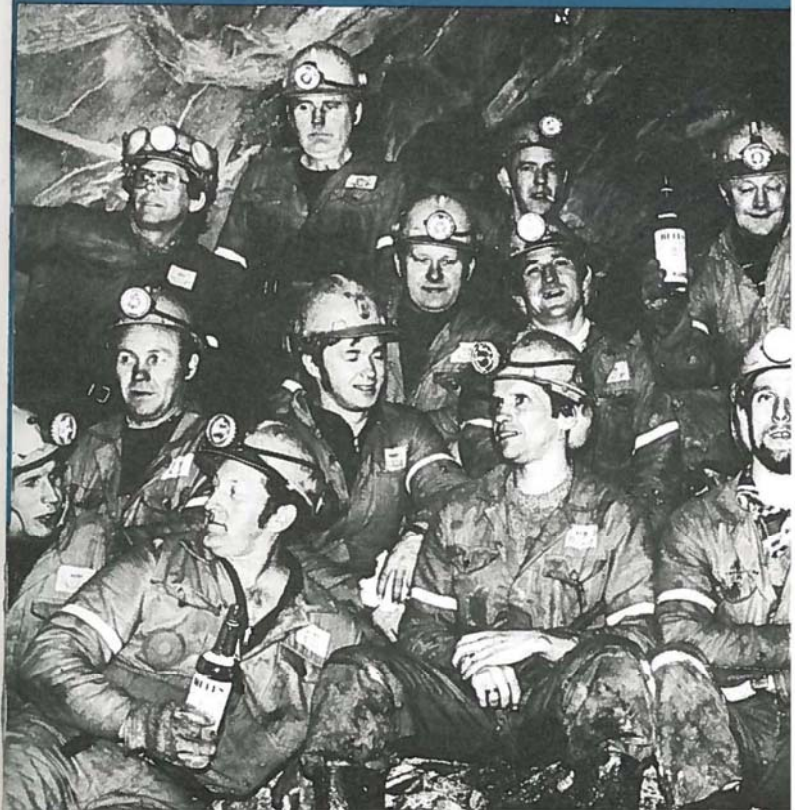


SAMARBEID OVER FYLKESGRENSEN – på olje/grusutleggeren Bjørnar Fagerli, her i sluttspurten på rv 19 ved Tjeldsund bru – neste oppgave ventet i Nordland fylke, ca 6 km ved Bogen.



Vegs i kka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 5 – Oktober 1982
14. årgang

I redaksjonen

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red.sekr.

Redaksjonsråd

Vegmester Inge Iversen
Kjøretøykontr. Jan Haukland
Adm.sjef Arild H. Johansen
Formann Kristian Myrsvoll
Avdelingsing. Svein Jarle Hansen

Utgiver

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk

Lundblads Trykkeri, Tromsø

Opplag

1500 eksemplarer

INNHold	side
Skiltrespekten	3
Piggdekk, venn eller fiende	4
Ny overbyggingskonstruksjon utnytter svakere gruskvaliteter	6
Hva gjør du nå, pensjonist?	8
Biltilsynet på Finnsnes har fått bedre plass	9
Nytt perspektiv på førerkortopplæringen	10
Stort tilbud på arbeidskraft	13
Vektkontroll	17
Klage på fottøy	19
Tunneldriving – et reallt arbeid	20
Bruk av varmedresser	22
VHF – stadig i utvikling	23
Bedriftshelsetjenesten	26
Vegvesenets avkjørselspolitikk	29
Personal-nytt	32
Du er en dårligere sjåfør dagen etter en fest	33
Vinterforberedelser	34
Ut av en sandsilo på Senja	36
Hilsen fra Krakenes	37
Respekt for biltilsynets nye uniformer	38
FORSIDEN	
Gjennomslagsmølet i Pollfjellet var det disse karene som fikk æren for – bakerst fra v. Gunvald Blikfeldt, Kjell Klausen, Erling Hind og Helge Luneborg. Midterste rekke fra v. Gudmund Johansen, Almar Østerli, Petter Slettli, Jack Johansen og Arne Hem. Foran, Arvid Andersen, Arne Johansen og Martin Furumo. Og det er basene som markerer seg.	

Skiltrespekten

er det ofte så som så med. Derfor er det nødvendig med stadig nye trafikkikkerhetstiltak. Ikke minst vegkryss er vi nødt til å gi utforminger for å bedre sikkerheten. Bilførere registrerer disse tiltakene med øyer, kjørefelt, vikeplikt som trafikkhindringer – som fartsdumper. Så langt en riktig observasjon. Men så er det slutt – *hvorfor* farten må ned i kryssene – se det, det er verre å forstå. Og tør vi nevne fartsdumperne? At på et døgn brøt 1700 bilister fartsgransen på Langnesvegen i Tromsø før dumperne kom? For folk med førerkort burde det jo være unødvendig, men vi har faktisk en viktig oppgave i å skape større forståelse for trafikkikkerhetstiltak.

Piggdekk, venn eller fiende?

Årlig sliter piggdekk bort ca. 200 tusen tonn fast vegdekke her i landet - altså koster det samfunnet store summer å reparere dette. Til gjengjeld regner man med kortere bremselengde og dermed færre ulykker. Man kan derfor med rette stille seg spørsmålet - er piggdekk venn eller fiende, transportøkonomisk sett?

Bruken av piggdekk har økt fra omlag null i 1960 til omlag 100 prosent i 1982. Utviklingen de første årene gikk raskt i retning av almen bruk av piggdekk - man trodde at piggdekkene bare ville gi fordeler for både trafikantene og samfunnet. Etter hvert ble imidlertid ulempene stadig mer åpenbare, særlig i form av vegslitasje. Og det er først og fremst dette som har skapt den debatten vi har i dag om fordeler/ulempene ved bruk av piggdekk.

Det er lett å se at bruken av piggdekk gir svært sporslitte vegger - spesielt er dette merkbart på innfartsvegene til de større byene (her i fylket særlig Tromsøbrua). Man har registrert spordybder på over 70 mm. Årlig slites bort ca. 200.000 tonn fast dekke som må erstattes av ny masse, hvis ikke vegdekkestandarden skal reduseres. En stor del av reparasjonsarbeidet på faste dekker skyldes derfor piggdekkslitasjer.

I tillegg til kostnadene av selve reparasjonsarbeidet vil trafikantene under dette arbeidet

ofte måtte nytte omkjøringsveger og dermed forlenge transportlengden.

Det er gjort slikt regnestykke:

Fornytelse/rep. av vegdekke . . .	100 mill kr
Fornytning av vegmerking	10 mill kr
Trafikantenes utgifter til pigger, økte drivstoff	90 mill kr
Tilsammen	200 mill kr

hvert år.

Men piggdekk gir en kortere bremselengde enn vanlige vinterdekk på is og hardpakket snø. Man regner derfor med at færre ulykker på glatt vegbane om vinteren er den største positive effekten av piggdekk. På den annen side fører sporslitastjen til at sannsynligheten for vannplaning øker. Slitasje på vegmerkingen kan også gi flere ulykker.

Det er vanskelig å måle den trafikksikkerhetsmessige effekten av piggdekk. Trafikkbildet er ofte så komplisert at det er umulig å si hva som skiller en nestenulykke fra en ulykke. Piggdekkene gir sannsynligvis et merk-

bart, men lite bidrag til trafikksikkerheten i vintersesongen.

Også økt framkommelighet er en viktig effekt på piggdekkene - her kan man jo trekke fram som eksempel de kaotiske tilstander som ofte forekommer under vinterens første snøfall.

I transportøkonomiske vurderinger er det av stor viktighet

å ha kjennskap til nytten av en alternativ bruk av ressursene. Kostnadene ved bruk av piggdekk bør vurderes opp mot f.eks. andre trafikksikkerhetstiltak.

Fra bladet "SAMFERDSEL"

Edvart Henriksen (pensjonist) sommerjobber på rv. 855 under dekkefornyelse.



5

Ny overbyggingskonstruksjon utnytter svakere gruskvaliteter

På riksveg 856 til Rossfjord legger vi et øvre forsterkningslag av pukk før vi tilfører knust grus. Pukken forbedrer kornfordelingskurven og dette hjelper oss i å ta i bruk massekvaliteter som ellers ikke er gode nok og dette igjen gir oss økonomisk vinning.

Det er ikke første gang vi prøver denne overbyggingskonstruksjonen - vi har med hell brukt den på deler av rv 86 mellom Sørreisa og Finnfjordbotn. Transport av vegbyggingsmasser medfører ofte store omkostninger og når vi vet at Finnsnesområdet er preget av dårlige masser, var det

derfor viktig å finne konstruksjoner som gjør det mulig å utnytte masser som ligger gunstig til. Og gunstig beliggenhet har et massetak vi nylig avdekket i Rossfjordområdet. Ettersom vi ellers også har hatt god framdrift

Intens og våt drift på rv. 856



6

på Finnfjordeidet-Fredheim som riksveganlegget i Rossfjord formelt heter, ga det nye massetaket mulighet til å legge oss foran programmet.

Som sagt massene er ikke førsteklasses, men når vi på toppen av forsterkningslaget legger et 5 cm lag pukk, får vi et brukbart resultat.

Nå ser det imidlertid ut for at den tidsgevinsten vi henter fra et massetak som ligger greit til, likevel ikke gir oss nytte. Men det får andre makter ta skylden for - regnværet i september har i perioder umuliggjort massetransporten. Vi hadde faktisk gjort oss et håp om å kunne legge dekke på resten av rv 856 i år, men sjansen for dette er nå sterkt redusert.

Ellers har arbeidet med denne riksvegen omfattet bare 1 bru - og det er også uvanlig i Troms på et anlegg over 15 km.



Bjørnulf Johnsen sørger for lys i spisestakka.

7

Hva gjør du nå, pensjonist?

Da Vegstikka besøkte anlegget Brandvoll-Sjøvegan høsten 1979 sto Ivar Bakkland like foran pensjonisttilværelse og han hadde planene klare - bondesløyd skulle han drive med.

Og Vegstikka tok i høst en stikkprøve hos Ivar Bakkland i Salangsdalen. Joda - Bakkland var i gang, om enn i noe beskje- den målestokk foreløpig. Men det hadde sine naturlige årsaker.

Mange år på vegvesenets anlegg - arbeidsplassene såviss ikke alltid utenfor stuedøra. Da han endelig stod hjemme - snudde seg rundt - var det mangt som var påkrevd med boligen. Hobbyen med bondesløyd måtte fortsatt vike. Men interessen for slikt pirkarbeid har ikke minket - tvertimot.

— Og nå starter du opp for alvor?

— Jeg har jo allerede fusket litt i faget, sier Bakkland og viser fram en dall, en type kar som ble brukt til litt av hvert før i tiden, spesielt i husholdningen - noen slike har det blitt, men jeg mangler et skikkelig sted å arbeide i. Materialer har jeg skaffet så nå står et snekkerbu på programmet.

— Er det spesielle gjenstander du tar sikte på med sløyden din?

— Foruten slike daller som du ser her har jeg i første omgang lyst til å prøve meg på løybenker.

— Er dette en kunst du har med deg fra barndommen av eller er det noe du har lært senere?



Med bondesløyd som hobby.

— Lysten har nok vært til stede, men teknikken den har jeg fått gjennom et kurs på Setermoen. Fritidskurs, så det ble en reise på 27 - 28 km hver veg om kveldene. Og kurset det tok jeg først når pensjonaldagen nærmet seg, sier Bakkland til slutt.

8

Nytt perspektiv på førerkortopplæringen

Først etterat man sitter med førerkortet i hånden blir man for alvor konfontert med ulykkesrisikoen i vegtrafikken. Dette er den største mangelen ved bilføreropplæringen idag. I tillegg vet vi at feilprosenten i teoriprøven har økt de senere år. Disse to problemområdene er det viktig å finne løsning på så snart som mulig.

Det sier trafikpedagog Kjell Bjørnar Nibe som på det regionale biltilsynsmøtet i Tromsø i mai i år innledet til diskusjon om fremtidige førerprøveformer.

Både Nibe og de øvrige tra-

fikkpedagogene i etaten har i den senere tid vært opptatt av hvordan man best kan gi førerprøveopplæringen en form som sikrer elevene et tilfredsstillende utbytte av undervisningen.



En god bilfører kan kanskje kjøre med stor hastighet på glatt veibane, men må han panikkbremse, hjelper det ikke hvor dyktig han ellers er.

Biltilsynet på Finnsnes har fått bedre plass

Biltilsynet på Finnsnes har forholdsvis nye lokaler, men har likevel i lengere tid hatt det for trangt. Arbeidsmengden ved kontoret har økt og dermed har også behovet for bedre plass vært ønskelig.

Nå har imidlertid det tekniske personalet flyttet inn i egen fløy med 3 kontorer. Dermed har de øvrige fått bedre plass.

Et teorirom for kandidater til førerprøven som har kapasitet for 7-8 personer gjør også siting til at arbeidet kan utføres mer rasjonelt.

I tillegg arbeides det med en ny kontrollhall ved siden av den gamle. Når denne blir tatt i bruk vil biltilsynet være bra dekket når det gjelder lokaliteter for sine gjøremål.

May-Brit Brygghaug til v. og Edin Arne Olsen er fornøyd med utvidelsen.



— Hva er i veien med dagens undervisning, Nibe?

— Vegdirektoratet hevder riktignok at teoriprøven slik den praktiseres idag holder mål, men fagpedagoger flest mener at den gir ikke tilstrekkelig mulighet til å måle elevenes trafikale kunnskaper. Kjølreskolene driver i for stor grad «fabrikkopplæring» som går på fellesundervisning og pugg. Men den viktigste delen av opplæringen, å lære atferdsforståelse, risikoforståelse, det kan ikke gjøres med pugg. Det må det erfaring til. Og når får vi den erfaringen idag? Jo, først når vi med det nyvunnete sertifikatet blir overlatt til oss selv i trafikken. Bilføreren lærer seg å ferdes i trafikken ut fra det «at han ferdes i trafikken», han «erfarer» det direkte. Dette gjenspeiler seg da også i trafikkkulykkestallene. Det er en merkbart høyere ulykkesprosent blant ferske førerkortinnehavere enn blant bilførere med noe erfaring.

— Hvordan kan undervisningen bedres?

— Undervisningsformen slik den vanligvis drives idag, «fabrikkopplæringen», bør vi komme mest mulig bort fra. En anerkjent metode er bruk av gruppeundervisning og gruppearbeid. Her vil alle være nødt til å engasjere seg mere. Det vil videre være lett å stoppe opp når man kommer inn i en vanskelig fase og se nærmere på de problemer som måtte melde seg for den enkelte. Ikke alle

makter å forstå alt like fort og viktigst, like riktig.

— Er det andre momenter i tillegg til trafikkkulykkestallene som nødvendiggjør en forbedret undervisning?

— Feilprosenten i besvarelsene til teoriprøven har økt de senere år. Hvis det er så, som mange hevder, at det er en generell senking av kunnskapsnivået i skoleverket ellers, så gir vel dette seg utslag også i teoriprøvene. Et interessant trekk er forøvrig at kjølreskoleelevene er de som klarer teoriprøven dårligst, privatistene og de som i den videregående skole tar teorien som valgfag viser betydelige bedre resultater. Nå har sikkert kjølreskolene et mer blandet klientell, men det viser likevel at «fabrikkopplæringen» ikke er tilfredsstillende.

— Har kjølreskolene tatt lærdom av dette?

— En del skoler skjønner at de ikke lengere kan drive på som før og de har vist vilje til å myke opp undervisningen. De er blitt mer fleksible i kunnskapsformidlingen og tar seg bedre tid med sine elever. Og resultatene lar ikke vente på seg. Elevene fra disse skolene kommer ut med desidert minst feil.

— Kan man nå vente en ny form for opplæring og nye former for prøver?

— Vegdirektoratet vil i første omgang neppe gå inn for en større omlegging av førerprøven. Teoridelen vil bare bli endret til 2 grader av sensuren, bestått med

mindre enn 10 feil, ikke bestått med flere. Idag har vi som kjent 3 grader. Men trafikkpedagogene er opptatt av å få istand en diskusjon om utformingen av den fremtidige kunnskapsformidlingen og ønsker også å reise spørsmålet om ikke teoriprøven bør være kjøreskolens ansvar. Til gjengjeld måtte man under oppkjøringen dvele ved enkelte trafikk situasjoner, dagligdagse såvel de som oppsto under oppkjøringen. På denne måten får sensor bl.a. et godt innblikk i elevenes trafikkforståelse.

— Hva med den praktiske del av prøven eller selve oppkjøringen, vil endre karakter?

— Transportøkonomisk Institutt driver for tiden med en under-

søkelse om den praktiske delen av førerprøven. Det går vel i retning av at det ved hver biltilsyns-stasjon skal etableres flere kjøreløyper. Kjøreløypene skal legges slik at kandidatene blir prøvd i forskjellige trafikksituasjoner. Dette er ikke vesenforskjellig fra ordningen idag. Skal man få testet kandidatens ferdigheter forsvarlig nytter man en løype som er planlagt på forhånd og i de nord-norske byene f.eks er det ikke store valgmuligheter. Derfor kjenner gjerne kandidatene disse løypene på forhånd og så konsekvent har de ofte vært brukt, at en kjørelærer protesterte da en av hans elever ble dirigert inn i en ukjent løype!

Sa Kjell Bjørnar Nibe tilslutt.



Q

12



God tilgang på anleggfolk — her Hans Helge Jensen til v. og Arne Rasmussen i Pollfjelltunnelen.

Som vi ser har interessen i Sør-Troms vært klart mindre enn i de øvrige regioner, også sett i forhold til antall menn i regionen. Denne regionen omfatter kommunene Harstad, Skånland, Ibestad, Bjarkøy og Kvæfjord.

Det er ellers store kommunevise variasjoner i antall søkere. Lenvik, Balsfjord og Målselv peker seg klart ut både i 1977 og 1980 med flest interesserte. I 1977 utgjorde søkere fra disse tre kommunene 44 prosent av

Stort tilbud på arbeidskraft, m.m.

Er folk i Sør-Troms og Nord-Troms mindre interessert i anleggsarbeid for vegvesenet enn i resten av fylket?

En forskningsrapport som i disse dager er lagt fram tyder nemlig på det selvom det tas visse forbehold

Og forskningsrapporten vi sikter til er en delrapport av prosjektet om hvilken betydning vegvesenet har for den lokale sysselsettingen og om det spiller noen rolle om vegarbeidsdriften drives i privat eller offentlig regi. Prosjektleder er sosiolog Else Kielland som har hatt god hjelp av hovedfagstudent Torunn Måsøide med denne rapporten. I et intervju med Vegstikka nr. 3 i år fortalte Kielland nærmere om den undersøkelsen som foregår.

Og nå foreligger altså delrapporten "Tilbud av arbeidskraft til vegsektoren i Troms fylke" som bygger på en analyse av søkere til anleggsdriften i 1977 og 1980.

Regionale interessevariasjoner
I undersøkelsen er fylket delt i 5 regioner - Sør-Troms, Indre Sør-Troms, Midt-Troms, Tromsø og omland og Nord-Troms.

Selv om det i utlysningsteksten for stillingene i 1977 ikke nevnes hvor i fylket anleggsplassene er og at det i 1980 ble presisert at hele fylket måtte betraktes som arbeidsplass, viser rapporten at søkerne i alt vesentlig kom fra enkelte regioner eller kommuner.

Fra 3 av regionene kom det like mange søkere for hvert av de to årene, mens for Sør-Troms og Indre Sør-Troms er forskjellene store.

Region	Antall søkere		Søkere i forhold til antall menn i alderen 16-66 år i hver region (1980)	
	1977	1980	1977	1980
Sør-Troms	14	8	0,13	0,08
Indre Sør-Troms	53	25	1,49	0,70
Midt-Troms	95	95	1,03	1,03
Tromsø og omland	61	62	0,29	0,30
Nord-Troms	18	19	0,41	0,44
Totalt antall søkere	241	209		

13

den samlede søkermasse, i 1980 hele 50 prosent. Som et motstykke står Bjarkøy, Kvæfjord og Karlsøy, fra disse kommunene kom det ingen søkere hverken i 1977 eller 1980.

Forholdet til sysselsatte i bygg og anlegg

De 4 kommunene Salangen, Lavangen, Dyrøy og Kåfjord peker seg ut når det gjelder sysselsatte menn i bygg og anleggsvirksomhet. De har alle over 20%

av den mannlige befolkning sysselsatt i slik virksomhet. Man skulle tro at interessen for vegarbeide skulle være høy her, men ser vi totalt på disse 4 kommunene, så merker de seg ikke ut med flest søkere hverken i 1977 eller 1980. Det gjør derimot, som vi har nevnt foran, Lenvik, Balsfjord og Målselv.

Men ser vi antall søkere i relasjon til befolkningen av voksne menn forandrer bildet seg. For 1977 er det da Salangen, Lavang-

Tre fra midt fylket, som dominerer i søkermassen — fra v. Arvid Pedersen, Asle Åsmo og Alf Arne Eidissen.



14

15

en, og Gratangen som topper listen og vi finner igjen to av hva vi kalte for typiske "anleggskommuner", nemlig Salangen og Lavangen. I 1980 er det Lavangen, Storfjord og Balsfjord som stiller med flest søkere i forhold til den mannlige befolkningen i alderen 16-66 år, dvs. bare 1 av de 4 typiske "anleggskommunene".

Hypotesen om at "anleggskommunene" stiller mange søkere til stillinger som tjenestemenn i vegvesenet, er således ikke helt dekkende. Det er trolig også andre faktorer som påvirker folks søking til stillinger i vegvesenet.

Imidlertid kan vi slå fast at tilbudet på arbeidskraft til vegvesenet er høyt og at enkelte kommuner slår sterkt ut. Man kan derfor regne med at disse kommuner vil være mere følsomme overfor endringer i vegarbeidsdriften.

Praksis/kvalifikasjoner

For 1977 og 1980 har henholdsvis 70 og 80 prosent av søkere registrert praksis fra bygg og anleggsvirksomhet. Av alle praksisgrupper er det gruppen med maskinkjørepraksis som er størst - 33,9 prosent i 1977, 28,7 prosent i 1980. Også for søkere med maskinkjørepraksis er antallet fra kommunene Lenvik, Balsfjord og Målselv størst - nesten halvparten i 1977 og over halvparten i 1980.

Nye regler

— Ifjor kom det ny instruks for vektkontrollen. En viss overlast er tillatt uten at det er gebyrpliktig. Avlastning skal heller ikke kreves før overlastmarginen er overskredet. På denne måte vil vegen i stor utstrekning bli benyttet ut over det akseltrykket det er beregnet for. Et vogntog kan f.eks. ha 4-5 tonn i overlast uten at det er gebyrpliktig og uten at vi krever avlastning.

Eller ordrett slik som det står i bestemmelsen:

"Når et kjøretøy er overlastet med mer enn 500 kg på bilsaksel, 1000 kg på andre enkelaksler eller 1500 kg på boggi, skal det ikke tillates kjørt videre før alle aksel- og boggitrykk er bragt ned til det lovlig".

— Hvorfor kom denne bestemmelsen?

— Slik jeg har forstått det var det

Slår vi sammen søkere med praksis fra bergverk, bygg, anlegg og transportvirksomhet, og setter disse i forhold til syssel-satte menn i samme virksomheter, finner vi at Salangen har flest søkere i 1977, men få i 1980 - da er det Balsfjord som topper listen.

Oppsummering

Vegvesenet i Troms har de siste 5 årene hatt et tilbud på arbeidskraft som er temmelig stort. Nordfylket og sydfylket med Harstadområdet er dårlig representert i søkermassen.

De folkerike kommunene Lenvik, Målselv og Balsfjord har mange søkere med relevant praksis for vegvesenet. Dette kan føre til at de blir overrepresentert ved inntak til vegarbeidsdriften.

I enkelte kommuner er det mer vanlig å anse vegvesenet som en potensiell arbeidsplass i en yrkeskarriere innen anleggsbransjen. Nedskjæringer og inntaksstopp til vegvesenet vil derfor kunne ramme "tilbudet av arbeidskraft" i enkelte kommuner mer enn andre.

Ettersom det lenge har vært kjent at det er vanskelig å få jobb i vegvesenet, må man regne med at mange som ikke kan vise til den ønskede bakgrunn og praksis, ikke vil søke.

Det er de med best kompetanse og erfaring som blir tatt inn, m.a.o. de som står sterkest også på det øvrige arbeidsmarkedet.

i første rekke et press fra lastebilorganisasjonene. De hevdet at det var vanskelig å beregne vekten og kom da med et krav om overlastmargin.

Vanskelig er det kanskje, men etter mer erfaring klarer de likevel godt å holde seg utenom gebyrpliktig last dersom de ikke bevisst går inn for overskridelse.

Et viktig moment er at vi nå får lik praksis på landsbasis. Tidligere var det oftere aktuelt med avlastning og her var det kontrolløren som avgjorde dette ut fra lastens art og karakter.

Vektkontrollen blir derfor i dag av mer forebyggende art.

— Likevel, gebyrpliktig overlast forekommer vel ofte?

— I teleløsningen når akseltrykket er nedsatt er det mest gebyrpliktig overlast, både små og

..... og så avgårde til ny bil og ny kontroll.



Vektkontroll

Vår oppgave er å beskytte vegene - hindre overlast - og dermed holde utgiftene til vegvedlikehold lavest mulig. Kontrollen er avhengig av budsjett og prioritering. I Troms er dette ansett som viktig og vektkontroll er drives også jevnlig hele året.

Nytt utstyr og nye regler har gjort dette arbeide lettere

sier Jan A. Haukland, som i samarbeid med ingeniør Knut Arne Henriksen driver vektkontroll rundt om i fylket.

— Haukland, du har drevet med denne kontrollen i årrekker - utstyret er bra?

— Vi har 5 faste kjørebrevetter som er plassert h.h.v. på Håpet, Tromsdalen, Finnsnes, Storslett og i Harstad. I tillegg har vi 3 sett Gråfevekter.

De er fast etablert i vekt-kasser nedlagt i vegbanen på Setermoen, Kvesmenes og Vollan.

Nå har vi 3 sett elektroniske vekter som er atskillig lettere å bruke. De står på spesialhengere klar for utrykning og brukes mest i teleløsningsperioden og større kontroller.

— Til kontroller ute i distriktet og ellers også, har vi nettopp tatt i bruk svært hendige vekter. De veier bare noen få kilo og kan tas med i personbil. Det er de såkalte Hænnievekter. Vi har 3 sett og ved kontroll av større vogntog med trippelaksel er alle tre i

Jan A. Haukland finner her vekten innafør lovlig grense.

bruk. Vi farter rundt om i helt fylket, både på riks- og fylkesveger og da er det en fordel å ha lett utstyr. Men egentlig tilsier de nye reglene at vegene kar kjøres på med atskillig større last enn vegens beskaffenhet tilsier.



store. Ofte ligger disse på noen hundre. De fleste ligger i mellomklassen, på 3-6000 kroner. Men fra tid til annen har vi de store overlaster og da kan det bli snakk om 20-40 000 kroner i gebyr. I våre naboland, Sverige og Finland er ikke kontrollen organisert som hos oss og det hender ofte at vi får vogntog med stor overlast over grensen.

Det er store summer det er snakk om ved store overlaster. De fleste kjører med noenlunde korrekt vekt, men en altfor stor del

går bevisst inn for overvekt. I dag har de også utstyr for å unngå kontroller. Vi vet at de både benytter seg av VHF-utstyr og spaningsbiler for å få klarlagt om vi i vektkontrollen er ute på vegen.

— Er det ofte ubehageligheter forbindelse med kontroller?

— Stort sett går det bra. De fleste er klar over nødvendigheten. Men det finnes grupper som ikke aksepterer bestemmelsene, og la dette gå utover kontrolløren.

Klage på fottøy

Av verneleder
Svein Liland

Troms er et av de fylkene som har klaget på de finske støvletene, S 440.

Denne vernestøvel, S 440, er en lærstøvel og må i likhet med annet lærfottøy for å være mest mulig vannnett, settes inn med impregneringsmiddel og ved bruk av skokrem blir læret dessuten både lettere og smidigere.

Det finnes imidlertid valgmuligheter. Ved arbeid i spesielt fuktig vær bør det istedet brukes thermostøvel, hvor nederste del er kallosjert, dvs. vannnett.

I forbindelse med nylig avsluttet rammeavtale, er fortsatt støvel S 440, som nå har betegnelsen S 410, med i utvalget. En vesentlig årsak er den meget gode

gripesålen som konkurrerende støvler ikke har. Forøvrig er støvelen forbedret m.h.t. stive hæl kapper, romsligere tåhette, mere slitesterk såle og bedre lærkvalitet som skulle holde formen bedre, og være mere motstandsdyktig mot vann. Imidlertid vil bruk av impregneringsmidler fortsatt være nødvendig.

Vi har her i fylket hatt støvletten S 410 på utprøving etter at støvlen var forbedret, med bedre resultat enn tidligere. Vi ber om at brukerne av denne type støvler underretter verneledere om eventuelle feil eller mangler som måtte oppstå. Alle er interessert i at utstyret skal virke best mulig.

Tunneldriving — et reallt arbeid

Av Trond Larsen

Tunnelarbeidene i Pollfjellet går mot slutten. Gjennomslaget kom i begynnelsen av oktober, og fram til sommeren 1983 vil man i hovedsak være beskjeftiget med sikringstiltak.

Nå etter gjennomslaget er arbeidsstokken på 22 mann - den blir trinnvis redusert slik at man ved juletid står tilbake med 14 mann. På nyåret vil arbeidsstokken bli ytterligere redusert. "Vegstikka" har hatt en samtale med to tunneldrivere, Petter Slettli og Arvid Andersen, for å høre hvilke tanker tunnelgjengen gjør seg nå som de ser slutten på arbeidene i Pollfjellet.

Både Slettli og Andersen er for "veteraner" å regne i tunnel-sammenheng. Andersen har siden han startet i Vegvesenet i '74 hele tiden jobbet i tunnel. Slettli kom riktignok til Pollfjellet fra annen anleggsdrift, men begge har arbeidet i tunnel både hos NVE og på Svalbard.

— Hvilke egenskaper bør en tunneldriver ha? Må han f.eks. være fysisk sterk?

— Tunneljobben er ikke lenger fysisk tungt arbeid. "Blodslitet" har maskinene overtatt.

Ingen er født tunneldriver. Det som trengs er at man er innstilt på å ta et tak når det trengs. Man bør heller ikke være "nervøst anlagt" dersom man skal tilbringe hele arbeidsdagen i en mørk tunnel med stein som faller fra taket. Tunnelarbeidet er likevel et reallt arbeid hvor fortjenesten avhenger av innsatsen.

— Nå som dere ser slutten på



Petter Slettli

Pollfjellprosjektet, hvilke tanker har dere om framtida?

— Det er selvfølgelig vemodig å tenke på at vi nå ser slutten på Pollfjell-tunnelen uten at noe tunnelprosjekt er i sikte. Vi i tunnel-

tilværelsen og skiftordningen kunne vært rettet på dersom vi hadde hatt et hobbyrom eller snakkerverksted i tilknytning til brakkeleiren. Kanskje en ide for bruk av velferdsmidlene.

Andersen og Slettli forteller ellers at gjennomslagsfesten er et av de store samtaleemnene i brakkeleiren om dagen. Begge håper at det blir stelt i stand en skikkelig fest til ære for tunneldriverne..... og det ble det.

pendlere. Hvordan tilbringer dere fritida?

— Siden det ikke er noen "innfødte" i tunnelgjengen, så blir det til at vi tilbringer mesteparten av fritida på brakka. Både pendler-tilværelsen og skiftordninga gjør sitt til at vi er avskåret fra å delta i det daglige liv på heimsplassen og i bygda hvor vi arbeider. Fritida blir derfor dårlig utnyttet. Noe av det negative ved pendler-

Bruk av varmedresser

Av verneleder Svein Liland

Innkjøp av varmedresser har vært et omdiskutert tema i flere fylker, også i Troms. I Troms har hverken AMU eller ledelsen gått inn for tildelingen av varmedresser på bakgrunn av de innkomne søknader. I enkelte fylker hvor AMU har vedtatt tildeling av varmedresser har vegsjefen anket avgjørelsen til arbeidstilsynet, som har slått fast at slikt vedtak ikke er bindende for arbeidsgiver.

Arbeidstilsynet bygger sin avgjørelse på at varmedresser ikke uten videre kan anses som personlig verneutstyr for arbeidstakere i vegvesenet. Et bindende vedtak må referere til arbeid på spesielt farlige arbeidsplasser hvor frost og kulde øker risikoen på grunn av nedsett aktsomhet og reaksjonsevne.

Da erfaringen viser at det ikke

har vært mulig å påvise slike arbeidsplasser i vegvesenet, har Vegdirektoratet derfor i rundskriv 60/82 av 6 august d.å. bedt om at det heretter ikke treffes noen beslutning hverken i AMU eller av ledelsen, om tildeling av varmedresser.

Spørsmålet om eventuell tildeling av varmedresser for arbeidstakere i vegvesenet vil eventuelt kunne løses under de kommende justeringsforhandlinger med tjenestemannsorganisasjonene neste år.

Etter Vegdirektoratets rundskriv er det derfor ingen hensikt å sende søknader om tildeling av varmedresser på samme grunnlag som tidligere. Skulle det imidlertid oppstå helt ekstreme enkelttilfeller hva angår dette spørsmål, kan forholdet legges frem for AMU/ledelsen.

gjengen er jo etterhvert blitt en godt sammensveiset gjeng. Flere av oss har arbeidet sammen i mer enn 15 år. Etterhvert som tunnelarbeidet nedtrappes vil denne gjengen bli spredt for alle vinder.

— Betyr overgangen til annet arbeid mye lønnsmessig?

— Overgangen til annet arbeid i driften betyr i realiteten at lønna vår nærmest halveres. Vi vil likevel påstå at det lønnsmessige er underordnet det miljømessige. Vi kommer til å savne det fine arbeidsmiljøet i Pollfjellet. Nedgangen i lønn vil også delvis bli kompensert ved at vi regner med få bo hjemme når tunnelarbeidet opphører og vi må over i annet arbeid.

— Er det noen i gjengen som overveier å slutte?

— Flere snakker om å slutte dersom det byr seg annet arbeid hvor man kan nyttiggjøre seg de kunnskapene vi sitter inne med som tunneldrivere.

Både Slettli og Andersen mener at informasjonen om når det blir nedtrapping, hvem som etterhvert må slutte og hvor man evt. blir overflyttet ikke har vært god nok. Driftsledelsen burde, etter deres mening, gitt nærmere informasjon om framtidsutsiktene slik at den usikkerheten som råder i Pollfjellet hadde blitt ryddet av veien.

— Til slutt, de fleste av dere er

Arvid Andersen til v. konstaterer at gjennomslaget er et faktum, her sammen med Almar Østerli og Jack Johansen.



VHF — stadig i utvikling

Vegvesenet har gjennomført/gjennomfører de største anskaffelser og modernisering som noen gang er gjort for et sivilt internt landmobilt samband her i landet. Både materiell og systemmessig er det også det mest avanserte og vel også det største. Sambandet anses også å være riktig avpasset, med bruksfunksjoner og kapasiteter, for vegvesenets arbeidsoppgaver og de samfunnsinteresser etaten skal ivareta. Stadig flere spesialfunksjoner for driften og meldingstjenesten — styring, "overvåkning", varsling — løses ved medvirkning fra radiosambandet.



Hans Åge Olsen i radiobus si på vegsentralen.

Vegvesenet har nå her i landet totalt i drift 94 basistasjoner for VHF med 197 betjeningssteder (vegstasjoner o.l.) og omlag 4000

mobilstasjoner. 75 av basistasjonene er etter nytt tofrekvens systemer med gjennomslakk og 55 av betjeningsstedene har RATEL med manuelt telefonoverdrag. Det gjenstår å ombygge/utskifte 19 basistasjoner og i tillegg kommer eventuelle nye.

Av de 4000 mobilstasjonene vil det ved utgangen av 1982 fortsatt være minst 1300 av eldre typer. For hele vegplanperioden 1978-81 er investert for 36,5 mill 1981-kroner og 1982 bruker vi 12-16 millioner i nytt materiell. Dette gjelder hele landet.

Ytterligere modernisering

Det er nå utviklet tovegs automatisk telefonoverdrag for kobling av samtaler mellom mobilstasjoner og telefonabonnenter. Et visst antall nr. legges i fast program og et antall nr. kan om ønskelig endres fra dag til dag. For vegvesenets "ringing" fra telefonabonnenter til mobilstasjoner blir det systemmessig ikke noen begrensninger.

Det er regnet med at de auto-

matiske telefonoverdragene skal bli et stort fremskritt og øke bruksverdien på vårt interne radiosamband - både for driften, vegmeldingstjenesten, sikkerheten og styringsmulighetene i kombinasjon med andre sambandsmidler.

Utvidet bruk

Radiosambandet er også tatt i bruk som fjernstyring ved flere nye prosjekter for arbeidsdriften og for trafikkantinformasjonen er det 6 radiostyrte opplysnings-tavler på rv. 15 mellom Otta og Stryn og 2 tavler på E-76 over Haukelifjell. Dessuten er det for rv. 53 over Årdalsfjellet tatt i bruk en telefonsvarer som automatisk gjengir den informasjonen som de etablerte radiostyrte opplysningstavlene til enhver tid viser.

Viderutviklingen

Fram til 1988-90 bør vegvesenets mobile sambandsbehov og en del styringsfunksjoner kunne dekkes av statens interne radiosamband og med den offentlige mobiltelefonen som fortsatt supplement. Vi vil da ha 4-6 år på oss til å planlegge hvilket mobilamband vegvesenet skal ha i 90-årene ut fra sine kommunikasjonsbehov og hvordan etaten da skal løse sine arbeidsoppgaver.

Dette er hva konsulent Paul Kristiansen i Vegdirektoratet sa i et foredrag for etatens radiofolk tidligere i år.

24

Bedriftshelsetjenesten

Av verneleder Svein Liland

Etter forskrifter for bedriftshelsetjenesten, best. nr. 380, § 4, fastsetter Direktoratet for arbeidstilsynet hvilke bedrifter som skal ha helse-tjeneste i henhold til arbeidsmiljølovens § 30 og hvordan denne helse-tjeneste skal bygges opp.

Vegvesenet er av de bedrifter som kommer inn under trinn 1 og trinn 2 i utbyggingen av helsetjenesten. Dette forutsetter at trinn 1 skal ha bedriftshelsetjeneste snarest, og trinn 2 skal organisere bedriftshelse-tjeneste i løpet av en 2-års periode.

Bedriftshelsetjenesten ved vegvesenet i Troms har hittil utelukket omfattende legeundersøkelser. På grunn av legemangel har vi ikke noen år hatt full dekning med legeundersøkelser.

Fra vår side var denne tjenesten opprinnelig organisert i større regioner. Etter hvert skrumpet regionene inn til bare å omfatte den enkelte kommune etter ønske fra distriktslegene. I mange kommuner har det siden vært vanskelig, tildels umulig, å få etablert en ordning med legeundersøkelser. Der hvor vi har fått istand en ordning har det imidlertid vært så som så med regelmessigheten. I dag fungerer legeundersøkelsene så dårlig som aldri før. I enkelte distrikter har det ikke vært slik tjeneste de 4-5 siste årene. Forebyggende arbeid har hittil ikke forekommet i noen del av fylket.

Med bakgrunn i Vegdirektoratets brev av 10. mars 1981 hvor

Situasjonen i Troms

— Vi er nå ferdig med moderniseringen av mobilstasjonene, alle de gamle er skiftet ut, sier *avdelingsingeniør Harald Grønvoll*, som ellers forteller at vi i Troms nå har 231 mobilstasjoner, 8 betjeningsstasjoner og 6 basisstasjoner.

— Er VHF-systemet fullt utbygget i Troms?

— Det gjenstår å bygge en basisstasjon i Øverbygdområdet. I tillegg arbeides det med flytting av basisstasjonen i Harstad til Sætertinden ved Tjeldsundet for å kunne bedre dekningsgraden. Denne stasjonen forutsettes også nytt av Nordland vegvesen. Imidlertid er forsvaret allerede etablert her med sitt samband og det er ennå ikke avgjort om vegvesenet får koble seg på.

Når det gjelder mobilstasjoner vil det senere bli vurdert hvorvidt vi skal installere slike på flere maskiner.

— Får vi nå full dekning i hele fylket?

— Når Øverbygdstasjonen er bygget og Harstadstasjonen flyttet, vil en fortsatt ha svak dekning på Ytre Senja og i indre Kåfjord. For indre Kåfjord kan dette problemet løses med bygging av en såkalt "slavestasjon".

Telefonoverdrag kommer

Grønvoll forteller videre at idag er det mulig med telefonoverdrag bare via Finnsnes vegstasjon og fortsetter:

— I høst vil imidlertid både Bardu og Storslett vegstasjoner få installert utstyr for telefonoverdrag og det med automatisk betjening utover vegstasjonens kontortid. Også på Finnsnes vil vi skifte over til automatisk system. I Harstad står døra på gløtt til installering av telefonoverdrag. Dette kan faktisk bare gjøres hvis basisstasjonen ikke blir flyttet, for en ny basisstasjon på Sætertind har inverterfall ikke for tiden telefonlinje, noe systemet er avhengig av.

Årlig nesten millionen

— I 1981 kostet driften av VHF-sambandet drøye 0,9 milli-

oner kroner. Derav utgjorde giften til Televerket 142.000 kr. De øvrige utgifter dreier seg om reparasjoner, inklusive reservedeler og i dette innbefattes lønn, reiser m.v. for radioservicen, sier Grønvoll tilslutt.

Uten at man eksakt kan beregne hva man ellers ville fått av utgifter til reiser, flere folk m.m. er det ikke tvil om at VHF-sambandet betyr en økonomisk vinning og en betydelig beredskapsmessig forsterking.



Reidulf Sørli har fått varsellampe som lyser når de anropes over VHF-en i Rognmoen. Larmen fra knuser og oljevrakverket overgikk selv anrop i høytaler.

25

lig uttalt at de kan være interessert i et samarbeid.

2. Etablering av regionvise ordninger

Dette innebærer en avtale med en fast lege i hver region, basert på en lege i hver region med assistanse av en sykepleier på fylkesbasis (heltid) eller en sykepleier på regionbasis (deltid).

En slik ordning kan eventuelt tilknyttes etablerte kommunale bedriftslegeordninger. Vi har tenkt at det ville være rasjonelt ved at fylket ble delt i 6 regioner.

Hvis vi velger en slik ordning er vi imidlertid redd for at legemangel skal slå ut i en temmelig ulik servise overfor de ansatte. Enkelte regioner må vi regne med periodevis kan bli uten hedsdriftslegedekning.

Vegdirektoratet ber fylkene utarbeide en plan for bedriftshelsetjenesten i vegvesenet i det enkelte fylke, og Arbeidsmiljøloven, møttes representanter for Arbeidstilsynet, distr. sjef P. Munch-Ellingsen og spesiallege R. Hanoa, vegadministrasjonen, formann i AMU og verneleder til uformelle drøftinger omkring spørsmålet - Utbygging av bedriftshelsetjenesten i vegvesenet.

Vi har tenkt oss en løsning etter følgende 2 alternativer:

1. Ansettelse av eget helsepersonell med 1 lege og 1 sykepleier

Antall ansatte i vegvesenet i Troms er ca 630 personer. Dette vil være noe i underkant av det en lege kan dekke, den store geografiske spredning til tross. Vi kan da tenke oss en løsning i samarbeid med andre større stats-eter, såsom Tele/Postverk.

Fra postverket er det munt-

Det er derfor enighet om at bedriftslegetjenesten bør løses etter alternativ 1 - eget helsepersonell - eventuelt i samarbeide med f.eks. postverket i vårt fylke.

Det er pr. i dag ikke skjedd noen avklaring med Vegdirektoratet hvordan bedriftshelsetjenesten skal organiseres, men etter det vi erfarer, vil arbeidet med utbyggingen av denne ta tid, idet det er mange offentlige organer og institusjoner som skal behandle og uttale seg om sakene før planene settes ut i livet.

Inntil vi får realisert en akseptabel bedriftshelsetjeneste innen etaten, vil vi prøve å komme med i andre ordninger. Vi har således inngått avtaler med kommuner som har fått kommunale bedriftshelseordninger. Dette gjelder



Kanskje selvbetjening er tingen?

26

27

foreløpig for områdene Tromsø, Harstad, Finnsnes og Bardu hvor ca. 420 av våre ansatte er kommet med.

Etter hvert som andre kommuner kommer med tilbud vil vegvesenet melde sin interesse.

I områder som fortsatt faller utenfor etablerte ordninger har vi hatt delvis kontakt direkte med distriktslegene om undersøkelse uten særlig gode resultater, dette på grunn av bl.a. underbemanning ved distriktslegekontorene m.v.

Vi vil allikevel fortsatt arbeide videre for at alle vegvesenets an-

satte skal få mulighet til bedriftshelsetjeneste.

I siste møte i Arbeidsmiljøutvalget behandlet vi Vegdirektoratets brev med forslag til retningslinjer for bedriftshelsetjenesten i vegvesenet. AMU's merknader til retningslinjene er tatt med i AMU's protokoll nr. 3/82 av 2/9 -82.

Vi håper at det pågående arbeid innen rimelig tid fører til at vegvesenet får bedriftshelsetjenesten inn i fastere former både med helsekontroller og forebyggende arbeid.



Vi må ikke bli slikt!

28

sjonens ledelse. I disse møter blir ytterligere en del saker imøtekommet eller avslått og meddelt søkerne som foran angitt.

Resten, de helt tvilsomme saker, samt innkomne anker, blir behandlet i møter 1-2 ganger i måneden.

I disse møter deltar hovedsaksbehandler, leder av trafikkseksjon, vedlikeholdssjef og vegsjef. Her blir ytterligere noen saker, herunder også ankesaker med nye, viktige momenter, innvilget. Avslagsaker blir meddelt søker som foran beskrevet, og ikke innvilgede ankesaker blir oversendt samferdselsjefen i fylkeskommunen med vår påtegning.

Ankeinstansen - et politisk organ

Hos samferdselsjef blir i de fleste tilfeller foretatt befaring på stedet, samt innhentet ytterlig-

ere tilleggsopplysninger, før samferdselsjef lager sin innstilling til vedtak i fylkesvegstyret. Fylkesvegstyret er som kjent et politisk utvalg som avgjør alle klagesaker for fylkesveger, etter 1.10. 1981 også for riksveger.

Altså er det politikere som har det siste ordet i en avkjørsels sak. Og i 1981 hadde politikere samme syn som vegvesenet i over 80 prosent av ankesakerne. Da kan man vel neppe påstå at vegvesenet er på kollisjonskurs med politikere.

Avkjørsler - et konfliktpunkt

Selvsagt er det beklagelig at en restriktiv holdning i avkjørselsaker rammer enkelte søkere særlig hardt. Men i denne konflikten må hensynet til trafikk sikkerheten

Operasjon vi gjør med stor ulyst - fjerning av ulovlig avkjørsel.



30

Vegvesenets avkjørselspolitikk

Statistikken viser at gjennomsnittlig er i de siste 5 årene årlig innvilget nærmere 71 prosent av avkjørselsøknadene. I 1981 var dette tallet praktisk talt 73 prosent. Dette står i sterk kontrast til avisreportasjer hvor det ofte uttrykkes slik: Som vanlig ble det avslag på søknad om avkjørsel og - vegvesenets avkjørselspolitikk avfolker bygdene.

Disse tallene er tilgjengelig gjennom vegvesenets årsmelding som jo avisene ellers synes å finne interessante nok. Imidlertid viser avisene større forkjærlighet for enkeltsaker som går søkere imot, og gir de ofte en utforming som man skulle tro at "verdens undergang" var nær.

Ingen katastrofe

Den drøye fjerdepart av søknadene som ikke vegkontoret finner å kunne innvilge skrumpet inn til omlag en femtepart etter klagebehandlingen. Og det betyr ikke at denne femteparten må gi opp sine byggeplaner. Etter avslag også av ankeinstansen søker de oftest en annen tilknytningsform, som så blir innvilget.

Avkjørselsregulering ingen ny ide

Allerede vegloven av 1912 setter klare begrensninger i bygging av avkjørsler. I et informasjonshefte fra den gang om "Hva en grunneier bør vite" heter det om avkjørsler:

"Ved utparsellering eller annen deling av fast eiendom vil vegvesenet der det er mulig som regel kreve felles avkjørsel for hele den opprinnelige eiendom". Og dette viser at vegvesenet i årtier gjennom lov, reglement og informasjon har praktisert at utparsellering fra hovedbruk ikke kan ventes å føre til like mange avkjørsler som utparselleringer.

Grundig behandlingsform

Etter at søknad er innkommet og nødvendige tilleggsopplysninger er innhentet fra vegmester m. fl. blir de gjennomgått av saksbehandlere i trafikkseksjonen (med trafikkteknisk kompetanse) samlet. Her blir de helt greie saker innvilget og tillatelse utstedt så snart som mulig. De opplagt håpløse saker blir avslått og skriftlig avslag med påvist ankemulighet til fylkesvegstyret blir utstedt så snart som mulig.

De mellomliggende, mere tvilsomme saker blir behandlet på et møte pr. uke av de samme saksbehandlere samt trafikksek-

spesielt, men også til fremkommelighet og i det ligger også tillatt hastighet, veie tungt. Og vegvesenet har store oppgaver i å ivareta trafikk sikkerhet og fremkommelighet. Kommunene synes derimot ofte å ha de største interesser i hensynet til boligutbyggingen og det stilles derfor spørsmål om kommunene gjør nok for å legge til rette for slik utbygging.

Vi skal huske at mens 17 prosent av trafikkulykkene på landsbasis har direkte med avkjørsler å gjøre, viser undersøkelser i Troms at dette er oppe i hele 27 prosent.

Rammeplan skal sikre lik behandling

Gjennom en klassifisering av riks- og fylkesvegnettet i 4 holdningsklasser av strenghet, meget streng, streng, mindre streng og lite streng, kan vi få en enklere og mere lik behandling av alle avkjørselsøknadene, sier *overingeniør Johan Filseth* ved vegkontorets trafikkteknisk seksjon og fortsetter:

— Det er langs hovedvegnettet, langs parseller av dette vi holder den strengeste linje. E-6/rv.6 f. eks. er gitt holdningsklasse *meget streng* fram til Storslett, nordfor har vi lagt oss på nest strengeste klasse.

— Hvorfor kommer disse retningslinjene nå?

— I forbindelse med revisjon av langtidsplanen for perioden 1982-85 forutsatte Vegdirekto-

ratet at vegsjefene i samråd med kommunene utarbeidet en rammeplan for behandling av avkjørselsøksmål.

— Og hvordan har kommunene reagert?

— Vi har forelagt kommunene vårt forslag til klassifisering og til nå har omlag 2/3 av kommunene avgitt uttalelse. I løpet av høsten regner vi med at alle kommunene skal ha uttalt seg. Hittil er det bare kommet inn mindre endringsforslag og mange av disse har vi imøtekommet, med andre ord, vi er stort sett blitt enig med kommunene om hvilken holdningsklasse som skal legges til grunn på de forskjellige vegstrekningene.

Aktiv informasjon

— Hvordan skal dette materiale presenteres?

— Så snart alle kommunene har kommet med sine merknader, om de har noen, så vil vi forhåpentligvis i løpet av kommende vinter lage et informasjonshefte med full oversikt over hvilke holdningsklasser som legges på de forskjellige parseller av riks- og fylkesvegnettet i Troms. Dette skal også klargjøres på et kartvedlegg til hefte, sier *Filseth* til slutt.

Vi vil gjerne legge til at vegvesenet i Troms lenge har vært aktiv i avkjørselsaker når det gjelder informasjon og oversikt. Tidligere har vi gjennom direkte initiativ og medvirkning deltatt i utformingen av Vegdirektoratets

29

31

informasjonshefte "Om å bygge ved riks- eller fylkesveg". Vi har vært blant de første fylker som i årsmeldingen tar med oversikt over avkjørselsbehandlingen og medvirket til at Vegdirektoratet nå vil presentere slike landoversikter. Videre kan nevnes at vi har bedt Vegdirektoratet både komme med en utredning om de fartssone strekninger betyd-

ning for trafiksikkerhet og transportkostnader og hvordan farten på disse strekninger overholdes. Og tilslutt, bedt om at det blir satt i gang et forskningsprosjekt om den utvikling som har skjedd med randbebyggelse og hva denne utvikling vil kreve av fremtidige investeringer i et forbedret vegnett.

Personal - Nytt

VEGKONTORET

Tiltredelse

Hans K. Hansen er tiltrådt som ingeniør ved Seksjon for grunn-

erhverv. Torill Bjørklund Lyngra og Ann-Hjørdis Nilsen vikarierer som tegneassistenter ved planavdelingen.

Hans A. Karoliussen er tiltrådt som juridisk saksbehandler.

Fratredelse

Torild Kjølvik er fratrudd som tegneassistent ved planavdelingen. Tegner Gunn Karin Eriksen har permisjon uten lønn fram til 20. august 1983.

Kontorassistent Gully Flakstad er fratrudd etter endt permisjon.

UTEDRIFTEN

Disse er fratrudd med pensjon:

Petra Forfang, Lyngseidet

Birger Wang, Bardu

Erling Tretten, Storslett

Einar Langmo, Silsand

Joakim Fredriksen, Gratangsbott

Einar Bakklund, Finnsnes

AMU

— har valgt Charles Hermansen til formann og Halvor Halvorsen til nestformann i kommende 1-års periode.

Vi gratulerer!

Med 60-års dag

Einar Langmo, Silsand 8/11

Signe Moeng, Risøvvyn. 5

9020 Tromsdalen 13/11

Henrik Vik, Aspelund 14/12

32

Vinterforberedelser

Ny brøytestasjon

I Kaperdalen, nærmere bestemt like ved Kaperskaret tunnel, er grunnarbeidene til en brøytestasjon igang. Til selve stasjonsbygningen skal vi nytte endel av Tromsdalen vegstasjon som blir ledig så snart den nye stasjonen på Saktøra er ferdig. Fra før har vi en garasje ved tunnelåpningen.

14 sperrebommer

Som et ledd i å sikre utsatte vegstrekninger er satt opp 14 sperrebommer på ialt 8 vegparceller — 5 av disse er på Senja. Det er vegene under Sifjordura, gjennom Kaperdalen, til Mefjorden, til Fjordgård og til Gryllefjord. Når det er gått ras eller når det er rasfare, vil disse vegene bli sperret med låsbar bom.

Dette vil også skje på rv 87 gjennom Tamokdalen og på fv ved Tulleng og Grøt fjord på Kvaløya hvor liknende arrangement er montert.

Varselstavle

På Silsand — i vegkrysset mellom rv 86 og rv 861 — er montert en varselstavle. Tavlen har vendbare felt som viser når en eller flere av de vegstrekningene som er nevnt i forrige avsnitt, er stengt. Dermed slipper trafikantene å gjøre en tildels lang bomtur.

Nye snøskjerner

På Kvævangsfjellet er satt opp

34

Selv om promillen er 0:

Du er en dårligere sjåfør dagen etter en fest

De aller fleste er klar over at kjøreprestasjonene blir dårligere med promille. Men ikke alle er klar over hvor mye dårligere de blir. Undersøkelser som er gjennomført i løpet av 70-årene viser at risikoen for å komme ut for en ulykke i trafikken er fra 50 og opp til mer enn 1.000 ganger høyere for en trafikant som har drukket enn for en som er edru. Dette er risikotall som det ikke finnes noen kjent virksomhet å sammenligne med, heter det i en pressemelding fra Trygg Trafikk. En undersøkelse som Statens väg- og trafikinstitut (VTI) i Lindköping og Statens trafiksikkerhetsverk i Sverige gjort i 1981 viser at:

— Kjøreprestasjonene er dårligere selv etter 8 timers søvn.

— Selv 3 timer etter at en har våknet er kjøreprestasjonene dårligere — om en har drukket dagen før.

— Prestasjonene bak rattet har intet å gjøre med hvordan en selv føler seg.

— Kjøreprestasjonene er 20% dårligere "dagen derpå".

— De fleste av personene i det svenske forsøket følte seg "ganske bra" dagen etter alkoholinntaket og regnet ikke med lavpromillen.

— Forsøkspersonene over- og undervurderte seg selv kraftig når det gjaldt å vurdere egen blodalkoholkonsentrasjon.

Derfor: La bilen stå hele dagen etter festen.



Så langt, men ikke lenger.

33



Varselstavle på Silsand med felt som kan vippes rundt.

nye snøskjerner. Plasseringen av de nye skjermene er gjort på bakgrunn av de erfaringene som er registrert i mange år.



Odd Frode Stormo og Eldar Hansen forbereder oppsett av sperrebom ved Sifjordura.

Nye skjerner på Kvævangsfjellet.



35

Ut av en sandsilo på Senja



kommer Vegstikka's Anna Josefsen. Repor-
tasjer er oppsøkende virksomhet, denne
gang i en "boks". Inne i "boksen" fant hun
Harald Skogly iferd med å gjøre sandsiloen
mer tningsikker.



HURRA!
Vi er så glad.
Veggen ble
bedre i går.
Oi, oi, hull
siden i vår.

Denne "hilsen" mottok vi om-
kring 10. sept. '82, og gjelder
fylkesvegen Krakenes (Storslett -
Kildal).

TAKK - TAKK.
MARIT HANSEN.
Følger Johannessen
KRAKENES

Hilsen Margit.

Respekt for biltilsynets nye uniformer

Av Knut Arne Henriksen

Alle i etaten er enige om at biltilsynet nå har fått et forbedret uniformsreglement. Problemet har imidlertid vært å få tjenestemennene til å gå likt uniformert, men også det er det nå rettet på, noe den nye innkjøpsordningen må få æren for.

Ettersom samtlige teknisk ansatte får utlevert det nødvendige uniformsutstyr er det duket for en enhetlig påklledning ute på veien.

Hvilken virkning har så dette?

Vi kan vel trygt si at det stort sett reageres med respekt på en korrekt antrukket kontrollperson. Og da er hensikten oppnådd, påklledningen skal varsle at her opptrer en kontrollmyndighet.

Men at respekten for uniformen skulle ta slike dimensjoner som følgende historie fra 26. august i år viser, det var det vel ingen som trodde:

Utekontroll, Andselv - start kl. 16.00 -
- Kl. 18.00 kaffepause, spisesal-

en Bardufoss Hotell. Utenfor tar æreskompani fra Brigade Nord oppstilling - på spørsmål opplyser servitøren at oppstyret dreier seg om en Natogeneral som bor på hotellet. Publikum, deriblant journalister strømmer til for å bivåne begivenheten. Og vi - ingeniørene Andreas Nilsen, Knut Arne Henriksen og inspektør Jan A. Haukland - alle korrekt antrukket - kunne heller ikke styre vår nysgjerrighet, og trasket ut - hovedinngangen.

Kommet på trappen, lyder: *Rett, giv akt!*

Og vi fikk en høyst uventet innføring hvor »fryktinngydende» uniformene virker - vi ble forvekslet med *generalen!*

Høyst pinlig for befalingsmannen som fikk summet seg med: *Rett, på stedet hvil!*

Latter fra soldatene, applaus fra publikum på denne *Generalprøven*.

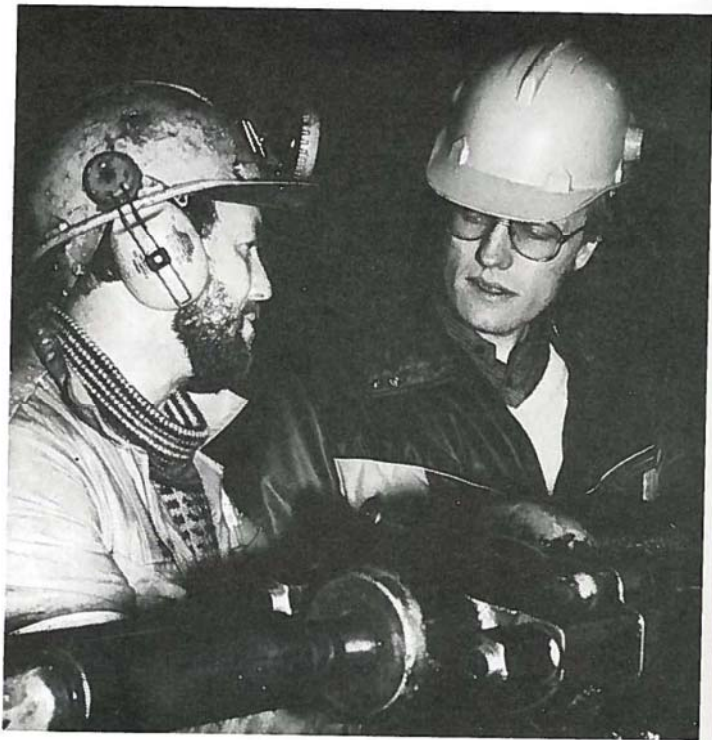
Godt råd: *Vær korrekt antrukket!*



STORTINGETS SAMFERDELSKOMITE har vært på besøk i Troms og over poserer med Pollfjellet i bakgrunnen tidligere driftssjef hos oss, nå sekretær for komiteen, Gunnar Eigeland, stortingsrepresentant Hanna Kvanmo og fylkestingsrepresentant Edit Johnsen. Under får Vegdirektoratets Liv Stenmark blomster av vegsjef Herleiv Solberg ettersom det var siste gang for henne som reiseleder for komiteen hit til Tromsø.



MASSEKORSBÅND



Oddbjørn Brattli og anleggsbestyreren Kjell Kvåle konfererer før siste salve i Pollfjellet.

Vegstikka

Desember 1982 - Nr. 6 - 14. årgang

