

Veogjikká



August 1979 - Nr. 4 - Árg. 11



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 4 - August 1979
11. ÅRGANG

I redaksjonen:

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red. sekr.

Redaksjonsråd:

Overing. Oddmar Eilertsen
Vegmester Inge Iversen
Verkstedarb. Paul Jernberg
Avdelingsing. Bjarne Otterdal
Avdelingsing. Randulf Kristiansen

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Lundblad Trykkeri, Tromsø

Opplag:

1500 eksemplarer

INNHold:

	Side
Nytt informasjonsframstøt	3
Kaperdalsvegen – kjørbær i løpet av høsten	4
De nye førerkortforskriftene	6
Sørstraumen bru – rapport nr. 9 . . .	10
Langtidsplanen	12
På en brøyterode	21
Barneåret og trafikkulykker	23
Vegvesenet og steinalderen	26
Nå kommer yrkesbevis for maskinførere	29
Et forbedret vegnett vil gi drivstoffbesparelse	32
Hva gjør du nå pensjonist?	34
Avskjed med vegmestrene	36
Laboratorieseksjonen	38
Ny administrasjonssjef	42
Rv. 86 og trafikkikkerhet	44
Drøvelegg, eller hva?	45
Lillevassmyr – Kampvoll	46
Anleggsvirksomhet i nordfylket	47
Først i Norge	50
Nye håndbøker	51
Veg sport	53

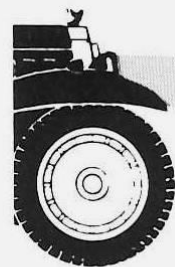
Bidragstyttere denne gang:

TEKST:

Kjell Kvåle, Oddvar Nilsen, Thor Hugo
Brox og Randulf Kristiansen.

FOTO:

Oddmar Eilertsen, Gunnar Berntsen og
Jarle Hansen.



NYTT INFORMASJONSFRAMSTØT



Vegvesenets deltakelse på Harstad-messen ifjor må vi kunne betegne som vellykket. Vi fikk det bestemte inntrykk av at publikum satte pris på vårt nærvær og ikke minst samlet informasjonen om de av våre planer som medvirker til endring av nærmiljøet i Harstad-området, stor interesse.

Når vi nå stiller opp på Tromsø-messen 1979 som går 18.-26. august, følger vi ikke bare opp de erfaringer vi høstet ifjor, men det er også i erkjennelsen av at informasjonen fra vår side fortsatt kunne vært bedre. Ikke minst har vi merket det i Tromsø-området — det er bare å nevne innfartsveg/tunnel. Derfor vil temaet innfartsveg/tunnel stå sentralt i vegvesenets informasjonsopplegg på Tromsø-messen.

Også innenfor biltilsynets ansvarsområde føles behov for bedre å kunne bidra i trafikkikkerhetsarbeide. En betydelig del av vegvesenets stand er derfor viet biltilsynets oppgave.

Som ifjor — vi er spent på hvordan vi blir mottatt av de messebesøkende.

Forsiden: Fylkesmann Martin Buvik assistert av vegsjef Herleiv Solberg kutter kjettingen og kan dermed erklære nye E6 forbi Gratangsvingene for åpnet.

KAPERDALSVEGEN – KJØRBAR I LØPET AV HØSTEN

Kaperdalsvegen - kjørbare i løpet av høsten?

Såfremt ikke forholdene blir aldeles umulig er det sannsynlig at vi kan kjøre til Sifjord til høsten en gang.

Da kan vi også regne med vinterkjøring selv om regulariteten kan bli så som så - verken vegen eller de nødvendige sikringstiltak vil bli ferdige.

Men, som sagt, inntreffer det ikke uforutsette hindringer, kan vi i den utstrekning dette ikke sinker anleggsvirksomheten, la privatbiler kjøre til og fra Sifjord i løpet av

høsten. Når det gjelder trafikk vinterstid må vi nok ta diverse forbehold - endel restriksjoner vil nok ikke være til å unngå. Langs enkelte partier av vegen vil nemlig



Karl Karlsen t.v. og Gunnar Lind.



Et lite inntrykk av slyngene ned mot Sifjordbotn.

Kong Vinter vite å gjøre seg gjeldende, bl.a. fyker det særlig kraftig ved vestre tunnelåpning. Fokket er her til de grader «ugjennomtrengelig» og vi skal derfor forlenge tunnelen med en «tube». Denne vil muligens bli bygget i vinter og er et nødvendig sikringstiltak for å kunne holde vegen åpen.

- Selv etterat vegen er ferdig vil vi antakelig enkelte tider få vanskeligheter med å holde den åpen vinterstid. Vegen på Sifjordsiden er den delen som er mest ulendt, men det vil nok være i selve Kaperdalen brøyterne får de største problemene. Her er terrenget mere åpent, vinden kraftigere og her er også vanligvis store snømengder. Brøytingen kommende vinter vil imidlertid kunne gi svar på om våre antakelser er riktige.

Det er oppsynsmann Asbjørn Theodorsen som sier dette.

Han forteller videre at de nå driver med innspurten for dekkelegging på

den 15 km lange strekningen fra Svanelvplass til tunnelåpningen, bl. a. legges det ned 3 større stikkrenner.

Ellers er det på Sifjordsiden anleggsvirksomheten er mest opptatt i disse dager. Her vil vegen bukte seg i hårnålssvinger fra Sifjordbotn og opp til Botnvannet.

Høydeforskjellen på denne strekningen er 232 m og 6 slynger må til for å få brukbar veg, 1:10 er gjennomsnittsstigning. På en strekning av 2 1/2 km i luftlinje vil vegen her bli 3,2 km lang. Og det er nødvendig i denne trange og bratte dalen, men vegen vil bli bra, sier oppsynsmann Asbjørn Theodorsen. Botnelva som renner gjennom dalen går under jorda på en strekning og danner en naturlig bru for vegen. Men flomløp må likevel graves for å lede noe av vannet som kan bli demmet opp.

På denne strekningen gjenstår ennå en god del grovplanering.

DE NYE FØRERKORTFORSKRIFTENE

Den 1. april i år trådte de nye førerkortforskriftene i kraft slik at vi nå bl.a. har samme førerkortinndeling som de andre vesteuropeiske land.

Vi fikk i hovedsak følgende forandringer av forskriftene:

- nye førerkortklasser
- nye førerkort
- utstedelse av førerkort overføres fra politiet til biltilsynet
- føreropplæring i 2 faser.

I forbindelse med innføringen av de nye forskriftene er det tatt i bruk en rekke overgangsbestemmelser med ikrafttredelse til ulike tidspunkter. Dette er blitt gjort for å dempe virkningen av plutselig å innføre nye krav og regler.

De nye førerkortklassene er grovt skissert følgende:

A (motersyssel)	tilnærm. tidl.	klasse	3
AB (person-/varebil)	»	»	1
ABE (person-/varebil m tilhenger)	»	»	1
AC (lastebil)	»	»	2 begr.
ACE (vogntog)	»	»	2
AD (buss)	»	»	2 begr.
AT (traktor)	»	»	4

For de som har gyldig førerkort etter den gamle klasseinndelingen medfører nyordningen kun få begrensninger i gyldighetsområdet:

Klasse 1 gjelder som før for bil med tillatt totalvekt mindre enn 7500 kg og høyst 8 passasjerplasser. Førerkortet gjelder også føring av:

- traktor med/uten tilhenger/tilhengerredskap.

- beltebil-/motersyssel med/uten tilhengerslede
- motorredskap (arbeidsmaskin). Dersom tillatte totalvekt er 7500 kg eller mer, må kjøretøyets maksimale hastighet være mindre enn 50 km/t (nytt fra 1. april i år).
- tilhenger/-redskap. Dersom bil eller motorredskap (arbeidsmaskiner) har tillatt total-



Sonja Solstrand ved biltilsynsstasjonen i Tromsø, ekspederer.

vekt over 3500 kg, må tilhenger/-redskap som trekkes etter ha tillatt totalvekt mindre enn 750 kg (nytt fra 1. april i år).

Klasse 2 begr. gjelder som tidligere for føring av motorvogn med registrert totalvekt minst 7500 kg dog begrenset til ikke å gjelde buss med passasjerer i vognen. Gjelder også for føring av vogntog.

Klasse 2 gjelder for føring av alle typer motorvogner med eller uten tilhenger/-redskap.

Klasse 3 gjelder for lett eller, tung motorsyssel.

Klasse 4 gjelder for føring av traktor med/uten tilhenger/-redskap. Gjelder også for

- beltemotersyssel med/uten tilhengerslede.
- motorredskap (arbeidsmaskin) med/uten tilhenger/-redskap som

ikke kan kjøres fortere enn 30 km/t og som ikke er innrettet for transport av personer eller gods (nytt fra 1. april i år).

Fornyelse av førerkort.

Fra 17. april i år ble all utstedelse av førerkort i Troms fylke overført til biltilsynet. Den som skal fornye sitt førerkort møter bare opp på en av våre tre biltilsynsstasjoner, tar med seg sitt gamle førerkort, gebyr, bekreftelse på personnr. og eventuell legeattest (alder over 50 år, briller eller klasse 2).

Nytt i denne sammenheng er at det ikke er nødvendig å ha med bilde. Det er tatt i bruk ny type førerkort og i den forbindelse skjer fotograferingen ved biltilsynet.

Troms fylke er stort og det er lange avstander til nærmeste biltilsynsstasjon for folk bosatt ute i distriktene. Som et servicetilbud ovenfor publikum er det derfor opprettet avtaler med lensmennene om å bistå ved fornyelse av førerkort. Den som oppsøker et lensmannskontor i dette ærende må ha med seg de papirer som er nevnt tidligere. Søkeren må dessuten ha med seg et passbilde av god kvalitet, sort/hvitt og med format 40 x 50 mm. Nødvendige skjemaer vil så bli formidlet til respektive biltilsynsstasjoner og det ferdige førerkort vil til slutt bli sendt søkeren gjennom posten.

Fornyhet førerkort vil inneholde de nye betegnelser om klasseinndeling. Disse betegnelser begrenser gyldighetsområdet for de respektive klasser i forhold til før. For at ikke

førerkortinnehaveren skal komme mye dårligere ut enn tidligere, gjelder visse overgangsbestemmelser. Men verdt å merke seg er at endel av overgangsbestemmelsene kun gjelder kjøring innenlands.

Klasse 1 gis ny betegnelse ★BE★ ★★

- gir rett til å føre bil som har tillatt totalvekt mindre enn 3500 kg og som som ikke har flere enn 8 passasjerplasser.

- gir rett til slep av tilhenger/-redskap etter bil som nevnt overfor, dog med den vektbegrensning som er angitt i bilens vognkort.

- traktor med /uten tilhenger/redskap - beltebil og - motorsykkel.

Ved å vise til kjørepraksis de siste 2 år kan søkeren få utvidet gyldighetsområdet:

a) gjelder for lett motorsykkel

b) motorredskap innrettet for transport av personer eller gods

c) motorredskap med kjørefart minst 50 km/t eller mer.

Dette vil i så fall bli påført førerkortets bakside under merknad. (nytt fra 1. april i år).

For kjøring innenlands gjelder klasse BE også for

a) lastebil med tillatt totalvekt mindre enn 7500 kg.

b) motorredskap med tillatt totalvekt over 3500

kg, men som ikke kan kjøres fortere enn 50 km/t (overgangsbestemmelser).

Klasse 2 gis ny betegnelse ★BECE ★★ med samme gyldighetsområde som nevnt tidligere.

Klasse 2 gis ny betegnelse ★BEC-EDE med samme gyldighetsområde som nevnt tidligere.

Klasse 3 gis ny betegnelse A★ ★★ ★★ og

- gir rett til å føre lett og tung motorsykkel med eller uten sidevogn.

- beltemotorsykkel med/uten slede.

Klasse 4 gis ny betegnelse ★★ ★★ ★★/T som gir rett til å føre

- traktor med/uten tilhenger/-redskap

- beltemotorsykkel med/uten slede

- motorredskap (arbeidsmaskin) med/uten til-



Anne Sørensen ved fotomaskinen — fra Tromsøstasjonen.

henger/-redskap som ikke kan kjøres fortere enn 30 km/t og som ikke er innrettet for transport av person eller gods (nytt fra 1. april i år).

Erverv av førerkort første gang eller utvidelse til ny klasse.

Klasse A (motorsykkel) kan bare erverves etter at søker har gjennomgått obligatorisk opplæring ved godkjent kjøreskole (nytt fra 1. juni i år).

Den som erverver førerkort for lett motorsykkel må opp til ny prøve for å få førerkort for tung motorsykkel (gjelder de som har tatt førerkort etter 1. april i år).

Klasse B (personbil/varebil). Den som erverver førerkort i denne klasse vil få et midlertidig førerkort gyldig for 2 år. I løpet av disse 2 år må vedkommende gjennomgå tilleggsopplæring (fase 2). Denne opplæring vil bl.a. omfatte mørkekjøring og kjøring på glatt før. Dokumentert opplæring gir rett til ordinært førerkort (nytt fra 15. september i år).

Klasse C, D og CE (lastebil, buss og vogntog) Det vil bli ulike krav i kunnskap og ferdighet for erverv av førerkort i klassene C, D og CE. Strengeste krav vil bli stilt til den som ønsker klasse CE. Praktisk prøve skal her avlegges med lastebil og tilhenger(vogntog) (nytt fra 1. august i år).

Den som ønsker å ta førerkort første gang i en eller flere klasser vil etter de nye førerkortforskriftene (1. april i år) ytterligere få begrenset gyldighetsområdet. Men det kan vi komme tilbake til i et senere nr. av **Vegstikka**.

SØRSTRAUMEN BRU – RAPPORT NR. 9

– men mest om tilførselsvegene

Silhuetten av brua tegner seg nå bra over sundet. Entreprenøren vil nok makte sin oppgave med å få brua ferdig til fastsatt tid. Og vi har forlengst tatt fatt på tilførselsvegene. All grovplanering vil bli utført i år. 15. juni neste år vil Rv. 6 dermed være kortet med ca. 35 km.



Vi kan nå fornemme konturene av brua.



Det ble brukt fiberduk både i fylling og skråning for stabilisering av massene.

Det ene hovedspennet er nå tilknyttet bruspennet på Sørstraumsiden. Et par uker etter ferien regnes hovedspennet på Nordstraumsiden å være ferdig, frittframbygget flyttes da og brua vil skyte raskt i været også fra denne sida.

Tilførselsvegene eller parsell Karvik-Sekkemo vil tilsammen gi 6,5 km helt ny veg. Med brua over Sørstraumen vil riksveg 6 være kortet med 35 km og mange vil nok av den grunn se fram til juni 1980. Parsellen, eks. brua, er kostnadsberegnet til ca. 7,7 mill. kroner og vil kun bli grovplanert i år. Bærelag og dekkelegging vil bli foretatt neste sommer. En strekning på 2,5 km fra riksvegen og ned til brua på Sørstraumen er satt ut på anbud. I disse dager

starter Bertelsen Buldozer opp med arbeidet og 1. oktober vil denne biten være ferdig grovplanert.

På den andre siden har man valgt å legge den nye veglinjen på nord-siden av Nordstraumneset. Vegstrekningen her er på ca. 3 km.

Anleggsbestyrer Arnulf Sørensen sier at selv om terrenget her er lett tilgjengelig, ingen fjell og store skjæringer, har det likevel vært endel problemer med linjevalget.

Ved grunnbøringer ble det på en strekning av 150 m konstatert bløte masser i leire 10 meter dypt.

I vinter mens det ennå var tele i jorda ble det her utgravd 3-4 m ned. Her er lagt fiberduk både i fylling og skjæring og grunnen vil forhåpentligvis med dette være sterk nok.

LANGTIDSPLANEN

I Troms er vi nå fra vegkontorets side ferdig med langtidsplanarbeidet som omfatter periodene 1982-85 og 1986-89. Det nye denne gang er at vi i arbeidet med revisjonen av Norsk Vegplan har trukket inn hele vår virksomhet i større grad enn tidligere, også det som foregår på fylkesvegside. For fylkesvegene presenteres imidlertid denne delen som et separat vedlegg. Og fylkesvegplanen har faktisk allerede vært gjennom fylkestinget under samlingen i juni i år. Når det gjelder den øvrige virksomhet - det er riksvegutbygging, forvaltnings- og administrative oppgaver, biltilsynet m.m., så er denne delen og som også regnes som hoveddelen, for tiden i trykken og har derfor ennå ikke fått politisk behandling her i fylket. Når produktet foreligger ferdigtrykt vil et antall bli stilt til rådighet for utlån rundt i fylket for de som måtte være særlig interessert i detaljene. Vi skal her i «Vegstikka» noen nr. framover prøve å trekke frem endel fra de forskjellige kapitler.

Vi starter like gjerne med en **situasjonsbeskrivelse** og dette omfatter nokså detaljert hvordan situasjonen er nå og for en rekke forhold også slik vi idag kan se den ved utgangen av 1981 — det året inneværende planperiode løper ut.

Sett i landssammenheng.

I nedenstående tabell er det vist hvordan Troms ligger i forhold til landet som helhet når det gjelder endel faktorer i vegsammenheng.

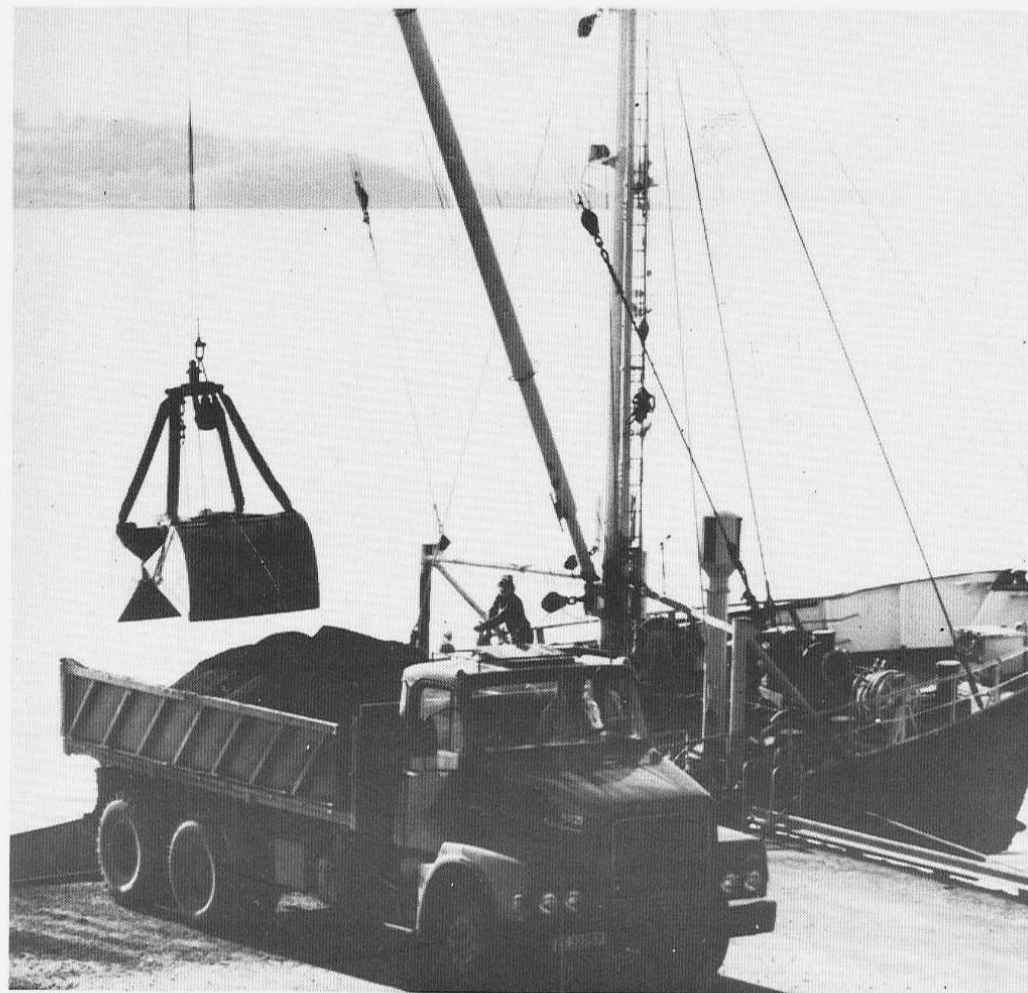
	Prosent av hele landet
Landareal	8,0
Befolkning	3,5
Veglengde	5,8
Vegbudsjett	6,5
Biltetthet	4,4 (landsgj.s.3,7)
Trafikkulykker	2,5

Når det gjelder dødsulykker er tallet 4,2%.

Vegnettet.

Lengden av det offentlige vegnett er idag 4701 km hvorav 1667 km er riksveger og 2030 km fylkesveger. Nesten halvparten av riksvegene og 5/6 av fylkesvegene er grusveger. Telerøsningsproblemene er så store at det må innføres telerestriksjoner på samtlige riks- og fylkesveger i ca. 4 uker hver vår.

Vegvedlikehold og drift av vegnettet i Troms er vanskelig og dyrt — oppbløyting og uttørking i bar-markstidene, værforholdene vinterstid gir høyfjellsproblemer helt ned til havets nivå på øyene. Vi har dessuten ca. 40 rasfarlige partier og



Legging av faste dekker prioriteres høyt i årene framover. Her losses oljegrus fra Tyttebærvik.

på omlag 20 av disse går det årvisse ras.

I beskrivelsen peker vi også på det forhold at Troms ikke har jernbane og at all tungtransport derfor over land må gå på veg. Fra naturens side ligger forholdene godt tilrette for sjøtransport, men det kreves store investeringer i regionhavner. Når disse er utbygd vil imidlertid et godt

vegnett ut fra disse terminalene være avgjørende for et tilfredsstillende transportopplegg videre.

Dekkesituasjonen viser at nå har 57,9% faste dekke på riksvegene og vi venter i 1981 denne andelen øket til 67,2%. På fylkesvegene er andelen faste dekker idag 16,5% og i 1981 antakelig 24,9%.



Riksveg 84 som dette bildet er hentet fra vil gjennomgå store forbedringer.

I dag tillates samtlige riksveger og 97,5% av fylkesvegene trafikert med inntil 8 tonns akseltrykk og for riksvegernes vedkommende også 2,5% med 10 tonn. I 1981 regner vi med at 16,0% av riksvegene kan kjøres med inntil 10 tonns akseltrykk og 23,9% med inntil 9 tonn. Ellers kommer 99,7% av fylkesvegene opp i 8 tonn.

Manglende vei og ferjeforbindelser.

I resten av denne vegplanperioden, 1980 og 1981, ventes en rekke større vegprosjekter ferdige. Vi nevner Sørstraumen bru med vegomleg-

gingen mellom Karvik og Sekkemo i Rv. 6 — hele Rv. 6 til Finnmark gr. får fast dekke — Brandvollkrysset i E-6 - Sørreisa - Finnfjordbotn i Rv. 86 - fra Brandvoll til Sjøvegan i Rv. 851 og Medby - Ellevoll i Rv. 84. Videre fullføres alle de store fylkesveganleggene som er igang på Ytre Senja.

Det vil derfor, når vi går inn i neste vegplanperiode (1982-85), være ganske få viktige veg- og ferjesamband som mangler i Troms. På riksvegsiden har vi strekningen Tjuvskjær - Hilleshamn i Rv. 825 og på Senja vil veg til Bergsbotn i Rv. 86 kunne erstatte ferjesambandet Straumsnes - Skaland.

Av andre prosjekter som er på tale for avløsning av ferjesamband ligger bru til Dyrøy best an rentabilitetsmessig. Dette er et fylkesvegprosjekt. Riksvegprosjektene bru over Kvalsundet, bru over Rystraumen og bru over Maursundet viser omtrent lik, men lav forrentning og disse bør derfor prioriteres lavere enn påtrængende vegutbedrings-, forsterknings- og trafikksikkerhetsprosjekter.

Tidligere planlagte ferjesamband Borkenes - Godfjord, Bjarkøy - Senja og Senja - Kvaløya synes i dagens situasjon noe mere tvilsomme.

På fylkesvegsiden vil ferjesamband til Rebbenesøy bli løst i inneværende periode, mens sambandene til Ytre Kvænangen og til Vengsøy forutsettes etablert i perioden 1982-85. Viktige sambindingsveger som Skøelv - Lavik og Aglapsvik - Tennskjær gjennomføres også i samme periode.

Det gjelder i ennå større grad fylkesvegnettet enn riksvegnettet at forsterkning og dekkelegging er forsømt og behovet for en sterkere innsats på disse områder er presende.

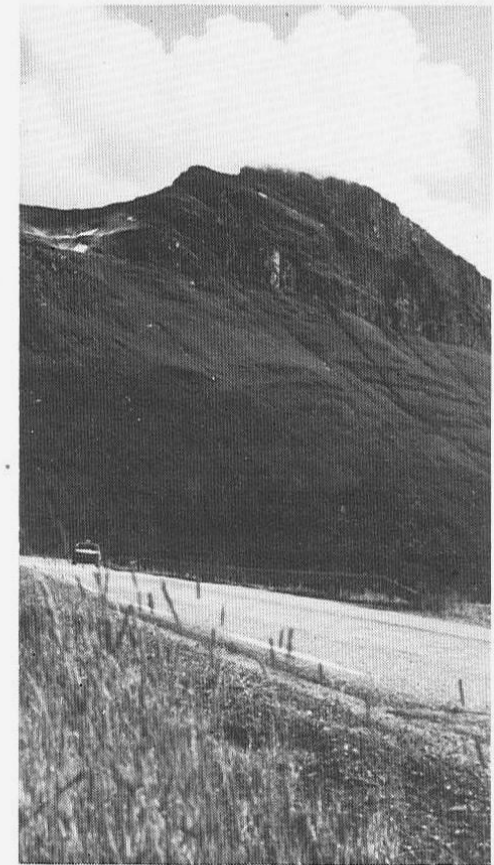
Vegbredde - fri høyde

Vegklasse IIe oppfyller ikke de krav til vegbredde som må til før en tofeltsveg kan merkes med gul midtstripe (min. 5,80 m). En vesentlig del av opprustningen av eksisterende vegnett er planlagt etter klasse IIe og disse strekningene merkes bare med kantstriper. På visse strekninger har vi imidlertid inn-

lemmet skuldrene i kjørebanelen slik at vegen kan merkes med gul midtstripe.

Vi søker nå å avløse vegklasse IIe i den fremtidige planleggingen med en ny klasse IIId - denne har en halv meter større totalbredde og dermed tilstrekkelig bredde for merking med midtstripe.

4-feltsveger har vi ingen av i Troms og idag og ved utgangen av inneværende periode er situasjonen denne:



E 78 gjennom Lavangsdalen med skred-sikring av dette partiet er et høyst aktuelt prosjekt i kommende periode.

Bredde	Riksveger		Fylkesveg.	
	1978	1982	1978	1982
2 felt 6,5m eller mer	35,2%	40,0%	-	-
Under 6,5m	64,8%	60,0%	100%	100%

Når det gjelder fri høyde er det bruer og tunneller vi tenker på her i Troms. Ettersom alle tunnelene våre er relativt nybygde holder de mål i høyden, men vi har idag 8 bruer i riksveger hvor fri høyde er under 4,5 m og lavest er Rotsundelv bru i Rv. 6 med 3,7 m «klaring». Ved utgangen av denne perioden vil fortsatt 6 av de 8 bruene på riksvegene ikke stå «minstemålet» og på fylkesvegene 1 bru.

Vegnettets hastighetsstandard.

Hastighetsstandarden er slik på vegnettet idag og når denne planperioden er slutt:



Petra Marie Lunde og Kari Bottolfsen ved Biltilsynet i Tromsø har mange viktige oppgaver i vente — her nytes sommersol i kaffepausen.

	Riksveger		Fylkesveg.	
	1978	1982	1978	1982
80 km/t	18,5%	28,4%	4,3%	4,1%
60-79 km/t	76,5%	67,3%	63,7%	65,1%
60 km/t	5,0%	4,3%	32,0%	30,8%

Det viser at riksvegene stort sett bygges for større hastigheter enn fylkesvegene.

Fartssoning.

Vi opererer med 4 ulike fartsgrenser på riks- og fylkesvegene i Troms. Prosentvis fordeler fartsgrensene seg slik på vegnettet:

Fartsgrense	Riksveg	Fylkesveg
80 km/t	92,5	95,5
70 km/t	1,2	0,1
60 km/t	3,1	1,5
50 km/t	3,2	2,9

En restriktiv avkjørselspolitikk har bidratt til at fartsgrensebehovet har holdt seg på et noenlunde konstant nivå.

Trafikkutvikling.

Det er vesentlig forskjell på trafikkutviklingen i tettstedområdene og på vegnettet forøvrig. Om veksten kan vi grovt si at den årlige veksten i biltrafikken er dobbelt så stor (10-12%) i tettstedområdene som ellers i fylket (4-5%).

Av tellepunktene i årene 1974-78 hadde tellepunktene på Kvaløysletta i Rv. 862 den høyeste årlige vekst i biltrafikken — 19,3% mot Futrikelv — 18,9 mot Tromsø — 16,8 mot Eidkjosen. Også tellepunktene Buktamo hadde høy årlig vekst — 16,4% mot Karlstad. Det var også tellepunktene på Kvaløysletta og Buktamo som hadde størst årsdøgntrafikk. Av bompengeprosjektene lå Gisund bru i Rv. 86 klart høyest — 31,4% i vekst siste år.

Avkjørselsforhold.

Innfartsvegene til byene Harstad og Tromsø og vegnettet i tilknytning til de større tettstedene er de vanskeligste vegstrekninger når det gjelder kombinasjonen trafiksikkerhet/boligbygging. Men også ellers i fylket ligger mye av boliger og andre hus som randbebyggelse langs offentlig veg.

Avkjørselsregistreringen er kommet heller kort i Troms, men for riksvegernes vedkommende har vi kunnet lage en oversikt. Det antas imidlertid at den bare er omtrentlig riktig.

Antall avkjørsler pr. km.	Lengde i prosent av riksveg lengden i Troms.
0 - 5	22
6 - 15	49
16 - 30	21
flere enn 30	8

Ulykkessituasjonen.

Vi snakker ofte om ulykkesfrekvens og den er beregnet av antall ulykker pr. million vognkm. Ulykkesfrekvensen i Troms i 1977 var 0,351 og dette er noe lavere enn landsgjennomsnittet som da lå på 0,4 — senere offisielle tall foreligger ikke ennå.

Det er utforkjøringene som dominerer ulykkesbildet — ca. 20% — og det er omtrent det samme som i landet som helhet. Ulykker hvor fotgjengere er innblandet utgjør imidlertid en større prosentandel — 19% — enn landsgjennomsnittet = 11%.

Vektkontroll.

I forhold til antall kontrollerte kjøretøy har andelen med overlastede kjøretøyer sunket jevnt i de senere år. Derimot har antallet med gebyrpliktig overlast økt de siste 2 årene. Vi har hatt slik utvikling:

År	Antall kjøretøyer med overlast	
	Totalt	Av disse var gebyrpliktig
1975	49,8%	13,3%
1976	45,3%	2,2%
1977	38,8%	12,9%
1978	33,0%	13,3%

Med bare 2 mann for betjening av hele fylket kan ikke vektkontrollen bli så effektiv som ønskelig. Effektiviteten vil imidlertid bedres betydelig med nye elektroniske vekter. Kontrollen på veger med fast dekke har vært prioritert, særlig i tele-løsningsperioden, og da i samarbeid med vedlikeholdsavdelingen.

Trafikkanter og kjøretøyer.

I 1975 hadde vi i Troms 22 kjøreskoler med 35 lærevogn — dette er

idag økt til 26 skoler og 60 vogner. Ventetiden ved skolene er idag 1-2,5 år. Dette er lite tilfredsstillende.

Trafikkskolene ligger noenlunde jevnt fordelt i fylket — likevel er tilbudene om trafikkopplæring for dårlig i enkelte gravgrendte strøk.

Antall avlagte førerprøver i 1978 var 5266 mot 4367 i 1975. Dette er en forholdsvis lav vekst — 15,8%.

Årsaken ligger vel i at kravene til trafikkopplæringen er skjerpet og dette har ført til at gjennomsnittlig timetall pr. elev har økt fra ca. 20 til ca. 30 i samme tidsrom. Og her ligger vel endel av årsaken til at strykeprosenten for klasse 1 har sunket fra ca. 20 i 1975 til ca. 15 i 1978. Strykeprosenten for de øvrige klasser har ikke endret seg — den ligger på ca. 50 for klasse 2 og ca. 40 for klasse 3. Den høye strykeprosenten i disse klassene skyldes nok manglende opplæringstilbud.

Det var 1. januar i år registrert 58 882 kjøretøyer i Troms fylke (inkl. Svalbard) — det er 38,3% flere enn i 1975.

Biltettheten i Troms er 2,7 innbyggere pr. kjøretøy mens landsgjennomsnittet er 2,3. Troms hadde 3382 campingvogner og har flest campingvogner i landet i forhold til personbiler.

Kjøretøykontroll.

Tekniske kontroller foretas på 5 steder i fylket og dessuten også på Svalbard.

I 1978 utførte vi 13 247 kontroller og antallet kontrollerte kjøretøyer var 9126. Dette er 15,5% av de registrerte kjøretøyene. For 1977 var landsgjennomsnittet på 15,2%. Av de kontrollerte kjøretøyene i 1978 ble 30% godkjent uten mangler, av de 70% med påviste mangler ble 215 nektet brukt.

De mest vanlige feil er på lys, bremser og styring og disse er også de alvorligste.

Statistikken viser at prosenten for feil med styringen, er høyere for de 4 nordligste fylkene enn på landsbasis. Dette henger trolig sammen med at i disse fylkene finner vi at en stor del av vegnettet er grusveger. Slitasjen på styring/forstilling er større her enn kjøring på vegger med fast dekke.

Verkstedkontroller.

Vi har idag 94 kjøretøyverksteder i fylket og samtlige er godkjent. Dette er 20 flere enn i 1975.

Sammenlignet med landet ellers, skulle vi ligge ganske godt an — 88 kjøretøyer pr. fagarbeider på verkstedene mot 113 i landsgjennomsnitt.

Arbeidskraft.

I årene 1975-78 har antall sysselsatte økt noe ved vegkontoret, oppsynet og biltilsynet, mens det i utedriften økte de første 2 årene for så å synke.

Utviklingen har vært slik:

År	Vegk.	Biltilsyn	Opps.	Utedrift egen regi
1975	103	23	56	534
1976	106	24	58	538
1977	105	26	61	540
1978	108	28	65	531

I tillegg har det arbeidet i entreprenørdrift varierende mellom 56 og 64 og som fører av leide biler/maskiner mellom 221 og 263.

Ved vegkontoret har det ikke alltid vært like lett å få besatt alle stillingene med kvalifiserte folk. I utedriften har vi derimot hatt god tilgang på søkere med solid praksis og fagopplæring. I verksteddriften er den overveiende del av de sysselsatte mekanikere med fagbrev. I anleggs- og vedlikeholdsdriften er det i de senere år vesentlig tatt inn folk med førerkort klasse II.

Ellers har nå mesteparten av folkene i anleggs- og vedlikeholdsdriften bl.a. gjennomgått kurset i generell vegbygging. Arbeidsstokken skulle således idag være relativt godt faglig utstyrt.

Den aldersmessige sammensetting er idag slik:

Alder	Vegkont.	Oppsyn	Utedrift ellers
	%	%	%
Over 60 år	4	21	21
50 - 60 år	10	18	28
40 - 50 år	17	21	24
30 - 40 år	35	29	24
20 - 30 år	34	9	3

Egen drift/kjøp av tjenester.

Entrepriseandelen har i Troms vært lav i forhold til landsgjennomsnittet — i 1978 er den uvanlig høy og det skyldes en såvidt stor entreprise som bygging av Sørstraumen bru. Forholdet egen drift og entreprise/leiet hjelp var slik i 1978:

Funksjon	Andel av omsetning	
	Egen drift	Leiet hjelp
Veganlegg	78,7%	21,3%
Vegvedlikehold	93,7%	6,3%
Maskindrift	85,4%	14,6%

Disponible ressurser.

Riksvegbevilgningene har i de senere år ligget på 5-5,5% av de samlede bevilgninger til riksveger for hele landet. Fylkets egen innsats har på anleggs- og vedlikeholdssiden vært blant de største i hele landet — for hvert av årene 1977 og 1978 på noe over 98 mill. kr. I 1977 var f.eks. bevilgningen til fylkesveganlegg 62,4 mill. og det var nesten 5 mill. kr høyere enn i noe annet fylke. Det synes imidlertid at investeringene på fylkesvegsiden på lengre sikt må ligge på et betydelig lavere nivå — anslagsvis 35 mill. kr årlig i 1979 priser.

Bevilgningene for inneværende vegplanperiode er vist nedenfor i 1979-priser, for årene 1980 og 1981 er brukt de tall vi idag anser som realistiske:

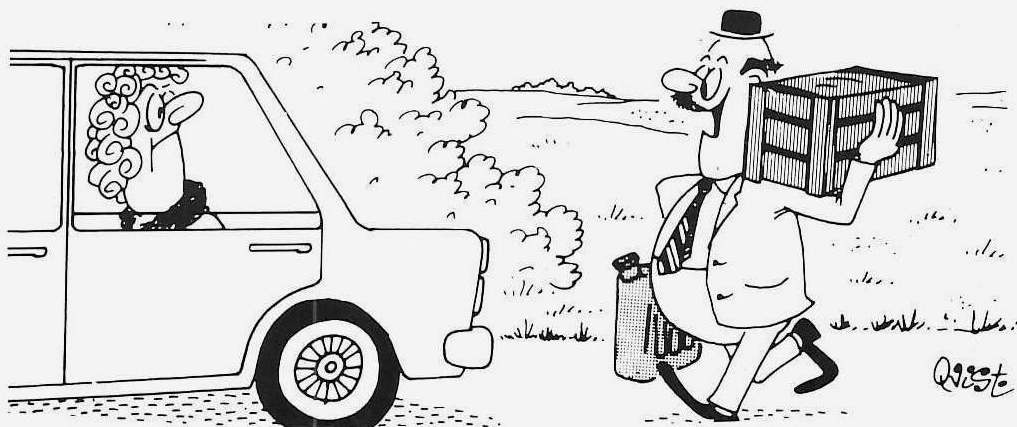
	Riksveger		Fylkesveg	
	1978-81	1978-81	1978-81	1978-81
	Mill.kr	%	Mill.kr	%
Vegadministrasjon	18,3	2,5		
Undersøkelser	9,3	1,2	3,4	1,0
Veganlegg	404,2	54,3	150,3	43,6
Vegvedlikehold	258,0	34,7	191,0	55,4
Brutto maskinanskaffelser	48,6	6,5		
Driftsbygninger	5,9	0,8		
Sum vegformål	744,3	100,0	344,7	100,0
Tilskott til ferjedrift	78,0		33,4	
Totalt	822,3		378,1	

Og slik er veganleggsmidlene disponert og forutsettes å bli disponert i inneværende vegplanperiode. Vi holder oss fortsatt til 1979-priser:

	Riksveger		Fylkesveg	
	1978-81	1978-81	1978-81	1978-81
	Mill.kr	%	Mill.kr	%
Nye veg- og ferjesamband	3,8	0,9	68,2	45,4
Bedring av veg- og ferjesambandets transportstandard	313,6	77,6	76,0	50,6
Bedring av miljø- og trafikksikkerhet	84,8	21,0	1,2	0,8
Refusjon	2,0	0,5	4,9	3,2
Sum	404,2	100,0	150,3	100,0

Beskrivelsen av dagens situasjon som vi har presentert foran, avslutter omtalen av langtidsplanen for denne gang. I senere nr. vil vi ta for oss kapittel 3 - overordnede mål og forutsetninger og kapittel 4 hovedpunkter i langtidsplanen, videre kapittel 5 som omfatter de enkelte grener av virksomheten. Dette kapitlet er såvidt stort at vi må vel dele det på flere nr. av bladet. Planen inneholder ytterligere 2 kapitler - 6 - om spesielle problemområder og tilslutt - 7 strekningsvis investeringsprogram 1982-85 og 1986-89, og i denne sammenheng skulle det vel også passe å ta med innledningskapitlet hvor det sies hva vi venter denne planen skal føre oss fram til.

I DISSE OLJEKNAPPHETSTIDER



Bensinen var utsolgt, så jeg kjøpte en kasse øl!

PÅ EN BRØYTERODE

— kan det være stille og storm samtidig

Det er mange trafikanter som ikke begriper hva snøbrøyting egentlig er og de tar oftest overhode ikke hensyn til brøytebilen. Og det er også vanskelig å få de til og forstå at på en og samme brøyterode kan det være flere forskjellige værtyper samtidig.

Det er Severin Richardsen, Sørkjosen som kommer med denne salven og han vet hva han snakker om. 30 år har han drevet brøyting med egen bil og før den tid også et par sesonger som leiesjåfør. Og det var allerede i 1937.

— Det er også mange bilister som ikke «ser i været» før de starter, de regner at brøytebilen er vel i farvannet. I snøfokk kan det være vanskelig nok å ta seg fram med brøytebil om vi ikke også skal være nødt til å trekke personbiler ut av snøskavlene, ofte slike som er ute i ren fornøyleskjøring. Dette er et problem som bare har tiltatt. Tidligere var folk mere varsom med å legge i veg i dårlig vær og det med faktisk bedre materiell for å ta seg fram i snøskavlene, de hadde alle som en kjettinger på hjulene den gang.

— Og så vanker det kanskje kritikk for dårlig brøyting?

— Kritikken kommer helst fra de som ikke kjenner de lokale forhold. Og vi kan høre — ja nå filer han etter vegen i godværet. På min rode fra Vegbrink til Hamneidet som på så mange andre roder, er det alltid en plass det blåser, uansett vindret-

ning. Jeg ordnet meg med telefonkontakt i ytterkant av roden for dermed å kunne holde med ajour med forholdene.

— Og etter at ferjetrafikken åpnet? — Det er klart skulle det være noen vits i de faste ruteavgangene for ferja, så måtte selvsagt vegen være i kjørbær stand. Ferjetrafikken førte derfor med seg økt beredskap og ytterligere innsats i brøyte-tjenesten. Trafikantene med dagens siste ferjeanløp skulle også sikres. En gang jeg i dårlig vær avventet siste ferje måtte en bil først assisteres frem av snøskavlene. Så gikk to mindre



Et synlig bevis for at brøyteren er populær — fruktfat, punsjbolle og kaffekanne har bygdefolk gitt ham.



Sommerstid kan Severin Richardsen ta seg en hvil på plogen.

snøskred, ikke mulig å komme gjennom det første. Rygget så tilbake for bare såvidt å unngå et større skred i Rakto, en plass hvor det ofte går skred. Vel, det ble ei ekstra natt borte. Men det har hendt meg ellers også. Under en høst-brøyting på Kvænangsfjellet før vegen her ble ombygget, ble en tur ned til Sandnesdalen en tur på drøyt et døgn. Maktet ikke å komme gjennom Storsvingen på opptur, måtte derfor spasere ned til Rakkenes. Så litt dramatisk har det da vært.

— Og etter uvær, så er det å sove riktig ut?

— Litt søvn må jo vi også ha, men etter et uvær hvor vi har hatt nok

med å holde åpen kjørebane, så er det å ta fatt på rydding av kjørebane og møteplassene skikkelig og dette er nødvendig skal de trafikale forhold bli tilfredsstillende inntil neste «ramling» setter inn.

— Det har gått med noen lastebiler til brøytingen i alle disse årene?

— Det er brøytebil nr. 8 som jeg nå driver. Men det er stor forskjell på bilmateriellet før og nå. Den første bilen var utstyrt med 78 HK, dagens vogn 330 HK, motorkraften altså drøyt 4-doblet. Men nå skal dagens motorkraft brukes til noe mere enn ren trekraft — bl.a. har vi nå også plogløfting koplet på motoren, en ualminnelig storlettelse for oss. Også plogutstyret er blitt bedre og mere lettvt å håndtere. Den nye enveisplogen er et ypperlig rydderedskap, men når det er fokkskavler som skal bekjempes, må det en spissplog til og av de er etter min mening «Hoelplogen» den beste.

— En «hilsen» til oss trafikanter?

— Har du mulighet til å stoppe på en møteplass når du møter en brøytebil, så gjør det når vegene er relativt smale. Og så en ting til, vær oppmerksom på at når du kjører bak en brøytebil, så lager denne såvidt mye snøføyk at det ofte er meget vanskelig for brøytesjåføren å registrere en bakenforliggende bil, sier Severin Richardsen tilslutt.

Kanskje har han mottatt uvettig kritikk, men populær er han langs sin rode, det bevitner de flotte gavene bygdefolket på Ravelseidet, i Bakkeby og på Hamneidet i tur og orden har hedret Severin med. Nå sist et gedigent fruktfat i tinn fra folk på Hamneidet når han nå flytter til annen brøyterode etter 15 år i det strøket.

BARNEÅRET OG TRAFIKKULYKKER

Det tar erfaringsmessig lang tid å få iverksatt planer for utbygging av gang- og sykkelveger. Større forståelse for gang- og sykkelvegløsninger samt avkjørselløsninger kan bringe fortgang i trafikksikkerhetsarbeidet. Og - på kort sikt er kanskje foreldrene som i første omgang kan påvirke de ulykkestypene som er knyttet til barnas trafikkaktiviteter. Og det er disse som er dominerende for barn under 14 år. - 31 ulykker av de 46 som ble registrert i 1977 og 1978.

I følge politiets ulykkesrapporter for 1977 og 1978 var 547 personer innblandet i trafikkulykker på riksvegene i Troms. Av disse personene ble 19 (3,5%) drept, 87 (15,9%) alvorlig skadd, 221 (40,4%) lettere skadd, mens 220 (40,2%) slapp uskadd fra ulykkene.

46 personer (8,4%) av de involverte var under 14 år, og av disse personene ble 3 (0,5%) drept, 20 (3,7%) alvorlig skadd, 21 (3,8%) lettere skadd, mens 2 (0,4%) slapp uskadd fra ulykkene.

I ulykkesøyeblikket var disse 46 personene beskjefliget på følgende måte:

6 personer (1,1%) akte ut i vegbanen.
4 personer (0,7%) syklet ut i/på vegbanen.

24 personer (4,4%) gikk langs/lekte på vegbanen.

12 personer (2,2%) var passasjerer (bil/sykkel)

Av disse 46 personene var 3 personer (0,5%) på veg til/fra skole, og av disse tre ble en alvorlig skadd, mens de to andre ble lettere skadd.

I forbindelse med avviklingen av barneåret er søkelyset rettet mot trafikkforholdene langs barnas skoleveg, og det kreves at skolevegene sikres ved bygging av gang-/sykkelveger.

Langs riksvegene i Troms finnes flere skoleveier som trafikksikkerhetsmessig er lite tilfredsstillende. Likevel viser det seg at det skjer svært få trafikkulykker der barn på veg til/fra skolen er involvert. De fleste ulykkene skjer i barnas fritid ved at de leker på eller ved vegen, og av de 46 registreerte ulykkene kan 31 tilbakeføres til barnas fritidsaktiviteter.

Av ulykkesoversikten ser vi at når det gjelder barn som aker eller er passasjer med personbil, så er det i første omgang foreldrene som kan påvirke disse ulykkestypene. Først og fremst ved å hindre barna i å ake ut på en trafikert veg. Dernest ved å sikre barna under kjøreturene, enten ved bruk av spesielle barnestoler påmontert sikkerhetssele, eller ved annen godkjent sikkerhetslean-



ordning. Men det aller viktigste er at den som kjører bilen «er seg sitt ansvar bevist,» og kjører forsiktig og aktpågivende. Vi kan vel være enige om at de som kjører med barn under 12 år i forsetet ikke er særlig omtensomme, og slett ikke de som har barn på fanget når de sitter i forsetet. Ja, vi kan til og med oppleve å se bilførere med små barn i fanget mens de suser avsted i 50-60 ja, til og med 80 km/t. Slik opptreden er direkte uansvarlig.

Når det gjelder trafikkulykker i forbindelse med barnas fritidsaktiviteter på eller ved vegen, samt barnas ferdsel til/fra skolen, så er det lite vegvesenet kan gjøre på kort sikt, bortsett fra å drive en aktiv informasjonsvirksomhet blant barn og foreldre.

På lengre sikt er bygging av gang-/sykkelveger, eventuelt omlegging

av eksisterende riksveger, de løsningene som vil gi best trafiksikring. Men slike prosjekt er både tid- og kapitalkrevende, og må følgelig løses over noen tid. Dessuten må kommunene engasjere seg i langt sterkere grad enn tilfellet har vært til nå med å bygge attraktive lekeplasser i tilknytning til boligområdene.

I Troms regner vi med å være kommet langt på veg med trafiksikringen innen 1985. Da vil vi helt eller delvis ha tatt i bruk de nye innfartsvegene til Tromsø, Harstad og Finnsnes, og i tillegg vil vi ha fått anlagt flere kilometer med gang-/sykkelveger på de steder der behovet er størst.

Men selv om det er barneår, må vi ikke glemme de andre vegfarende som blir utsatt for trafikkulykker. I tiden 1977-1978 utgjorde de ca. 52%

av alle som var involvert i trafikkulykker, og en dominerende ulykkestype var i denne forbindelse utforkjøringer med ca. 30%. Skal ulykkesstatistikken forbedres vesentlig, må derfor eksisterende riksvegnett rustes opp til en bedre standard enn det vi har i dag. Det blir derfor en nøktern avveining som må gjøres når midlene skal fordeles mellom Norsk Vegplans Hovedprogram 2, Bedring av eksisterende vegnetts transportstandard og Hovedprogram 3, Bedring av trafikk-sikkerhet og miljø.

I denne sammenheng skal vi ha klart for oss at også tiltak innenfor hovedprogram 2 representerer en betydelig trafiksikring, og med den situasjonen vi har i Troms der utforkjøringene dominerer, må nødvendigvis hovedprogram 2 få en vesentlig del av bevilgningene. En slik disponering av midlene er også betinget av at riksvegnettet i Troms har dårlig bæreevne og liten andel med faste dekker sammenlignet med landet forøvrig.

Videre er det å ønske at grunneierne i framtida viser en langt mer positiv holdning til bygging av tilfredsstillende gang-/sykkelveger og sammenslåing av avkjørsler enn tilfellet har vært til nå. I denne sammenheng skal vi ha klart for oss at 25-30% av alle ulykkene som skjer på vegnettet i Troms, har direkte tilknytning til boligavkjørsler. Det er derfor noe trist å måtte erkjenne at flere trafiksikkerhetstiltak er blitt utsatt fordi enkelte grunneiere ikke har villet avstå grunn til slike samfunnsnyttige formål.

DØDSFALL



Avdelingsingeniør Ingolf Nilsen døde onsdag 20. juni knapt 61 år gammel.

Med hans bortgang har vi i vegadministrasjonen mistet en dyktig fagmann og en kjær og avholdt kollega.

Ingolf døde ved sin kontorpult etter ca. 30 år i vegvesenets tjeneste.

Han ble i september 1949 ansatt som teknisk assistent ved vegkontoret i Troms, og gikk siden graden om konstruktør til avdelingsingeniør.

Mange års erfaring gjorde han til en dyktig fagmann, spesielt innen brukbygging. Hans store interesse for, og kvalifikasjoner i betongteknologi, gjorde han til en ener i denne sektoren som han ledet i mange år. Han skapte pene og solide byggverk som vil stå som minnesmerker etter han i mange år fremover.

De senere år har Ingolf vært mye plaget av sykdom. Han beholdt imidlertid sitt gode humør og sin store arbeidslyst til han dagen før sin 61 års dag plutselig gikk bort.

Alle vi som lærte Ingolf å kjenne vil minnes han som en dyktig og god kollega.

Vi lyser fred over hans minne.

VEGVESENET OG STEINALDEREN

Etter de avtaler Vegvesenet og Tromsø Museum har inngått er kontakten mellom disse to instanser nå meget god og det skulle derfor være mulig å unngå konflikter mellom vegbygging og fornminner.



Dette sier arkeolog Knut Hellskog som faktisk er for vegmann å regne. Vegvesenet i Nordland, Troms og Finnmark deler nemlig utgiftene med å ha ham i arbeid. Ordningen kom istand i 1972 og de første årene dreide det seg om et 3 måneders engasjement. Etterhvert ble det imidlertid klart at dette var altfor knapp tid — produksjonen av vegplaner økte — og arkeologene fikk i tillegg erfare — at i Nord Norge er stadig avstandene store. En utvidelse av engasjementet kom i 1977, først for 6 måneder og for tiden er en arkeolog helårsbeskjef-tiget.

Det er selvsagt lov om fornminner som er bakgrunnen for dette samarbeid mellom museum og vegvesen. Og den loven gir ikke tillatelse til å flytte, endre og langt mindre ødelegge faste fornminner. Til faste fornminner hører graver, gravhauger o.l., runeinnskrifter, bautasteiner og andre gamle minnesmerker, gamle boplasser og rester av hus

Knut Hellskog i arbeid med "spiseskje".

m.v. Så å begrave slikt i vegfyllinger er strengt forbudt.

Derfor er det nødvendig å få skikkelig kontakt med fagfolk på dette feltet på et tidlig stadium i planleggingen. Og det vi gjør er å sende alle vegplaner over til Tromsø Museum som både gjennom kartmaterialer og befaringer langs veglinja gjør seg opp en mening om det her kan foreligge noe av arkeologisk interesse. Endel områder i landsdelen er tidligere undersøkt og for disse strøk kan selvsagt arkeologen uttale seg omgående, men svært ofte må det gjøres befaringer før vegplanene slippes fri.

Og enkelte ganger kommer den planlagte linje i konflikt med fornminner, men hittil har vi kunnet ordne den saken med en liten justering av planene.

Men så hender det at både fagfolkene og vi blir oppmerksom på fornminnene først etterat anleggsarbeidene er kommet igang. Loven om fornminner pålegger oss da å stanse arbeide, søke kontakt med arkeologene slik at de kan foreta de nødvendige undersøkelsene og kanskje også utgravinger før arbeidet kan fortsette.

Det er dette som har skjedd i veglinjen som knytter seg til brua over Sørstraumen. På Nordstraumsiden ble vi forsent klar over at her ligger endel gamle tufter. For ikke å sinke anleggsdriften stilte vi 150 000 kroner til rådighet for Tromsø Museum.

Da anleggsferien startet 16. juli i år rykket derfor arkeolog Knut Hellskog inn i anleggsområdet i spissen for 12-14 medhjelpere. Brakkeleiren i Badderen ble også stilt til disposisjon og der bor de aldeles utmerket, sier Hellskog som ellers har dette å si om de utgravningene som pågår her:

— Vi skal gjennomsoke et område på minst 400 m² i disse 3 ukene mens anleggsfolkene har ferie, nå idag en drøy uke etter start er vi ferdig med om lag halvparten.

Det dreier seg om ialt 6 tufter fra steinalderen, 3-4 tusen år tilbake, og de funnene vi gjør her fletter seg forsåvidt inn i det bosettingsmønsteret som vi har registrert andre steder, både i Kvænangen og ellers i landsdelen her nord. I forbindelse med vegtraseer er det påvist noe liknende ned til Tysfjord i Nordland.

Om det har vært fast bosetting her på Nordstraumen i steinalderen, kan vi vel neppe konstatere, men vi kan nok ihvertfall anta at det var et sted de stadig og kanskje regelmessig søkte tilbake til.

Det er hovedsakelig pilespisser, skraper for skinnberedning og keramik vi har funnet. Pilespissene er fint forarbeidet og av god steinkvalitet. Også rester av flint har dukket opp og derfor antar vi at det har vært en viss handel med i tilværelsen hos disse menneskene. Asbesten i keramikken tyder ellers på at det har vært forbindelse med Finland.

Selvom vi har registrert slike tufter andre steder i Nord Troms er disse de første vi har graver ut.



Og steinalderen var like under torva!

— Kan vi risikere at slike fornminner og andre, kan forsvinne under bulldozerarbeid på veganleggene her nord. Det var såvidt vi forstår nære på denne gangen?

— Det er riktig at dette feltet holdt på å gå tapt for oss, men det er nå en meget god kontakt mellom vegvesenet og Tromsø Museum når det gjelder vegplaner. Vi blir trukket inn i planarbeidet såvidt tidlig at konflikter mellom fornminner og veglinje burde kunne unngås. Vi har forøvrig nå også bedt om å bli holdt underrettet om når nye grus- og massetak skal åpnes. I slike områder har det alltid vært lett å grave og kan derfor ha hatt en viss tiltrekking av aktiviteter i eldre tider.

— De neste oppgaver for vegvesenet?

— Vi har en sak i forbindelse med omlegging av rv. 84 ved Soløy i Lavangen som vi må undersøke nærmere. Ellers skal vi befare endel av området der fremtidige ferjefri forbindelse til Skaland kommer. En gammel grav vi har registrert ved rv. 850 mellom Refsnes og Straumen skal vegvesenet styre utenom med justering av en kurve.

— Har vi tidligere gjemt kulturminner i vegfyllingene her i Troms?

— Ikke det jeg vet.

Og det kan heller ikke noen ved vegkontoret minnes å ha hørt om.

En gang var noen gravsteder i fare på Laukøy i Nord Troms, men snuplassen som var planlagt der, ble flyttet.

NÅ KOMMER YRKESBEVIS FOR MASKINFØRERE

Vegvesenet har lenge vært opptatt av og sett det som viktig å få til en systematisk og generell opplæring av våre maskinførere. Dette med sikte på å øke tilgangen på dyktige førere, samt å bidra til tryggere arbeidsforhold for de ansatte.

Statens Vegvesen, Maskinentreprenørernes Forbund, Norsk Arbeidsmannsforbund, Norske Kommuners Sentralforbund, Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen, Entreprenørernes Landssammenslutning, Norsk bygningsarbeiderforbund og Norsk kommuneforbund inngikk i 1978 en avtale om opplæring og utstedelse av yrkesbevis for førere av dozer, gravemaskin, vegghevel, hjullaster, traktor m/graveutstyr og dupmer. Vegvesenet har nå formelt tiltrådt avtalen.

Yrkesbevis for vegvesenets maskintyper utenom avtaleordningen (f. eks. utleggere, borevogn, merke-

maskiner o.a.) vil bli vurdert nærmere når vi har fått dannet oss et bilde av behovet.

Avtalen gjelder følgende 3 førerkategorier:

- Erfarne førere med tilstrekkelig praksis.
- Førere uten tilstrekkelig praksis fra anleggsmaskiner.
- Elever fra yrkesskolens linje for anleggsmaskinførere.

Kvalifikasjonskrav til yrkesbevis.

Utstedelse av yrkesbevis vil starte med erfarne maskinførere som sen-



Vår egen maskininstruktør, Bjarne Broderstad. — Får han nye oppgaver nå?

est 1. januar 1980 har 3 år og 9 måneder praksis. Timene kan fordeles seg på maskintyper som angitt på tabellen på neste side. De må i tillegg gjennomgå et 8 timers kurs i arbeids- og transportmetoder, ergonomi, vern og sikkerhet, samt aktuelle forskrifter og bestemmelser.

Maskinførere som har *mindre* enn 3 år og 9 måneder praksis før 1. januar 1980 kan oppnå yrkesbevis som maskinfører etter at de har gjennomgått et teorikurs på 180 timer. De må videre ha arbeidet som maskinfører i 3 år og 9 måneder. Se forøvrig tabell.

Krav til yrkesbevis for anleggsmaskinførere.

	Yrkesskole + utplassering i bedrift	Bedriftsopplæring + teorikurs	
	- Grunnleggende år i mek. fag - eller sveise- og konstr. fag (eller den nye B og A linjen) - Ett år på anleggsmaskinførerlinjen - Ett utplasseringsår i bedrift	Uerfarne førere Førere med praksis mindre enn 3 år og 9 mnd. før 1.1.1980.	- Erfarne førere med praksis 3 år og 9 mnd. eller mer før 1.1. 1980.
Dozer Gravemask. Veghøvel Hjullaster Traktor m/ graveutstyr Dumper	500 timer 500 - 500 - 500 - 200 - 200 -	750 timer 750 - 750 - 750 - 300 - 300 -	750 timer 750 - 750 - 750 - 300 - 300 -
	Eleven må kunne dokumentere 1 500 timer maskinpraksis og ett år i bedrift før utstedelse av yrkesbevis. Full praksis på 3 eller flere maskiner, hvorav 2 «hovedmaskiner» gir yrkesbevis på ovennevnte 6 avtalemaskiner.	Må ha 180 timers kurs i maskinteknikk, arbeids- og transportmetoder, ergonomi, vern og sikkerhet, driftskalkyler, geoteknikk, aktuelle forskrifter og bestemmelser.	Må ha 8 timers kurs i arbeids- og transportmetoder, ergonomi, vern og sikkerhet, aktuelle forskrifter og bestemmelser.
		Nødvendig praksis på 2 «hovedmaskiner» (2x750 timer) reduserer timekravet til de øvrige maskiner med 50%.	

Elever med yrkesskoleeksamen på maskinførerlinjen kan få yrkesbevis etter å ha skaffet seg praksis ute i driften, se tabell.

Vegvesenet vil i løpet av høsten starte registreringen av praksis hos interesserte maskinførere. Vi vil i et eget rundskriv til de impliserte orientere om hvordan den enkelte skal forholde seg for å få registrert sin praksis.

Det vil videre bli orientert om tid og sted for teorikursene. 8 timers kurset beregnes å foreligge i løpet av høsten 1979, mens 180 timers kurset vil være klart over nyttår. Kursopplegg for vegvesenets andre maskintyper vil bli vurdert senere.

NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

Vegkontoret
Tiltredelser:

Avdelingsingeniør Anton Bævre er tiltrådt på planavdelingens bruseksjon.

Ingeniør Rolf Andreassen er tiltrådt ved planavdelingens trafikkseksjon og tegneassistent Helen Bertheussen er ansatt som vikar ved samme avdeling.

Ingeniør Olav Jørgensen er også tiltrådt som ingeniør (vikar) ved trafikkseksjonen.

Kristian Strøm tiltrer som jordskifte-tekner ved Seksjon for grunnerverv.

Avdelingsingeniør Eilif Mathisen tiltrer 1/8 ved anleggsavdelingen etter 2 års engasjement i Vegdirektoratet.

Arild Johansen tiltrer som administrasjonssjef 20/8 og nåværende administrasjonssjef Einar Skagen vil gå over i stillingen som juridisk saksbehandler.

Fratredelse:

Jordskiftetekner Norvald Kulild fratradte stillingen 31/7-79.

Utdannelses-permisjoner:

Ingeniør Jostein Rinbø har 2 års permisjon fra 23/7 d.å.

Tegneassistent Johnni Håndstad har 1 års permisjon fra 13/8.

Likeså har kontorassistene, Kirsti Stokmo og Geir Berger 1 års permisjon fra 28/8-79.

Budet vårt, Grethe Johnsen, har 1 års permisjon fra august måned.

Utedriften.

I anleggsavdelingen flytter oppsynsmann Arnulf Høyvåg til anleggsområde 1 i Harstad etter anleggsferien.

Samtidig overtar oppsynsmann Petter Nilsen anleggsområde 8 (Balsfjord) i tillegg til arbeidet i anleggsområde 11 (Storfjord og Lyngen).

I vedlikeholdsavdelingen forbereder man nå flytting av vegmesterkontoret for område 5 fra Storsteinnes til Nordkjosbotn.

Tiltredelse:

Margoth Thomassen er ansatt som kokk, foreløpig ved brakkeleiren i Badderer.

Utdannelsespermisjoner:

I anleggsdriften har følgende permisjoner fra skoleårets begynnelse: Roald Svendsen, Brøstadbotn 1 år
Magne Angell, Finnfjordbotn 2 år
Toralf Bergseth, Sjøvegan 1 år
Oppsynsm.ass. Trond Fosshaug, Harstad 1 år.

Fratredelse med pensjon:

Ival S. Johansen, Moen i Målselv 1/8
Olav M. Jensen, Olderdalen 1/8
Helge Lundberg, Storsteinnes 1/8
Asbjørn Hansen, Tromsdalen 1/9
Leif Nilsen, Bogen i Kvæfjord 31/7
Hans Myrslett, Reinstad 1/8

ET FORBEDRET VEGNETT VIL GI DRIVSTOFFBESPARELSE

Modernisering av vegnettet slik at det blir lettere og tryggere fremkommelig, vil — når vi ser på den totale trafikk — gi utslag i en besparelse på drivstoffbruket. Dette sier vegsjef Herleiv Solberg i en kommentar til sentral anmodning om energisparing i etaten.

Olje- og energidepartementet har i den senere tid gjennom massemedia rettet en henstilling til det norske folk, enkeltpersoner, bedrifter og offentlig forvaltning, om frivillig å redusere 5 prosent av sitt forbruk av oljeprodukter. Statens vegvesen er en relativt stor forbruker av slike produkter og føler av den grunn en spesiell forpliktelse til å se seg om etter sparemuligheter. En reduksjon på 5 prosent burde kunne være et oppnåelig mål.

Vegdirektoratet har i rundskriv bedt vegsjefen selv vurdere hvilke muligheter det er for å spare olje og peker på disse tiltakene som kan føre til besparelser uten at det vil gå nevneverdig ut over driften.

- Alle motorer må justeres korrekt (pumper, dyser, forgassere, ventiler, tenning)
- Unødig tomgangskjøring av motorer må opphøre.
- Det henstilles til alle førere av kjøretøyer at det kjøres med omtanke, holdes moderat og jevn hastighet slik at unødig bremsing og akselerasjon unngås.
- Oppsamling og salg av spillolje må intensiveres.

- Temperaturen i bygningene kan senkes noen grader. Temperaturen kan senkes ytterligere utenom arbeidstiden. Det må vurderes om fyringsanlegg kan slås av om natten.
- Arbeidstakerne må samordne transport til og fra arbeidsstedet. Der det er mulig, settes opp arbeidsruter som kan ta med mange, mann. Hjemkjøring av lastebiler må unngås der det ikke er nødvendig av beredskaps-hensyn. Muligheten for bedre koordinering av tjenestereiser vurderes.

Vegdirektoratet oppfordrer hele etaten i fellesskap til å gå inn for å bruke de reduksjonsmuligheter i oljeforbruket som finnes — da vil også resultatet bli best. Den enkelte arbeidstaker vil ha sin del av sparemuligheter i tillegg til det som her er nevnt. Vegsjefene blir bedt om å påse at appellen om sparing og konkrete spareråd når ut til den enkelte ansatte i den grad dette finnes nødvendig.

— Og, vegsjef Herleiv Solberg, vi vil kanskje også lokalt gå ut med en sterk oppfordring til å spare olje?



Gode vegdekker gir oljebesparelse. Her fornyes asfalten på E 78.

— Vi arbeider nå med et spareprogram og det vil bli sendt ut med det første. Og jeg vil allerede her og nå peke på et par forhold som vi bør komme til livs snarest og uten problemer. Vi må unngå tomgangskjøring på maskineriet både når det gjelder biler og maskiner og vi må bli flinkere å utnytte VHF-sambandet slik at vi kan samordne transportene bedre.

— Til legging av faste vegdekker går det jo med atskillig olje, kan det komme på tale å dempe aktiviteten på dette feltet?

— Det vil være høyst urimelig om vi her i Troms skulle falle som offer for oljesparingen innenfor dette feltet. Troms er et av de fylkene som har dårligst utgangspunkt når det gjelder svarte dekker, vi har ikke bare lite slike dekker, men vi har også tynne. Jeg ville tro at en forsering av dekkeleggingen ville gi større besparelse når vi ser hele trafikkbildet under ett i årene fremover.

— Kan målene i den langtidsplanen som vi nå har arbeidet med en stund, komme i fare med et redusert oljeforbruk?

— Hvis det blir direkte knapphet på olje — ja, men da skulle jeg anta at også trafikken synker. Og synker trafikken, vil en rekke oppgaver ikke bli så påkrevende som før — kanskje når vi igjen de problemene vi idag strir med, f.eks. i trafikksikkerhetsarbeidet.

Men blir situasjonen ikke nevneverdig verre enn i dag, da har vi nok muligheten til å følge programmet. Og ettersom 2/3 av de påtenkte investeringer både på riks- og fylkesvegvesiden i årene 1982-85 og 1986-89 vil gå til å bedre det eksisterende vegnett, vil samfunnet i dette kunne hente oljebesparelser. Vi får nemlig mindre kjøremotstand og vi får hevet akseltrykket slik at vi kan transportere mere i færre antall turer.

— Og det er kanskje på transport-siden vi kan gjøre noe hos oss sjølv for drivstoffsparing i dag også?

— En enkeltundersøkelse viste at vi ved å nytte lastebil med tilhenger i massetransport kan spare opptil 40% pr. kbm last og mil. Dette bør vi derfor absolutt være våken for i disse tider.

HVA GJØR DU NÅ — PENSJONIST?

Så lenge det er morro og helsa holder, skal jeg fortsette med campingplassen, sier Hilbert Sandnes (74) som synes arbeidet her er fint tidsfordriv for en pensjonist.

Hilbert Sandnes i Straumfjord i Nordreisa — kjent skikkelse for mange i nordfylket i den tiden han drev som vegvokter i dette området. Hilbert har lang tid bak seg i vegvesenet — var med før motoralderen gjorde sitt inntog i etaten og har sett hele den maskinelle utvikling på nært hold.

I 1972 gikk han av med pensjon, men hadde allerede da sammen med sin kone, Anna, forberedt seg godt til pensjonisttilværelsen.

Endel av eiendommen lå ypperlig tilrette for campingturister og allerede for 20 år siden begynte han i det små. Nå kan vi ikke unngå å legge merke til «Sandnes Camping» og omsider fikk vi høve til å stikke innom for en prat.

Vi fant han i full sving med oppussing av vaskerommet på campingplassen.

— I den tid jeg var i vegvesenet drev vi et småbruk også, men det har vi sluttet med.

Campingplassen derimot har vi nå hatt i 20 år og den har vi ingen planer om å skille oss av med enda.

Opptakten til det hele var at folk likevel slo leir rundt omkring her, og vi begynte først med å leie ut

leirplass. Så kom Norsk Automobilforbund (NAF) inn i bildet og nå driver vi en to-stjerners campingplass. Her er 10 hytter, sanitærom og kjøkken — og kiosk da, ikke å forglemme.

De første turistene kommer allerede i mai. Tyskere og franskmenn er de første og siden går det slag i slag.

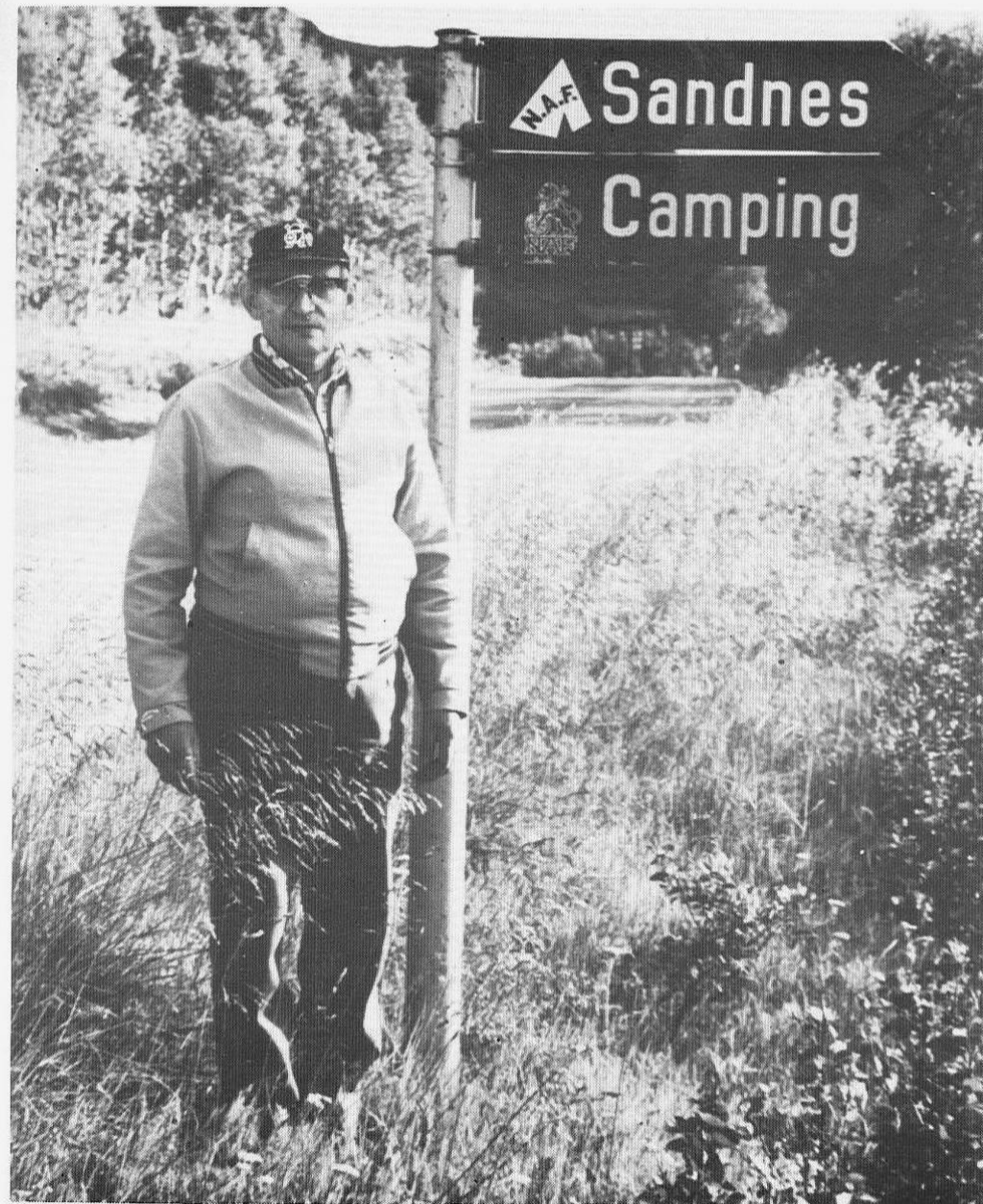
Det er jevnt belegg utover sommeren, men ikke så fullt at noen utvidelse er nødvendig.

— Blir det mye rydding etter turistene?

— Vi synes de er veldig flinke til å rydde opp etter seg, men endel arbeid blir det på oss også.

Hele sommeren er vi opptatt med dette. En annen ting er at vi kunne tenke oss til å reise litt sjøl også, men det må vi gjøre utenom sesongen. Vi har jo mange barn og barnebarn rundt omkring i landet som vi da gjerne besøker.

Fortjenesten med å drive campingplassen er ikke noe å skryte av etter dagens målestokk. Men det er ikke dette som er det vesentligste heller for oss. Vi har jo pensjonen og vi tar dette mest som en hobby. Vi treffer



så mange trivelige og fornøyde mennesker og det er dette om driver oss til å fortsette.

Det eneste er at vi kan for lite språk.

Nå snakker jeg riktignok finsk, men jeg skulle gjerne kunne noe mer, sier Hilbert Sandnes som skal holde på med dette så lenge det er morro.

AVSKJED MED VEGMESTRE



DET ÅRLIGE KONTAKTMØTE

vil i år som tidligere bli arrangert i Bardu.

Tidspunktet er fastsatt til 5. og 6. desember. Det vil også i år bli lagt vekt på plenumssamlinger.

Vi ber derfor om at de forslag til emner som sendes inn har videst mulig interesse.

Forslagene må være kommet inn til vegkontoret innen 1. oktober 1979.

To av våre vegmestere, Asbjørn Hansen og Helge Lundberg har i sommer gått av med pensjon.

11. juli holdt vegvesenet en liten avskjedstilstelning på Vollan Gjestestue, Nordkjosbotn.

Asbjørn Hansen begynte som oppsynsmann hos oss 17/5-1962. Han hadde da 20 års tjeneste som oppsynsmann i Finnmark fylke bak seg.

Våren 1973 overtok han som vegmester i område 6, Tromsdalen.

Helge Lundberg har vært ansatt i vegvesenet i Troms fra 1938. Han var anleggsarbeider og oppsynsmann i flere år på Senja.

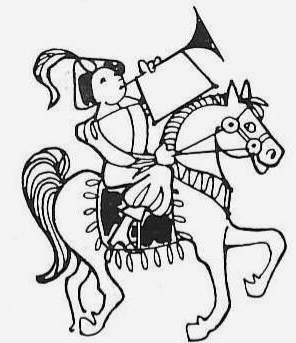
Våren 1973 begynte han som vegmester i område 5, Storsteinnes.

Oppe til venstre:

Vegsjefen overrekker gaver til Helge N. Lundberg.

nede til venstre:

til Asbjørn Hansen.



VI GRATULERER

Med 60 år

Konrad Koks, Laksvatn 1/7

Sverre Pettersen, Kvaløysletta 10/7

Peder J. Pedersen, Samuelsberg 12/8

Med 50 år

Gunnar Berntsen, Risøyveien 7, Tromsdalen 10/7

Inger Torkildsen, H. Wergelandsv. 20, Tromsø 28/7.

7DE SANSEN FOR 1980 SKAL NÅ REVIDERES

Er det noe du savner i den eller er det noe du mener bør endres — gi LOYD LAURITSEN, vegkontoret vink herom og innen 1. september d.å. (helst før).

Grunnboringer og materialanalyser er den viktigste landevinning i vegvesenet siden bulldozeren gjorde sitt inntok i vegvesenet, skal en vegmann ha sagt. Og en landevinning må det jo være å kunne bygge veger med tilfredstillende bæreevne og uten oppløsningstendenser når snøsmeltingen tar til om våren.

Seksjonen begynte sitt virke i 1972 og ble den gang kalt for Geoteknisk seksjon. Etterhvert fant man ut at dette navnet ikke var helt dekkende — og seksjonen ble hetende laboratorieseksjonen.

I årsmeldingen for 1978 kan vi lese at det til laboratorievirksomheten i vårt fylke har medgått 1,95 millioner kroner det siste året. Seksjonen har ingen direkte forvaltningsmessige oppgaver, men står de øvrige avdelinger bi ved planlegging og prosjektering. Seksjonen er direkte underlagt driftssjefen.

Den rivende utviklingen som har skjedd har også satt sine spor innen vegbygging. Veger og bruer blir bygd der det før var utenkelig. Teknikken har gjort en helt annen linjeføring mulig, men stiller større krav til kunnskaper om grunnforhold og materialer. Derfor ble da også spesialseksjoner til å ta seg av dette opprettet rundt om i landet. Her var Troms et foregangsfylke i så måte. Våren 1972 forlot Erik Johannessen vedlikeholdsavdelingen og tok fatt som geoteknisk saksbehandler og leder av grunnboring- og laboratorievirksomheten.

Laboratoriet i Nordkjosbotn.

Vi var i den heldige stilling at vi nettopp hadde fått et moderne og velutstyrt veglaboratorium. I forbindelse med oppføring av sentralverkstedet i Nordkjosbotn sto også laboratoriet ferdig i 1971. Laboratoriet med sitt utstyr ligger blant de fremste i landsmålestokk. Her kan stort sett alle prøver analyseres. Tidligere ble grunnprøver o.l. sendt til Vegdirektoratet for analysering. I dag finner vi tre faste laboranter her — med Einar Larsen i spissen som formann. Og her utføres alle vanlige analyser av fjell, grus, sand, silt, leire, myr, vegdekker og andre veg- og brubyggingsmaterialer. Laboratoriet administreres av laboratorieseksjonen.

Grunnboringer.

Også før seksjonen som sådan ble opprettet, hadde vi en stab erfarne grunnborere i fylket. Almar Kaino var i 1960 i Vegdirektoratet en tid og fikk spesialopplæring for grunnboringer. I dag har vi 7 grunnborere og 2 oppsynsmenn i virksomhet.



“Innestaben”, bak fra venstre Åsmund Skogstad, Else Marie Olsen, Sigbjørn Brønndlund Nilsen og foran Odd Danielsen og seksjonslederen Erik Johannessen.

Disse har delt arbeidsoppdragene slik at Kaino og gjengen hans stort sett driver i midt- og nordfylket, mens Stensaker & Co. jobber i sørfylket. Disse grunnboringsgjengene har også i dag en tøff og strevsom jobb med mye flakking med tungt utstyr og ofte i jomfruelig terreng.

Kontorseksjonen.

Inne på vegkontoret teller staben i dag 5 personer med overingeniør Erik Johannessen som leder av seksjonen.

Tekniker Odd Danielsen var første medhjelper til Johannessen. Etter hvert kom oppsynsmannass. Sigbjørn Nilsen, tegner Else M. Olsen og avd. ing. Åsmund Skogstad med i teamet.

Å gå i detaljer hva hver enkelt av disse stiller med til daglig gjør vi ikke, men Erik Johannessen, hva driver dere egentlig med?

— Da vi startet opp var seksjonen underlagt planavdelingen. Det var — og er vel kanskje i dag også fra denne avdeling de største arbeidsoppdrag kommer.

Når utkast for alternative planer foreligger setter vi igang. Planavdelingen kan f. eks. ha påført sine punkter hvor de kan tenke seg undersøkelser, men det endelige detaljerte boreprogram setter vi opp. Markarbeidet utføres av grunnborene.

Før grunnboringene settes igang må tillatelse innhentes av grunneierne. Dette byr normalt ikke på problemer. Grunneierne er også interesserte i resultatene.

Av de forskjellige typer markarbeider som utføres kan nevnes: Sonderende boringer — gir oss grov beskjed om materialtyper i grunnen og deres relative fasthet. Disse boringene føres ofte til fjell slik at fjelldybder kartlegges.

Prøvehentende boringer — medfører at prøver av grunnmaterialene



Sigbjørn Brønnlund Nilsen i arbeid med asfaltkontroll.

hentes opp fra forskjellige dyp. Disse prøver blir derpå analysert på vårt laboratorium i Nordkjosbotn. På bakgrunn av den kjennskap til grunnforholdene som vi etter disse boringer/analyser har ervervet oss, blir forskjellige geotekniske problemer som f.eks. stabilitet og setninger vurdert.

Resultatene blir derpå presentert for oppdragsgiverne i rapport eller notats form. På denne måten kommer vi med våre anbefalinger til plan- og driftsavdelingene vedrørende fundamentering og bygging av bruer og ferjeleier samt vegfyllinger og skjæringer.

Alle resultater/rapporter som angår riksveger sendes med kopi til veglaboratoriet i Oslo. Vi har forøvrig et godt samarbeid med Vegdirektoratet og tar kontakt om vi ønsker hjelp til noe.

Det synes forresten som om vi kan forvente en større økning av oppdragsmengden vedrørende kvalitetskontroll for driften, både anleggsdrift og dekkelegging. Forutsetningen er hurtigere og oftere kontroll av masser og vi vil på denne måten sterkere kunne bidra til at arbeidet blir best mulig utført.

Derfor har vi også tatt initiativ til oppføring av enklere laboratoriebrakker i nærheten av de største anleggene. Brakker med utstyr er satt opp på Finnsnes, Setermoen og i Harstad. Her tas for det meste sikteprøver av grusmasser. Ut av dette er korngradering og telefarligheten det viktigste å få analysert. Opplæring er gitt til en del anleggsfolk og oppsynsmenn, sier Johannessen.

Kartotek over materialforekomster.

Nærmere 300 materialforekomster er registrert i fylket og så godt som alle er analysert. Grundigere prøvetaking og kartlegging gjøres av grunnborene, mens de mest benyttede forekomster må tas prøver av flere ganger i sesongen. Dette gir endel reisevirksomhet også for de inne på kontoret. Kartotek over materialforekomster blir ført kommunervis og analyser og rapporter blir ajourført etter hvert.

Bæreevnerregister over alle riksveger i fylket.

er opprettet og holdes ajour av seksjonen. Hovedarbeidet med registrering ble foretatt i 1976/77 og alle mann var da i aksjon med dette. Prøvetaking skjer for hver 500 m og for hver 50 m foretas nedbøyningsmåling. Ut fra dette beregnes det tilrådelige akseltrykk, vår- og sommerbæreevne.

Registreringene gir grunnlaget for vurdering av teleløsningsrestriksjonene hvert år.

Snøskredundersøkelser.

Seksjonen lokaliserer også områder med snøskredfarer. Ved planlegging av nye vegtraséer er dette nødvendig. I den senere tid har vi hatt undersøkelser igang på Senja, bl.a. med Kaperdalsvegen og veg til Husøy. Dette gjøres i samarbeid med snøskred eksperter og NGI. Ved vurderinger av tunnelprosjekter er seksjonen også faglig kontaktledd mellom Veglaboratoriet og geologiske konsulenter.

Administrasjonssjef Einar Skagen «trapper ned» og går i disse dager over i stilling som juridisk saksbehandler. Som hans etterfølger tiltrer som vi tidligere har nevnt; administrasjonssjefen i Finnmark vegvesen; Arild H. Johansen. Johansen er Tromsømann - 53 år. Etter juridisk embetseksamen i 1949 har han arbeidet som dommerfullmektig, advokatfullmektig, og fra 1956 til 1966 i skattevesenet. Så ble det vegvesenet og har siden vært kontorsjef og som det senere ble, administrasjonssjef ved vegkontoret i Finnmark.

Vi kan nå ønske Arild H. Johansen velkommen til Troms og «Vegstikka» er på pletten og spør:

— Var det noe spesielt som trakk til vegvesenet da du forlot skattevesenet etter 10 år?

— I motsetning til skattevesenet hvor jobben var å «tyne» mest mulig skatt og avgifter ut av folk, ga jobben i vegvesenet muligheter til å bruke penger og se praktiske resultater av etatens virksomhet.

Stillingen som kontorsjef var attraktiv i seg selv med interessant administrative og juridiske oppgaver.

— Og har forventningene slått til?

— Forutsetningene er oppfylte og spesielt vil jeg fremheve det gode miljø og samarbeid jeg har møtt og arbeidet under i etaten.

— Hva overrasket deg mest?

— Den relative pengeriklighet også på de administrative områder overrasket meg som kom fra et nokså snevert miljø. En overraskelse var også opplegget for ekspansjon i bemanning og budsjett forøvrig. Jeg nevner personalprognosen fra 1969

som la opp til en tredobling av funksjonærtallet ved vegkontorene fra 1968 til 1989.

— Spesielle problemer du møtte eller skal vi si — hva synes du krevde størst oppmerksomhet?

— Personalspørsmålene har for meg stått som meget viktig og jeg har også personlig viet arbeidet på dette felt stor oppmerksomhet.

Ellers har kontorplassen og hus-spørsmål fremskaffet de fleste grå hår.

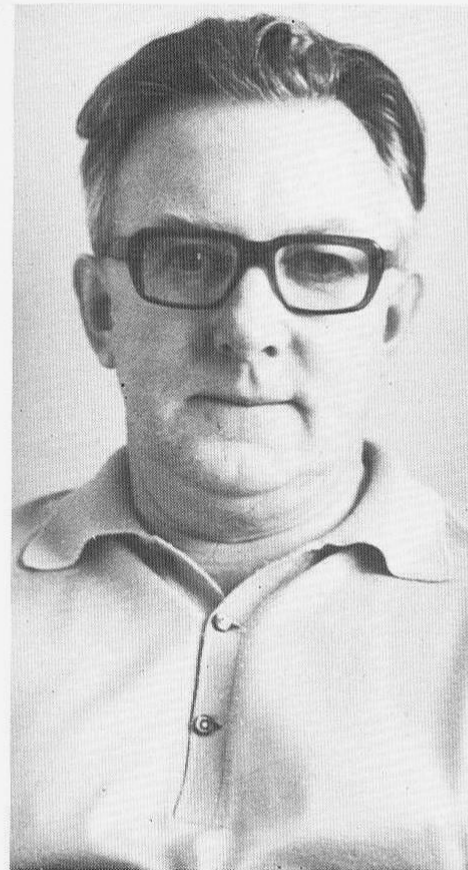
— Hvordan ser du på organisasjonsmønsteret i etaten?

— I hovedtrekkene er organisasjonsmønsteret godt brukbart. Det står nok mere på oss selv om organisasjonen er effektiv eller ikke.

— Har du «innenfra» kunnet danne deg et bilde hvordan byråkratiet hos oss fungerer?

— Byråkrati er et belastet begrep og oppfattes vel ofte som sjefsvelde hvor avgjørelser treffes utelukkende på toppsjefsplan.

Myndighetsområde for Vegdirektoratet og vegsjef er fastlagt i



Arild H. Johansen.

regulverket. Det har skjedd en utvikling i den senere tid hvor myndighet er delegert vegsjefen. En utvikling som bør fortsette. Om vi har vært flinke nok til å delegere myndighet nedover i organisasjonen på lokalt plan er vel et spørsmål. Det varierer nok noe fra det ene fylket til det andre. Det kan nok gjøres noe mere for å avklare myndighetsområde på de enkelte trinn i organisasjonen.

Vegvesenet har så mange forskjellige oppgaver fordelt utover fylket at det er ubetinget nødvendig med

desentraliserte avgjørelser. Samarbeidsformene er av vesentlig betydning.

— Er det rutiner som med fordel kunne vært oppmyket eller endret, kanskje overlevd seg sjøl?

— På enkelte områder kan man nok oppnå forenklinger. Men jeg føler ikke at problemet er stort. Det er verre med stadig endringer i opplegg og rutiner og korte frister for utredninger og besvarelser.

— Hvordan ser du på vegvesenet idag og hvordan synes du vegvesenet fungerer vis a vis arbeidsmiljøloven?

— Vegvesenet er en åpen og utadvent etat med svær kontaktflate til trafikkantene og naboer langs riks- og fylkesveger. Vegvesenet er i dag en god og sikker arbeidsplass med de beste muligheter til å skape trivsel og arbeidsglede.

Vi var kommet langt i vegvesenet på miljøsidan før arbeidsmiljøloven trådte i kraft. Det bør ikke medføre vesentlige vanskeligheter å gjennomføre lovens regler og intensjoner innen etaten.

— Tanker om POU?

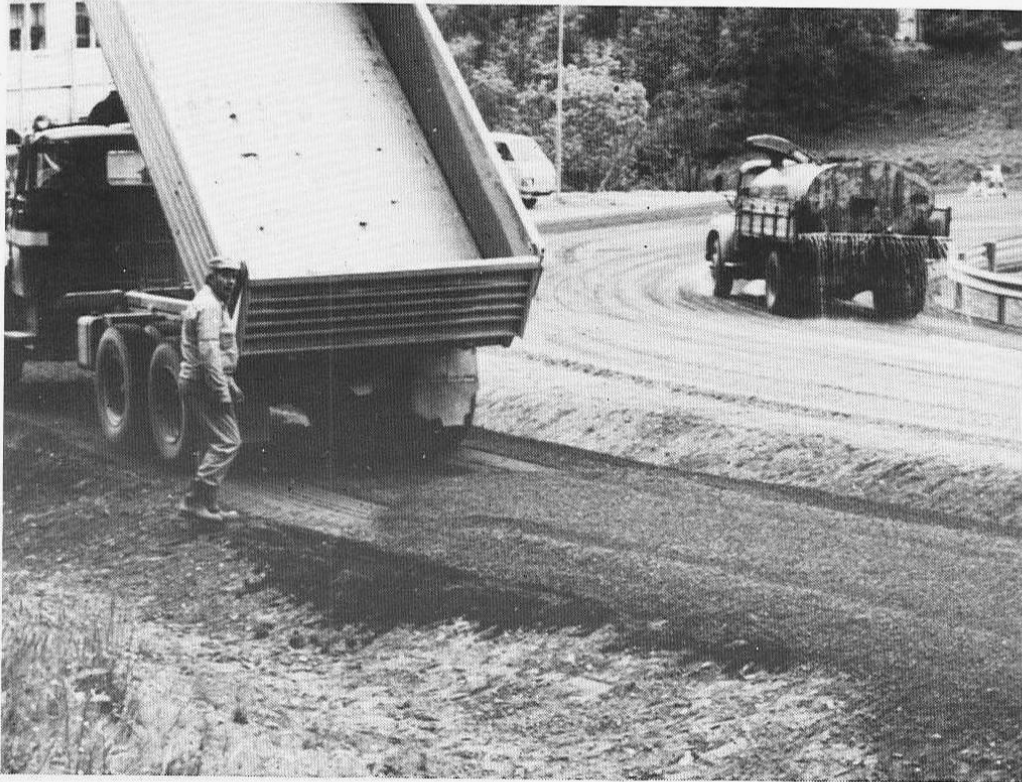
— Det vil alltid være riktig å ha oppmerksomheten rettet mot personal- og organisasjonsspørsmål.

Det organiserte arbeidet med POU, må tilpasses forholdene og behovene innen den enkelte administrasjon. Her bør den lokale vurdering komme sterkt inn i bildet.

— Er det noe spesielt som ligger deg på hjertet nå i starten?

— Det er vel ikke så stor forskjell i oppgavene for en administrasjonssjef i Finnmark og i Troms. Jobben går ut på å være leder av administrasjonsavdeling og ivareta de oppgaver avdelingen er tillagt.

RV. 86 OG TRAFIKKSIKKERHET



Fra Finnfjordbotn – det bygges gang- og sykkelveg samtidig med ny veg ellers.

Striden om Rv. 86 inn til Finnsnes kan ennå sjå ut til å ha ei framtid. Diskusjonen som har dukka opp i sommer har i særleg grad kopla trafikksikkerhet inn, og det er som kjent eit tema med mange innfallsvinklar.

Medan desse diskusjonane går vidare så registrere vi at andre deler

av rv. 86 får sin part av trafikksikkerhetsmidlane. På den mindre omstridte parsellen mellom Sørreisa og Finnfjordbotn er det i år to miljøtiltak på programmet.

I Sørreisa er det no klart for framhald av gang- og sykkelvegane som vart

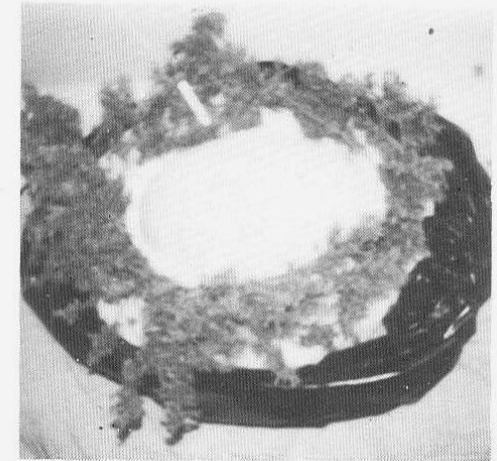
bygd i 1977. I år står strekninga frå sentrum og fram til Nordgårdkrysset for tur, ei byggelengde på 940 m. Gangvegen vil gi tilknytting mellom sentrum og ei eldre riksvegsløyfe som i dag tenar som samleveg til eit jordbruks- og boligområde. For tida har også kommunen i gang opparbeiding for ei utvida boligbygging i området.

Anleggsteknisk skulle denne vegen neppe by på dei store problema. Til å vera gang- og sykkelveg er det forholdsvis lite av flytte- og omlagingsarbeid, massane er bra konstruert og med kort avstand til sidetak. Grunnervet har i skrivande stund ein «missing-link», men med dette forbeholde reknar vi med å ha planeringa klar i haust. Dekkelegging og fullføring følger i 1980.

I Finnfjordbotn vart 2 km gang- og sykkelveg dekkelagt før ferien. Her har det vore eit vesentleg større arbeid i form av fjellsprenning, ledningsomleggingar, lukka drenering, flytting av garasjar og endåtil eit bolighus som måtte vika for dei mjuke trafikantane. I sum har dette medverka til at gangvegen kostar ca. 1000 kr. pr. m. Prosjektet hadde neppe vorte realisert om det ikke var for samkøyringa med riksvegutbetringa. Arbeidet har gått parallellt og har gitt gevinstar med omsyn på massedisponering, drenering, kompletteringsarbeid m.v.

Deler av gang- og sykkelvegen er åpen for motorkøyretøy fram til eigedomar i området. M.a. gjeld dette eit parti der den gamle riksvegen no har status som gangog sykkelveg. Dette gir samtidig ei viss sanering av avkøyrslar og har etter det vi kjenner til fungert bra.

DRØVELEGG, ELLER HVA?



Egget med rede ble funnet i ett av kokkerommene i brakkeleiren på Svanelvplass.

Rede lå i senga flere døgn uten at det kom noen ting ut av et.

Og nå lurar vi på om det er et «drøvelegg» - vi lar spørsmålet gå vidare.

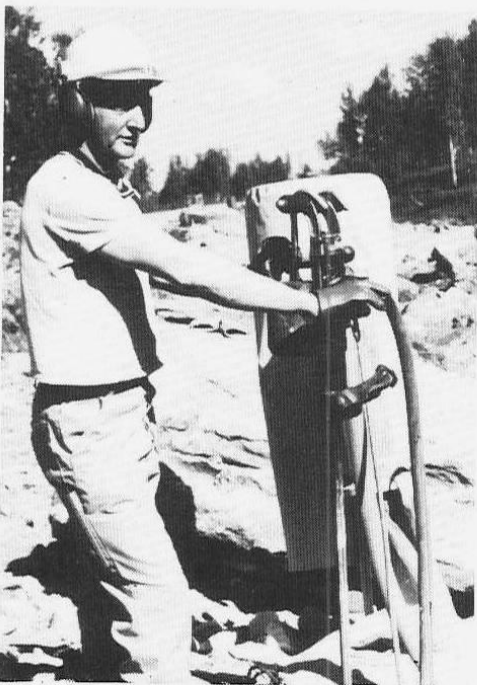
Hilsen Kaper Dal.

Bruk bil- beltet



Utbedringen av denne 13 km lange vegstrekningen på Rv. 860 i Tranøy kommune er blitt en god del forsinket. Det har vært delte meninger om linjevalget gjennom Vesterfjell grendesamfunn. Saken måtte avgjøres av samferdseldepartementet, og det endelige vedtak foreligger nå. Det er gitt klarsignal for alt. B på parsell Storevann-Øverbotn.

Likevel - detaljplaner må utarbeides og anleggsstart kan ikke ventes før i 1981. Denne ca. 5 km lange strekning vil gi helt ny riksveg. Derimot er deler av Lillevassmyr-Kampevoll avsluttet. Parsell Øverbotn-Kampevoll ble ferdig i 1977.



Aksel Jensen med boremaskinen.

Denne strekningen på ca. 4,5 km har også fått fast dekke.

Og i disse dager står Lillevassmyr-Storevann klar for dekkelegging - en strekning på ca. 4 km.

Formann på anlegget, Aksel Jensen, forteller at oppstart skjedde i september ifjor og 4-5 mann har konstant vært i arbeid og i den senere tid har mannskapsstyrken øket. 5 innleide maskiner har også vært i drift. På grunn av en god del omlegging har det vært mye sprengningsarbeid og store fyllinger. Han sier:

— Vi regner med en gjennomsnittsskjæring på 3 m. En av vanskelighetene her har vært det myrlendte terrenget. Enkelte myrstrekninger har vi grøfta for å få vannet bort. Det er brukt endel fjellmasser til underlag. Ellers har vi benyttet masser fra Straumsbotn og Sandbakken.

På en 40 meters veglengde måtte det f.eks. 4-5 tusen m³ masser til. Veggen blir endel kortere nå. En omlegging på 1,5 km korter riksvegen ned til det halve. Standarden er vegklasse II E, dvs. 6 m totalbredde og dimensjonerende hastighet på 60 km/t er lagt til grunn, sier Aksel Jensen.

Når vi i 1981 avslutter de pågående arbeider på riksveg 6 i Kvænangen vil hele stamvegen gjennom Troms fylke ha fast dekke. Det dreier seg om utbedringer av ialt 33 km veg mellom Sekkemo og Finnmark gr. og før sommersesongen er over regner vi med at nærmere 20 km av denne strekningen har fått fast vegdekke.

Vi har jo tidligere fått en merkbar «ansiktsløfting» av rv. 6 fram til Karvik ved Sørstraumen og fra 1978 har arbeidene vært konsentrert om parsellene Sekkemo-Burfjord og Burfjord-Finnmark grense.

Nyvegen vil stort sett ha samme linjeføring som tidligere. Men de største kurver og bakketopper vil bli rettet ut. Og med en vegbredde på 6 meter vil forskjellen være merkbar.

I Kvænangen har det ikke vært foretatt større utbedringsarbeider tidligere. Riktignok gikk det etter siste krig endel gjenreisningsarbeider — disse var imidlertid hovedsaklig oppbygging av bruene. Unntaket var omlegging av en parsell mellom Alteidet-fylkesgrensen.

Og nettopp her finner vi en av de første vegene som er bygget for offentlige midler her i fylket og «Vei over Alteidet» som anlegget het dengang, er det første anlegget som har vært gjenstand for formell avlevering med protokollførsel og det skjedde 23. august 1878. Vi kan i denne protokollen bl.a. lese:

«Ved Veianlægget fandt man under Befaringen intet andet at anmærke

end at Ordføreren og Repräsentantene fra Kvænangen udtalte Ønske om --- **at en fremspringende Kant af en stor Sten, kaldet Smedjeste-
stenen ved samme Bro, maatte blive bortminered da den fremspringende Kant generer ved Framkjørsel av større Baade.»**

Landevegen mellom Langfjordbotn og Alteidet var nok mer å foretrekke enn å seile i allslags vær over LoppHAVET — selv om båten måtte transporteres over landjorda denne strekningen.

Anleggsbestyrer Arnulf Sørensen har dette å fortelle fra dagens anlegg:

— På den forholdsvis lange strekningen har grunneierne vist stor forståelse for vegutbedringen. Det har vært få problemer med grunnavståelser og dette har lettet arbeidet betraktelig. Riktignok må et hus i Burfjord rives, men ellers vil ikke utbedringen kreve noe offer av bebyggelsen.

Vi har i dette distriktet også hatt god tilgang på masser. Med de forholdsvis store materialforekomster i



Fra Baddereidet.

Badderer, Kåsendalen og i Burfjord har vi sluppet lang transport og arbeidet har gått greit unna.

Til nødvendig kontroll av massene har vi benyttet et lite laboratorium som kontrollingeniør Scheffte disponerer på Sørstraumen.

— foruten det som er sendt til Nordkjosbotn, da.

Oppsynsmann Agnar Hansen har i likhet med sine to assistenter Bjørnar Moen og Torstein Pettersen vært ukependlere i hele anleggs-tiden. I brakkeleiren i Badderer bor det i dag 14 mann. Her er det Marianne Isaksen som regjerer.

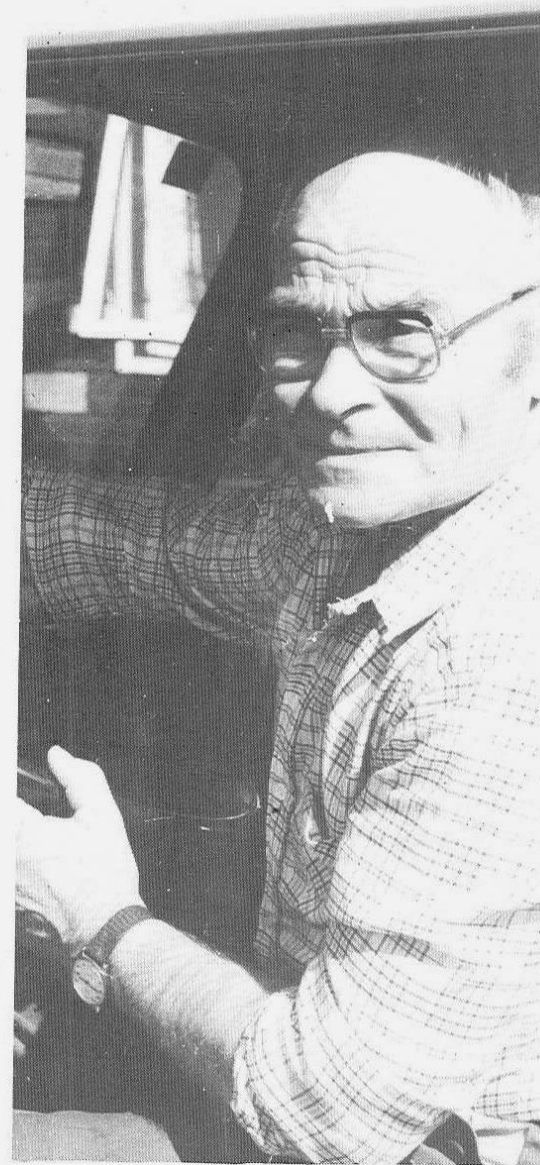
Etter ferien får hun hjelp av Margoth Thomassen som nettopp er ansatt som kokk.

I tillegg til den faste arbeidsstokken vil det etter ferien komme ytterligere 3 mann. Disse vil ta for seg oppgaven med utbedring av Smisteinan bru. Brua ligger 500 m fra fylkesgrensen og er kostnadsbe-regnet til ca. 200 tusen kroner. (Smedjestenen bru iflg. protokoll av 1878).

Anleggsvirksomheten i nordfylket vil nok i denne omgang ikke være avsluttet før i 1981.



Erling Tretten (svinger klubba) og Ivar Larsen.



Veteran på mange anlegg — Meyer Isaksen.

Vi har fått ny asfalsprøytetank til bruk for ottadekkelegging. Større og teknisk mere avansert enn den forrige samt med et tilleggs-utstyr konstruert av våre egne folk på Sentralverkstedet i Nordkjosbotn som gjør det hele enda mere effektivt og trygt.

Den nye tanken rommer 11 000 liter og dermed 3-4000 liter mere enn den vi brukte inntil i fjor. Tanken er innkjøpt fra USA og er den første som er levert hit til landet - ja, det ymtes om at den kanskje også er den første i sitt slag i hele Norden.

Denne nye tanken har vi påmontert en av våre biler og sprøyta drives nå av bilens motor. På den forrige tanken ble denne sprøyta drevet av en egen motor - en plagsom affære. Vi har altså fått et mye enklere utstyr og et som er lettere å betjene.

«Sprøytemannen» var tiltenkt en meget utsatt plass bak på vogna. Dette syntes verkstedet i Nordkjosbotn var lite miljøvennlig for operatøren der bak og de bygget straks en hytte som ble plassert der. Ikke nok med det, et viftearrangement for opparbeiding av et overtrykk i hytta hørte med til konstruksjonen. Dette for å hindre at den sjenerende oljedampen skal trenge inn. Litt barnesykdommer hadde riktignok denne nyervervelsen, men nå fungerer alt bra.



3 nye håndbøker er kommet og som før er det Loyd Lauritsen, vegkontoret som er kontaktperson for håndbøkene.

Nr. 058 - Hovedveg i Tettsted - Prioritering av lokalsamfunnet.

Mange boliger, forretninger, skoler etc. ligger idag i direkte tilknytning til en hovedveg/gjennomfartsåre. Hovedvegen fungerer da både som transportåre og adkomstveg. Disse to funksjoner stiller egentlig motstridende krav til vegutformingen.

I Vegdirektoratets publikasjon «Retningslinjer og informasjon - Revisjon av langtidsplan for Statens vegvesen, Norsk vegplan 1982 - 85 og 1986 - 89» er det beskrevet en utbyggingsstrategi hvor hensynet til adkomstfunksjonen skal veie tyngst ved valg av vegutforming (strategi c).

Dette hefte inneholder informasjon og ideer for planlegging etter denne strategi.

Nr. 059 - Driftsstatistikk for egenmaskiner

Publikasjonen omfatter to deler. Den første delen gjengir avsnittene om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskiner i «Driftsregnskap og driftsstatistikk 1978». (Håndbok - 056).

Den andre delen er et tabellavsnitt med videre utdyping av opplysningene om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskiner i 1978.

Dessuten er det tabeller med opplysninger om aldersfordelingen av maskinparken pr. 30/11 1978. Lånte maskiner er ikke med i statistikken.

Nr. 061 - Vegstatistikk

Dette er en samlet oversikt over endel av den statistikk som årlig innhentes av etaten om Vegnettet, Kjøretøyer, Veg- og ferjetrafikk, Biltilsynets virksomhet, Vegvesenets arbeidsdrift og Bevilgning og regnskap.

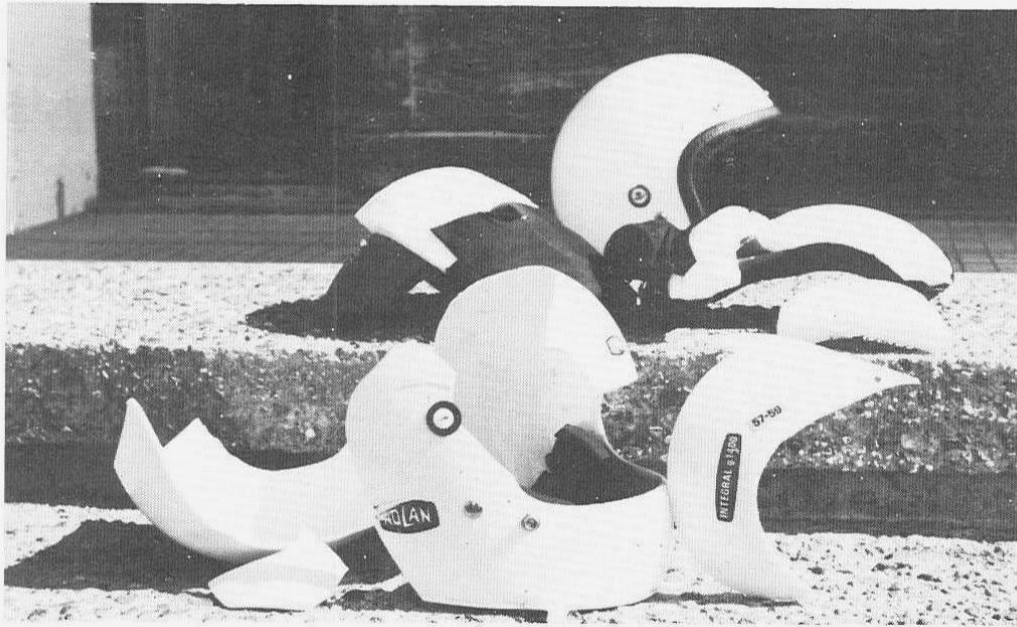
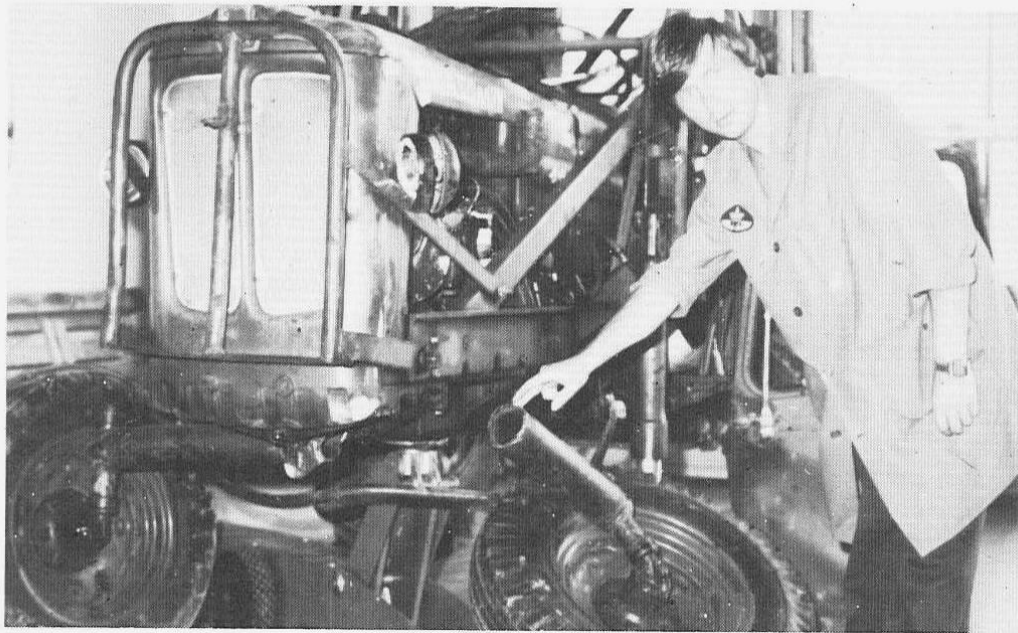
Det er gjort et utvalg etter det som det erfaringsmessig spørres mest etter, og det som antas å være av generell interesse.

Publikasjonen erstatter ikke de enkelte spesialstatistikker og spesialoppgaver som utgis av Vegdirektoratet. Det utgis egne oppgaver for kjøretøybestand, trafikktegninger, ferjedrift, lønninger, yrkesskader og regnskapsresultater.

VEGSTATISTIKK 78 samler en hel del hovedtall fra ulike statistikker og presenterer disse stort sett som oversikter på fylkesnivå.

Regnskapsstatistikken under avsnittet om bevilgning og regnskap er hentet dels fra vegvesenets eksterne regnskap og dels fra det interne driftsregnskap.

Etter hver tabell er det angitt en kilde i Vegdirektoratet hvor interesserte kan henvende seg dersom ytterligere eller mer spesifiserte opplysninger ønskes.



ETTER TRAFIKKULYKKER kommer biltilsynet inn i bildet – øverst har Tore Seternes ved stasjonen i Tromsø fått en krøllet traktor til nærmere studium og nederst restene av en motorsykelhjelmer fra en annen ulykke. Bakerst ser vi en hel hjelm av denne type.

•• VEG · SPORT ••

FOTBALL

Det er sommer og da er det for det meste fotball det dreier seg om i VEG.

Laget er kommet gjennom 1. runde i bedriftscupen med å vinne 4-0 over BAR, hva nå det står for.

I serien ligger 1. divisjonslaget vårt godt an - nr. 5 og 3 poeng etter lederlaget, men med 2 kamper mindre spilt.

Resultater hittil;

VEG	- LÆRERNE	3-2
	- POSTEN	1-1
	- POLITIET	2-1
	- TABI	1-0
	- TAXI	2-0

4. divisjonslaget har spilt 3 kamper og de endte slik:

VEG II	- POSTEN II	0-2
	- LINJEGODS	1-1
	- TELEVIMSEN	8-5

VEGCUPEN har også startet og i juni gikk innledende kamper i Alta hvor Troms beseiret Finnmark med 5-0 og Nordland med 1-0.

Dermed er Troms atter klar for sluttspillene som i år går i Lillestrøm 25/8.

Håndball.

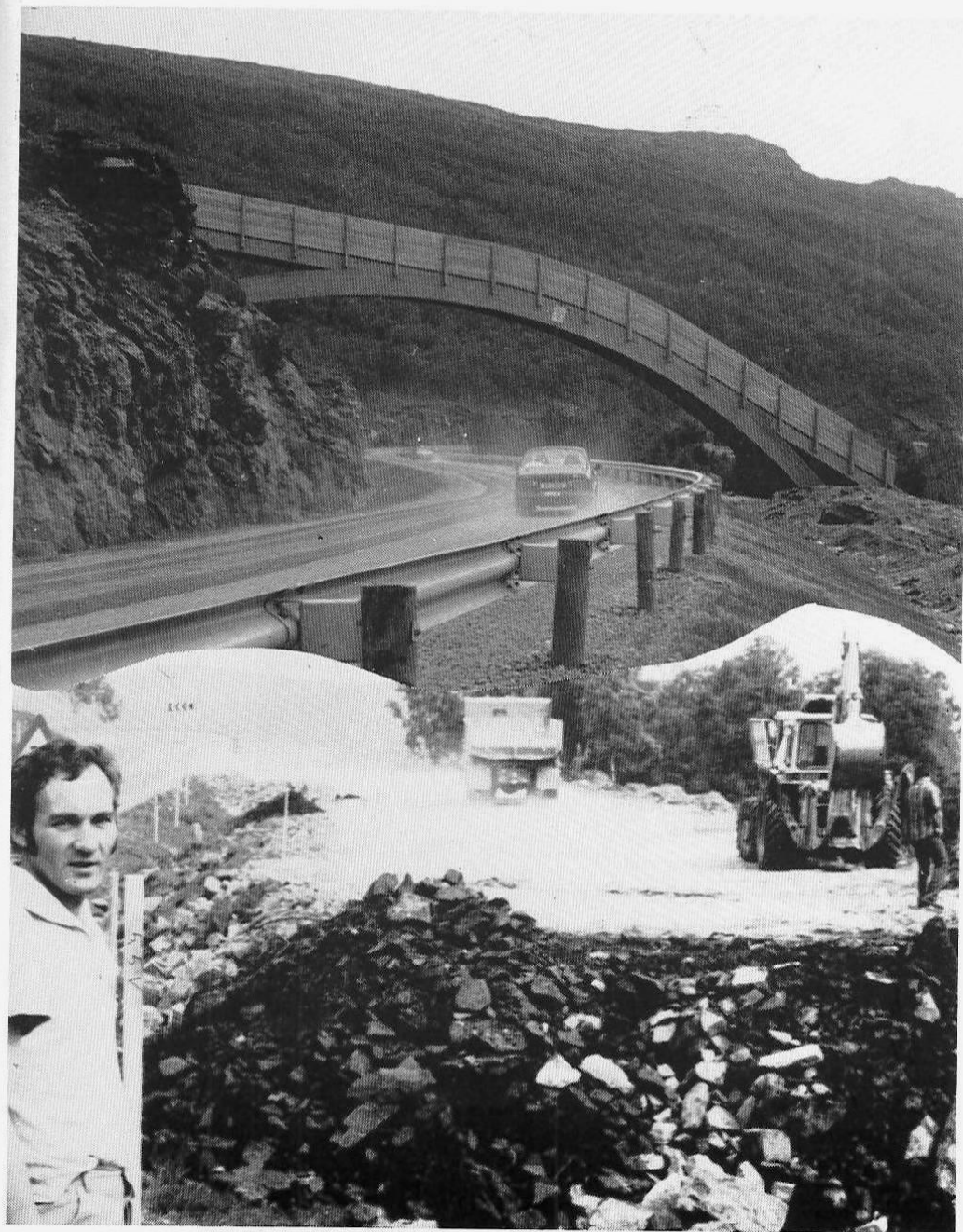
Damelaget har vært i Alta og utkjempet en dyst mot Finnmark - resultatet 1-1.



Håndball-laget i Alta: Fra v. Grethe Johnsen, Liss Lauritsen, Ann Sylvi Hansen, Anna Josefsen, Lisa Sundstrøm, Wenche Lundberg, Sollaug Ingebrigtsen og Karin Løvhaug.



Den årlige livbåtkappøing — det nyttet å forsterke laget med tidligere norgesmester i roing, Einar "Cox" Skagen, — det ble sjuende plass av 14 startende lag — stor framgang.



Øverst: Nye E6 forbi Gratangsvingen — her skiløperbro over vegen. Nederst: Det arbeides godt på rv. 861 og. Her oppsynsassistert Alf Angelsen ved en omlegging mellom Silsand og Grasmyrbotn.

Har du forslag...



Send det til:



Statens Vegvesen

Samarbeidsutvalget i Troms,
Postboks 615
9001 Tromsø