

Vegsikka



Oktober 1979 - Nr. 5 - Årg. 11



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 5 - Oktober 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:

1400 eksemplarer.

INNHOLD:

	Side
Energisparing	3
Langtidsplanen	4
De nye førerkortforskriftene	9
Kurs for veghøvelkjørere	11
Innfartsvegen til Tromsø	13
Foran ny Polfjellsesong	16
Nytt anlegg	18
Brøytestikk – nå opp med maskinell hjelp	20
Hva gjør du nå – pensjonist	23
VHF-sambandet stadig bedre	24
Vannøya – en utpost for vedlikeholdet	27
Fra kontorkrakken til vegarbeid	30
Vinterdriften reddet?	31
Da mormor var ung, var det rallare til	33
Informasjon	36
Arbeidstillatelse	39
Vi har hever tillatt aksel- trykk på 280 km riksveg	41
Nye håndbøker	42
Nytt fra administrasjon	43
100-åring blir ny	45

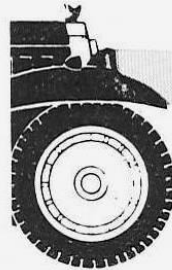
Bidragstyttere denne gang:

TEKST:

Harald Grønvoll, Bjarne Otterdal, Randulf
Kristiansen og Oddmar Eilertsen.

FOTO:

Jan Jørgensen og Harald Grønvoll.



ENERGISPARING

er fortsatt et hyperaktuelt tema og vi må kanskje innstille oss på å leve med en viss energiknapphet i årene framover.

Med litt omtanke skulle det være mulig å kunne kutte ned noe på energiforbruket uten at det går ut over arbeidsinnsatsen og resultatene. Det behøver heller ikke gi mindre trivsel på arbeidsplassene.

Vegvesenet er en stor bruker av både oljeprodukter og elektrisitet. Det går årlig med omlag 3 mill. liter oljeprodukter som koster like mange millioner kroner.

Hver prosent vi kan senke dette forbruket med, gir altså en besparelse på 30.000 kroner og med de 5 prosentene vi er oppfordret å spare, kommer vi opp i 150.000 kroner. Et beløp som er vel verdt å kunne disponere til andre formål. I tillegg kommer det vi måtte spare av elektrisk kraft.

Det er den unødige bruken av energi vi vil til livs. Tenk over det. Kanskje kan vi overføre ideene og tiltakene til vår private lille verden.

Det monner det og.

Forsiden: På Tromsømessen forsøkte vi å få publikum til å begripe alvoret i bruken av bilbelte. Per Nilsen fra vegkontoret går (sitter) i spissen, mens Einar Kronstad fra biltilsynet assisterer.

I forrige nr. av Vegstikka gikk vi gjennom kapitlet om hvordan situasjonen er idag og slik vi har mulighet til å bedømme den og være i 1982 da nåværende vegplanperiode går ut.

Det er kanskje naturlig å fortsette orienteringen om langtidsplanen med å presentere endel av det bakgrunnsmateriale som vegmyndighetene bygger på når Norsk Vegplan skal revideres og program for ny periode utarbeides. Dette finner vi i langtidsplanens kapitel 3 som er kalt - hovedpunkter i langtidsplanen.

Overordnede mål og forutsetninger

vil ved siden av problemene og behovene ha innflytelse på langtidsplanens innhold. På fylkesnivå støtter vi oss til vedtak i Troms fylkesting 1978 om fylkesplanen hvor det bl.a. sies:

«Det sentrale mål i fylket er å utvikle Troms til et fylke likeverdig med de beste utbygde fylker i landet».

Når vi i tillegg kan henvise til vår dårlige stilling i forhold til landsgjennomsnittet når det gjelder vegstandarden, er det forståelig at denne vegplanen



«Målet er å utvikle Troms til et fylke likeverdig med de best utbygde fylker i landet». Og dette oppnås bl.a. ved å øke vegstandarden. Fra dekkeleggning på rv. 851.



I "Trygghet og gode levevilkår" ligger også at det f.eks. bygges fotgjengerunderganger.

legger opp til en sterk satsing på utbedring, forsterkning og dekkeleggning av eksisterende riks- og fylkesveger.

De trange økonomiske rammer, særlig på fylkessektoren, gjør dessverre at det sentrale mål synes fjernere enn for bare ett år siden. Målet er dog det samme.

Men selv med trangere økonomi synes målet i langtidsprogrammet om et kvalitativt bedre samfunn fortsatt å være utgangspunktet for regjeringens arbeid. Av hovedpunktene i regjeringens langtidsprogram er det særlig 2 som har tilknytning til vegvesenets arbeid:

I programpunktet *Trygghet og gode levevilkår* ligger også at folk i distriktene kan føle trygghet for å komme sikkert fram på våre vegger til enhver tid uten for mye hindring av snøras, teeløsning, gjenføkné vegger eller svært dårlige grusveger.

Trafikk og miljø betyr også mye, ikke bare i byene, men også mye for våre mange små tettsteder langs våre viktigste hovedruter i Troms, — likeledes ved strøk med uheldig randbebyggelse.

I denne vegplanen er det derfor lagt opp til betydelige investeringer i slike oppgaver som nevnt foran.

Et annet punkt i regjeringens langtidsprogram er *Arbeid for alle*.

Vegvesenet er en av de største arbeidsgivere i Troms, og føler et sterkt ansvar for såvel fast ansatte som mannskaper på innleide maskiner og lastebiler.

Vegvesenet i Troms har hittil bevisst latt være å anbefale maskineiere å kjøpe/utvide maskinpark. Likevel antar vi at den nære framtid med reduserte bevilgninger kan gi problemer med beskjefligelse for maskineiere.

Klimaet her nord samt at vi holder en fast helårig arbeidsstokk, gjør det vanskelig å få fullført sommerarbeid som pussing, pynting, dekkearbeid m.m. På dette området kan det være naturlig å beskjefligé endel skoleungdom.

Det tradisjonelle ekstraordinære vinterarbeid har minsket sterkt de senere år, dels på grunn av nye maskiner, mindre fjellsprengning, og dels på grunn av at arbeidsplassene i vegvesenet er

blitt «dyre arbeidsplasser» p.g.a. stor maskininnsats.

I tider med dårlig arbeidsmarked over hele året, vil vegvesenet stille seg åpen for ekstraordinær sysselsetting også utenom 1. kvartal, og dette kan i visse tilfelle gi «billigere arbeidsplasser».

NORSK SAMFERDSELPLAN

Vi regner denne vegplanen som et vesentlig bidrag til revisjon av Norsk Samferdselsplan. Det er Samferdselskontoret som utgjør sekretariatet for revisjonen av samferdselsplanen.

Det foreliggende utkast til samferdselsplanen er ennå ikke behandlet av Stortinget. Vi siterer likevel fra utkastet:

- *Krav til minste transportstandard* bør være at man har vegsamband, eventuelt kombinert med ferje. (Vi nevner at i fylkestingets vedtak om Norsk Samferdselsplan finner vi: «I land-distriktene bør folk ha høve til tur/retur til nærmeste tettsted alle hverdager med rutegående kommunikasjoner»)
- *Veginvesteringene* har i en årrekke vært dominerende, og dette bør fortsette og gi høy prioritet.
- *Transportsubsidienes* andel av budsjettet bør søkes redusert, videre bør vekst i *administrasjonsbudsjettene* minskes ved forenkling av administrative rutiner ved delegering av avgjørelsesmyndighet og ved forenkling i lov- og forskriftsverk.
- *Vedlikeholdsbudsjettet* ønskes ikke å stige like sterkt som trafikkøkningen, men det regnes ikke med at vedlikeholdsbudsjettets andel av totalbudsjettet kan reduseres noe særlig uten at det får merkbare følger for standarden (For Troms bør innskytes at det ikke først og fremst er trafikkøkning alene som bekymrer, men de klimatiske forhold og vegenes dårlige bæreevne).
- *Investeringsbevilgningenes* størrelse vil framkomme som rest etter at forannevnte formål er dekket, og med de dårlige økonomiske utsikter er det

rimelig å anta at det blir stort gap mellom ønsker/behov på den ene side, og økonomiske muligheter for gjennomføring på den annen side. Dette må føre til nokså nøye prioritering.

TRAFIKK OG BYMILJØ

er emnet i en stortingsmelding Samferdselsdepartementet har lagt frem. Den er kanskje bedre kjent som NVP II-vegplan for byer og tettsteder. I Troms fylke omfattes kun byene Harstad og Tromsø av NVP II.

Vi antar imidlertid at de nye mulighetene for bruk av riksvegmidler som nevnte stortingsmelding legger opp til, også vil kunne gjelde andre tettsteder. Dersom Stortinget slutter seg til departementets forslag, vil vi vurdere å nytte riksvegmidler som tilskott til kommunale samleveger og adkomstveger som også kan tjene som gang- og sykkelveger i flere av tettstedene langs riksvegnettet i Troms. Med tanke på den uheldige randbebyggelse som mange steder har utviklet seg, må slike tiltak antas å ha stor trafiksikkerhetsmessig gevinst.

Vi har hittil hatt gode resultater med riksvegmidler brukt til lette for kollektivtrafikkutviklingen i Harstad og Tromsø. Foruten endel kompletterende arbeider i Tromsø i løpet av 1979/80, tas det sikte på å gjennomføre tiltak ved Tromsøbruas østre bruhode for å prioritere kollektivtrafikken. Tiltakene vil kunne dreie seg om anlegg av kollektivfelt og montering av styrte signalanlegg.

ØKONOMISKE RAMMER

De bevilgningsrammer vegplanen baserer seg på for kommende periode utgjør for anleggssiden kr 100 mill. årlig for riksveger — dette er omtrentlig det samme som for 1979.

For fylkesveganleggenes vedkommende opereres med rammer på gjennomsnittlig kr 35,6 mill. pr. år i perioden



Trafikkutviklingen er blant de komponenter som teller når vegutbyggingen skal prioriteres.

1982-85 og kr 43,3 mill. pr. år i perioden 1986-89. For 1982-85 vil det si årlige bevilgninger på nivå med budsjettene i år og neste år.

Rammene for vedlikeholdsdriften er forhøyet med 10% i forhold til inneværende periode for riksveggenes vedkommende, d.v.s. 73 mill. pr. år. For vedlikeholdet av fylkesvegene ligger rammen på 45,3 mill. kroner årlig — det er temmelig likt med dagens nivå.

UTVIKLINGEN AV KJØRETØYPARK OG TRAFIKK

Vi venter at den årlige vekst i personbilkøyparken i slutten av 1980-årene og begynnelsen av 1990-årene vil bli lavere enn idag, men Troms som resten av Nord-Norge vil likevel få en sterkere

vekst enn i landet ellers. På landsbasis vil dette føre med seg en utjevning, slik at mot slutten av vegplanperioden er nok veksten noenlunde lik i hele landet.

Mens personbiltettheten, d.v.s. antall personer pr. personbil, idag er 4,2 i Troms fylke, forventes denne å være 3,2 i 1985 og 2,55 i år 2000. Det er i sonen Bardu, Målselv og Sørreisa personbiltettheten er størst her i fylket, 3,5 idag. Tilsvarende tall for landet som helhet er beregnet til 2,95 i 1985 og 2,45 i år 2000.

Antallet av lastebiler forutsettes å øke med omlag 2,5% pr. år i hele perioden. For varebiler er vekstprognosen noe usikker, her spiller nok endringer i importavgiftene en viss rolle, likevel — en økning på 1% er nok realistisk. I perioden 1975-78 hadde fylket faktisk en

nedgang på registrerte varebiler med 6,6%.

Også antallet busser vil øke, men det antas at en vekst på 3,5% pr. år som er prognosen for landet som helhet, nok er i høyeste laget for Troms.

TRAFIKKUTVIKLINGEN

Trafikkmengden er en god rettesnor for hvilke tiltak som er nødvendige og når de skal settes iverk. Derfor driver vi stadige tellinger og forsøker oss også på å forutsi utviklingen i årene framover.

Vi viser nedenfor årsgjennsnittet i 1978 på noen av de mest trafikerte hovedparsellene på riksvegene i Troms fylke og hvordan vi tenker oss trafikken i 1982 og i 1990.



I Troms omfattes bare byene Harstad og Tromsø av NVP II. Marvin Hansen og Johan Johansen i arbeid på innfartsvegen til Harstad.

Tellepunkt	Trafikk mot	Årsdøgntrafikk biler		
		Telling 1978	Prognose 1982	Prognose 1990
E-6 Setermoen	Andselv	4.700	2.600	3.200
E-78 Fagernes	Nordkjosbotn	1.900	2.100	2.900
E-78 Fagernes	Tromsø	2.200	3.100	4.300
E-78 Tromsø bru Ø	Tromsø bru V	13.500	15.800	22.000
Rv. 83 Blomjoten	Harstad S	4.100	4.000	5.100
Rv. 86 Finnfjordbotn	Finnsnes	3.200	3.500	4.400
Rv. 855 Finnfjordbotn	Finnfjordeidet	2.400	1.700	2.100
Rv. 862 Kvaløysletta	Tromsø	2.400	1.600	2.000

Som vi kan se har endel tellinger i 1978 oversteget det vi ventet i 1982-90. Det er ikke alltid like greit å forutsi trafikk tall — det er mange faktorer som ligger bak. For rv 855 Finnfjordbotn-Finnfjordeidet har f.eks. flytting av biltilsynsstasjonen

Med dette er vi ferdige med kapitel 3 og vi har da hittil med dette kapitlet og med kapitel 2 som vi presenterte i forrige nr. forsøkt å vise endel av de faktorer som ligger bak de forslag som presenteres i vegplanen.

I fortsettelsen skal vi vise hva dette er ment å resultere i.

til denne parsellen nok hatt sin virkning. Ellers merkes nok nye boligområder bl.a. ved rv. 83 og rv. 862.

Prognosene for årene framover må nok derfor revideres snart.

DE NYE FØREKORTFORSKRIFTENE

Vi innledet i forrige nr. av Vegstikka en nærmere presentasjon av de nye førerkortforskriftene og vi fikk da en orientering om hva de nye betegnelsene for førerkortklassene stod for og hvordan disse samsvarte med de gamle. Vi var også innom fornyelse av førerkort. Og nå tilslutt ser vi på hva som skal til og hvordan man går fram for å erverve seg førerkort for første gang til de ulike klassene.

Klasse A ★★★★★ — Den som er fylt 16 år kan erverve førerkort i klasse A, men begrenset til lett motorsykel (maks. 100 cm³) og/eller beltemotorsykel. For å få adgang til å kjøre tung motorsykel må en være fylt 18 år og gjennomgå ny førerprøve på vedkommende motorsykel.

Førerportsøker må først gjennomgå obligatorisk opplæring ved kjøreskole og praktisk prøve avlegges på godkjent skolesykel. Bestått førerprøve gir rett til førerkort med gyldighetstid på 10 år. I nær framtid vil det bli innført nye bestemmelser her som kun gir adgang til utstedelse av midlertidig førerkort for 2 år. For å få ordinært førerkort må så vedkommende gjennomgå tilleggsopplæring (fase 2).

Klasse ★B★★★★ — gir rett til å føre:

- personbil/varebil som har tillatt totalvekt mindre enn 3500 kg og som ikke har flere enn 8 passasjerplasser i tillegg til førerplass.
- personbil/varebil med tilhenger/tilhengerredskap med tillatt totalvekt mindre enn 750 kg.
- Personbil/varebil med tilhenger/tilhengerredskap med tillatt totalvekt 750 kg eller mer dersom vogntogets samlede tillatte totalvekt er mindre enn 3500 kg.

- beltebil/beltemotorsykel med eller uten tilhengerslede.
- traktor med eller uten tilhenger/tilhengerredskap.
- motorredskap med tillatt totalvekt mindre enn 3500 kg med eller uten tilhenger/tilhengerredskap med tillatt totalvekt mindre enn 750 kg.

Som en overgangsordning er det inntil videre også adgang til innenlands å kjøre med:

- lastebil med tillatt totalvekt mindre enn 750 kg med eller uten tilhenger/tilhengerredskap med tillatt totalvekt mindre enn 750 kg.

- motorredskap med tillatt totalvekt 3500 kg eller mer, men som ikke kjører fortere enn 50 km/t med eller uten tilhenger/tilhengerredskap med tillatt totalvekt mindre enn 750 kg.

Fase 2-ordningen for klasse B ble innført fra 15. september i år. Dette innebærer at den som består førerprøven får et midlertidig førerkort gyldig for 2 år. I løpet av 2-årsperiodens andre år må førerkortinnehaveren perfeksjonere seg ved å gjennomgå tre kortvarige kurs i henholdsvis teori, glattkjøringsteknikk og mørkekjøring. Tilbud om kurs vil bli gitt ved alle kjøreskolene. Dokumentert opplæring i form av kursbevis vil gi

adgang til å få utstedt ordinært førerkort med gyldighetstid 10 år.

Den 6. oktober i år vil NAF's helårs øvingsbane i glattkjøring åpnes i Tromsø. Dette fører til at det blir krav om obligatorisk opplæring i glattkjøring for de som er elever ved kjøreskolene i Tromsø.

Forhåpentligvis vil det også bli adgang for bilførere i sin alminnelighet å få perfektionere seg noe i glattkjørings-teknikk på denne banen.

Klasse ★BE★★★ — gir følgende utvidelse sammenlignet med klasse B: Rett til å føre:

- personbil/varebil med eller uten tilhenger/tilhengerredskap.
- motorredskap med tillatt totalvekt mindre enn 3500 kg med eller uten tilhenger/tilhengerredskap.

For å kunne utvide førerkort til klasse BE, må det avlegges en praktisk prøve på lukket bil som har tilkoblet tilhenger. Tilhenger må

- ha tillatt totalvekt 750 kg eller mer.
- være minst like bred og høy som trekkvognen.

Klasse ★BEC★★★ — for å kunne utvide førerkort i klasse B til også å gjelde for lastebil (klasse C), kreves at en har fylt 20 år og har ordinært førerkort. Den som utvider førerkortet til også å gjelde klasse C får klasse BE på kjøpet. Utvidelsen gir rett til å føre:

- lastebil med eller uten tilhenger/tilhengerredskap med tillatt totalvekt mindre enn 750 kg.

Som en overgangsordning er det inntil videre også adgang til innenlands å kjøre med:

- lastebil med tilhenger med tillatt totalvekt mindre enn 2000 kg eller med tilhengerredskap med tillatt totalvekt mindre enn 3500 kg.
- motorredskap med tilhenger med tillatt totalvekt mindre enn 2000 kg eller med tilhengerredskap med tillatt totalvekt mindre enn 3500 kg.
- buss uten passasjerer.

Klasse ★BE★★DE — Den som utvider sitt førerkort fra klasse B til også å gjelde for buss (klasse D), må oppfylle samme krav som for utvidelse til klasse C. Utvidelse til klasse D gir automatisk klasse E som tillegg for både klasse B og D. Denne utvidelse gir adgang til å føre:

- buss med eller uten tilhenger/tilhengerredskap.
- kombinert bil med eller uten tilhenger/tilhengerredskap med tillatt totalvekt mindre enn 750 kg. Som en overgangsordning er det inntil videre også adgang til innenlands å kjøre med:
- motorredskap med tilhenger med tillatt totalvekt mindre enn 2000 kg eller med tilhengerredskap med tillatt totalvekt mindre enn 3500 kg.
- lastebil uten last.

Klasse ★BECED — førerkort i klasse BE, CE, DE gir rett til å føre:

- alle grupper motorvogner med eller uten tilhenger/tilhengerredskap unntatt motorsykkel.

Dette er den høyeste klassifisering som kan oppnås og kreves for kjøring av stort vogntog.

Praktisk prøve må avlegges på vogn-TOG etter bl.a. følgende spesifisering: Trekkvogn må minst ha tillatt totalvekt 12000 kg. Som tilhenger må benyttes slepvogn med tillatt totalvekt minst 16000 kg. og samlet vogntoglengde må minst være 16 m.

I de distrikter hvor det gis tilbud om opplæring må det kun benyttes godkjent skolevogn/-vogntog til oppkjøring.

Den praktiske prøven inneholder tildels vanskelige kjøregårdsøvelser som rygging rett bakover og i venstre sving, kjøring mellom kjepler i skarpe svinger m.m.

Mulige førerkortkandidater? Ihvertfall interesse for biltilsynets del av vegvesenets stand på Tromsømessen -79. Stasjonssjef Ingvart Sommerlund orienterer.

KURS FOR VEGHØVELKJØRERE

4. og 5. september var 10 av våre høvelførere på kurs i Alta. Kúrset var lagt opp i samarbeid med en av høvelleverandørene og tok spesielt for seg Cat 140 G vegghevler.

Leverandøren hadde fått en fabrikkinstruktør, Adolfo Ruffier fra demonstrasjonsfeltet i Malaga oppover. Her ble det demonstrert alle bladstillinger og opparbeidet veg etter V-grøftemetoden. Vi hadde med en observatør fra anlegg og

han syntes å være meget imponert over det han så. Ellers var det daglig vedlikehold og vedlikeholdskjøring på programmet.

Deltakerne fra Troms var: Viggo Augustinussen, Ramfjordbotn, Odd Gutormsen, Brøstadbotn, Arne Hansen, Kvaløysletta, Ole W. Hansen, Storstlett, Bård Inseth, Bardu, Kjell Johnsen, Aspelund, Karl Nevermo, Oteren, Karl Paulsen, Badderer, Idar Richardsen.



Bothhamn og Jan Skogly, Storsteinnes. Dessuten deltok maskininstruktør Bjarne Broderstad og som observatør fra anlegg, Knut Grimstad. Reiseleder var Harald Grønnvoll.

I denne forbindelse kan det kanskje være på sin plass med noen praktiske råd ved bruk av høvel. Vi fant dem i bladet «Våre Veger»:

Transportkjøring:

- Påse at arbeidsredskap ikke stikker ut over høvelens sider
- Front og bakmontert redskap bør ikke løftes høyere over bakken enn nødvendig
- Høvelbladet legges mest mulig parallellt med høvelen
- Snøkantving skal ha påsatt sikkerhetslenke
- Ved rygging påse at ingen oppholder seg bak høvelen
- Når høvelen parkeres skal arbeidsredskap senkes til bakken
- Ta alltid en inspeksjonsrunde rundt høvelen før det startes og kjøring begynner

Grushøvling:

- Hold svingbordet mest mulig under høvelen
- Normal bladvinkel ca 35 grader (varierer noe med massens hardhet 20-45 grader)
- Still høvelbladet slik at grusranda legges like utenfor hjulene
- Kjør aldri med hjulene i grusranda
- Still høvelbladet forover hvor det er lite grus på vegen
- Still høvelbladet bakover ved vaskebrett og mye grus på vegen
- Still høvelbladet vertikalt ved bruk av hardmetallskjær

- Høvl ikke tørr vegbane, om nødvendig må den isåfall vannes
- Rygg ikke med grusstrengsprederen nedsenket

Snø- og ishøvling:

- Benytt høvelen fortrinnsvis til breddeutvidelse og rydding av kryss, busslommer o.l.
- Bruk gummiskjær og skjærvinkel over 90 grader for fjerning av slaps
- Bruk isriverskjær og minst mulig skjærvinkel ved fjerning av issvuller
- Bruk tannede isriverskjær og ca 75 grader skjærvinkel ved snø og ishøvling
- Hold svingbordet mest mulig under høvelen
- Start ishøvlingen fra midten og ut mot kantene
- Bruk slett høvelskjær for fjerning av is- og snøkanter på en ellers ren vegbane

Planering - justering:

- Orienter høvelføreren om høyder, midtlinje, tverfall m.v.
- Benytt om mulig automatisk bladkontroll
- Tipp massene på tidligere utplanert lag
- Arbeid vekselvis på høyre og venstre side av senterlinjen
- Skyv massene litt på skrå ut mot vegkantene
- Utfør oppjustering fra vegkant mot midten av vegen
- Bruk lav arbeidshastighet ved justering

INNFARTSVEGEN TIL TROMSØ

Alle er enige om at E 78 langs Tromsøysundet er en håpløs trafikkåre – for de som bor der og som daglig ferdes til fots, på sykkel, med bil - for alle de øvrige trafikantene som er nødt til å passere på denne smale og kronglete tarmen av en riksveg - Europaveg sogar. Det tok sin tid å komme igang med arbeidet - grunnerverv er ikke det raskeste man kan foreta seg og i tillegg dukket også krav om fornyede grunnundersøkelser opp.

Uten at det forsinket anleggsstarten noe, men for liksom å gjøre det hele komplett, oppsto også en aksjonskomite for å legge innfartsvegen til Tromsø i tunnel gjennom Tromsdals-tinden istedet for bygging av ny veg langs Tromsøysundet. Men etterat vi ifjor høst gikk igang med de forberedende arbeider, kunne vi i månedsskiftet januar/februar i år for alvor ta fatt på anleggsarbeidet.

Og det dreide seg i første omgang om pilarene til Hungeren bru, disse er nå støpt og også fundamentene for det ene landkaret er ferdig.

— Avdelingsingeniør Bjørn Erik Selnes, denne brua er visst noe for seg sjøl?

— Så absolutt, for det første skal vi bygge den sjøl, og det er jo litt uvanlig når det gjelder en såpass stor sak, og dessuten, det er første gangen denne brukonstruksjonen brukes her i fylket. Hungeren bru vil få en overbygging i spennbetong med sparerør, det vil si at vi legger 4 galvaniserte stålrør i betongen og i lengderetningen, 2 av rørene har en diameter på 80 cm og de 2 andre 70 cm. Med dette gjør vi overbyggingen atskillig lettere samtidig som vi sparer betong.

Vi har nå lagt ut steinmolo i sjøen for å kunne gjøre pelearbeidet for fundamentet til det ytterste landkaret og dette og de øvrige arbeider som nå gjenstår, byggingen av begge landkarene og

brudekke, starter vi med til vinteren og til sommeren neste år skulle da brua kunne stå ferdig.

— Og hva er gjort ellers på anlegget?

— Vi arbeider nå med linjen mellom Hungeren bru og industriområdet ved Tromsfisk, overskuddsmasser ved Tromsfisk kjøres til sjøfyllingene og dit kjøres vi også steinmasser fra Sandvikeidet. Hittil har vi fyllt ca. 40000 m³ stein og ca. 30000 m³ andre masser i disse fylling-



Badetur med øks? Avd.ing Bjørn E. Selnes og oppsynsmann Tor Hevnskjel.



Ingen badetur, men oppmåling i Tromsøysundet. Det fosser om baugen på Hevnskjel.

ene. Det har vært 15-16 lastebiler i aktivitet her.

— Hva skal skje i vinter?

— Så lenge værforholdene tillater fortsetter vi fyllingsarbeidet. Ellers blir det endel sprengning i linjen. Vi har for tiden 8-9 av våre egne folk i arbeid på anlegget. Det veksles litt med driften på Kvaløya. Hvorvidt alle disse vil kunne plasseres på anlegget i vinter, er litt usikkert for øyeblikket.

— Gis det noen muligheter for småbåtene å kunne nytte den gamle fjæra innenfor nyvegen?

— Ved Essokaien vil vi lage en åpning slik at yrkesfiskere i strøket kan slippe gjennom med småbåtene sine.

— Hvor langt fram kan vi se idag på dette anlegget?

— I 1981 regner vi med å ha parsellen fra Tromsøbrua til Tromsfisk ferdig og tatt i bruk. Parsellen videre sydover til Solligården kan vi kanskje ta i bruk i 1982, men dette er jo bl.a. avhengig av hvor store de årlige bevilgninger blir fram til da. Og lengre enn til Solligården har vi idag ikke godkjente planer for.



Arbeidet går mellom ærfugl og sjarker.



Sverre Hilgemo kontrollerer fyllmassetransporten.



Modellen av innfartsvegen til Tromsø vakte stor interesse på Tromsømessen -79. Overing, Oddmar Eilertsen t.v. orienterer.

Ansvarer for vegen under Pollfjellet tar på. Det er med en lettelse vi hvert år kan konstatere - nå er vintersesongen over for Pollfjellets vedkommende for denne gang. Dette er vegmester Karsten Skog og vegvokter Randulf Einebakken skjønt enige om.



Karstein Skog går inn i en ny sesong med rasfare.

Og begge ser fram til at vegen under Pollfjellet blir sikret. Og løsningen på dette er nå like rundt hjørnet. Neste høst kan vi vel begynne å rigge oss til for arbeidet med den 3,1 km lange tunnelen som skal gi oss stabil forbindelse langs rv 868. Det tidligste vi kan vente det sikkert under Pollfjellet er vel vinteren 1982/83 hvis alt går bra.

— Men Karsten Skog og Randulf Einebakken, gruer dere for en ny sesong med Pollfjellet ruvende over vegen?

Skog:— Gruer meg kanskje ikke, men jeg kan underskrive på at det er en påkjenning. Ikke skal man bare ha ansvaret for stengingen av vegen, men man skal også henge i telefonen nærmest både natt og dag, det er aldri fred slike dager.

Einebakken:— Enig med Skog, det er ei tung bør å bære. Pollfjellet spøker i tankene nærmest hele døgnet. Og blir værforholdene mistenkelige, står jeg opp flere ganger om natten for å følge utviklingen.

— Stoler dere mere på egne vurderinger enn på værmeldingene?

Skog:— Jeg studerte i lengre tid snøforholdene ved ei gammel bru, hvordan disse utviklet seg i forhold til været, hvordan vinden la skavlene og fastheten i disse. Når jeg så sammenholdt dette studiemateriale med det som skjedde i Pollfjellet; fikk jeg etterhvert erfaring i å bruke denne «modellen» når forholdene i Pollfjellet skal vurderes. På



Randulf Einebakken må stole mest på egne vurderinger.

et kurs i skredsikring kunne forøvrig skredeksperter bekrefte mine antakelser om snøens oppførsel og beskaffenhet. Dette til tross — jeg lytter da på værmeldingen og titter på barometeret, lokale lavtrykk kan være farlige greier for strøket her.

Einebakken:— Værmeldingen er selvsagt en god støtte, de kan vi ikke unnvære hvis vi skal kunne ta forsvarlige avgjørelser. Men det viktigste for meg er hvordan vind, temperatur og nedbør er på stedet. Kjennskaper til hvordan de ulike værtypene opptrer lokalt er uvurderlig i bedømmelsen av situasjonen i Pollfjellet. Men man skal huske at heller ikke dette er tilstrekkelig — snøras har vi hatt under forhold ingen ville tenkt på å stenge vegen.

— Hvordan er rutinen i sikrings-tjenesten for vegen under Pollfjellet?

Einebakken:— Det er gjerne slik at når jeg merker at forholdene er i ferd med å bli utrygge, kontakter jeg Skog. Vi drøfter da forholdene slik vi har vurdert de hver for oss og tar en beslutning om å legg ned bommene. Låse de, har vi sluttet med, for trafikantene bryter ofte opp låsene. Det er nemlig slik at endel bryr seg ikke om farevarslet.

Skog:— Vi kommer som regel til samme resultat og etterat vi har bestemt oss for å stenge, gir jeg beskjed til vegkontoret og til NRK. Stengningen rapporteres også til lensmann, lege, rutebil, post og ikke å forglemme, ferja. Og er det mulig, får ferja varsel et par timer forut for stengningen, slik at den kan forberede omlegging av rutene i tide.

— Har dere Pollfjellet i tankene sommerstid også?

Einebakken:— Det blir mest tilbakeblikk, minnes episoder, også dramatiske, som man har vært utsatt for. Når vi ikke før var ferdig med rydding av et skred, så kom en ny. Eller om våren når snø, is og stein stadig løsner, mens vi arbeider. Og tankene går også bak i historien, til litt før år 1800, da omkom 9 mennesker i en flodbølge her etterat et større fjellparti raste ut i sjøen.

Skog:— Vi får da tid til å tenke over at vi her i Lyngområdet ikke har hatt en så gunstig plassering i vegplansammenheng. Men takket være god innsats på vedlikeholdssektoren har vi likevel fått gjort endel på vegene, både på riksog fylkesvegene. Nå ser vi løsningen på Pollfjellproblemet, og så får vi håpe det øvrige kommer etter.

NYTT ANLEGG

— omlegging av rv 825 gjennom Grov

Fra før av trange trafikale forhold i Grov og aktivt verkstedmiljø som krever større plass og forbedrede transportforhold har utløst myndighetenes velvilje. Med 2,3 mill i distriktutbyggingsmidler har vi nå kunnet sette i gang en utbedring med delvis omlegging gjennom Grov.

På riksveg 825 mellom Tjeldsundbrua og Hilleshamn har vi i de senere år foretatt ganske store utbedringer og vegen fram til Grov har fått en betydelig forbedret standard.

Men her har det vært stopp for en stund.

Vegsystemet i Grov omfattes av reguleringsplan som er utarbeidet av Skånland kommune. Vegutbedringer og vegomlegginger gjennom tettsteder er gjenstand for atskillig mere omstendige forberedelser enn hva som er tilfelle i mere grissgrendte strøk.

Grov har som nevnt ekspansiv verkstedsindustri som nyter myndighetenes positive oppmerksomhet. Utvidelsesplanene for de 2 verkstedene har så presset på for fortgang i gjennomføringen av reguleringsplanen.

Og det var vel da kanskje naturlig at det ble stillt distriktutbyggingskrøner — 2,3 mill i tallet — til disposisjon for riksvegen gjennom Grov.

Utbedringen, hvor også en mindre omlegging inngår, omfatter i første omgang 800 meter av parsellen Grov Madsvikneset. Vi får her bl.a. ny Mølnelv bru samtidig med en omlegging av vegen.

Men nå er ikke dette nok for at hele rv 825 i dette området får tilfredstillende standard. Det arbeides med klargjøring av planene for resten av parsellen og denne vil vel foreligge i løpet av året.



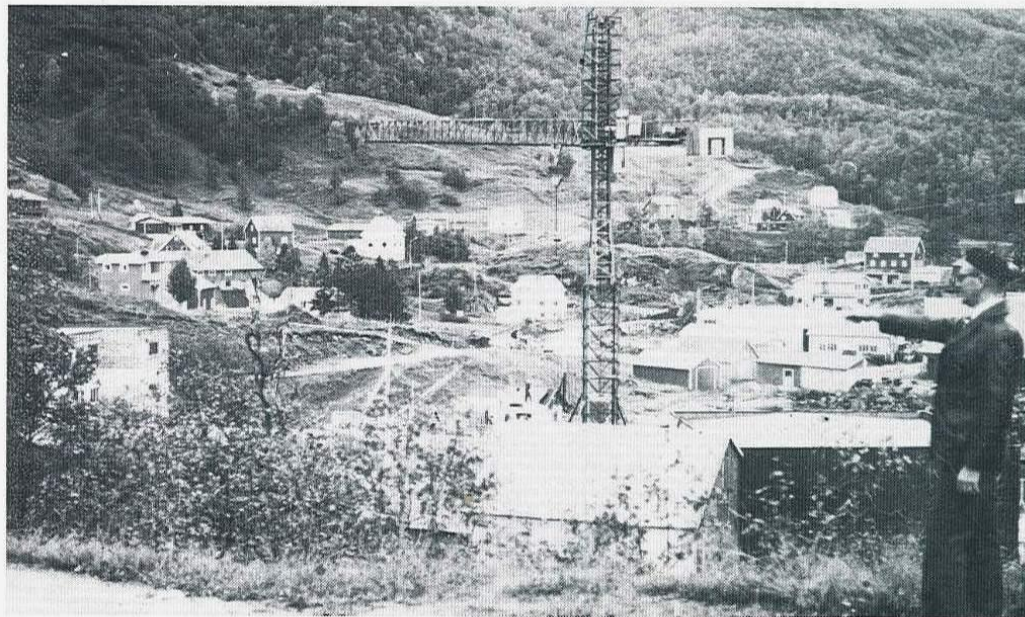
Still going strong — Lind Bernhardsen i ferd med flytting av en garasje.

Distriktutbyggingsmidlene tok vi imidlertid i bruk i august og i løpet av neste år venter vi at de påbegynte arbeidene skal være fullført.

— Oppsynsmann Odd Markussen, under disse trange trafikale forholdene er det kanskje ikke lett å holde arbeidet igang og ikke lett for trafikantene å komme seg fram?

— Vi regner ikke med å måtte stenge vegen under arbeidet, men det er klart at de trange forholdene er en hinder for arbeidet. For trafikantene er det en overgang de må finne seg i.

Arbeidet her gir oss forøvrig en god pekepinne på hvilke problemer de må ha som steller med innfartsvegen til Harstad og andre tettsteder. Jeg tenker her på alle de vann- og kloakkledninger som skal passeres. Dette er jo tross alt et lite sted, men jeg synes det er problemer nok som skal løses. Vi måtte bl.a. sprengne ned for legging av 60 m kloakkledning, hvoretter kommunen nyttet høve til å legge ny vannledning samtidig.



Nå skal forholdene gjennom Grov bli bedre, sier Odd Markussen.

— Hvilke fordeler oppnås med denne vegomleggingen?

— Sett fra vegvesenets side får vi atskillig lettelse i vedlikeholdsarbeidet, som spesielt vinterstid med brøyting under disse trange forholdene kan være vanskelig.

De to verkstedene her, Grov Mek. Verksted og E. M. Hansen Slip og Båtbyggeri, det siste kjent i vegvesenet for bygging av M/K «Veg», får nå bedre muligheter for de utvidelser som det er planer for og ellers forbedret parkeringsmulighetene. Verkstedene fører et nært samarbeide, f.eks. når det gjelder skipsbygging tar det ene seg av skroget og det andre innredningen.

— Hvor stort anleggsmannskap har vi her idag?

— For tiden har vi 4 mann, 1 gravemaskin og et par biler i virksomhet, og vi holder vel denne styrken i vinter, sånn omtrentlig i hvertfall.

BRØYTESTIKK – NÅ OPP MED MASKINELL HJELP

Oppsetting av brøytestikk - i romalderen som i middelalderen - var tittelen på en artikkel i Vegstikka nr. 1-1977 og vegmester Guttorm Henriksen uttalte dengang at når menneskene alt for flere år siden kunne spasere rundt på månen, var det sannelig på tide at det ble konstruert et utstyr som kunne lette arbeidet med å sette opp brøytestikk. Og vi har omlag 0,4 millioner stikk som årlig skal ut.

For — sa Henriksen videre — dette å stå og stampe med spett eller slå på jordbor, er ikke vanlige arbeidsoperasjoner i vår tid. Uvante arbeidsoperasjoner som til sine tider skal foregå i hurtig tempo, tror jeg er uheldig for folkehelsa.

Og at det kan være et anstrengende arbeide, underskriver alle på som har hatt befattning med oppsetting av brøytestikk.

— Så lenge vegkanten er løs, går det både hurtig og greit unna, men når kantene har satt seg skikkelig og det

kanskje også er rikelig med stein der, så skal en få kjenne det i hendene. For ikke å snakke om når vegkantene er frosne. Etter de første dagene med brøytestikkarbeidet sitter man igjen med så skjelvende hender at det kan by på vansker å få kaffen i seg — sier Ludvik Lundberg i Bardu.

— Noe av det tyngste manuelle arbeide vi har i vegvesenet i dag sier andre.

Men se, — onsdag 19. september observerte Vegstikka en maskin på Kvæfjordeidet på sin «jomfrutur». En nyskapning for oppsetting av brøyte-



Brøytestikkoppsett merkes i nevene, er Ludvik Lundberg (t.v.) og Birger Wang enige om.



Svein Markussen "pigger" hull med maskin.

stikk. Konstruert og produsert av en maskineier i Vesterålen — prøvet et par sesonger hos oss i Godfjorden, ikke langt fra produksjonsstedet. Og det med et så vellykket resultat at vi bestilte 2 stk. Den første som sagt allerede i arbeid.

På en traktor er rigget et hydraulisk drevet «spett» som lager hull i vegkanten. Traktoren er videre påmontert en liten kasse med plass til brøytstikk og hvor det også er plassert et sete. Her sitter det så en kar og setter ned stikkene i hullene, mens da en tredjemann går etter og stamper rundt stikkene med en liten sak spesiallaget for dette bruk.

— Og Eilif Markussen, her sitter du og plasserer brøytstikkene pent og pyntelig etterhvert som denne saken lager hullene. Kan det være tilstrekkelig, står de støtt nok?

— Piggen lager hullene 25-30 cm dypt og dermed skulle de jo få bedre feste enn hva som har vært tilfelle før.

Men det hele står og faller med det maskinelle utstyret og betjeningen av dette og *det* var det Svein Markussen som tok seg av.

Markussen kunne fortelle at utstyret kanskje var noe i letteste laget når vegkantene var hårde, maskinen lettet seg når piggen traff noe hardt. Dette har de til en viss grad motvirket med å belaste traktoren og kassen noe.

— Men hvordan fungerer dette når det blir tele i vegkantene?

— Fra produsentens side hevdes det at piggen skal kunne gå gjennom 8-10 cm tele, men dette har vi ikke fått prøvd ennå.

— Og nedsettingen av brøytstikkene går raskere?

— Så avgjort, ja, selvom vi er i innkjøringsfasen og at også dette skal det trening til, merker vi allerede at tempoet er større enn når vi gikk med spett.

— Hvor mye er investert i dette utstyret?

— Den hydrauliske piggen og traktor-kassen koster drøye 40 000 kroner, sier Svein Markussen tilslutt.



... og Eilif Markussen setter stikkene ned.

HVA GJØR DU NÅ — PENSJONIST

Det var jordbruksyrket som i sin tid var staket ut for meg, så når jeg idag er tilbake der jeg begynte - skulle det velkjente uttrykket - ringen er sluttet - passe godt for mitt vedkommende.

Og Olav Ursin (71) i Gratangen forteller videre at han i sin tid tok sin framtid som gårdsbruker såpass alvorlig at han skaffet seg landbruksutdannelse og med etterfølgende jobb i gartneri. Det var særlig grønnsakdyrking som han satset på. Dette kunne imidlertid gi temmelig variabelt resultat slik at det var nødvendig med «atåtnæring» — kystfiske med egen båt i omlag 20 år, 5 år med egen lastebil. Og før han havnet i vegvesenet for godt, drev han i anleggstiden for vegen mellom Årstein og Myrlandshaug båtskyss med redskaper og folk langs anlegget.

Så ble det omsider fast jobb i vegvesenet, det meste av tiden i vedlikeholdet som vegvokter.

— Som vegvokter opererte jeg fra sykkel og fra spark om vinteren. I vårløsningen måtte sparken med verktøy bæres over barflekkene. En stund stillet jeg også med egen traktor som jeg fikk sykkelgodtgjørelse for!

— Men nå er du tilbake i jordbruket for fullt?

— Gårdsdriften slik jeg har lagt den opp til nå, er en fin hobby. Det går mest i grønnsaker og poteter, litt sauedrift hører også med. Familien synes jeg driver for stort, men sålenge helsa holder og jeg trives med det, så fortsetter jeg.

— Her er jo også mange bygninger, de krever vel ikke så lite de heller?

— Bygningene har nok blitt litt forsømt disse årene så det er mye å ta



igjen. Hovedbygningen har bl.a. deler som er 200 år gammel. Har forøvrig ei lita sag, så de materialene jeg trenger sager jeg opp sjøl.

— Såvidt vi vet er du fortsatt med i kommunepolitikken?

— Er nå ferdig med 4 år i kommunestyre, formannskap, diverse nemnder i denne sammenheng, og nå skal det være slutt på det. Er ellers skjønnsmann og det er en interessant oppgave som jeg godt kan tenke meg å fortsette med. Skjønnene i forbindelse med vassdragsreguleringer har brakt meg ut i mange befaringer, bl.a. har vi gått fra Meistervik til Bardufoss 2 ganger og dessuten vandret over mesteparten av Sør Troms og nordre Nordland, trivelige turer.

— Lengter du tilbake til vegvesenet?

— Nei, ikke en dag. For meg har det vært en jobb som skulle gjøres, da jeg gikk av med pensjon, var jobben gjort, sa Ursin tilslutt.

Troms fylke er et av de få fylkene - om ikke det eneste kanskje - som har ansatt fagutdannet radiomann til VHF-sambandet. Videre har vi også etterhvert skaffet tilveie en god del spesialutstyr til bruk for service-tjenesten. Dette var vel noe av bakgrunnen for at Vegdirektoratet trommet sammen til et kurs for endel radioservicefolk i etaten og overlot arrangementet til vegvesenet i Troms.

6 fylker representert.

Kurset gikk i Nordkjosbotn i dagene 13.-15. august i år og samlet deltakere fra foruten de 3 nordligste fylkene også fra Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Telemark og Vegdirektoratet, i alt 10 deltakere.

Forelesere på kurset var hentet fra Vegdirektoratet, Nordlysobservatoriet i Tromsø, Lemkuhl-SRA A/S og to radioservicemenn fra våre egne rekker.

Vi spør en av foreleserne førstekonsulent Paul Kristiansen fra Vegdirektoratet:

— Hvorfor er nettopp disse fylkene representert?

— VHF-sambandene i de enkelte fylker er ikke utbygd likt. Disse fylkene har tilnærmevis lik bakgrunn og det er det mest hensiktsmessige når et slikt kurs skal holdes. Troms fylke er forørig et godt utbygget samband. Alle fylker har ikke satset like mye på dette feltet, og vi er glade for at Troms fylke tok skrittet for at kurset kom istand.

— Har det tidligere vært holdt slike kurs og blir det flere i fremtiden?

— Tidligere har vi hatt kurs, men innskrenkninger av kursbevilgninger gjør fremtiden usikker i så måte. Det er synd. Det er viktig å orientere og informere servicefolkene om utvikling på materiell fra tid til annen. Vi repeterer

og gir endel videreopplæring på den tekniske side og så tar vi opp problemer som kan forekomme når vi setter anlegg i drift og med service.

Vi mener dette er en god investering for etaten. Og for driften må det være godt — også sikkerhetsmessig — å ha sine fagfolk innen egne rekker og ikke bare satse på leverandørenes.

Emnene på kurset var forskjellige. Blant annet kan nevnes: Orientering om overgangen til nytt system og om nytt materiell. Omtale av forskjellige styre-/betjeningsformer for vegvesenets basisstasjoner.

Vi klarte såvidt i en av pausene å få en av deltakerne, Elling Kongsvik fra Sogn og Fjordane i tale. Han ville nødig miste noe av forelesningen, men vi fikk spurt om han hadde utbytte av kurset.

— Så absolutt. Hvert fylke har som regel kun en servicemann og han blir som følge av dette yrkesmessig isolert. Derfor har slike sammenkomster stor betydning for oss. På kurset her får vi utveksle erfaringer. Mange års erfaringer kommer til nytte også for andre.

I mitt fylke f.eks. er avstandene lange og vanskelige på grunn av alle fjorder og ferjer og der trenges i høy grad fagarbeidere på dette felt. Steder i fylket som har sine leverandører eller repre-



Kursdeltakerne hviler.

sentanter for utstyret kan saken stille seg mindre prekært.

Vi trenger informasjon om alt det nye som er på trappene. Hovedoppgaven for oss er vanlig service, montering og undervisning. I tillegg kommer også delvis planlegging av nytt utstyr. Vi underviser brukerne av VHF-sambandet og jo mer avansert utstyr vi får desto mer må brukerne instrueres.

Nytt og bedre utstyr.

På vegkontoret er det ingeniør Harald Grønvoll som administrerer VHF-sambandet.

— Grønvoll, hvordan er sambands-situasjonen i Troms nå?

— I midten av august ble senderen på Kistefjell skiftet ut med en ny, en gjennomsnakkstasjon. Etter endel barnesykdommer har denne senderen fungert etter planen og brukerne har sikkert merket forbedringer på radiosambandet.

For å illustrere rekkevidden kan vi her nevne at under monteringen ble det opprettet samband via Kistefjell fra bil i Tromsdalen til bil på yttersida Andøya og denne forbindelsen ble meget brukbar.

Etter at Kistefjell nå har fått sin nye sender er det bare Lyngseidet som idag ikke har gjennomsnakkstasjon.

Dekningsområdet begynner etter

hvert å bli tilfredsstillende selv om vi i dag fremdeles har «mørke» partier. Her kan nevnes Skibotndalen, Storfjord, Tamokdalen og Lenangen. Med tanke på å forbedre dekninga i disse områdene vil det bli foretatt dekningsprøver i høst.

Så noen ord om bruken av mobilstasjonene.

Disse er montert i de forskjellige kjøretøy for at disse skal kunne kontakte

andre, men kontakt må også kunne opprettes andre vegen. Sagt på en annen måte: Når senderen ikke er i bruk skal stasjonene ikke være innstilt på fast lokaltrafikk, men i søkerstilling mellom områdekanal og lokalkanal. Dessuten, ved trafikk mellom kjøretøyer må vi bruke lokalkanal der vi når frem med denne, dette for å avlaste basisstasjonene mest mulig.



Hans Åge Olsen laster nytt utstyr inn i helikopter.

VANNØYA – EN UTPOST FOR VEDLIKEHOLDDET?

På Vannøya råder Hansen-karene i sitt vedlikeholdsrike. Øya har 67 km veg. 14 km av vegen har fast dekke, menst resten består av grusveg. Endel utbedring og dekkelegging er på trappene og blir sett fram til - sikkert like mye av trafikanter såvel som av vedlikeholdsgjengen. Selvom vegforholdene bedres etterhvert - en viss isolasjonsfølelse er nok tilstede, sier de.

Selvom avstanden fra Tromsø sentrum til Vannøya ikke er så lang, er avstanden likevel merkbar kommunikasjonsmessig. Skal du hit ut må du først over Sandnessundbrua til Kvaløya. Herfra benyttes ferje til Ringvassøy. Ferjetiden her er 10 minutter, mens neste ferje over til Vannøya bruker 45 minutter. Det er klart — på denne måten er øya litt utestengt fra omverdenen.

På øya bor det vel 1300 mennesker og av disse har tre oppgaven med å holde vegen vedlike.

Disse tre er Sigmund, Klaus og Hans, alle med Hansen som etternavn og det er rene tilfeldigheten som har rådet i navneutvalget.

Da Vegstikka var på besøk var Sigmund Hansen i fullt arbeide med høvling av vegbanen og de to andre satte opp brøytestikk. Brøytinga blir her som på de fleste andre steder utført av leide maskiner og mannskap.

Om det er vanlig eller tilfeldig vites ikke, men i allefall ble «Skaugum» samlingssted for matpausen denne gang. Vegvesenets «Skaugum» er ingen kongebolig, men er likevel et godt oppholdssted for de som måtte trenge det. Her kan oppsynsmenn og brøytemannskap overnatte. Brakka har alle nødvendige bekvemmeligheter. Vinterstid kan stedet også være god å ty til av øyas vedlikeholdsgjeng.

Men de sa det alle tre. Savnet av en skikkelig garasje og lager var stort. Det eneste de har er et lagerskur på noen få m². Det meste av materiellet må derfor ligge under åpen himmel og folkets ærlighet må prises siden ingenting blir stjålet.

«Når vinteren kommer og maskiner og bil skal ettersees og vedlikeholdes kan det røyne hardt», sier Sigmund Hansen. Riktignok har han en stor privat garasje han kan disponere. Selv om han her kun får plass til halve maskinen, er han iallefall skjermet for det verste uværet.

Ellers har han inntrykk av at de inntil den siste tiden har vært tilsidesatt når det gjelder maskiner og materiell. Selv om trafikken ikke her så stor her, må vegene likevel holdes i brukbar stand. Og til det kreves skikkelige maskiner her ute såvel som andre steder, sier han.

Maskinparken består av en Pick-up, en veghøvel og nå har de også fått en stasjonær snefreser.

— Spesielle oppgaver å stelle med på Vannøya?

— Det vanlige vedlikehold av vegen skiller seg vel ikke nevneverdig ut fra andre områder. I tillegg har vi vedlikehold av ferjekaien her. Vi er også skånet fra fjelloverganger og vanskelige partier. Vinterstid kan det hårde klima i et nakent og ubeskyttet landskap som her, gjøre seg gjeldende. Vegen går hovedsakelig

langs sjøen og sneen kan legge seg ganske hardnakket når det blåser som verst.

— Føles det som et press å drive på ei øy uten altfor ofte kontakt med vegmester/oppsynsmann?

— Vi synes det daglige vedlikehold går greit. Etterhvert har vi jo fått erfaring og innsikt i hva som må gjøres. Skal et ekstra tiltak settes i verk, f.eks. om vi må rekvirere hjelp av flere maskiner og mannskap, konfererer vi alltid med vegmester eller vegkontoret. Vi har VHF-samband i alle maskiner slik at vi aldri har hatt problemer med kontakt på den måten.

Det er klart at vi enkelte ganger må vurdere selv hvordan oppgaver skal legges til rette og løses. Men større avgjørelser tas alltid i samarbeid med ledelsen.

I og med at alle maskiner og maskinelt utstyr til øya må fraktes over

med ferje gjør det hele litt mer problematisk. Og slik rekvisisjon benyttes derfor heller ikke i utrensmål. Vi er jo litt utestengt fra verden her ute og godt utstyr skulle derfor være en nødvendighet for oss på øya. Det er som oftest også i dårlig vær at behovet for ekstrautstyr melder seg.

Vi kunne godt tenke oss oftere besøk av ledelsen, kanskje spesielt når vegene er som verst og trafikantene klager høyest. Det burde f.eks. vært mere grus på vegene. Hverken maskiner eller sjåfør har godt av å skrape en veg med lite grus. Maskinene tåler det ikke og sjåføren blir ganske forskranglet. Og når grove pukkestein kommer fram ved høvling er ikke trafikantene nådige.

— Hvordan er forholdet til trafikanter og publikum?

— Som sagt — høvling av vegen irriterer mange. Det er helst førere av personbiler og syklistene som klager



Hansen-karene, fra v. Sigmund, Hans og Klaus.



Det går i brøytestikkoppsetting — Klaus Hansen og Hans Hansen.

mest. Yrkessjåfører synes å forstå at høvling er nødvendig. Det eneste vi kan gjøre er å høre på klagen, og gjøre så godt vi kan. Vårt høyeste ønske er at vegene må få bedre standard og vi ser fram til den utbedring og dekkelegging som er på trappene.

Det er forresten rart med det — publikum har sine synspunkter — og unnlater heller ikke å komme med gode råd. Slik og slik — skal dette og hint gjøres. Den ene vet bedre enn den andre. Det skader jo ikke, men kan være litt irriterende av og til.

Stort sett må vi likevel si at forholdet er godt.

— Blir dere ofte beordret utenfor Vannøya og hvordan likes det?

— «Det hender at jeg må over til Ringvassøy i kortere perioder», sier Sigmund Hansen. «Det kan utgjøre totre uker i året og er for intet å regne. Vi er så få at vi trenger å holde oss her».

«Og vi er takknemlig for det — pendlertilværelsen ønskes ikke tilbake», sier Hans Hansen. Han vet hva det innebærer. Han har vært anleggsarbeider i flere år. I den siste tiden har det vært sysselsatte i anleggsvirksomhet i kortere perioder på Vannøya og da sammen med Hans Hansen.

FRA KONTORKRAKKEN TIL VEGARBEID

Jeg hadde ikke drømt om at vegvedlikeholdet omfattet så mange oppgaver. Og mine forestillinger om hvordan mange av oppgavene skulle løses, holdt heller ikke stikk.

Det sier Arild Teigen fra Jægervatnet etterat den første måneden er tilbakelagt som vedlikeholdsarbeider i område 7. Arild Teigen hadde 11 år bak seg på vegkontoret i hovedsak på lønningskontoret, da han søkte og fikk ansettelse som vedlikeholdsarbeider.

— Jeg fikk jo snart et ganske annet syn på vedlikeholdstjenesten, det er til tider masete, men også svært varierende. Og det gikk heller ikke lenge før trælene i nevene kom, de var jo ikke vant med annet enn penn og blyant.

— Føler du mangel på kunnskaper, f.eks. om vegen og dens oppbygging?

— Så absolutt, nå var det uheldig at lagskameraten var og er fortsatt opptatt i spesialoppdrag, så jeg har vært mye alene. For en tid fikk jeg imidlertid hjelp



av Nelkvist Karlsen som jeg avløste i dette arbeide. Og Karlsen har lært meg mange knep, bl.a. fikk jeg en ganske grundig innføring i hvordan stikkrenner er oppbygget, skifting av disse og ikke minst hvordan få de til å fungere som de skal. Foreløpig står det ellers dårlig til med kunnskaper om bruer, men dette og annen mangel vil vel rette på seg etterhvert.

— Har vegfarende og fastboende registrert at det er kommet ny mann i tjenesten?

— Vel, noen røster har hevet seg, de går vel ikke akkurat på min person, men på vegvesenet. Spesielt kan enkelte unge noen ganger komme med syrlige kommentarer. Men vi får skryt også, folk uttrykte seg høylydt positivt da de overraskende fikk svart vegdekke allerede i år og det også lengre enn i første omgang planlagt.

— Har du gjort noen tabber?

— Ikke det jeg vet, skulle det vært gjort noen, kommer de vel fram etter en tid.

— Har det vært en stor omstilling for deg?

— I utedriften må vi jo tidligere opp om morgenen og så fordrer jo arbeidsoppgavene mere fysisk aktivitet. Omstillingen merkes jo slik. På plussiden har jeg merket meg at vedlikeholdstjenesten er fylt av varierende oppdrag og mye frisk luft.

— Ingen anger?

— Nei, ikke foreløpig, men jeg vet jo ikke hvordan vinteren vil forløpe.

Anlegget Kvesmenes—Olderbakken — VINTERDRIFTEN REDDET?

Får vi ikke nå planene godkjent for omlegging av parsellen Horsnes-Elsnes vil vi stå uten arbeidsoppgaver på dette anlegget til vinteren.

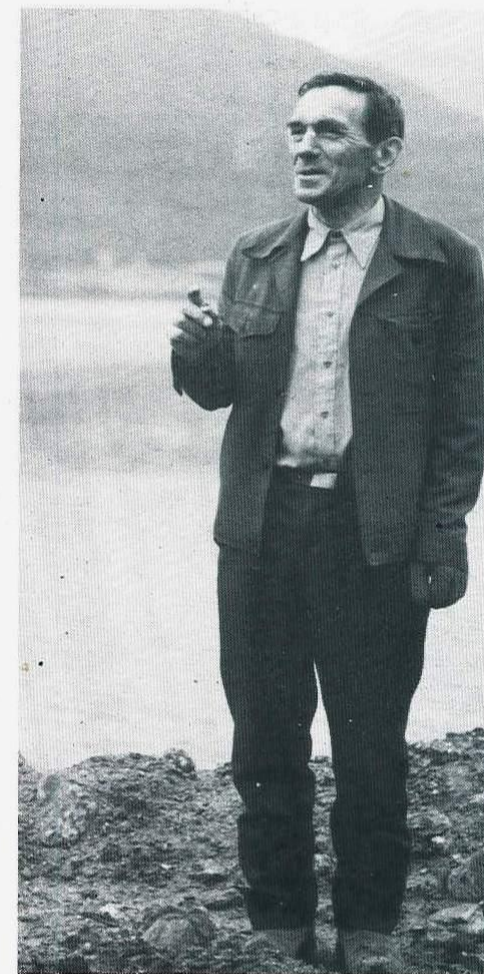
Så sier oppsynsmann Petter Nilsen. På planavdelingen opplyses at der regner de med plangodkjenning med det første. Og dette fordi resultatene av de siste grunnboringene ikke var særlig oppløftende for øvre linjealternativ - en linje Storfjord kommune har gått inn for. Dermed er det nå trolig at vegvesenets linje blir valgt. Den går som man skjønner lengre ned, men likevel ovenfor nåværende veg. Uenigheten har stått om hvordan linjeføringen slår ut i den framtidige utnyttelsen av arealene til boligformål, et forhold vegvesenet mener er brukbart dekket med den linje vi har foreslått.

Den øvre traseen ville ellers på grunn av terrenget ha gitt oss et mye dyrere brubygg over Elsneselva.

— Petter Nilsen, hva er gjort og hva er ugjort?

— Siden starten på dette anlegget vinteren 1977 står nå 11 km av den totale lengde på 21 km ferdig med fast dekke. Riktignok gjenstår noe rekkverksarbeider, men dette er igang. Anlegget ble satt igang i nordre del, fra Abaia har vi så arbeidet oss sydover og er nå forsåvidt ferdig hva selve vegen angår fram til Elsnes foruten at vi har bygget om Berg bru men en tilstøtende parsell.

Vi gjør oss nå så ferdig både mellom Kvesmenes og Horsnes og med den siste kilometeren ved Skibotn bru slik at vi legger dekke der neste år. Så gjenstår da parsellen Horsnes-Elsnes og som sagt, skal vi kunne arbeide her i strøket



Oppsynsmann Petter Nilsen.

til vinteren, må linjevalget og planene ellers avgjøres snart.

— Spesielle problemer i anleggsdriften?

— Ikke spesielt driften, men vi har hatt endel problemer med planene.



Anleggsformann Rolf Eriksen.

— Planavdelingen vår vil ha det til at anleggsfolk stadig endrer på planene. Ligger årsaken her?

— Ettersom de kjøres ut gjennom EDB får vi presentert disse med f.eks. ideelle skråninger. Virkeligheten er ofte en annen. Planfolkene burde ta seg en tur ut og se hvor store utslag som kan forekomme.

— Trafikkhindringer?

— Vi har vært gjennom en ny sommersesong og det er klart at trafikken merkes. I tillegg har vi helgekjøringen, fra kl. 14.00 på fredagene får vi omtrent ikke gjort noe. Vi kunne gjerne avsluttet da.

Anleggsformann Rolf Eriksen bekrefter dette med trafikken og sier:

— Vi har vel ikke akkurat kommet ut for direkte farlige situasjoner, men mye avbrekk i arbeidet blir det. Det er stor forskjell på tiden på anlegget Skibotn-Løkvoll, der var jo vegen mesteparten av tiden stengt for alminnelig trafikk.

Eriksen og hans lag driver for tiden med oppsett av rekkverk og har en brøyt påmontert en spesialsak for nedslåing av rekkverksstolper til hjelp.

— Hittil har vi bare drevet nedsetting i relativt løse fyllinger og der fungerer dette utmerket. Hvordan det blir når vi kommer i stein vet jeg ikke. Men vi som arbeider her synes støynivået fra det maskinelle utstyret her er altfor høyt. Det ligger sikkert over grensen og der burde derfor vært undersøkt nærmere om det lot seg gjøre å få støyen dempet noe.

— Petter Nilsen, både du og Rolf Eriksen har vært mye opptatt med gangog sykkelbanen i Skibotn, nå er den ferdig og fungerer kanskje bra?

— Folk respekterer ikke skiltingen i forbindelse med denne gang- og sykkelvegen. Det er ikke uvanlig å se at biler bruker den. Og da er jo hele fordelen med vegen borte. Denne gang- og sykkelbanen tøyte vi forresten i lengde ut over planene. Vi holdt oss likevel innenfor kostnadsrammen for de opprinnelige planene.

DA MORMOR VAR UNG, VAR DET RALLARE TIL —

men hva med den framtidige anleggsarbeider?

Et økende antall tjenestemenn søker seg fritatt for bestemte arbeidsoperasjoner på grunn av påførte belastningsskader - et påfallende stort antall av disse har vært maskinførere. Selvom anleggsarbeidere i Troms ved ansettelse gjøres oppmerksom på at hele fylket er å betrakte som arbeidsplass, er det et generelt ønske i arbeidsstokken om å slippe en tilværelse som ukependler.

Videre har kostnadene med underbringelse og transport av tjenestemenn i brakkeleirene etterhvert nådd et betydelig nivå. De sosiale og økonomiske sider ved belastningsskader og ukependlere, har derfor penset tankene inn på anleggsområder som skulle være mer eller mindre selvforsynt med alle typer anleggsfolk. Dette sa overingeniør Andreas Setsaa på anleggssjefkonferansen i juni i år da han innledet til debatt om den fremtidige anleggsarbeider.

«De som idag både kjører maskiner og utfører manuelt arbeid er dagens pionerer i vegvesenets drift», sa dengang driftsjef, Herleiv Solberg, i en artikkel i Vegstikka nr. 2, 1971 hvor han tok for seg den fremtidige bemanning i vegvesenet. Men av forskjellige grunner har det ikke utviklet seg helt i tråd med det bildet Solberg tegnet av driften i de årene som fulgte.

Det er fortsatt slik i Troms, og i mange andre fylker også, at der er en sterk formell binding mellom maskinfører/maskin og mellom sjåfør/bil. Og særavtalen mellom Statens vegvesen og Norsk Arbeidsmandforbund viser at vi har et klart skille mellom anleggsarbeidere, maskinførere og sjåførere, og da har vi holdt verkstedfolk utenom.

— Men, overingeniør Andreas Setsaa, er vi ikke best tjent med spesialister i vegarbeiderssektoren?

— Det er neppe tvil om at spesialisten gir oss bedre resultater produksjonsmessig enn hva de mere allsidige folkene kan yte. Men dette kan være bare kortsiktig. Hvis vi kunne sammenlikne med hele den yrkesaktive periode hos våre tje-

nestemenn, og det bør vi gjøre, er det ikke usannsynlig at resultatet for manges vedkommende kunne bli et helt annet, at spesialisten ikke la igjen mest og best i arbeidsdriften.

— Årsaken til dette?

— Mange spesialister, særlig maskinførerne, er påført belastningsskader, blant annet som følge av ensidige arbeidsoperasjoner. Selvom det ikke alltid fører til fravær, vil yteevnen kunne bli nedsatt. Videre har vi den psykiske belastning det må være med en tilværelse i årevis som ukependler.

— Og dette er så påfallende at du kan tenke deg et annet mønster i anleggsdriften?

— I tillegg til den sosiale virkning, har vi også den økonomiske. Kostnadene med å drive brakkeleire og med de aktiviteter dette fører med seg, har etterhvert nådd et betydelig nivå. De sosiale og økonomiske sider er derfor i fellesskap årsaken til at vi nå ser oss om etter andre måter å bruke personalressursene på. Det bildet vi har skapt oss, var anleggsområder som skulle være mer eller mindre



Fylket sett under ett – mannskapsstyrken har tilfredsstillende kompetanse, sier Setsaa.

selvforsynt med operatørkompetanse. Vi tenkte da på utvikling av allsidighet både hos den enkelte operatør og hos summen av operatører innen området. Materielle ressurser, i første rekke maskiner og biler, ville vi kunne styre mot de oppgaver som var mest velegnet, uten å måtte dra omsorg for spesielle sjåfører eller maskinførere. Med personalressursene slik «forankret» i områder, vil virkningen være at alle biler og maskiner så ledes leies ut uten fører fra maskinavdelingen. For å kunne oppnå virkning med hensyn på å forebygge belastningsskader, ville det være nød-

vendig at operatører med ensidige oppgaver fikk anledning til avlastning. Maskinførere burde gå av maskinen i perioder, og utføre arbeid som gir annen påkjenning.

— Men stadig skifting av førere, kan vel bety slettere daglig maskinpleie?

— Det er reist slike innvendinger fra verkstedhold og det skal vi ta alvorlig. Et gjennomtenkt opplegg bør kunne hindre ulemper som dette. Og viktig må det jo være at vi ved å bygge opp større allsidighet, øker vi også mulighetene for høyere utnyttelse av egen maskinpark. Korttidsfravær vil ikke bety det samme som idag, tilgjengelig reservemanskap vil være i nærheten.

— Hvilken virkning tror du dette vil få på «arbeidsklimaet»?

— Personellmessig stabilitet over lengre perioder i et område, synes å ha en gunstig virkning på arbeidsforholdene generelt. Arbeidskonflikter oppstår ofte ved endringer i mannskapsstyrken. Ellers bør vi vel nevne at våre tjenestemenn gjennom allsidighet skulle ha mulighet for å se sine oppgaver i større sammenheng og dette skulle da kunne motvirke fremmedgjøring.

Og så vil jeg trekke frem min tro på at dersom våre fremtidige arbeidsformenn blir rekruttert blant operatører med allsidig bakgrunn, vil vi kunne trekke større produksjon ut av våre arbeidskjeder.

— Hvordan er situasjonen i Troms, har vi idag mannskaper som dekker den kompetanse som skal til for å kunne gjennomføre en organisering av anleggsdriften som du har antydnet?

— I årene 1976 og 1977 skjedde det betydelige nyansettelser ialt ca. 65 mann. Hensikten vår var da både å rette opp aldersstrukturen og bygge opp nødvendig kompetanse. Vi ga i annonsene klart til kjenne at vi ønsket ferdigheter i maskinkjøring og gjerne også førerkort klasse II.

Videre har vi i årene 1976, 1977 og 1979 utdannet omlag 20 skytebasert hvert år

og til nå har 76% av anleggsarbeiderne gjennomgått kurset «Generell vegbygging». I forbindelse med at vi de siste årene har bygd ut enkle feltlaboratorier i en del områder, er gitt undervisning i kvalitetskontroll til et mindre antall av våre tjenestemenn.

— Kan vi da si at vi har nådd det mål vi satte oss for utvidelse av kompetansen innen anleggsstyrken?

— Kompetanse og ferdigheter har endret seg betydelig de siste 4 årene. I 1975 hadde vi 197 mann i anleggsarbeide, i 1979 har vi 174 mann, m.a.o. 23 færre. Men vi har idag f.eks. omlag dobbelt så mange som kan bruke gravemaskiner, hjullastere, borvogner, kompressorer, drive dekkelegging, som har skytebevis sammenliknet med 1975 og videre 3 ganger så mange med førerkort klasse II, 5 ganger så mange som kan bruke dozere. Antall tunnelarbeidere har økt med ca. 50 prosent.

Vi kan vel slå fast at for fylket som helhet er kompetansen tilfredsstillende. Ettersom nyansettelsene skjedde med tanke på 80-årenes oppgaver, er ferdighetene noe ulikt fordelt i områdene idag.

— Dette betyr vel også at vi har mange som kan utføre forskjellige slags oppgaver?

— Vi har hatt et sterkt ønske om at stadig flere burde være kvalifisert til flere oppgaver. Dette ser vi også som ønskelig sett fra den enkelte ansattes side. Og vi har da utviklet mannskapsstyrken slik at vi idag har 59 mann som kjører gravemaskin, hjullaster, dozer eller flere av disse og vi kan i det etterfølgende kalle dem maskinførere. Videre har vi 120 mann som behersker borvogn, kompressor, har fått skytebevis eller kombinasjoner av dette, vi benevner dem fjellarbeidere. Tilsammen har vi så 43 mann som etter det jeg har sagt her, både er fjellarbeidere og maskinførere. Det kan forøvrig nevnes at av fjellarbeiderne er 17 dugelig som brubaser og av maskinførerne 6!

Spøkefullt har det vært sagt at fremtidens anleggsarbeider er forskalingsnekkeren med skytebasbevis og førerkort klasse II. Vi har faktisk 4 i fylket som oppfyller disse betingelsene. I allefall, vi har 23 mann eller 13% av samtlige anleggsarbeidere som dekker 5 eller flere av de vanligste ferdigheter innen anleggssektoren.

Et viktig skritt videre nå, er å utvikle innsyn i vegbygging for å sikre økonomi og kvalitet. Kurset «Generell vegbygging» er et ledd i dette og gjennom systematisk bruk av byggemøter vil økonomi kunne bli et aktuelt tema, sier Setsaa tilslutt.



Gunnar Kvalberg – anleggsarbeider idag. Her i rekkverkoppsett.

INFORMASJON

— *et nøkkelord i dagens vegvesen*

Nødvendigheten av riktig informasjon til riktig tid og ikke minst riktig adressert tas nå mere alvorlig enn noensinne i vegvesenet. Vi finner rundt i fylkene en rekke eksempler på tiltak som synes fornuftige og som også synes å bære fram: Men vi har også registrert behov som ikke er dekket i den utstrekning det burde.

Dette sier formannen i Informasjonsutvalget i Statens vegvesen, avdelingsdirektør Kaare Flaate i Vegdirektoratet, i en samtale med «Vegstikka».

Informasjonsutvalget som ble oppnevnt i november 1978 fikk i oppdrag å vurdere informasjonstjenesten i vegvesenet og å legge fram forslag om disse forhold:

- intern/ekstern informasjon
- lokal/sentral informasjon
- organisering av informasjonstjenesten
- handlingsprogram

Foruten formannen som vi allerede har nevnt har utvalget denne sammenstilling:

vegsjef K. Andersen, Nord Trøndelag
biltilsynssjef P. Gløersen, Vest-Agder
hovedtillitsmann Å. Kristiansen, Hed mark
plansjef S. G. Thorsdal, Rogaland
konsulent O. Reiersen, Troms
direktør L. A. Ellevset, Trygg Trafikk

Utvalgets sekretær er avdelingsingeniør T. A. Junge.

Det er nå avholdt i alt 5 møter i utvalget og det siste gikk i Tromsø i august.

Utvalget hadde denne gang kontakt med en rekke ansatte både i utedriften, ved vedkontoret og ved biltilsynsstasjonen i Tromsø.

— Flaate, hvor langt kan man si arbeidet i utvalget nå er kommet?

— Utvalget har i denne første tiden søkt å danne seg et bilde om hvordan situasjonen er i fylkene og om hvilke ideer og planer de måtte sitte inne med.

Vi har vel nå oversikt over hva som drives av informasjon i mere organiserte former innen etaten vår. Arbeidet videre må vel bli å vurdere nærmere de inntrykk vi har fått, sammenholde disse med våre egne tanker og finne fram til et forslag som menes å kunne bli en rettesnor, noe å hente ideer fra, noe å bygge videre på.

Særlig håper vi at innstillingen kan bli til hjelp for de fylkene som på enkelte felter innen informasjonstjenesten ikke er kommet så langt som de kanskje ønsker.

— Hva har arbeidet i utvalget hittil avdekket?

— Vi har hittil riktignok hatt direkte kontakt med bare 2 av fylkene, men gjennom utvalgets egne medlemmer og endel rapporter fra andre fylker, begynner vi nå å få en viss oversikt. Det er nok

registrert store forskjeller fra sted til sted, men vi har likevel følelsen av at informasjonsproblemene vies stor oppmerksomhet og at det i mange fylker er stor aktivitet på dette området.

— Er det noe i dagens situasjon som har overrasket?

— Vi er nok litt overrasket at tjenestemenn i driften enkelte steder synes å være dårlig informert om planene innenfor deres eget arbeidsområde. Her forlanges jo ikke alt om alt og kravene om bedre informasjon her er derfor såvidt «små» at disse burde kunne etterkommes.

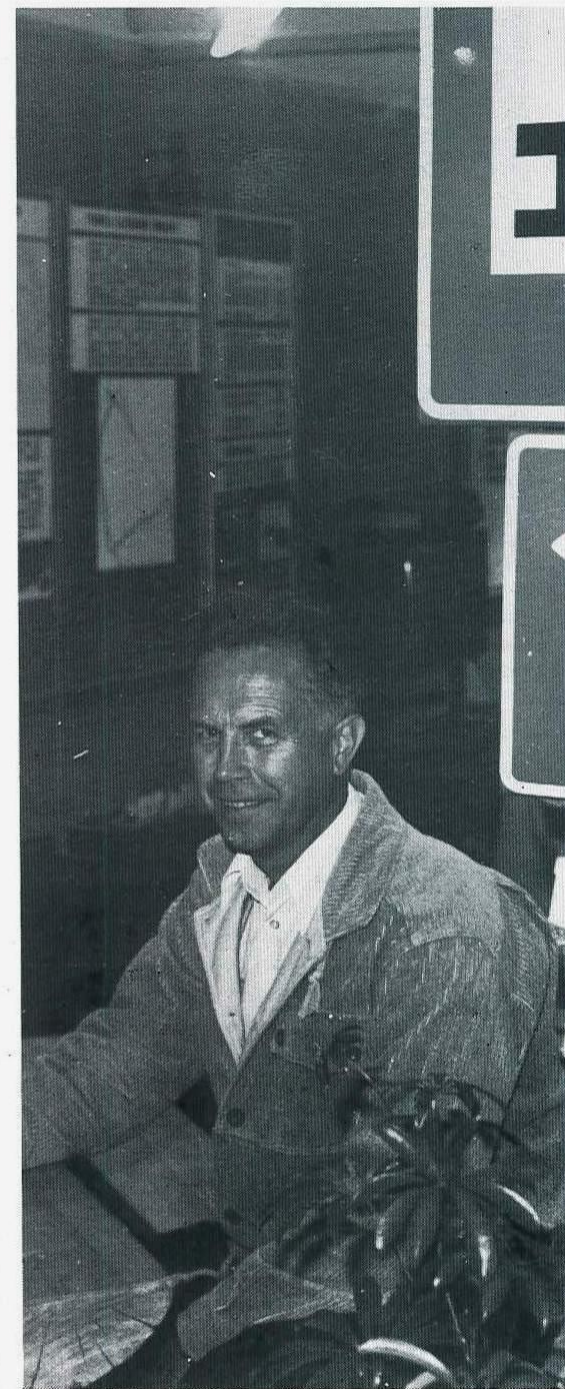
— Noen positive trekk?

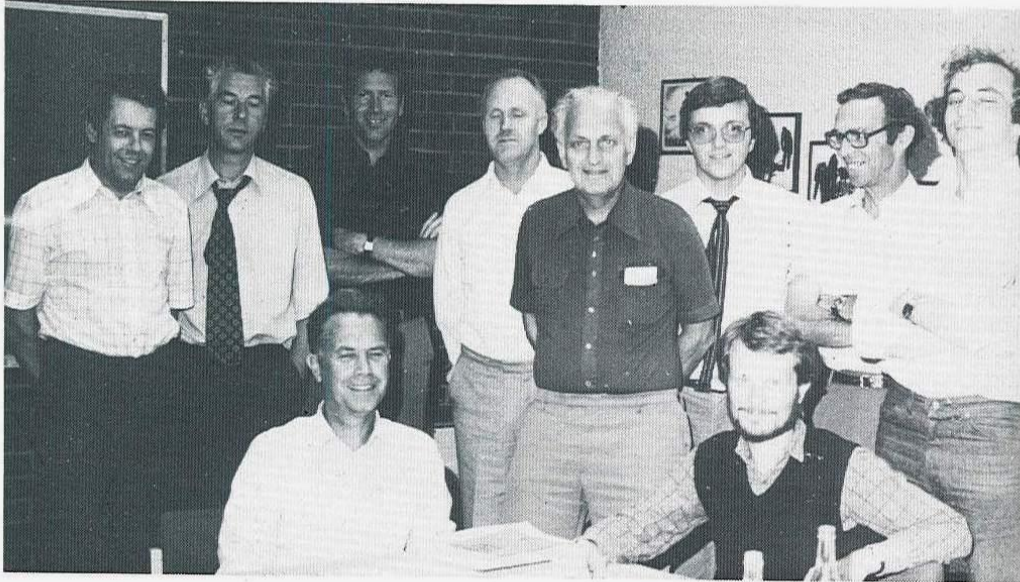
— Det jobbes og tenkes mere bevisst med informasjon i etaten. Vegvesenet har også etterhvert bestrebet seg å gi politikerne nødvendig og aktuell informasjon og på dette feltet synes det å ha lyktes ganske godt så langt vi kjenner til.

— Hvor tror du det viktigste informasjonsframstøtet bør settes inn?

— Det er vel ikke tvil om at vi har forsømt oss i forholdet til publikum. Vi bør være våkne for å presentere vegvesenet og vegvesenets arbeidsoppgaver. Dette kan bl.a. bidra til at den vanlige borger lettere får kontakt med oss når det er nødvendig. I dette arbeidet kan vi sikkert ytnytte både vegstasjonene og biltilsynsstasjonene bedre enn hittil. Kanskje burde vi også gjøre bruk av brosjyrer i større utstrekning enn hva er tilfelle idag.

— *Mange steder stor aktivitet på informasjonsfronten, sier Informasjonsutvalgets formann, Kaare Flaate.*





Informasjonsutvalget samlet i Tromsø, foran formann Kaare Flaate t.v. og sekretær Tom A. Junge. Bak fra v. Ellevset, Andersen, Thorsdal, Kristiansen, Reiersen, Wangen, Gløersen og Winter.

— Du har sett vegvesenets stand på Tromsømessen, hva har du å si til denne formen for informasjon?

— Gjennom utstillingen synes vegvesenet å ha gitt fin og nøktern informasjon, både når det gjelder enkeltsaker og det mere generelle. Spesielt vil jeg framheve den mulighet som ligger i den direkte kontakten med publikum og få disse i tale. Det må være verdifullt både for planarbeid, vegarbeidsdrift og biltilsyn.

— Og hva kom ut av møtet med de ansatte her i Troms?

— Den åpenhet deltakerne på dette møtet møtte oss med, ga oss en fin oversikt over hvordan forskjellige informasjonstiltak blir tatt imot og verdsatt.

Og vi fikk også et visst inntrykk av hva man fra de ansattes side så som mangler

på dette feltet. Det var full enighet i utvalget at dette møtet ga oss verdifulle impulser til det videre arbeid.

— Har utvalget vært innom rundskriv-spørsmålet?

— Det er vel ikke noe nytt at ikke alle rundskriv alltid når dit de burde nå.

Utvalget vil nok derfor si noe om dette i innstillingen og vi har allerede vært inne på tanken om ikke rundskrivene burde merkes med hvilke grupper tjenestemenn de er myntet på.

— Og innstillingen, når kommer den?

— Vi hadde først tatt mål av oss til å levere et produkt i november, men det ble snart klart at denne fristen ble for knapp. Men i mars 1980 burde den kunne foreligge.

ARBEIDSTILLATELSE

— et dokument til fortvilelse?

I Ryggavegen - husorganet for vegvesenet i Rogaland fylke - finner vi et leserinnlegg fra en oppsynsmann om arbeidstillatelse som innledningsvis betegnes som «et høyst uvanlig dokument i norsk forvaltningspraksis». Det hevdes i innlegget at dokumentet gir vegbyggeren ubegrenset rett til å gripe inn i annen manns eiendom og at dette dokumentet oftest underskrives på et meget spinkelt grunnlag.

Innsenderen hevder videre at problemene er størst når det gjelder bygging og utbedring av fylkesveger. Her opererer kommunens folk som grunnerververe ofte med ordføreren i spissen og ettersom det heller sjelden er folk fra vegvesenet med, kan det oppstå misforståelser om hvor store arealer det egentlig dreier seg om. Dette til stor fortvilelse for både grunneiere og anleggsfolk, ikke minst oppsynsmenn som jo har den daglige ledelse på anleggene.

Og arbeidstillatelse er da et kjent begrep også på våre kanter av landet og vi spør lederen av seksjonen for grunnerverv, Bjarne Otterdal, kjenner du igjen noen av de problemene som oppsynsmannen i Rogaland strir med?

— Innlegget er også aktuelt i Troms fylke, sjølv om eg kanskje ikkje har dei same erfaringane med dette dokumentet her i Troms som oppsynsmannen i Rogaland har. Men så arbeider vi også i forskjellige deler av etaten, og kjenner vel problema ulikt på kroppen.

I Troms har dette dokumentet oftast denne ordlyden:

«Statens Vegvesen v/Vegsjefen i Troms ønsker snarest å starte anleggsarbeidet på Rv. 856, parsell Finnfjord-eidet-Fredheim.

Undertegnede grunneier gir med dette tillatelse til at arbeidet utføres i samsvar med forevist og godkjent plan.

Tillatelsen er gitt under forutsetning av at erstatningsspørsmålet avgjøres ved minnelig overenskomst eller ved rettslig skjønn begjært av vegsjefen.

Forskudd på grunnerstatningen kan kreves når arbeidet er oppstartet.

Sted, dato og underskrift.»

For å forstå dette dokumentet, er det nødvendig å ta for seg ei slik sak heilt frå starten.

Som dømme kan vi ta Rv. 856, Finnfjord-eidet-Fredheim. Det er kanskje ikkje den mest utskjelte vegparsellen i Troms, men like fullt plagsom både i teletøysing og i støvfokk om sommeren.

Utbetringa av denne vegen vart etter kvart eit krav frå dei som bruker vegen, og deretter eit krav frå politikarane. Dette førte til at vegen vart prioritert på Norsk Vegplan og den kom på planleggingsprogrammet.

Som all planlegging tek vegplanlegging tid, og det krevst pengar og folk. Mange ledige stillingar ved Troms Vegkontor har gjort at den planreserven som det var meininga å bygge opp, i dag er omtrent lik null.

På Rv. 856 førte dette til at det vart bevilga pengar til utbetringa før planane var godkjende. Og her er vi ved poenget: Denne arbeidstillatelsen er eit resultat

av tidsnød. Tidsnød fordi det vert alt for kort tid mellom plangodkjenning og anleggsstart.

Det er først når planane er godkjende at vi grunnvervarar kan starte arbeidet for alvor. Då først veit vi kva som vil gå med av den enkelte eigedom, kvar avkjørsler skal byggast o.s.v. Og då viser det seg at det er berre ein månad att til Magnar Angell - iført brøyt - står klar med nivåerikkert, flismenneske, anol og det som verre er. Det er klårt at det då ikkje vert tid til å føre forhandlingar med kvar enkelt grunneigar om pris m.m.

Langt mindre vert det tid til ekspropriasjon.

Grunnverv er ofte ein modningsprosess, der grunneigaren må ha tid til å fordøye det han får servert av planer og pristilbud.

På Finnfjordeidet-Fredheim hadde vi altså valget mellom på den eine sida å bruke denne arbeidstillatelsen og få starte arbeidet raskt, eller på den andre sida å få i stand avtaler om pris, evt. gjennom ekspropriasjon, og dermed kunne starte arbeidet først om 1-2 år.

I sitt brev til «Rygjavegen» avslutter oppsynsmannen med eit sitat. Det er direktør Arnulf i Vegdirektoratet som skal ha sagt at: «Det er en alvorlig sak, å gjøre inngrep i annenmanns eigedom her i landet.» Sitat slutt.

Eg kjenner ikkje til sammenhengen denne uttalelsen er henta frå. Men ei sak har gjerne fleire sider, og eg skal nevne eit par:

Det er truleg at mange fiskarbønder på yttersida av Senja ville velsigne vegsjefen om han tok halve eigedomen deira — med eller utan godkjende planer og arbeidstillatelse — berre dei fekk veg. Det er like naturleg at ein huseigar i Harstad gjer det han kan mot å få den nye innfartsvegen der nermare bolig-uset sitt. Vi er alle oss sjølve nermast, og det vert meir alvorleg å gjere inngrep i annenmanns eigedom til mindre interesse denne annenmann har av inngrepet/vegen.

Så til dette med informasjon og forståelse av planer. Det er alltid to parter i slike tilfelle — den som informerer og den som skal bli informert. Eit godt resultat er avhengig av at begge parter er aktive. Vi som steller med grunnverv er svært glad når folk kjem på kontoret for å få forklart kva som skal skje, eller dei ringjer for å få tilsendt plankartet. Det viser at dei er interesserte, og det er ein garanti mot kjedelege mistydingar.

Tidsnød kan sjølsagt føre til at vi informerer for dårleg, men det store fleirtalet av grunneigarar er godt informert når dei skriv under arbeidstillatelsen. Så er det opp til anlegg å bygge vegen i samsvar med planen.

Konklusjonen frå mi side er at arbeidstillatelsen er eit nødvendig dokument så lenge planlegginga ligg på etterskudd i forhold til anleggsdrifta. Det er nødvendig fordi vegsjefen har den prisverdige innstillinga at mest muleg av anleggsbevilgningane skal brukast i løpet av året.

Den dagen detaljplanen på alle anleggsparceller er godkjend to år før anleggstart, skal eg gjerne være med på å tyne dette dokumentet.

Bruk bil- beltet



VI HEVER TILLATT AKSELTRYKK PÅ 280 KM RIKSVEG

— som følge av bæreevnerregistreringen

Vår strenge restriksjonslinje i teleløsningen har vært riktig, kan bæreevnerregistreringen fortelle oss, men samtidig avdekket denne registreringen positive trekk som at vi har veger som kan tåle større akseltrykk enn hva vi hittil har antatt.

Som de fleste i etaten vel kjenner til, har det de siste årene vært drevet et omfattende registreringsarbeide for å bringe på det rene hvilken bæreevne våre riksveger har og hvilke akseltrykk de enkelte vegruter kan tillates for.

Dette arbeidet har gitt som konkret resultat et bæreevnerregister hvor anbefalt akseltrykk både for teleløsningen og ellers i året er angitt og det så detaljert som for hver 500 meter veg.

Det ene vi umiddelbart kan lese ut av bæreevnerregisteret er at den strenge restriksjonspolitik vi har ført i teleløsningen har vært riktig. Registret har nærmere 100 prosent av riksvegnettet i Troms lavere enn 6 tonn tillatt akseltrykk i teleløsningen.

Det andre umiddelbare resultat av registreringen er hyggeligere - fra 1. november 1979 kan vi tillate 9 tonns akseltrykk og 14 tonns boggitrykk på en del viktige riksveger, nemlig disse:

E 78 Finnland gr. — Tromsø

Rv 6 Skibotn — Olderdalen

Rv 83/rv 19 Harstad — Nordland gr. v/Sandtorg

Rv 850/rv 849 Harstad — Borkenes

Det vil si at vi da får et 9 tonns vegnett på ca 280 km eller ca 17 prosent av riksvegnettet.



VI GRATULERER

Med 60 år	
Ingfred Andersen, Meistervik	14/9
Oddmund Back, Oteren	14/9
Torleif Lund, Salangsdalen	19/9
Harald Nilsen, Samuelsberg	29/9
Johan Sørensen, Hamn i Senja	16/10
Karl Mikalsen, Borkenes	18/10
Ludvik Fosslund, Nordkjosbotn	23/10
Henry Karlson, Oteren	10/12
Geirolf Myrvang, Sørreisa	10/12
Evald Koth, Skibotn	13/12

Vi har fått 2 nye håndbøker siden sist og de fås som vanlig hos:

Loyd Lauritsen, vegkontoret, postboks 615, 9001 Tromsø.

Nr. 063 - Vegtrafikktegninger - 78.
(Limheftet A4)

Publikasjonen omfatter resultatene fra de maskinelle og manuelle vegtrafikktegninger i 1978.

Det ble holdt manuelle tellinger i vel 500 punkt på riksvegnettet. Flere av punktene lå i vegkryss slik at trafikken ble registrert på 1 350 vegarmer. I 1978 hadde vi 54 maskinelle tellepunkt.

Trafikktall fra bompengerbruer/-veger er også tatt med i denne publikasjonen.

Trafikktall fra ferjesamband på riks- og fylkesveger finnes i egen publikasjon «Ferjestatistikk 1978» (Vegdirektoratet 1979).

Nr. 064 - Nordisk beregningsmåte for Vegtrafikkstøy (Limheftet A4).

Denne fellesnordiske beregningsmetoden for vegtrafikkstøy er utarbeidet av en prosjektgruppe under Nordisk Ministerråds embetsmannskomite for miljøvernsspørsmål.

Den norske oversettelsen omfatter 2 deler fra den endelige rapporten. Del 1: Forenklet metode, og del 2: Komplette metode.

I mange tilfeller vil det være mest aktuelt å bruke den forenklete metoden. Denne er i håndboka presentert i en noe bearbejdet form, slik at den kan brukes uavhengig av den mer tidkrevende, komplette beregningsmetoden. Det vil være nødvendig å bruke den komplette beregningsmetoden når de geometriske forhold avviker mye fra de terrengsnitt som er gitt i den enkle metoden.

Nr. 009 - RUNDKRIV - Oversikt over gjeldende rundskriv fra Vegdirektoratet (limheftet i A4-format) 5. utgave - 1979.

I utgave av rundskrivoversikten er det tatt med gjeldende rundskriv utgitt før 15. juni 1979. 28 rundskriv er blitt ugyldige siden da.

Nr. 014 - Laboratorieundersøkelser.
(Limheftet A4)

Statens Vegvesens Laboratorieundersøkelser (tidl. Analyseforskrifter) utgis nå som håndbok i A-5 format.

Statens Vegvesen går i Laboratorieundersøkelser over til SI-enheter og ISO-standard maskesikter fra 1/1-1979.

De fleste standardblanketter for Laboratorieundersøkelser er endret fra samme tid.

Visse deler av de tidl. Analyseforskriftene er flyttet til en ny håndbok, Feltundersøkelser, som skal utgis i 1979.

ANLEGGSAVDELINGEN

må i den administrative oppbyggingen rett som det er foreta justeringer. Dette på grunn av at tyngdepunktene i anleggsdriften naturlig nok forflytter seg og også ved endring i personellressursene.

Fra nå av og inntil videre har avdelingen dette organisasjonsmønster:

Anleggssjef	Oppsynet	
A. Setsaa	Ledere	Medhjelpere
T. Jakobsen	G. Reiertsen O. Markussen	J. Jørgensen A. Høyvåg T. Fosshaug
K. Kvåle ass. best.: K. Grimstad	M. Angell K. Skogstad	R. Broderstad J. E. Strømseng I. Bjerkheim T. Øvergård
I. Moan ass. best.: K. Tune	A. Theodorsen J. Barski	A. Angelsen
E. Mathisen ass. best.: ledig	T. I. Hole P. Jensen P. Nilsen	W. Karlsen T. Pettersen H. Furnes
B. E. Selnes ass. bes.: T. Jørgensen	T. Hevnskjel O. Berglund	A. Hansen T. Nergård
P. Gunnarsen	Agn. Hansen	B. Moen ledig
Sørstraumen bru	T. Schefte	A. Henriksen

VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN

gjør også en endring. Fra 1. desember 1979 flyttes grensene mellom vegmesterområdene 5 og 7 noe.

Det gjelder følgende vegstrekninger innen område 7 som overføres til område 5:

E78/rv 6 Nordkjosbotn — Skibotn
E 78 Skibotn — Finnland gr.
Rv 6 Skibotn — Løkvoll
Fv 321 Signaldalen
Fv 322 Kittdalen

Samtidig flytter oppsynsmannsassistent Odd Fagerli fra område 7 til område 5 som nå har stasjon i Nordkjosbotn.

VEGKONTORET

Tiltredelser:

Johan Filseth er tiltrådt igjen etter 1 års permisjon og er nå leder av planavdelingens trafikkseksjon.

Avdelingsing. Roar Flydal er tiltrådt igjen ved planavdelingen.

Kontorassistent Liv Sørensen er vikar ved trafikkseksjonen.

Wenke Sørensen er begynt som bud i Grethe Johnsens permisjon.

Likeså er Grethe Boberg begynt som kontorassistent (vikar) ved Seksjon for felles kontortjenester.

Kontorassistent (vikar) Gunn Wæraas tiltrådte 1/9-79.

Fratredelser:

Ingeniør Arnulf Sørensen fratrer 31/10 d.å. Fra samme tid fratrer også ingeniør Kjell Nyheim.

BILTILSYNET

Tiltredelser:

Jan A. Haukland er engasjert som bilførerkontrollør i 6 måneder fra 1/10-79 i Andreas Nilsens permisjon.

Odd Einar Stornes er ansatt som kjøretøykontrollør fra 15/10 d.å. i Odd-Jarl Bergans permisjon.

Fratredelser:

Randulf Kristiansen fratrer stillingen som leder av trafikkseksjonen 4/11-79.

UTEDRIFTEN

TILTREDELSER:

Arnulf Hansen er ansatt som oppsynsmannsassistent i vedlikeholdsområde 9.

Ole Ellefsen er ansatt som oppsynsmannsassistent (vikar) i vedlikeholdsområde 1.

Bjørn Fossbakk er tiltrådt som midlertidig oppsynsmann i vedlikeholdsområde 9.

Jan Kåre Myrvang er tiltrådt som verkstedsformann på verkstedet på Finnsnes og som mekaniker i hans plass er Herold Skog ansatt.

I vedlikeholdsdriften er disse tiltrådt:

Godfjord: Børre Hansen
Reinøya: Wilhelm Eliassen

Storslett: Svein-Tore Richardsen
Olav P. Jensen

Og disse er ansatt som mannskap på vegvesenets pelebåt «Slagbjørn»:

Motormann/kranoperatør: Ingar Hansen

Kaiformann: Kjell Steinar Knutsen

Kaivarbeidere: Gunnar Borck

Ivar Johannessen

Kokk/vedlikeh. arbeider: Jarle Nygård

Fratredelse med pensjon:

Ivar Bakkland, Bardu 1/10

Arvid Vollan, Nordkjosbotn 1/9

Øyvind Enoksen, Kjækan 1/9

Ingvald Johansen, Horsnes 1/10

DØDSFALL

GUNNAR SOINI, SKIBOTN døde 21. august d.å., 58 år gammel.

Soini hadde ikke spesiell lang tjeneste i vegvesenet, men han satte seg snart i respekt for den måten han løste de oppgaver han ble satt til.

Som brøyter på mellomriksvegen til Finland hadde han mange hårde tårner og han satte sin ære i gjøre forholdene så gode som mulig for trafikantene.

Han la for dagen stor interesse for alt han ble satt til både i anleggs- og vedlikeholdstjenesten — alltid villig og ikke minst samarbeidsvillig.

Vi har mistet en dyktig og avholdt medarbeider.

KÅRE HANSEN, SKIBOTN døde 31. august i år, 59 år gammel.

Hansen kom med i vegvesenet for første gang allerede i 1939, og ved sin død var han den anleggsarbeider i Troms som hadde lengst ansiennitet.

Hansen kunne oppvise en tilværelse i vegvesenet med mangfoldige oppgaver. Han fikk oppleve den rivende utvikling som har funnet sted i etaten med stadig nye arbeidsmetoder og han deltok alltid like ivrig og interessert i arbeidet både i den tid nevene var et hovedredskap og i den senere tids høyst mekaniserte drift. Først i kombinert vedlikeholds- og anleggsarbeide — etter funksjonsdelingen finner vi ham som anleggsformann. Hans innsats i de store anleggene, Skibotndalen, Skibotn — Løkvoll og nå sist Kvesmenes — Olderbakken er uomtvistelig.

Som skytebas var han meget solid og blant arbeidskameratene var han den selvsikre tillitsmann.

Vi har mistet en dyktig og avholdt medarbeider.

100-ÅRING BLIR NY

Etter at vi nå ved sommersesongens slutt la 5,2 km oljegrus gjenstår det bare 3 km på riksveg 851 Brandvoll - Sjøvegan før hele strekningen er ferdig utbedret.



Vi kan nå presentere ialt 16 km av rv 851 i en forfatning som er høyst tilfredstillende. Foruten at vegen har fått oljegrusdekke, har vi også rettet ut de aller fleste av de «umulige» svingene som fantes på denne strekningen.

Og svingene her skriver seg fra forrige århundre — anleggsarbeidet gikk i 1870-årene med avleveringer i 1878 og 1883 mens det allerede i 1891 ble foretatt omlegging ved Kistefoss. Så det er en 100-åring vi nå pusser opp.

Til vinteren tar vi fatt på de gjenstående 2,4 km opp mot Brandvoll. Ettersom vi nå samtidig bygger om vegkrysset rv 851/E6 ved Brandvoll, vil vi i tillegg ruste opp 600 meter av nåværende E6 som da blir innlemmet i rv 851. Når vi her har 2 anlegg i nærheten og med drift som kan tilpasses hverandre og gi fin vekselvirkning bl.a. med rasjonell transportutnyttelse, tar vi også sikte på å bruke samme mannskapsstyrken — ca 10 i tallet — på disse 2 anleggene i vinter.

Det var lenge noe uvisst med vinterarbeidet på rv 851 ettersom grunnspørsmålet ikke var i orden, men dette har da løst seg etterhvert på 500 meter nær.

I høst fikk vi en ubeleilig kollisjon mellom dekkeleggingsprogrammet og

Olav Håkseth t.v. — pensjonist sommerarbeid på r.v. 851 og Ivar Bakland på terskelen til pensjonisttilværelse med bondesløyd som hobby.



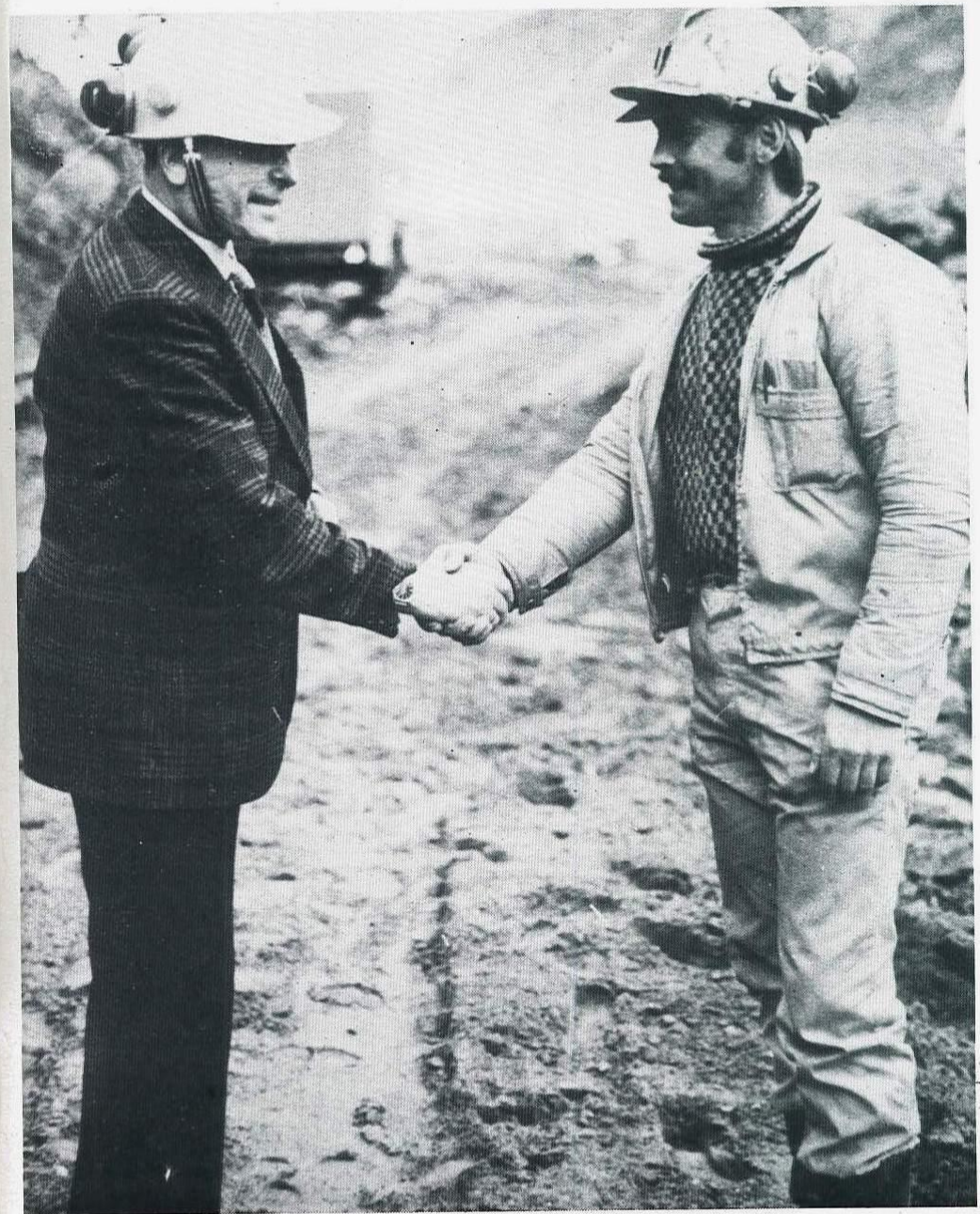
Skråningspuss på rv. 851 – Gunnar Borch.

en militærøvelse. Vegen var klargjort for dekkelegging, men vi utsatte leggingen og til alt hell klarte vegen slik den lå, påkjenningen en militærøvelse kan være.

Vegfarende vil merke at det er utført fin skråningspuss og det skal også bli

fint etter oss i massetakene ved Strokke og Kistefoss.

I løpet av 1980 vil alt arbeide på rv 851 være unnagjort, dekkeleggingen inklusiv.



Fylkesordfører Alfred Sagelvmo og skytebas Erling Sæbbe takker hverandre for god jobb etter salven som åpnet Kaperdalsvegen for Samferdselsutvalget. Sæbbe hadde sørget for ladingen, mens Sagelvmo fyrte av.