

Vegsíkka



Februar 1983 - Nr. 1 - 15. árgang



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 1 — Februar 1983
15. årgang

INNHold

Bedre arbeidsforhold	3
Enkelt overflatebehandlet vegdekke øker veggrepet	4
Maskinparken fornyes	7
Kontaktmøter i vedlikeholdstjenesten	9
Ny organisering av vedlikeholdet vekker debatt	12
Støyskjerming i Tromsdalen	15
Nytt anlegg: Omlagging av E-78 i Lavangsdalen	17
Trafikksikkerhet — også ditt ansvar	21
Vegmesterskapet på ski	24
VHF-nytt: Kanalskifte basisstasjon	25
Hvem vil du gi blomster — og hvorfor?	26
Ny verneleder	27
Utsatte bruer i skipsleden	28
Dødsfall	30
Hobby — både til glede og nytte	31
Påskebrakkene	32
Justering av vegnormalene med sikte på utbedringsarbeider	34
For 100 år siden	35
Dødsfall	37
Nye pensjonister	38
Personal-nytt	42
Vi gratulerer!	42

FORSIDEN

Mikal Henriksen flankert av oppsynsmann Jan Jørgensen og vegsjef Herleiv Solberg foretar sitt siste offisielle oppdrag for vegvesenet — åpning av parsellen Harstadbotn — Harstad sentrum i rv 83. Foto: Oddmar Eliertsen.

Bedre arbeidsforhold

Systemet med permanente vegstasjoner er nå fullt utbygget her i fylket så langt vi idag kan se. Den siste i rekken — Tromsø vegstasjon — ble tatt i bruk til jul.

Biltilsynet har utvidet sine lokaler på Finnsnes og i Bardu får Biltilsynet i disse dager etter en utvidelse av vegstasjonen, disponere nødvendige rom for førerprøver.

Trangboddheten ved vegkontoret er også over etter at en større del av planavdelingen ved juletider flyttet inn i nye kontorer. En ombygging i tilknytning til de lokaler vegkontoret allerede leiet, gjorde dette mulig.

Administrasjonen både ute og inne har altså nå fått de arealer som vi har ansett som nødvendige for å kunne yte det man venter av oss samtidig som arbeidsmiljøet er forbedret.

Det skulle derfor ligge tilrette for gode arbeidsår i tiden framover — og som både samfunnet og de ansatte skal kunne dra nytte av.

I redaksjonen

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red.sekr.

Redaksjonsråd

Vegmester Inge Iversen
Inspektør Jan Haukland
Adm.sjef Arild H. Johansen
Forman Kristian Myrvoll
Avd.ing. Svein Jarle Hansen

Utgiver

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk

Lundblads Trykkeri, Tromsø

Opplag

1500 eksemplarer

Enkelt overflatebehandlet vegdekke øker veggrepet.

Målinger som fungerende stasjonssjef Kristian Lind ved Biltilsynet i Harstad har foretatt viser at bremselengden på enkelt overflatebehandlet vegdekke for biler med en hastighet på 80 km/t reduseres med 12 — 15 meter i forhold til asfaltdekke. I tillegg kunne det observeres bedre lysrefleksjon og legging av mere slike dekker kan derfor gi trafikksikkerhetsmessig gevinst.

— Kristian Lind, hvor og hvordan har du foretatt disse målingene?

— Vegvesenet la i sommer såkalt EO-dekke med grov struktur et par steder på riksveg 83 ved Sørvik og Brokvik hvor det før var vanlig asfaltdekke. Etter å ha passert disse vegstrekningene noen ganger hadde jeg følelsen av at det nye vegdekke ga en bedre friksjon. Jeg fikk en retardasjonsskriver (hastighetsreduksjon pr. tidsenhet) innmontert i personbil utstyrt med nye piggdekk for å få bekreftet mine antakelser.

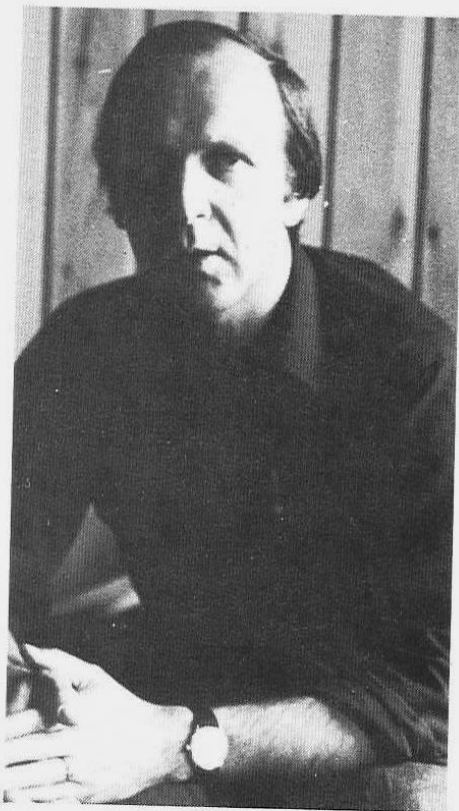
— Hvordan var føreforholdene?

— Målingene utførte jeg i høst og under tre typer av høstlige vær og føreforhold, nemlig 1) øsende regnvær + 4°C, 2) iset/rimet kjørebane, tynn ishinne ÷ 2°C og 3) tørt føre + 3°C.

Prøvebremsingene ble foretatt med blokkerte hjul.

— Ja, hva fant du?

— Målingene viser at EO-dekket med sin grove struktur (12 — 16 mm) gir til dels betydelig kortere bremselengder. Særlig stor for-



Reduser bremselengden, sier Kristian Lind.

skjell får man under forhold med mye vann på kjørebane. EO-dekket på en måte "absorberer"

vannet mens man på asfalt føler at hjulene "svømmer" på vannfilmen. Forskjellen i bremselengde under disse forhold var 15,1 meter. Men også på tørt føre og når det var rim/tynn is var det betydelige forskjeller, henholdsvis 12,0 m og 11,7 m. En reduksjon av bremselengden på 12 — 15 meter vil derfor der trafikken går i 80 km/t i en vanskelig trafikksituasjon kunne bety at påkjørsel unngås.

— Du har også merket deg en bedre lysrefleksjonsevne i forhold til

den vanlige svarte asfalten. Kan du si noe nærmere om det?

— Jeg har ikke hatt utstyr for å måle lysrefleksjonen, men jeg har inntrykk av at den på vått EO-dekke er 100 % bedre enn på våt asfalt.

Hva dette innebærer i øket siktstrekning fram mot for eksempel fotgjengere i mørket er åpenbart betydelig og vil kunne bety mye i arbeidet mot mørkekjøringsulykkene.

Og med bakgrunn i disse lysre-



EO-dekke på rv 83 ved Sørvik — vi ser tydelig den grove struktur og forskjell til det gamle dekke.

fleksobservasjonene og i retardasjonsmålingene tror jeg at legging av mere EO-dekker kan gi trafiksikkerhetsmessig gevinst, sier Kristian Lind til slutt. Enkel overflatebehandling eller EO-dekke er et forholdsvis nytt vegdekke i Troms. Det er et dekke som bare kan nyttes til fornyelse av faste dekker.

Og det har flere fordeler — det er billigere og har minst like god slitestyrke som asfalt.

Hva er enkel overflatebehandling?

Vi lar avdelingsingeniør Arne Fossbakk forklare:

— Enkel overflatebehandling (EO) er en dekketype som har være forholdsvis lite benyttet i Troms og en dekketype som spesielt egner seg ved fornyelse av faste dekker. En enkel overflatebehandling utføres i prinsipp på samme måten som et enkelt Ottadekke, men med den forskjellen at man som steinmateriale bruker pukk, eks 12—16 mm, til avstrøing på det

utsprøytete bindemiddelet. I et Ottadekke bruker vi en gradert grus, eks 0—16 mm.

Det er den grovkornede overflaten som gjør at vannet dreneres fortere vekk og at vannhinnen (i regnvær) på vegbanen blir brutt. Det er med andre ord de oppstikkende partiklene som bestemmer dekkets lys- og friksjonsegenskaper.

Ifølge vegnormalene skal en enkel overflatebehandling lagt på et avrettet bituminøst underlag tåle like stor trafikk som den asfalttypen som blir mest brukt i Troms.

EO er en forholdsvis rimelig dekketype, men på grunn av liten tykkelse, bare ca 1,6 cm, må vi regne med å måtte fornye en enkel overflatebehandling oftere enn et asfaltdekke. Overflatebehandlingen kan imidlertid også legges dobbel.

I 1983 har vi planer om å legge ca 40 km med EO.

Og her er Kristian Linds måleresultater i tabellform:

Og her er Kristian Linds måleresultater i tabellform:

Føre/vær	Dekketype	Retardasjon	Bremselengde V/80 km/t	Forskjell
Tørt føre	Asfalt	5,5 m/s ²	44,8 m	12,0 m
+ 3° C	EO-dekke	7,5 m/s ²	32,8 m	kortere bremselengde på EO-dekke
Rim/tynn ishinne + 2° C	Asfalt	3,0 m/s ²	82,1 m	11,7 m
	EO-dekke	3,5 m/s ²	70,4 m	kortere på EO-dekke
Kraftig regnvær + 4° C	Asfalt	5,0 m/s ²	49,3 m	15,1 m kortere
	EO-dekke	7,0 m/s ²	34,2 m	på EO-dekke

Maskinparken fornyes

Vi skal i år bruke ca 11,7 mill kroner til maskinanskaffelser. Og dette er i hovedsak gammelt materiell som skal utskiftes. Dette kan bidra til å få ned vedlikeholdskostnadene på maskinparken, men også andre tiltak er nødvendige skal vi kunne øke lønnsomheten.

Av Gunnar Berntsen

For budsjettåret 1983 har vi bestilt:

1 stk lastebil, Volvo F10, til erstatning for 510-16

1 stk lastebil, Volvo F 7, til erstatning for 510-13

6 stk varebiler, Mercedes 307D

1 stk veghøvel, Nordverk 161, til erstatning for 520-41

1 stk gravemaskin, Åkermann H10, til erstatning for 530-11

Dessuten under vurdering:

1 stk veghøvel

1 stk hjullaster

1 stk slepevals

1 stk Powerscreen (grussorterer)

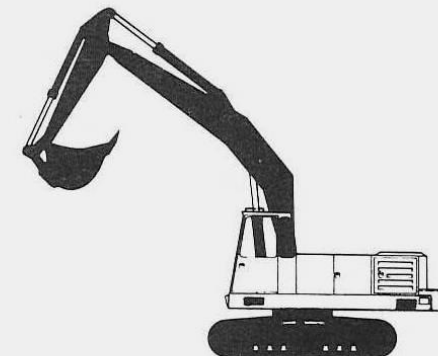
1 stk tilhenger (for utlegger m.m.)

1 stk borvogn

Våre kjøp er også denne gang i hovedsak beregnet på utskifting av gammelt materiell.

Dette betyr ikke at vi alltid erstatter gammelt materiell med nytt.

Utskiftingstakten de senere år har tvert imot vært slik at vi har hatt en svak nedtrapping i antall lastebiler, gravemaskiner og hjullaste-



re. Høvelparken er dessuten skåret ned med over 20 % på 3-4 år.

Det er derfor ikke riktig at vegvesenet øker sin maskinpark, slik det hevdes fra enkelte hold.

Maskinavdelingens driftsresultat i 1982 — når vi tar med alle aktiviteter — ble ganske bra.

Ser man derimot på maskindriften isolert, så kunne nok resultatet ha vært bedre. Det var faktisk bare et par fylker som hadde dårligere driftsresultat i 1982. Årsaken kan være flere, men det ser ut til at vi har betydelig høyere vedlikeholdsutgifter enn landsgjennomsnittet.

Dette er slett ikke bra, og vi har nok mye ugjort enda når det gjel-

der å få ned vedlikeholdskostnadene.

Vi må begynne å spørre oss selv om vi kanskje reparerer for mye på våre maskiner? Er vi for snar til å ta maskinen inn til verksted, og skiftes det deler som ikke burde skiftes? Utidige spørsmål kanskje, men skal vi hevde oss i konkurransen så må vi nok tåle litt selvransakelse.

Nytt av året er at vi i større grad enn tidligere skal forsøke å bruke justerte avregningspriser på egne maskiner.

Vi skal altså ikke slavisk følge Vegdirektoratets priser.

Allsidig traktor, innkjøpt ifjor. Her utstyrt som feiemaskin, i øyeblikket går den som snøfreser på Tromsøbrua. Kan også utstyres for kantklipping.



Samtidig skal vi forsøke å få balanse i verksteddriften. For å få til dette må vi forhøye timeprisen med anslagsvis 15 %. (På slutten av 1982 beregnet vi 140 kroner pr time ved våre verksteder).

Men høyere timepris på verkstedene gir selvsagt økte vedlikeholdskostnader på maskinene, hvis vi ikke klarer å redusere antall verkstedtimer.

Det spørres om vi ikke har visse muligheter i så måte. Vår maskinpark er i dag av ganske høy standard, og med forholdsvis lav gjennomsnittsalder.

Kontaktmøter i vedlikeholdstjenesten

Kommende arbeidsprogram, økonomi, bemanning hørte til de viktigste temaer på kontaktmøtene som ble holdt ved årsskiftet i de forskjellige vedlikeholdsområdene. Og interessen var på topp — det ble da også uttrykt ønske om flere slike møter enn det ene for året som hittil har vært det vanlige.

Vegstikka var tilstede på møtene i område 6 i Tromsdalen og i område 9 på Hansnes.

Det var vegmestrene som sto for opplegg og innkalling. Og kanskje er det nettopp de som best vet hvor skoen trykker og har den beste oversikten, slik de står som bindeledd mellom utedrift og ledelsen inne på vegkontoret.

Økonomi

På fylkesbasis er det en svak øking i riksvegbevilgningen, men situasjonen på fylkessektoren ikke er lys spesielt når det gjelder investeringssiden. Og når anleggsvirkosomheten uteblir, vil vedlikeholdet få merkbart vanskeligere forhold. Tidligere trodde man at fylkesvegene skulle få høynet sin standard i 1980-årene, men bevilgningssituasjonen gir imidlertid ingen grunn til optimisme.

På møtene var man derfor sterkt opptatt av at de midlene som er til disposisjon, blir brukt med omtanke og fordelt riktig. Regnet i kroner pr. km utgjør tildelingen til fylkesvegene bare ca 42 prosent av det som disponeres til riksvegvedlikehold. Når vi også vet at av riksveg-

er er 20 prosent grusveger mot fylkesveggenes 70 prosent, skjønner man hvor dårlig fylkesvegvedlikeholdet kommer ut i forholdet til riksvegene.

Vinterkostnadene store

I områdene 6 og 9 blir det bare 25 — 30 prosent av den totale vedlikeholdsbevilgning igjen til sommervedlikeholdet. Dette begrenser selvsagt aktiviteten sommerstid temmelig kraftig.

Spørsmålet om hvordan man kan få ned vinterkostnadene er derfor stadig et aktuelt tema. På møtet i område 6 la distriktsleder Ole Fr. Wikstrand fram endel synspunkter på tiltak for å senke utgiftene til brøyting. Han orienterte om den pågående prosess ved inndeling av nye/lengre brøyteroder og hva dette eventuelt kunne medføre. Han mente at roder på 30 — 35 km i allefall er overkommelig på E-78 med det utstyret vi har idag. Det er imidlertid mangt man må ta hensyn til. Færre turer vil kunne gi dårligere kvalitet og hyppigere bruk av høvel kan bli nødvendig. Dette koster også. Hvor ofte skal det brøytes om natta? Opphold i brøyting-

gen er vanlig mellom kl 2400 og 0500. Publikum kan derfor ikke vente god veg til alle døgnets tider.

Dekkefornyelser

Tross i begrensede midler til sommervedlikeholdet, blir det likevel en god del dekkefornyelser i område 6 i 1983 og det så ut til å glede samtlige. Programmet omfatter disse strekningene på E-78:

Nordkjosbotn-Seljelvnes	10,5 km
Seljelvnes-Vassnes	10,5 km
Smalak-Sørbotn	10,0 km
Fagernes-Leirbakk	3,0 km
Solligården-Tromsdalen	5,3 km

Deltakere fra område 6 fra v.: Walter Iversen, Odd Isaksen, Henry Strand, Bjørnar Flatebø, Viggo Augustinussen, Nikolai Didriksen, Adolf Nilsen, Konrad Koks, Helmer Heimdal, Harald Hansen og Nils Ludvik Nilsen. Arne Antonsen og Geor Gabrielsen har gjemt seg bak.



Dessuten skal det legges 2,1 km nytt dekke på Ramfjordnesvegen. Desverre blir det neppe noe dekkelegging i område 9 i år. Dette området får derimot ytterligere 21 km grusveger å vedlikeholde, i det fylket har overtatt vegene på Rebbernesøya.

Bemanningen

Bemanningsplanen for de kommende år var også et aktuelt tema. Det gikk klart fram at vi ikke kan forvente automatisk inntak av nye arbeidere når noen slutter og vi må derfor regne med en reduksjon av arbeidsstyrken i forhold til det den er i dag. Hovedårsaken ligger i sta-

dig mer faste vegdekker. Arbeidsstokken vil bli dimensjonert etter laveste behov (vinterbehov).

Mange spørsmål — knapp tid

Avspasering på grunn av manglende spisebu, bruk av driftsplaner, brøytstikk og skolebarn, vegsperringer, rapportføring og mange andre spørsmål kom man inn på. Tiden blir knapp. Det skal prates — skjemtes litt, de treffes sjelden i samlet tropp og kan utveksle erfaringer til både nytte og hygge. Det kom fram klager fra maskinkjørere og utplassert personell til

spesialfunksjoner om at det burde bli en bedre koordinering av sommerferien for disse. Slik det er i dag blir ferietiden oppsatt ut fra et vedlikeholdssynspunkt og ved om-disponering av slike mannskaper blir ferietiden omberammet til å passe med deres nye arbeidssted uten tilstrekkelig forhåndsvarsel. Dette ønskes rettet på.

Og alle var vel enige med Wilhelm Eliassen fra Reinøya som understreket hvor nyttig han fant disse orienteringsmøtene — behovet for flere enn dette ene møtet for året måtte være tilstede — det trodde han svært mange følte.

I møtet i område 9 fant vi bl.a. disse: Fra v.: Ragnar Hartviksen, Wilmar Lorentsen, Oddmund Olsen og Ivar Ingebrigtsen.



Ny organisering av vedlikeholdet vekker debatt

I forrige nummer av Vegstikka presenterte vi innstillingen "Organisasjon og driftsform i vedlikeholdet".

Innstillingen har vakt debatt og blant vegmestrene kan vi spore tildels stor skepsis og også en viss forundring, men de finner også positive trekk i innstillingen.

Vi har snakket med vegmestrene Ernst Hansen og Almar Leirbakk, og *Ernst Hansen* ser du noen fordeler med en slik omorganisering som innstillingen legger opp til?

— Vi får et mønster som konkretiserer arbeidsoppgavene for vedlikeholdsleder og oppsynet ellers. Hittil har vi ikke hatt helt klare linjer. Videre vil vi nok få forenklet saksbehandling ved at endel oppgaver føres ut fra vegkontoret.

— Er det noe i innstillingen du er uenig i?

— Her er lagt opp til en forskjellsbehandling av aktuelle kandidater til vedlikeholdslederstillingen. For de fra oppsynet kreves ikke bare relevant praksis fra utedriften, men også en viss praksis fra vegkontoret mens det fra søkere fra vegkontoret ikke forlanges praksis fra utedriften. Jeg synes ellers at det er sløsing med ressursene



Ernst Hansen — skeptisk.

når personer med sivilingeniørutdannelse stilles slike jobber i utsikt, de bør brukes der behovet for slik kompetanse kreves. Og, hvorfor skape nye stillingsbetegnelser, hva er i veien med vegmestertittelen så godt som den nå er innarbeidet i folks bevissthet.

At denne innstillingen i enkelte fylker er møtt med noe skepsis, skyldes kanskje også sammensettingen av den arbeidsgruppen som har laget den, den virket noe ensidig faglig.

— Hva er det nye i opplegget slik det nå foreligger?

— De oppgavene som er listet opp er stort sett de samme som i dag. Det spesielt nye ligger i at vedlikeholdslederen, som det nå skal hete, er tillagt mer planarbeid, også langsiktige og at det skal ofres mer tid på oppfølging. Dette synes jeg da er noe av det mest positive med innstillingen.

— Hvordan tror du dette vedlikeholdsmønsteret vil fungere?

— Med noe omlegging og tilpasning tror jeg at vi igrunnen vil kunne nå like langt med dagens organisasjonsmønster. Det er sagt at bakgrunnen ligger i ønsket om et mere effektivt vedlikehold. Vi har alltid lagt vinn på å forbedre oss, vært åpne for endringer og jeg lurer egentlig på hva vi gjør for dårlig i dag?



Almar Leirbakk — litt skeptisk.

Samarbeidet over funksjonsgrensene, koordineringen, har i enkelte høve vært mangelfull, sies det, men kanskje dette er et problem som ikke bare ligger på vårt plan, men også i ledelsen, avslutter Ernst Hansen.

Og vi fortsetter med *Almar Leir-*

bakk, hva finner du positivt i innstillingen?

— Det er vel riktig nå å vurdere organisasjonsmønsteret i vedlikeholdet. Vi har etterhvert fått mange nye oppgaver, trafikkbildet har endret seg, strammere økonomiske vilkår, alt dette setter sterke krav til effektivitet, å få mest mulig igjen for de midlene vi disponerer.

Derfor tror jeg det må ha mye for seg at avgjørelser kan tas nærmest mulig der det skjer. I dag er jo avgjørelsesmyndigheten for vegmestre sterke begrenset og det virker ofte som et hemsko for oss som er midt oppe i begivenhetene og også uforståelig for trafikanter og publikum forøvrig.

Når vedlikeholdslederen i henhold til innstillingen om nyorganiseringen spesielt skal ta seg av planleggingsoppgaver og følge opp disse bl.a. med måling av resultater, går jeg ut fra at han også vil stå friere enn i dag til å endre planene underveis når dette kan være hensiktsmessig av forskjellige årsaker. Vi må for alt ikke få en planlegging av en så sterk teoretisk karakter, at det oppstår et gap mellom planer og resultater.

— Du mener det ligger en fare og lur er her?

— Jeg tenker litt på at innstillingen i grunnen ikke legger tilstrekkelig vekt på erfaringen fra

det daglige vedlikehold når den omtaler ansettelser av vedlikeholdsleder.

Der vurderes nærmest praksisen fra oppsynstjenesten som unødvendig hvis en kvalifisert søker har ingeniør- eller sivilingeniørutdannelse og kommer fra vegkontoret. Er det derimot aktuelt å ansette en fra oppsynedt foreslås gitt høve til praktisering inne ved vegkontoret.

— Har du andre innvendinger til innstillingen?

— Innstillingen overlater etter mitt skjønn i for stor grad til fylkene å avgjøre hvilke oppgaver som skal tillegges vedlikeholdslederen og ellers til utedriften. Den burde gitt noe mer detaljerte retningslinjer, jeg er redd for at vi vil få oppleve en temmelig stor forskjellsbehandling fra fylke til fylke. Dermed ikke sagt at jeg tror at vi i Troms vil komme "dårligere" ut enn andre fylker.

Vegkontorets syn

Også vegkontoret har nå uttalt seg. Innstillingen har vært nøye drøftet innen ledelsen og man har presentert et begrunnet syn på den foreslåtte omorganisering.

Vi har på nåværende tidspunkt ikke funnet det riktig å gå ut med hvilken holdning vegkontoret har gitt til kjenne, men avventer den videre behandling av innstillingen.

Støyskjerming i Tromsdalen

Støyskjermingen langs E-78 i Tromsdalen har ikke vært en ubetinget suksess viser målinger som er foretatt før og etter skjermingen. Noe av årsaken ligger i at trafikkstøyen fra fylkesvegen under Hungerenbrua blander seg inn. Nå vil vi forsøke å støyskjermes også denne.

Av Bjørn Stiberg

I 1977 gav regjeringen ut en støymelding hvor målsettingen var å hindre at støyen i vårt samfunn skulle øke, og unngå å påføre folket helseskader og trivselmessige ulemper som følge av støy.

Dette resulterte bl.a. i at vegvesenet fra dette tidspunkt ble påbudt å innarbeide støyskjermingstiltak i sine vegplaner hvor dette var nødvendig. Her i fylket er trafikkmengden stort sett så liten at dette neppe blir aktuelt for de fleste vegene. Men for innfartsvegene til Harstad, Tromsø og Finnsnes f.eks. har dette påført oss ekstra omkostninger og tildels svært omfattende planarbeider.

En ting er å stenge for støy med ulike skjermingstiltak, en annen ting er å komme til enighet med oppsitterne langs vegen om type støyskjerm, utsiktsproblemer, erstatninger i denne forbindelse m.v. I Tromsdalen resulterte denne problematikken i at oppsitterne engasjerte advokat til å ivareta sine interesser samtidig som vi som planleggere og anleggspolk

stadig har hatt møter med, og personlige henvendelser fra oppsitterne.

Etter lange forberedelser ble det til slutt enighet om i første omgang, å bygge en støyskjerm av impregnert trevirke med høyde 1,5 m fra Hungernkrysset og fram til anleggsparsellens foreløpige ende. De foreløpige teoretiske beregninger viste at høyden nok kunne bli noe lav for flere av de tilstøtende hus. Vi hadde imidlertid svært liten erfaring på dette området og lot kravet til utsikt være avgjørende og bygget støyskjermen slik.

For å få bedre data herom, engasjerte vegsjefen firmaet Norconsult A.s til å utføre støymålinger, både før omlegging av E-78, etter omlegging av E-78, men før støyskjerming og til slutt etter at støyskjermingen var utført.

Målingene ble utført fra seks målestasjoner og resultatene kan grovt gjengis med gjennomsnittsverdier i følgende tabell:

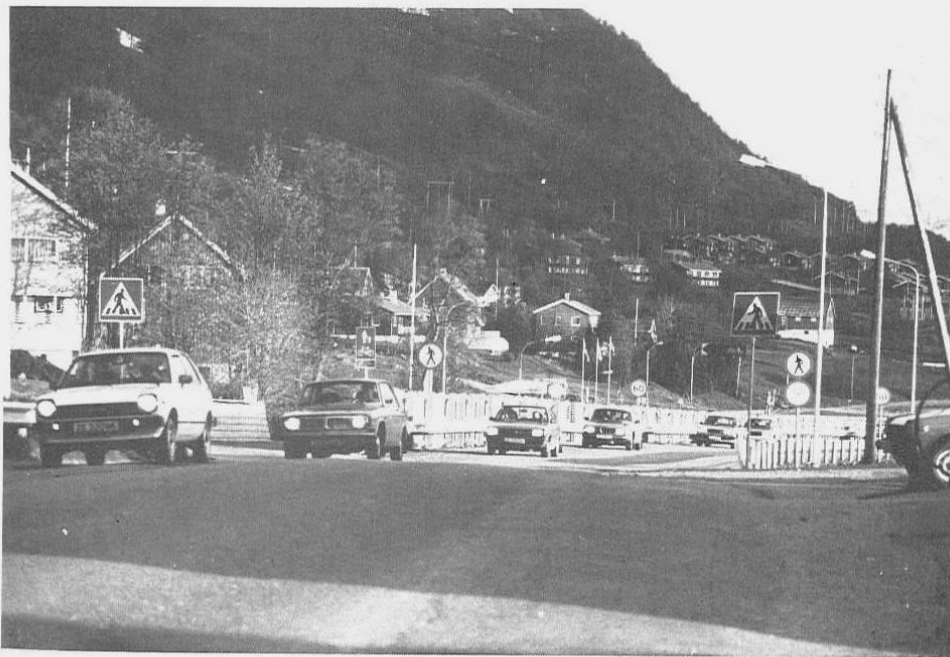
Før	Etter	Etter
trafikkomlegging	trafikkomlegging	støyskjerming
55-60 dBA	58-62 dBA	57-61 dBA

En økning av støyen med ca 3 dB A oppfatter folk flest som en merkbar endring i støybildet. Under denne grensen vil støybildet stort sett fortone seg uendret for folk flest, og som vi ser av tabellen så fikk vi jevnt over en merkbar økning i støynivået ved trafikkomleggingen. Derimot har støyskjermingen vår heller hatt dårlig støydempende effekt. Nå skal vi ikke helt glemme den visuelle (gjennom øyet) effekt skjerming har, ved at billys/blending m.v. blir skjult el. At den støydempende effekten har vært såvidt liten, skyldes etter våre siste støymålinger det forhold at fylkesvegen til Kroken under Hun-

gernbrua er en vesentlig støykilde. Dette resultat har derfor forårsaket at vi over en viss strekning (under Hungernbrua) også vil støyskjerm fylkesvegen. Vi regner med å sette opp støyskjermene i løpet av vinteren 1983.

Dette, et av våre første støyskjermingsprosjekter, viser klart at det ikke lengere går an å neglisjere dette forhold. Støyskjerming er en komplisert oppgave, ikke minst på planleggingsstadiet og vil etter hvert utgjøre relativt store summer på anleggsbudsjettet spesielt i tettbygde strøk. Litt av en utfordring i så måte, for oss vegbyggere!

Skjermene over Hungernbrua.



Nytt anlegg: Omlegging av E-78 i Lavangsdalen

Etter å ha måttet vike prioritet for Pollfjelltunnelen er det nå så godt som klart til å ta fatt på å gjøre E-78 i Lavangsdalen rassikker og det til en pris av 12 mill kroner. Omlegging, bygging av voller er det som skal skje og muligheten for å gi trafikantene en sikrere veg allerede neste vinter er tilstede.

Litt historikk

Alt i 1915 var vegen fra Tromsdalen til Fagernes gjort ferdig, men det skulle ennå gå mange år før det ble fortgang i å skaffe Tromsødistriktet fast landforbindelse med stamvegnettet ved Nordkjosbotn.

Sterkt politisk engasjement sikret omsider vegprosjektet Fagernes — Vollan som det het dengang, høy prioritet. Prosjektet ble nærmere omtalt i budsjettproposisjonen for 1930 og Stortinget førte også opp de første bevilgningene til anlegget samme året.

Det var undersøkt 2 linjer — en gjennom Lavangsdalen og en langs sjøen. Den første — gjennom Lavangsdalen — som var både den billigste og korteste, ble valgt.

Utålmodige Tromsøværinger

I 1936 var vegen gjort kjørbær. Søndag 5. juli ble fastlagt som åpningsdag, et tidspunkt som årgesenet synes var i tidligste

laget, men høytidelig åpning ble det — NAF i fellesskap med Norsk Motorklubb bidro med et billøp på nyvegen og med 29 deltakere. Vær og føre var heller dårlig åpningsdagen, et kraftig regnvær gjorde ikke forholdene særlig gode på de parsellene som bare var halvferdige. Og så anstrengende hadde det vært for noen av bilførerene, at de ikke maktet å delta på festen i Sparebankens festsal til kr. 16,- pr. par!

Både motstandere og forkjempere

Det manglet heller ikke på advarsler mot å legge vegen gjennom Lavangsdalen. Snø- og steinskred truet Lavangsdalen, var er viktig argument. Men vegen hadde sine forkjempere. Bl.a. major Otto Munthe-Kaas som i flere avisinnlegg engasjerte seg sterkt og samme Munthe-Kaas skriver i den søndagsavis som ble gitt ut i anledning åpningen, dette: "Andre motstandere av

den beste veilinje truet med sne-
ras og sten-skred i den severdige,
men lite kjente Lavangsdal. Dis-
se trusler viste seg ved næriere un-
dersøkelser uberettigede.”

Men her tok man altså feil.

Og Munthe-Kaas' avslutning på
nevnte artikkel om at "Balsfjord-
veiens nybyggede del fyller ti-
dens krav til en moderne riksvei
uten fast veidekke" holdt vel ikke
hva den lovet særlig lenge. Man
skal ikke være gammel for å hu-
ske de håpløse forholdene under

teleløsningen, spesielt i Lavangs-
dalen og som vi først ble kvitt i
1960-årene.

Anleggsstart i mai/juni

— Til sommeren vil vi starter opp
arbeidet på parsellen Laksvatn-
bukta — Smalak. I første omgang
vil arbeidet foregå med omleg-
ging av vegen forbi de rasfarlige
parti-ene mellom Kantornes og
Smalak, sier overingeniør Thor
Schefte og fortsetter:

— Dersom alt går greit med plan-

behandling og grunnerverv, re-
gner vi med å være igang med ve-
ganlegget i siste halvdel av mai,
eller så snart teleløsningen er
gått.

Til sammen skal det i 1983 inve-
steres ca 8 mill kroner på stre-
kningen Kantornes — Smalak.
Vegomlegging her vil foregå i
jomfruelig terreng i ca 4 kilome-
ters lengde. Meterprisen er kost-
nadsberegnet til 3000 kroner og
årets bevilgning er altså ikke nok
til å kunne gjøre hele parsellen

ferdig til vinteren 1983/84. Det
kan derfor bli aktuelt å bygge en
tilførselsveg til den gamle E-78
slik at de hyppigste og største ra-
sområdenekan unngås.

Vegen bygges etter vegklasse 2d
som betyr en planeringsbredde i
toppen på 7 meter. På de deler av
strekningen hvor rasene er størst
og går hyppigst, er disse tenkt
stoppet med hjelp av gruppevis
plasserte pyramider som vil bli
bygget ca 7 meter høye. Mellom
disse og nyvegen skal i tillegg

*Fra snøundersøkelse i Lavangsdalen 18/4 1931, og vi ser Henrik Nilsen, Zakariasjord, Ramfjord
som deltok som kjentmann.*



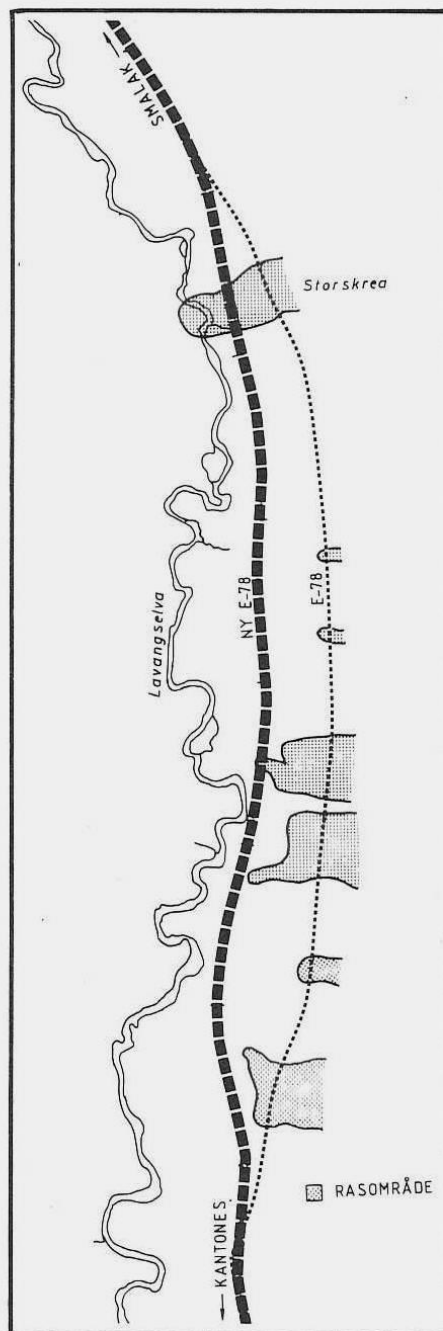
Snøskred i 1978.

Foto: Nordlys



legges en "fangdam" for å ta imot det som ikke pyramidene stopper.

Når det gjelder selve vegarbeidet i 1983 har vi tenkt å sette halvparten ut på entrepris, mens resten tar vi selv, sier Scheffte tilslutt.



Skisse over Lavangsdalen

Trafikksikkerhet – også ditt ansvar

Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 er det første samarbeidstiltak i nordisk sammenheng der nordiske organer, nasjonale myndigheter og frivillige organisasjoner er gått sammen i et fellesopplegg. Og nettopp dette engasjement som det legges opp til, vil være noe av det aller viktigste ved trafikksikkerhetsåret.

Det var ingen tilfeldighet at Nordisk Ministerråd i 1981 vedtok at det første store nordiske samarbeidstiltaket av denne karakter skulle dreie seg om trafikksikkerhet. Året før var det nemlig totalt omkommet 2.476 mennesker i trafikken i de nordiske land, mens det tilsvarende tall for antall skadde var 53.683. Dette er tall som i høyeste grad maner til ettertanke og felles innsats.

Målsetting

Vi må søke å bedre trafikkanteholdningene for å skape økt sikkerhet i trafikken. Dette kan bl.a. skje ved å:

- utdype og forbedre trafikkantenes kunnskaper.
- bidra til en sterkere prioritering og bedre rutiner i trafiksikkerhetsarbeidet på nasjonalt, fylkeskommunalt og lokalt plan.



- bidra til en bedre felles utnyttelse av de ressurser som finnes i de frivillige organisasjoner i tilknytning til trafikksikkerhetsoppgaver.
- bedre det nordiske samarbeidsmønster i kampen mot trafikkulykkene for å få økt utnyttelse av de ressurser som samlet finnes til dette formål i Norden.
- fortsette det utvidede nordiske samarbeid på trafikksikkerhetsfronten også etter at Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 er avviklet.

Temaer

Bilistenes hensyn til de myke trafikanter og de myke trafikanters medvirkning til å forhindre trafikkulykker er de to sentrale hovedtemaer. Samarbeid i trafikken er stikkordet.

Hovedtemaene gir de enkelte

land gode muligheter til å lage opplegg som er tilpasset den aktuelle situasjon på trafikksikkerhetsfronten.

Her i Norge har den nasjonale komiteen vedtatt at disse temaer skal vies spesiell oppmerksomhet:

- barn og trafikk
- rusmidler og trafikk
- trafikksikkerhet i lokalmiljøet.

og da var det heller ikke vanskelig å finne at det norske slagordet i trafikksikkerhetsåret skal være:



Trafikksikkerhet — også ditt ansvar

Organisering

Man har spurt seg om ikke vegvesenet, politiet og Trygg Trafikk ville ha gjort sitt i trafikksikkerhetsarbeidet selvom det ikke var noe spesielt trafikksikkerhetsår. Og det tror vi trygt kan svares ja på. Men i dette spesielle trafikksikkerhetsåret får vi med oss mange nye samarbeidspartnere og nettopp dette brede engasjementet som det legges opp til, vil nok vise seg å bli særlig verdifullt.

Tre viktige prinsipper er lagt til

grunn for organiseringen:

- bruk av bestående organer
- bredt samarbeid mellom organisasjoner, politikere og myndigheter
- stor individuell frihet

Lokalt vil fylkenes trafikksikkerhetsutvalg stå sentralt i arbeidet.

Vegvesenets rolle

Vegvesenet har fra før trafikksikkerhet som en vesentlig del

av sin virksomhet og har i trafikksikkerhetsåret satt seg som mål å effektivisere sitt eget arbeid på dette feltet. Det legges i denne sammenheng også opp til flere tekniske kjøretøykontroller i biltilsynets regi. Disse kontrollene vil spesielt dreie seg om forhold av trafikksikkerhetsmessig betydning.

Etaten kommer også med flere viktige endringer i sitt forskriftsverk i trafikksikkerhetsåret i til-

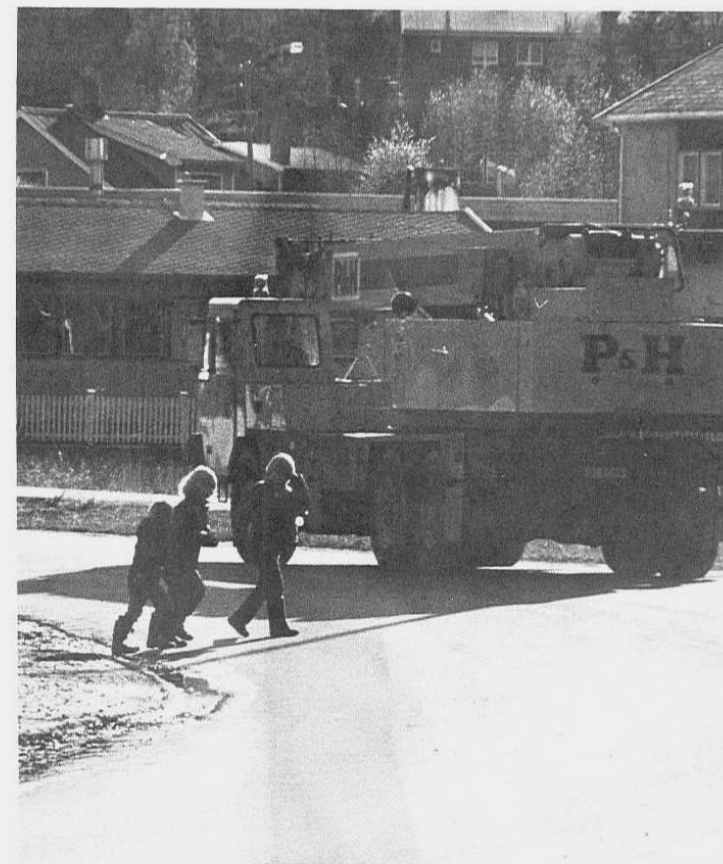


Foto: Johan Filseth

legg til at de i løpet av året vil sende ut på høring et forslag til forenkling av trafikkreglene.

Også Troms med

Vegvesenet i Troms har sikret seg standplass på Nordkalottmessen som skal gå i Tromsø 13.8 — 21.8 1983. Selvom Nordisk Trafikksikkerhetsår ikke er den egentlige bakgrunn for vår messedeltakelse, så vil vår stand så absolutt bli et bidrag i denne kampanjen i det *trafikksikkerhet* skal være hovedtemaet på vår stand.

Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg

er av den sentrale delen i NTÅ

oppfordret til å fungere som delvis kontaktpunkt mellom den nasjonale komite, organisasjonene og offentlige instanser i fylket.

På slutten av forrige år sendte den nasjonale komite ut et bebudet rammeopplegg for NTÅ. Med bakgrunn i denne innbød Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg et begrenset antall offentlige etater og private organisasjoner til møte på vegkontoret 25. januar d.å. med sikte på å få utarbeidet et forslag til konkret arbeidsopplegg for NTÅ i Troms. Det tas sikte på at gruppas arbeid skal være ferdig innen utgangen av februar.

Vegmesterskapet på ski

For 13. gang arrangeres det årlige vegmesterskapet. Arrangementet legges i år til Setermoen. Datoen er fastsatt til 16. april.

Hele familien kan delta. Etter rennet blir det servering og premieutdeling.

Påmeldingslister og nærmere opplysninger om arrangementet sendes til vegstasjonene i god tid.

Vi håper på god oppslutning også i år.

Skigruppa

VHF-nytt

Kanalskifte basisstasjon

Basisstasjonen på Holtet, Bardu, har skiftet fra kanal 12 til kanal 17. Det har vært en del problem ved at basisstasjonen på Sortland også går på kanal 12, men med skiftet skal dette være ryddet unna.

Av Harald Grønnvoll

Åpen trafikk

Det er mange som kjører med stasjonen i åpen trafikk. Prinsipielt er det ingen ting i vegen for dette, men man skal være klar over at dette begrenser muligheten for andre å komme i kontakt med

deg. La oss si at du har stasjonen på åpen trafikk på kanal 13. Så lenge det er trafikk på denne kanalen vil andre ikke kunne komme i kontakt med deg, uten på kanal 13. Med andre ord, om du kjører på åpen trafikk på kanal 13 og møter en annen bil med mobilstasjon og denne vil ta kontakt med deg, bil til bil, får han ikke forbindelse

Fra monteringen av basisstasjonen på Holtet i Bardu i 1981. Vi ser Hans Åge Olsen og Jens Lundli (bak).

Foto: Harald Grønnvoll



med deg før basisstasjonen på kanal 13 er koblet ned.

Kanalskifte

Ved kanalskifte skal nedkoblingsknappen, L, benyttes. Dette fordi du ellers kan komme i skade for å bryte andre samtaler. Har du benyttet L-knappen før du setter opp kanalnummeret, vil den røde lampe lyse hvis stasjonen er opptatt.

Radiodisiplin

Jeg må på nytt minne om at vi må vise radiodisiplin. De fleste er meget flinke med det, gir korte og greie meldinger. Men det er noen som fører lange private samtaler over sambandet og det er ikke dette sambandet er til for. Tenk over dette neste gang du bruker mobilstasjonen.

men hvis jeg må svare raskt, så vil jeg la blomstene bli overrakt de ansatte ved Biltilsynet i Harstad, de står absolutt øverst på min liste over personer jeg mener fortjener blomster.

Gjennom mitt yrke er jeg så å si daglig — og kanskje flere ganger pr. dag — i kontakt med disse i forskjellige forbindelser.

Hjelpsomheten og den raske ekspedering jeg har blitt møtt med fortjener så absolutt en oppmerksomhet.

Mange vil vel med en gang si at det er jobben deres — å gjøre det de gjør, men det er mange måter å yte service på.

Det er en utbredt oppfatning at de forskjellige etater innen stat og kommune er "tungrodd", men jeg vil fremheve effektiviteten hos Biltilsynet i Harstad, for den er på topp.

Og Biltilsynet i Harstad kunne glede seg over en flott blomsteropp-sats til jul.

I et reklamefinansiert informasjonsblad "Notabene" som kommer ut i Harstad fant vi dette i nr 2/82.

Hvem vil du gi blomster — og hvorfor?

Notabene tok spørsmålet med seg til Harstads "førstedame" når det gjelder bilkjøring, og konfronterte henne med dette.

Greta Bergan kommer opprinnelig fra Bjarkøy, men har i mange år vært å betrakte som Harstadværing. Når Greta ikke deltar i forskjellige offentlige verv hun er blitt pålagt er hun kontorsjef i familiens firma Ole Bergangs Auto.

Spørsmålet ble stillet og her er svaret:

— Ja det kan jo være mange det,



Ny verneleder

Oppsynsmann Bjørn Eriksen, Finnsnes vegstasjon har avløst Svein Liland som verneleder. Skiftet fant sted 15. januar 1983.



Utsatte bruer i skipsleder

Bedre sikring av brupilarer. Radarreflektorer monteres på bøyer og staker i seilleden. Bedre og flere lys samt lysanlegg på brua eller tilstøtende veg som gir rødt stopplys om ulykker skulle inntreffe. Dette er tiltak som ifølge en rapport bør iverksettes.

Av Knut Davidsen

I januar 1980 kolliderte et skip med Almøbrua i Sverige. Store deler av bruas overbygning raste sammen og menneskeliv gikk tapt da flere biler kjørte utfor bruddstedet og styrtet i sjøen.

Med bakgrunn i denne ulykken ble det her i landet satt i gang en undersøkelse for å finne ut om våre bruer er tilstrekkelig sikret mot skipspåkjørsler. Undersøkelsen ble utført av Kystdirektoratet og Vegdirektoratet i samarbeid.

Det ble funnet nødvendig å bedre sikkerheten mot påkjørsler ved i alt 20 bruer. Fire av disse ligger i Troms fylke. Det er Tjeldsundbrua, Gisundbrua, Tromsøbrua og Skattørsundbrua. Følgende tiltak er foreslått for hver enkelt bru:

Tjeldsundbrua

Risikoen for en påkjørsel er ikke stor ettersom leden er lett og oppmerkingen er tilfredsstillende. Konsekvensene av en påkjørsel kan imidlertid bli meget alvorlige. Tiltak a) Varslingsanlegg (f.eks.

signallys) for vegtrafikken som varslers ved brudd i kjørebanelen.

Tiltak b) Flombelysning av begge tårnpilarene.

Gisundbrua

Farvannet må betraktes som vanskelig, men er i dag godt markert med lysbøyer på sydsiden. Skipstrafikken under brua er stor.

Tiltak: Radarreflektorer på bøyer/staker monteres inn mot seilløpet nord for brua.

Tromsøbrua

Seilløpet er svært vanskelig sett på bakgrunn av strøm og trafikkforhold. Pilarene i sidespennet er mange og står spesielt tett. Brua må betraktes som meget sårbar for større fartøyer som måtte komme utenfor leden.

Hovedpilarenes fending er dimensjonert for et 7000 tonn fartøy med hastighet ca 8 knopp.

Tiltak a) Montering av radarreflektorer.

Tiltak b) Flombelysning av hovedpilarene evt. bedre lysmar-

kering av fenderverkene.

Tiltak c) Varslingsanlegg for vegtrafikken.

Skattørsundet

Farvannet kan bare trafikkeres av små fartøyer som neppe kan påføre brua særlige skader ved en eventuell påkjørsel.

Ingen nye tiltak er foreslått, men det skal kontrolleres at det monterte styrellys i seilløpet fungerer tilfredsstillende.

Usikkert når

I rapporten fra de to direktoratene sies det ingenting om når de forskjellige tiltakene skal settes i verk. En stor usikkerhet ligger i varslingsanlegget for vegtrafikken som er foreslått ved noen av bruene fordi et slikt anlegg ennå ikke er utviklet. Vi håper imidlertid å få utført noen av de øvrige tiltakene i år. Vi vet også svært lite om hva dette vil komme til å koste. Kr. 2 mill kan antydes for å vise størrelsesorden.

Tjeldsundbrua er en av de bruer som skal trafikksikres.



Dødsfall

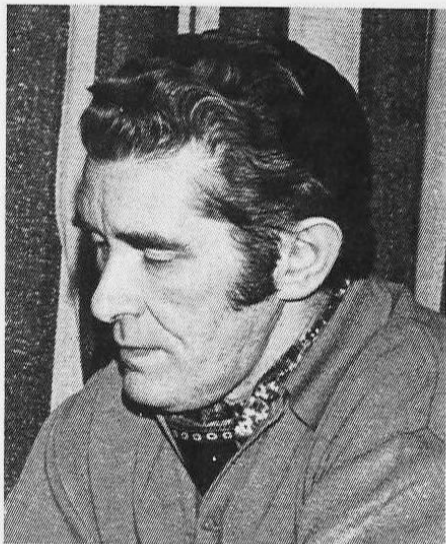
Biltilsynssjef Odd Halvorsen, døde onsdag 19. januar 1983. Odd Halvorsen var født i Finnmark 15. mars 1929. Han ble dermed tatt bort fra et yrkesaktiv virke i forholdsvis ung alder. Det var derfor naturlig for han å mene at det var mye han ennå hadde ugjort.

Etter endt ingeniørutdanning ble han i 1951 ansatt som leder ved et militært bilverksted i Finnmark Landforsvar.

I 1961 kom han til Harstad som bilsakkyndig og fra 1970 finner vi han som leder av bilsakkyndiges avdeling i Alta. To år senere overtok han som leder av Statens Bilsakkyndige, Finnmark i Vadsø. Til Troms kom han igjen i 1973, da som leder av Statens Bilsakkyndige i Tromsø.

Senere da etaten ble omdøpt til Biltilsynet og integrert i Statens vegvesen ble han tilsatt som Biltilsynssjef i Troms og overtok som leder av Biltilsynet i fylket fra 1. januar 1977.

Odd Halvorsen viste stor aktivitet i de fleste oppgaver han fikk befatning med. Biltilsynets stasjon på Håpet ble en realitet få år etter at han overtok som leder i Tromsø og som biltilsynssjef utvidet han denne aktivitet til å omfatte hele fylket. Hovedæren for etableringen av Biltilsynet på Finnsnes, betjeningsstedet ved vegstasjonen på Storslett samt nært sa-



marbeidsforhold til Svalbard, kan nok tillegges Halvorsens aktive innsats.

Han har også vært foregangsmann for å få til gode samarbeidsforhold til blibransjen og kjøreskolebransjen. Han la videre alltid mere vekt på gjennomførbare, praktiske samarbeidsoppgaver i forholdet vegkontor/biltilsyn enn på høyt flyvende ideformuleringer, og denne prioritering vil vi kunne dra nytte av fortsatt.

Som leder hadde han et godt forhold til sine medarbeidere, lett å samarbeide med som han var.

Vi som har hatt den glede å få samarbeide med Odd Halvorsen i mange år, vil derfor føle savnet av en real arbeidskamerat og en god venn.

Vi lyser fred over hans minne.

Hobby — både til glede og nytte

Enkelte hobbyer kan også komme til nytte i arbeidet. Avd.ingeniør Karl-Erik Andreassen ved Biltilsynet på Finnsnes har i allefall bevist det. Han gikk nemlig til innkjøp av en computer med skriver til bruk ved ulykkesetterforskning.

Ikke bare har han brukt mye av sin fritid til matematiske beregninger o.l., det har også kostet penger. Han sier bl.a.:

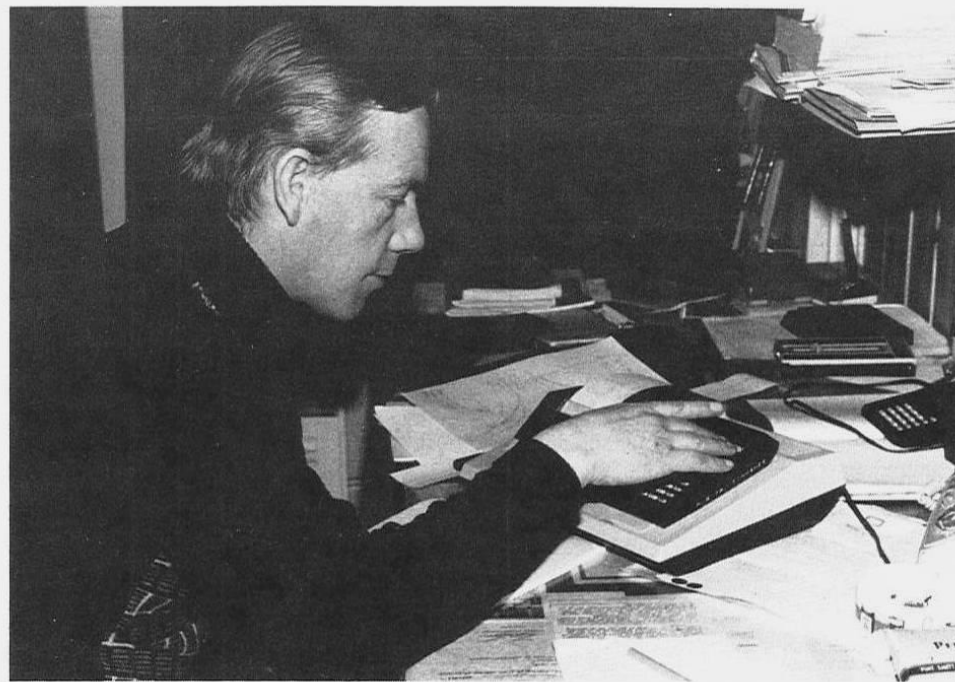
— Elektronikk og matematikk har alltid facinert meg. I forbindelse med ulykkesetterforskning har vi stadig ukjente faktorer å hansk

med. Vi skal uttale oss mest mulig konkret om bremsestrekning, hastighet, aksellerasjon o.l. ut fra de opplysninger vi sitter inne med.

Biltilsynet har bare innkjøpt vanlige kalkulatorer, og de har begrensede muligheter.

— Du så nytten av mer avansert

Karl Erik Andreassen



utstyr og tok biltilsynets begrensede budsjett ad-notam og kjøpte en selv?

— Denne computeren koster ca kr. 6.000,-, men jeg hadde lyst å ha den. Den har skaffet meg mye hodebry, men også mange trivelige stunder. Det var kollosalt tidkrevende å sette seg inn i maskintypen og dens muligheter.

Vi har laget formler for bremsestrekning, hastighet og aksellerasjon, bygd på forskjellige data. Jeg har laget program for hver formel og har dermed større mulighet for å fastslå/anta hendelsesforløpet for enhver tenkbar situasjon, enten det gjelder utforkjøring, bremsing eller kurvekjøring.

En slik computer med skriver gjør at jeg kan prøve meg fram ut fra forskjellige utgangspunkt uten pånytt å slå en masse tall. Jeg kan kombinere forskjellige program og maskinen kan dessuten arbeide seg fram til det meste ut fra dette. Mine evner strekker på langt nær til for å kunne utnytte maskinen maksimalt.

Og la det også være sagt at ved ulykkesetterforskning er det mange momenter som kommer inn i bildet. Det vi kan gjøre med denne maskinen er å finne fram til en tilnærmet sannhet.

Påskebrakkene

Det vil også i år bli anledning å leie vegvesenets brakker/stasjoner i påsken, og tilbudene er følgende:

Skoddebergvatnet, Grovfjord
Innset brøytestasjon, Bardu
Veilund brøytestasjon, Lavangen 1)
Veines brøytestasjon, Gratangen 1)
Veivang brøytestasjon, Takelvdal 1)

Veiås brøytestasjon, Malangen
Svanelvdalen, Senja
Reinøy, Reinøy
Vannøy, Vannøy
Tamok, Øverbygd
Perskogen, Skibotndalen, 4 leiligheter

1) Disse stasjonene må det tas forbehold om utlån for dersom brøyting gjør det nødvendig at

stasjonene bemannes med sjåfører.

I tilfelle flere søker på samme brakke/stasjon, foretas loddrekning. De som ble tildelt hus forrige påske, kommer i siste rekke. Komiteen vil også, hvis pågangen er stor, begrense utlånstiden slik at de som i forbindelse med vinterferien belegger en stasjon fra f.eks. palmesøndag, må vike plass onsdag før skjærtorsdag for ny familie. Søkere bes ta hensyn til dette i sine ønsker. Under henvisning til melding nr. 64/80 av 21.

oktober 1980 fra Vegdirektoratet kan det bli aktuelt å kreve leie for stasjonene fra kr. 30,- for første døgn og kr. 15,- for hvert døgn utover et døgn.

Søknad sendes skriftlig til *Formidlingskomiteen* v/Steinar Norum, Vegkontoret i Troms, Postboks 615, 9001 Tromsø.

Oppgi gjerne alternativ og dato for leietiden.

Søknadsfrist: 18. mars 1983.

Veilund brøytestasjon.



Justering av vegnormalene med sikte på utbedringsarbeider

De eksisterende vegnormaler passer dårlig for utbedringsarbeider. Det er et klart behov for retningslinjer på dette felt, særlig når stadig mer av vegbevilgningene brukes på opprustning av vegene. En justering av normalverket med sikte på utbedringsarbeider vil kunne bety besparelser i anleggskostnader.

Det slår en arbeidsgruppe i Utvalg 22 av Nordisk Vegteknisk Forbund fast i sin rapport: Opprustning av veger. Geometrisk utforming, som er offentliggjort høsten 1982. Arbeidsgruppen har tatt for seg følgende tre felter:

- Oversikt over hvilke data som finnes om eksisterende vegers tilstand.
- De ulike grunnparametrene som bestemmer de geometriske minsteverdier. De enkelte parametres betydning for

minsteverdiene og deres sikkerhetsmessige betydning er vurdert.

- Alternative geometriske minsteverdier som kan danne grunnlag for fastsetting av geometriske minstekrav ved vegutbedringer.

Arbeidsgruppen har konstruert sitt arbeide vesentlig om de to siste punktene. Gruppen har lagt frem noen gjennomregnede eksemplarer som viser hvordan ulike kombinasjoner av grunnparametre påvirker minstekravene for de forskjellige geometriske elementer. Av de ca tjue grunnparametre som bestemmer de geometriske minsteverdiene, har arbeidet vært konsentrert om hinderhøyde, maksimal overhøyde, reaksjonstid, total

friksjonsfaktor, bremsefriksjonsfaktor og sidefriksjonsfaktor, fordi disse betyr mest i forbindelse med vegutbedring. Gruppen mener at de geometriske minsteverdier i tillegg til å gjøres avhengig av en hastighetsreferanse, også bør varieres med trafikkmengde. Relativt små justeringer i grunnparametrene får etter gruppens oppfatning betydelig virkning på de geometriske minsteverdiene, uten at dette går ut over de sikkerhetsmessige aspekter ved veggeometrien.

Norske representanter i utvalget har vært Gerhard Hjelbak, formann, og Jan Erik Engstrøm, sekretær. Øvrige arbeidsutvalgsmedlemmer har vært William Wellis, Danmark, Pekka Jokela, Finland, og Lars-Ingvar Larsson, Sverige.

Kan vi bringe kostnadene for utbedring ned? Fra rv 866 Langslett — Hamneidet.



For 100 år siden

Ny amtsingeniør

Våren 1883 dør amtsingeniør Tygen som vi har omtalt så mange ganger tidligere i Vegstikka. Han etterfølges av M. Holst og Vegdirektøren skriver brev av 18. mai 1883 til denne "overdrager Dem herved Bestyrelsen af de Ingeniør Tygen hidtil underlagte igangværende Veianlæg for Veifondet og Stadskassens Regning m.v. i Tromsø og Finnmarkens Amter."

Russisk tømmer

Vi registrerer i arkivet for 1883 et stort behov for tømmer og annet tremateriale, spesielt til bru over Jakobselv i anlegget Nyborg — Vadsø. Det føres en livlig korrespondanse med Martin A. Olsen som såvidt vi forstår driver sagbruk i Øst-Finnmark. Han reiser personlig til Arkangelsk for kjøp av tømmer m.v. og den 15.7. telegraferer han derfra "Træmateria-

lene Jakobselv afsendt Seilfartøi” sted ”Ankommer Vadsø Torsdag.” Olsen må ha drevet rene skytteltrafikken for allerede den 24. august samme år forhandler han i brev fra Arkangelsk med ingeniør Holst om tømmerpriser og innleder det slik:

”I Gjensvar paa min Depche af 12 Ds fra Vardø osv.”

Litt streik også

Det var pliktarbeid den gang, men ikke alle som var pålagt slik plikt var like ivrig å etterkomme den. På veganlegget mellom Moen og

Målsnes har oppsynsmann Østlyngen vansker med å samle tropene og skriver 11.3. bl.a.:

”Paa Grund af det herskende Uvejr, sammen med at de Pliktige er yderst uefterretlige med at fremmøde saa har jeg endnu ikke faaet udført videre Grusning.”

Og det går fram av Østlyngens brev at utsiktene til et bedre oppmøte av de ”Pliktige” er dårlige. Han kommer derfor inn på spørsmålet om å leie arbeidet utført for de pliktiges regning og avslutter brevet slik:

”At multere for ikke Fremmøde er

maaske mindre heldigt for Vedkommende, end at mand med et, leijer deres Pligt utført.”

Et par dager senere er Østlyngen nærmest oppgitt og telegraferer: ”Betimelig tilsagt. Ingen Pligtkjørere i dag, skal mand leije Pligten udført? Uden Leijing ordentlig Drift umulig!”

Si fra hvor du går

Det gjorde man den gang. Ingeniør Lund (amtingeniørens assistent) skriver fra Jakobselv først lett bebreidende ”At Kontoret ikke forstaar mit Overslag, fatter jeg ikke” for etter avslutningen av selve

brevet å komme med følgende Ds: ”Hanskerne fra Bardo har jeg faaet. De første Komager ere blevne udtraskede, men jeg har nok Bruk for et Par til. Er inviteret til Apotheker Nilsens i Julen.”

Nytt administrasjonssted

1883 er også året da vegvesenets administrasjonssted flyttes fra Tromsø til Lyngseidet. Nytilsatte Holst har øyensynlig levert et begrunnet ønske, for Vegdirektøren telegraferer den 19. september: ”Efter Omstændighederne ansees Lyngseidet i overensstemmelse Deres Forslag, fortiden Deres hensigtsmessigste Hovedbopel.”

ette er nok ikke 100 år siden, men historisk nok likevel. Bygging av Midtli bru i Bardu i 1920. Fra Hagen Antonsen, Sigurd Bratli, en ukjent, Ludvik Dahl, nok en ukjent og Faste Heimdal.



Dødsfall

Tidligere *overingeniør* Odd Schneider døde lille julaften, 85 år gammel.

Odd Schneider var uteksaminert ved Norges Tekniske Høgskole i 1921 og ble i 1922 ansatt som assistentingeniør ved vegvesenet i Troms hvor han virket i nesten 44 år til han gikk av etter oppnådd aldersgrense i 1965 som overingeniør.

I de første årene var det særlig planlegging og anleggsledelse som dominerte hans arbeid. Svært

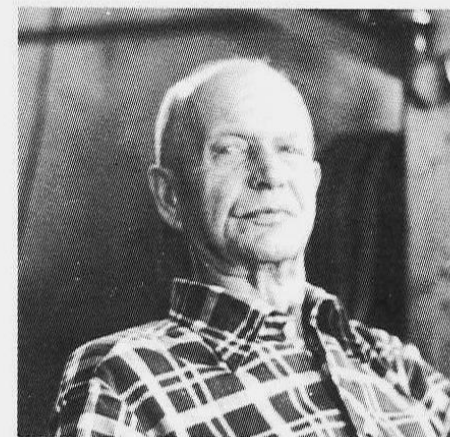


Foto: Kjell Hegdalstrand.

mange bygger fikk sin vegtilknytning ved Schneiders store innsats, og en stor del av dagens vegnett er ennå i store trekk slik han planla det.

Neppe noen annen enkeltperson har i større grad enn han satt sitt preg på vegnettet i Troms. Hans inntreden i etaten var i bilens barn-dom, men han forsto tilfulle dens fremtid og han var fra første stund levende opptatt av at bilen skulle kunne brukes også vinterstid. Schneider var sterkt medvirkende til utformingen av den brøytetjenesten vi idag kjenner.

I de siste årene av sin tjenestetid

var det ledelse av vedlikeholdet og administrative oppgaver som preget hans arbeid, bl.a. fungerte han også en tid som vegsjef.

Et kjennetegn hos Schneider var administrativ klarhet og en enestående evne til å se sakens kjerne samt å finne løsninger på problemet.

Han ble en læremester for mange tjenestemenn, det fulgte respekt med ham. Med sitt rolige og vennlige vesen fikk han også mange venner i etaten, både på vegkontoret og ute i distriktene.

Vi lyser fred over hans minne.

Nye pensjonister

I Harstad tok vi 2. desember ifjor avskjed med 9 medarbeidere som nå var gått av etter oppnådd aldersgrense.

Høytideligheten var denne gang litt spesiell, idet *Mikal Henriksen, Medkila*, kl. 11.30 skar over snoren

og dermed markerte åpningen av ny parsell i innfartsvegen til Harstad, for senere på dagen å motta erkjentlighet for langt og trofast virke i etaten.

Og det sammen med kolleger fra Bardu, Gratangen, Ibestad og Harstad.



Etter at nyvegen var behørig åpnet, Mikal Henriksen omkranset av sine siste arbeidskamerater — fra v.: Arild Åsheim, Anton Antonsen, Harald Hansen, Åsmund Ellefsen og Peder H. Paulsen.

Og her mottar Mikal Henriksen gaver av vegsjefen.

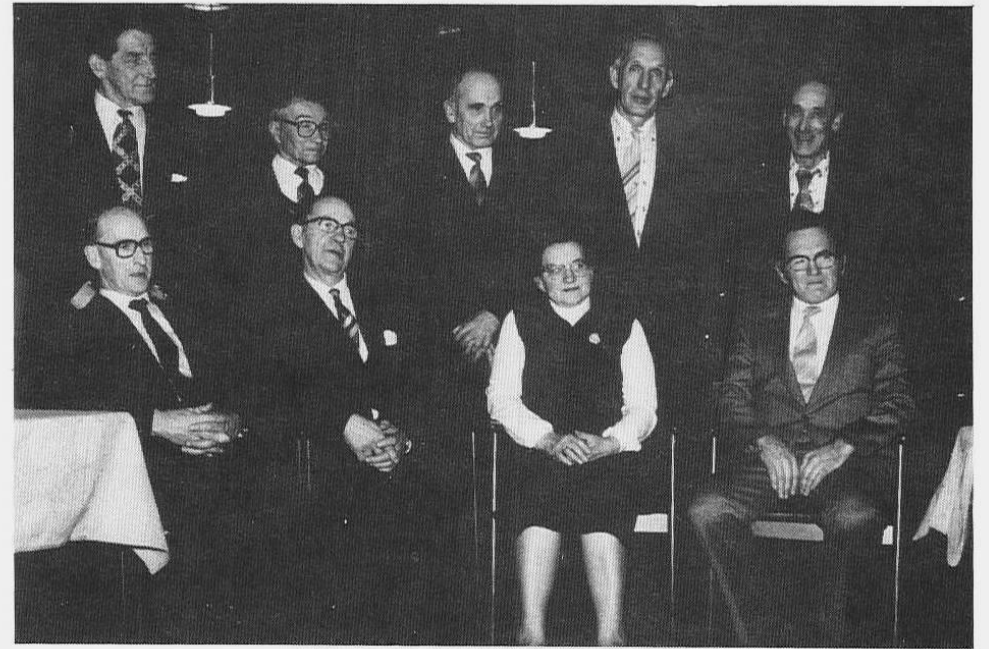




Det er ikke ofte vi tar avskjed med kvinner, men her er det Ingeborg Hansen fra Gråtangen som overrekkes gaver av vegsjefen.

I januar i år kunne vegsjefen på en tilstedning i Sørreisa gi honnør til oppsynsmann Charles Bakland som nå er pensjonist.

Samtlige fotos: Oddmar Eilertsen.



Her er alle på ett Brett: Foran fra v.: Jakob Bruun, Mikal Henriksen, Ingeborg Hansen og Johan Kristiansen. Bak fra v.: Joakim Fredriksen, Johan Dalbakk, Knut Tune, Alfred Mikalsen og Birger Wang.



Personal-nytt

Vegkontoret

Fratredelser

Sollaug Ingebrigtsen og Marie Mjaaland etter endt permisjon. Else Marie Olsen gitt 6 måneder permisjon. Svein Jarle Hansen, gitt 1 års permisjon.

Tiltredelser

Arne Olav Berg som avdelingsingeniør (jordskiftetekandidat), Ole Strømsnes som jordskiftetekniker, begge ved seksjon for grunnerv.

Utedriften

Fratredelser

Fritz Figenschou Rossfjordstrømmen og Arne I. Antonsen Gratangen, begge fratrudd med pensjon.

Tiltredelser

Werner Karlsen som oppsynsmann i vedlikeholdsområde 4.

Vi gratulerer!

Med 50 årsdag

Norvald Jakobsen, Finnsnes 17/4



Med 60 årsdag

Sverre Selquist, Vannareid	23/3
Leif Elvebakken,	
Oksfjordhamn	24/3
Rolf Sørensen, Gratangsbøtn	25/4
Kristian Skogstad, Bardu	28/4
Ivan Larsen, Arnøyhamn	28/4



VEGVESENETS GAMLE VERKSTED I ERVIK brant i sommer. Det var nå brukt som lager.

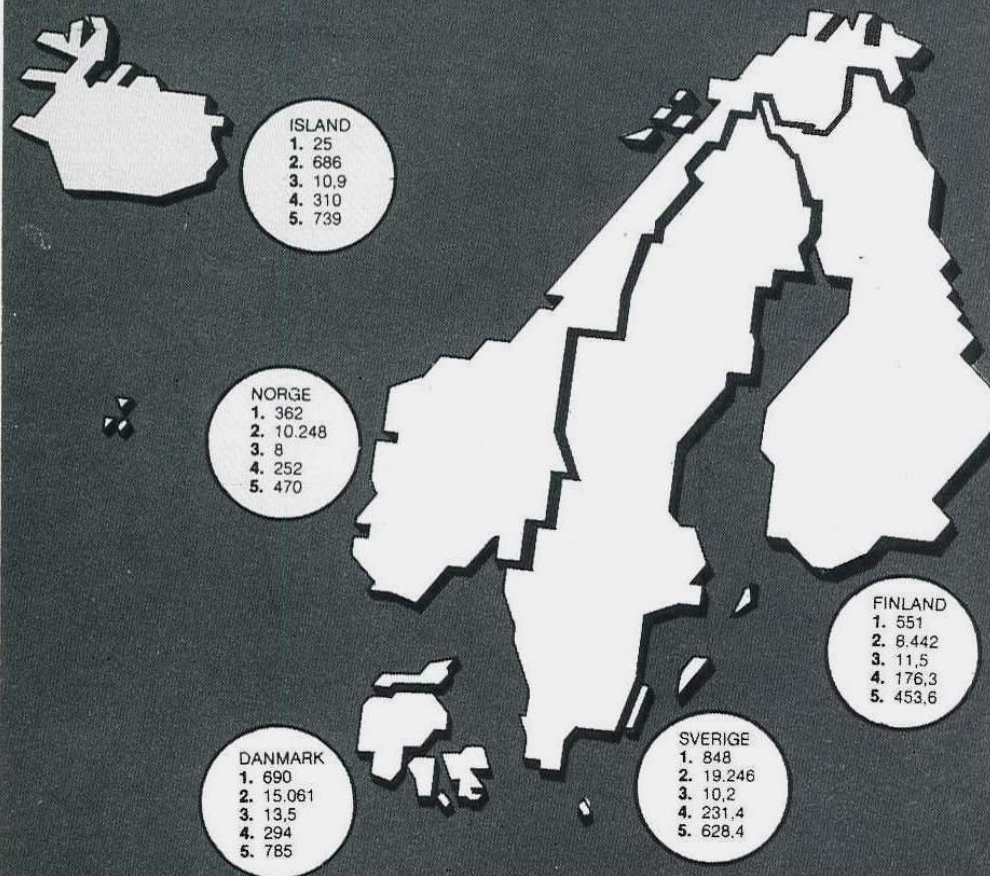
Foto: Jan Jørgensen

NY PARSELL I INNFARTSVEGEN TIL HARSTAD ble åpnet 2. desember 1982. Her de siste forberedelser.

Foto: Jan Jørgensen



TRAFIKKULYKKENE 1980



1. Døde. 2. Skadde. 3. Døde pr. 100 000 innbyggere. 4. Skadde og døde pr. 100 000 innbyggere.
5. Skadde og døde pr. 100 000 motorkjøretøy

TRAFIKKSIKKERHETSÅRET 1983