

Vegs i kka



April 1983 - Nr. 2 - 15. årgang



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 2 – April 1983
15. årgang

I redaksjonen

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red.sekr.

Redaksjonsråd

Adm.sjef Arild H. Johansen
Formann Kristian Myrvoll
Ingeniør Arnmod Bjørnstad
Adm.sekr. Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen

Utgiver

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk

Lundblads Trykkeri, Tromsø

Opplag

1500 eksemplarer

Innhold	side
Skiltingen — kan bli bedre	3
Årsmeldingen 1982	4
Planleggeren møter grunneieren	12
Premierte forslag	14
Ferjeleier — stor utgiftspost	15
Problemer i Bjørgatunnelen	16
Oppsynsmenn på skolebenken	18
Minneord	21
Fartsgrensespekten minst i nord	22
Tjeldsundbrua dokumentert statseiendom	24
Dekkeleggingsprogrammet 1983	26
POU-virksomhet	29
Kvalitet i fokus	31
Biltrefikken og billettprisene	33
Velferdsmidlene for 1983	35
Tromsø vegstasjon	36
Nye brukonstruktører	38
Kursprogrammet 1983	39
Nordkalottmessen 1983	41
Personal-nytt	42
Vi gratulerer	42

FORSIDEN

Tjuvskjær — Hilleshamn, et av våre største anlegg.

Skiltingen

— kan bli bedre

Noen trafikanter synes vi overdriver skiltingen — og ergrer seg over det. Andre kritiserer oss for manglende skilting, kanskje spesielt de som er utsatt for uhell og de som følte at det var nære på, mener varslingen kunne vært bedre.

Og de kan ha rett alle sammen, for — hånden på hjertet — er skiltingen vår god nok? Setter vi opp de riktige skiltene til riktig tid på riktig sted? Og — like viktig — tar vi ned skiltene til riktig tid?

Vi har fra flere hold i etaten, både i ledelsen og fra de i frontlinjene — at man ikke er tilfreds med tilstanden. Det er derfor positivt at vi nå ivår gjennom særskilte kurs får frisket opp kunnskapene og gitt innføring i det som måtte være nytt fra de senere år.

Dette kan jo også være et bidrag fra vegvesenet i Nordisk Trafikksikkerhetsår nå før sommertrafikken setter inn som vanlig med mange fremmede trafikanter.

Årsmeldingen 1982

Sviikt i bevilgningsrammene — sviikt i kostnadsoverslag — etterslep fra forrige vegplanperiode — gir oss en reell manko i bevilgningene til riksveganlegg på 97,7 mill 84 kroner for inneværende periode 1982-85. I tillegg er prosjekter for 30 mill kroner som først skulle komme til utførelse i neste periode, framprioritert.

På fylkesveganleggssiden er sviikten langt verre. Vi kan anslå at neppe mere enn 25-30 prosent av Troms fylkesvegplans forventninger vil kunne oppfylles.

Det er dystre ord som preger åpningskapitlet i årsmeldingen for 1982. Men meldingen viser at det har da skjedd noe også.

Den presenteres i en litt annen form enn hva som har vært tilfelle de senere år — innholdsmessig er det likevel ikke de store endringer. Vi skal nedenfor gi noen korte glimt fra beretningen.

ADMINISTRASJONEN

Ved vegkontoret og biltilsynsstasjonene er det nå 151 fast organiserte stillinger — det er samme tall som forrige år. I oppsynet hadde vi 65 — også som før. Når det gjelder oppgaven over sysselsatte ute er denne fra nå av framstillet med bakgrunn i registrerte årsverk og viser:

- egne arbeidstakere 435 årsverk
- ved fremmedmask. 160 årsverk
- ved entrepriser 11 årsverk

Dette gir tilsammen 606 årsverk og dette er 59 årsverk mindre enn året før.

Vi gjorde innkjøp for 99 mill kroner, en økning på ca 18,5 %. 28 % av innkjøpene gikk til anlegg, 34 % til vedlikehold, 36 % til maskin herunder lager og 2 % til oppsyn og administrasjon forøvrig. I tillegg kom tjenester og diverse leveranser på 57 mill kroner.

VEGPLANLEGGING

Vansker med grunnervervet til gang-/sykkelveger forsinker utbygging av slike vegger. Vegkontoret øker derfor aktiviteten på området planlegging av gang-/sykkelveger, slik at vi får bygd opp en planreserve som kan sikre at bevilgninger kan bli brukt etter hvert som de gis. Vi har nå ferdige planer for 13 km og videre under planlegging 21 km.

Det var innrapportert 311 trafikkulykker med personskader i 1982, hvorav 182 på riksveger. For 1981 var kollisjon utenfor kryss største ulykkestype — 31 %, utforkjøring som tidligere lå på topp i Troms, utgjorde 26 %. Også kryss-

ulykker og fotgjengerulykker har høy prosentandel, henholdsvis 21 % og 18 %.

Vi har registrert 1971 søknader om dispensasjon og avkjørsler — det er 224 færre enn året før. Av de 864 innkomne avkjørselssøknadene, fikk 620 sine søknader innvilget — det tilsvarer 72 prosent.

GRUNNERVERV

Problemer med for kort tid til grunnerverv mellom plangodkjenning og anleggsstart eksisterer

fortsatt, men er mindre enn før. Det ble i 1982 holdt 7 skjønn i riksvegsammenheng og de omfattet 165 parter.

Grunnerstatninger er utbetalt med i alt kr. 3,6 mill i 1982.

Den samlede ferdigvegkartleggingen utgjorde 60 km og i den anledning ble satt ned 2500 grensemerker.

Papirer er det nok av også i utedriftens administrasjon — Margit Pedersen på Storslett vegstasjon.



LABORATORIEVIRKSOMHETEN

Det meldes om et jevnt godt arbeidsår med mange krevende geotekniske oppdrag og det er slike oppdrag i forbindelse med bruprosjektering som gir seksjonen mest arbeide. Og den sammenheng kan fortelles at grunnforholdene for 25 bruer ble undersøkt.

I året som gikk var det fortsatt framgang på kvalitetssektoren. Det ble undersøkt 436 prøver av overbyggingsmaterialer og resultatene viser at problemet med tele-

Veghøvler hadde vi 23 av ved årsskiftet — her en av dem på rv 19.



farlige materialer i overbyggingen på det nærmeste synes løst.

Undersøkelsene har kostet 2,1 mill kroner hvorav 0,6 mill kroner gikk til driften av laboratoriet i Nordkjosbotn.

VEGANLEGG

Anleggsavdelingen har hatt systemsetningsproblemer for egne maskiner og mannskaper i vinterseongen. Det er et resultat av nedgangen i anleggsbevilgningen.

Gjennomslaget i Polfjelltunnelen, åpning av innfartsvegen til Harstad sentrum og tverrforbindelsen over Tromsøya, ny E 6 forbi

Olsborg med 1 km innkorting, fullføring av rv 861 Silsand—Gibostad og nytt fortau over Tromsøbrua, hører med til de viktigste resultater på riksvegside. På fylkesvegene må vi vel si at åpning av vegforbindelsen til Husøy var den viktigste begivenheten.

Det ble brukt 153 mill kroner til veganlegg i 1982 og da satt vi igjen med 11 mill kroner som er overført til 1983.

Flom og flomskader nesten årviss foreteelse — fra rv 6 i Kåfjord.





Energiøkonomiseringstiltak ved vegsentralen.

Vi hadde 7 større entrepriser igang og entreprisandelen i anleggsdriften var i 1982 14,4 % mot 15,4 % i 1981.

	Egne	Fremmede
Transportmaskiner	3,1	21,7
Andre maskiner	14,3	15,1
Maskiner, innleide u/fører	2,7	
Sum	20,1	36,8

Utgiftene i egendriften fordelte seg slik:

- oppsyn 5,3 %
- arbeiderlønn 17,7 %
- leie egne maskiner 16,0 %
- leie fremmedmaskiner 29,3 %
- varer 31,7 %

Kostnadene for egne maskiner og innleide maskiner var slik i 1982 (mill kr):

VEGVEDLIKEHOLD

Problematisk vinter med hyppige mildvær og mye issvelling krevde stor grad av manuell arbeidsinnsats.

Vi fikk likevel et relativt rimelig vintervedlikehold og disse reduserte kostnadene ga oss muligheten til en aktiv barmarksdrift. Til dreneringsarbeider, til grusdekker og til faste dekker brukte vi 58 mill kroner eller 15 mill mer enn hva som var planlagt ut fra en normal vinter. Av beløpet gikk 41 mill til faste dekker.

At vinteren var relativt rimelig kan vi også lese av tallet for utkjørt brøytedistanse — 1,4 mill kilometer mot 2,5 mill i 1981.

En langdryg teleløsning var det ifjor, til gjengjeld kom vi gjennom den uten skader av stort omfang. For å kontrollere tiningsforløpet, benyttet vi for første gang telegrensemålere.

Vi har hatt grusproduksjon i 7 grustak og den samlede produksjon utgjorde 236 tusen kbm — pris pr. kbm kr. 40,94 — dette er 6,8 % høyere enn året før. I tillegg har vi kjøpt 53 tusen kbm fra private leverandører gjennom anbud til en gjennomsnittspris på kr. 37,32 (eks. moms) — dette er 20,4 % høyere pris enn ifjor.

De samlede vedlikeholdsutgifter var 97 mill kroner på riksvegene og 57 mill på fylkesvegene — totalt 154 mill.

Entreprisandelen i vedlike-

holdsdriften var 11,9 %, den var 5,7 % i 1981.

Utgiftsfordelingen for egendriften i vedlikeholdet var slik:

- oppsyn 5,3 %
- arbeiderlønn 16,6 %
- egne maskiner 21,5 %
- fremmede maskiner 22,9 %
- varer 33,7 %

MASKINDRIFTEN

Det ble kjøpt maskiner, biler og materiell for 15,8 mill kroner. Maskinparkens gjenanskaffelsesverdi var ved utgangen av året 145 mill kroner. Driftsresultatet for maskinavdelingen karakteriseres som noenlunde bra, med tilfredsstillende utnyttelse av de fleste maskin grupper. Men fortsatt må det arbeides med å redusere utgiftssiden. Samlet for selve maskindriften, verksteddriften og lagerdriften utgjorde underskuddet 1,2 mill kroner.

Lastebiler og grustilhengere hører til våre største utgiftsgrupper mens det er oljegrusverk og knuse-re som er de største inntektskilder.

Vi har tatt i bruk ny vegstasjon i Tromsø. Den ligger på Skattøra og rommer foruten oppsynet også den verkstedaktiviteten som vi hittil har hatt på Kvaløysletta.

BILTILSYNET

EDB-alderen har nådd biltilsynet —. Tromsøstasjonen er nå knyttet

til Vegdirektoratets førerkort- og kjøretøyregister via det såkalte "Autosys".

Jarl Hugo Haugan (i maskinen) i prat med Trygve Johnsen på det "gule" anlegget.



Antall registrerte kjøretøyer økte med 7,2 % til 76.741 og de fordeler seg stasjonsvis slik:

- Harstad 17.911
- Finnsnes 21.340
- Tromsø, inkl. Svalbard 37.490

Det ble foretatt 7.680 nyregistreringer i 1982, det er 18 % flere enn i 1981. I vegplanperioden 1978-81 økte kjøretøyparken i Troms med 21.466 kjøretøyer.

I forhold til 1981 økte antall avlagte førerprøver med hele 30 % til 10.005 og dette er praktisk talt en fordobling siden 1978. Det er 35 kjøreskoler som driver i fylket og ventetiden ved disse synes nå å være kommet ned på akseptabelt nivå.

Antall kjøretøykontroller var 17.956 og i vegplanperioden 1978-81 har slike kontroller økt med ca 4.700.

Brukskontrollen gjennomførte 3.844 kontroller — av disse hadde ca 57 % tyngre last enn tillatt. I 1981 utgjorde overlastprosenten ca 29 — altså en sterk økning. Dette kan skyldes regelendringer. Av de som ble registrert med overlast, var 4,1 9 gebyrpliktig.

VEGNETTET

Lengden av vegnettet er nå:

- riksveger 1.628 km
- fylkesveger 2.130 km
- kommunale vegger 1.124 km

Vi la 131 km fast dekke på grusve-

ger mens 178 km fikk fornyet sitt dekke. Av utleggingen gikk 24,6 % i entrepriser. Andelen med fast dekke er nå 79,3 % i Troms for riksveger — 31,7 % for fylkesveger. Landsgjennomsnittet er henholdsvis 90,9 % og 49,9 %, så det er ennå et stykke igjen.

FERJEDRIFT

Det ble utbetalt stats- og fylkestilskudd til ferjedrift i Troms med ialt 32,9 mill kroner mot 30,5 mill forrige år.

Trafikkøkningen var 1,9 % sammenliknet med 1981 og det var sambandene Fenes — Austnes — Altevik og Vikran — Larseng som hadde den største økningen.

I en oversikt som viser den prosentvise del av totale kostnader som dekkes av trafikkinntekter peker sambandene Breivikeidet — Svensby, Lyngseidet — Olderdalen, Refsnes — Flesnes og Futrikelv — Skulgam seg fordelaktig ut.

TIL SLUTT

Vil du vite mer om hva vi brukte de 373 mill kronene til som gikk med til vegstellet her i fylket ifjor og mer detaljert om hvordan situasjonen er, så henvend deg til nærmeste vegstasjon eller til vegkontoret — der finner du årsmeldingen for 1982 lagt ut. Kanskje finner du et bilde av deg der også.

Planleggeren møter grunneieren

Det er planlagt å bygge gang-/sykkerveg langs rv 19 fra Elvemo til Evenskjer. Da planen lå ute til offentlig ettersyn i januar, besøkte to av trafikksjeksjonens planleggere Evenskjer for å møte grunneierne og andre med meninger om planen.

Av Svein Jarle Hanssen

På årets riksvegbudsjett er det avsatt 8,5 mill kroner til gang-/sykkelveger. Klargjøringen av disse prosjektene fram mot anleggsstart kan være en vrien prosess, spesielt når det gjeldet grunnervervet som forøvrig skjer i kommunalt regi. Det hender at gang-/sykkelveganlegg "i ellefte time" må utsettes til et senere år fordi de nødvendige tillatelser til å stikke spaden i jorda mangler.

Utover høsten og vinteren foregår en hektisk innspurt med planarbeid for de siste prosjektene. I januar i år var det detaljplanen for gang-/sykkelveg langs rv 19 fra Elvemo til Evenskjer som lå ute til offentlig ettersyn. Og som sedvanlig avsatte vi en dag til å møte grunneierne og andre interesserte over plankartene. Noen vil vel kalle det å stille seg for hugg. Men her er formålet å møte "de berørte parter" som det heter, på deres hjemmebane for å informere om

planen, svare på spørsmål og høre på argumenter og forslag. Det må anses som en rimelig service ovenfor grunneierne og samtidig et ærlig forsøk fra vår side på å lette planbehandlingen, luke bort en del problemer, om man vil.

Strekningen Elvemo — Evenskjer er registrert som en av de mest ulykkesbelastede riksvegstrækninger i Troms. Siden trafikku-lykkesregistreringen ble satt i system i 1968, har det skjedd 24 ulykker med personskade på denne strekningen. Det er særlig de såkalte myke trafikantene som har vært utsatt. Fotgjengere og syklist-er var innblandet i 14 av ulyk-kene. Med ønske om å øke trafikksikkerheten og trygghetsfølelsen for denne trafikantgruppen vil vegvesenet bygge 3,3 km gang-/sykkelveg fra Elvemo til Evenskjer sentrum, langs østsiden av riksvegen. Mange grunneiere blir berørt, men nesten all bebyggelse ligger forholdsvis langt unna riksvegen. Det ligger i så måte bedre til rette for å bygge gang-/sykkelveg her enn hva vi kan si oss vant med.

Avdelingsingeniør Sylvfest Bell og undertegnede troppet opp i kommunens møtesal utrustet med plankart, trafikkulykkesdata, lang-tidsplaner og godt pågangsmot. Forhåndstipsene ga bud om nokså mye motvilje mot grunnavståelse og avkjørselsregulering. Vi ventet oss derfor friske utspill mot planen og vegkontorets utsendte. Det må også sies at prosjektet er regnet som usikkert med hensyn til gjennomføring i 1983. Vi hadde derfor samtaler med kommunale nøkkel-personer om framdriften av grunn-ervertet. Bryr folk seg med å stille

opp når planleggeren stikker inn-om slik? Når sant skal sies, hadde vi gjerne sette at flere av de som senere har sendt skriftlige merkna-der, hadde møtt opp.

Men en hel del kom da. Og folk er daengasjerte nok når meningene skal fram. Spørsmålene og for-slagene var mange. Det dreide seg om arealinngrepet som noen men-te var stort, om nødvendigheten av å "spandere" egen veg på fotgjen-

Sylvfest Bell til høyre orienterer in-teresserte grunneier.



gere og syklister, om avkjørsler, om trafikkulykker og mye mer.

På oversiktlige fargefotos tatt fra fly hadde vi merket av samtlige punkter på strekningen der ulykker med personskade er registrert. Vi ville på denne måten prøve å dokumentere behovet for særlig å sikre de myke trafikantene ut ifra de beklagelige ulykkestallene. Erfaringene med gang-/sykkelvegutbygging i Norge har forøvrig så langt vært meget godt. Denne sikringsmetoden regnes nå for å ha betydelig ulykkesreducerende effekt. Nå skal man kanskje ikke vente at grunneierne uten videre skal "kjøpe" alle våre synspunkter i så må-

te. Men man får jo lett en følelse av å måtte hente ut all fagkunnskap som måtte være der, overtalelsesevne og menneskekunnskap for å prakke på folk et utmerket sikringstiltak som vil kunne berge liv og helse for nettopp de samme personer . . . Vel, det var kanskje en noe forenklet framstilling, men tanken er snublende nær.

Hva skjer så med vårt prosjekt på Evenskjer etter diskusjoner og merknadsbehandling? Får vi bygd vegen i år?

Det ser ikke slik ut. Bøygen er igjen grunnervet der minnelige avtaler neppe kan påregnes.

Premierte forslag

6 av våre ansatte oppnådde ifjor premiering for sine forslag. Det var:

— *Hermod Johansen*,
kr. 600,- for en endring av lønnsblankettene 606 og 619.

— *Thomas Ellburg*,
kr. 600,- for et forslag til økt sikkerhet ved strømteknoblinger på ferjeleier.

— *Johnni Håndstad*,
kr. 400,- for et nytt skjema for skiltvedlikehold.

— *Geir Berntsen og Jan Indseth*,
kr. 2.700,- for et felles forslag til EDB-program for mindre datamaskiner.

— *Helen Knutsen*,
kr. 600,- for forbedring av vegtrafikkteskjema nr. 64 e.

Vi gratulerer premievinnerne!

Ferjeleier — stor utgiftspost

Pelebåten "Slagbjørn" har stadig nok å gjøre — foruten systematisk vedlikehold på ferjeleiene utgjør reparasjon av skader en vesentlig del av arbeidsoppgavene. I året som gikk reiste vi krav om erstatning i 10 større assuranse-saker.

Endel av skadene på ferjeleiene har vært så store i omfang at skadetakst og skadeerstatning var nødvendig. De 10 store assuranse-sakene dreide seg om skader til en gjennomsnittlig takstpris på kr. 26.000,-, eksklusiv merverdiavgift.

Årsaken til disse skadene er flere. Noen ferjeleier ligger utsatt til for bestemte værtypers som gir vanskelige manøvreringsforhold. Men også direkte manøvreringsfeil har påført ferjeleiene skader. Det er særlig støttekaiene det går ut over.

De ferjeleiene hvor det hyppigst forekommer skader, er i 3-kantsambandet i Toppsundet og i 3-kantsambandet i Karlsøy.

Men rent vedlikehold krever også sitt, slitasje kan ved enkelte ferjeleier være stor. "Slagbjørn" hadde i 1982 oppdrag ved alle 43 ferjeleier. I gjennomsnitt gikk det med ca 70.000 kr i vedlikehold til hvert av disse.

Arne Didriksen i arbeide på Refsnes ferjekai.



Problemer i Bjørgatunnelen

Vannlekasjene i Bjørgatunnelen er sribare og leie for vegdekket — det er nærmest vasket bort. Ikke nok med det — lekkasjene lager også trøbbel for automatikken med tunnelporten, men nå skal det bli bedre.

Vannlekasjer skaper stort bry i tunneler vintertid. Det bygger seg opp store issvuller i vegbanen og istapene fra taket kan bli både lange og tjukke. At vi skulle få slike problemer i Bjørgatunnelen ble vi ganske tidlig klar over. Leкасjene er enkelte steder betydelige, men full tetting er en kostbar affære — ca 4000 kr. pr. løpende meter og det omfatter flere hundre meter. Vi satte oss derfor som første mål å gjøre tunnelen frostfri.

Ifjor monterte vi en port som står på Skøelvsiden og åpnes automatisk når et kjøretøy nærmer seg. Automatikken styres av et magnetfelt som ligger under overflaten i vegbanen på begge sider av porten. Etter at endel begynnelsesvansker var overvunnet har porten fungert bra, den åpner og lukker seg til rett tid — og så langt kan vi si at hensikten er oppnådd — porten hindrer kald luft å trenge gjennom tunnelen og isdannelse uteblir.

Men lekkasjene fortsatte. Vannet tok etterhvert tabbe på Ottadekket og også oljegrusdekket ved porten. Og dermed ledningsbrudd, au-

tomatikken til porten fusket — nye problemer.

Det har vært vurdert diverse tiltak for å bedre forholdene, bl.a. innføre fotoceller til styring av portautomatikken istedet for magnetfeltene. Men vi er kommet til at følgende skal gjøres:

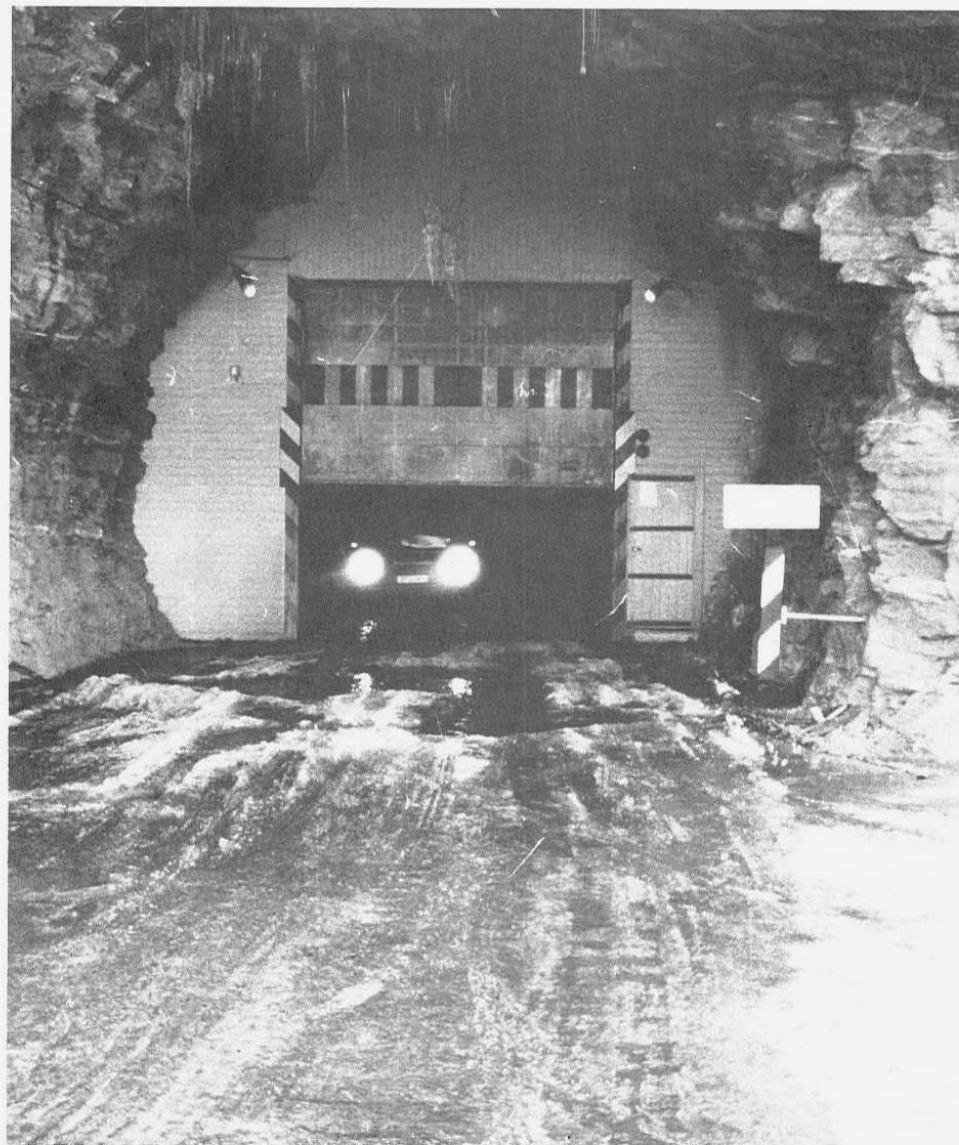
1. Ved hjelp av isolasjonsmatter skal vi tette eller lede vannet til grøft. Dette skal skje der lekkasjene er størst. Det er i denne forbindelse vurdert brukt aluminiumshvelv, men dette vil falle dyrere.
2. Vi skal legge asfaltdekke i hele tunnelen. Dette regner vi skal holde når de største lekkasjer er ordnet.

Men fortsatt vil det være mange små lekkasjer i tunnelen. Disse regner vi imidlertid med ikke skal skape vansker for trafikkavviklingen.

En annen ting — porten hindrer gjennomtrekk og dermed også utlufting. Luften kan bli temmelig tåkeaktig der. Porten er imidlertid også utstyrt

med en temperaturføler som påvirker portautomatikken — ved plussgrader åpner den seg og da luftes det ihvertfall.

Porten åpner seg — også lekkasjer på yttersiden av porten, ser vi.



Oppsynsmenn på skolebenken

— kurs i styringssystemer

Driftsøkonomi og ledelse er stikkordet for et nytt kursopplegg beregnet for oppsynsstaben. Som et første ledd i et større opplegg har de nå på et-terjulsferien gjennomgått et ukers-kurs i styringssystemer.

I to puljer har de sittet på skolebenken på Saga Hotell i Tromsø. Neste trinn i opplæringen kommer sannsynligvis ikke før til neste år.

Kursopplegget, som er utarbeidet av Vegdirektoratet er nytt. Innholdet er derimot en kombinasjon

av noe nytt og det som allerede har vært i bruk en god stund.

Hensikten med kurset har vært

Fra venstre Halvor Furnes, Olaf Skogmo, John Johnsen og Tor Augustinussen i gruppearbeid.



å gi deltakerne bakgrunn for — og øving i å vurdere tilgjengelige ressurser, velge kapasiteter, bruke regnskapssystemet, planlegge driften og likeså å følge opp planene.

Til dette er det styringssystemet som er utarbeidet et godt hjelpemiddel, sier *driftssjef Eilif Mathisen*.

— Behovet for et slikt kurs var absolutt tilstede. Denne gruppen har hatt svært få tilbud på opplæring. Det er nyttig å styrke kompetansen til ledelsen i utedriften. De vil bedre kunne utnytte resultater og i større utstrekning lage sine egne planer og analyser.

Det systemet vi bruker i driften har to hovedformål. Samtidig som det er uunnværlig i planlegging og oppfølging på oppsynsplanet og inne på kontoret, skal det også tjene de kontakter vi har knyttet utenom etaten. Vi kan f.eks. bedre holde oss ajour med lønninger og oppgjør til våre leverandører av varer og tjenester, samt informere overordnede myndigheter om hvordan bevilgningene brukes.

Kurset har vært frivillig, men nesten 100 % av oppsynsstaben har deltatt. De fleste av ingeniørene på driftsavdelingene har også fulgt deler av kurset og høstet gode erfaringer. Forelesere har vært fra vegkontorets ledelse. Gruppeoppgavene og eksempler har vært hentet fra de reelle arbeidsoppgaver vi driver med.

— Kan vi si noe om hva slags emner som skal tas opp i de framtidige kurs?

— Det blir i hovedsak personalforvaltning, arbeidsledelse, tekniske tema og administrativ forvaltning.

PÅ TIDE AT DETTE KURSET KOM

Konklusjonen fra de kursdeltakerne vi snakket med var klar: Vi trengte dette kurset. Systemet ble tatt i bruk for ca 10 år siden og nå var det nødvendig med oppfriskning.

— Vi som er veteraner trengte en oppstramming i kunnskapene og kurset vil hjelpe til at oppfølgingen — som har glidd ut — får et puff i riktig retning.

— Vi som er forholdsvis nye har ikke fått skikkelig opplæring. Det har vært mye usikkerhet omkring dette.

De var enige om at systemet er nyttig og innså viktigheten med skikkelig oppfølging.

Det ble også sagt at et brukbart resultat var avhengig av at hver enkelt i etaten førte sine rapporter så nøyaktig som mulig. Det krever at hver enkelt kan bruke kostnadssted og prosesser rett.

Tidligere var det formannen som førte rapportene, men nå gjør hver enkelt arbeider det.

Rapportene må ikke samles

opp, men utfylles daglig for de forskjellige arbeidsopdrag.

Et lærerikt og trivelig kurs, hvor vi har hatt anledning til å snakke

sammen både i plenum og i grupper.

*Ikke bare åndelig føde på et kurs
— Alf Angelsen.*



Minneord

Oppsynsmann Olav Berglund døde fredag 11. mars 1983, bare 52 år gammel. Til tross for langvarig sykdom kom hans bortgang overraskende. Kanskje fordi han satte sin ære i å passe sitt arbeid selv om han var alvorlig syk. Også siste dagen var han på jobb for å ordne løpende saker.

Olav Berglund vokste opp på Kvalnes, sør på Kvaløya, sammen med flere søsken. Der ble grunnlaget for en allsidig yrkesaktivitet lagt. Han begynte sitt virke som fisker og ishavsfarar. Senere arbeidet han i flere år som bygningsnekker. Han var våpensmed i luftforsvaret i 4 år.

Etter utdannelse ved Tromsø Yrkeskole begynte han som oppsynsmannsassistent i etaten sommeren 1968. Den første tiden arbeidet han innen vedlikeholdsdriften, men etter at han ble oppsynsmann i 1973 hadde han ansvaret for en rekke anlegg på øyene utenfor Tromsø. Olav Berglund var interessert i sitt arbeid, og han var spesielt nøye med kontroll av alle forhold vedrørende driften.



Oppsynsmann Olav Berglund

Ellers var Berglund levende interessert i lokalhistorie og slektsforskning. Hans store hobby ble imidlertid snekkerarbeid. Blant annet har han bygd både nordlandsbåt og spissbåt.

I sitt virke fikk Berglund mange venner både privat og innen etaten. Med sin allsidige og solide erfaring vil han bli sterkt savnet etter en alt for tidlig bortgang.

Vi lyser fred over hans minne.

Fartsgrenserespekten minst i nord!

Fra 46 automatiske radarmålinger på like mange steder i fylket i årene 1980-82 finner vi at det er i 60 km-sonene fartsgrensen oftest brytes. I alt var det 17 målepunkter i 60 km-soner — av disse lå 5 i Nord-Troms og de peker seg regionsvis klart ut som der de fleste fartsoverskridelser forekommer.

Og det er i strøket omkring Nordmannvik, Djupvik og Rotsund billistene er hardest på gasspedalen. Målingene her skriver seg fra 1981 og over et tidsrom på ca 1 uke i juni og september.

I Djupvik kunne man registrere en gjennomsnittshastighet på 67,6 km pr. time på de 5576 kjøretøyene som passerte radaren. To av dagene var gjennomsnittshastigheten ca 75 km/t. Det var 13 prosent som overskred 60 km-grensen med minst 20 prosent — en dag 25 prosent.

Nordmannvik og Rotsund lå hakk i hel med Djupvik hva fartsoverskridelser angår.

Men også målinger ved Thomasjord på E 78 viser høy middel-hastighet i 60 km-sonen — nemlig 66 km/t. Det kan være interessant å merke seg at før fartsgrensen ble redusert fra 80 til 60, var hastighe-ten her 72 km/t.

90 KM-GRENSEN HOLDES BRA

På E 78 i Skibotndalen var i aug./sept. 1981 registrert en mid-

delhastighet på 85,2 km/t mens det ennå var 80 km/t som høyest tillatt hastighet. I juli 1982 da fartsgrensen var hevet til 90 km/t kunne vi måle en middelhastighet på 90,1.

På 90 km/t-strekningen på rv 6 ved Elgsnes syd for Skibotn og ved Larsberg nord for Skibotn var det helt andre hastigheter, nemlig henholdsvis 75,6 km/t og 82,1 km/t.

OGSÅ HØYE HASTIGHETER

Selvom middeltallene på de aller fleste målepunktene holder seg noenlunde akseptable, er det likevel høye hastigheter ute og går. Og vi registrerer en ny rekord til Nord-Troms — 152 km/t i 60 km-sonen i Djupvik — absolutt høyeste hastighet i fylket uansett fartssone. Rotsund følger "godt" opp med 138 km/t i sin 60 km-sone — disse målingene er fra 1981.

Vi har ikke foretatt noen nøyaktig undersøkelse over hvor de høyeste enkelt-hastigheter har vært — her er imidlertid noen eksempler:

I 60 km-sone på fylkesveg ved Skittenelv 123 km/t, i 50 km-sone

på Stakkevollvegen 113 km/t, begge disse ligger i Tromsø og målingene fant sted i 1982. 96 km/t var høyeste hastighet på E 6 i Heggelia hvor det er 50 km-sone. Og kanskje mest skremmende — 91 km/t i boliggate i Tromsdalen hvor fartsgrensen var 30!

Derimot holdt bilførerene en forholdsvis mer beskjeden fart i

90 km-sonen ved Elgsnes på rv 6 — der de "bare" kom opp i 127 km/t.

Høye hastigheter, som sagt — førerkortet må sitt løst hos mange bilførere — kanskje lurt å dempe farten litt?

Jan Larsen med "overvåkeren".



Tjeldsundbrua dokumentert statseiendom

Såvidt vi vet er det første gang det skrives ut skjøte på et vegbyggverk slik at ingen skal være i tvil om hvem eieren er. Fire eiendommer i Harstad kommune og en eiendom i Skånland kommune pluss Tjeldsundbrua til en verdi av 5000 kroner er overdradd staten.

Tjeldsundbrua A/S har ikke for- sømt noen anledninger til å feire begivenheter. Det har vært åpning med selveste Kong Olav som snorklipper — teknisk avlevering fra entreprenøren — formell avle- vering til vedlikehold — feiring av

dagen da bompenginnkrevningen opphørte og tro det eller ei — forle- den oppløste de bruselskapet med brask og bram.

Og hvordan — jo de overrakte statsråd Inger Koppernæs skjøte på brua med tilhørende grunn — et



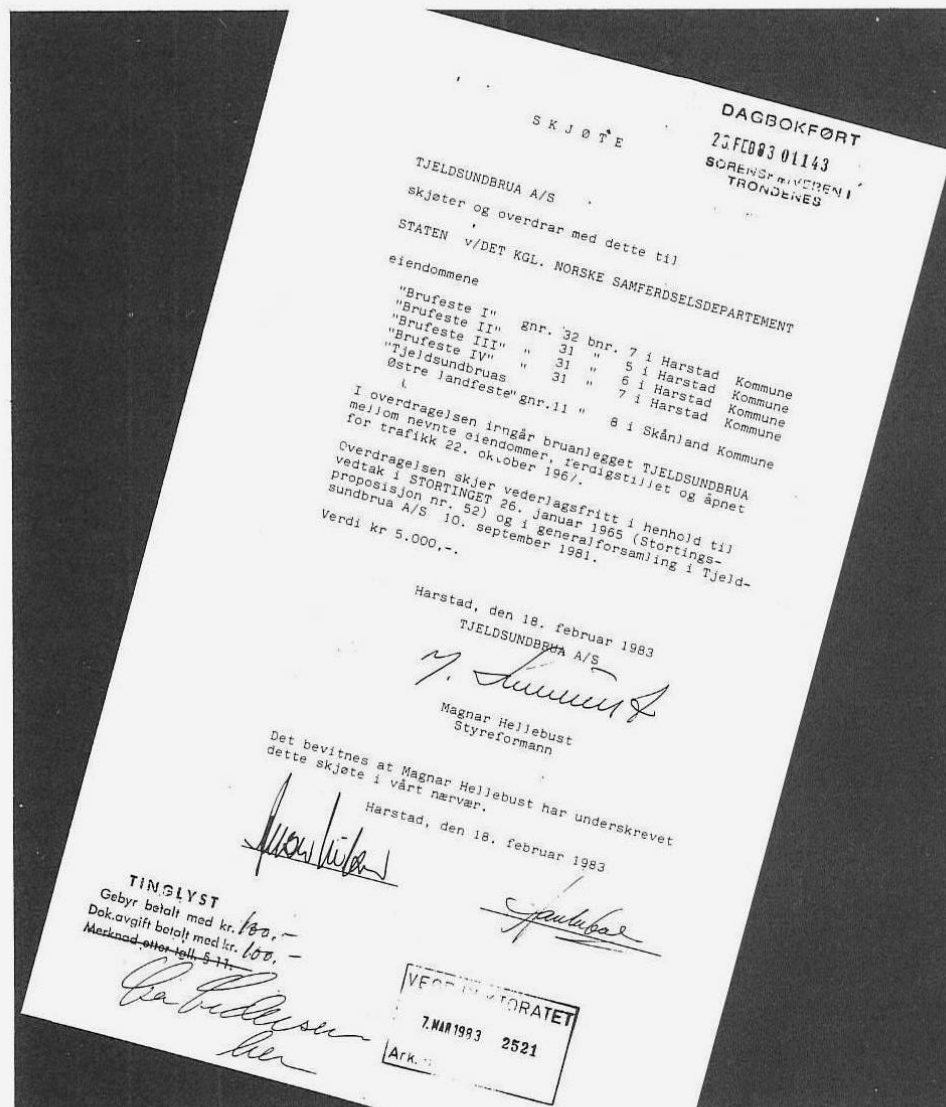
Statsråd Inger Koppernæs gir rådmann Magnar Hellebust æren for Tjeldsundbrua.

skjøte behørig dagbokført og ting- lyst hos Sorenskriveren i Tronde- nes.

Oppløste de forresten brusel- skapet? Det fortelles det intet om, kanskje venter de litt til — for til

sommeren maler vi hele brua — til laveste anbud på drøye 0,8 mill kroner og nok en begivenhet å feire?

Faksimile av skjøte.



Dekkeleggings- programmet 1983

Årets sesong ser ut til å bli som en gjennomsnittlig 80 sesong, dvs full utnyttelse av eget dekkeutstyr samt en del på entreprise.

Det skal i år legges ca 290 km dekker på riks- og fylkesveger. Av dette er ca 100 km nylegging på grus og ca 190 km fornyelse av gamle slitedekker.

Av Arne Fossbakk og
Kjetil Løding

GRUSPRODUKSJONEN

I år tar vi sikte på å knuse over 115.000 m³ grus. Men som før om årene er dette å regne som et minimumsbehov. Grusen vil bli brukt som bærelag, veggrus eller som tilslagsmateriale i vegdekker. Produksjonen vil i år som i fjor vesentlig bli lagt til våre faste produktionssteder Storslett, Bårbakken, Tyttebærvik, Rognmoen og Vebostad. I tillegg knuser anleggsavdelingen på Ravelseid. En viss del blir også satt ut på anbud.

OLJEGRUSPROGRAMMET

I år skal vi produsere ca 40.000 tonn oljegrus og ca 22.000 tonn asfaltløsningsgrus. Tonnasjen skal brukes til å dekkelegge ialt 86,7 km veg. Produksjonen vil i år starte opp i Rognmoen og på Storslett. Deretter vil verkene bli flyttet, ett til Tyttebærvik og ett til Bårbakken.

Utlegger 523-04 begynner med

nylegging på Krokseng bru — Solli i E 6. Deretter utføres fornyelse av dekker på E 6, rv 87, rv 853 og rv 851. Så finner vi utleggeren på parsellen Finnsnes — Bjorelvnes for nylegging.

Og innen ferien skal vi også være ferdig med fornyelse av dekke på 2 parseller i rv 855 samt lagt nytt dekke ved Mortenelv bru.

Etter ferien nylegging på fylkesvegparcellene Djupelv — Bjorelvnes, videre til rv 860 Grendehuset — Øverbotn, senere til Kjeiprød — Selnes i rv 848 for fornyelse. Tilslutt tas 3 parseller i Sør-Troms: rv 850 Straumen — Refsnes, rv 825 Foldvik — Tjuvskjær og fv Borkenes — Elde.

Utlegger 523-05 starter i nord på rv 6 Dyrnes — Sandbukt og rv 6 Oiderdalen — Langslett (2 parseller). Deretter går turen til Nymoen — Storsteinnes og Sagelv — Vårtun. Alle disse parsellene er fornyelse av gamle dekker. Før ferien skal ellers nylegges på 3 parseller, nemlig rv 856 Finnfjordeidet — Fredheim, G/S veg på Storslett samt 200 m på rv 6 ved Sørkjosen. Etter

ferien tas 2 parseller på strekningen Nordkjotsbotn — Oteren i rv 6 og Oteren — Skaiden bru også i rv 6 for vedlikehold. Turen går så til Tromsø for nylegging på Kvaløysletta — Futrikelv i rv 863, en G/S-veg på fylkesveg Eidkjosen — Kaldfjord skole og rv armen Sandvik — Ramfjordnes.

OTTADEKKELEGGING — EGEN REGI

Det skal legges ca 124,4 km overflatebehandling, 87 km dobbelt ottadekke, 9,1 km dobbel overflatebehandling, 25 km enkel overflatebehandling og 3,3 km med penetrert pukk. Vi regner med oppstart 30. mai og 3 uker ferie fra 15. juli. Parseller hvor vi har nylegging før

ferien er fylkesvegen Futrikelv — Kvaløyvåg, rv 852 Elvevoll — Brøstadbotn, rv 866 Langslett — Hamneidet og 16,7 km på rv 858 Vikran — Malangseidet.

Etter ferien starter vi på E 78, Seljelvnes — Leirbakken hvor det skal legges enkel overflatebehandling på ca 22,3 km. Videre nylegging på rv 868 Oteren — Lyngseidet, og rv 865 Sappen — Bilto. Først i september regner vi med å være kommet til Senja hvor det blant annet skal legges ottadekke på fylkesvegen til Husøy. Omkring 19. september er vi tilbake i Tromsøområdet hvor det er ca 9 km på

Det skal legges 290 km dekker i år — her fra rv 19.



rv 91 Fagernes — Breivikeidet som står for tur med ottadekke.

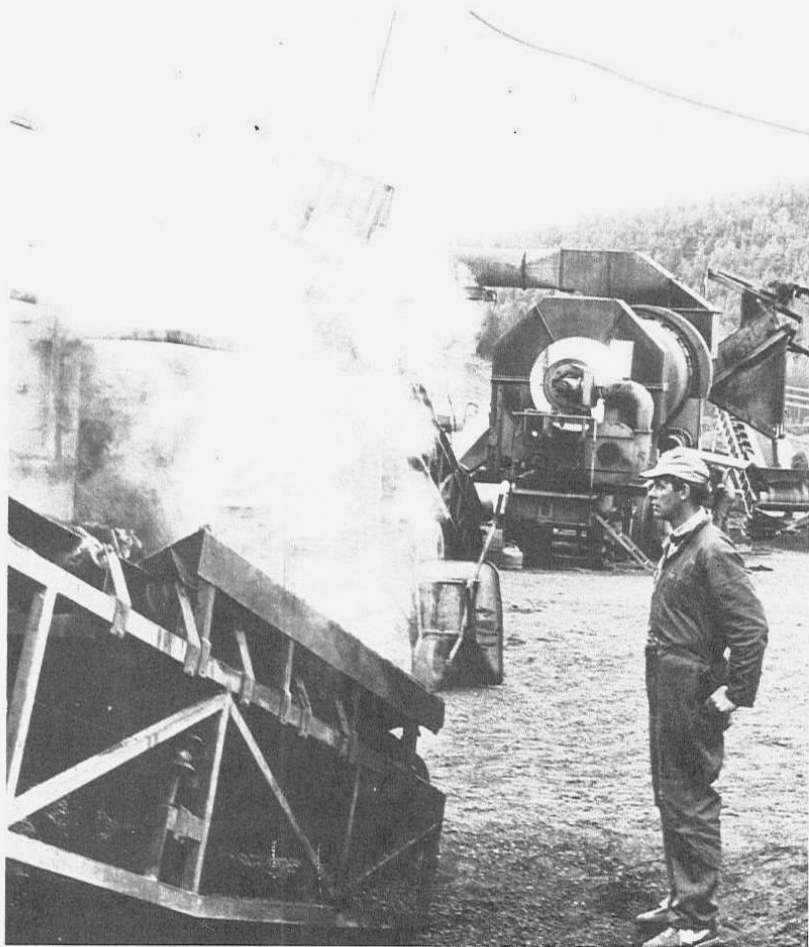
Sesongen avsluttes med peneringsarbeide på innfartsvegen til Tromsø og på fylkesvegen Lunheim — Kroken.

DEKKEARBEIDER BORTSATT TIL ENTREPRENØRER

Som tidligere år er alt av varmasfaltarbeider satt bort til entrepre-

nører, i alt ca 50 km. Det skal i tillegg legges ca 26 km med overflatebehandling av entreprenør, blant annet 15 km på Arnøya.

Oljegrusproduksjonen starter opp i bl.a. Rognmoen i år — her fra driften i 1982 — Paul Jernberg.



POU-virksomheten

— Hvor står vi og hva vil vi?

POU-prosjektet 1981-82 er nå avsluttet. Styringsgruppa for POU har utarbeidet en erfaringsrapport hvor bl.a. resultatene fra arbeidet presenteres.

Styringsgruppa har videre skissert et forslag til videre arbeidsform og organisering av POU-virksomheten.

Av Trond Larsen

POU-virksomheten i vegvesenet i Troms kom først inn i organiserte former ved at man høsten 1981 satte i gang et såkalt POU-prosjekt.

Hensikten med prosjektet var i første rekke å få en oversikt over på hvilke områder i etaten det var behov for en ekstra innsats for å forbedre *effektiviteten* og *arbeidsmiljøet*.

Prosjektet ble organisert ved at det ble opprettet avdelingsvise arbeidsgrupper som fikk i oppdrag å foreta en registrering og en analyse over eventuelle "problemområder" internt i avdelingen og/eller i forhold til andre avdelinger.

Det ble i tillegg utnevnt en egen styringsgruppe for POU bestående av representanter fra ledelsen og organisasjonene. Styringsgruppa skulle være ansvarlig organ for POU-virksomheten.

Prosjektet fikk en tidsramme på 1 år og skulle omfatte vegkontoret og biltilsynet.

Nå — når prosjektet er brakt i havn — er det tid til å stille spørsmålet om resultater står i forhold til innsatsen. Har vi oppnådd resultater som gir produktivetsgrvinster eller har arbeidet vært bortkastet?

Styringsgruppa sier i rapporten at "— man gjennom POU-prosjektet 1981-82 har høstet verdifulle erfaringer med det å drive utviklingsarbeid —." Gjennom det arbeidet som er nedlagt i prosjektet synes etaten å stå bedre rustet til å møte de stadig nye utfordringer innenfor området organisasjon og utvikling. Det vil føre for langt å gå nærmere inn på hvilke resultater som er oppnådd. Interesserte kan studere den nevnte rapporten som er tilgjengelig i personalseksjonen. Her skal vi bare nevne noen eksempler på tiltale som er et resultat av POU-virksomheten:

Maskinførerregisteret

Utarbeiding av et register som skal nyttes i mannskaps- og maskindisponering. Vil kunne gi produktivetsgrvinster gjen-

nom bedre utnyttelse av maskinparken.

Bemanningsplanlegging

Utarbeiding av en 4-årig bemanningsplan for vegarbeidsdriften. Vil kunne gi produktivtetsgevinster ved at bemanningen bedre tilpasses bevilgningsnivå m.v.

Nye (uformelle) rutiner

Nye (uformelle) rutiner for samarbeidsformer mellom planleggere og anleggsbestyrere/distriktsledere. Vil kunne gi produktivtets- og miljøgevinster ved at planleggerne får bedre informasjon om hvor godt egnet planmateriellet er for de som skal utføre investeringsoppgavene m.v.

Omorganisering av skrivefunksjonen

En egen prosjektgruppe har utarbeidet et forslag til framtidig organisering av skrivefunksjonen som bl.a. innebærer at skrivepersonellet får en mer variert arbeidssituasjon. Tiltaket vil kunne gi produktivtetsgevinster ved at mer variert arbeid øker motivasjonen hos den enkelte skriver.

POU-prosjekter 1981-82 viser imidlertid at utviklingsarbeid er en krevende arbeidsform. For noen er POU-arbeidet blitt en "ubehagelig plikt" heller enn en utfordring.

For ledelsens vedkommende har POU-virksomheten til tider blitt en "*salderingspost*" p.g.a. at tiden rett og slett ikke strekker til til å ivareta utviklingsoppgaver i tillegg til andre gjøremål.

Et stykke ned i hierarkiet har vi møtt motstand mot POU-arbeidet som synes å ha sammenheng med det at utviklingstiltak virker truenne på eksisterende ordninger og rutiner, og ikke minst *posisjoner*.

Noe av problemene vi har støtt på i POU-prosjektet kan nok forklares ved at vi har undervurdert *informasjonsbehovet*. I tillegg kommer det at vi i ettertid må erkjenne at prosjektet var *for bredt anlagt*. For mange problemstillinger ble tatt opp i prosjektsammenheng.

Oppsummert kan vi si at prosjektet preges av prøving og feiling både når det gjelder organisering og metode. Vi har likevel skaffet oss et bedre grunnlag for å vurdere hvilke muligheter og begrensinger som ligger på POU-virksomhet i allminnelighet. POU-prosjektet 1981-82 har skaffet oss en *plattform* for videre POU-arbeid.

Den framtidige organiseringa av POU-virksomheten samt hvilke oppgaver vi vil prioritere i tiden framover vil bli emne for en egen artikkel i neste nr. av Vegstikka.

Kvalitet i fokus

Økningen i kontrollaktiviteten synes å ha medført betydelig interesse i driften for riktig kvalitet på vegene.

Dette har stort sett resultert i en jevnere og bedre kvalitet i vegfundamentet på våre nyanlegg. For tiden synes overskudd av materialer i sandfraksjonen å være det største problem.

Denne "Sandpukkelen", som særlig opptrer i forsterkningslag, gir seg utslag i redusert lastfordelende evne.

Løsningen bør ligge i mer bruk av sorteringsverk.

Dersom en ser framover bør sannsynligvis oppfølging av høyder/jevnhet innlemmes under kontrollvirksomheten i løpet av de nærmeste år.

Det er årsrapporten fra Laboratorieseksjonen som konkluderer slik.

ANTALL PRØVER ØKT

Kvalitetskontrollen har i sesongen -82 stort sett blitt utført etter samme opplegg som ble utarbeidet vinteren 80-81.

Antall prøver som er tatt både fra materialproduksjonen og driftskontrollen ute på vegene har økt noe sammenlignet med forrige år. Muligens er disse tall enda større da det kan tenkes at noen prøveresultater ikke er kommet med i denne oversikten.

KONTROLL AV FORSTERKNINGS- OG BÆRELAGSMASSER STØRSTE ARBEIDSPROSJEKT

På bakgrunn av de resultater som foreligger fra årets kvalitetskontroll kan det sies at kontrollen har fungert brukbart i hele fylket. Statistikken viser at det i anleggsregi er prøvetatt og analysert 100 prøver av utlagte vegfundamentmaterialer. Dette er en økning på ca 15% fra 81-sesongen. Laboratorieseksjonens stikkprøvekontroll har resultert i samme antall prøver. Disse har gjennomgått full korngraderingsanalyse ved Nordkjosbotn veglaboratorium.

Prøvetaking av forsterknings- og bærelagsmaterialer er også utført i forbindelse med produksjon/uttak i 20 forskjellige grustak. Disse 236 prøvene er delvis tatt av anlegg/vedlikehold og delvis av lab.seksjonen. Analyseringen har i hovedsak vært utført i Nordkjosbotn. Økningen i antall prøver er ca 10 %.

Komprimeringskontroll med Troxler isotopmåler har vært utført på 229 punkter. Av disse har anlegg tatt 74.

BRUKBARE RESULTATER

Finstoffinnholdet (telefarlighet) i bære- og forsterkningslagsmateriale synes med få unntak å være tilfredsstillende.

Korngraderingen er også blitt noe bedre denne sesongen, men fremdeles er "sandpukkel" et problem.

Komprimeringen som utføres er statistisk sett for dårlig. Betydelig etterkomprimering utføres imidlertid på de fleste partier der kontrollen har avslørt svakheter.

Komprimeringen på dekkeleggingstidspunktet antas derfor brukbar på de fleste anlegg. Sesongen -83 vil det bli gjort flere komprimeringsmålinger like før dekkelegging.

Arnold Henriksen kontrollerer.



Biltrafikken og billettprisene

Det er sammenheng i takstøkningen i kollektivtransporten og økningen i biltrafikken. Billettprisene steg siste året prosentvis mere enn drivstoffprisen og dermed steg også biltrafikken. Dette svarer godt til observasjoner gjort i en periode med stagnasjon i trafikktutviklingen — da steg drivstoffprisene mer enn takstene i kollektivtrafikken.

Av Jan Larsen

Dette kan vi lese fra en rapport om biltrafikken i 1982 basert på resultater fra de ca 50 maskinelle trafikktellepunkter vi har her i landet. Av disse ca 50 er 2 plassert i Troms — ett på E 78 ved Nordberg og ett på rv 83 ved Gansås.

ØKT TRAFIKK

I Vegdirektoratets melding fremgår det at trafikkveksten i 1982 må betraktes som forholdsvis sterk.

Tabellen viser den prosentvise økningen av biltrafikken fra 1981 til 1982:

	Årsdøgn Ø. i %	Ukedøgn juli Ø. i %	Virke- døgn Ø. i %	Helge- døgn Ø. i %
Landet	4,7	—	5,5	2,4
E 78 Nordberg	8,1	0,2	9,2	5,0
Rv 83 Gansås	1,0	0,0	2,0	÷ 0,01

Ø. i % = Økning i prosent.

Tallene for E 78 Nordberg er noe usikre da apparatet bare var i kontinuerlig drift fra juli 1982. Dersom vi tar midlet av årsdøgntrafikken i fylkets to tellepunkter blir denne 4,9 %, dette samsvarer bra med landet.

BILTRAFIKKEN REAGERER PÅ DRIVSTOFF- OG BILLETTPRISER

Man mener at forklaringen på den forholdsvis store trafikkøkningen ligger først og fremst i prisutviklingen på drivstoff og alternative kommunikasjonsmidler. I perioden 1978-81, hvor vi hadde stagnasjon i trafikktutviklingen, økte drivstoff-

prisene med over 50 % som representerer en årlig gjennomsnittlig økning på over 10 %. I samme periode steg prisene for buss og jernbane med noe i overkant av 30 % som representerer en årlig gjennomsnittlig økning på noe i overkant av 7 %.

I 1982 vil prisstigningen for drivstoff ligge på omkring 6 %, mens prisene på alternative kommunikasjonsmidler har steget med over 10 %. Prisene for alternative kommunikasjonsmidler har altså en sterkere økning enn drivstoff i 1982, noe som stimulerer til økt bruk av bilen.

MERKBART I BUSS-SELSKAPER

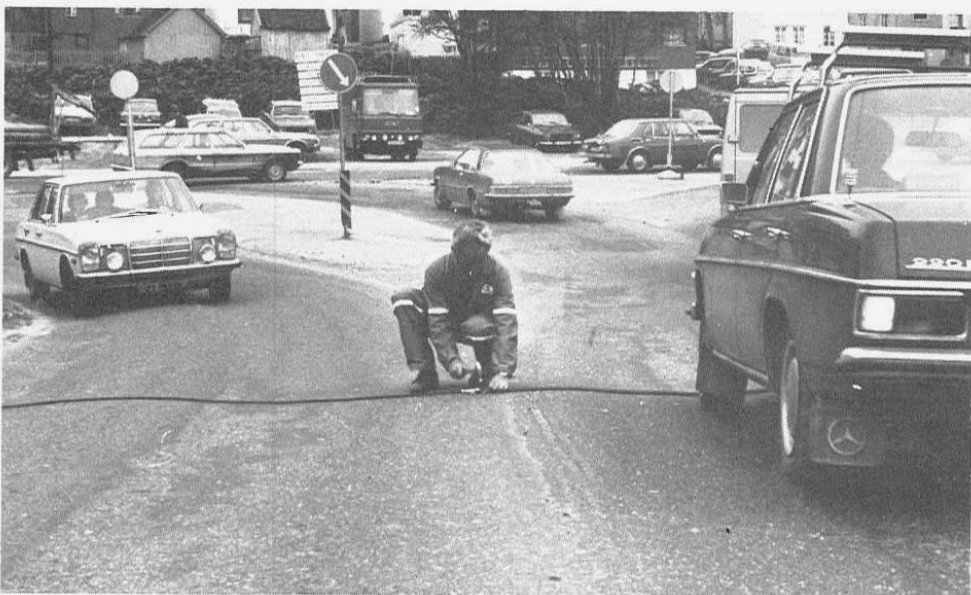
Vi har forespurt oss ved Troms-buss A/S om de har registrert ned-

gang i passasjertallet sammenlignet med 1981. Selskapet hadde en takstøkning i 1982 på mellom 15-17 % mens inntektsøkningen bare var 10 %. Ut fra dette regnes det med en reduksjon av passasjerantallet på 7 % i selskapets ruteområde.

Disse tallene stemmer overens med busstruseselskap i byene Bergen og Trondheim.

Dette bekrefter Vegdirektoratets konklusjoner og som også forklarer den store økningen av trafikken vi har registrert i fylket. I tillegg har vi veksten av bilparken som for landet var 4,7 %, i 1982 for Troms var denne økningen på 6,4 %.

*Montering av trafikkteletstyr —
Jan Larsen.*



OGSÅ KLIMATISKE FORHOLD VIRKER INN PÅ TRAFIKKEN

Vi husker vel alle sommeren 1982 med relativt mye nedbør og temperaturer under det normale. Dette kan vi også lese virkningen av i trafikktviklingen. Normalt ligger sommerdøgntrafikken vesentlig høyere enn årsdøgntrafikken. For 1982 viser ukedøgntrafikken i juli for Nordberg en økning på 0,2 % og for Gansås 0 %, altså praktisk talt ingen økning i den del av året hvor trafikken normalt skal være høyest. Vi tør påstå at det er de kli-

matiske forhold som her gir utslag, forøvrig har vi registrert samme tendenser i tidligere år med tilsvarende værforhold.

Selv om trafikken øker igjen er det tydelig at de fleste fremdeles holder igjen på helgekjøringen som må vurderes som mindre nødvendig enn virkedøgntrafikken. Tallene for E 78 Nordberg viser her en økning på 5 % mens det ved rv 83 Gansås viser en reduksjon på 0,01 %. Helgetrafikken ved Nordberg har således bare økt halvparten av det som er tilfelle for virkedøgnene. Mens den ved Gansås er gått noe ned.

Velferdsmidlene for 1983

Vegvesenet i Troms fylke er tilsammen tilstått kr. 81.000 til velferdsformål for de ansatte i 1983.

Velferdsutvalget holdt møte 23. mars d.å. Det var enighet om å fordele pengene på samme måte som tidligere samt å opprettholde ordningen med velferdsdistrikter som er identiske med vegmesterområdene.

Følgende fordeling ble vedtatt:

Til pensjonistturer	kr. 7.200
Til bedriftsidrettslaget	kr. 10.000
Til velferdsdistriktene	kr. 63.800
	kr. 81.000

Finnsnes	Distrikt 3	kr. 5.600
Finnsnes	Distrikt 4	kr. 4.500
Nordkjosbotn	Distrikt 5	kr. 5.700
Tromsø	Distrikt 6	kr. 3.200
Lyngseidet	Distrikt 7	kr. 1.800
Storslett	Distrikt 8	kr. 5.900
Tromsø	Distrikt 9	kr. 2.900
Vollan Vegsentral		kr. 3.300
Biltilsynet		kr. 4.600
Pelebåten		kr. 600
Vegkontoret, Tromsø		kr. 12.400

Fordeling på distriktene:

Harstad	Distrikt 1	kr. 6.300
Bardu	Distrikt 2	kr. 7.000

kr. 63.800

Tromsø vegstasjon

I november ifjor sto Tromsø vegstasjon klar for innflytting. Dermed er vi nå kommet i mål med utbyggingen av nye vegstasjoner i Troms fylke.

Kontorfolket i Tromsdalen og verkstedfolkene på Kvaløysletta er nå endelig samlet under et tak.

Tromsø vegstasjon ligger på Skatøra — nord på Tromsøya — og adressen er Ringvegen 88.

Behovet for nye lokaler var så absolutt tilstede. Fra sitt kummerlige og provisoriske tilhold har vegmesterområde 6 og 9 nå flyttet inn i trivelige og tidsmessig bygg.

Byggingen av Tromsø vegstasjon startet opp i februar 1982 og de totale byggekostnader inklusi-

ve vann og avløp kommer på ca 5 mill kroner. I motsetning til de tre forrige vegstasjoner vi har bygget, har vi denne gang benyttet lokale konsulenter. Dermed har det vært adskillig lettere å administrere byggingen, sier ingeniør Harald Grønnvoll ved maskinavdelingen.

Nystasjonen ser ut som de fleste andre.



Hovedentreprenør var Nils Meland A/S.

Kontordelen i nybygget har 9 kontorplasser fordelt på 7 kontorer. Dessuten rommer kontordelen arkiv, teknisk rom (telefonsentral), resepsjon, WC og vindfang. I alt 129 m² i denne delen av bygget.

Verksteddelen utgjør totalt 460 m² grunnareal og inneholder et verksted på ca 180 m², vaskehall på ca 90 m² og lager på ca 180 m². Verkstedet kan nærmest sammenlignes med det vi har i Bardu. De to verkstedarbeiderne som tidligere var på Kvaløysletta er nå flyttet hit.

Spiserommet er på 22 m². Denne fløyen med garderobe, toaletter og teknisk rom er ca 90 m².

I dette bygget har vi også innstallert utstyr for varmegjennvinning og verkstedet varmes opp av varmekabler lagt i gulvet.

Ellers har vi benyttet oss av en ny porttype som isolerer veldig godt, både lys og varme. Ved vegsentralen i Nordkjosbotn skal vi forresten bruke denne type porter nå når vi skifter ut de gamle.

Foruten vanlig verkstedutstyr har det nye verkstedet fått løftebukk og dette er helt nødvendig for å kunne drive skikkelig service på maskiner og utstyr.

Fra flyttesjauen — fra venstre Walter Iversen, Einar Karlsen og Henry Strand.



Nye brukonstruktører

Som et ledd i en kompetanseutvikling innenfor ingeniørskiktet ved vegkontoret, har en gruppe ingeniører innen anleggsavdelingen gått inn for å skolere seg ytterligere i prosjektering og konstruksjon av enkle bruer.

Bakgrunnen finner vi kanskje i hovedsak i den dårlige bemanningen vi har idag på planavdelingens bruseksjon. Dette har ført til at relativt mange brukonstruksjoner må utføres av private konsulenter. Samtidig har vi et utbredt ønske fra ingeniører spesielt på anleggsavdelingen om å kunne utvide sine kunnskaper om brubygging.

En gruppe på 9, hvorav 8 fra anleggsavdelingen skal nå som et første ledd få en innføring i bruk av bruhåndboken. Det er Knut Davidsen ved vedlikeholdsavdelingen med assistanse av Ingvar S. Holtaas fra planavdelingen som skal sørge for å

Vi skal konstruere flere bruer selv — her Elsnæs bru i rv 6.



gjennomføre denne skoleringen. Deretter vil de få oppdrag i prosjektering/konstruksjon av bruer.

Samtidig er det oppnevnt en bru-styringsgruppe bestående av plan-sjef Tor Hugo Brox, anleggssjef Bjørn Stiberg og overingeniør Knut Davidsen. Denne gruppa skal gjennomgå planene, antyde brutype, fordele arbeidet blant de interesserte ingeniørene. Videre skal de gjennomgå forprosjekt og godkjenne disse.

Og de brukonstruerende ingeniørene skal når forholdene ellers ligge til rette for det, også bli foretrukket til byggeledelse — m.a.o. de får følge brua fra tegnebrettet og til den står fullt ferdig.

Foreløpig har hver av de interesserte sagt seg villig til prosjektering/konstruksjon av 1 bru pr. år.

Kursprogrammet 1983

Ifjor forsøkte vi oss på en omfattende registrering og vurdering av opplæringsbehovet innen alle felter i etaten. Registreringen ble nok ikke helt det vi forventet. Opplæringsutvalget følte seg likevel på atskillig tryggere grunn når de sydde sammen årets program. Det var mange hensyn å ta — først og fremst økonomiske, men de registrerte behov skulle også i en viss grad søkes fordelt på de ulike yrkesgrupper.

For midler stilt til disposisjon over administrasjonsbudsjettet er planlagt gjennomført disse kurs:

- saksbehandling (i samarbeid med Finnmark vegkontor).
- for grunnseksjonen (i samar-

- beid med Nordland og Finnmark).
- publikumsbehandling/skrankebetjening (for biltilsynet).
- grunnkurs i EDB.
- evaluering av førerprøver (for biltilsynet).
- regnskapskurs (i samarbeid med Nord-Trønderlag, Nordland og Finnmark).
- styringssystemer.

I tilfelle budsjettsituasjonen senere skulle bli noe lettere, har vi planene klare for ytterligere 4 kurs:

- førerprøvebehandling/registrering (for biltilsynet).
- personalforvaltningskonferansen (i samarbeid med Nord-

Trønderlag, Nordland og Finnmark).

- føring av vogntog (for biltilsynet).
- saksbehandling (denne gang bare for Troms).

Det er også satt av et beløp til opplæringstiltak som arrangeres av andre etater og institusjoner — disse vurderes etterhvert som tilbudene foreligger.

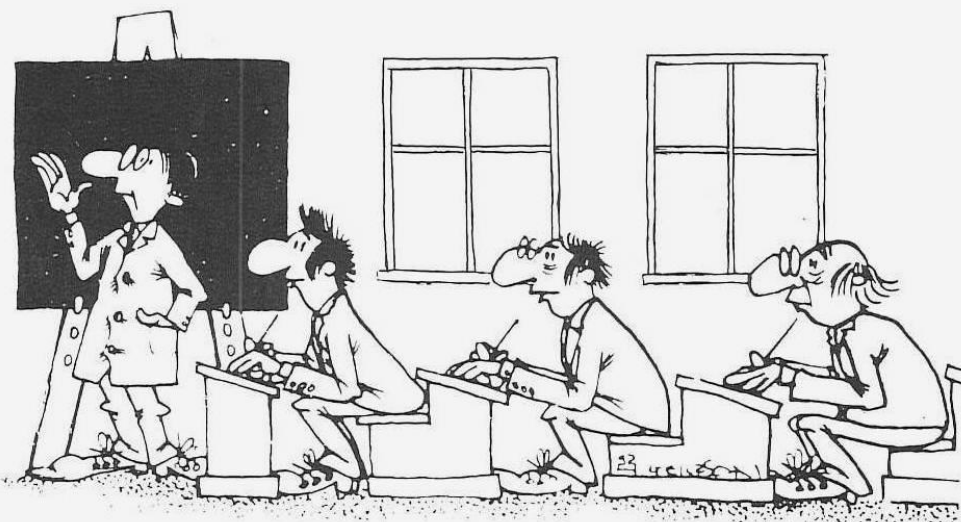
Følgende kurs er planlagt gjennomført ved utedriften:

- betongkurs.
- sprengningsteknikk.
- arbeidsskilting/trafikkdirigering.

- vegfundament m/stikkrenner.
- oppmåling/utsetting.
- lapping av faste dekker.

I tillegg har vi allerede gjennomført første del i et tilbud for oppsynet basert på en kurspakke utarbeidet ved Vegdirektoratet. Denne delen har hatt styringsformer som hovedemne.

Og så var det historien om de 2 kursdeltakerne fra Nordkjosbotn som stod opp kl. 0400 for å nå kurs på Grand i Harstad. Fram kom de, men det var bare det at kurset skulle gå på Grand i Tromsø!



Nordkalottmessen 1983

Nordkalottmessen 1983 i Tromsø skal vi være med på i august i år. Vi er i full gang med forberedelsene.

Vi ser i messekomiteen fra venstre Johan Filseth, Svein Stormo, Johnni Håndstad, Olve Reiersen, Knut Arne Henriksen og Oddvar Nilssen studere modell av standen som

Håndstad har laget.

På de to andre bildene ser vi to stadier i modellarbeidet for det nye brukrysset yil Tromsøbrua som planlegges på bysiden, det er Helen Knutsen, til venstre og Anne Isaksen som står for byggingen.



Personal-nytt

Vegkontoret/biltilsynet

Tiltredelse

Gunnhild Henriksen er begynt som kontorassistent (vikar) ved regnskapsseksjonen.

Steinar Storelv skal vikariere som bud/sjåfør ved vegkontoret mens Børge Andresen har militær-tjeneste.

Gunn Johansen er flyttet fra regnskapsseksjonen til vedlikeholdsavdelingen.

Karin Nyvoll og Lillian Eriksen er tilsatt som kontorassistenter i hel stilling ved biltilsynet i Tromsø.

UTEDRIFTEN

Tiltredelse

Arne Storhaug er tilsatt som oppsynsmann i Midt-Troms med dekkelegging som spesialfelt.

Fratredelse

Disse er fratrudd med pensjon: Odd E. Nilsen, Silsand, Heggan Stenvoll, Mortenhals, Peder N. Larsen, Sørreisa.

Vi gratulerer!

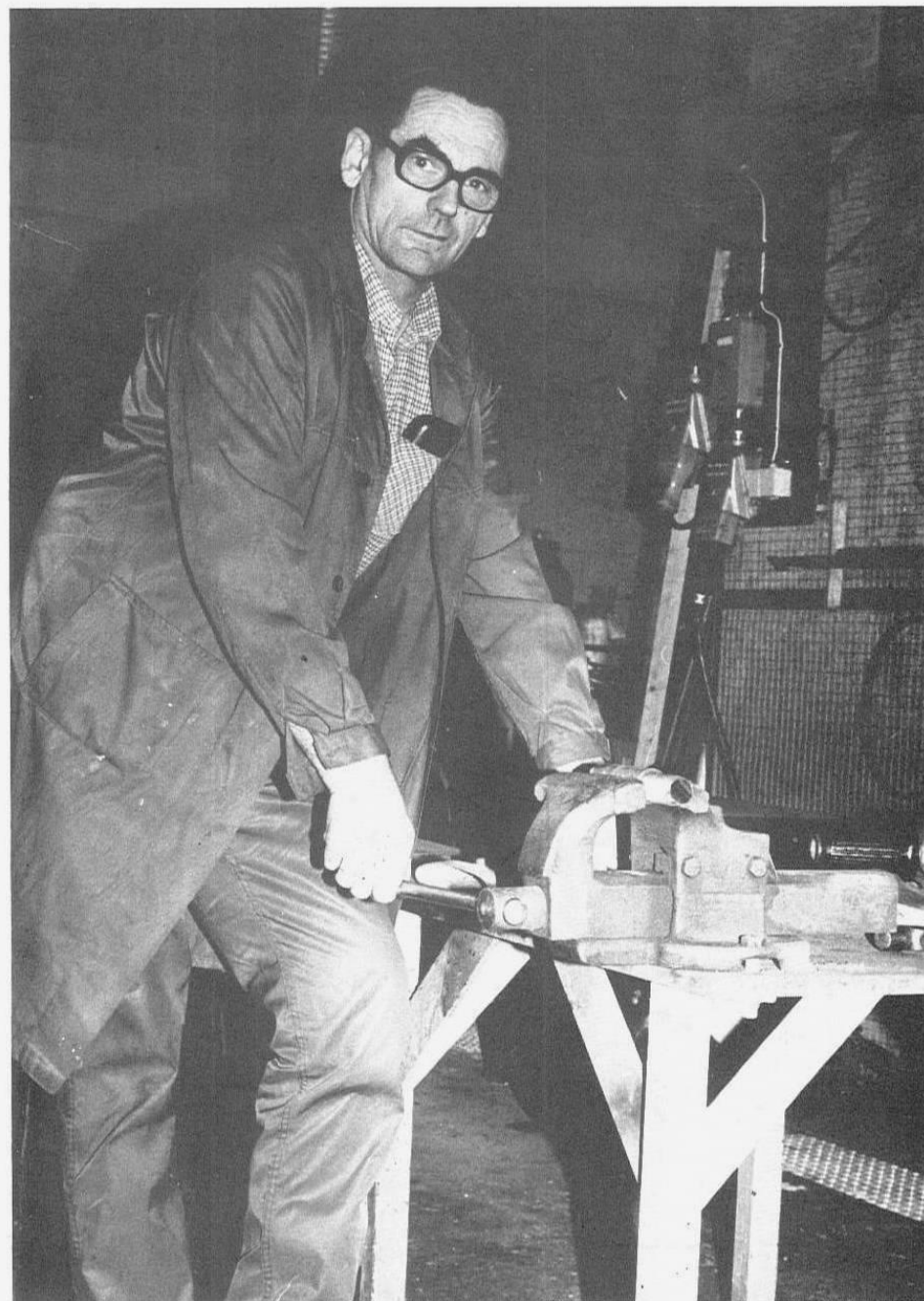
Med 50 årsdag

Trygve Seppola, Skibotn	15/5
Bjørnar Flatebø, Blåbærvn. 9, Tr.dalen	3/6
Arne Antonsen, Kantornes, Laksvatn	15/6
Kristian Myrvoll, Keianes, Moen	19/6
Gullik Langstrand, Ånstad	20/6
Åsmund Jensen, Plutovn. 16, Tr.dalen	22/6

Ingvar S. Holtaas,
Uraniusvn. 43, Tr.dalen 24/6

Med 60 årsdag

Berge Limberg, Sandstrand, Tovik	2/5
Martin Mathisen, 9089 Oksfjordhamn	25/5
Reidar Skjelmo, G. Jønssonsv. 11, Tromsø ..	23/6



Åsmund Gausdal, formann på verkstedet på Storslett.

MASSEKORSBÅND



Vegdirektør Eskild Jensen på besøk på anlegget Tjuvskjær — Hilleshamn, her sammen med Agnar Kvernmo.