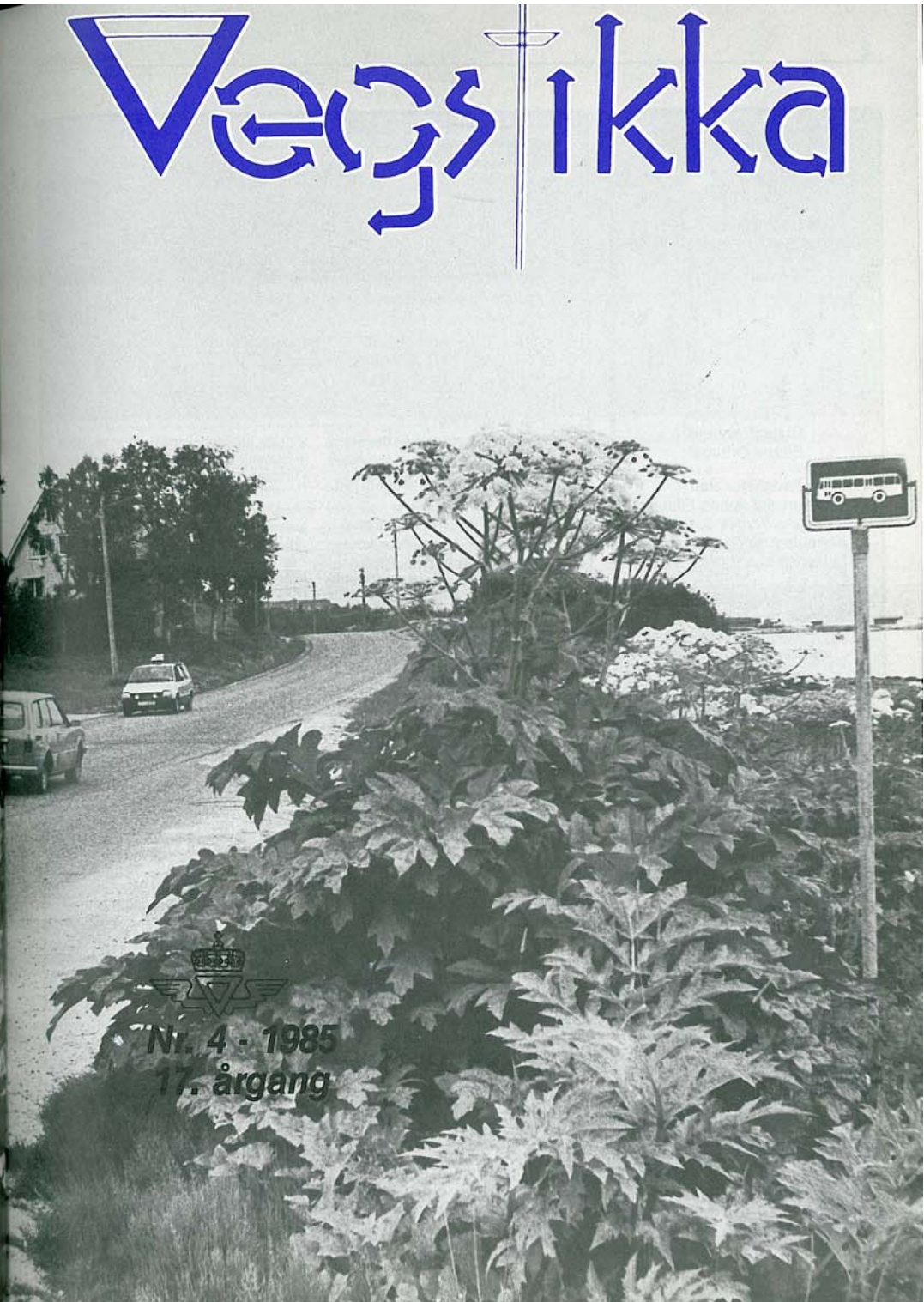
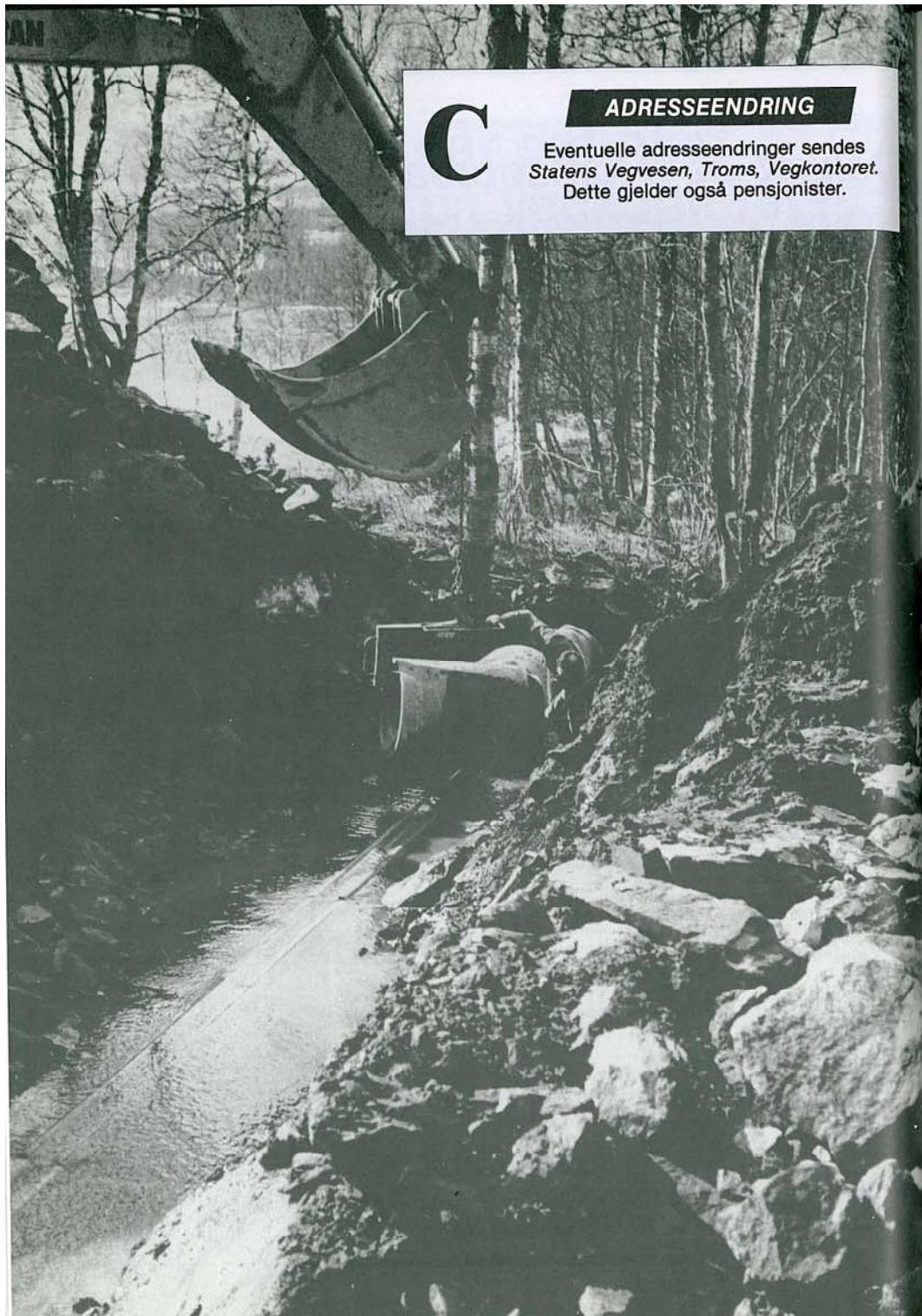


C

ADRESSEENDRING

Eventuelle adresseendringer sendes
Statens Vegvesen, Troms, Vegkontoret.
Dette gjelder også pensjonister.

Vegs ikka



Nr. 4 - 1985
17. årgang

Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR
VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 4 - 1985
17. årgang

Redaktør
Anna Josefsen

Redaksjonsutvalg
Lisa Sundstrøm
Gisle Fossberg
Bjarne Otterdal

Redaksjonsråd
Biltilsynssjef Johan Filseth
Formann Trygve Johnsen
Konsulent Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen

Utgiver
Statens Vegvesen, Troms
Vegkontoret
Postboks 615 - 9001 Tromsø
Tlf. 083/56 211

Sats og trykk
Lundblad Trykkeri A.s
Tromsø

Opplag
1450 eksemplarer



INNHold

Undersjøisk biltunnel i Kvalsundet?	3
Forsering av vegforbindelsen til Skaland	4
Ryggen er gull verdt	6
Sommerhjelp og ekstra ordinær sysselsetting	7
Transportplan for Tromsø	8
Vedlikehold på ytre Senja	9
Vitsetastfett	9
Fra Nordfylket	10
Varekjøp betales kontant	11
Blant isbjørner og polarrev	12
Brev fra gammelredaktøren	13
Vegmesterskolen	14
Trafikkglimt fra Leningrad	15
Penger til velferdskassen	16
Fra anleggsdriften i Malangen	17
Ubetalte årsavgifter	18
Vegvokteren - hvor ble det av han?	19
Finstofføkning i grusbærelag	20
Vegsport	21
Vegfolk forteller	22
Personalnytt	23

FORSIDEN

Fra Stakkevollvegen
i Tromsø.

Undersjøisk biltunnel i Kvalsundet?

God berggrunn gjør at kostnadsoverslaget for tunnel ligger 36 % under brualternativet.

Med dette er sannsynligheten stor for at det blir fylkets første undersjøiske biltunnel det blir oppstart på om et par år i Kvalsundet.

I løpet av det siste året har hovedplanen for fastlandsforbindelse i Kvalsundet vært gjennom rundene med den formelle behandling. Dette innebærer at i tillegg til at planen har ligget ute til offentlig ettersyn har den vært oversendt statlige, fylkeskommunale og kommunale instanser til uttalelse. Planen ligger nå i Vegdirektoratet til godkjenning.

I hovedplanen ble det vurdert 3 alternativer for fastlandsforbindelse i 2 forskjellige traseer i Kvalsundet. Lengst i nord, der sundet er smalest ble et bru- og et tunnelalternativ undersøkt, og i en trasé lengre sør ble det kun sett på et tunnelalternativ.

Alternativene ble kostnadsberegna på bakgrunn av enhetspris pr. løpemetere bru/tunnel. Enhetsprisen baseres på erfaringstall fra tilsvarende byggverk. Det må innrømmes at dette gir et lite detaljert og usikkert kostnadsoverslag, særlig for byggekstyper der erfaringsgrunnlaget er lite.

Alternativene ble også vurdert mot hverandre i en konsekvensanalyse.

Allternativene i traseen lengst nord kom gunstigst ut, og investeringsbehovet for bru viste seg å bli ca. 7 lavere enn for tunnel. På bakgrunn av kostnadene og den antakelse/det faktum at mulighetene for at uforutsette problemer skal kunne dukke opp under utbygginga er større for undersjøisk tunnel enn for bru, ble det på dette stadium foreslått bygd bru over Kvalsundet.

Behandling av planen i Vegdirektoratet viste imidlertid at det var behov for mer detaljerte kostnadsoverslag.

To forskjellige konsulentfirmaer ble derfor engasjert til å utarbeide forprosjekt for bru og tunnel. Kostnadsoverslaget i forprosjektet for brua viser en kost-

nad som ligger ca. 7 % under vårt tidligere overslag.

Forprosjektet for undersjøisk tunnel viser at av de seismiskeundersøkte områdene i Kvalsundet ligger forholdene best til rette for tunnel i traseen lengst i nord. Fjellkvaliteten egner seg fint for tunneldrift, og fjellet er lite oppsprukket i dette området. Dette får i høyeste grad virkning på kostnadsoverslaget, som viser å bli overraskende lavt.

Den minimale og maksimale kostnaden på tunnelen varierer mellom 31,5 - 52 mill kr. med en antatt byggesum på 41 mill kr. (Denne kostnaden gjelder kun tunnel, ikke tilknytningsveger). Tunnelkostnaden blir med dette liggende ca. 36 % under kostnaden for brualternativet, og ca. 44 % under vårt tidligere kostnadsoverslag for tunnel. Den lave tunnelkostnaden skriver seg i hovedsak fra den gode berggrunnen som gjør det nødvendig med mindre fjelloverdekning i sundet (og dermed kortere tunnel) og antatt mindre sikring av fjellet i tunnelen enn tidligere antatt.

Bru eller tunnel — vi regner med oppstart i 1987

Ved fergeleiet ved Futrikelv møter vi Bengt Ellertsen som jevnlig drar over Kvalsundet med ferga.

Jobben hans fører han ut til øyene og all fergeventing gjør til at hele dagen går med.

— Jeg må starte grytidlig om morgenen for å komme over Kvalsundet. Ferga er liten og bilene mange.

'det skal bli godt å få bru over her. Det kan nemlig være ergelig å vente når man ser hvor kort det egentlig er over sundet. Bengt Ellertsen kjører videre ut over mot Reinøya og Vannøya og forteller at med sin store tankbil (18 m) koster det han kr. 700,- tur/retur Tromsø-Vannøya.

Ferger er og blir en flaskehals. Bru eller tunnel — det er samme for meg sier Ellertsen.

Kvalsundet sett fra fergeleiet på Futrikelv.



Vegstikka

Av Petter Hildre, plan.



Ferger er en flaskehals, sier tankbilkjører Bengt Ellertsen.

Foto: Lisa Sundstrøm.

Forsering av vegforbindelsen til Skaland

Ekstra sysselsettingsmidler på 3,5 mill. kr. gjør at vi i høst starter opp med tilførselsvegene på begge sider av tunnelinnslaget. Vi har fått 3 millioner mer enn opprinnelig bevilget i 1985.

Tunnelen — Moatunnelen — blir på 1900 meter og er den 11. i rekken av tunneler på Senja. Vi regner med oppstart til neste høst, og drivingen blir sannsynligvis satt ut på anbud.

Skogrydding i Bergsbotn

Det er juli måned og det er varmt. Summing av motorsag (og klegg) høres i veglinjen opp mot tunnelinnslaget i Bergsbotn. Godtlåt både

for vegvesenet og for folket på denne del av Senja. Det skal bli vegforbindelse.

Arbeidet er uvant for de 10 som står for skogryddinga. En instruktør fra Jobu A/S er med en stund for å gi opplæring i bruk av motorsag. Ellers er oppsynsmann Alf Angelsen av og til innom og ser at det går som det skal.

Det var brannen på Skaland gra-

ffitverk i vår som resulterte i dette sysselsettingstiltaket. Permitterte arbeidere og arbeidsledig ungdom fikk begynne med vegarbeid.

Det er ganske tett skog oppover hele den ca. 4 km lange linjen til tunnelinnslaget og ryddingen vil ta ca. 2 måneder. Men vi regner med at vi har sysselsetting her ut året, sier fungerende anleggsjef Ingolf Moan.

Så snart vi får ledig dozer og grave-

Johnny Rikardsen, Ersfjord har to år bak seg på kokkskolen. Nå er han sysselsatt med krattrydding. Håndlaget med motorsaga er det ingen ting å utsette på.



Oppsynsmann Alf Angelsen i veglinjen mot tunnelinnslaget i Straumsbotn.



maskin vil vegen bli grovplanert. Vi må bl.a. få spisebrakker og redskaper fraktet lenger opp i dalen.

Drift også fra Straumsbotn

Så snart arbeidet med øvre parsell på Rv. 86 på Senja avtar vil det bli start på tilførselsveggen fra Straumsbotnsiden. Det blir drift i egen regi. Brakkeleiren på Svanelvplass vil bli tatt i bruk om nødvendig.

Fra vegmester til anleggsoppsynsmann

Vegmester Kåre Liland forlater vegmesterkrakken på Finnsnes vegstasjon. De kommende 3 år skal han være anleggsoppsynsmann på vegforbindelsen til Skaland. Et prosjekt han som Skaland-væring har vært foregangsmann for.

Det er slitsomt å være pendler. Hver dag med ferge + 4,5 mil å kjøre til arbeidsplassen gir god grunn til å se fram til arbeidsskifte, sier han.

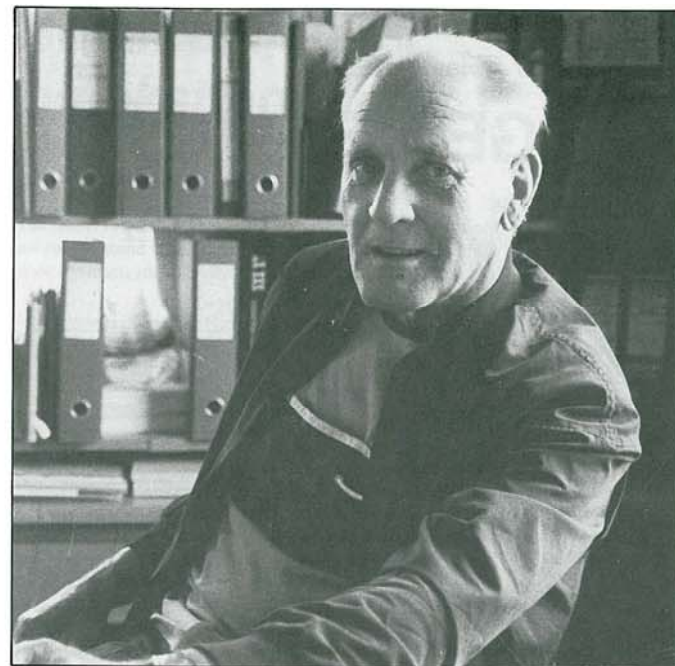
Om morgenen må jeg starte hjemmefra kvart over 6 for å ta første ferga. Alltid å måtte passe fergetider er et press.

Det skal bli godt å forandre arbeid også. Et arbeidsprosjekt som både jeg og andre fra den sida er glad for er blitt til virkelighet.

De siste 20 årene har Liland vært i vedlikeholdsdriften.

— Men jeg er ikke uvant med anleggsdrift. Jeg har tidligere vært 13 år i anleggsvirksomhet, bl.a. med Hamn-tunnelen, som var den første tunnel som ble bygget på Senja.

«Pust i bakken.»



Kåre Liland — nå oppsynsmann.

Kåre Liland flytter over til anleggsdriften i september. Meningen er at vegmesterområdene 3 og 4 skal slås sammen. Tallet på oppsynsstaben skal opprettholdes.

Ferga mellom Straumsnes og Skaland kan sannsynligvis inndras i 1989.



Reservedeler finnes ikke:

RYGGEN ER GULL VERDT (2)

Denne ryggvern-serien er satt sammen av vernelederen i Hedmark fylke, Jacob Erik Gjelten.

I forrige nummer fikk vi et lite innblikk i ryggens oppbygning.

Under avsnittet om skivene var det sneket seg inn en feil, som vi først må oppklare. Skivenes høyde i lenderyggen er ikke 7 centimeter, men 1 centimeter.

2. Ryggens virkemåte.

Vi bruker ofte uttrykket "rygggraden" i det daglige språk. F.eks. "rygggraden i forsvaret er . . .", "rygggraden" i en bedrift er . . ., og med det menes at visse elementer har en sentral betydning for totalfunksjonen. Kroppens rygggrad har en slik sentral posisjon.

Søyler er kjent på bygg og anlegg, og de fleste vet at søyler ofte må bære betydelige vekter.

For rygg søyler er vektbering også en viktig funksjon. Den skal i oppreiste stillinger holde oppe store deler av kroppsvekten (omlag 50 prosent av total kroppsvekt), og når vi løfter eller bærer noe, må rygg søylen også bære denne vekten + deler av kroppsvekten.

I tillegg til vektbering skal rygg søylen tillate bevegelser (vridning, bøyning, strækking). I menneskekroppen har vi derfor med en fleksibel søyle å gjøre. Bevegeligheten er mulig ved at det er skutt inn mellomvirvelskiver mellom hver enkelt virvel. Disse er tøyelige og tillater en viss grad av bevegelse. I hvilken retning bevegelsene skal foregå styres av buelæddenes stilling. Således kan det i lenderyggen stort sett foregå fram- og tilbakebøyninger, mens sidebøyninger og vridninger hovedsaklig foregår i brystvirvelsøylen. I halsvirvelsøylen er alle bevegelser mulig.

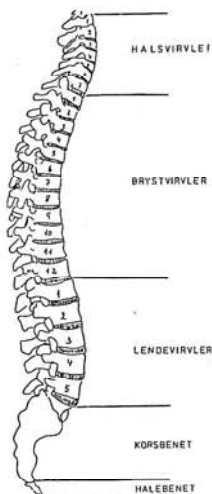


fig. 2

I den videre omtale vil det i belastnings- og skadesammenheng alltid være de tre nederste skivene vi snakker om. Dette fordi belastningen er størst her og fordi skadene nesten alltid er knyttet til disse skivene.

La oss se nærmere på hvordan skivene virker.

De fungerer som støtdempere og trykkfordelere mellom virvlene (figur 1a). Den geléaktige kjernen kan ikke presses sammen på grunn av sitt høye vanninnhold. Når virvlene presses mot hverandre, settes under trykk (for eksempel ved løfting/bæring), forandrer skivekjernen form ved at den presser den elastiske fiberringen utover. Hvis virvlene står parallelt over hverandre (rett rygg), vil trykket bli jevnt fordelt til alle sider (figur 1b). En frisk skive tåler da opp imot ett tonns (1000 kg) trykk. Hvis skivene står skjevt i for-

hold til hverandre (bøyd rygg) og samtidig settes under trykk, vil kjernen presses ujevnt i de forskjellige retninger. Trykket vil bli størst i den retningen åpningen mellom virvlene er størst (figur 1c) (ved bøyd rygg bakover). Under ugunstige løftebetingelser vil trykket i skivekjernen kunne stige til 500 — 1000 kg verdier som ligger færlig nær det en frisk skive tåler ved en gangs belastning. En aldersforandret skive vil skades ved trykk som ligger lavere enn dette.

For å forstå trykkutviklingen i skiven er det viktig å ha klart for seg at kraftutviklingen i ryggstrekkene og dermed skivestrykket (ryggstrekkene presser lendevirvlene mot hverandre) er avhengig av avstanden fra skivesentrum til kroppens/løftegjensstandens tyngdepunkt. Ved foroverbøyning øker denne avstanden, og trykket i skiven øker. Musklene har her en balanseringsfunksjon akkurat som betongloddene på byggekranen. På fagspråket kalles dette stabilisering av rygg søylen. At skivestrykket øker i takt med løftegjensstandens/kroppens avstand fra skivesenteret, er en direkte følge av at momentene (vekt x avstand) på begge sider av rygg søylen må være like for å oppnå balanse. Fordi ryggstrekkene hele tiden virker på den samme avstanden fra skivesenteret (ca 5 cm), kan en forandring av momentet på kroppens fremside (forandring av vekt eller avstand) kun avbalanseres ved en tilsvarende forandring i ryggstrekkernes muskelkraft (forandring i skivestrykket).

Løfting av en sementsekk på 50 kg vil derved kunne gi et skivestrykk på 300 kg hvis den løftes med rett rygg. Tilsvarende trykk vil være 750 kg hvis den løftes med bøyd rygg, altså en forskjell på 450 kg (figur 2).



Konklusjon: **HOLD GJENSTANDEN TETT INNTIL KROPPEN!**

Et vesentlig poeng når det gjelder skiven er at den ikke har egne blodårer. Ernæringen må skaffes fra vev som ligger i umiddelbar nærhet (brusk). Surstoff og næringsstoffer suges inn når trykket i skiven avtar, og avfallsstoffer og kullos pumpes ut når skivestrykket øker. Denne pulserende trykkforandring er nødvendig og foregår ustanselig når vi er i bevegelse. Settes skiven under konstant trykk, som for eksempel ved bæring av tunge gjenstander, vil skivens ernæring lide sterkt, og aldersforandringer vil kunne tilskyndes.

Skiven har heller ikke egne nerver og kan derfor ikke registrere smerte. Når forandringer i skiven likevel kan være årsak til ryggsmarter, er det fordi disse forandringene påvirker smerteømfintlig vev i umiddelbar nærhet (ledbånd, nerver). Fordi skiven ikke har nerver, kan vi heller ikke føle at vi overbelast den. Når symptomene (smerten) kommer, er derfor skiven allerede sterkt degenerert.

I neste nummer er temaet skivedenerasjon — skiveprolaps.

Sommerhjelp og ekstraordinær sysselsetting

I år har vi fått 230 søknader fra ungdom om sommerjobb i vegvesenet. Av disse har Statens vegvesen Troms tatt inn 60-70. De første henvendelsene kommer i januar, men inntak av sommerhjelp blir først avgjort i april/mai.

Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

På rv. 862, Kvaløysletta møter vi Stig Rune Johnsen og Øyvind Ellertsen. Begge jobber i vedlikeholdet og har hatt hele Kvaløya som sin arbeidsplass i sommer. Sommeren i Nord-Norge har vært utrolig fin, så de er begge glade over å ha valgt en sommerjobb ute i det fri.

Stig begynte i vegvesenet 20. juli og skal være her til i oktober. Da står militærtjeneste for tur.

Øyvind begynte 11. juni, etter endt videregående skole, og han jobber til 7. august.

Begge to trives godt i vegvesenet. De synes arbeidet er varierende og lønna

god. Hver dag byr på noe nytt. Hittil har de vært borti rensking av stikkrenner og avløp, rensking av skog og annet vedlikeholdsarbeid.

Akkurat idet vi treffer dem driver de med asfaltkantslegging sammen med Bernhard Olsen, Kvaløysletta.

Og Olsen trives med guttene.

— Jeg synes det har gått fint og ungdommene er til stor hjelp når alle de andre er på ferie.

Troms fylke ble i 1985 tildelt kr. 459.800 for sysselsetting av 20 ungdommer.

Sysselsettingsarbeidet skulle skje mellom 15. april og 30. juni, men er senere utvidet til 1. august.

I begynnelsen var det vanskelig å få tak i folk, sier vegmester Svein Paulsen på Finnsnes. Først etter flere henvendelser til Arbeidsformidlinga fikk vegvesenet dekket behovet.



Stig og Øyvind — to av vegvesenets sommerhjelpere

Transportplan for Tromsø

Vegvesenet har hatt initiativ overfor Tromsø kommune om å få i stand et samarbeid ved utarbeidelse av en transportplan for Tromsø by.

Etter en heller treg oppstart ser det nå endelig ut som om vi fra høsten av får komme i gang med dette arbeidet for fullt.

Vegstikka

Av Petter Hildre, plan

Transportplan

Transportplanen vil bli en oversiktsplan på linje med kommunens planer for arealbruk og utbygning (generalplan). Planen skal bl.a. vurdere hvordan transport av personer og gods kan skje på en betryggende og tilfredsstillende måte innen planområdet.

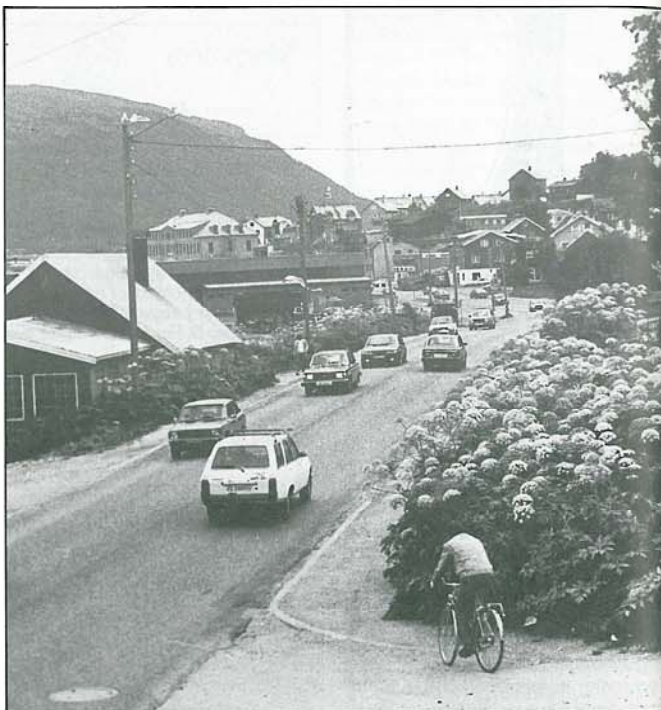
Transportplanarbeidet vil derfor måtte gripe inn i flere deler av Samferdselssektoren. Dette vil kreve både god kontakt og godt samarbeid til forskjellige andre offentlige instanser og ikke minst til trafikantene. Vi vil derfor i dette arbeidet forsøke å trekke inn så mange berørte parter som mulig for på den måten å få kartlagt problemene best mulig.

Transportplanen vil etter at den er ferdig utarbeidet danne grunnlag for videre planlegging og utbygging innen denne sektoren.

Det er i skrivende stund ikke tatt stilling til hvordan samarbeidet til de andre etatene og trafikantgruppene skal organiseres. Andre byer som har utarbeidet tilsvarende planer har valgt ulike metoder for samarbeid. En metode som har vært benyttet tidligere og som er aktuell for denne planen er å etablere bredt sammensatte temagrupper med oppgave å utrede spesielle temaer. En styringsgruppe må så styre arbeidet og sytema utredningene sammen til en samla plan.

Bakgrunnen for vegvesenets interesse for dette planarbeidet er selvsagt den stadig økende trafikken og derav følgende trafikkavviklingsproblemer i sentrum og sentrumsnære områder.

Vi kan her bare nevne stikkord som Tromsøbrua og Stakkevollvegen. Vi håper at vi med transportplanen vil kunne få svar på mange av de trafikale problemer byen sliter med, og i hvilke rekkefølge en utbygning på vegsektoren bør skje.



I høst skal vi gjennomføre en større trafikkundersøkelse i Tromsø.

Trafikkundersøkelse

Før arbeidet med transportplanen har kommet skikkelig i gang har vegvesenet sett det som nødvendig å få gjennomført en større trafikkundersøkelse for Tromsø. Grunnen til at vi må gå ut med denne undersøkelsen nå er for ikke å tape mer tid. Trafikkundersøkelsen skal omfatte et geografisk område bestående av Kroken, Lunheim og Tromsødalen i tillegg til Tromsøya. Undersøkelsen skal baseres på bilnummerskriving, og det vil bli registrert bilnummer på 60 — 70 forskjellige steder i området.

Registreringa vil strekke seg i tid over

1 dag, og den vil bli gjennomført i løpet av september måned.

Registreringsstedene vil danne begrensninger for geografiske soner som planområdet blir inndelt i. Behandling av registreringene vil bli utført med hjelp av datamaskin, og vi vil bl.a. kunne få vite størrelsen av trafikken fra en sone til en annen, f.eks. fra Lunheim til Breivika. Disse dataene kan vi i neste omgang benytte til å vurdere virkningen av f.eks. nye vegforbindelser, stengning av gater etc.

Derfor vil denne trafikkundersøkelsen være til uvurderlig hjelp i transportplanarbeidet.

Vedlikehold på ytre Senja

Tormod Sørensen i område 4 på Senja, Berg kommune, har 2,3 km fylkesveg å vedlikeholde. Vegen strekker seg fra Bøvær til Bergsbotn og fra Skaland til Ersfjord.

Den 1264 m lange Steinfjordtunnelen krever mest oppmerksomhet, sier han.

Jevnlig stein- og isrensk må til. Tunnelen som ble ferdig i 1975 binder de to tettstedene Skaland og Steinfjord sammen. Strekingen er ikke lenger enn at folk går og sykler mye gjennom tunnelen.

Det krever ekstra oppmerksomhet i vedlikeholdet.

I år har Tormod Sørensen hatt en mobilkran fra "fastlandet" til fjellrensk. Ellers går arbeidet uten maskiner. Men han har en patruljevogn som frakter småredskaper.

— Når Moa-tunnelen er ferdig vil det bli lettere å få tilgang til større maskin. Det trenges av og til. Og med større trafikk vil nok behovet øke, sier han.

Tormod Sørensen er alene med vedlikeholdet i dette området.

— Sommeren har vært gunstig. Det tørre været har gitt få hull i vegbanen. Men krattrydding måtte til. Vegene her er smale og vegfarende trenger all den oversikten som er mulig å få. Før jeg tok sommerferie var jeg med å lette opp pelemerkene for veglinjen til tunnelpåhugget. Linja ble stukket opp for 7 — 8 år siden og merkene var vanskelig å finne.



Tormod Sørensen

Vitsetafett

Vegstikka vil prøve å få i stand en vitsetafett, og Bjarne Otterdal begynner. Han utfordrer hovedtillitsmann Åge Seppola til å komme med neste.

I disse tider med skog og krattrydding langs våre veger kan det være på sin plass med en klassisk finskvits:

Päcka från Enare var timberhoggare. Han var en duktig arbetare, och kunde fälla 60 timberstokkar om dagen med sin händsag.

En dag var Päcka på visit i Rovaniemi. I et utstelningsfenster feck han sjå en

maskin, och vid sedan stod denna plakaten: "Med denna kan du fella 70 timberstokkar om dagen".

Päcka köpade maskinen och drog tillbaka til de store skogarna.

Nogra veckor senare var Päcka åter i Rovaniemi och han gekk til den samme affären.

Ågaren frågade Päcka hvad han ønskade, och Päcka sagde:

"Jag köpade denna maskinen før nogra veckor sedan. Reklamen sagde at man kunde fella 70 timberstokkar om dagen, men jag har knappast klarad 50 stokkar, även jag har arbetad som en jäkel. Nu vil jag byta maskinen".

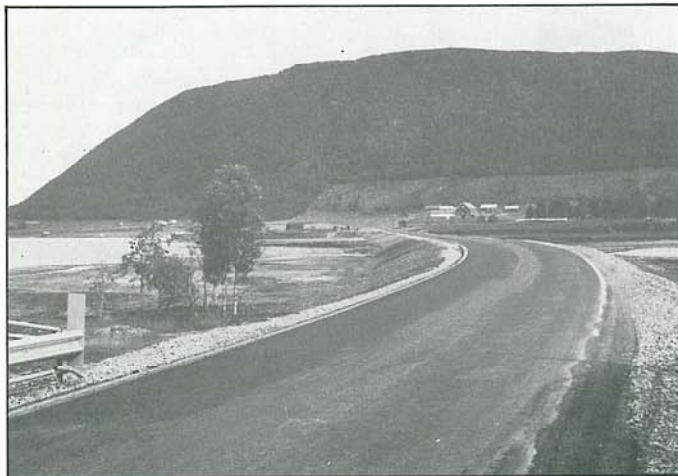
Affärsägaren tog maskinen och såg på den. Så drog han i snoren, och maskinen startade. Då utbröt Päcka:

"Å fy fasan! Brummar den også!".

Fra nordfylket

I nordfylket har en del større arbeidsprosjekter foregått i vedlikeholdets regi. Det er utbedring av fv. 355 Tretten — Storvik,

rasteplass på Sørkjosfjellet og opprusting av E6 mellom Birtavarre og Langslett.



Ny parsell på E6 i Rotsundelv.

Foto: Torleif Hole



Stor rasteplass i emning på Sørkjosfjellet.

Foto: Torleif Hole.

Mot 10 tons akseltrykk
Opprusting av to parseller på E6 mellom Birtavarre og Langslett er et skritt i retning av gjennomgående 10 t bæreevne på E6 i Troms. Ennå gjenstår svake partier mellom Olderdalen-Storslett og i Balsfjord før at dette er oppfylt.

Vi regner med 2-3 års sommerdift før 10 tons bæreevne er et faktum.

Budsjettet for arbeidet i år er på kr. 1.750.000 kroner, sier avdelingsleder Dagfinn Brønnlund-Nilsen. For disse pengene skal vi skifte stikkrenner, grøfte og forsterke vegbanen.

Parsellene som rustes opp faller sammen med programmet for fornyelse av det faste dekket på E6 i nordfylket.

Utbedring av fv. 355 Tretten-Storvik
Denne fylkesvegen på ca. 20 km var blant de dårligste da vi startet utbedringen ifjor. Årets budsjett er på kr. 700.000,-. På grunn av svak økonomi på fylkesvegsektoren begrenser arbeidet seg til skifting av defekte stikkrenner, en del grøf팅, samt litt forsterkning i form av grus. Vi regner ikke med at årets bevilgning er nok til å gjøre ferdig hele strekningen, men håper at vi skal bli i stand til å fortsette til neste år.

Stor rasteplass med vegtoalett på Vegbrink (Sørkjosfjellet)

På tomta til den gamle stasjonen (Vegblink) som brant ned for en del år siden er vi nå i ferd med flere sittegrupper og vegtoalett.

Området er populært både sommer og vinter og behovet for en velutstyrt og stor rasteplass har lenge vært et savn.

Plassen er ferdig i disse dager.

Varekjøp betales kontant —
ellers påføres renter

Vegvesenets varekjøp i Troms var totalt på ca. 97 mill kr. i 1984, omtrent det samme som året før.

Vel 65 % av alt varekjøp skjer gjennom lokale leverandører i Troms fylke.

Faktura pålydende store og små beløp kommer inn til vegkontoret. Men det hender alt for ofte at vi blir belastet for renter fordi betalingen av regningene skjer for sent.

Det regnes som kontantkjøp om betalingen skjer innen 30 dager. Før varene betales av vegkontoret må faktura være attestert mottatt av rekvirenten.

Sen betaling kan skje når enkelte leverandører sender faktura før varen er mottatt. Men hovedårsaken til rentebelastingen skjer fordi faktura mangler attestasjon når de kommer inn til vegkontoret. Fram og tilbakesending for kvittering tar tid og rentebelasting er dermed et faktum.

For å unngå dette, bør samtlige som rekvirerer materiell bruke de tilsendte rekvisisjonsblokker, sier Steinar Norum ved Innkjøpsseksjonen. Dersom faktura skrives uten rekvisisjon må faktura (så snart varen er mottatt) attesteres og sendes vegkontoret.

Ved kjøp på stedet kan det avtales med leverandøren at småttak kan skje uten skriftlig rekvisisjon. Den som mottar varene skal i så fall kvittere for vare-mottaket.

Leverandøren sender en samlefaktura vedheftet kvitteringene til vegmester/oppsynsmann. Han attesterer dem og sender dem snarest mulig til vegkontoret.

Ellers sier Norum at dersom varene kan leveres fra flere leverandører skal det benyttes tilbuds- eller anbudsinnbydelse. Dette skal gå gjennom Innkjøpsseksjonen dersom det ikke foreligger sentrale eller lokale rammeavtaler.

Vel 20 000 varefaktura mottok vegkontoret ifjor, sier Signe Moeng ved regnskapsseksjonen.

Blant isbjørner og plarrev

Vegstikka

Av Gisle Fossberg

Vår anleggssjef Bjørn Stiberg har tatt permisjon i 1 år fra Vegkontoret for å oppholde seg på Svalbard. Vegstikkas medarbeider traff han i løpet av en kort periode ved Vegkontoret.

Stiberg hadde da vært på Svalbard i sin nye stilling ved Statens Bygge og Eienomsdirektorat (SBED) i 6 uker, og reiser oppover igjen ut i august.

Av førsteinntrykk Stiberg kan fortelle om er at allerede første dagen i Longyearbyen angrep en polarrev en rein og jagde folk i hus. Det er tydeligvis rabies ute blant revene, og mye rev er det også i området. Reven slapp unna denne gangen.

Første helgen, d.v.s. lørdag 8. juni bar det avsted med sysselmannsbåten Polarstar til Pyramiden, hvor han bivånet et idrettsstevne mellom Sovjet og Norge.

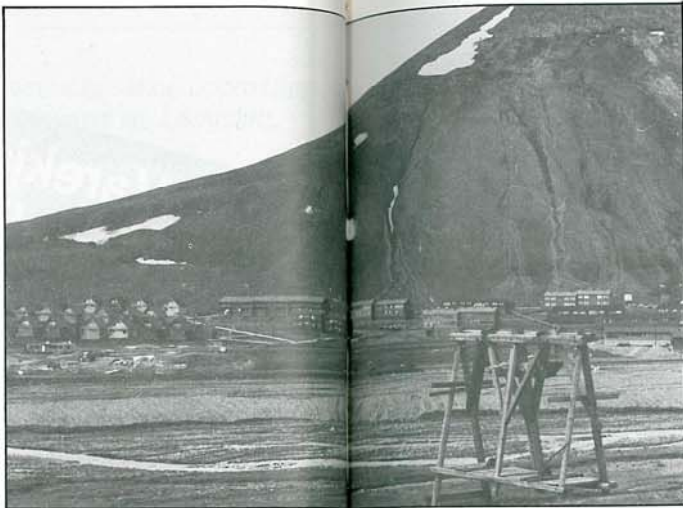
Både fotballkamp og stafett ble avviklet. Norge vant stafetten. Forøvrig var trakteringen ingenting å si på, da Pyramiden langt på vei er selvforsynt.

Av de større befolkninger på Svalbard

teller russerne vel 2000, mens nordmenn teller ca. 1100 regnet i fast vinterbosetting. I Longyearbyen er Tromsøværinger i flertall. Så mye at alkekongen kalles for Tromsøværinger på Svalbard p.g.a. mye bråk fra dem når de setter seg i fuglefejllet ovenfor "byen" for å hekke på forsommeren.

Stiberg sier at han trives godt deroppe etter inntrykket så langt. Boligstandarden er høy, og som det friluftsmenneske han er, så lover vel det også bra. En del av jobben hans ved SBED går ut på å gjøre sitt til forskjønnelse av stedet og sørge for vedlikehold av statsbygg. Dette ved å administrere 3 vaktmestere og 12 vaskehjelpere. Hovedoppgaven ved SBED er likevel å organisere et Svalbardkontor: bygge opp en organisasjon slik at en større del av saksbehandlingen ved SBED kan skje lokalt. SBED på Svalbard er underlagt distriktskontoret i Tromsø, som til nå har tatt seg av største del av saksbehandlingen.

Stiberg kan videre fortelle at det er til sammen snaue 3 mil veg i Longyearbyen. Store Norske Spitsbergen kullkompani har bygget alt sammen. Vegene har vært brukbare, men de mangler toppdekke. Grusen inneholder kullstøv, som har gjort at vegene har hatt tendens til å bli såpeglatte i fuktig vær. Nylig er vegene rustet opp i området fordi kulltransporten



i fremtiden er planlagt å gå mer på veg enn i bane.

Store Norske Kullkompani har fastsatt en vegskatt i Longyearbyen på kr. 3000 årlig.

I anledning planene om Kongens be- søk på Svalbard 14. august, i forbindelse

med 60 års jubileum for Svalbardtraktatens underskrivelse, ble det skipet grus fra Tana for å pynte på Skolegården. "Kongegrusen" som det blir kalt, kom til å koste ca. 1 tusen kr. pr. tonn!

Vel Stiberg, vi ser frem til å få høre mer.



Fra idrettsstevne mellom Norge og Sovjet, i Pyramiden (Sovjet).



Bjørn og Torild Stiberg i Bjørndalen.

Brev fra Gammelredaktøren

Brennerier, Mjøsbrumillioner og andre millioner

For en nordlending er det langt til snaufejllet her på Hedmarken. Heller ikke finner du utsiktspunkter hvor du kan skue til f.eks. 10 kirkesogn som jo mange steder regnes som mål på god utsikt.

Du kan imidlertid ta deg fram til Høsbjørkampen, ikke noe snaufejl akkurat, men her skal du kunne se til 7 brennerier, sies det. Og det er kanskje ikke så verst, når du ikke regner med de høyst private. Å kunne se til et brenneri, er på disse kanter nesten det samme som for en nordlending å kunne se sjøen.

Det heter riktignok blant Hedmarkinger — "det er ratt det samme hvor je bor, bare je ser Mjøsa". Noen må nok klare seg med å se "hemmat" og godtar det, men akseptabelt er også som sagt å kunne se et brenneri, man sover trygt nok på det.

Dette bringer tankene over på en annen utsikt, nemlig utsikten til å få brukt opp alle millionene vegvesenet her ikke fikk brukt ifjor. Hver gang vi teller pengene, har vi like mye igjen som på samme tid da. Samtidig kjører vi hva remmer og tøy kan holde. Klarer vi å tømme kassa i år? — Jada, bare vent, sier noen og maser på de andre. Andre tviler, regner og dividerer — hvis det ikke skjer noe drastisk nå, ender vi som ifjor. Men vi har i allefall et rekordstort dekkeleggingsprogram i år.

Forresten godt å ha noen kroner i baklommen hvis svensken får det som han vil på Mjøsbrua med sitt krav på 25 millioner. Å, nei — er det noen steder vi kan slå svensken så må det være her, mener vi — vi strekker oss til 4 millioner, max.

Men nå spøker det for pengene våre, svensken skal bringe saken inn for byretten i Gjøvik, leser vi i avisen — og så i Gjøvik da, på den gale siden av Mjøsa, sier Hedmarkingene — ikke å vente vi skal få medhold der.

Men vi tar våre forholdsregler — og lader opp med janitsjarfestival hvor korps i alle fasonger fra Vesterålen til Indonesia masjerer, tuter, bærter, plyst- rer og trommer til skrekk og advarel for svensken. Og inviterer han til Strandgateparken midt under "Jegermarsjen" for liksom å understreke alvoret.

Fortsatt god sommer!

Hilsen
Olve Reiersen



Vegdekkelapping på Storsjønes. Guttorm Henriksen fra vedlikeholdsområde 5.

«Vegmester- skolen»

Vegstikka

Av Oddvar Nilsen

Som en følge av arbeidet med å omorganisere vedlikeholdsdriften, vil det fra høsten 1985 bli igangsatt tilleggsutdanning for vegmestere. Opplæringen er ment som et bidrag til å øke kom petansen for denne gruppe tjene stemenn.

Vegdirektoratet forutsetter at alle vegmestere som er aktuelle til den nye vegmesterfunksjonen gjennomgår denne tilleggsutdanningen. "Vegmesterskolen" er og så aktuell for andre i oppsynet som vil kvalifisere seg til framtidige vegmesterstillinger.

Opplæringstiltaket vil vare i 20 uker fordelt på 2 perioder a 10 uker, samt en mellomperiode der

deltakerne får oppgaver å løse hjemme.

Opplæringen som starter til høsten er den første i rekken og vil ha 24 deltakere. Det har etter utlysing meldt seg 3 søkere fra Troms. Ut fra de erfaringer som gjøres på det første kurset, vil opplegget bli justert til en endelig versjon. Fra og med skoleåret 1986/87 vil det bli tatt inn 2 kull pr. skoleår.

Undervisningen vil foregå i samarbeid med Sofienberg tekniske fagskole i Oslo. Skolen vil bidra med lokaler, samt lærere i de generelle fagene. Vegvesenet stiller med lærere i de mer vegvesenrettede fagene.

Opplegget vil ikke føre til noen formell utdanning som kan godkjennes av det offentlige skoleverket, men det blir utstedt en bevitnelse med karakterer på grunnlag av prøver i de enkelte fag.

Innholdet i opplæringen tar ut-

gangspunkt i den ledelsesfunksjon vegmestrene er tiltenkt. Mye av undervisningen vil være viet ikeketekniske emner. De tekniske kunnskapene som er nødvendig i stillingen forutsettes i hovedsak ervervet tidligere, enten gjennom formell utdanning eller gjennom etatsopplæring.

Deltakerne beholder sin lønn og andre lønsmessige tillegg under tilleggsutdanningen. De vil også bli tilstått oppholds- og diettgodtgjørelse i den tiden undervisningen i Oslo varer.

Deltakerne får også refundert reiseutgiftene tur/retur Oslo ved de to periodenes begynnelse/slutt. Dessuten får de dekket inntil 4 enkeltreiser mellom Oslo og hjemstedet.

Kursene i kommende skoleår vil, med egen melding, bli gjort kjent for alle aktuelle tilsatte i vegoppsynet.

Trafikkglimt fra Leningrad (sett med "vegvesen-øyne")



Fra rundkjøring i Leningrad.

Foto: Lisa Sundstrøm.

Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

På vei gjennom millionbyens gater registrerte jeg at taxisjåføren hadde en hastighet på 90 km/t. Dette var midt på dagen i et travelt forretningsstrøk. Han gearet bilen i fri (sannsynligvis for å spare bensin) og gled inn mot lyskrysset.

Og nåde den som befant seg i fotgjengerfeltet etter at lyset skiftet til grønt for sjåføren.

Jeg ble vitne til en eldre dame som var litt sen ut av feltet. Resultat: hun ble kastet til side av bilen mens hatt, handle-

veske og sko trillet mot fortauet. Heldigvis forbarmet andre fotgjengere seg over henne, mens vi sto forvirret og så på bilen som suste videre som om ingenting var skjedd.

Fotgjengere — ja de var over alt der det ikke var fotgjengerfelt, mellom bilene, på vei over kryss mens bilene suste på hver side. Trafikksikkerheten var lavt prioritert, kanskje en av grunnen er den lille mengden biler i forhold til folketallet.

Men selv noen Ladaer, et par Volgaer, en gammel buss og noen lastebiler blir fort mange når de trør gassen i "bånn".

Utrolig at man overlevde oppholdet. Kanskje fordi vi holdt oss til Metroen. Den går som kjent under jorda og i en fast utsprengt rute.

Leningrad forøvrig var en fantastisk opplevelse!

Inntrykkene er mange!

Folk var utrolig vennlige, de enorme byggeriene var utallige, Vinterpalasset en opplevelse, båttur med russisk tolv uforglemmelig!, russisk sirkus var artig — og de offentlige toalettene (de få som fantes) er verd en artikkel i seg selv.

Men man sitter igjen med en følelse av å ha vært noen år tilbake i tiden, levd litt i de dager da sort/hvitt rådet. Å komme tilbake til Skandinavia var som å skru på fargebildet igjen.

TAKK

Jeg vil gjennom Vegstikka sende min hjerteligste takk til alle de i vedlikeholdsområde nr. 1 som ga meg blomster, gaver og takkens ord for godt samarbeid på min siste ordinære arbeidsdag i vegvesenet den 28. juni 1985.

Takk for hyggelig tilstelning.

Hilsen
Olav Nilsen

vi bruker bilbelte



—også i baksetet

Penger til velferdskassen



Stasjonssjef Helge Skagseth og inspektør Johan Steinheim ved biltilsynet på Finnsnes kutter opp makulerte skilt som har vært oppbevart over 10 måneder. De selges til skraphandlere og personalet på biltilsynet får 1/3 av pengene til velferdskassen.

Store penger er det ikke snakk om, men en liten slant for arbeidet blir det. Denne gang 3-400 kr.

Fra anleggsdriften i Malangen



Det er travelt før dekkeleggingen. Oppsynsmann Thor-Inge Hole og Bjørn Tore Larsen (sommerhjelp) er opptatt med utstikking av vegkant.

Parsellen Nordfjordbotn-Oldervik i rv. 858 er ferdig og dekkelegges i sommer. Dette er et år tidligere enn planen. Arbeidet med den ca. 9 km lange strekningen tok til ifjor sommer. Utbedringen blir rimeligere enn beregnet. Kostnadsoverslaget er på 15 millioner kroner, og vi vil sannsynligvis bruke 14 millioner. Parsellen får vegklasse II E redusert (6 m bredde) 4,5 km rekkverk og endel mindre arbeid står igjen som vinterarbeid, sier anleggsbestyrer Torbjørn Jørgensen.

Toralf Olsen (sommerhjelp) kontrollerer utkjøring av forsterkningslag.



Ubetalte årsavgifter

Ca. 2900 bileiere i Troms unnlot å betale årsavgiften i 1984 til riktig tid. Bileiere som ikke betaler avgiften til forfallsdag den 15. mars skaffer kontorpersonalet på Biltilsynet mye ekstra arbeid.

I tillegg til selve avgiften må bileierne betale kr. 250,- i gebyr om de skal unngå avskilting.



Ragnhild Lillegård

Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

Dette betyr mye ekstra arbeid, sier Ragnhild Lillegård ved Biltilsynet på Finnsnes. I fjor var kravet fra Toll og avgiftsdirektoratet på ca. 900 ubetalte årsavgifter.

Harstad biltilsyn hadde 378 ubetalte årsavgifter, men biltilsynet i Tromsø mottok i 1984 krav om 1378 ubetalte årsavgifter og 1044 ubetalte kilometeravgifter.

Ubetalte avgifter må vi sjekke opp mot vårt arkiv før avskilting kan skje. Kjoretøyet kan ha skiftet eier, det kan være avskiltet eller overført til en annen biltilsynsstasjon. Når dette er gjort oversender vi kravet om avskilting til lensmannen.

Imidlertid skjer det ofte at avgifta blir innbetalt for sent, altså etter forfallsdato og etter at vi har oversendt kravene til lensmannen. Vi må da kontakte lensmannen slik at avskilting ikke blir foretatt.

Papirene blir mottatt i retur fra lensmannen og mye ekstraarbeid kunne vært spart.

Hvert kvartal gjennomgår vi samme prosessen når det gjelder kilometeravgift.

Det hadde vært en fordel at folk var oppmerksom på det merarbeidet det medfører når avgiften ikke blir betalt i rett tid. Det hadde spart oss for en hel del unødig arbeid som kommer i tillegg til alle våre andre daglige gjøremål, sier Ragnhild Lillegård. Og hun hadde også sett det som en fordel at Toll- og avgiftsdirektoratet selv hadde hatt en rutine som kunne spart biltilsynet for dette arbeidet.

VEGVOKTEREN - HVOR BLE DET AV HAN?

Vegstikka

Av Olve Reiersen

Ja hvor ble det av han - han som gikk og syklet roden sin utallige ganger og dermed ble lommekjent med hver kvadratmeter av vegen - vegvesenets ansikt utad - vegvesenets kjøtt og blod - uunnværlig i samarbeidet med grunneierne - støtputen i mange konflikter - men også trafikantenes skriftefar.

Vitsefigur.

Men i folkevittigheten fikk vegvokteren gjennomgå - det var han legene ikke fikk til å sove på operasjonsbordet før de viste han spaden - det var han som ikke merket at spaden var fastsveiset til bagsjebrettet - det var han fiskeren brukte som mea. Slike historier florete - høyst uførtjent.

Instruksbelagt.

Hvilken tjenestemannsgruppe i vegvesenet er holdt strengere i ørene (og i pengepungen) - hør bare hva "Instruks for Veivokteren i Tromsø Amt" fra 1903 pålegger vegvokteren: "§ 3. Veivokteren skal til enhver Tid være forsynet med følgende Redskaber, til hvis Anskaffelse han en Gang for alle erholder en Godtgjørelse af kr. 30,- og som han derefter har at vedlikeholde og fornye: 1 Haandvogn med Kasse eller 1 Trillebør, 1 Dobbeltakke, 1 Træøx, 1 Spet, 1 Spade, 1 Stenslægge, 1 Pukhammer, 1 Jærnskrabe til Borttagning af Søle, 1 Grusrive, 1 Veldæksmal, 1 20 Meter lang Maalesnor."

§ 4 heter det bl.a. "Veivokteren maa ikke i Arbeidstiden indlate sig i unødige og tidsspillende Snak med de Veifarende eller andre, men altid skjytte sit Arbeid med Flid. Bliver Veivokteren utjenstydigt formedelst Sygdom eller andet mere end 3 Dage, skal han paa egen Bekostning og eget Ansvar skaffe en brukbar Stedfortreder."



Ingen tjenestemann i vegvesenet ble så kjent med vegen som vegvokteren Ole Jensen, Aspelund, nå pensjonist.

Klager og betroelser.

Det var gjerne vegvokteren som måtte ta den første skyllebøtten fra trafikanter som ikke var fornøyd med vegenes tilstand - for de vegfarende fortonet vegvokteren seg som "vegvesenet personlig." Men vegvokteren kunne være god å ha for mange bilister som hadde vært utsatt for uhell - da var det alltid hjelp å få i en eller annen form. Det hendte også at han fungerte som en slags skriftefar både for vegfarende, grunneiere og andre vegfolk - en formidler av så mangt til ledelsen.

Forhandler og mekler.

Vi har ikke alltid hatt det beste naboforholdet med alle grunneierne - vegvokteren ble ofte huggstabben, men også den som kunne etablere et godt forhold og ikke minst bevare det. Han har i denne sammenheng mange ganger vært til uvurderlig nytte f.eks. når et arbeide skulle igangsettes forbi en eiendom, lagt tilrette for et eiendomsinngrep til begge parter tilfredshet.

Psykisk påkjenning.

Mange steder har det stått og falt med vegvokteren - f.eks. har hans lokalkjennskap til vær og vind vært av den aller største betydning for trafikantenes sikkerhet. Det har vært nødvendig å støtte seg til menneskelig vurderingsevne om hvordan vær og vind påvirker snøforholdene i områder med stor snøskredfare - og da har vi ofte måttet sette vår lit til vegvokteren. Når skal vegen stenges, når skal den åpnes, når kan vi rydde etter snøskred - dette var spørsmål som stadig meldte seg f.eks. for vegen under Polfjellet, gjennom Lavangsdalen og gjennom Tamokdalen for å nevne noen. Og disse spørsmålene har vært et tungt ansvar å gi svar på - det var for mange en stor psykisk påkjenning.

Må ikke glemmes.

Han er borte fra vegen, men det er ikke for sent å gi vegvokteren det ettermæle han fortjener - hva med et minesmerke i en eller annen form? I 1989 fyller vegvesenet 125 år - da skulle anledningen by seg.

La oss markere dette jubileet med å hedre vegvokteren - han må ikke gå i glemmeboken.

Ny instruks kom i 1915, men med unntak at vegvokteren nå slipper å betale for redskapene, så er det lite som er endret.

Allsidige oppgaver.

Ingen tjenestemann i vegvesenet ble så grunnkjent med vegen som vegvokteren. Sommer som vinter, dag ut og dag inn, drog han på sin sykkel over de ca. 20 km lange vegparsellene han hadde ansvaret for. Han kunne med stor sikkerhet fortelle hvor de svake punktene var, når og hvordan de best kunne repareres. Hvor mange enkelthull i vegbanen lappet en vegvokter årlig?

Det finnes det nok ikke tall på, med et spadetak eller to fra vegskråningene kunne han gjøre underverker for en trafikant. Grøfter skulle renskes, skråninger ryddes, rekkverk og snøskjerm repareres, ikke minst holde stikkrennene åpne. Og arbeidet med stikkrenner vinterstid kunne være en blandet fornøyelse spesielt før stikmelene holdt sitt inntog i midten av 30-årene - dengang ble nytt et isjern til å hugge gjennom isen med.

Finstofføkning i grusbærelag

Vegstikka

Av Gudmund Reiertsen

Finstofføkning i grusbærelag i det første innlegget i nr. 2 av Vegstikka for 1985, forsøkte jeg å gi en kortfattet oversikt over normalenes krav til bærelagsmaterialer og erfaringer fra forskjellige forsøks typer i laboratorier.

I dette innlegget har jeg valgt å se nærmere på nedkningen av bærelagsmaterialer i en feltundersøkelse ved Tystberga i Sverige, og de erfaringer en fikk ved dette forsøket.

Peet Høbeda framholder at utenlandske undersøkelser av nedkningen av ubeskyttede, kompakterte bærelag som følge av anleggstrafikk og annen trafikk, er meget sjeldne. Dette antyder han, kan ha sin forklaring i at en forsøker å unngå slik trafikk i større grad enn hva som er tilfelle i Sverige fordi en tilsluter benyttet betydning svakere materialer. Denne forklaringa har nok også gyldighet for norske forhold.

Ved prøvetakinger av bærelag på veier etter at dekket er lagt, og ofte etter flere års trafikk, er det konstatert betydelig nedkning. Høbeda hevder at det er sannsynlig at størstedelen av denne nedkningen har skjedd allerede i anleggsperioden.

Feltforsøk ved Tystberga

Peet Høbeda m.fl. foretok i 1974 en omfattende undersøkelse av nedkningen av 10 bærelagsmaterialer med ulike petrografisk sammensetning og -mekanisk styrke. Forsøket ble utført på en spesialbygd sirkulær prøvebane ved Tystberga i

Sverige. Prøvebanen og forsøket er beskrevet i VTI-internrapport nr. 189, men resultatene fra undersøkelsen er behandlet i VTI-internrapport nr. 260.

Høbeda hevder, ut fra forsøksresultatene, at samtlige materialer burde hatt like graderinger i utgangspunktet, men at dette hadde vært urealistisk p.g.a. kostnadene. De undersøkte materialene besto av tre prøvematerialer av knust naturgrus og sju av knust fjell. Graderingene varierte fra 0-25 mm til 0-50 mm.

Nedkningen ble registrert etter utlegging og avretting, etter kompaktering med et økende antall overfarer og ny avretting, og til sist for et økende antall overfarer med lastebil.

Tabellen viser endringene i innholdet av materiale <0,02 mm og <0,002 mm beregnet på materiale <16,0 mm. Prøvetaking nr. 1 angir innholdet i tippduggene, — nr. 6 etter avsluttede kompakteringsforsøk, og nr. -9 etter avsluttede forsøk med lastebil.

En vurdering av hvilke arbeidsprosesser som har ført til nedbrytingen viser at dette varierer en del for de forskjellige materialer. I de fleste tilfeller er det likevel belastningene fra lastebiltrafikken som har gitt de største endringene.

Registreringen av nedbrytingen i dybden viste at nedbrytingen var størst i overflatelaget. Nevnes bør likevel at separasjonen ved feltprøvingen vanskelig gjør vurderinger av endringene i dybden.

Det antas at de partikkelbevegelser som finner sted i overflatelaget p.g.a. anleggstrafikken, forårsaker den største finstoffdannelsen ved slitasje partikkel mot partikkel. Dette forklarer også hvorfor nedbrytingen er så konsentrert til overflate-

laget. Partikkelbevegelsene avtar i dybden p.g.a. økende friksjonskrefter mellom partiklene.

Prøvetakinger fra skadede vegstrekninger har vist at krakkeleringer kan forårsakes at et temmelig tynt, finstoffrikt, vannmettet sjikt („slurry“) dannet under dekket.

Forbindelser mellom verdiene fra laboratorieundersøkelser av holdfastheten og slitasjemotstand og tilbøyelighet til nedbryting i felt

Det oppnås normalt ikke noen god korrelasjon mellom feltforsøk og laboratorieforsøk hvor prøvene blir belastet i stive beholdere og partiklene av den grunn „låses“. Avanserte pulserende triaksialforsøk gir heller ikke i de fleste tilfeller, god korrelasjon. Det finstoffet som kan dannes ved slike laboratorieforsøk har ikke de plastiske egenskaper som dannes ved partikkelslitasje i en vegkropp og da særlig i overflata.

En sammenligning av data fra feltundersøkelsen ved Tystberga og laboratorieforsøk på de samme materialene, viser at ovenfor nevnte forbindelse ikke foreligger. Andre faktorer enn steinmaterialenes holdfasthet og slitasjemotstand virker derfor å være av større betydning i bærelagssammenheng.

Bærelagsgrusens tilbøyelighet til nedbryting avhenger av flere samvirkende faktorer. Innvirkningen av de enkelte faktorer er vanskelig å isolere og studere hver for seg.

Det har vist seg at steinmaterialenes holdfasthets- og slitasjeegenskaper, bestemt ved metoder som benyttes for dekkematerialer, er av liten betydning. Gradering til bærelagsgrus er slik at hulrommet skal bli lavt etter kompaktering. De enkelte partiklene blir avlastet ved

kontakten med de mange omliggende partikler av forskjellige størrelser. Ujevnheter i graderingen som gir øket hulrom, utjevnes gjennom nedkningen ved tilstrekkelig stor belastning. Ujevnheter som f.eks. en sandpukkel, som har petrografiske årsaker f.eks. svak sammenkittning av mineralkornene, forsvinner derimot ikke.

Granittisk materiale fra Linkøping, med god holdfasthet og gunstig petrografisk sammensetning ble mye forandret, sannsynligvis p.g.a. den dårlige partikkelformen og liten kohesjon hos finstoffet.

Omknusing ga materialet en god partikkelform og et veldig lavt sprøhetstall. Graderingens betydning er tidligere omtalt og resultatene fra flere laboratorieundersøkelser viser også at svake materialer forandres i liten omfang dersom de belastes i en gradering som gir lavt hulrom. Av vesentlig betydning for størrelsen av anleggstrafikkens nedbrytende innvirkning er bindingen av partiklene og da spesielt de i vegoverflata.

Denne bindingen er avhengig av faktorer som gradering, partikkelform og finstoffets plastisitet. Et stabilt kornskjell får liten nedbryting fordi finstoffdannelsen synes å skje p.g.a. partikkelbevegelser.

Finstoffinnholdet i et godt bærelagsmateriale må likevel ikke være større enn at de fine kornene kan lagres i hulrommene mellom de øvrige partiklene. Atskilles disse p.g.a. finstoffet, øker hulrommet og bæreevnen blir redusert, spesielt ved høyt vanninnhold.

Denne øvre grensen for finstoffinnholdet med hensyn på bæreevnen, synes å ligge litt under 10 vektprosent. Det akseptable finstoffinnholdet i bærelagsgrus avhenger også av partikkelformen. Avrundede partikler gir mindre hulrom enn knuste med samme gradering, og mindre finstoff får derved plass. Flisige partikler gir også større hulrom enn kubiske.

Som tidligere nevnt, er et steinmaterialenes tilbøyelighet til nedkning også avhengig av kornformen.

Krav til bærelagsgrus vurdert på bakgrunn av erfaringer fra Tystberga
Det oppstilte kravet til bærelags-

grus i ASTM-forslaget, oppfylles ikke av flere av de bærelagsgrusene som ga best resultater med hensyn til nedbryting på prøvebanen og som også ble minst deformert av lastebiltrafikken. Det er blitt framholdt at kohesjonen avhengig av leirinnholdet i finstoffet, synes å ha hatt en gunstig effekt i ovenfornevnte forhold.

Egenskaper som bæreevne og tilbøyelighet til nedbryting vil derfor kunne stå i et motsetningsforhold. Den fra et nedbrytingssynspunkt gunstige innvirkning av plastisk finstoff kan føre til at bærelagsgrusen blir for lite permeabel, og et positivt porevannstrykk kan oppstå gjennom belastning ved en høy vannmetningsgrad.

Peet Høbeda's feltundersøkelse ved Tystberga synes å bekrefte at det er mulig å framstille god bærelagsgrus av fjell- og naturgrus med

varierende petrografisk beskaffenhet og holdfasthet. En forutsetning er likevel at en har kontroll med innholdet av problematiske materialer som glimmerskifer, glimmerik gneis, leirskifer, fyllitt og sterk forvitrede materialer.

Den mineralogiske sammensetning hos grus av knust fjell innvirker i veldig stor grad på finstoffets egenskaper. Ved knusing av fjell som inneholder mye uheldige mineraler som eks. leirmineral, glimmer m.m., anrikes disse i finfraksjonen. Leirmineral gir som før nevnt god binding, men samtidig dårlig bæreevne ved høyt vanninnhold.

Egenskapene hos bærelagsgrus, framstilt ved knusing av naturgrus av uforvitrede grunnfjellsbergarter, anses for å være mer uavhengig av den mineralogiske sammensetningen fordi de enkelte bergartenes egenskaper ikke blir så dominerende.

VEG-SPORT

Kvalifisering til VEG-cupen

Troms arrangerte kvalifisering 29. juni og det var Finnmark og Nord-Trøndelag som gjesta oss. Nord-Trøndelag var suverene og

gjekk til sluttspillet i Bodø etter seier over både Finnmark og Troms.

I den tredje kampen vart det seier til Troms over Finnmark.

Fotballtabellen etter cirka halvspilt serie i 2. divisjon ser slik ut: Fotball 2. div. tabell pr. 21.06.85

LAG	S	V	U	T	MF	P
Data	5	4	1	0	11 —	5 9
Tromsø Elektro	6	3	2	1	14 —	6 8
Veg	6	4	0	2	20 —	13 8
Sparebanken Nord	5	3	1	1	9 —	4 7
Transporten	5	3	0	2	18 —	14 6
K-kjøpmennene	6	2	2	2	12 —	11 6
Region	6	2	2	2	9 —	8 6
K/Fiba	6	2	2	2	7 —	8 6
Brann	5	3	0	2	11 —	16 6
NKL	5	1	2	2	11 —	10 4
Barlindhaug	5	2	0	3	8 —	9 4
Selmer	4	1	0	3	7 —	10 2
Åsgård	4	0	0	4	4 —	13 0
SAS 1	4	0	0	4	4 —	17 0

VEG er altså med i opprykksstriden.

Vegfolk forteller



Glimt fra veghistorien, samlet og gjenfortalt av Kjell Hegdalstrand

Knut Waarum var assistent- og avdelingsingeniør i Troms fylke fra 1921 til 1938.

Fra denne tiden har han fortalt om de første ferjene, lastebilene, skiltling og førerkort

— I 1921, da jeg kom til Troms, eide ikke Vegvesenet biler. De første lastebilene, som kom i vegarbeide, var private. Det var noen Fiatbusser som Troms Innland hadde kassert. De ble bygget om til lastebiler. Det kunne være i 1922/23. Jeg husker tydelig vedkommende kom kjørende opp til kontoret. Han kom i fast arbeid med en gang.

Den første lastebilen Vegvesenet kjøpte var en Gilford. Den var nok fra første verdenskrig og hadde stått ny og fin på lager, for den hadde ikke vært i bruk. Det var en sekshjuler med to aksler bak, og drev på begge akslingene. Den var uhyre billig, og var i bruk lenge. Jeg mener vi kjøpte den i 1929.

For min del var jeg motstander av at Vegvesenet skulle ha egne lastebiler. Vi måtte ha noen spesialbiler for de vanskeligste partiene da vi begynte med vintervedlikehold i slutten av 1920-årene.

En morsom ting å tenke tilbake på, er at under første verdenskrig fikk Vegvesenet gjennom Landbruksdepartementet kjøpt to traktorer. En Fordson og en Mogul. Beting-

elsen var at disse skulle lånes ut til bøndene i våronna. Forholdet var at det var mangel på hester under krigen, og prisen på hest og mann hadde steget voldsomt.

Nikolai Saxegaard som da var sjef for Vegvesenet i Troms, var litt av en maskingeniør. Han fikk laget vogner med automatisk losseanordning og etablerte transport på anleggene med traktorene. Slik klarte han å holde timepengene nede for hest og mann, og sparte derved Vegvesenet for mange penger.

Fergene

Behovet for bilferger begynte også å melde seg. Da var det blitt så mange biler at de så å si sto i kø.

Den første lettelsen vi fikk når det gjaldt biltransport over havstykker, var lokalbåten og hurtigruta. De hadde anskaffet seg mer eller mindre praktisk utstyr for å helse bilen ombord. Den første tiden jeg hadde bil, var det få ferger, så jeg tok bilen med lokalbåten.

Lokalbåtselskapet var interessert i å gjøre denne tjenesten. Jeg betalte mindre i frakt for bilen, enn jeg betalte for ombord og ilandførsel. Det ble utført av private selskaper, som ikke alltid hadde særlig rommelig fortjeneste, kan jeg tenke meg.

Så kom fergene. De første var ganske primitive saker. De var praktisk talt ikke laget for å få en bil ombord.

I Troms var forholdet at vegene endte ved sjøen med en båtvor. Det var disse vorene, som ble brukt som fergekaier i den første tiden. Her var det ringer til å feste båten i. Så la vi en foring av stokker slik at ferga kunne legges til. Ombordkjøring skjedde midtskips, og en måtte svinge bilen på tvers. Det kunne se litt stygt ut.

I Tromsø var en de første litt større ferger som ble bygget i vegnettet. Men det var nesten umulig å få en bil ombord.

Den neste ferja som kom, ble satt inn i trafikken over Tjeldsundet. Det

var da dannet et selskap i Harstad. Det ble innkjøpt et handelsfartøy fra Lofoten. Den ble ombygget slik at vi laget et dekk så vi kjørte inn på tvers av ferja.

Jeg husker en gang vegdirektør Baalsrud var på befaring, og jeg skulle vise ham denne nye ferjeforbindingen. Jeg kjørte kanskje litt fort nedover båtvoren og svingte inn på ferja. — Nei, nei, skrek Baalsrud i, dette er for primitivt.

Som følge av denne turen, startet vi et nytt selskap og kontraherte en skikkelig ferje, og fikk penger til å bygge virkelige ferjekaier.

Det er interessant å tenke på utviklingen av trafikken over Tjeldsundet. Fra småbåter, så den primitive ferje av et gammelt handelsfartøy. Det — etter en forholdsvis moderne ferje, og nå bru med to kjørefelt, med livlig trafikk til lufthavna på Evenes.

Førerkort

Det var altså før vi fikk fast ordning med bilsakkyndige.

Jeg husker også hvordan jeg fikk mitt førerkort. Det var i Harstad. Jeg ringte til den bilsakkyndige. Det var en som hadde med båter å gjøre som stod for det.

Vi avtalte at jeg skulle hente han etter middag og kjøre han til kontoret. Det ble prøveturen. Dessuten hadde jeg en sjåfør som satt ved siden av. Jeg var veldig rutinert i å kjøre bil da. I mange år hadde jeg kjørt leiebil.

Ved eksaminasjonen husker jeg det ble spørsmål om hvor fort man hadde lov å kjøre. Hvis man svarte 35 km, var det nesten det samme som å stryke. Svaret var — man skal avpasse farten etter forholdene, og aldri over 35 km.

Det spørsmålet brukte jeg selv siden. Jeg ble nemlig stedfortreder for den bilsakkyndige i Troms da den nye ordningen kom.

Det andre det ble spurt om var mer selvfølgelig ting. Men det med å avpasse farten etter forholdene, måtte man huske.

Personal-nytt

Tiltredelse

Biltilsynet:

Vår tidligere personalkonsulent Trond Larsen er tilsatt som biltilsynssjef og tiltret 1. november -85.

Marvin Karlsen er fast tilsatt som inspektør ved biltilsynet i Harstad.

Vegkontoret:

Armod Bjørnstad er tillært igjen som ingeniør ved planavdelingen.

Geir Berger er tilsatt som førstesekretær/EDB-saksbehandler ved Seksjon for opplæring og utvikling.

Gudmund Reiertsen er tilsatt som seksjonsleder for materialproduksjon og dekklegging på vedlikeholdsavdelingen.

Ingeniør Kjell Vang er overført fra trafikkseksjonen til vedlikeholdsavdelingen.

Anlegglesledere

Anleggsområde II/III Sør-Troms: Jan Indseth
Anleggsområde IV Senja: Kåre Tune
Anleggsområde IV Finnsnes: Knut Grimstad
Anleggsområde V/VII Heia: Reidulf Broderstad

Utedriften:

Amt Gunnar Larsen og Sigmund Steinnes er ansatt som spesialarbeidere til laboratorieseksjonen.

Arne Storhaug er tilsatt som maskinoppsynsmann i Bardu etter Simon Sletten.

Fratredelse

Vegkontoret:

Avdelingsingeniør Gisle Fossberg på anleggsavdelingen slutter 1. september d.å.

Likeså avdelingsingeniør Per Bjerkan ved laboratorieseksjonen.

Utedriften:

Disse slutter med pensjon:
Konrad Kocks, Laksvatn
Arne Antonsen, Laksvatn

Vi gratulerer

Med 50-års dagen:

Irvin Dahl, Brøstadbotn 5/9
Arthur Osvaldsen, Nordkjotsbotn 18/9
Olaf J. Johansen, Samuelsberg 4/10

Med 60-års dagen:

Finn R. Mathisen, Stalheimvn. 19, Harstad 13/9
Harald Mathisen, Oksfjordhamn 16/10
Evald Jørgensen, Silsand fylte 60 år 26/7 og ikke 50 år som annonsert i forrige Vegstikka. Vi beklager.

PÅSKJØNNELSE FOR LANG TJENESTETID

25 år i etaten

Karl Nevermo, Oteren (august -85)
Halvdan Teigen, Svensby (oktober -85)
Nelly Andresen, Vegkontoret (oktober -85)

3 AV VÅRE GODE MEDARBEIDERE ER GÅTT BORT

Anton Johan Antonsen, døde 23. mai i år, 50 år gammel. Anton Antonsen var fra Slettemo på Senja. Han begynte som anleggsarbeider i vegvesenet høsten 1974, og hadde hovedsakelig Senja som sin arbeidsplass.

De siste årene var helsen heller dårlig. Det var hjertet som sviktet.

Anton Antonsen var ugift. Vi lyser fred over hans minne.

Petter Slettili, Olderdalen, døde 12. juli i år, 44 år gammel. Han var nettopp begynt på ferien da han omkom i en drukningsulykke nær hjemstedet.

Petter Slettili begynte som anleggsarbeider i vegvesenet våren 1973. Han arbeidet mest på anlegg i nordfylket og var med som tunnelarbeider under Pollfjellet.

Petter Slettili var gift og hadde 2 barn. Vi lyser fred over hans minne.

Knut Lillegård, Brøstadbotn, døde 5. juni i år, 48 år gammel.

Knut Lillegård begynte som anleggsarbeider i juni 1977. Han ble uførepensjonert i mars 1984.

Knut Lillegård var gift og hadde 4 barn. Vi lyser fred over hans minne.



Biltilsynssjef Johan Fluge sluttet 17. juli -85.

Foto: Gunnar Hagen