

Vegsikka



Juni 1979 - Nr. 3 - Årg. 11



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 3 juni 1979
11. ÅRGANG

I redaksjonen:

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red. sekr.

Redaksjonsråd:

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

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Lundblad Trykkeri, Tromsø

Opplag:

1400 eksemplarer

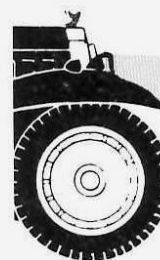
INNHOLD:

	Side
Vi har ennå sjansen	3
Maskinavdelingene i Nordland og Troms har hatt treff	4
Sørstraumen bru— rapport nr. 8	6
Farvel "Veg"	8
Sprengstoff på arbeidsplassen Se opp for tyver!	12
Etter en vintersesong	13
Vegplakater langs veg	14
Antall grove tekniske mangler på bilene avtar	15
Vegstasjonen på Storslett	16
Arbeidsmiljøutvalget — ett år	19
Vi bygger 25 bruer i år	22
Gledelig trafikkulykkesutvikling	25
Veteraner går av	26
Verneprat	28
Vi er alle vordende pensjonister	31
Med "billigst og best" som motto	32
Hva gjør du nå, pensjonist?	34
Norges Vel medalje for lang og tro tjeneste	35
Husbondansvaret	36
Nye håndbøker	38
Veg Sport	40

Bidragstyttere denne gang:

TEKST: Einar Skagen, Bjørn Stensli, Svein Liland og Oddmar Eilertsen.

FOTO: Ingolf Moen, Ole Kr. Wikstrand, Oddmar Eilertsen, Jan Jørgensen og Jan Pettersen.



VI HAR ENNÅ SJANSEN
til å unngå gebyr for å bruke bilbelte



Men da må vi ta oss sammen — STRAKS!

Nå er det jo ikke noe almen opposisjon mot bilbelte — praktisk talt alle aksepterer det og mener det er beskyttende. Dette ser vi også når det kjøres på landeveg — da er bilbeltebruken over den magiske grense — 75 % — under enkelte omstendigheter langt over

Men tilstandene i de tettbygde strøk trekker statistikken sørgelig ned. Og det til tross for at det er her den største muligheten til en kollisjon ligger.

Nå var jo vegvesenet selv først ute med påbud om bruk av bilbelter i sine egne biler. Og her er vel rutinen nå relativt godt innarbeidet, men fortsatt ser vi sjåførere på den "gule flåte" som slurver med beltebruken.

Og hvordan kan vi andre bidra til øket forståelse for bilbelte?

Ved flere av våre stasjonære arbeidsplasser er det mange som bruker sine egne biler i kjøring til og fra arbeidet. Noen av disse arbeidsplasser ligger i tettbygde og bymessige strøk, f.eks. verksteder/vegstasjoner og ikke minst vegkontoret.

Det er klart det vil være et oppdragende element når den store skaren ved vegkontoret som bruker bilen til og fra arbeidet, strømmet ut etter arbeidstidens slutt, setter seg inn i bilen og fester bilbelte.

Etaten vår er jo medvirkende til de bestemmelsene som rår — da burde også vi være de første til å følge dem.

Biltilsynets personale har gjort det — forlengst.

Snakk om dette med dine kolleger og bli enige om alltid å bruke bilbelte — straks!

Husk — det er bare når farten er mindre enn 11 kilometer pr. time at du kan regne med å slippe skadefri fra en kollisjon.

Forsiden: Ferja Ørnfjordbotn — Fjordgård — Husøy på tur ut i dobbel forstand. Veger til erstatning er under arbeid både til Fjordgård og Husøy.

MASKINAVDELINGENE I NORDLAND OG TROMS HAR HATT TREFF

Vi er overbevist om at slike møter som det i Nordkjosbotn 10. og 11. mai i år, enten de nå kommer regelmessige eller bare mere sporadiske, virker i positiv retning. — For det er ikke tvil om at de lange avstandene her i nord isolerer oss.

Det er lederene ved maskinavdelingene i Nordland og Troms, Erik Brenna og Gunnar Berntsen — som sier dette og de legger til at i det fremtidige samarbeid må også Finnmark fylke trekkes med.

Vi er overbevist om at slike møter som det i Nordkjosbotn 10. og 11. mai i år, enten de nå kommer regelmessige eller bare mere sporadiske, virker i positiv retning. — For det er ikke tvil om at de lange avstandene her i nord isolerer oss.

Det er lederene ved maskinavdelingene i Nordland og Troms Erik Brenna og Gunnar Berntsen — som sier dette og de legger til at i det fremtidige samarbeid må også Finnmark fylke trekkes med.

Tanken om et nærmere samarbeid over fylkesgrensene ble reist under den siste LTP-konferansen som ble avviklet i Bodø i høst. Det kom her fram at de erfaringer maskinavdelingen høstet burde komme andre fylker mere til gode enn hva som hittil har skjedd.

Og etter som Nordland nå har bestemt seg for å få maskinføreropplæringen inn i mere faste former samt å bygge opp et systematisk vedlikehold av maskinparken, tok de kontakt med maskinavdelingen i Troms.

I Troms har vi jo drevet med disse tingene en tid og vi kunne kanskje derfor bidra med et og annet for å lette startfasen og ikke minst orientere om hvilke erfaringer vi har høstet.

På møtet orienterte da våre folk omkring disse spørsmålene og foruten "in-neadministrasjonen" deltok også de daglige ledere for maskinføreropplæringen,

Bjarne Broderstad og for det systematiske vedlikehold, Gunnar Kvien.

Forsamlingen fikk en detaljert beskrivelse av rutinene i disse funksjonene og for det systematiske vedlikeholdet også hvordan dette avspeilet seg på den økonomiske side av maskinparkens drift.

Også vi hadde spørsmål å reise. Ansvaret for bemanningen av maskinparken er det ikke full enighet om hos oss, og etter som det er forskjellig praksis i våre to fylker, var det naturlig å be Nordland legge fram sine synspunkter og erfaringer på dette feltet.

Hos oss er det anleggs- og vedlikeholdsavdelingen som innehar dette ansvaret og under behandlingen av emnet var da også driftssjef Bjørn Stensli og lederen av anleggsavdelingen, Andreas Setsaa, til stede.

Etter møtet fikk vi en samtale med lederne av maskinavdelingen i de 2 fylkene og vi spurte:

— *Er sammensetningen av maskinparken i de 2 fylkene så like at de problemer dere strir med er direkte sammenliknbare?*

Brenna: Vi har atskillig flere lastebiler enn Troms, ca. 60 mot Troms ca. 20, dette fordi vi i Nordland har en større andel av brøytingen i egen regi. Skal denne store lastebilparken opprettholdes, vil en uforholdsmessig stor andel av investeringene til maskindriften gå til lastebiler. Vi ønsker derfor å skjære ned på dette



Maskininstruktør Bjarne Broderstad orienterer

store antallet av lastebiler. Antar at dette med lastebiler er den eneste forskjell mellom fylkene våre.

Berntsen: Det er riktig, forskjellen ellers er liten, men Nordland har en noe høyere andel av vegarbeidsdriften i egen regi, uten at jeg dermed vil si at dette skulle bidra til å skape ulike forhold.

— *Vi kan derfor si at representantene på dette møte snakker "samme språk" og hva kom ut av det?*

— Brenna: Vi har fått verdifulle impulser til å bygge ut maskinføreropplæringen som hittil hos oss bare har vært drevet i en viss utstrekning i Helgeland vegavdeling. Det samme må sies om det opplegget til systematisk vedlikehold av maskinparken vi nå har fått en grundig innføring i hvordan dette praktiseres i Troms.

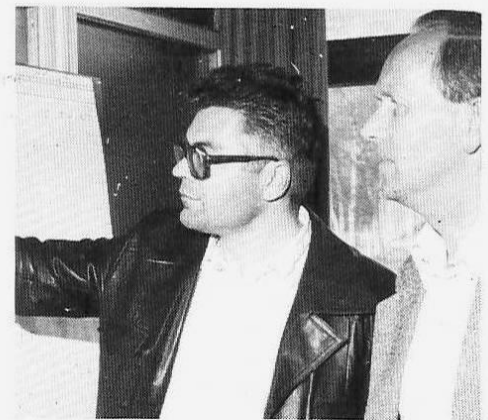
Og sammen med orienteringen om maskinkostnader og maskinutnyttelsen tror jeg vi kan se fram til det systematiske vedlikehold med forventning.

Berntsen: Jeg er blitt ennå mere overbevist om at vi er på riktig veg når det gjelder det systematiske vedlikeholdet. Ellers er det under møtet trukket fram mange interessante synspunkter som er vel verd å merke seg.

— *Hva har overrasket dere og hvilke ideer har dere eventuelt "suget" av hverandre?*

Brenna: Det har overrasket å høre at Troms har overlatt anleggs- og vedlikeholdsavdelingen ansvaret med bemanningen av maskinparken. Hos oss hører dette til vår avdelings virkefelt og dette synes å fungere bra.

Berntsen: Jeg sitter igjen med det inntrykk at i forhold til Nordland har vi ikke vært flinke nok til å gi våre maskinførere regnskapsinformasjon. Dette tror jeg må ha noe for seg og vi bør kunne få i stand noe liknende hos oss også.



Lederen for maskinavd. i Nordland, Erik Brenna og i Troms, Gunnar Berntsen foran planleggingstavlen for det systematiske vedlikeholdet av maskinparken.

SØRSTRAUMEN BRU – RAPPORT NR. 8

Arbeidet med brua skrider jevnt og trutt framover. Den kalde snoen over sundet er erstattet av et mildere luftdrag. Det er igjen blitt lettere å være bruarbeider. Støypinga av hovedfundamentet på Nordstraum-siden er så godt som ferdig. Fremdriftsplanen med å få hovedsøylen ferdig til fellesferien tar til 16. juli, skulle derfor være godt overkommelig.

Hovedspennet på Sørstraumen-siden drives frem fra hver side og med hele arbeidsuker er 10 m pr. uke en brukbar tempo-plan. Til ferien vil nok hovedspennet være tilknyttet bruspenet på Sørstraum-siden og brua vil da være kjørbar til midt ut i straumen.

Vi er tilfreds slik arbeidet går, jevnt og sikkert, uten ulykker og større problemer enn vi klarer å mestre, sier assisterende anleggsleder Elvsveen hos entreprenøren.

Den største utfordring med denne brua har vært det værharde klima og strømmen i sundet som gjør sine 12-14 knop. Denne vinteren har forresten vært en av de bedre. Vi anser også det arbeidet som gjenstår mer uavhengig av vær og strømforhold enn tidligere. Går det slik vi forutsetter vil brua være sammenføyet og kjørbar i februar neste år. Kjørbar, men ikke ferdig. Blant annet vil rekkverk og dekket gjenstå. Topplaget som skal bestå av vakumbetong trenger også sin tid, men vil forhåpentlig være ferdig til trafikken settes i gang 15. juni neste år.

– Blir det satt i verk noen ekstra vernemessige tiltak på anlegget?

– Utenom de vernemessige krav som stilles på enhver anleggsplass har det vært



Assisterende anleggsleder Elvsveen hos entreprenøren.



Hovedspennet forutsettes tilknyttet bruspenet på Sørstraum-siden innen ferien.

benyttet redningsvester for enkelte oppdrag. Et nødstrømsaggregat har vi også montert i tilfelle strømmen skulle svikte. Blant annet ville ikke et lengere opphold

i gondolbanen midtvinters være så bra. Heldigvis har vi ikke fått bruk for dette og likeså har vi vært skånet fra større ulykker på anlegget.

FARVEL "VEG"

— en epoke er forbi

"Odder og skjær flyver pilsnart forbi" skrev daværende overingeniør og leder for vegvesenet i Troms, Th. Smith Sunde, som innledning til skipsjournalen for vegvesenets båt nr. 2 "Smaaen". Og det har de sannelig gjort også sett fra "Veg's dekk i de 40 årene "Veg" har trålet fjorder og sund, ja yttersida med, over det ganske fylke.

Men det er ikke bare de 40 årene med "Veg" som er forbi — også en 61-årig epoke i Troms Vegvesen er slutt når "Veg" — den tredje i rekken av vegvesenets skyssbåter her i fylket — i disse dager selges.

Og det er nok med et visst vemod vi ser den dra avgårde — riktignok skal vi fortsatt være operativ på sjøen — en pelebåt vil i løpet av året stå klar — men den blir nærmest for en arbeidsgamp å regne.

Riktignok er det vår kjære "Veg" vi skal vinke farvel til, men vi summerer like godt opp hele vegbåtepoken samtidig.

Det hele begynte i forbindelse med et forslag amtsingeniøren, N. Saxegaard, la fram for amtstinget i 1918, til effektivisering av arbeidsdriften ved bygdeveganleggene. Sammenhengende vegger var det smått med den gang. Dertil var bevilgningene spredt over en rekke små anlegg rundt om i fylket, på øyene, i fjordene og oppe i dalene. Med de begrensede ressurser som var disponible for alle disse bygdeveganleggene, ble en uforholdsmessig stor del av bevilgningene bunnet til kjøp og vedlikehold av redskap, — når arbeidet skulle foregå samtidig på alle anleggene. Med disse momenter i ryggen inviterte amtsingeniøren amtstinget til å vedta en slik plan:

"Der holdes en duelig veiopsynsmand med en liten fast øvet arbeidstok paa ca. 12 mand, som reiser fra anlæg til anlæg og antar hjelpearbeidere paa hvert sted i fornøden udstrækning, saa at der ialt kan drives med 20 til 30 mand. Endvidere skaffes en komplet, for den samlede arbeidsstyrke tilstrækkelig, god og tidsmessig redskapsbeholdning, som i en dertil

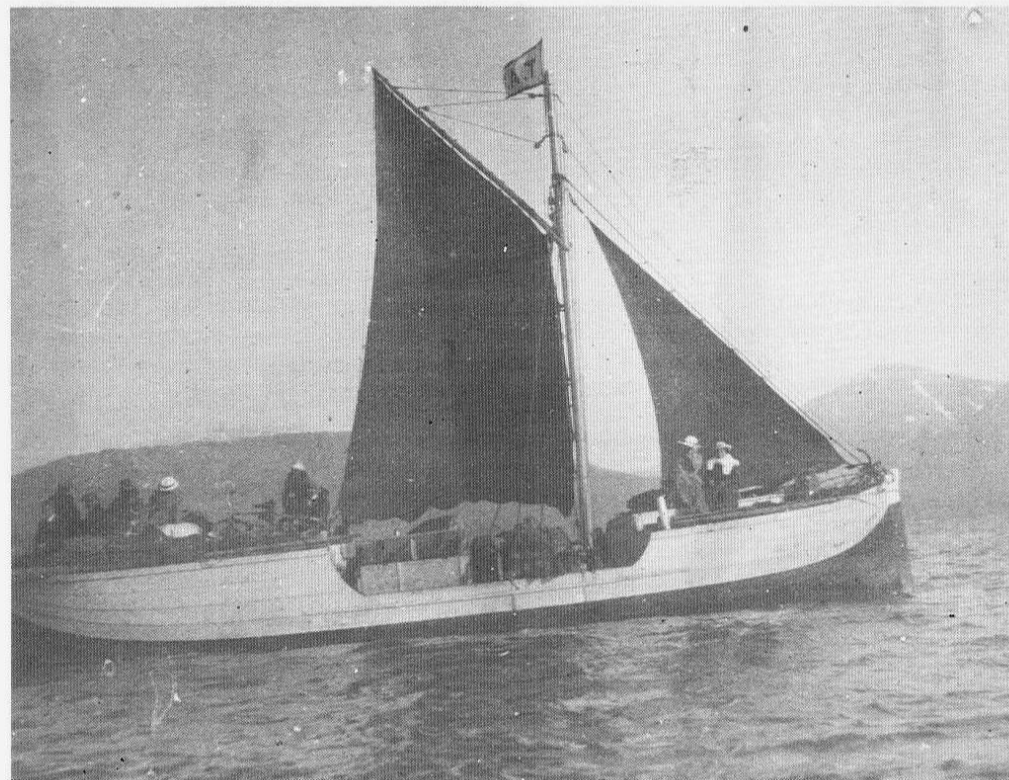
indkjøpt og indrettet farkost (fembøring som ombygges) bringes mellem arbejdsstederne".

Og de fremskittsvennlige medlemmene av amtstingets vegkomite lot seg ikke be to ganger. De uttalte:

"Komiteen er helt ut enig med hr. amtsingeniøren i at i tilfælde av at man hadde en fast og øvet arbeidstok med tilhørende redskapsbeholdning som kunde flyttes fra anlæg til anlæg, vilde man faa en større fart i arbeidet, og deri vilde ogsaa ligge en bedre økonomisk forvaltning av de midler man har at raade over. Man er ogsaa enig deri, at der i den paatænkte pram (fembøring) til flytning av arbeiderne og redskaperne, bør indsættes en passende motor for at komme frem i rimelig tid.

Forslaget til beslutning ansees saavidt rummelig at i tilfælde den paatænkte ordning viser sig at være formaalstjenlig, kan der gaaes til oprettelse av flere saadanne lag".

Og slik ble det. Vegvesenets første båt var et faktum, fembøringen T.A.V. —



Vår første skute — fembøringen T.A.V. — mistenkes for å ha kvinner ombord ved denne anledning.

(Tromsø Amts Veivæsen) kunne med seil og en 7 HK's Rapmotor begynne sine mange transportoppdrag med folk og redskaper.

T.A.V. ble etter hvert et viktig redskap for det tekniske personell ved vegkontoret. De nådde forholdsvis hurtig fram til anleggsplassene, til arbeidet med vegundersøkelsene og de hadde losji nær arbeidsplassen såfremt anleggene lå ved sjøen.

I de dagene var det få og smått med sammenhengende vegger. Vegbyggingen tok ennå mange steder sikte på først og fremst å skaffe forbindelse med sjøen, med rutebåtene. Og rutebåtene, de skulle trafikere hele fylket, så det kunne mange steder bli lenge mellom hvert anløp.

Men utviklingen gikk sin gang. Etter noen år meldte behovet seg for en ny og større båt. Myndighetene hadde innsett fordelene med en slik kombinert skyss og fraktbåt. Med fylkestingets sanksjon gikk en i 1924 til bygging av et fartøy til avløsning av fembøringen.

"Smaaen" ble den nye vegbåten hetende. Den var 13 meter lang, utstyrt med en 12/18 HK Heimdalmotor og med en fart på ca. 7,5 knop ble den rene raceren.

Bekvemmelighetene for mannskap og passasjerer ble med dette nybygget betydelig bedret og mulighetene for å medbringe last større. Bekvemmelighetene, ja. De ble som sagt atskillig bedret, men sett med dagens øyne likevel noe primitive. Rorgjengeren, som regel skipperen, had-

de bare en liten skjerm i brysthøyde foran seg. Vi kan godt tenke oss hvordan han hadde det i regn og snøfokk. Men under dekk var det både mannskapsrom, bysse, og salong, så sammenliknet med fembøringen var det rene lystfartøyet.

Etter noen år ble det bygget styrehus på båten, noe som i aller høyeste grad var nødvendig. Skipperen kunne dermed legge bort "stypelsen" han ellers iførte seg på vakt.

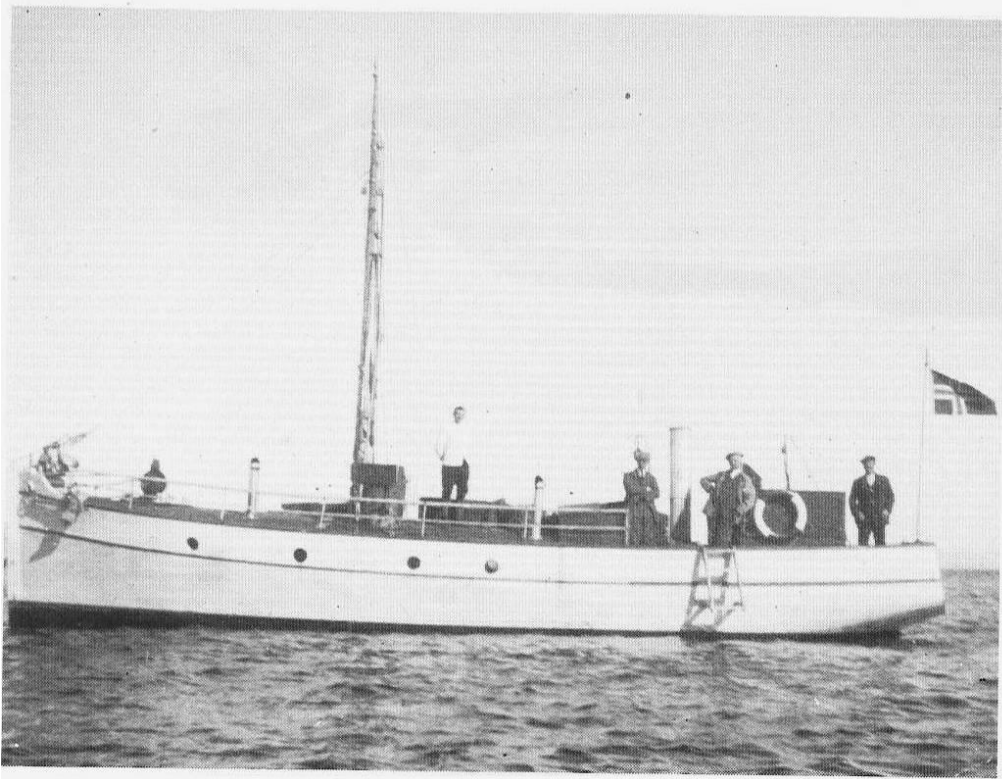
Og "Smaalen" tuslet trofast rundt i fjordene og ute ved øyene. Journalen gir beretninger om sol og "blankstilla", kuling og snøfokk med nødvendig landligge. Et par mindre uhell registreres også, ingen med noe skade av betydning, Således beretter journalen om en liten kollisjon med

en robåt: "Skuta kjelede med den lille", med andre ord, ikke noe sammenstøt, bare rene flørten.

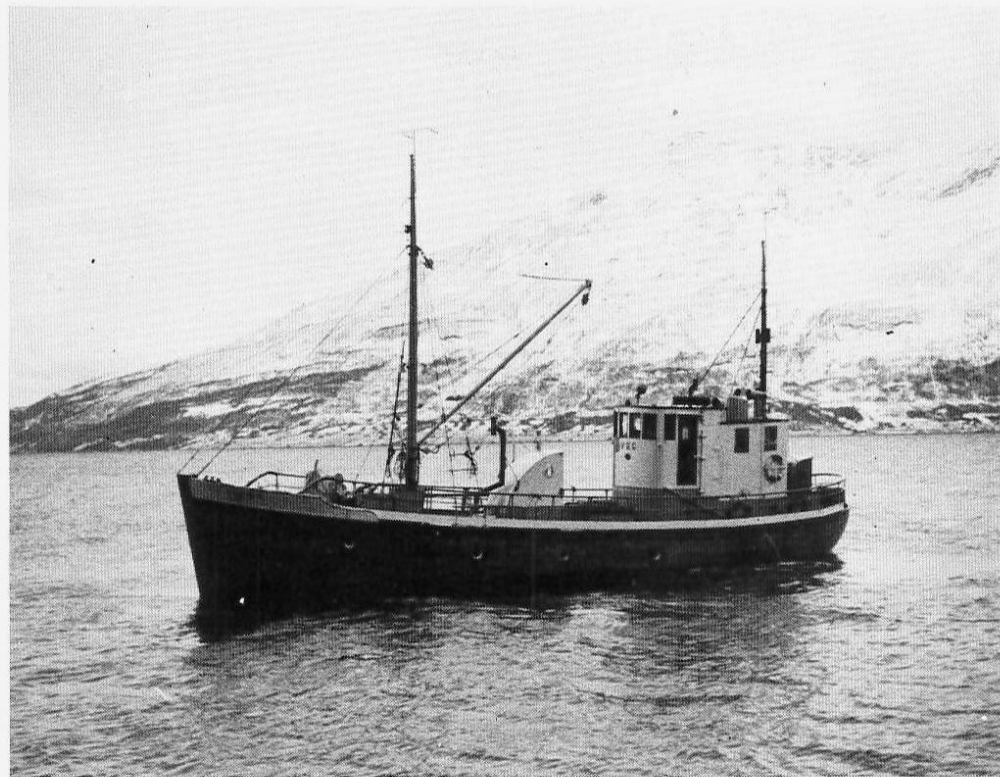
Utviklingen stoppet ikke med dette. Det begynte for alvor å bli fart i vegbyggingen også i kyststrøkene. Skulle vegvesenet ikke bli hengende etter, måtte det ny og enda større båt til, en som kunne nå raskere fram til fjordene og øyene rundt i fylket.

Den 15. september 1940 ble M/K "Veg" sjøsatt og levert ferdig i begynnelsen av 1941. Dette betydde ytterligere bedre bekvemmeligheter for mannskap og passasjerer, større lasteevne, hurtigere fremkomst.

Mannskapet har på alle 3 båtene bestått av 2 mann, en kombinert skipper



"Smaalen" før den fikk styrehus.



Den stolte skute vi nå tar farvel med.

og maskinist og en kombinert kokk og altmuligmann. Den første skipper var Arnt Markussen, først på T.A.V. og senere på "Smaalen". En rask og stø sjømann godt humør med kraftige replikker, også fryktet for sin alltid ladede "skråkanon".

I 1936 ble han avløst av rolige og trauste Ole Ditlevsen, som etter hvert også utviklet seg til en ypperlig stikningsformann.

Fra 1968 overtok Arne Dahl roret, tidligere overstyrermann i Troms Fylkes Dampskibsselskap. En ung og sprek mann som i likhet med sine forgjengere tar vare på skute og passasjerer til alles tilfredshet.

Sverre Paulsen var førstkokk og altmuligmann, først om bord i T.A.V., senere også i "Smaalen". Tilnavnet "Lynilden" sier i grunnen det meste om han.

Deretter fulgte kvikke og oppfinnsomme Egil Martinussen, som senere ble hovedkasserer på vegkontoret i Troms. En riktig skøyer som kunne sette humør i selve den sureste.

Han ble avløst av broren Toralf, stuert med sans for raffinementer, som han også krydret med livsvisdom hentet fra sitt kjennskap til våre litterære klassikere.

Deretter fulgte Arvid Sørensen, som i likhet med nåværende skipper kom fra Troms Fylkes Dampskibsselskap. Byssa har her vært i de beste hender, slik den alltid har vært om bord i vegbåten. Sørensen er gått tilbake til TFDS, mens skipper Dahl skal overta ledelsen på den nye pelebåten.



Forskriftsmessig sprengstofflager i Huseldalen

Våpen- og sprengstofftyverier synes å florere over det ganske land — også vegvesenet er blitt hjemsoekt. Vi må derfor skjerpe oss og gjøre alt for at sprengstoff ikke skal komme på avveier.

Det er driftsjef Bjørn Stensli som sier dette og han fortsetter:

— Vi må sjølsagt passe på at vi følger bestemmelsene i gjeldende lover og forskrifter. Våre sprengstoff kommer inn under "Lov av 14. juni 1974 om eksplosive varer" og "Forskrifter av 22. mars 1977 om eksplosive varer".

Om oppbevaring står det i forskriftene:

Oppbevaring av eksplosiv vare skal foregå på betryggende måte for å forebygge fare for brann eller eksplosjon og slik at varen ikke kommer på avveie eller i urette hender.

Det er slått stort opp i enkelte aviser at de sprengstoffkassene vi bruker og som skal være godkjent av "Sprengstoffinspeksjonen, nokså enkelt kan flyttes og åpnes av uvedkommende, og dette bør vi ta alvorlig!

Jeg vil anbefale at vi ikke tar inn mer sprengstoff enn det kvantum som vi tren-

ger etter hvert. Jeg tror ikke vi skal være redd for kritikk hvis vi må ha en ekstra transport for å få nok. Bli det derimot noe til overs, så få resten sendt tilbake til et lager eller til forhandler!

Hvis vi skal ligge med sprengstoff på arbeidsplassen, må *basen* stadig passe på hvor mye sprengstoff og fenghetter vi har i ammunisjonskassene, og han må passe på nøklene "som en smed"! Han må også passe på at kassene er lenket fast til noe som står fast og at det ikke er for kort avstand mellom kassene.

Når er vi forresten mest sikre mot tyveri? — Er det når kassene står slik at alle kan se dem, eller er det best at kassene er "bortgjemt"?

Mitt råd er at vi i hvert fall i ferier og langhelger, sørger for å bringe alt sprengstoff til et spesielt sikkert sted!

ETTER EN VINTERSESONG

Vedlikeholdstjenesten kan i år se tilbake på en snill brøytesesong etter flere år i den senere tid med til dels vanskelige og kostbare vintermånedene.

Vedlikeholdssjefen Oddmar Eilertsen summer opp årets vintersesong slik:

— Regnskapstallene til og med april måned viser at vi for første gang på flere år har hatt en vintersesong med lavere vedlikeholdskostnader enn forutsatt i driftsplanene.

For riksveggenes del viser hovedprosess 9, Vinterkostnader et mindreforbruk på ca. 2,6 mill. kroner. For fylkesvegene er mindreforbruket på samme prosess ca. 1,9 mill. kroner.

Det var i driftsplanene kalkulert med i alt 2.040.000 brøytekilometer mens vi har kjørt 1.360.000 brøytekilometer eller ca. 2/3 av planlagt.

Selv om vi flere ganger i mai måned har hatt vintervær med behov for snørydding enkelte steder, så er situasjonen nå såvidt gunstig at vi øyner mulighetene for en økt innsats i barmarksvedlikeholdet utover det planlagte. Hva dette innebærer av konkrete tiltak er ikke klart i detalj, men det er store behov ute og går både når det gjelder dekkelegging, grøfting og bæreevneforsterkning.

Med årets teleløsning i friskt minne skulle det ikke være vanskelig å finne prosjekter i så henseende. Alt i alt har denne vinteren ført til at jeg har håp om en relativt god sommer sett fra vedlikeholdsdriftens side..

Hvordan ser så en vegmester på den vinteren som nå ligger bak oss. vi spør Olav Nilsen i område 1:

— Vi har som mesteparten av fylket hatt moderate snømengder, men med en del vind i de ytre distrikter ble det noe brøyting på fylkesvegene her. Likevel har vi brøytet omlag 20 % mindre enn planlagt på fylkesvegene. på riksvegene sogar 30 % mindre. Derimot har vi hatt noe større isproblemer enn vanlig og dette har da medført atskillig ishøvling og stiming av stikkrenner. Ellers var det en fin teleløsning hos oss i år, og ikke nødvendig med strengere restriksjoner enn 6 t. akseltrykk og 9 t. boggitrykk. 9. mai var det hele over for denne gang. Et annet positivt trekk var en merkbar mindre pågang fra publikum om dispensasjoner. Vi tar det som et tegn på økt forståelse for de årvisse problemer teleløsningen representerer.

Og en av våre brøytesjåførere, Martin Mathisen, som i årrekke har vært brøytesjåfør på Kvængsfjellet sier:

— Denne vinteren med heller lite snø og uvær har gått uten nevneverdige problemer for oss. Likevel — først i oktober var vi ute med ploegen og 17. og 18. mai var vi også i full brøyting. Sesongen er lang på fjellet. Det milde været som var på førjulsvinteren gjorde det nødvendig med en del sandstrøing og annet vedlikehold. Ellers har vinteren gått uten at det har vært grunn til sperring her. Snøfreseren har vært lite i bruk.





Lite brøyting, mye stiming — her Petter Pettersen t.v. og Halvor Halvorsen på rv 6 i Straumfjord.

En stor medvirkning til at brøytesesongen har gått lettere er den 3-skiftsordningen vi har hatt de to siste årene. Trafikken kan nå gå normalt til alle døgnets tider. Det er en betryggelse for nærområdet, og en nødvendighet for tungtrafikken og reisende ellers. I og med at brøytingen går kontinuerlig blir det også mindre ekstraarbeid for oss — ingen opphopning av snømengder. Vi har få klager fra publikum.

En annen ting er at det kan være vanskelig mange ganger å bedømme nødvendigheten av stenging og kolonnekjøring. Skal vegen stenges må det også være tvingende grunn for det. En vindmåler på fjellet som registrerer vindstyrken på bestemte klokkeslett og dato ville være til god hjelp for oss som har ansvaret med stengingen, sier Mathisen til slutt.

VALGPLAKATER LANGS VEG

I forbindelse med kommune- og fylkestingvalg til høsten har Vegdirektoratet i brev til vegsjefene og de politiske partier orientert om de retningslinjer og fremgangsmåter som anbefales vegsjefene i forbindelse med valgplakater langs offentlig veg.

Generelt vil det ikke bli innvilget tilatelse til å sette opp vegplakater o.l. innenfor byggegrensene ved riks- og fylkesveger (veglovens § 33). Byggegrensene er 30 m fra midtlinje riksveg og 12,5 m fra midtlinje fylkesveg.

Valgplakater som settes opp innenfor disse grenser vil bli fjernet uten varsel i medhold av vrglovens § 36.

Instruks om dette blir gitt tjenestemenn i utdriften og samtlige partier i fylket er orientert om at slikt vedtak er gjort.

ANTALL GROVE TEKNISKE MANGLER PÅ BILENE AVTAR

Den periodiske kontrollen bærer frukter

Etter at Biltilsynet i Harstad kom inn i eget bygg og gitt muligheter til å drive teknisk kontroll under forsvarlige forhold har vi kunnet spore en betydelig bedring i den tekniske standard i bilparken. Det er avdelingsingeniør Kristian Lind som sier dette.

— I den siste tiden før vi flyttet inn i nybygget her, hadde vi ikke kontrollhall til disposisjon. Og man kan jo skjønne hvilken kapasitet vi kunne makte å opprettholde under slike forhold.

— *Hvordan ligger det så an etter disse 3 årene i nye omgivelser?*

— Vi fikk jo omtrent samtidig med nybygget, bestemmelsene om at person- og varebiler eldre enn 4 år skal inn til kontroll annenhvert år. Med de nye forhold vi nå arbeider under og at vi har fått en egen stilling som kjøretøykontrollør, så makter vi nesten å oppfylle de nevnte kontrollene for Harstad og nærmeste omlands vedkommende. Og det at vi nå kan følge nøy-

ere med er nok en medvirkende faktor til at bilstandarden er blitt bedre.

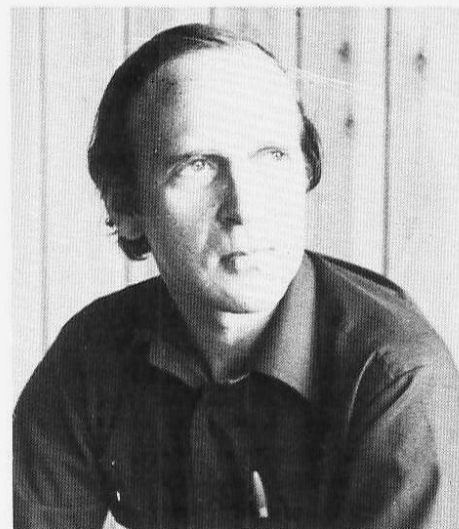
— *Nå leste vi jo nylig i avisene om storaksjon fra Utrykningspolitiets og biltilsynets side med tildels nedslående resultat?*

— Ved den siste aksjonen her deltok 15 fra UP og 2 fra biltilsynet. Politiet var plassert i distriktet, fra Kvæfjord og til Tjeldsundbrua, mens vi sto her i kontrollhallen og tok imot de politiet hadde funnet mistenkelige. Det er jo gjerne biler med ungdommelige eiere som kjører rundt med diverse ekstrautstyr påmontert og ellers kan synes litt "blærete". Ofte er ikke manglene ved disse bilene spesielt trafikkfarlige, det ser bare slik ut. Vel, den aksjonen du sikter til, fant sted lørdag 12. mai fra kl. 19,30 og med avslutning rundt midnatt. I hallen dukket det opp i tur og orden 26 biler etter skriftlig pålegg fra UP. Disse ble gjenstand for full teknisk kontroll — 2 slapp gjennom uten pålegg — 2 ble avskiltet og resten fikk pålegg om å reparere diverse.

— *Hvordan var dette resultatet i forhold til forrige storaksjon?*

— Forrige større aksjon, som fant sted siste høst, endte også med 2 avskiltinger og skilte seg ellers ikke nevneverdig fra denne.

Tendensen er imidlertid klar når det gjelder kontroller ved stasjonen i Harstad rent generelt, antall avskiltinger og antallet grove tekniske mangler avtar, sier Kristian Lind til slutt.



VEGSTASJONEN PÅ STORSLETT

En ny og trivelig stasjon er tatt i bruk på Storslett. Vi har nå for Nord-Troms kunnet samle under samme tak alle de aktiviteter som hører til en vegstasjon og det nye er her at vi også har gitt Biltilsynet nødvendig plass.

Bygget som er ført opp i egen regi ble nok en del dyrere enn først beregnet — 5 1/2 mill kroner er sluttsummen. Til gjengjeld har vi fått et bygg etter ønske og behov.

DE GAMLE LOKALITETER

Det var i tiden etter krigen at Storslett med sin beliggenhet ble et naturlig administrasjonssenter for vegvesenet i området. Det gamle verkstedbygget eller "veggarasjen" slik den benevnes av folk, ble overtatt etter tyskerne i 1945.

Med sin nære plass ved allfarvegen ble den brukt når noe skulle stedfestes — nordfor veggarasjen — eller 50 m sør for



Leif Bruun i fyringsrommet

— alle visste hvor veggarasjen var. Kummerlige arbeidsforholdene vært her. Først i 1950 ble det installert fyringsanlegg. Men alle som vet hvordan "landvinden" kan herje på Storslett, vet også at det skal skikkelige vegger og vinduer til for å holde den ute. Nå skal alt rives. Både verkstedet, smia og kontorbygget ved siden av, de har tjent sin tid. Bygningene vil bli solgt etter anbud og revet.

Gammelverkstedet huser også mange ting som skal auksjoneres bort. Den gamle stasjonen sto uforsvarlig nær veien og trafikken. Nå skal her i stedet bli rikelig med parkeringsplasser og grøntanlegg. "Nå vil vi ha det ryddig og trivelig rundt oss" sier vegmesteren som håper at opprydding kan skje så snart som mulig.

NYSTASJONEN FØRT OPP I EGEN REGI

Stasjonen ruver bra med sine to etasjer — to etasjer for kontorfløyen. Verkstedfløyen har fått en takhøyde som er litt høyere enn vanlig, her kan større kraner med letthet tas inn. Bygget er ført opp i betong og Leca.

De totale byggekostnader beløper seg på ca. 5 1/2 mill. kroner. Dette for en samlet grunnflate på 1100 kvm. Av dette er det 910 kvm. verksted og lager, mens kontorfløyen har en samlet gulvflate på 375 kvm. Bygget ble påbegynt høsten 1977 og er oppført i egen regi. Vegmester

Almar Leirbakk som da var maskinoppsynsman, har vært byggeleder. Han sier: — Vi har fått et bygg som både miljømessig og byggeteknisk er av høy standard. Høy standard er det også på utstyret noe biltilsynets deltakelse har bidratt med. Og når vi er kommet under samme tak kan vi også lettere dra fordeler av hverandres fagkunnskaper. Oppgaven som byggeleder har vært interessant, men også en belastning — både for meg og alle de andre avdelinger. Uforutsette ting har dukket opp underveis og har gitt ekstraarbeid for at driftsplanene skulle holde.

Vi har hatt 5 mann utenfra i arbeid. Ellers har våre verkstedfolk vært benyttet hele tiden. Det er klart at vi er glad det meste er over nå og vi kan komme i normalt gjenge igjen og konsentrere oss om andre oppgaver som venter.

TIDSMESSIG KONTORFLØY

Kontorlokalene virker lyse og trivelige. I første etasje finner vi foruten ekspedisjonen, maskinoppsynsmannens kontor. Her er også et trivelig spiserom med kjøkkeninnredning. Spiserommet har plass for vel 24 personer.

Ved inngangen til verkstedet finner vi et prektig og stort sanitærrom med flere dusjer- og skap. I andre etasje har vegmesteren og de andre oppsynsmenn sine kontorer. I tillegg har biltilsynet her et teorirom og et lite kontor ved siden av. Alle kontorer utenom anleggets to er nå tatt i bruk. Anleggsoppsynet kommer vel snart etter.

Kontorfløyen har også gitt plass for 2 vaktrom som står klar til å ta i mot dersom overnatting eller hvile skulle være nødvendig.

MODERNE VERKSTEDHALL

Den nye verkstedhallen er en etterlengtet overgang fra de utrivelige lokaliteter i gammelgarasjen. En del nytt utstyr er innkjøpt. Mye av det som ble benyttet i det gamle bygget er utslitt og nyinvestering har vært utsatt til innflyttingen. Bl.a. kan nevnes



Margit Pedersen sørger for kommunikasjonene med moderne utstyr.

hydraulisk presse, søyleboremaskin og ventilslipemaskin. — Dekkmonteringsmaskinen er en ny tilvekst til utstyret og alt dette vil nok bidra til økt arbeidseffekt.

Som seg hør og bør i et moderne verksted har det fått en traverskran som går på tvers av hallen. For å dempe støyen mellom smia og verkstedet er det satt opp lydvegger. Likeså er det eksosavtrekk i gulvet. I gulvet er ellers benyttet perma-dekk Dette er en spesialbehandling for at fett og smuss ikke skal trekke så fort inn. Garasje/kaldt lageret har fått en flate på 273 kvm. Lagerbeholdningen har tidligere vært spredt over flere plasser, og oversikten har vært så som så. Bak bygget er det plass til en vaskeplass. Det er også tatt hensyn til tidens knapphet på ressurser. Ved fyringsanlegget som er plassert i kjelleren er et luftrenseanlegg og den varme luften kan gjenvinnes og vil således ikke gå til spille.

Kjeller er utgravd under en del av bygget og har også gitt plass til et prektig rom for fritidsaktiviteter. Rommet er på ca. 100 kvm og lengden vil tilsi at her kan drives med miniatyrskyting også.

— Almar Leirbakk, dette bygget dekker vel behovet for en tid fremover?

— Behovet for den nære fremtid er dekket, men det hadde vært ønskelig med



Nystasjonen får vi ikke riktig bilde av før de gamle bygningene er revet – Vi får derfor nøye oss med "gammelgarasjen" t.v. og "gammelsmia".

et større kaltlager – eller muligheter for utvidelse om nødvendig. Slik bygget ligger midt i sentrum vil senere utbygg være vanskelig.

Og han legger til:

– Kanskje skulle vi også hatt et hybelhus. Selv om vi nå har to vaktrom ville et hybelhus være til god nytte for vegkontorets folk og f.eks. maskinkjørere som har lang vei til sine bopeler.

BILTILSYNET

En av hallene er innrettet med nødvendig utstyr for biltilsynets kontrollarbeide. Det er da også meningen at de skal drive kontroller minst 1 gang i måneden. Kontrollhallen disponeres ellers av verkstedet.

Det vil også bli oppført en vektbru foran bygget. Førerkortavdelingen vil i første rekke ta sikte på kontordager hver 14 dag og da et par dager hver gang.

I stasjonens kontorlokale vil teoriprøver avlegges og kandidatene vil også etter bestått prøve nå få utlevert førerkortet umiddelbart. Kontorass. Margit Pedersen som begynte på stasjonen i des. 1977 vil i tillegg til sine andre gjøremål formidle kontakt mellom biltilsynet og publikum. Blant annet kan søknadsblanketter fås her Selve utstedelsen av førerkortet skjer i Tromsø. Enkelte data må dog utføres her etter bestått prøve og førerkortblankettene lamineres.

Biltilsynets avdeling vil også få et fullstendig førerkortregister og alt dette bidrar til en betydelig vekst i biltilsynets virkeområde.

ARBEIDSMILJØUTVALGET – ETT ÅR

Den 10. mars hadde arbeidsmiljøutvalget ettårs dag i den skikkelse den nye "Lov om arbeidervern- og arbeidsmiljø" påbyr. I et tilbakeblikk gir formannen, driftssjef Bjørn Stensli medlemmene i AMU anerkjennelse for sin engasjerte og positive holdning. Dette har bl. a. bidratt til at AMU har kommet godt ut, særlig når det gjelder arbeidsplassundersøkelser som også har vakt interesse utenfor vårt eget fylke.

Og selv om vi kan lese det meste i protokollene fra AMU, så ønsker formannen her å komme med disse tilleggsbetraktninger:

– Det er nå også litt over ett år siden svært mange av oss satt sammen på kurs i en 4–5 dager, skumleste i de 9 heftene og diskuterte friskt om verne- og miljøspørsmål. Kan jeg på denne måten få noen "utpå" og ta opp igjen diskusjonen, så er det riktig bra!

SAMMENSETNING

Vårt arbeidsmiljøutvalg ble altså så lite som det var anledning til å ha det: 6 medlemmer *med stemmerett*, og i tillegg kommer da vernelederen. I utvalget har vi vel bare sett fordeler ved at vi ikke er fler. Det blir nok taletid for alle uten at formannen behøver å bruke "klubba". Jeg har nå også inntrykk av at innleggene er nokså jevnt fordelt både i lengde og antall!

Da utvalget ble sammensatt, var det ofret en god del omtanke på å få en bredest mulig representasjon med det lille antall medlemmer. Takket være forståelse og smidighet fra alle organisasjoner og avdelinger, tror jeg at vi har vært riktig heldige på den måten og fått frem et riktig godt "tverrsnitt" av etaten. Det tjener ikke minst "Arbeidsmandsforbundet" til stor ære at de lot kontorsiden vår slippe

til, men så greier de seg nå selvsagt godt med Martin Rognli og Hans Takøy!

Selvsagt skulle vi gjerne hatt med folk fra Biltilsynet og ikke minst representanter fra "spinnesiden", men de er da ikke mange nok, og vi får tro at de nok vet å gjøre seg gjeldende likevel!

Nå, vi skal kanskje ikke ta for lett på biltilsynet og kontorsiden i denne startfasen, for det er med hensyn til disse gruppene at Arbeidsmiljøutvalget har fått nye oppgaver i forhold til Verne- og miljøutvalget, som bare befattet seg med utedriften.

– Men både kontorsiden og Biltilsynet er godt tjent med Arne C. Olsen som representant, da han har god kontakt med de fleste. Det er klart at mange av de spørsmålene vi har holdt på med i Arbeidsmiljøutvalget er "gjengangere" fra verne- og miljøutvalget: bedriftshelsetjenesten, omplasseringssaker, skademeldinger, yrkesskadestatistikk og førstehjelpskurs.

ARBEIDSMILJØKARTLEGGING

Jeg tror det var arbeidet med kartlegging av arbeidsmiljøet som førte med seg den største endringen i utvalgsarbeidet. Allerede på det andre møtet i arbeidsmiljøutvalget ble det bestemt at arbeidsmiljøkartlegging skulle settes i gang. Den skulle skje på verkstedene våre (unntatt de som var

under ombygging) og på biltilsynsstasjoner. Dessuten skulle vi ta med et vedlikeholdsområde, område 2. Måten kartleggingen skulle gjøres på var "som vi hadde lært på kurs", uten noe mer om og men!

Kartleggingen ble vel i det vesentlige utført i løpet av ettersommeren, og en del av de manglene som ble listet opp, ble nok rettet opp ganske snart.

Arbeidsmiljøutvalget brukte mye tid og krefter på å gå gjennom og fatte vedtak om innstillingen om "Organisering av verne- og miljøtjenesten i vegvesenet" utover ettersommeren og høsten. Derfor ble behandlingen av resultatene fra arbeidsmiljøkartleggingen utsatt. Under møte på Storsett i november ble det reist nokså sterk kritikk fra enkelte av utvalgsmedlemmene for at det tok så lang tid fra kartlegging til behandling i AMU, og representantene Ingolf Moan og Ernst Hansen (fra ledelsens side!) ba om forsert behandling. Det var ellers full enighet om at kartleggingen var nyttig, og at den var metodisk riktig lagt opp.

Takket være det friske initiativet fra Moan og Hansen ble det så fart i behandlingen av kartleggingen, og bare noen få uker senere vedtok utvalget ganske klare innstillinger om hvor og når de kartlagte manglene skulle rettes.

Jeg har inntrykk av at utvalgene i de forskjellige fylkene er nokså interessert i

Bruk bil- beltet



å følge med i hva som skjer i andre fylker, og vårt "gjennombrudd" er visst blitt lagt merke til i flere fylker. Vernelederen har i hvert fall fått flere spørsmål om hvordan vi har lagt opp kartleggingen hos oss. Noen fylker har nok tenkt ganske grundig gjennom hvordan en arbeidsmiljøkartlegging skal gjennomføres, og enda grundigere hvordan *handlingsprogrammet* for arbeidsmiljøutvalget skal være.

Vi har imidlertid gått trøstig videre med arbeidsmiljøkartlegging i vedlikeholdsområde nr. 1 og anleggsområde nr. 1 etter at et par fylkesveganlegg på Senja var behandlet. Senere er det også gjort kartlegging i anleggsområde nr. 4 (Finnes-Sørreisa). Det ble ikke noe sted lagt merke til noe forhold som ikke lot seg ordne forholdsvis greit.

Etter forslag fra Moan deltar det en representant fra både arbeidsledersiden og arbeidstakersiden i AMU i kartleggingen, sammen med den lokale arbeidsledelsen, verneombudet og vernelederen. På denne måten går det greit når resultatet kommer til behandling i utvalget.

Det er meningen at vi skal gå gjennom samtlige anleggs- og vedlikeholdsområder på denne måten, og det bør kunne gjennomføres i løpet av 1979.

HANDLINGSPROGRAM

Utvalget hadde "handlingsprogram" på sakslista på et av de aller første møtene, men gikk ikke inn for å utforme et utførlig handlingsprogram i oppstartingsfasen. Jeg tror det var en fornuftig beslutning som ble gjort da, men det er klart at det ikke må gå for lang tid før det blir satt opp et handlingsprogram. Riktig nok vil den økonomiske situasjonen i landet få nokså stor innvirkning på fremdriften i verne- og miljøarbeidet. Uansett utvikling tror jeg vi vil kunne ha stor nytte av et program for arbeidet på dette viktige området, men det må være et jordnært, gjennomtenkt program, der det blir lagt mer vekt på *rekkefølgen* av tiltakene enn på tidspunktet for gjennomføringen av det enkelte tiltak.



Arbeidsplassundersøkelser er kommet godt i gang. Vernelederen er her med blokk på et bruanlegg.

VI BYGGER 25 BRUER I ÅR

Bruprogrammet for 1979 viser en ganske omfattende virksomhet. — Vi skal gjøre ferdig 17 bruere mens ytterligere 8 vil fortsatt være under bygging eller være påbegynt ved årets utgang.

De langt fleste bruene er ombygging av eldre bruere — av bruere i nye veglinjer er det 5.

Vi finner bruaneleggene over det ganske fylke. Det som ruver mest er nok Sørstraumen bru som vi stadig omtaler her i bladet — også denne gang.

Men også en rekke andre viktige bruere står på programmet i år. Nedenfor gjengir vi de som vi har funnet plass til i år og vi angir byggetiden og restkostnad i tusen kroner pr. 1. januar i år.

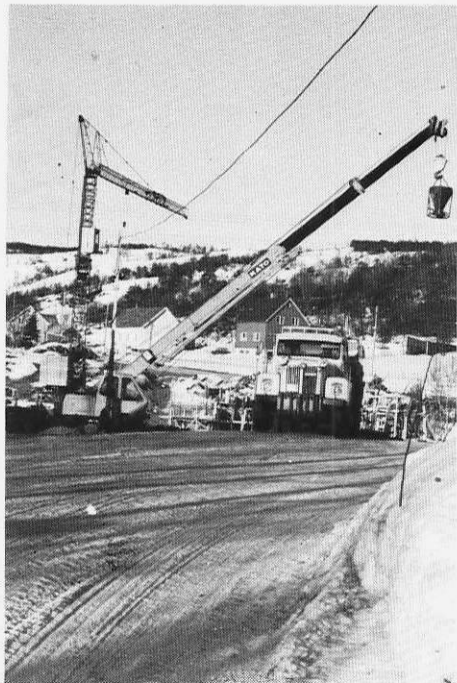
E 6	Sagelv, Balsfjord		mai—sept.	275
E 6	Russenes, Balsfjord		påbeg. okt.	420
E 6	Heggelia, Målselv	(undergang)	mai—juni	290
Rv 6	Sørstraumen, Kvæn.		hele året	18.200
Rv 6	Smisteinan, Kvæn.		juni—sept.	200
Rv 6	Lakselv, Kvæn.		påbeg. okt.	250
E 78	Hungeren, Tromsø		hele året	2.200
Rv 83	Stortanen, Harstad		jan.	100
Rv 83	Skolevegen, Harstad	(overgang)	påbeg. nov.	500
Rv 83	Slottet, Harstad		april—juli	715
Rv 84	Bjørkebakk, Dyrøy		april—juni	110
Rv 84	Øvre Brøstad, Dyrøy		jan.—okt.	1.170
Rv 825	Tjuvskjær, Gratangen		aug.—okt.	270
Rv 825	Laberg, Gratangen		påbeg. okt.	planendring
Rv 850	Vikelandselv II, Kvæfj.		jan.—sept.	1.200
Rv 860	Stengselvelv, Tranøy		jan.—april	230
Rv 861	Kvannås, Lenvik		påbeg. okt.	550
Rv 862	Skavelva, Tromsø		jan.—april	500
Rv 862	Nordelva, Tromsø		påbeg. nov.	500
Rv 862	Sørelva, Tromsø		april—juli	500
Fv 293	Fugdalselva, Tromsø		jan.—juni	630
Fv 241	Kaperskaret, Tranøy		aug.—sept.	180
Fv 345	Sandelv, Nordreisa		jan.—juni	450
Fv 265	Rossfjordstraumen, Lenvik		jan.—okt.	1.500

Betongkulvert og betongplatebru er de vanligste konstruksjonene, men vi bygger også bruere med betongbjelker og stålrør foruten de større hvor vi benytter oss av forspent betong og betongpilarer.

Tilsammen vil det gå med 21–22 mill. kroner i år for å oppfylle bruprogrammet. Sørstraumen bru vil dra avgårde med omtrent halvparten av dette.



Her støypes — Sandelv, fylkesveg ved Oksfjordvatnet.



Til venstre: Stort og spesielt kranutstyr til stor bru over lita elv – Vikelandselv II rv 850 i Kvæfjord. Over: Irvin Dahl – brubas på Vikelandselv II. Under: Georg Gundersen med fint sagutstyr ved Stengselv rv 860 på Senja.



GLEDELIG TRAFIKKULYKKEUTVIKLING

Mens det i mars måned 1978 omkom 6 personer i trafikkulykker her i Troms fylke var det ingen i år som led samme skjebne. Og denne gledelige tendensen har holdt seg hittil i år – for tidsrommet januar–mars i år er det drept 4 personer – i fjor var det hele 10 i dette kvartalet.

Dette er tall Statistisk Sentralbyrå har presentert i et av sine ukehefter nylig. Selv om det er alt for tidlig å slå fast at dette er begynnelsen på en varig utvikling, skulle vi gjerne visst hvilke faktorer som har gitt oss disse gledelige tallene, men det er nok forhold vi neppe klarer å få full oversikt over.

Vi har innenfor ulike sektorer av trafikksikkerhetsarbeidet iverksatt en del tiltak og medvirkende til den gunstige utvikling er nok

- bygging av gang- /sykkelveger og busslommer
 - trygging av vegkryss
 - økt trafikkovervåking
 - bedre trafikkopplæring
 - økt materiellkontroll
- for å nevne noen.

La oss heller ikke glemme at vegforholdene denne vinteren har vært gode, det betyr en hel del, særlig for urutinerte sjåførere.

Altså fasit for mars måned i år – 8 trafikkulykker med personskade, i disse ble 13 personer skadde = altfor mange ulykker og altfor mange skadde – men, heldigvis ingen drept.

*Kanskje flere brukte bilbelte?
Javisst – for det er jo påbudt!*



VI GRATULERER

Med 60 år

Arne Gundersen, 9382 Hamn i Senja	2/5
Pernille Markussen, 9446 Grovfj.	15/5
Åge Boberg, 9090 Burfjord	30/5
Birger Mikalsen, Kjosens,	
9060 Lyngseidet	17/6

Med 50 år

Ingvart Sommerlund,	
Bjørnøytg. 5, Tromsø	14/5
Arne Dahl,	
I. Walnumsv. 11, Tromsdalen	2/6
Johs. Kvammen, 9220 Moen i M.	10/6
Helene Kristiansen,	
Kvesmenes, 9046 Oteren	14/6



VETERANER GÅR AV

En rekke av våre tjenestemenn har i den senere tid trådt tilbake etter oppnådd aldersgrense, noen av helbredsgrunner.

Den 22. og 23. mai i år fikk vi samlet en del av disse til en liten avskjedstiltelling i Nordkjosbotn for de fra Tromsø, Lyngen og Balsfjord-området og en tilsvarende sammenkomst i Gratangen for de fra dette og Bardu-/Salangen-området.

I Nordkjosbotn kunne vi gi honnør til:

Justin Edvardsen, Ersfjordbotn
Hedly Richardsen, Kvaløysletta
Ivar Olsen, Straumbukta
Bjarne Johannesen, Ramfjordbotn
Alfon Isaksen, Storsteinnes
Nelkvist Karlsen, Jægervatn
Arne Johnsen, Meistervik
Georg Stenvold, Øverbygd
Alfon Johnsen, Malangseidet.

og i Gratangen til:

Magnar Thomassen, Tennevoll
Kåre Hansen, Gratangbotn
Arthur Berg, Tennevoll
Hans Sæther, Bardu
Toralf Johnsen, Gratansbotn

I billedmontasjen ser vi vegsjefen overrekke gaver øverst til venstre til Arthur Berg og under Toralf Johnsen, nede til høyre til Georg Stenvold. Ektefellene ble heller ikke glemt – her blomster til Gunda Karl- sen fra Jægervatn.



VERNEPRAT

SIKKERHETSREGLER/INSTRUKSER FOR ARBEID I MASSETAK/STEINBRUDD

Etter inspeksjoner og ved meldinger fra bl.a. verneombud viser det seg at ikke alle massetak som vegvesenet benytter fyller kravene til Arbeidstilsynets rundskriv nr. 111, samt vegvesenets instruks for arbeid i steinbrudd m.v. Vegdirektoratet har i melding nr. 440/71 tatt opp dette problemet, hvor de blant annet sier:

"En finner det riktig å minne om at det under arbeider i grus- og sandtak må legges stor vekt på å redusere risikoen for uhell. En vil be om at vegkontorene forsikrer seg om at alle grus- og sandtak som benyttes av vegvesenet eller dets entreprenører innen fylket, er i samsvar med gjeldende forskrifter".

På bakgrunn av dette, og at vi ved inspeksjoner siste år har gått til stenging av grustak av sikkerhetsmessige grunner, vil vi igjen minne om gjeldende retningslinjer/instruks.

Arbeidstilsynets rundskriv sier bl.a.:

INNGJERDING

Grus- og sandtak som ligger slik til at det oppstår fare for folk og fe, skal være inngjerdet langs toppen av stoffen i sikker avstand fra denne.

RENSKING LANGS TOPPEN AV STUFFEN

Terrenget langs toppen av stoffen skal i en bredde av minst 3 m, avpasset etter skråningens høyde og massenes art og stabilitet, alltid holdes rensket for trær, stubber, røtter, matjord og større steiner. Disse må skyves inn på det tilgrensede område og fjernes derfra. Hvis renskingen ikke kan foretas under vinterdrift, skal den utføres i så stor bredde før telen setter inn at videre rensk i løpet av vinteren er unødvendig.

TILTAK MOT RAS

Arbeidet skal hele tiden være slik ordnet og tilrettelagt at det ikke kan inntreffe

farlige ras. Under uttaking av masser må ikke stoffen gjøres for bratt. Ved vurdering av dette må det tas hensyn til massenes art, stabilitet, lagdeling, teleløsning, fuktighet og uttørking etter sterk nedbør. På arbeidsplasser med manuell drift og stor høyde må uttakingen ordnes slik at det arbeides i avsats. Avsathøyden og bredden bestemmes etter massenes art, lagdeling m.v. samt etter de stedlige arbeidsforhold.

Lange inndrifter i bunnen, hvorved det dannes stuffer med steile sider som ved f.eks. rystelser, regn, tining o.l. kan rase ned ukontrollert skal ikke forekomme.

RENSKING I STUFFEN

Rensearbeid må som regel utføres ovenfra, og de som utfører arbeidet skal bruke sikkerhetsbelte og tau, forsvarlig festet og strammet til nedslått pel i fast grunn i terrenget innenfor toppen av stoffen. Framstående rullesteiner, kvablag o.l. må tas ned før det foreligger mulighet for ras. Det må alltid kontrolleres at stoffen er sikker fra foten og opp til topp.



Høy stoff i massetak

Overheng skal fjernes før uttakingen begynner – om nødvendig ved sprengning. Arbeid under overheng skal ikke forekomme. Rensearbeid av større omfang skal utføres under tilsyn av minst 2 mann.

AVBRUTT ELLER UREGELMESSIG DRIFT

Ved avbrutt drift må arbeidsplassen ikke forlates før det er foretatt rensking for å forebygge ras. Ved gjenopptatt drift, eller hvor drift foregår til ubestemte tider, skal toppen av stoffen og stoffens stabilitet

alltid kontrolleres og renskes før uttak settes i gang.

Alle massetak må sikres tilstrekkelig før disse forlates. Dette skal kunne kontrolleres av bl.a. verneombudet i området.

Videre gjengis instruks for arbeid i steinbrudd og fjellskjæringer:

"I samband med at det har vært flere alvorlige arbeidsulykker ved arbeid i steinbrudd og fjellskjæringer vil det være nød-

vendig at arbeidet skjer i samsvar med følgende retningslinjer:

1. Etter hver salve skal rensking fortrinnsvis planlegges av oppsynsmann i samråd med skytebas, så fremt ikke denne planlegging er delegert til skytebasen.
2. Rensking må foretas ovenfra og utføres med den største aktpågivenhet.
3. Det må ikke oppstartes arbeid under og ved en pallevegg etter en salve før renskearbeid er utført. Der forholdene krever det, må det nyttes spesielle renskespett.
4. Palleveggshøyder i steinbrudd må helst ikke overstige 12,0 meter og aldri 16,0 meter.
5. Der veggshøyden er over 2,5 meter, skal den som rensker, fortrinnsvis skytebasen, om nødvendig være fastbundet i tau til sikkerhetsbelte, og tauet skal holdes passe stramt av en mann oppe på toppen. Denne skal ha anledning til raskt å kunne slå hold f.eks. ved nedfelt bolt e.l. Er bruddet høyt, skal 2 mann holde tauet, og det må være god kontakt mellom den som rensker bruddet og de som holder tauet. I en relativt fast fjellvegg med tilsynelatende små gjenhengende stein kan rensking også utføres med lange spesielle renskespett fra topp av utskutt salve, stativ eller shovelskuff.
6. Anleggets øvrige arbeidere skal være tilstrekkelig varslet når rensking og riving pågår.
7. Når bomming i utskutt salve eller ur skal gjennomføres, skal disse regler også følges dersom helningen er brattere enn 1:1 1/2 (helningsvinkel større enn 35 grader). Ved slakkere helning kan bomming også foretas nedenfra, men under den største aktpågivenhet.

8. Ved pallesprengning skal brukes presplitt eller så liten hullavstand av veggen blir så rensprenget som mulig, og at renskearbeidet derved blir redusert til et minimum.
9. Ved rensking av stuff eller vegg kan gjerne partier som nås med maskin renskes ved hjelp av disse når de øvre partier først er rensket på vanlig måte og dersom vedkommende maskin har så stor avstand fra stuff til førerplass at nedfallende stein ikke kan nå føreren.
10. Det vises også til gjeldende "Regler for bruk av sprengstoff" hvor det bl.a. er bestemt at alt overhengende fjell skal brytes ned så snart som mulig. Er forholdene særlig vanskelige, skal dette arbeidet ledes av vedkommende formann eller den som har foretatt sprengningsarbeidet.
11. Det skal nyttes godkjente hjelmer og vernestøvler ved arbeid i skjæringer og brudd. Oppsynsmannen plikter å påse at bestemmelsene følges og fjerne arbeidere fra anlegg dersom disse ikke overholder bestemmelsene.
12. Oppsynsmannen er ansvarlig for at denne instruks utleveres arbeidslaget eller slåes opp på arbeidsplassen, og at det på arbeidsplassen forefinnes nødvendig tau og renskespett, slings av hensiktsmessig type samt foreskrevet verneutstyr.

Vernetiltakene må settes i verk omgående og nødvendig materiell må anskaffes og bringes fram til arbeidsstedene".

Det bes om at ovennevnte retningslinjer overholdes slik at uhell ikke oppstår på grunn av manglende sikring eller vernetiltak.

VERNELEDEREN.

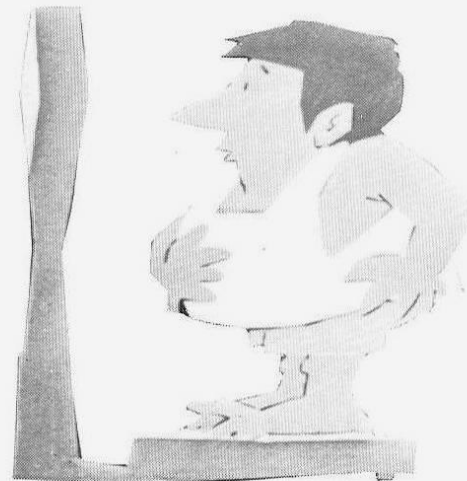
VI ER ALLE VORDENDE PENSJONISTER

Alt dette maset om trim!

Man må da få lov til å slappe av i lenestolen med en god bok, eller sette seg ned med frimerkesamlingen når man endelig har fått ordentlig tid til å gjøre det man har hatt lyst til gjennom et langt liv!

Gjerne for oss! Men den mentale og fysiske helse henger nøye sammen, og en god fysisk helse er en viktig forutsetning for å kunne dyrke sine andre interesser.

Det er ikke så mye mosjon som skal til, men et kvarters tid om dagen bør du ofre. En rask tur i frisk luft hver dag kan gi deg både ekstra år til livet og ekstra liv til årene!



Hos hver pike og hver gutt er behovet absolutt: Kropp og muskler trenger trening, Løp og sprang og kast og hopp hele dagen – uten stopp – er for barna livets mening.

Senere så blir dessverre timene til trimming færre. Du blir gift, og ektefellen, barn og TV fyller kvelden. Eneste mosjonsforsøket blir en luftetur i strøket.

Resultatet? Rett og slett: Dårlig pust og mye fett. Kroppen har du glemt å passe. Ganske enkelt: Falt av lasset.

NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

Fratredelse i utedriften

Ingbert Mathisen, Evenskjer	1/7-79
Enok Endersen, Grovfjord	1/5-79
Andor Henriksen, Grovfjord	1/6-79

Tiltredelse i utedriften

Guttorm Henriksen er ansatt som vegmester i vedlikeholdsområde 5, Storsteinnes etter Helge Lundberg, som fratrer ved oppnådd aldersgrense.

I område 6, Tromsdalen er Henry Strand ansatt som vegmester etter Asbjørn Hansen, som fratrer ved oppnådd pensjonsalder.

Inge Iversen er ansatt som vegmester i vedlikeholdsområde 9, Tromsdalen.

Bjørnar Flatebø vil tiltre som oppsynsmann i vedlikeholdsområde 6, 13. august d.å.

Arild Teigen vil tiltre i vedlikeholdsarbeidet fra 1. august d.å.

Tiltredelse vegkontoret

Gunn-Karin Eriksen er ansatt som tegneassistent fra 23/4-79.

Anton Bævre er ansatt som avd.ing ved planavdelingen og vil tiltre 16. juli d.å.

MED "BILLIGST OG BEST" SOM MOTTO

Liten seksjon med store oppgaver

Vi kjøpte varer og materiell for 60 mill. kroner i 1978. Kan vi så oppnå rabatter er det klart at det er betydelige gevinster å hente — gevinster som kommer vegarbeidsdriften til gode. Ramme- og rabattavtalene er nå godt innarbeidet og til gjensidig nytte for bruker og selger.

Og det er innkjøpsseksjonen vår som har ansvaret for innkjøpene nå, i motsetning til tidligere da dette var tillagt de enkelt driftsledere. Innkjøpsseksjonen, med en stab på bare 2 mann skal fremskaffe det nødvendige materiell i riktig mengde til rett tid fra pålitelige leverandører til lavest mulig pris.

Seksjonen som sådan er forholdsvis ny i organisasjonsmønsteret innen vegvesenet. Her hos oss ble innkjøps- og lagerordningen iverksatt fra 1. desember 1973 etter inngående samtaler mellom Vegdirektoratet og vegsjefen. Det første fylke i landet som i 1971 startet opp med en organisert innkjøpsseksjon var Rogaland.

Tidligere var det som nevnt de forskjellige avdelinger og oppsynsmenn rundt om i fylket som blant sine mangeartede oppgaver også besørgte innkjøpene. Nå er driftspersonalet avlastet og hensikten med denne sentralisering var også å oppnå en mer faglig spesialisering i innkjøpsarbeidet

Materialforsyningen er i likhet med annen virksomhet i staten underlagt regler og bestemmelser og det er også innkjøpsseksjonens oppgave å holde seg ajour med de forskjellige forskrifter som gjelder for statens anskaffelsesvirksomhet.

De to hos oss som står for dette er førstesekretær Steinar Norum og adm. sekretær Per Nilsen. Norum er en av "veteranene" på kontoret, fra 1959 på maskinavdelingen og fikk da også i 1973 oppdraget

å bygge opp innkjøpsseksjonen. Fra 1975 fikk han assistanse av Per Nilsen.

Seksjonen er forøvrig underlagt drifts-sjefen.

— Steinar Norum, var det vanskeligheter i startfasen?

— Litt usikkerhet om det nye opplegget var det nok. Men i programmet for innføringen inngikk informasjonsmøter for avdelingsledere og alle oppsynsmenn rundt om i fylket. Her ble opplegget gjennomgått og diskutert. Blant annet ble leverandørregister satt opp i samråd med oppsynsmenn. I grunnen foretas innkjøpene i distriktet i stor utstrekning på samme måte som tidligere. Den forandring som har skjedd er at det er opprettet rammeavtaler på betongvarer, pris- og rabattavtaler på trematerialer m.v. og innkjøpene foretas hos lokale leverandører innen fylke til fastsatte priser.

— Hva menes egentlig med rammeavtaler/pris- og rabattavtaler?

— Med rammeavtale mener vi en avtale som bygger på faste priser for spesifiserte varer over et bestemt tidsrom. Som oftest går våre avtaler over et år og fornyes automatisk om intet annet er avtalt. Gjensidig oppsigelse er ellers 3 måneder. Pris- og rabattavtaler er avtale om faste rabatter etter gjeldende prislister.

Og Norum fortsetter.

— Færre leverandører gir også færre fakturaer, som både vegvesenet og leve-



Innkjøpsstaben — Per Nilsen, stående og Steinar Norum.

randører sparer behandlingskostnader på. F.eks. hadde vi i 1978 254 færre fakturaer på beløp under 200 kr. enn året før.

Utenom ramme- og rabattavtaler innhentes tilbud, — varer som ikke er daglige forbruksvarer, f.eks. armeringsjern, korrugerte vegrør, metallrør, elektriske artikler — for å nevne noen.

Når innkjøpene av varene blir av en viss størrelsesorden er besparelser på 5–10 % av meget stor betydning. Skal man oppnå planmessige og rasjonelle innkjøp må behovene for varer i alle områder innen fylket sees under ett. Ved å samle innkjøpene kommer man opp i større mengder og dermed oppnår man større rabatter hos leverandørene.

— Vi vet at dere er mye opptatt over telefon, men har stort sett få besøkende, — stemmer det?

— Enkelte firma oppsøker oss, mest når nye produkter er kommet på markedet. Det tas da kontakt med driftsavdelingen for produktinformasjon og er interessen til stede og det blir bestilling, kommer vi inn i bilde. Eller det skjer i omvendt rekkefølge.

Avtaler blir helst foretatt skriftlig.

Vi er et bindeledd og er serviceorgan for bruker og selger.

Innkjøpsseksjonen har også ansvaret med lagerordningen.

Hovedlageret på vegsentralen i Nordkjosbotn fører varer som det erfaringsmessig er lang leveringstid på.

Innkjøpene her foretas av lagerformann, innkjøpsseksjonen og tildels også verksmesteren. Hva som skal legges på lager vurderes fortløpende i samarbeide med driftsavdelingene. Det tas sikte på å holde lagerbeholdningen lavest mulig og heller benytte seg av lokale leverandørers lager.

Vi fører kontroll med beholdningen ved hjelp av EDB-lagerlister for å ha oversikt til enhver tid. For systemet er det avgjørende at varene er påført riktig nummer slik at listene ikke gir et skjevt bilde, slutter Norum.

Vi spurte også en representant for brukerne om ordningen med egen innkjøpsseksjon.

Overingeniør Thor Jakobsen på anleggsavdelingen har også erfaring med ordningen i "gamle dager". Han sier:

— Sentralisert innkjøpsordning er langt mer å foretrekke enn den tidligere ordning. Det gir økonomiske og tidsbesparende fordeler. Vi slipper ukontrollerte henvendelser og telefoner fra leverandører. En tid hadde vi dog følelse av at våre leverandører var blitt oss litt for fjerne. Derfor fant vi det hensiktsmessig å jevnlig invitere de aktuelle firma til våre driftsmøter. Da får vi alle orientering om produkter og leveranseforhold. Det er en løsning som tilfredsstiller alle parter.

HVA GJØR DU NÅ, PENSJONIST?

Skjulte anlegg som kunstner, jeg? — Nei, de må i så fall være godt innpakket, slegga er den eneste bakgrunnen. — Vel jeg skal innrømme at jeg likte godt å tegne i ungdomsårene. Men det er ikke kunst jeg driver med nå — tidsfordriv, er det, slår Helge Martinsen (74) fra Andørja fast.

Vi finner ham i en leilighet i Gangsås ved Harstad, hos en datter, og der opererer han daglig som kokk. Det er han som sørger for å ha middagen klar for den øvrige familie når de kommer etter endt arbeidsdag.

Men først har Martinsen 3 dager i uken tilbragt mange timer i Røde Kors' aktivitetssenter inne i sentrum av Harstad. Dit spaserer han både fram og tilbake, er været for dårlig blir han heller hjemme, ingen biling nei, spaserturen er en del av dagen hans.

Vi har sett noen av gjenstandene og bildene Martinsen har laget og kunstnerblod må det da være i årene — eller hva sier du?

— Jeg har aldri befattet meg med slikt arbeide før. Alt dette jeg gjør på aktivitetssentret har jeg lært etter at jeg ble pensjonist. Men dette at jeg en gang i tiden likte å tegne, tyder vel kanskje på at jeg ikke har vært helt blottet for anlegg i denne retning. Vi får en viss undervisning på sentret og så har jeg studert en del arbeider som andre har utført.

— Her er jo arbeider som også krever stor nøyaktighet, på sentret er du vel ikke alene, du blir ikke forstyrret?

— Når vi arbeider, er vi alle så intens opptatt med vårt, at akkurat det med forstyrrelse ikke er noe problem. Til gjen-

gjeld har vi jo det trivelig sammen når vi tar pauser og slikt. Det er også sammenkomster av hyggekarakter, bl.a. hadde vi julebord på restaurant, 100 deltakere, og her ble det dans, fin trim det.

— Disse gjenstandene, bildene og annet dere lager, selges noe av dette?

— Det holdes en årlig utstilling, hvor en god del blir lagt fram til salg. Ellers må vi betale de materialene vi forbruker,

Helge Martinsen nevnte slegga som eneste bakgrunn for sine interesser i dag, men vi vil nevne at Martinsen har et allsidig liv bak seg, hør bare —

fisker, både Lofoten, Finnmark, bankene Bjørnøya/Spitsbergen, sildesnurper Vestlandet, kokk, fyrbøter

og likevel tid til 32 år i vegvesenet, Her må han vel høre til blant de som har satt rekorder — 16—17 år på samme anlegg. Og det var på anlegget Strømmen — Gryllefjord — Torsken hvor vi i dag kan beundre den høye muren i stigningen opp til Torskenskarret — den er nemlig hans verk.

— Og du synes fortsatt å holde deg i fin form, oppskriften?

— Daglig mosjon og et glass bokøll!

Kunstner eller ikke — Helge Martinsen med noen av sine produkter — et lite bord med plate av små steiner, et relieff og en figur i kobberplate.

NORGES VEL MEDALJE FOR LANG OG TRO TJENESTE

Det har vært stilt en del spørsmål om hvorfor aldri vegvesenets tjenestemenn oppnår medalje fra Norges Vel for lang og tro tjeneste.

Vegdirektoratet har derfor innhentet opplysninger om betingelsene for å kunne oppnå denne medaljen. Vi gjengir nedenfor et utdrag av statuttene som er utarbeidet av Kgl. Selskap for Norges Vel og vedtatt så sent som 11. desember 1978:

Medaljen for lang og tro tjeneste er en påskjønnelse til arbeidstakere i privat virksomhet.

Medaljen kan også tildeles arbeidstakere i virksomhet med offentlige eierin-

teresser såfremt vedkommende arbeidstaker er tilsatt på vilkår tilsvarende de som er vanlige i privat virksomhet.

Følgende kan ikke under noen omstendighet tildeles Medaljen for lang og tro tjeneste:

- arbeidstakere som omfattes av lov av 10. juli 1977 om statens tjenestemenn
- arbeidstakere i statlig forvaltning og i statlige forvaltningsbedrifter.
- offentlig tilsatt undervisningspersonale
- arbeidstakere som er embetsmenn
- arbeidstakere som er tilsatt i kommunal, interkommunal og/eller fylkeskommunal virksomhet".



Privatbilister driver mye uvettig kjøring forbi våre maskiner som er i arbeid på veggen. Kanskje burde vegvesenet derfor prøve flere erstatningssaker for retten — skriver administrasjonssjef Einar Skagen i denne artikkelen, men føyer til en appell til våre folk om å vise lojalitet og ansvar både overfor andre mennesker og overfor vårt eget materiell.

Den pussige betegnelsen, husbondeansvaret, skriver seg fra Kong Christian den Femtes Norske Lov av 1687, NL 3-21-2: "End giver Husbond sin Tiener, eller anden, Fuldmakt paa sine Vegne at forrette noget, da bør Husbonden selv at svare til hva derudi forseis af de som han Fuldmakt givet haver, og af hannem igjen søge Opretning".

Denne bestemmelse er nå avløst av Lov om skadeserstatning av 13. juni 1969. hvor det i Kap. 2: Det offentliges og andre arbeidsgiveres ansvar m.v. § 2-1.1 heter: "Arbeidsgiver svarer for skade som voldes forsettlig eller uaktsomt under arbeidstakers utføring av arbeid eller verv for arbeidsgiveren". Har man sløyet hva Christian den Femte føyet til: — og af hannem igjen søge Opretning"?

Ånei, det kommer i lovens § 2-3: "Den som er blitt ansvarlig for arbeidstaker etter § 2-1, kan kreve dekning av ham for så vidt det finnes rimelig under hensyn til utvist adfærd, økonomisk evne, arbeidstakers stilling og forholdene forøvrig".

SPØRSMÅL OM REGRESS

Det var denne bestemmelse som lå til grunn for at Finansdepartementet for en tid siden reiste spørsmålet bl.a. overfor vegvesenet om å gjøre regress gjeldende overfor vegvesenets sjåfører og maskinførere der forholdene syntes dette rimelig. Man må gå ut fra at departementet

hadde funnet antall årlige skadesaker og erstatningssummer så foruroligende, at det mente regress mot sjåfører kunne ha en preventiv virkning for større aktsomhet i utedriften.

Som vi vet tok Samferdselsdepartementet, vegvesenets Hovedsamarbeidsutvalg og fylkenes samarbeidsutvalg avstand fra Finansdepartementets føler. Vegdirektoratet viste til den fulgte praksis, at regress kun hadde vært vurdert overfor egen sjåfører i tilfeller hvor det har foreligget grov uaktsomhet.

Dette standpunkt er utvilsomt rett og riktig.

SOM EN HØK PÅ VEGVESENET

Der foregår så mye uvettig og sjansebetonet kjøring fra privatbilisters side, at det er et under at der ikke skjer flere ulykker enn statistikken viser. Det er nok å nevne slike eksempler som når en liten personbil kjører så kloss opp bak en stor vegmaskin at det er umulig for maskinføreren å se den bak seg, eller personbilen foretar forbikjøring uten å ha oppnådd kontakt, tegn eller varsel fra maskinføreren. Skjer da et uhell, f. eks. ved vegmaskinens rygging eller sving med en gravemaskin, ja da er privatbilisten eller forsikringselskapet som en høk på vegvesenet. Da er det trafikreglene som påberopes konsekvent, og man avviser suverent slike argumenter som at mens privatbilisten kun har tra-

fikkreglene å tenke på, er maskinføreren primært opptatt av sitt vegarbeid.

VEGVESENET ETTERGIVENDE

Det kan vel være at vegvesenet har vært noe ettergivende i enkelte saker, og har betalt erstatninger for å spare tid, krefter og prosessutgifter hvor et domsresultat har vært vurdert usikkert. Men erfaring gjennom foreliggende rettsavgjørelser synes å vise, at domsstolene har all mulig forståelse for vegvesenets vanskeligheter, og at vegvesenet frifinnes med mindre der påvises en uaktsomhet som nærmest ligger opp til grensen av grovhet.

Det kunne derfor kanskje være trafikkutviklende om vegvesenet prøvet flere erstatningssaker for retten i håp om å bevisstgjøre den vanlige trafikant på våre vegger om at møte med en vegmaskin i arbeid forplikter til ytterste aktsomhet fra privatbilistens side.

IKKE ANSVARSBEFRIENDE

Det har ofte vist seg at ved trafikkuhell hvor vegvesenets sjåfører eller maskinfører er pålagt ansvar, er det i virkeligheten selve varslingsystemet som har sviktet. Der har ikke vært satt ut forsvarlig trafikkregulering ved et arbeidssted, eller skiltingen har vært mangelfull. Da faller selvsagt ansvaret på ledelsen. Det nytter i hvert fall ikke å påberope Vegtrafikklovens § 11. Denne bestemmelsen kunne ha vært uskrevet for vegvesenets vedkommende. For skjer der et uhell under omstendigheter som paragrafen omfatter, er det et bevis i seg selv på at aktsomheten ikke har vært stor nok. Unnskyldende mange ganger, javel, — men ikke ansvarsbefriende.

Det kan være nærliggende å tenke seg at den generelle ansvarsfrihet våre sjåfører og maskinførere nyter godt av, vil virke sløvende og likegyldig både overfor andre vegfarende og i behandlingen av vegvesenets mange kostbare maskiner.

Det er en teori som neppe har forankring i praksis. Stort sett er vel vegvesenets sjåfører og maskinfører kjent for både

dyktighet og samvittighetsfull opptreden i sin virksomhet.

Men når det er sagt, må det også kunne appelleres til våre folk i utedriften om at foresattes tillit og respekt må bli møtt med forventet lojalitetshånd og ansvarfølelse både overfor andre mennesker og overfor de materielle verdier det ligger i deres hender å forvalte.

Har du forslag...



Send det til:



Statens Vegvesen
Samarbeidsutvalget i Troms,
Postboks 615
9001 Tromsø

Vi kan denne gang presentere 4 nye håndbøker som er utarbeidet i Vegdirektoratet. De som er interessert i å stifte nærmere bekjentskap med disse og tidligere utgitte håndbøker kan henvende seg til Loyd Lauritsen, Vegkontoret, postboks 615, 9001 Tromsø.

Nr. 010 VEGEN I LANDSKAPET
(Ryggstiftet i A4)

Med de krav som stilles til teknisk standard, trafikkikkerhet og rasjonell transport er vegene blitt et dominerende byggverk i landskapet. Det er derfor nå mer enn tidligere nødvendig å understreke ansvaret for landskapet og den natur som berøres av veganlegget. Denne publikasjon tar sikte på å gi en innføring i den landskapsmessige vurdering av vegprosjektet. Formålet er å gi bakgrunnstoff og anbefalinger ved planlegging og gjennomføring av nye prosjekter.

Nr. 022 HÅNDBØKER

Oversikt over utgitte håndbøker og enkelte andre publikasjoner fra Vegdirektoratet 4. utgave.
(Ny utgave -79)
(Ryggstiftet A4)

I denne 4. utgaven av oversikten er det tatt med de håndbøker som er kommet til siden forrige utgave og utelatt enkelte uaktuelle publikasjoner.

Bøkene er gruppert etter samme mønster som tidligere — men i tillegg er det laget et stikkordregister som vil gjøre det enda enklere å finne fram til de aktuelle emner.

Når det gjelder rapporter, meddelelser o.l. blir det utarbeidet egne oversikter. Spørsmål om disse kan rettes til de enkelte fagkontorer i Vegdirektoratet.

Nr. 043 FORSLAGSORDNINGEN
(Ryggstiftet A5)

Dette heftet inneholder retningslinjer og bestemmelser som gjelder for forslagsordningen i Statens vegvesen.

Heftet er ment som et hjelpemiddel for samarbeidsutvalg (SU) og forslagsnemnder ved behandling av forslagssaker, men inneholder også opplysninger som kan være til nytte for fagavdelinger m.v. som skal gi uttalelser om, eller iverksette forslag.

Nr.

Nr. 050 "TRAFIKKAVVIKLING" -79
Trafikkskilt — Trafikksignaler
(Limheftet i A5-format)

Boka er en del av vegnormalene, og er ajourført som normalene forelå pr. 1. januar 1979..

Det er foretatt visse mindre endringer i normalene. Dette gjelder først og fremst skiltgrupperingen, og innføring av et nytt nummersystem.

Skiltreglene er for tiden under revisjon og vil bli endret i 1. halvår 1979. Dette vil medføre endringer i normalene, bl.a. vil det bli innført nye trafikkskilt.

En del av de nye skiltene er vist i normalene, men kan ikke tas i bruk før det er gitt nye skiltregler.

Nr. 056 DRIFTSREGNSKAP —
DRIFTSSTATISTIKK
(Limheftet A4)

Ett av de viktigste formål med denne oversikten over driftsregnskapet og driftsstatistikken



KLORKALSIUM går det fortsatt mye av i Troms fylke. Selv om vi stadig får mere faste vegdekker, så øker faktisk ennå forbruket av klorkalsium. Med andre ord — vi gir grusvegene litt ekstra av sorten for hvert år. — I år har vi sikret oss 2.830 tonn — dette er 50 tonn mere enn i fjor — og prisen er drøye 2,8 mill. kroner. — Her passer Magnar Larsen på det 280 tonn store partiet som er levert i Burfjord til bruk av vegene i Kvæningen.

stikken for Statens vegvesen i 1978 er å skaffe til veie gjennomsnittstall slik at de enkelte vegkontorer som ønsker å analysere sine regnskaper, kan foreta sammenligninger med landsgjennomsnittet og med vegkontorer som det er naturlig å sammenligne seg med. Et annet formål med oversikten er å presentere regnskaps- og driftsresultater i hendig form, få fram endringer i fordelinger på kostnadsarter og på kostnadsprosesser fra år til år og vise fordelingen på entreprenørdrift og

egen drift. På denne måten kan en spore utviklingstendenser i etatens regnskaper og analysere disse.

Nr. 057 REGISTER LYSSIGNAL-
ANLEGG
(Ryggstiftet A5)

Den ansvarlige for drift og vedlikehold av trafikksignaler skal føre register over alle signalanlegg innen sitt område. Dette heftet viser hva et signalregister skal inneholde av informasjon.

VM PÅ SKI 1979

gikk av stabelen 21. april og i år var løypa lagt i Bardu.

Det var 9.de gang dette vegmesterskap fant sted. Den påminnelsen bør skjerpe arrangementskomiteen til allerede nå å tenke på et jubileumsrenn neste år med virkelig sus i. I hvert fall påvirke vegkontoret til å stille deltakere.

Ellers var det som vanlig et vellykket arrangement – god innsats.

Det var i år – for å si det mildt – tynt representert (=0).

Etter en serie med lagseire stakk område 1 (Harstad) i fjor av sted med vandrepokalen til odel og eie. Ny sådan var tryllet fram sammen med nye og mere utspkulerte regler for dermed om mulig ta knekken på skihegemoniet i sør.

Og nå lykkes det – lagkonkurransen for beste 3-mannslag endte slik:

1. Område 2 (Bardu)	63,27
v/Magne Pedersen, Terje Øvergård og Ernst Hansen.	
2. Vegsentralen	64,12
3. Område 1 (Harstad)	64,18
4. Område 3 (Finnsnes)	65,27

Vegsentralen ble først utropt til vinner, men et styremøte i "VEG" 21.5. d.å. underkjente en av deltakerne på laget. Han hørte hjemme i område 6 og etter som Vegsentralen likevel hadde fullt mannskap i løypa kunne ikke denne deltakeren regnes med til laget. Så sier reglene.

Det ble ellers en spennende duell om vegmestertittelen – Terje Øvergård stakk av med den – respiten avgjorde.

De beste tidene uten respit:

Kl. 26–35 år:

1. Helmer Heimdal, Vegsentr.	21,04
2. Magne Pedersen, Omr. 2	22,18
3. Reidult Sørli, Omr. 3	22,44
4. Toralf Bergseth, Omr. 2	22,53

Kl. 36–42 år:

1. Gudm. Johansen, Omr. 3	19,55
1. Terje Øvergård, Omr. 2	19,55
3. Sevald, Storbakk. Vegsentr.	19,59
4. Herleif Hansen, Omr. 4	20,19
5. A. Hemmingsen, Omr. 5	21,09
6. Hans Østerås, Vegsentr.	22,51
7. Sigm. Ingebrigtsen, Omr. 3	23,48
8. Ansgar Indahl, Omr. 9	24,31

Kl. 43–50 år:

1. Harry Pettersen, Omr. 1	20,40
2. Ernst Hansen, Omr. 2	22,34
3. Arne Antonsen, Omr. 6	23,51
4. Thor Stenseth, Omr. 3	24,00
5. Walter Emaus, Omr. 5	26,31

Kl. 51–55 år:

1. Birger Sivertsen, Vegsentr.	23,22
2. Finn Mathiassen, Omr. 1	25,16
3. Erik Broderstad, Omr. 3	27,52
4. Harald Skogly, Omr. 3	28,18

Kl. 56–60 år:

1. Oddleif Skogstad, Omr. 5	25,43
-----------------------------	-------



Terje Øvergård – vegmester 1979 og

- | | |
|-------------------------|-------|
| 1. Olav Nilsen, Omr. 1 | 22,52 |
| 2. Olav Solvang, Omr. 3 | 27,39 |

I gjesteklassene fikk vi disse vinnerne:

Barn:

Line Sivertsen, Anne Grete Johansen.
Bob Eirik Johansen, Karl Petter Heimdal,
Charles Antonsen, Svein Erik Hansen
Arild Øvergård og Roy Antonsen.

Voksne:

Rigmor Hansen, Inger Øvergård og Bjørg Sivertsen.

"Vegstikka" beklager at ski-treffet ikke ble behørig fotodekket – vi presenterer imidlertid noen av deltakerne i aksjon i fjor.



Gudmund Johansen var like rask

Vegmester 1979, uten respit:

	Poeng
1. Jan Erik Strømseng (gylt medalje)	139
2. Bjørn Eriksen (sølv medalje)	135
3. Svein Aho (bronse medalje)	133

Resultater med respit:

	Poeng
1. Jan-Erik Strømseng (Veg's vandrepokal)	139
2. Richard Richardsen	138
3. Svein Aho	136
4. Bjørn Eriksen	135
5. Sevald Storbakk	134
6. Knut Lillegård	133
7. Kåre B. Tune	131
8. Ole W. Hansen	131
9. Asle Åsmo	130
10. Reidar Bekkevoll	129
11. Johan Steinheim	129
12. Olav Solvang	129
13. Karl Einar Westerås	128
14. Magne Hansen	126
15. Håns Å. Olsen	125
16. Erik Broderstad	125
17. Kjell Vang	125

Damer:

	Poeng
1. Margit Pedersen (Veg's vandrepokal til odel og eie (3. napp))	78
2. Anna Josefsen	72
3. Helene Emaus	40



BILTILSYNET I HARSTAD har årlig besøk av interesserte ungdomsskoleelever. Kristian Lind orienterer de her om bilkontroll.



BILTILSYNET I HARSTAD har montert denne skrivepulten på veggen i kontrollhallen. Skrivepulten som er Ernst Selvik's (bildet) ide og produkt, ble i siste SU-møte belønnet med 1000 kroner i premie.

Innen sommerferien må minst 75%^{*} bruke bilbelte



Klarer vi ikke det, blir det bilbeltegebyr. Det har Stortinget vedtatt. Gebyret blir 200 kroner. Det vil bli foretatt månedlige tellinger av bilbeltebruken fram til juli. Tellingene vil bli offentliggjort i dagspressen.

I 1977 døde 175 bilførere og forsetepassasjerer i trafikulykker. 90 av disse ville vært i live i dag hvis de hadde brukt bilbelte.

* Bruksprosenten framkommer som et gjennomsnitt av bilbelte-bruken i og utenfor tettbygd strøk.



Vegdirektoratet – Statens informasjonstjeneste