

MASSEKORSBÅND

ROLF DAHL
VEGVESNET ALTA AVD.
9510 ELVEBAKKEN.

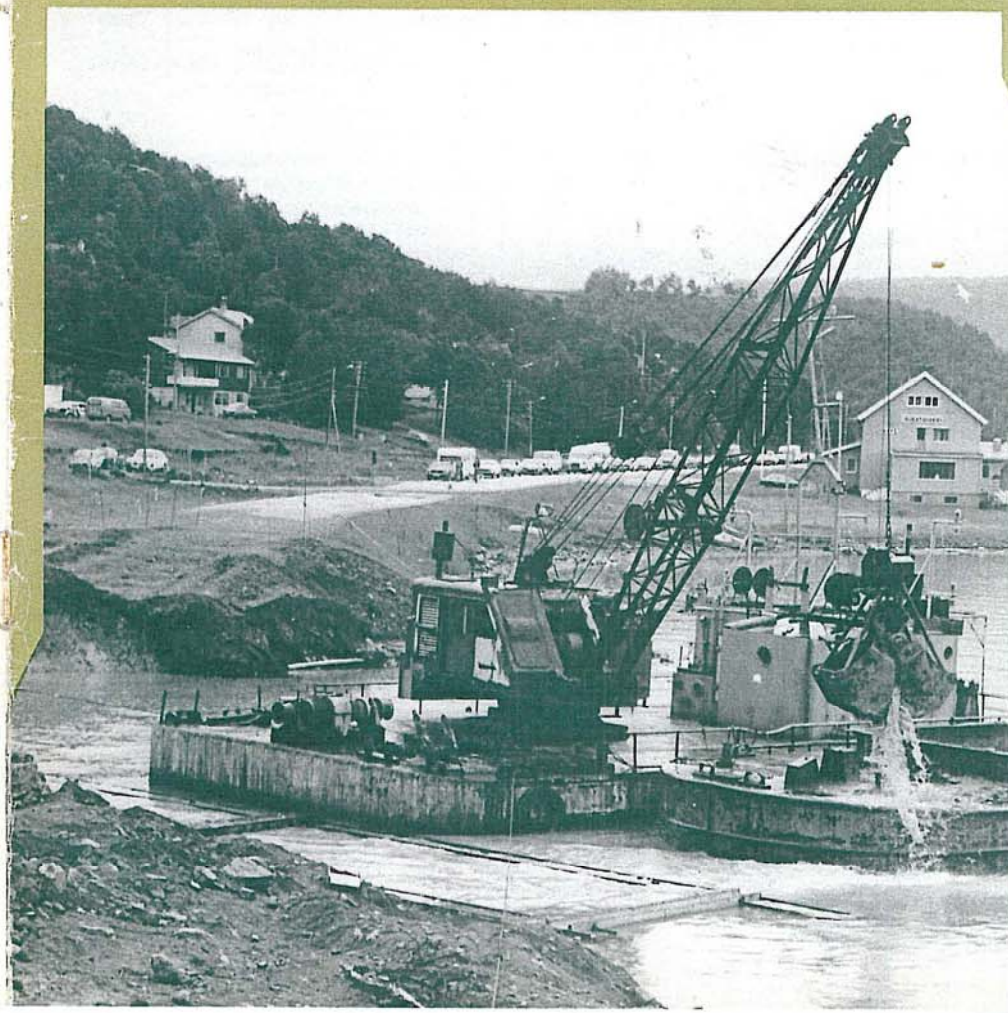


Liv Kristiansen — sommerjobber som plogmaler ved Harstad vegstasjon.

Vegstikka



August 1983 — Nr. 4 — 15. årgang



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 4 - august - 1983 15. årgang		Innhold	side
I redaksjonen Olve Reiersen, redaktør Anna Josefsen, red.sekr.		Aksjon publikum	3
		Omlegging av E 6 i Nordkjosbotn	4
Redaksjonsråd Adm.sjef Arild H. Johansen Formann Kristian Myrvoll Ingeniør Arnmod Bjørnstad Adm.sekr. Anna Johansen Oppsynsmann Bjørn Eriksen		MC-treff hos biltilsynet	6
		Høvelhavariene	8
		Hvor ble det av "Bjørnstadplanen"? ..	10
		Sparte brøytepenge gir bedre fylkesveger	14
		Syntetisk olje	16
		Maskinføreropppløringa under lupen ..	17
		Valgplakater langs offentlig veg	20
		Bailey — nå også som forskaling	21
		Drivstofforbruket ned?	24
		Ta huset med når du flytter	26
Utgiver Vegkontoret i Troms		Nye krav til tilsetning i oppsynet	28
		Med rev bak haugen	29
		"Innleid vedlikeholdsarbeider" på Grøtavær	30
		Førerprosjektet i Harstad	32
		Omlegging ved Rotsundelva	34
		Burfjordraset	36
		Leserbrev fra "Hi sia av fjellet"	37
		Fossbakken — Tennevoll	38
		Fiberduk i vegbygging	40
		Velferdstur til Kvænanngsfjellet	42
Sats og trykk Lundblads Trykkeri, Tromsø		Svekket hørsel — eller bare langøret?	44
		Personal-nytt	46
Opplag 1550 eksemplarer			

Forsidefoto: Burfjordraset — mudring i gropen — bilkø i bakgrunnen.

Aksjon publikum

Ofta må vi tåle kritikk fra publikum — det hender med rette også, dessverre. Mye av kritikken skyldes at vi ikke møter publikum med riktig informasjon tidsnok.

Men det reises også kritikk fordi publikum synes det er vanskelig å finne fram i det byråkratiske systemet og regelverket. De synes det tar lang tid å få saker behandlet og er ikke alltid fornøyd med den måten behandlingen har foregått på.

Sentralmyndighetene har gjennom et tiltak kalt "Aksjon Publikum" bedt alle etater gjøre offentlig virksomhet mer rettet mot publikums rettigheter, ønsker og behov. Vegvesenet ikke unntatt — og i den anledning har Vegdirektoratet utarbeidet et handlingsprogram med følgende mål:

1. Bedre publikumsbehandling
2. Bedre informasjon til publikum
3. Raskere og bedre saksbehandling overfor publikum

Videre har Vegdirektoratet bedt fylkene utarbeide egne handlingsplaner.

Vi oppfordrer *alle* i etaten til å tenke gjennom sin og sin avdelings befattning med publikum — er det noe her som kan være verdt å diskutere nærmere — ligger det er forslag på lur som kan gi publikum bedre service?

Fram med det! Så snart som mulig!

Nytt anlegg:

Omlegging av E 6 i Nordkjosbotn

Etter ei planleggingstid på 10 år, vart detaljplanen for omlegging av E 6 i Nordkjosbotn godkjend 13.7.-83. Planen omfattar også omlegging av E 78 over ei strekning på ca 500 m.

Av Bjarne Otterdal

Det er ein omstridd plan som no blir overlevert til grunnseksjonen og anleggsavdelinga.

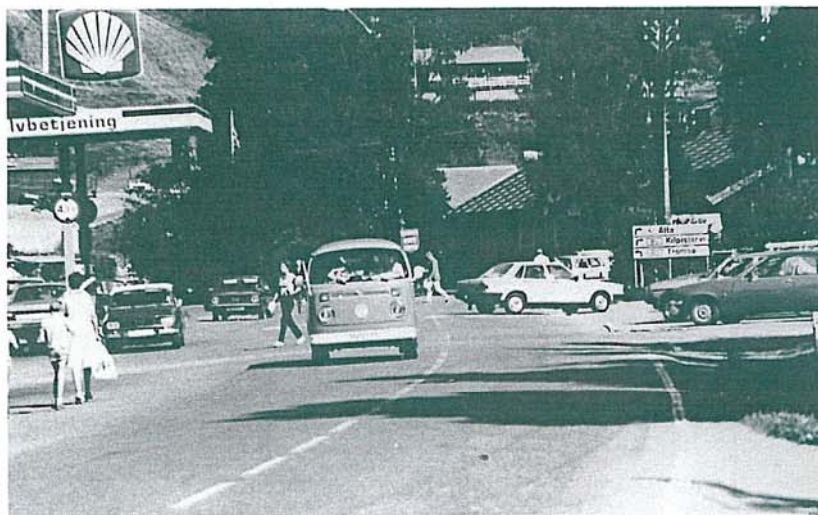
Særleg dei næringsdrivande i Nordkjosbotn har engasjert seg sterkt mot at vegen skulle leggjast utanom sentrum. Dei er redd for at omsetninga i varehandelen og servicenæring skal gå ned etter omlegginga. Men ei underskriftsliste

viser at det også er mange i Nordkjosbotn som ser fram til at vegen blir lagt omlagt.

Nordkjosbotn er eit trafikknutepunkt der service overfor dei vegfarande har lange tradisjonar.

Vi som har arbeidd med vegomlegging her, meiner at den godkjende planen vil vise seg å vere ei god løysing også for dei næringsdrivande. Gode og oversiktlege

Fra Sentrum



kryss nær tettstaden på begge sider kombinert med opplysnings-tavler før kryssa, vil gje dei vegfarande god informasjon og kort veg til sentrum. Samstundes kan gjennomgangstrafikk, som ikkje har behov for stopp, gå på nyvegen utanom sentrum. Resultatet vil bli eit rolegare og trivelegare sentrum, og raskare og sikrere avvikling av gjennomgangstrafikken.

Eit vesentleg moment for trafikksikkerheten er dessutan at ca 15 boligavkjørslar utanom sentrum, som i dag er knytta til E 6 eller E 78, i framtida blir knytta til eit sekundærvegnett. Langs dette sekundærvegnettet vil kommunen også stå friare til å utnytte areala, f.eks. til nye boliger.

Ein del vegtekniske data

Lengde hovedlinje	- 1770 m
Lengde E 78 mot Oteren	- 550 m
Tilknyt. Nordkjosbotn syd	- 180 m
Samla veglengde	- 2550 m

Vegtype C (avkjørselsregulert)

Vegklasse IId (6,0 m kjørebane + 0,5 m skulder)

Overslag 11,6 mill 1982-kroner inklusive 3,5 mill til ny Vollan bru.

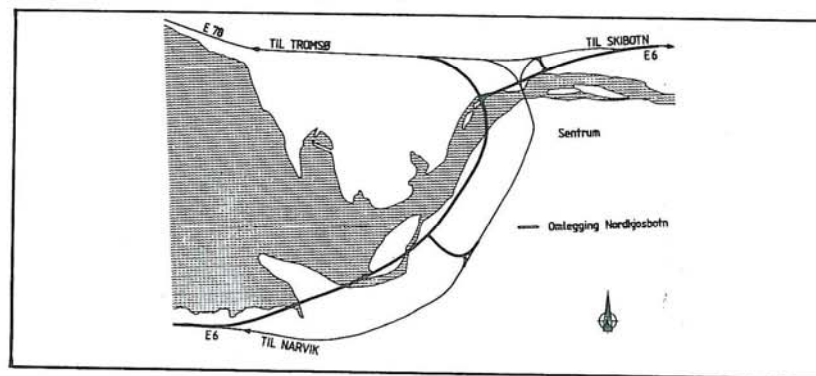
Brua blir ei betongbjelkebru i to spenn med total lengde 46 m.

Det blir også bygd ny vektstasjon/rasteplass ca 500 m frå sentrum mot Storsteinnes. Arealet er ca 3 000 m².

Det er bevilga 3,0 mill til dette prosjektet i 1983. Grunnervøvet er i gang, og anleggsstart kan ventast i august/september i år.

Den nye brua vil bli ein viktig vinterarbeidsplass for egen drift.

Om framdrifta går godt, kan det bli sett trafikk på nyvegen hausten -84. Men restarbeid vil også pågå i 1985. Mellom anna skal det leggjast omkring 1 000 m kantstein for trafik-køyaner i kryssa.



MC-treff hos biltilsynet

En ettermiddag rundt St. Hans-tiden var det et yrende liv ved biltilsynsstasjonen på Håpet. Kjøreskolene, biltilsynet og MC-forhandlerne ga et ekstra bidrag for å fremme trafikksikkerhet.

Her var gratis råd og sakkyndig veiledning å få hos fagfolk for motorsykkelentusiaster.

I anledning Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 ville kjøreskolene og MC-forhandlerne i Tromsø, samt biltilsynet gjøre en ekstra innsats for sikkerheten i trafikken. De stilte sine kunnskaper til rådighet og inviterte til Mc-treff.

Her var det anledning å teste sine teoretiske kunnskaper, tekniske ferdigheter og ikke minst motorsykelens tekniske tilstand, utstedelse av tapt vognkort om nødvendig og

informasjon generelt for den som ville.

En konkurranse om beste kjøreferdighet for moped, lett og tung sykkel var det også mulig å være med på. Og ikke å forglemme, gratis vafler til kaffe og brus. 14 liter vaffelrøre gikk med.

Et lite ps i invitasjonen lød: "Ingen mangellapp, ingen av-

Stor interesse.



skilting" og det ble nok av enkelte lest med store bokstaver og en viss skepsis.

— Men hensikten med opplegget var ikke å foreta avskiltinger, sier avdelingsingeniør Tore Sæternes — av erfaring vet vi at det blant denne gruppen kjøretøy finnes spesielt mange feil og mangler og ulykkesprosenten er høy. Større forståelse av nødvendigheten med god teknisk tilstand på kjøretøyene var en av grunnene for at vi valgte denne gruppen. Skikkelig opplæring med teoretisk kurs ble ikke krevd før i 1979.

Vi la opp dette treffet slik at hver enkelt først kontrollerte sin sykkel selv etter et spesielt skjema. Så foretok vi etterkontrollen.

Aud Skurdal Lorentsen til v. og Ann Gøril Johansen sørger for vafler.

I alt ble 35 sykler av forskjellige typer kontrollert. Det viste seg at ca 70 % av lettere sykler hadde mangler, hovedsaklig med bremseser og forstilling, i den tyngre klassen ca 40 %.

Kjøreferdigheten var måtelig bra, men det viser seg at vedlikehold av kjøretøyene avhenger av kunnskapsnivået. En styrking her vil nok hjelpe.

Jeg synes at kontrollen gir et bevis på at det burde stilles krav til oppkjøring for kjøring av moped, sier Sæternes tilslutt.

Høvelhavariene

— feil bruk av sperren?

Bakstellshavari på flere av veghøvlene har skaffet oss endel problemer. Som en konsekvens av dette er det de som stiller spørsmål om vi ikke bør fremskynde overhalingene i forhold til de vedlikeholdsrutiner som nyttes i dag. Men spørsmålet er også — bruker vi differensialsperren riktig?

Hans Takøy ved Finnsnes vegstasjon sier:

— I dag står 2 av høvlene her med de konsekvenser for vegarbeidsdriften dette får. Og nylig har det samme skjedd med 3 andre høvler andre steder i fylket. Mangel på deler hos leverandør her i landet, tyder på at det ikke bare er i vårt fylke og for den saks skyld ikke bare i vår etat, at slike havarier forekommer.

Denne gang har leverandøren måttet skrape sammen deler fra flere land i Europa til den ene høvelen og til den andre har det vært nødvendig å gå til produsent i USA. Dette tar tid, 1½ uke for den ene høvelens vedkommende, den andre har stått omlag 1 måned.

Kjører man med sperren innkoplet og hører et klikk, da er det nyss før havari og et slikt havari betyr en utgift på omlag 30 000 kroner. Havariene skjer gjerne etter 7-8000 driftstimer, vi burde kanskje heretter sørge for å ta overhalingen i tide, slik at langvarig driftsstans unngås.

— Er de problemene vi har hatt med disse høvlene så ensartet at det peker i retning av en konstruksjonssvakhet?

— Mye tyder på det og fabrikken har for såvidt tatt konsekvensene av dette. På de nye høvlene er konstruksjonen forbedret.

Men vi skal heller ikke se bort fra at differensialsperren ikke blir brukt riktig. Leverandøren har nylig sendt ut en orientering som vi ber høvelførerne være oppmerksom på, sier Takøy tilslutt.

Og vi gjengir leverandørens direktiver for bruken av sperren:

Høvling

Ved høvling skal sperren være INNKOPLET (gul kontrollampe slukket).

Sperren skal bare koples ut i skarpe svinger og/eller hvis det er nødvendig for å få maskinen til å styre bedre. Hvis en arbeider med sperren til stadighet utkoplet, vil det gi unormalt stor slitasje på delene i sperren. Dette betyr at gamle maskiner med pedal for inn- og ut-

kopling av sperren skal ha pedal i øvre stilling under høvling (gul kontrollampe slukket). På nyere maskiner med elektrisk inn- og utkopling av sperren, skal bryteren stå i den posisjon hvor kontrollampen er slukket.

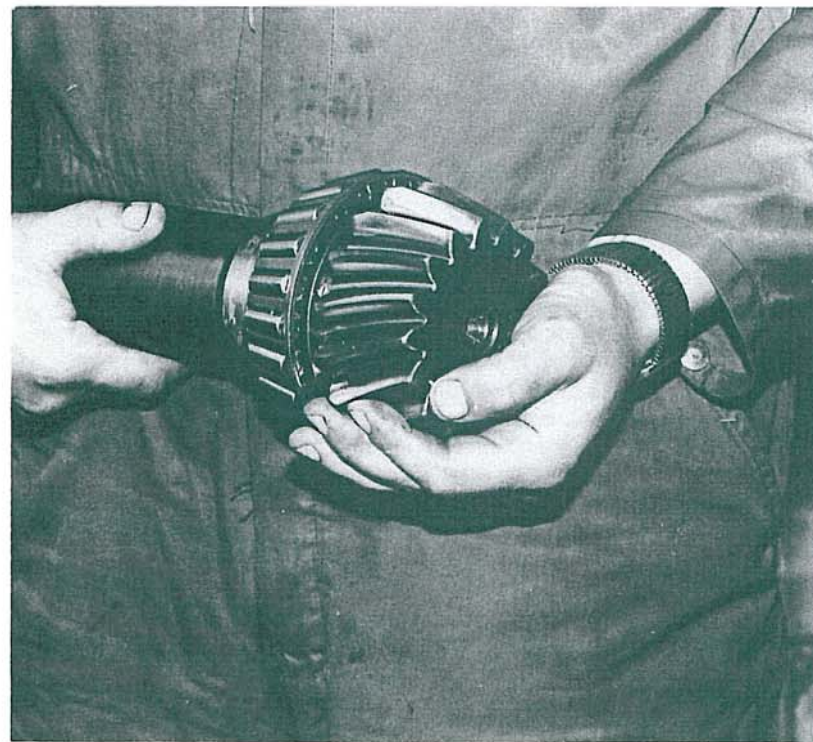
Transportkjøring

Ved TRANSPORTKJØRING skal sperren være UTKOPLET. På eldre maskiner med pedal skjer dette

automatisk når gearspaken står i 4., 5. og 6. gear. Hvis sperren ønskes koplet ut i de lavere gear, må dette gjøres ved å sette pedalen i nedre posisjon (gul kontrollampe på).

På nyere maskiner med elektrisk bryter for sperren, må en uansett gear, sette bryteren i den posisjon som tenner den gule kontrollampen for å kople ut sperren.

Slik så det ut.



Hvor ble det av "Bjørnstadplanen"?

Den forsvant ikke — med unntak av vegutløsningen for Sifjordområdet og en annen trase for veg til Husøy har myndighetene fulgt "Bjørnstadplanen" i utbyggingen av vegnettet på Senja. Dog kunne Bjørnstads nøkterne holdning til vegstandard/linje lempes på — det sørget økonomi og teknikk for.

Det var Troms fylkesting som i 1960 ba vegsjefen om å utarbeide en samlet vegplan for alle større stedene på Ytre Senja. Og vegsjefen gav oppdraget til *Erik Bjørnstad*, daværende avdelingsingeniør, senere vegsjef i Nordland.

Nøktern plan

Bjørnstad tok utgangspunkt i at det hadde liten hensikt å legge fram en så kostbar plan at det i beste fall ville ta en menneskealder for å fullføre den. Man skal også huske på at dette var før den nye Vegloven kom og en stor del av utgiftene ville derfor falt på kommunene. Et annet vilkår som Bjørnstad satte til planen, var at den måtte utformes slik at den kunne gi resultater for befolkningen etter hvert, m.a.o. en etappevis utbygging som ville bedre kommunikasjonsforholdene.

Tunneler var det neppe mulig å unngå og tunnelbygging den gang var omlag 10 ganger mer kostbart enn veg i dagen. Derfor var det for Bjørnstad viktig å finne linjer uten for mange tunneler.



Erik Bjørnstad.

Usikre rasregistreringer

I planen sier Bjørnstad at den vanskeligste delen av oppgaven var å skaffe pålitelige opplysninger om steinsprang, steinras og snøras. De opplysninger som ble samlet, var tildels motstridende og for en del antakelig farget av vedkommendes personlige interesse for valg av veglinje.

Kommunevis prioritering

Ettersom det på daværende tidspunkt ikke fantes midler til denne

vegplanen, fant Bjørnstad liten hensikt i å foreslå prioritering av vegutbyggingen for en samlet plan. Han kom til å lage en plan for hver av de 3 kommunene Torsken, Berg og Hillesøy som den gang var egen kommune.

Det meste gjennomført

Ser vi på forslaget Bjørnstad la fram, er vegutbyggingen på Ytre Senja for det meste utført slik han skisserte. Avvikene er i første rekke vegutløsningen for Sifjordområdet som var tenkt gjennomført med ferje Torsken — Kongsnes og veg derfra til Grunnfarnesbotn. Sammenbindingen mellom Grunnfarnesbotn og Meby søkte han løst med veg langs sjøen og altså ikke med tunnel slik vi har fått. Videre la han seg på en veglinje langs sjøen fra Ørnfjordbotn til Husøy. Ellers stemmer planen godt med det som er gjennomført og det som skal gjennomføres (fast forbindelse med Skaland).

Vi har spurt *Erik Bjørnstad* hvordan han idag bedømmer den planen han la fram i 1960:

Måtte kunne realiseres

— Man skal huske, det var en meget viktig forutsetning at prosjektene ikke ble så kostbare at de ikke lot seg realisere med forventede bevilgninger, det skulle ikke bare bli en skrivebordsplan. Tunnelløsninger f.eks. var jo fristende å foreslå i dette vanskelige og ville ter-

renget, men meterprisen på tunnel var den gang skyhøy i forhold til veg i dagen. Slike løsninger ville kvele planen allerede i fødselen. Tunnel måtte derfor forekomme bare i ytterste nødsfall.

Derimot var rasfare og trafikksikkerhet ingen vesentlige hindringer, slikt var mindre påaktet på den tid, det er først i de siste 10-20 år at disse problemer har fått dimensjoner.

Redusere sjøreisene

Bjørnstad fortsetter:

— Et viktig foreløpig mål var for folk i tettstedene ytterst ute i fjordene, å slippe skvalpingen rundt hele værharde Senja når de skulle ut og reise. F.eks. en kort båturl i smulere farvann inn til fjordbotn, for der å komme over på veg, slik det ble skissert for Mefjorden og Ørnfjorden. Og dette ble da også gjennomført som en første løsning.

Skalandsforbindelse, men ikke Kaperdalsveg

— At Skaland måtte nøye seg med ferjeforbindelse, var ikke så rart. Vegløsningen var dyr, jeg foreslo den prioritert sist for Berg kommunes vedkommende og den er da hittil heller ikke bygget. Men såvidt jeg forstår kommer den, og det er jo i tråd med planen.

Kaperdalsvegen var et prosjekt som hadde eksistert på prioritetslisten allerede et par mannsaldrer på

den tid, men hadde forlenget tapt i konkurransen med vegen gjennom Svelvdalen av årsaker som jeg kjenner lite til. Prosjektet var altfor kostbart til å få med på planen. Jeg foreslo i stedet at tettstedene syd for Gryllefjord og Torsken skulle gis en foreløpig forbindelse nordover langs kysten. Denne løsningen ble avslått av oppsitterne, enten det nå var prestisjemessige

grunner eller de gikk ut fra at godtok de først en nødløsning så fikk de aldri noen Kaperdalsveg.

Nye tider

— Det er nå gått 23 år siden planen ble laget. Tekniske nyvinninger, økonomisk oppgang, ny veg-

Vanskelig og vilt terreng — Fjordgår i bakgrunnen, sett fra Husøy.



lov med endret fordeling av utgiftene, har bidratt til en relativt rask vegutbygging på Ytre Senja. I tillegg har kravet til standard økt og vi har fått skjerpede fordringer til trafiksikkerhet. Alt dette gjorde det nødvendig med endringer av planen, men jeg synes likevel at mitt oppdrag — å lage en vegplan for Ytre Senja og forslaget om hvordan denne skulle gjennomføres — det lyktes, sier Bjørnstad tilslutt.

Hans vegplan omfattet bygging av 98,2 km veg til en total kostnad av 31 mill kr. — svært mange penger den gang. Pr idag har vi brukt 172 mill kr (løpende) til de samme prosjektene med de endringer i planløsninger som er foretatt. I tillegg kommer kostnadene med en vegforbindelse til Skaland.

Dramatiske omgivelser — vegen til Husøy.



Sparte brøytepenger gir bedre fylkesveger

En av de fylkesvegruter som har nytt godt av en rimelig brøyteseong, er fv 211 i Dyrøy. Å kunne grøfte og skifte stikkrenner på en ca 5 km lang strekning her, er god gevinst i trange fylkesvegtider.

Av Svein Liland Paulsen

Utgiftene til brøyting siste vinter var gunstige sett med vegvesenets øyne. Dette gjelder bl.a. i vedlikeholdsområde 3, særlig på fylkesvegsgsiden.

Den gunstige vinteren har medført at vi kan tillate oss større aktivitet på vegnettet sommerstid.

Fylkesvegnettet i område 3 er ikke av høy standard, særlig i enkel-

Hans Iversen til v. og Roar Nergård sørger for utbedringen i Dyrøy.



te områder. Nedgangen i fylkesvegmidler de senere år fører til en nå lavere standard på veger som fra før er dårlige. En av de svakeste fylkesvegruter er fv 211 i Dyrøy kommune, da vet alle hvor det gjelder, nemlig strekningen Lavik — Espenes — Finland. På denne strekningen har det spesielt i teleløsningen de siste år nesten ikke vært fremkommelig. For det dårligste parti har det i år vært "teleløsning" helt fram til utgangen av juni måned.

Men nå skal det bli bedre, forhåpentligvis.

Takket være sparte brøytemidler kan vi nå tillate en ekstra innsats på nevnte strekning. Etter at driftsplanen ble revidert i vår kunne nevnte område tilgodesees med

ca 450 000 kroner til oppstart med utbedring av vegen i vedlikeholdsregi.

Vegen mangler veggrofter, ordentlige stikkrenner og bæreevne (grus). Det er foretatt en behovsregistrering for ca 5,2 km av det dårligste parti mellom Lavik og Espenes.

I henhold til den foretatte registrering vil kostnadene til grøfting og stikkrenneskifting for de nevnte 5,2 km beløpe seg til nærmere 495 000 kroner. Dette betyr at vi ikke når over den ønskede strekning med grøfter og stikkrenner, og noe

Det er ikke bare i Dyrøy man får utført forbedringer for sparte brøytepenges — her er det Asle Solås som gir fylkesvegen i Mandalen, Kåtfjord en "ansiktsløfting."



grusing kommer ikke på tale uten at det kan framskaffes mere penger, men det er det lite av på fylkesvegsiden.

Arbeidet med grøftingen startet opp 27. juni d.å. og vil pågå fram til ferien. Etter ferien vil arbeide vare så lenge det er midler til disposisjon.

Dyrøy kommune har sagt seg

villig til å påta seg eventuelt grunnspørsmål, gjerdeerstatninger og eventuelle andre erstatningskrav som måtte oppstå fra oppsittere langs utbedringsparsellen. Trafikken på fv 211 har øket etter at Bjørgatunnelen ble ferdig, særlig med tyngre trafikk, og dette er hard belastning for et svakt vegnett.

Syntetisk olje

— både billig og dyrt

Lettere start i streng kulde — færre oljeskift — men kostbart på motorer med oljeforbruk, er de erfaringer vi hittil har med syntetisk olje.

— Vi har nå brukt syntetisk olje på brøytebilene i dette området siden siste vintersesong startet, sier oppsynsmann *Ola Kristiansen* ved vegsentralen.

— Det har ikke forekommet startvansker i vinter, selv når graderstokken har vist mange minusgrader. Mens vi tidligere skiftet olje hver 5 000 km, for enkelte biler hver 2 500 km, kan vi nå klare oss med 1 oljeskift pr år, dvs. etter 30—40 000 km. Dette er etter pro-

ducentens anbefalinger, men fra Finnland hører vi om biler som har gått 140 000 km uten oljeskift.

Men bruk av syntetisk olje krever motorer som ikke forbruker smøreolje. I såfall kan det bli dyrt — prisen i dag ligger vel på over 40 kr literen, og vi har jo hatt biler vi har måttet gå tilbake til vanlig olje.

Vi bruker syntetisk olje også på høvler.

Maskinføreropplæringa under lupen

Maskinføreropplæringa bør komme inn i fastere former ved at det gjennomføres jevnlig etteropplæring for førere av masseforflyttingsmaskiner. Det bør utarbeides årlige opplæringsplaner for fylkets maskinføreropplæring. Det bør videre utpekes en del erfarne maskinførere til å bistå maskininstruktøren i den praktiske opplæringa. Dette er noen av konklusjonene i innstillinga fra "Prosjektgruppa — Maskinføreropplæring" som ble lagt fram i mai i år.

Av Trond Larsen

"Prosjektgruppa — Maskinføreropplæring" har levert sin innstilling. Hensikten med prosjektarbeidet, som er et ledd i POU-virksomheten, har vært å få en vurdering av maskinføreropplæringa slik denne fungerer i dag, samt å skissere virkemidler for en mer systematisk opplæring.

Opplæringsformer

Maskinføreropplæringa foregår i dag på 3 forskjellige måter; "Mann-til-mann"-opplæring, internatkurser og kurs ved maskinoverlevering.

Prosjektgruppas konklusjon m.h.t. opplæringsformer er at det bare er "mann-til-mann"-opplæring som kan få godkjent karakter. Internatkursene gir et godt utbytte teoretisk, men ofte får ikke elevene tilstrekkelig mulighet til å praktisere sine kunnskaper et-



Fra møte i prosjektgruppa — til v. Kjell Stenvold og Bjarne Broderstad. (Foto: Trond Larsen).

ter kurset. Grappa påpeker i denne sammenheng at oppsynet har et spesielt ansvar for at eleven får praktisere på maskin.

Overleveringskursene blir betegnet som lite vellykkete p.g.a. at leverandørens instruktører ikke har tilstrekkelig maskinkompetanse.

Maskinførerkompetanse — "Strakstiltak"

Prosjektgruppa har foretatt en analyse av den geografiske (områdevis) spredningen av maskinførerkompetansen i fylket slik den er i dag og slik den forventes å være om 5 år, forutsatt at det ikke foretas noen komplettering av kompetansen.

Ut fra denne analysen mener

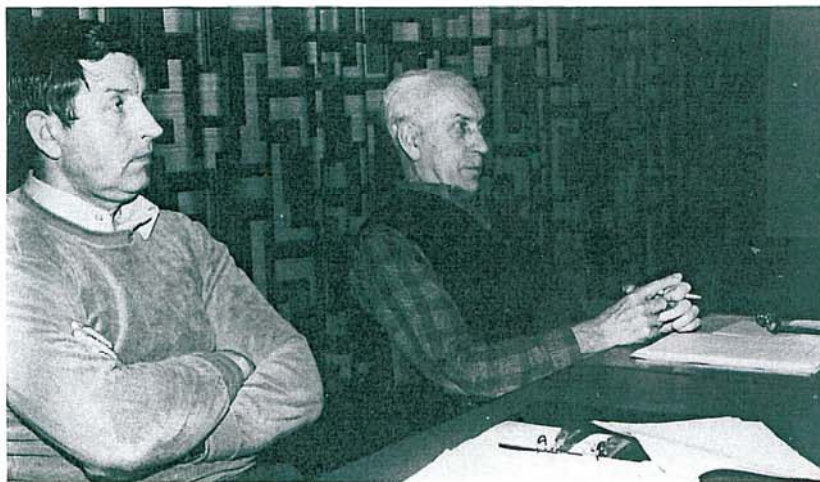
prosjektgruppa at det våren 1984 avvikles to internatkurs på høvel, 1 internatkurs på snøfres og 1 på gravemaskin. Det resterende registrerte opplæringsbehovet forutsettes dekket gjennom "mann-til-mann"-opplæring.

Gjennom de foreslåtte "strakstiltakene" mener prosjektgruppa å ha dekket vegvesenets behov for maskinførere de nærmeste 4-5 årene.

Videre opplæring

Prosjektgruppa mener at hovedutfordringen i maskinføreropplæringa ligger i å vedlikeholde kompetansen.

Formannen i prosjektgruppa — Harald Grønvoll. (Foto: Trond Larsen).



tansen hos det mannskapet vi har i dag, samt å utvikle rutiner som ivaretar den nødvendige kompetanseutvikling. Det foreslås derfor at det gjennomføres jevnlig etteropplæring (hvert 3.-4. år) for å opprettholde maskinførernes teoretiske og praktiske kunnskaper. Innholdet i disse kursene bør konsentreres om:

- oppbygging og vedlikehold av de enkelte maskintyper
- rapportering
- sikkerhetsrutiner/arbeidsmiljø
- spesielle forhold maskiner kommer bort i under arbeid
- kjøreteknikk
- teori om vegbygging og vegvedlikehold

Opplæringen forutsettes gjennomført som internatkurs med veg-/brøytestasjoner som utgangspunkt.

Maskininstruktøren har ansvaret for oppfølging under praktisk kjøring. Det foreslås imidlertid at det oppnevnes hjelpeinstruktører blant erfarne maskinførere som kan bistå instruktøren i denne delen av opplæringa.

Det anbefales videre at maskinavdelinga utarbeider årlige opplæringsplaner for maskinføreropplæringa.

Dekkelegging fordrer mange maskintyper — fra rv 83 i Harstad. (Foto: Jan Jørgensen).



Yrkesbevis

Fra 1. januar 1984 kreves det — med hjemmel i Forskrifter til Arbeidsmiljøloven — yrkesbevis for å kjøre masseforflyttingsmaskiner (veghøvel, dozer, hjullaster, grave-maskin, dumper og traktorgraver).

Førere med praksis 3 år og 9 mndr. eller mer (hvorav minst 1 500 maskintimer) før 1.1.-83 får utstedt yrkesbevis etter å ha gjennomgått et 8-timers obligatorisk kurs.

Av de data prosjektgruppa har samlet, viser det seg at tilsammen 76 førere har yrkesbevis for en eller flere maskiner. Den områdevisse fordelingen er imidlertid meget skjev slik at det må foretas ny registrering av praksis. Arbeidet ventes avsluttet sommeren -83 slik at 8-timers kursene kan kjøres til høs-

ten. Med bakgrunn i at Arbeidstilsynet nå krever yrkesbevis på masseforflyttingsmaskiner, mener prosjektgruppa at de tjenestemenn som tilfredsstiller praksiskravene bør pålegges den registrering og opplæring som er nødvendig for å få utstedt yrkesbevis.

Gjennomføring av prosjektgruppas forslag

Prosjektgruppas innstilling har vært til behandling i Avdelingsleder-møtet og i "Fellesmøtet" mellom Vegadministrasjonen og tjenestemannsorganisasjonene. Prosjektgruppas forslag fikk her tilslutning. Driftssjefen er tillagt hovedansvaret for gjennomføring av tiltakene.

Valgplakater langs offentlig veg

Med valgår følger ikke så rent lite reklamemateriell. For endel år tilbake tillot man bruk av valgplakater o.l. langs offentlig veg uten innhenting av samtykke. Denne alminnelige dispensasjon fra Veglovens §4 33 ble opphevet i forbindelse med stortingsvalget 1973. Og det generelle inntrykket er at den restriktive holdningen i 1973 var til fordel for vegtrafikken og sikkerheten. Man har heller ikke kunnet registrere negative følger for de politiske partier.

Vegdirektoratet har nå på nytt bedt vegsjefene om ikke å gi tillatelse til oppsetting av valgplakater o.l. innenfor 30-meters grensen, eller over kjørebane slik Veglovens § 33 foreskriver.

Videre oppfordres vegsjefene til omgående å fjerne plakater som måtte bli oppsatt ulovlig.

Og dette har vi allerede orientert vegmestrene om.

Bailey — nå også som forskaling

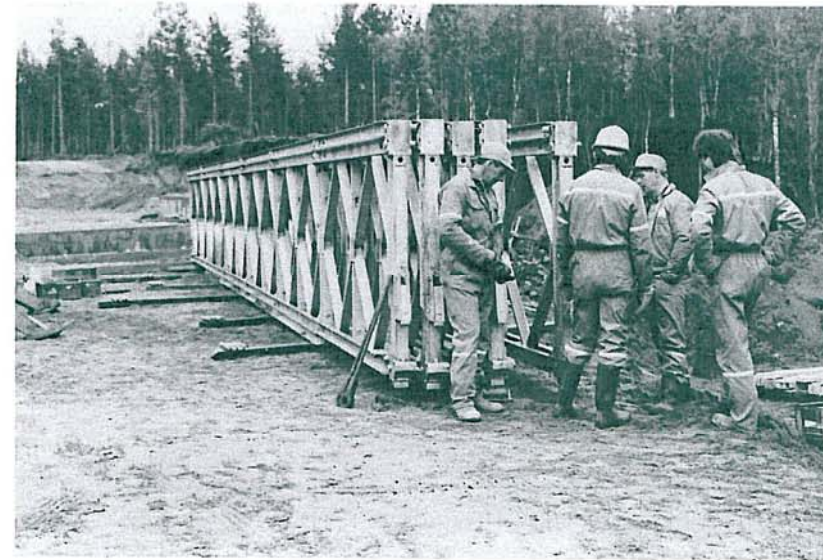
Bailey har vi i mange år nå forbundet med materiell som vi raskt kunne skaffe oss en provisorisk bru med. I fjor dukket det opp en flåte som vi gjorde oss nytte av som kai — i år som ferje over rasstedet i Burfjord og nå tar vi i bruk Bailey som forskalingsmateriell ved brubygging.

I sannhet et fleksibelt system. Det er Mortenelv bru i rv 855 nær Karlstad i Målselv som er prøveklut for utnyttelse av Bailey-materiellet som forskaling.

Spennvidden var for stor til å kunne bruke tradisjonelt utstyr. Alternativet har vært en helt annen

konstruksjon, ferdigstøpte betongelementer. Oppgaven med bruk av Bailey-materiellet er interessant i økonomisk sammenheng også. Vi har lagt vekt på en detaljert

*Før Bailey-materiellet trekkes på plass.
(Foto: Bjørn Eriksen).*



kostnadmessig oppfølging av dette prosjektet. Dette vil gi oss verdifull erfaring for hvor langt det vil lønne seg å støype betongen sjøl.

Det ble forøvrig et langt støypeprosjekt — strakk seg faktisk over 3 skift — da brudekket skulle gjøres ferdig. Brudekket er 75 cm tykt og det gikk med 130 kbm betong.

En anseelig vekt — 80 tonn hvilte på hver av Bailey-bjelkene. Vi regner med en kostnad på kr 2,5 mill for bru og 500 m nye tilførselsveger.

Det hører med til historien om Mortenelv bru at mannskapet som utfyllingsarbeide støpte et par be-

Støyping forberedes.



tongelementer til bru i fylkesveg i Ullsfjord siden vi hadde betongrigg for hånden. Dette arbeidet ble utført for vedlikeholdet og bør kunne betegnes som et samarbeidsprosjekt.

Tor Elverum klargjør betongriggen.

Rettelse

Forlengelse av E 6

I forrige nummer av Vegstikka skrev vi på side 33 at riksveg 6 som nå skal få Europavegstatus fra Nordkjosbotn og videre nordover, skulle få nytt endepunkt — Vardø.

Dette er *ikke* riktig — endepunktet for E 6 skal være som for rv 6, nemlig *Kirkenes*.

Men altså E 6 skal det i allefall bli — fra 15. august 1983.

Drivstofforbruket ned?

Vi bør kunne redusere drivstofforbruket i lastebilparken med 8 - 10 prosent gjennom opplæring i fornuftigere kjøring.

Dette er en konklusjon etter et kurs Vegdirektoratet i samarbeid med Norsk Scania-Vabis A/S og Volvo Norge A/S nylig har avholdt for maskinkjørerinstruktører og lastebilførere. Nå er det stadig førerlønningen som er den dominerende utgiften i lastebilregnskapet, 40 - 45 % av de totale driftskostnadene. Der-

for er det først og fremst en effektiv utnyttelse av lastebilparken som kan bedre lønnsomheten, men også drivstoffsparing kan så absolutt være et viktig bidrag i så henseende.

Ola Kristiansen med en av lastebilene hvor det burde være mulig å spare solar.



De stadig økende drivstoffprisene har også utfordret produsentene av lastebiler og vi har etterhvert fått mer effektive motorer og kraftoverføringer. I tillegg er brukerne blitt mer bevisst sitt valg av bilmaterieil.

Men det hjelper lite om materialet i utgangspunktet er det beste, hvis man mangler kunnskaper om behandling av bilene på en økonomisk måte. Og det var altså bakgrunnen for kurset.

På dette instruktørkursen stilte både firmaene, vegvesenet og vägverket i Sverige med instruktører og biler. Prøvebilene var utstyrt med drivstoffmålerutstyr og kurset var lagt opp etter mønster av et lignende arrangement i Sverige.

Alle deltakerne fikk prøve seg bak rattet — først uten noen form for opplæring og deretter gjennomgått instruksjon. Forskjellen var i enkelte tilfeller betydelig — gjennomsnittlig gikk drivstofforbruket ned med 8 - 10 %.

Fra Troms deltok oppsynsmann *Ola Kristiansen* fra vegsentralen og Kristiansen, hva fikk du ut av kurset?

— At det er mange måter å kjøre bil på, det vet vel de fleste, men jeg og de færreste med meg var nok ikke helt klar over hvordan lastebiler bør behandles for mest mulig lønnsom drift. Tross at jeg i første kjørerunde nok skjærpet meg noe i forhold til min vanlige kjørestil, gikk drivstofforbruket ned med

10 % etter gjennomgått instruksjon. Enkelte deltakere var oppe i hele 15 % besparelse.

— Hvor ligger hemmeligheten utenom gasspedalen?

— Foruten riktig bruk av gasspedalen, er det viktig å bruke "terrenget", f.eks. utnytte siste del av motbakkene såvel som nedoverbakkene. Videre må man passe inn flyten i trafikken, det koster f.eks. like mye energi å bremse opp som å starte. Og målingene viste at det gikk med 7 liter drivstoff til å sette et vogntog på 32 tonn i bevegelse etter full stopp.

— Hvordan skal vi videreføre denne lærdommen?

— Vi venter nå på kurspakke fra Vegdirektoratet, den burde være her snart, og i tillegg må vi ha måleinstrumenter minst for 1 bil, helst for 2. Regner med å kunne undervise 2 sjåfører pr dag pr bil. Og med 2 biler er vi nødt til å lære opp en som kan assistere ved vårt kurs. Det skal legges opp en kjørerute på 30 - 40 km i variert terreng og trafikk, og kursdeltakerne skal som sagt kjøre denne løypen 2 ganger, med teoretisk instruksjon mellom de 2 rundene, sier Kristiansen tilslutt.

Vi regner med at lastebilene våre bruker nærmere en halv million liter solar til ca 1 mill kroner i 1983. En reduksjon av forbruket på 10 prosent, betyr ikke så rent lite —

La oss ta det som en utfordring!

Ta huset med når du flytter

Vegvesenet kan innvilge mange slags dispensasjoner. Men det er vel første gang man har gitt tillatelse til transport av ferdigbygget hus — fra grunnmur til grunnmur — en høyst uvanlig dispensasjon.

Av Svein Liland Paulsen

Dette skjedde nemlig i Brøstadbotn for kort tid siden. Postmannen på stedet hadde bygd seg nytt hus for 9 år siden, men ønsket seg en ny tomt. Et byggefirma satte mannen på ideen om å flytte huset helt, istedet for å bygge nytt. Postmannen hadde i lengere tid arbeidet med forberedelsene for å få dette til.

Firmaet Asbjørn Olsen, Bil- og Kranservice, Narvik, påtok seg flyttingen. Firmaet har tidligere utført liknende transporter, men ikke med så stort hus.

Til flyttingen ble benyttet to kraner for å løfte huset, på henholdsvis 40 og 18 tonn, samt slepevogn med 6-akslet henger. Da postmannen hadde ordnet det meste med

*Fylkesvegen kunne vært bredere.
(Foto: Svein Liland Paulsen).*



flyttingen gjensto dispensasjonen fra vegsjefen.

Huset var bygget ved fv 211 like sør for Stibergan i Brøstadbotn, og skulle flyttes videre sørover i ca 1,5 km retning Kastneshamn. Fylkesvegnettet i Dyrøy kommune er ikke av høy standard så vegvesenet var noe betenkt over å innvilge dispensasjon for en så uvanlig transport. Huset målte 7 x 14 m og ble taksert til å veie mellom 15 og 20 tonn.

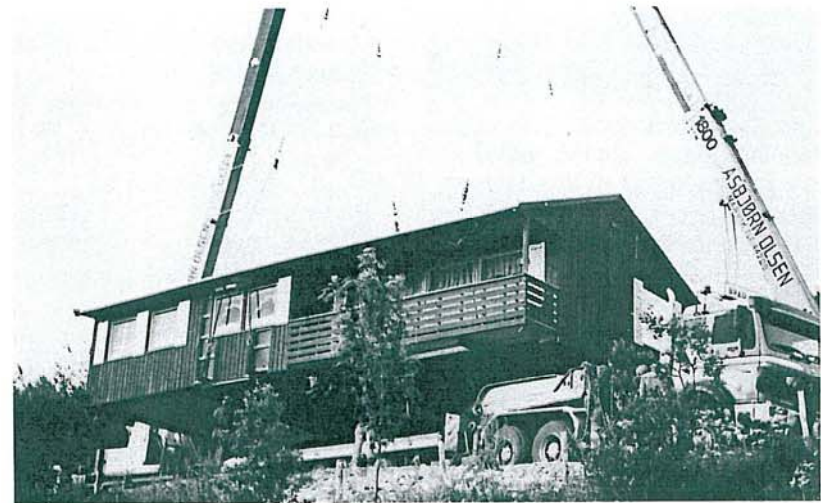
Det største problemet var selvfølgelig bredden på 7 m når fylkesvegen bare har bredde på 4-5 m.

Dispensasjonen ble omsider innvilget. Transporten ble utført natten mellom 5.-6. juli d.å. Hele flyttingen med tilrigging og det hele tok tilsammen 12 timer.

Selve transporten langs fylkesvegen begynte kl 0115 og huset var framme ved den nye grunnmur kl 0230, 1 time og 15 minutter. Det største problemet under slepet var å komme fra den gamle tomten og ned på fylkesvegen, særlig når avkjørselen har stor stigning. Overhengnet tok nedi når selve slepevognen kjørte inn på fylkesvegen så det gikk hardt utover husets endevegg.

Langs fylkesvegen gikk transporten fint, det måtte hugges litt skog, men det trengtes, så aldri så galt det ikke er godt for noe. Mange nysgjerrige hadde møtt fram for å bivåne begivenheten, deriblandt vegmesteren i område 3, som skul-

*Så er det nesten på plass.
(Foto: Svein Liland Paulsen).*



le fungere som "STIKKAS" ut-sendte medarbeider sammen med andre journalister. Nesten hele natta gikk med, men vi skal ikke sove bort sumarnatta, heter det.

Huset er i allefall kommet på ny

grunnmur i nye omgivelser, og fyl-kesvegen har øyensynlig ikke tatt skade, så postmannen er sålangt fornøyd. Om huset i seg selv har tatt skade eller er svekket i sine sammenføyninger vites ikke.

Nye krav til tilsetning i oppsynet

Kravet til utdanning ved tilsetning i stillinger som vegmestre, oppsynsmann og oppsynsmannsassistert (vegoppsynet) har hittil vært elementærteknisk skole eller tilsvarende kvalifikasjoner. Spørsmålet om å heve kravet til utdanning til teknisk fagskole har vært tatt opp i flere sammenhenger i de senere år. På bakgrunn av dette og etter et møte med Norsk Forbund for Arbeidsledere og Tekniske Funksjonærer, ble det nedsatt et eget utvalg for å vurdere krav til utdanning, samt utdanningsmåter m.v. for vegoppsynet. Utredningen har vært sendt vegkontorene for eventuelle kommentarer og utredningen har også vært behandlet i fagsjefmøtet i Vegdirektoratet.

Etter dette ble det den 24. mai 1983 holdt et møte i det sentrale tilsetningsråd for å godkjenne kvalifikasjonskrav for tilsetning i stillinger som vegmestre og oppsynsmannsassistert, jfr. tilsetningsreglementet for Statens veg-

vesen, § 2. pkt. 2. og Hovedavta-lens okt. 4.1.3. Fra protokollen re-fereres:

"Det sentrale tilsetningsråd godkjente at kvalifikasjonskravet for vegmestre, oppsynsmann og oppsynsmannsassistert settes til følgende:

"Det kreves eksamen fra teknisk fagskole eller kvalifikasjoner for øvrig som er nødvendig for å dekke stillingen. Den som tilsettes må ha evner i praktisk arbeidsledelse og kunne samarbeide. Kravet til nødvendig eller ønsket praksis formuleres ut fra arbeidsområdet."

Partene var videre enige i at disse krav er bindende for tilsetningsrådene ved tilsetning av stillinger i vegoppsynet.

Det sentrale tilsetningsråd godkjente for øvrig at elementærteknisk skole sammen med tilleggs-året for oppsynsmenn kan vurderes som tilsvarende teknisk fagskole internt i vegvesenet.

Med rev bak haugen

Her har vi nærmest måttet listet oss rundt på tærne for ikke å forstyrre rev-ene i avlingstiden, Dette har forsinket oss noe i arbeidet med å klargjøre tunnelinnslaget i Mølnåsen.

Det er avdelingsingeniør *Knut Grimstad* ved anlegget Blomjoten — Kilamyra i Harstad som forteller dette.

— Vi måtte unngå støyende anleggsdrift som fjellboring f.eks. Dette kan nemlig forstyrre i reve-farmen her i nærheten nå i avlingstiden og påføre oss erstatningsansvar. Men fra midten av juli slår vi til og med drift her også i fellesferietiden, skal vi være klar til tunnelstart i oktober. Og da rykker nye mannskaper inn, hovedsaklig personell som inntil for kort ti siden arbeidet i Pollfjelltunnelen. Torbjørn Jørgensen blir anleggsleder for tunneldriften. Gjennomslaget på denne 400 m lange tunnelen regner vi vil skje etter ca 6 måneder.

Grimstad forteller ellers om en god del fjellsperringer også utenom tunnelen. Massene vil bl.a. bli brukt på en myr i linjen, mens endel blir kjørt til fjæra i Breivika og kommer til nytte der når neste par-sell påbegynnes.

— Selvom det ikke er bebyggelse langs anleggsparsellen, har vi hatt en god del ekstra utgifter. Bl.a. må 3 mindre vannanlegg flyttes eller skaffes ny tilknytting. Li-



Johan Johansen til v. og Knut Grimstad i "reveprat".

keså krysser vegen en lysløype tilhørende idrettslaget "Kilkameratene". Den skal de selv flytte mot et tilskott fra oss, og vi må bygge en ekstra overgang for denne lysløypen. Likevel er det et greit anlegg, vi har ingen trafikk å ta hensyn til her.

Foruten tunneldrift vil det i vinter også bli arbeidet i søndre del av anlegget bl.a. med to underganger for utmarkseiendommer.

”Innleid vedlikeholdsarbeider” på Grøtavær

En uvanlig, men effektiv og praktisk ordning har vi etablert for å ivareta den 6 km lange grusvegen vi har på Grøtavær på Grytøya.

Vegen gir ikke rom for å tilsette en person i hel stilling — samtidig som det er helt nødvendig å ha en person fra stedet for tilsyn og vedlikehold. Derfor — vi leier en mann etter behov.

Grøtavær kan kanskje ikke beskrives som en utpost, men med en ferjeforbindelse på vel en time fra Hinnøya, gjør at stedet blir tungvint å betjene fra andre kanter.

Men nå har vi som sagt funnet fram til en brukbar løsning. Vi har Arne Hansen fra Grøtavær som vår faste kontaktperson her ute. Han er for såvidt ikke ny i etaten. I 12 år har han vært ”fast” innleid, vedlikeholdsarbeider og brøyter. Brøyting har han forresten gjort i 20 år. Han har en traktor som egner seg til dette. Plog og utstyr holder vegvesenet.

På Grøtavær drives både jordbruk og fiske og forsvaret har et fort her, Grøtavær Fort.

Bratte fjellskråninger gjør at vegen stadig er utsatt for snøskred. Men som oppsynsmannsassistent Ole Ellefsen sier:

— Vi er glad for å ha en kjentmann i området. Arne Hansen holder vegen åpen såfremt det lar seg gjøre. Er det nødvendig med spering så gjør han det. På Grøtavær er vegen så utsatt at den kan være

sperret i lengere perioder. Da er hjullaster det beste hjelpemiddel for å få vegen farbar igjen.

Ellers tar Arne seg av vedlikehold av ferjeleiet, snørydding, maling o.l. Vanlig sommervedlikehold, oppsetting av snøskjerm og vegstikker, skraping og grøfting. Med andre ord, han er vår mann på Grøtavær og tar seg av vedlikeholdet etter hvert som behovet melder seg. Samtidig som han er disponibel for oss er han kun i arbeid når det er påkrevet og vi synes vi har oppnådd en rimelig og praktisk ordning.

Vi traff tilfeldigvis Arne Hansen ved Harstad vegstasjon. Han var der for å få montert en nyinnkjøpt kantklipper på traktoren sin. Kantklipperen er innkjøpt av vegvesenet.

— Fast tilsatt eller ikke. Det som gjør ordningen brukbar for meg er at jeg også blir kontaktet av Harstad vegstasjon til forefallende arbeidsoppdrag på andre steder. Selv om det er en god del å gjøre på Grytøya ville jeg ellers være

nødt til å engasjere meg på annet hold i tillegg. Nå i sommer har jeg for eksempel fått kantklipping også ellers i Harstad-distriktet. Det blir arbeid hele sommeren det — for meg og traktoren. Jeg regner

med at jeg får samme oppdrag i årene framover.

Arne Hansen med kantklipperutstyr.



Førerprøveprosjektet i Harstad

Forberedelsene til prosjektet med standardiserte førerprøver er i full gang. Rutene er fastlagt, sensorene har trent, kjøreskolene har gjennomgått bedømmelsessystemet og de daglige lederne av skolene er trent en hel dag i en av rutene.

— Men ennå mangler litt trening for sensorene, sier prosjektleder *Kristian Lind*.

— Presserende gjøremål ellers nå om sommeren har gjort det nødvendig å utsette noe av forberedelsene til etter feriene. Vi regner med å bruke ytterligere 16 dagsverk i august til å gjøre oss så grundig kjent med system og kjørerute som mulig.

Vi hadde håpet å kunne engasjere hjelp i arbeidet med å kjøre førerprøver som det er særlig mange av på denne tiden, men det ble avslått. Noe skuffende, idet man ved stasjoner i andre fylker som deltar i dette prosjektet har fått



Prosjektleder *Kristian Lind* har "tjvtrøtt".

slik tillatelse. Dette medfører at vi i august må avse ytterligere 16 dagsverk til forberedelsene. Jeg kan ellers legge til at vaskehjelpen vår har stilt seg selv og bil til disposisjon som "offer" for sensorene. Med henne som "elev" har vi fått verdifull trening og sannelig om jeg vet hvordan vi skal få honorert henne.

Siden Vegstikka i forrige nummer presenterte dette prøveprosjektet, har vi hatt besøk av den sentrale prosjektledelse. Da ble kjørerutene gjennomgått og etter råd og vink fra det hold, er rutene justert noe.

— Hvor lang er disse oppkjøringsløypene?

— Det skal ta omlag 30 min. å komme gjennom dem. Vi får i Harstad 5 løyper og elevene vil aldri på forhånd få vite hvilken rute som velges. Det avgjøres ved en eller annen form for loddtrekning. Før selve kjøringen skal elevene gjennom en 5 minutters sekvens om sikkerhetskontroll av kjøretøyet. Her er det lagt opp til forskjellige typer kontroll, forskjellige rutiner som elevene skal utføre. Også i denne sekvensen skal det foretas en form for loddtrekning om hvilke kontrolltyper eleven skal gjennom.

— Er det forhold man legger større vekt på nå enn før?

— På en rute anbefales å foreta mellom 90 og 100 enkeltbedømmelser. Man bør fordele disse på 5 adferdskategorier:

- Tegngiving 10 %
- Observasjon 30 %
- Plassering 25 %
- Fart 25 %
- Trafikktilpassing 10 % (eller mer enn 10 %).

Kategorien trafikktilpassing er noe spesiell. Her skal vi bedømme hvordan kandidaten tilpasser sin kjøring til kjøringen til andre trafikanter.

Men ellers merker vi oss at det skal legges stor vekt på kandidatenes observasjonsevne. Som noe nytt i denne sammenheng skal føreren se bak også ved sving til høyre i gate-/vegkryss. Dette på grunn av stadig flere syklistene med stor fart.

— Hvordan stiller så kjøreskolene seg til prosjektet?

— Reaksjonene fra kjøreskolene går stort sett ut på at dette er ikke noe nytt, men en skjerping og systematisering av eksisterende ordning. Og skolene vil nok sørge for å ruste opp undervisningen, sier *Kristian Lind*.

Lind forteller ellers at han under oppkjøringer i sommer "tjvtrøtt" på det nye systemet — og må berolige elevene med at hans mange notater underveis ikke har negative fortegn.

Og når så den sentrale prosjektledelse har vært på en siste kontrollrunde i slutten av august, skulle alt være klappet og klart for å starte prøveprosjektet.

Europaveg 6 krymper:

Omlegging ved Rotsundelv

Med bygging av ny bru over Rotsundelv fjerner vi det siste hinderet for høydebegrenset transport på under 4,5 m og akseltrykkbegrensning under 10 tonn på stamvegen gjennom Troms. Samtidig korter vi inn Norge med nesten 1 km.

Av Bjørn Stiberg

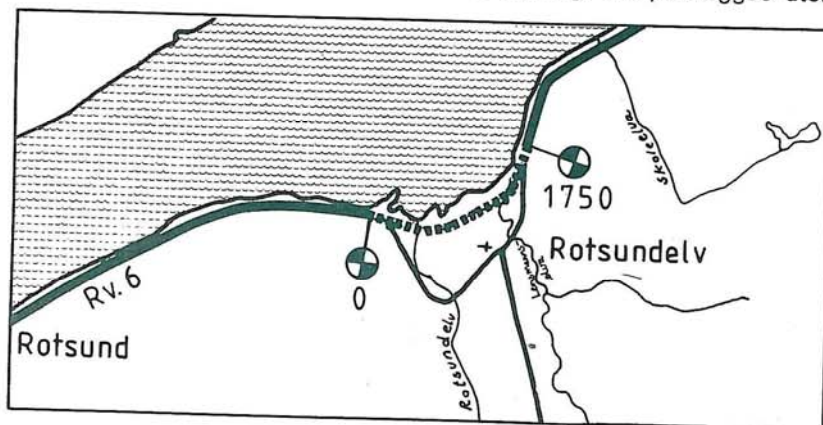
Riktignok har vi idag også en annen bru med liknende hinder som Rotsund, nemlig Storslett bru, men både fagverksdelen der og bjelkebruspennet vil være utbedret før ny Rotsund bru tas i bruk.

Samtidig med ny bru over Rotsundelv har vi valgt å legge vegen her i ny linje. Ved å følge sjølinjen oppnår vi foruten en bedre kurva-

tur også å innkorte E 6 nesten 1 km. Dessuten kommer vi utenom all bebyggelse med bl.a. skoleområder.

Planen har ikke møtt større motstand, hverken fra lokalt eller kommunalt hold.

At vi har valgt en slik løsning her, hvor trafikken sett i relasjon til det øvrige vegnett i fylket, er relativt minimal, Skyldes at dette er stamvegen gjennom fylket og landet forøvrig. E 6 planlegges uten

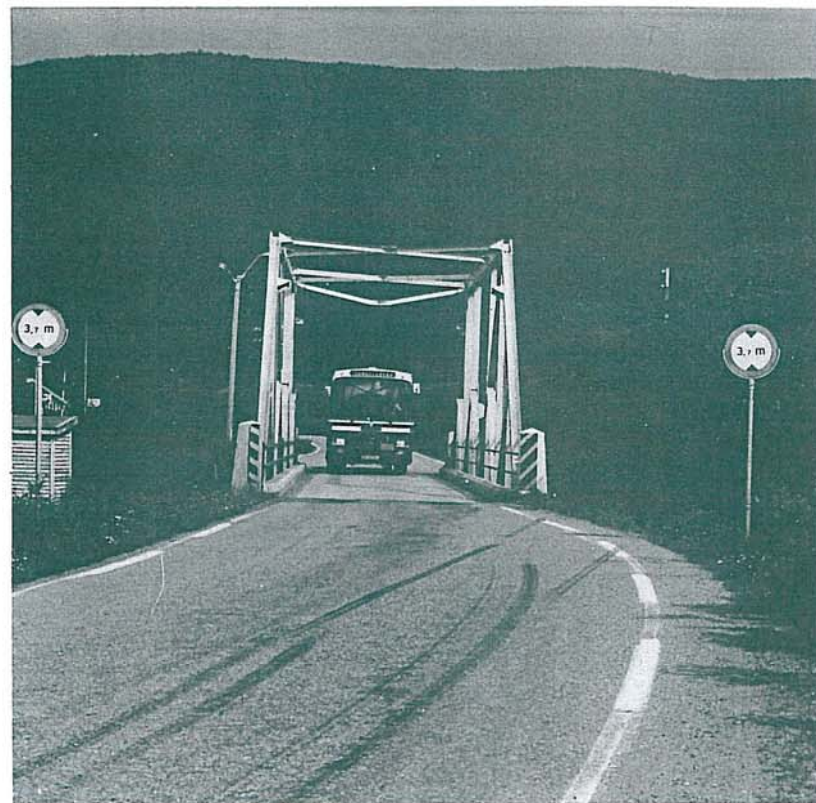


unntak med tanke på hurtigst mulig og sikrest mulig transport. Samtidig er vi opptatt av at stamvegen i best mulig grad skal betjene det lokale miljø, og fremlagte plan er etter vår mening den beste totalløsningen og vil lett innpasse i senere omlegging av E 6 gjennom Rotsund.

Parsellen er 1750 m lang og omfatter to bruer. En større bru på

ca 30 m over Rotsundelv og en kulvert som Lensmannsbekken skal ledes gjennom. Kostnadene inkludert bruene er kalkulert til 10 mill kr (1983-nivå). Vi tar sikte på anleggsstart vinteren 1983/84 og regner med å fullføre anlegget innenfor 1985-budsjettet.

Rotsund bru idag.



Burfjordrasen — faren over

Den kritiske fasen i rasområdet var over i slutten av juli — mudringen er avsluttet og igjennfylling av rasgropen og oppbyggingen av ny vegbane går for fullt — muligheten for en ny senket profil av nyvegen vurderes nå.

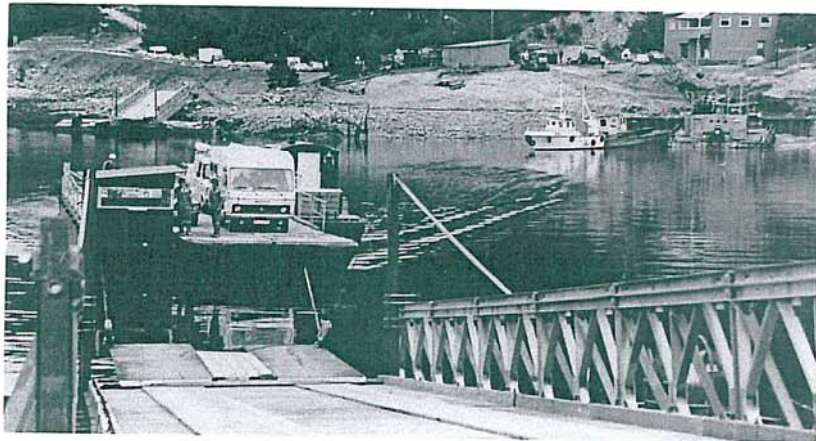
Omkjøringsvegen er nå døgnåpen og kabelferja er innstilt og godt er det. Ferja maktet ikke å ta unna trafikken på en rimelig måte og vi måtte stadig stoppe mudringsarbeidet for å tømme køen over omkjøringsvegen.

Ellers har arbeidet gått bra unna. Vi fikk slått ned en støttevegg av stålpunt, med mudderapparatet fjernet leirmasser og tilbakefylt med steinmasser. Dette har vært en kritisk fase i arbeidet, faren for utglidninger i mudringsgropen var så absolutt tilstede, en utglidning her kunne forplante seg oppover i bakken.

Men nå regner vi med at faren er over. Arbeidet med å fylle opp med steinmasser pågår og over et mindre parti legges også et armeringsnett under steinfyllingene som støtte. I tidevannssonen legges spesielt grove steinmasser. Selv om dragene fra sjøen neppe er store her, bør sonen sikres noe.

Oppfyllingen skjer i første omgang til kote 2 og vi vil da la fyllingen ligge en stund for å sette seg. Et annet spørsmål, er om vi skal beholde den gamle profilen av ve-gen. Et forslag om å senke vegba-

Kabelferja med rasgropa til høyre.



nen ganske drastisk iforhold til den utraste ve-gen, vurderes nå. I dette ligger ønsket om å dempe belastningen på grunnforholdene. Vanskelighetene med dette ligger

først og fremst i eksisterende hus ved rasstedet. Her må det foruten å skaffe disse en annen tilfredsstillende adkomst, også bygges støttemurer mot nyvegen.

Leserbrev fra "Hi sia av fjellet"

I disse juni-dagene er det gått et helt år siden jeg gjorde Helgelending av meg, og det kan være på tide å gi et livstegn.

Det er blitt mange kilometer mellom oss (ca 800) og dessverre ennå ingen passende anledning til å besøke gamle venner der nord; bare en rask tur oppover for å hente flyttelasset i slutten av juli i fjor, og da var alle på ferie.

Mosjøen, der Helgeland vegavdeling har sitt kontor, blir ofte markedsført som "byen midt i Norge". Administrativt må vi anerkjenne Bodø som vårt sentrum, og det blir en del reising dit, avstanden er som fra Harstad til Tromsø, og kommunikasjonen er dårligere. Vi har riktignok Nordlandsbanen, men ingen flyplass i Vefsn.

Helgeland er større enn mange fylker sørpå og har et stort vegnett: 900 km riksveger og 1200 km fylkesveger. Ikke stort mer enn halvparten av det dere har i Troms, men omtrent like mye som i de mindre fylkene sørpå, som Aust-Agder og Østfold.

Opgaver er det, som rimelig kan være, mer enn nok av både på de eksisterende vegene og på nye

prosjekter, og de topografiske, klimatiske og geologiske forhold i området gir oss spesielle utfordringer. — Blir jeg stemplet som typisk Helgelending hvis jeg sier at vi har "et Norge i miniatyr" her?

Vi har forholdsvis bra tildeling av midler, i år ca 110 mill kr. til riksveganlegg og 18 mill kr. til fylkesveganlegg, 41 mill kr. til riksvegvedlikehold og 26 mill kr. til fylkesvegvedlikeholdet.

For disse pengene prøver vi da å oppnå mest mulig synlige og varige resultater. Vi la vel 90 km nye faste dekker i fjor, og skal greie enda noe mer i år.

Før jeg flyttet hit fikk jeg et godt råd av en tidligere mosjøværing; Få deg et bra hus så kan du ha det godt inne, for været kan gjøre det utrivelig utendørs på Helgeland. Vi har vært heldige og har ordnet oss bra, har rikelig med plass og fin utsikt ut over Vefsnfjorden.

Kommer noen av våre gamle kjenninger forbi, og det passer seg slik, må dere stikke innom.

God sommer!

Med hilsen
Bjørn Stensli

Fossbakken — Tennevoll

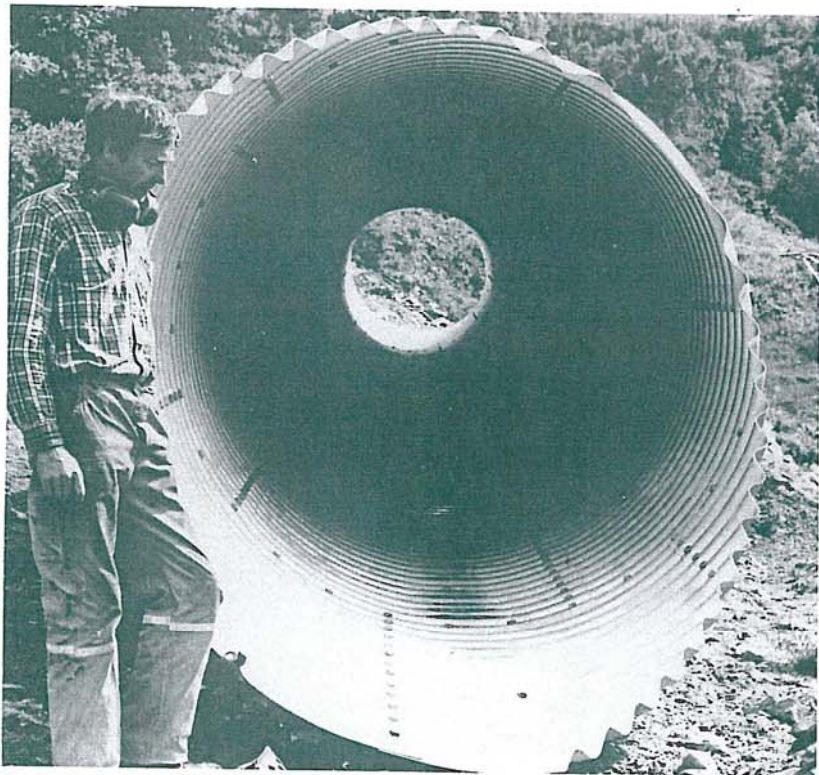
— der det skjer uten ordinære bevilgninger

Parsellen Fossbakken — Tennevoll i riksveg 84 har ennå ikke nådd opp i "kampen" om bevilgninger over det ordinære statsvegbudsjettet.

Der har det hittil måttet vike for andre parseller i samme riksveg-ruter.

Likevel er det utført betydelige arbeider på denne parsellen. Det skyldes bl.a. at vi her har hatt gode vinterarbeidsmuligheter en tid og dermed fått sysselsettingsmidler til anlegget.

Oskar Kollen og et 20 meter langt rør.



Men viktigst av alt — en forbedret veg Fossbakken — Tennevoll eller gjennom Spansdalen som den vanligste geografiske betegnelse er, har tydelige distriktpolitiske virkninger. Anlegget har derfor i flere år stått øverst på søknadslisten om distriktsutbyggingsmidler til riksveger i Troms og er i 1983 på fjerde året på rad, tildelt slike midler.

Hittil er 4,8 km av denne parsellen gjort ferdig og dekkelagt. Idag arbeides det på mesteparten av de resterende 6,8 km. Og denne delen

omfatter også løftinger av det partiet som stadig settes under vann når vannføringen i Spansdalselva er særlig stor.

Heller ikke neste år kan forventes ordinære vegbevilgninger til dette anlegget, men får vi distriktsutbyggingsmidler av en rimelig størrelsesorden også da, kan resten av Fossbakken — Tennevoll bli dekkelagt i 1984.

Og det uten så meget som en eneste ordinær vegkrone.

Alf Antonsen gjør klar for lading.



Fiberduk i vegbygging

— rimelig forsikring mot teleskader

Fiberduken er kommet for å bli. Med den bygger vi veg raskere og tryggere mot teleskader og svært ofte også billigere.

Fiberduken er et kunststoff som så mye annet i dagens samfunn. Duken er bygget opp med forskjellige vevinger alt etter hvilket formål den skal tjene.

Massetransporten reduseres

Med duken får vi et effektivt skille mellom dårlige og gode masser. Alternativet er å bygge vegen med et filterlag av sand og grus i bunnen. Dette må på de aller fleste steder hentes annet sted etterat vi har fjernet de dårlige massene.

Vi stiller ikke særlig strenge krav til de massene vi legger fiberduken på — her sparer vi foruten fjerning av masser, ikke minst transport av sand og grus til filterlaget — og transport er en av de store kostnadene i anleggsdriften. Og skulle bunnmassene i anleggslinjen være helt ubrukelig, så skal man som regel ikke langt avgårde for å finne noe som kan vært godt nok til å legge fiberduken på.

Tosidig virkning

Trafikk og da særlig tung trafikk, sørger for en pumpevirkning på de

bløte massene i veglegemet — de faktisk pumpes opp i forsterknings- og bærelagene, gjør også disse bløte, noe som vi kjenner godt fra vårløsningen. Fiberduken som vanlig ligger ca 70 cm under toppdekket hindrer at gjørmen kommer opp, men samtidig renner alt vann ovenfra gjennom duken.

Billigere og raskere

Markedet for bruk av fiberduk er blitt større og konkurransen blant leverandørene skjerpet — dette har redusert innkjøpsprisen som idag ligger på rundt kr 4,20 pr. m². I tillegg sparer vi som sagt på massekjøp og massetransport og ofte også utskifting av bunnmasser.

Dette betyr også en raskere framdrift.

Innfartsvegen til Tromsø på fiberduk

På parsellen Nordberg — Soligården i E 78 har vi gjort mye bruk av fiberduken. Her ligger nesten hele den ca 2 km lange vegstrekningen på duk, unntatt er et parti over en fjellskjæring. Fiberduken legges i 2 bredder hver på 5,30 m.

Alternativet på denne parsellen var å hente grusmasser fra Ramfjordmoen — en betydelig transportstrekning.

Også i Lavangsdalen

I Lavangsdalen er det ekstremt dårlig grunn — torv og leire. Her vil

fiberduken bli brukt i stor utstrekning.

Jo, sier anleggsfolket — den er nok kommet for å bli.

Her fylles på fiberduk, fra E 78 innfartsvegen til Tromsø.



Velferdstur til Kvænanngsfjellet

En av de to velferdsturene for pensjonister som skal gå av stabelen i år ble arrangert 28. juni. Den var for vegvesenets pensjonister i Lyngen og Storfjord-området. Egentlig var dagen fastsatt til 21. juni. Men som vi husker, været var ikke det beste. Tvert imot, snøvær og brøyting på Kvænanngsfjellet forut for dagen gjorde at turen ble utsatt en uke. Og det var nok lurt. Været ble brukbart. Men vi savnet noen av våre pensjonister — for det var en god del som ikke ble med på turen.

I alle fall, turen gikk rundt Lyngen-fjorden med endestasjon på Gildetun. Det ble pratet og spist og vi håper at en lignende tur kan skje snart igjen.

Den andre turen som er beregnet for pensjonister i Balsfjord og

På Gildetun.



Kristian Fagerli har sikret seg minner fra turen.

Målselv-området vil bli arrangert i august måned. Bilder fra turen vil komme i neste nummer av Vegstikka.

Fartsdempende tiltak?



Fritt valg?

(Foto: Inger Torkildsen).



Svekket hørsel — eller bare langøret?

Støy er en av vegvesenets farligste miljøfaktorer. Det vet vi, og som et ledd i kartleggingen av eventuelle skader har Vegdirektoratet nå satt i gang en landsomfattende hørselsundersøkelse. En minibuss med audiometer for hørselstest er skaffet til veie og Troms fylke har den nå til utlån.

Etter fellesferien starter undersøkelsen opp for fullt, sier verneleder Bjørn Eriksen. Han og vegmester Svein Liland Paulsen vil sammen med medhjelpere foreta målingene.

— I løpet av september måned regner vi med at alle i utedriften samt oppsynsstaben har vært gjennom testen. Undersøkelsen gjelder denne gruppen som er sterkest utsatt for hørselsskader.

Vi kommer til å oppsøke arbeidsplassene rundt i fylket og nærmere avtale om tid og sted skjer gjennom de respektive oppsynsmenn.

Med denne spesialinnredde bussen kan vi foreta en grundig test av hørselen. Bussen er utstyrt med et såkalt audiometer og en lydtett boks. Den som skal testes tar plass i boksen og lydsignaler av forskjellig styrke og frekvens blir sendt gjennom øretelefoner. Etter hvert som vedkommende oppfatter lyden gir han signal til operatøren ved å trykke på en knapp. Det tar ca 15 minutter å teste en person.

Resultatet blir notert og tegna inn på et spesiallaget skjema og på denne måten kan vi danne oss et bilde av hørselen til hver enkelt.

På skjemaet vil vi også notere alder og hva slags type arbeid vedkommende har.

Så langt vi rekker det vil alle umiddelbart etter undersøkelsen få vite resultatet.

— Hva vil ellers bli gjort?

— Hørselsmålingsskjemaene som blir fyllt ut oversender vi Vegdirektoratet. Med denne undersøkelsen mener de å kartlegge hørselsskadene og kan dermed være istand til å vurdere hva slags tiltak som kan settes i verk for å minske skader. Registreringen er med andre ord av forebyggende art og vil ikke umiddelbart ha innvirkning på den enkeltes arbeidssituasjon.

Vi håper forøvrig på 100 % oppslutning. Det vil hver enkelt og hele etaten dra nytte av.

Vernelederen tester Hans Takøy (i boksen).



Personal-nytt

VEGKONTORET

Tiltredelser:

Overingeniør Kjell Kvåle er tilsatt i stillingen som leder av trafikkteknisk seksjon.

Are-Edgar Hansen tiltrådte som ingeniør ved samme seksjon 20. juli.

Fratredelser:

Kontorassistent Torill Synstrud slutter etter endt permisjon 15.11.-83.

Arne Olav Berg sluttet som avd.ing./jordskifte kandidat 31.juli d.å.

UTEDRIFTEN

Tiltredelser:

Unni Helberg er engasjert som kontorassistent i ½ stilling ved Bardu vegstasjon.

Oppsynsmannsassistent Arnfinn Hansen er tilsatt som oppsynsmann.

Fratredelser:

Harald Pedersen,
Stonglandseidet
Peder Paulsen,
Kasfjord
Leif Hemmingsen,
Harstad

*Vi
gratulerer!*

Med 50-årsdag

Kjell J. Johnsen
Blomli, Aspelund 24.10

Med 60-årsdag

Åsmund Gausdal,
Storslett 4.9

Tormod Sørensen,
Steinfjord, Skaland 18.9

Petter J. Nævermo,
Rotsundelv 22.9

Petra Forfang,
Lyngseidet 24.9



Oppsynsmann Julius Mosbergvik gikk av etter oppnådd aldersgrense 1. april i år. Her fra avskjeden sammen med ektefelle.

Kontorpersonale ved Biltilsynsstasjonen i Tromsø har fått uniform — fra v. Fanny Fjell-tun Stark, Kari Bottolfsen, Anna Johansen, Petra M. Lunde, Anne Sørensen, Aud Skurdal Lorentsen, Kjerstin Steen Årnes, Karin Nyvoll og Gerd Giæver.

