

Vægs i kka



Februar 1980 - Nr. 1 - Årg. 12



Nr. 1 - Februar 1980
12 ÅRGANG

INNHOOLD: Side

Inn i 1980-årene	3
Langtidsplanen	4
Fornuftig maskinhold - nye drifts- former - økt samarbeide	9
Nytt om VHF-sambandet	13
Påskebrakkene 1980	14
Skadestatistikken for 1979	15
Advarsel i forbindelse med tilløp til ulykker	17
Domsavgjørelser i to vegsaker	18
Rapport fra en skolebenk ca. 70° nord	21
Kjøretøyforskriftene - verd et kurs	22
Vegstikka prøver nye vegger	24
Løsning på kryssord i nr. 6-79	25
Sørstraumen bru - rapport nr. 11	26
Vannkanoner - ny arbeidsmetode i vegvesenet	27
Snøskred i vinter?	30
Veg-sport	34
Personal-nytt	36
Trafikkteknisk seksjon - noe mer enn å si ja/nei til avgjørelser	38
Hvordan kan vi best følge med i utviklingen	40
14 mill. til maskinkjøp i 1980	42
Veteraner går fra borde	44
Nye håndbøker	45

Bidragstere denne gang:

TEKST:

Gunnar Berntsen, Bjørn Stensli, Harald Grønvoll, Svein Liland, Johan Filseth, Steinar Norum og Kjell Kvåle.

FOTO:

Jan Jørgensen og Oddmar Eilertsen

I redaksjonen:

Olve Reiersen, redaktør
Anna Josefsen, red.sekr.

Redaksjonsråd:

Overing. Oddmar Eilertsen
Vegmester Inge Iversen
Verkstedarb. Paul Jernberg
Avdelingsing. Bjarne Otterdal
Kjøretøykontr. Jan Haukland

Utgiver:

Vegkontoret i Troms

Sats og trykk:

Troms Trykk, Tromsø

Opplag:

1400 eksemplarer

Forsiden: Snøskjermreparasjon på Kvenangsfjellet,
Bjarne Larsen og Harald Mathisen.

LANGTIDSPLANEN

Vi skulle nå være kommet til kap. 5, de enkelte grener av virksomheten — dette er et meget omfattende og detaljert avsnitt av langtidsplanen. Det viser mere konkret den utvikling som forventes gjennom langtidsplanen og hva dette kan innebære for tjenestemennene. Kapitlet åpner med en hovedoversikt med fordeling av økonomiske rammer herunder prioritering av tilleggsforslag. Vi lar imidlertid dette avsnittet utstå til vi i et senere nr. tar for oss investeringsprogrammet og hopper rett inn i de administrative og personellmessige utviklingstrekk.

Personalsituasjonen ved vegkontoret ansees nesten tilfredsstillende. Det er imidlertid et problem å få ansatt sivilingeniører når slike stillinger er ledige. Dette vil kunne føre til en alvorlig svikt i den oversiktlige planlegging.

Innen administrasjons- og økonomiavdelingen er det nødvendig å styrke vegkontorets kompetanse og kapasitet når det gjelder de inngående og løpende økonomiske analyser og utredninger. Det er derfor foreslått opprettet en stilling for økonomisk saksbehandler. Denne stillingen er det imidlertid håp om å få dekket før vi går inn i planperioden 1982-85.

Også innen det personaladministrative felt ønsker vi å styrke bemanningen for bedre å kunne ivareta de mange oppgaver som i den senere tid har øket i omfang, f.eks. opplæringsspørsmål, informasjonstiltak, personal- og organisasjonsutvikling. Avdelingen forutsettes derfor tilført en stilling som personalkonsulent.

Driftsavdelingen (anlegg vedlikehold - maskin) synes for de



Arild Teigen, en som har fått nye arbeidsoppgaver, fra lønningskontor til vedlikeholdstjenesten.

INN I 1980-ÅRENE

For folk flest er vi nylig startet på et nytt år. For "Vegstikka" betyr dette nye året at vi er begynt på det 12te.

For samfunnet er vi kommet inn i et nytt ti-år, 80-årene, i større sammenheng regnes gjerne i lengre perioder.

De siste to årene har igrunnen forberedt oss litt på hvordan 80-årene vil fortone seg — perioden med rask vekst er forbi.

Vi antar at også vegvesenet må innstille seg på en langsommere vekst. Samtidig vil det nok kreves løsning av nye oppgaver i tillegg til at en rekke av dagens oppgaver skal videreføres. Dette medfører omstillinger i arbeidsoppgaver og også i organisasjon, skulle vi tro. Bl.a. må vi søke å utvikle det personale vi har, mer bevisst og systematisk enn det tidligere kanskje har vært behov for.

God informasjon vil være et nøkkelord og innenfor denne sektor vil opplæring være et viktig virkemiddel — både ute i driften, i biltilsynet og ved vegkontoret. Lederopplæring/lederutvikling bør stå sentralt — og da tenker vi på ledere på alle nivå. Videre at også den enkelte ansatte bør gis muligheter til å utvikle seg i arbeidet og kvalifisere seg for nye oppgaver.

Men spørsmålet om opplæring og utvikling dreier seg ofte om de ansattes eget initiativ — å øke sin forståelse for og om de oppgaver man daglig omgås og også de som ligger ved siden av, vil — foruten å kunne stille med et faglig sterkere vegvesen — også øke trivselen for den enkelte.

nærmeste år å ha tilfredsstillende bemanning. For organisering og bemanning i anleggsledelsen vil det imidlertid være av stor betydning hvilke muligheter det gis for utplassering av ingeniører i driften.

Ved planavdelingen bør bemanningen ved trafikkteknisk seksjon utvides med 2 stillinger, særlig med tanke på avkjørselsbehandlingen, der pågangen er stor.

Den nye delingsloven gjør det nødvendig å styrke grunnseksjonen med 1 stilling.

Skal Biltilsynet kunne fylle sine oppgaver som vegtrafikketat bør stasjonene øke antall stillinger med i alt 4.

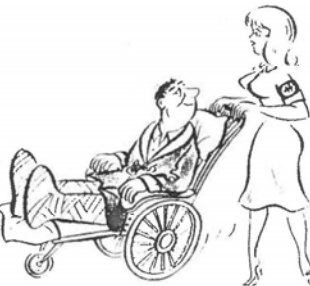
Vi får da en totaløkning på 8 stillinger for vegkontor/biltilsyn i perioden 1982-85.

Vi får denne utvikling for vegadministrasjonen

År	Adm. herunder lab. og grunnseksjon	Plan	Anlegg	Vedl. hold	Maskin	Biltilsyn	Totalt
1977	52	30	12	9	4	28	135
1981	53	35	13	10	4	35	150
1985	55	37	13	10	4	39	158

Vi skal ikke utelukke at det i tillegg kan bli behov for å ansette verneleder på heltid og å opprette stilling for bedriftshelsesøster.

I utedriften vil vi nok fortsatt få en svak utvikling den andre vegen. Dette har sin bakgrunn i at mulighetene for å skaffe meningsfylte og sikre helårsarbeidsplasser, synes fortsatt såvidt beg-



Får vi egen bedriftshelsesøster?

renset, at det blir nødvendig å redusere antall ansatte i driften.

Det var 1/1-79 466 tjenestemenn i vegarbeidsdriften og aldersfordelingen var slik:

over 60 år	20%
50 - 60 år	28%
40 - 50 år	24%
30 - 40 år	24%
under 30 år	4%

Som vi ser kan vi regne med nokså stor avgang på grunn av alder i årene fremover.

Selvom vi vil myke opp avdelingsgrensene der det er mulig, for å lette overføringen mellom avdelingene, redusere pendling og lette samarbeidet, vil det likevel være nødvendig å foreta en avdelingsvis vurdering med tanke på aldersfordeling og kompetansekrav.

Spesielt er vedlikeholdsavdelingen utsatt for å kunne få en opphoping av arbeidstakere i de høyere aldersgrupper, hvis man ukritisk tillater overføringer av noe eldre tjenestemenn fra andre avdelinger. Vedlikeholdsavdelingen er nemlig den avdeling som fra før har den mest ujevne aldersfordeling.

Med basis i de økonomiske rammer og de vegutbyggingsplaner disse rammer tillater, regner vi med slike bemanningsplan i utedriften:



Langtidsplanen gir nye oppgaver til Evald Koth t.v. og Vilhelm Johnsen, her i rekkeverksepselt på Kvesmenes - Olderbakken.

	Antall årsverk		
	1977	1981	1985
Anlegg - oppsyn	26	26	26
øvrige tjenestemenn	190	180	180
Sum anlegg	216	206	206
Vedlikehold - oppsyn	24	26	27
øvrige tjenestemenn	237	234	230
Sum vedlikehold	261	260	257
Maskin - oppsyn	5	5	5
øvrige tjenestemenn	56	56	56
Sum maskin	61	61	61
Sum vegarbeidsdrift	538	527	524

6

pressekontakter, brosjyrer, grunn-eiermøter, møter med biltilsynets spesielle kontakter m.m. skal utvikles og vi skal være åpne for nye tiltak hvis slike kan gi god informasjon.

Langtidsplanene tar imidlertid ikke stilling til om informasjons-tjenesten bør få sin egen avdeling, men avventer det sentrale informasjonsutvalgs innstilling.

Under distriktslaboratoriet er det grunn- og materialundersøkelser som dominerer virksomheten. Disse oppdragene kommer stort sett fra planavdelingen som ønsker opplysninger om løsmasser og fjell i prosjekterte traseer. Og oppdragene kommer gjerne på ettersommeren når stikningsarbeidene er avsluttet. Dette betyr en opphoping av oppdragene på høstparten. Vi bør derfor tilstrebe noe lengre tid mellom detaljplanlegging og an-

leggsfase for vegprosjektene.

Forøvrig er distriktslaboratoriet nå såpass velutstyrt, også personellmessig, at vi bør være istand til å løse de fleste vanlige oppgaver som ligger innen området laboratorieivirk-somheten.

Oppgavene med grunnerverv har øket i omfang i de senere år og seksjonen har nå 7 stillinger som ansees akseptabelt i dag. Imidlertid ligger det oppgaver som burde vært overtatt av vegkontoret, nemlig ferdigvegskartlegging av fylkesveg. Kommunene makter ikke denne oppgaven, og med tanke på fremtiden er denne situasjonen lite heldig. I tillegg øyner vi nå hva den nye delingsloven vil innebære for vegvesenet — et merarbeid som for det meste vil falle på grunnseksjonen. Dette ligger bak den bemanningsøkning vi har nevnt i et tidligere avsnitt.

Dette er hentet fra noen avsnitt hovedsaklig under kap. 5.1. administrasjon. Neste gang skal vi bringe mer fra hovedkapitlet om de enkelte grener av virksomheten og det vil handle om biltilsynet og veg- og trafikkplanlegging.



Hovedverneombud og hovedtillitsmann, blir det en og samme person? Uansett, viktige brikker i personalpolitikken. Til v. Martin Rognli og Åge Seppola.

Administrative oppgaver

innebærer en rekke funksjoner. Personalforvaltning er en av dem og dette saksfeltet skal for det første sørge for et personale som i størrelse med kvalifikasjoner innen alle avdelinger tilpasses oppgavene til enhver tid. Videre prøve å skape trivsel og et godt arbeidsmiljø. Nye oppgaver for vegvesenet øker behovet for rasjonell utnyttelse av personalet — utvikle samarbeidet og fagkompetansen.

Ulike personal- og organisasjonsutviklingsprosjekt skal i årene framover bidra til å forsøke og nå de mål vi har satt oss.

Innen økonomiforvaltningen vil det bli lagt vekt på å styrke de løpende økonomiske analyser og utredninger. Vi antar at stillingen som økonomisk saksbehandler er tilført vegkontoret før langtidsplanperioden 1982-85 starter, slik at grunnlaget for en økende

aktivitet innenfor dette arbeidsområdet skulle være tilstede.

Opplæringsvirksomheten skal bl.a. ta sikte på å gjøre anleggs- og vedlikeholdsområdene mer selvforsynte med allsidig kvalifiserte folk. Interne og eksterne kurs, praktiske øvelser og oppfølging skal bidra til dette.

For tjenestemenn på vegkontoret og i biltilsynet vil det likeledes søkes gitt opplærings-tilbud som kan øke allsidighet såvel som spesielle ferdigheter.

Mange av de funksjonene vegvesenet skal dekke er avhengig av en tilfredsstillende informasjons-tjeneste. Ikke minst i forholdet til omgivelsene er det nødvendig å prioritere innsatsen på dette feltet.

Allerede veletablerte informasjons-tiltak som arbeidsplassmøter, årsmelding, bedriftsavis,

7

Et fornuftig maskinhold - nye driftsformer - økt samarbeide

— gir oss en mere effektiv og økonomisk arbeidsdrift — må være den konklusjon vi kunne trekke ut av debatten på det årlige kontaktmøte mellom oppsynet og vegadministrasjonen ellers i Bardu i desember. Men det var tydelig skepsis tilstede både når det gjaldt planene om det fremtidige maskinhold og om nye driftsformer. Her ble det i beste nåtidsstil snakk om å lenke seg fast til gammelknuseren og også stilt spørsmål om det kunne henges mangellapp på oppsynet.

En innledning av overingenør Gunnar Bernsten om utrangering av gamle maskiner/biler, ble fulgt av en gruppeoppgave "Hvilke konkrete driftsmessige/organisasjonsmessige endringer kan gi en mer økonomisk og effektiv arbeidsdrift?" Videre luftet driftssjef Bjørn Stensli ideer fra utredningen om driftsformer, før vi la iver med en samlet debatt om disse emnene.

Her viste forsamlingen stort engasjement og vi trekker frem endel synspunkter fra debatten.

Agnar Hansen leverte innlegg om maskindisponering.

UTRANGERING AV MASKINER/BILER

Ikke på langt nær alle var enig i de planer som var utarbeidet for utrangering av maskiner og biler. Det ble bl.a. sagt at ledelsen hadde i disse planene skjelet for snevert til kroner og øre. Videre at vi har periodevis større behov for veghøvler, enn hva som er disponibelt og vi bør derfor ha noen i reserve, bl.a. fordi tilgangen på veghøvler på det private marked er temmelig begrenset.

Et argument for innskrenking i høvelparken, var at grusvegleng-



den stadig blir mindre. Reservehøvler koster også — de skal alltid være i operativ stand og arbeidsmiljømessig holder de ikke mål og vi får derfor vansker med bemanningen.

For enkelte virket saneringsplanen fornuftig, men de ble likevel sittende igjen med spørsmålet — hva får vi igjen? Og det ble spurt om alle maskininnkjøpene er fornuftige — er det andre maskintyper vi kan utnytte bedre? Eller kunne vi f.eks. utvikle allerede anskaffede spesialmaskiner slik at anvendelsesgraden ble utvidet?



Selv om gamle knusere ikke er rasjonell å drive, er fylket stort og avstandene ofte lang til de moderne anlegg. Videre ble det fra flere registrert ønske om å få beholde noen små kompressorer.

Det var altså en riktig frisk debatt og ikke den gode sak å besvare alle de spørsmål som ble reist, men de ble behørig notert for bruk i det videre arbeid med å finne den riktige balansen i maskinholdet.

DRIFTSFORMER

Det var tydelig at ikke alle hadde kunnet sette seg inn i utredningen om driftsformer som Vegdirektoratet sendte ut for en tid siden, det var nemlig hittil bare et beskjedent antall som var sendt ut. Og det var da også de som mente denne diskusjonen kom for tidlig.

De som hadde gått gjennom "blåboka" som utredningen ofte kalles, hadde bitt seg merke i ønske om å plassere ingeniørutdannet personell ute ved anleggene. Fra oppsynshold merket man seg en usikkerhet om hva dette ville innebære for deres vedkommende, og det ble også stilt spørsmål om det var noe galt med oppsynet.

Faren for kompetansestrid ordnekonflikter til operatørlinjene, var av de motargumenter som kom fram. Skulle organiseringen av arbeidet bli vellykket, måtte det foreligge klare instruksjoner med opptrukne ordrelinjer.

↳ Innlegg fra hovedtillitsmannsutvalget — Agnar Kvernmo. Foran Toril Synstrud.

10

EFFEKTIVISERING/ ØKONOMISERING

Forsamlingen var i arbeidet med denne oppgaven delt i grupper og søkt sammensatt slik at flest mulige funksjoner i etaten var representert.

Gruppediskusjonene viste at det er et helhjertet ønske om å gjøre en god jobb og mange var de forslag som kom fram. Heller ikke de små daglige problemer ble glemt.

Ettersom tiltak som — bedre utnyttelse av det maskinelle utstyr, utnyttelsen av brakkeleirene, fleksibelt bruk av folk mellom anlegg og vedlikehold var momenter som gikk igjen i flere grupper, var det derfor naturlig at samarbeidsspørsmål også fikk bred plass. Det ble i den sammenheng pekt på at i nettet av fellesstasjonene for anlegg, vedlikehold og maskin som nå på det nærmeste er utbygget her i fylket, ligger store muligheter til å utvikle et fornuftig samarbeid. Begynn gjerne dagen samlet over en kaffekopp, ble det sagt, og vi vil antakelig snart se resultater — bedre transportplanlegging, bedre orientert om hva som skal skje på de forskjellige felt, gjennomtenkt utstyrvalg og metodeutvikling f.eks.

Vi bør heller ikke være tilbakeholdende når det gjelder kontakt over områdegrensene — inviter gjerne nabostasjonen når det skjer spesielle ting.

For bedre utnyttelse av maskinparken ble også spørsmålet reist om å delegerer endel av ansvaret på dette feltet ut til maskinførere/maskinførere. Hurtig reparasjon av maskinene var også ofte avgjørende — kan derfor anleggs verksted være løsningen enkelte steder?

Flere grupper var opptatt av at det ligger økonomigevinst i rasjonell transport og trakk særlig massetransporten fram. Man måtte heller ikke glemme kontrolloppgavene i denne sammenheng.

En av gruppene var også inne på regnskapsresultatene, de (EDB-listene) kom for sent og det er mange som ikke forstår disse fullt ut og derfor ikke kan nyttiggjøre seg EDB-listene slik som forutsatt.

Trivsel og effektivisering hører gjerne sammen og for de av operatørene som ble stående i ensformig og anstrengende arbeid i lengere tid, f.eks. boring, burde det legges mere vekt på å få istand en arbeidsrullering. Skolering av arbeidsstokken, bl.a. å gi innsikt i de økonomiske forholdene ved anleggene, kunne bidra til å løse oppgavene bedre.

Det ble også hevdet at vi først burde få systemet med felles vegstasjon for alle driftsfunksjonene til å fungere etter hensikten, før vi kastet oss ut i noe nytt. Og i denne sammenheng ble det pekt på at det av og til synes som om koordineringen av enkelte operasjoner inne på vegkontoret også kunne være noe mangelfull og gjenstand for en nærmere vurdering.

På den annen side fikk vi høre at en utplassert ingeniør vil ha stort utbytte av en slik direkte og daglig kontakt med driften, og når samarbeidet med oppsynet er godt vil begge parter dra nytte av hverandre til fordel for driften.

Det ble også understreket at med tanken om å plassere ingeniører ute i driften følger at endel arbeidsoppgaver fra vegkontoret føres ut til driften — ikke å ta fra oppsynet oppgaver de hittil har arbeidet med.

Fra lederhold ble det i debatten satt pris på den åpenhet som

møtedeltakerne la for dagen. Man noterte seg mange gode synspunkter som vi har bruk for og som vi nok vil legge vekt på når avgjørelsen skal tas. Ingen ønsker vel en verre arbeidssituasjon, men ser fram til noe bedre, bl.a. større medinnflytelse, bedre samarbeid. Vi skal ikke ta det som gitt at vi driver riktig for all tid framover, og vi må derfor stadig se på måten å organisere virksomheten på. Vi må gå inn i framtiden med stor åpenhet.

Vegsjefen avsluttet denne del av debatten med å si at vi vel diskuterte 1990-årenes vegvesen sett med 1970-årenes øyne. Det er stor sannsynlighet for at flere og flere oppgaver med årene vil bli overført fra Vegdirektoratet til fylkene. Utplassering av ingeniører må derfor sees som en videreføring av denne delegeringsprosess — vi flytter egentlig oppgavene ut. Og det er forutsetningen at oppsynsarbeidet skal fortsette som før.



↳ Debatten interesserer — Ole Ellefsen t.v. og Bjørn Fossbakk

11

NYTT OM VHF-SAMBANDET

Like oppunder jul ble VHF-tjenesten utvidet ved at et nytt betjeningsbord, en såkalt RATEL, ble tatt i bruk på Finnsnes vegstasjon. Det som er nytt her er at man nå kan komme fra en mobilstasjon inn på telefonnettet og omvendt.

I praksis vil det si at en pickup f.eks. kan kalle opp Finnsnes Vegstasjon og der bestille en telefonsamtale. Man kan også ringe Finnsnes Vegstasjon og be om å bli satt i forbindelse med en hvilken som helst mobilstasjon som dekkes av senderen på Kistefjell.

Vi kan konkretisere dette ytterligere med et eksempel: På Svanelvplass har vi ikke VHF-stasjon, men telefon. Vil f.eks. en hjullaster ha kontakt med Svanelvplass kan føreren kalle opp

Finnsnes Vegstasjon og be om telefonsamtale til Svanelvplass.

I Harstadområdet er det noen få mobilstasjoner som kan ta inn Kistefjell, det samme i Bardu. Også disse har i dag mulighet for telefonoverdrag.

Ellers har vi i dag en ny type mobilstasjoner under utprøving. Det er sikkert mange brukere som har hørt rene orgelkonserter på sendernettet av og til. De 5 tonene en hører er kallesignaler til de nye mobilstasjonene. Disse 5 toner kan kombineres på flere tusen

VHF på sjøen er også nytt for vegvesenet, skipper Arne Dahl på "Slagbjørn".



måter ved å variere frekvensene. Hver ny mobilstasjon får et nummer og dette nummeret korresponderer med en bestemt tonekombinasjon. På denne måte får vi muligheten for selektiv

oppkalling av mobilstasjonene. (Selektiv oppkalling vil si at hvis vi har stasjonen innstilt selektivt vil bare anrop til denne stasjonen høres). Vi kan selvsagt også kjøre disse stasjonene på åpen trafikk.

Påskebrakkene 1980

Det vil også i år bli anledning å leie vegvesenets brakker/ stasjoner i påsken og i den anledning kan følgende tilbys:

Skoddebergvatnet, Grovfjord
Innset brøytestasjon, Bardu
Vegås brøytestasjon,
Malangen
Svanelvdalen, Senja
Vannøy, Vannøy
Reinøy, Reinøy
Kattfjordeidet, Kvaløya
Tamok, Øverbygd
Perskogen, Skibotndalen
(Sistnevnte inneholder 4 leiligheter)

I tilfelle flere søkere på samme brakke/stasjon foretas loddtrekning. Her vil de som var tildelt

14

Sammenlignet med tidligere år har yrkesskadene og fraværet vært følgende:

År	Antall skader	Fraværsdager	Fraværsdager pr. skade	Skadehyppighet 2)	Fraværsrate 2)
1975	21	423	20,1	3,8	76,9
1976	30	330	11,0	5,5	60,4
1977	30	401	13,4	6,3	83,5
1978	23	407	17,7	4,3	76,6
1979	21	706	33,6	3,9	130,7

1) Intrufne skader pr. 100 sysselsatte.

2) Fraværsdager pr. 100 sysselsatte

Liland forteller ellers at Arbeidsmiljøutvalget i 1979 har avholdt 5 møter og behandlet 48 saker. 4 av møtene er avholdt ute i distriktet, henholdsvis i brakkeleiren Botnhamn, Vegsentralen Nord- kjosbotn, Finnsnes og Storslett vegstasjon, mens ett møte er holdt på Vegkontoret. I forbindelse med møtene er det avholdt befaring/inspeksjoner. Verneombudene og arbeidslederne i nevnte områder har vært innkalt til møtene.

AMU's sammensetning har vært uendret i 1979.

- Vi har jo hørt at de fleste arbeidsplasser har vært hjemsoekt av arbeidsmiljøkartleggingen og hva har nå denne avdekket?

— På bakgrunn av det som er registrert må vi kunne si at de helt store miljøproblemer i vår etat ikke er tilstede. Med det verne- og sikkerhetsmessige utstyr som etter hvert er anskaffet vil vi kunne oppnå ønsket arbeidsmiljø på alle våre forskjellige arbeidsplasser,

leiligheter i forrige års påske komme i siste rekke. Komiteen vil også hvis pågangen blir stor, begrense utlåntiden, slik at de som i forbindelse med vinterferien allerede belegger en stasjon fra f.eks. palmelørdag, må vike plass onsdag før skjærtorsdag for ny familie. Søkerne bes ta hensyn til dette i sine ønskemål.

Skulle det vise seg nødvendig å bruke stasjonene i forbindelse med arbeidsdriften, tas det forbehold om rett til å omgjøre utlånet. Søknad bes sendt skriftlig til hyttekomiteen v/Steinar Norum, Vegkontoret, Postboks 615, Tromsø. Oppgi alternativ og dato for leietiden.

Søknadsfrist 15.3.1980.

men det krever at alle går inn for å medvirke til dette.

Årsrapporten forteller også at det er utviklet 4 førstehjelps-kurs for ansatte i utedriften, henholdsvis i Harstad, Sørreisa, Finnsnes (for Senja) og Nordkjosbotn. Ett kurs er utviklet i Tromsø for ansatte ved vegkontoret. Disse kursene vil fortsette i 1980 med samme antall fordelt på nye områder.

Det er i året også avholdt en verneombudsdag for maskinavdelings verneombud og arbeidsledere. Dette vil også bli prøvet avholdt for anleggets- og vedlikeholdets tillitsmenn i 1980. Om bedriftslegeordningen heter det:

Det er ingen endringer i det opplegg vegvesenet i Troms har for bedriftshelsetjenesten i etaten.

Fortsatt må vi sette vår lit til distriktslegene og deres velvillighet for slike undersøkelser. Det synes som distrikts- legene føler at bedriftshelsetjenesten er en for

Skadestatistikken for 1979:

IKKE FLERE SKADER — men lengere fravær enn forrige år.



Mens vi i 1978 registrerte 23 skader oppstått i arbeidssituasjoner og ifjor 21 — har antall fraværsdager økt betraktelig — 706 mot 407 foregående år. Selvom endel av fraværet skyldes skader oppstått i 1978, tyder tallene på at skadene har vært av mere alvorlig karakter siste år.

Dette går fram av den årsrapport om verne- og miljøarbeidet som nå er lagt fram. — Verneleder Svein Liland, hvordan oppstår skadene og hva kan årsaken være?

— Fortsatt fremkalles mange av skadene ved snubling og fall under gange til og fra arbeid. Dette skyldes bl.a. at gjenstander ligger slengt der arbeiderne trafikkerer eller rot på arbeidsplassen. Uoppmerksomhet, dårlig sikring og mangelfull planlegging av arbeidsoppgavene er også medvirkende årsaker til at slike ulykker fremkalles. Verneombud og arbeidsledere bør spesielt under værforhold som medfører glatt underlag påse at arbeidsområde eller gangveg avstrøs e.l.

Klemskader og fallende gjenstander viser seg å være den skadetype som medfører de lengste sykefraværene. Det går oftest ut over ben, hender og kropp. Noen av skadene kunne vært unngått dersom vedkommende hadde brukt sitt personlige verneutstyr.

Vi vil igjen minne om at verneutstyr skal brukes under arbeidsoppgaver som kan utsette arbeidstakerne for evt. skade. Dette er det tidligere sagt klart fra om, og vi vil følge opp forholdet der ulykker/ skader oppstår på grunn av manglende utstyr.

— Er det noen grupper som er mere utsatt enn andre?

— Skadefrekvensen har siste år vært størst i aldersgruppen 30 - 55 år. Det synes som at de yngre tjenestemenn har større skadefrekvens enn de eldre. Noen spesiell årsak til dette er vanskelig å påpeke, men det er mulig de yngre tar større sjanser og håper på at det går bra.

Anleggsavdelingen er det arbeidsområde hvor det største antall skader har oppstått i 1979.

Skader fordelt på avdelingene er følgende:

Anlegg 13 skader, vedlikeholdet 6 skader, maskinavd. 2 skader.

Av de 21 registrerte skadene har 16 oppstått i tidsrommet fra oktober til mars, altså den mørkeste årstid. Hva angår tidsrom på dagen eller ukedag er det ingen spesielle tendenser.

15



Håkon Jensen monterer støydempere på boremaskin.

stor belastning på den bemanning som i dag eksisterer ved legekontorene, og dette medfører

at vi i større grad vil få problemer med å følge opp den rutine vi tidligere har hatt.

ADVARSEL i forbindelse med tilløp til ulykke

Vernelederen har mottatt rapport om tilløp til ulykke i forbindelse med reparasjoner av veghøvel. Dette er forhold verkstedfolk og maskinførere spesielt bør være oppmerksomme på. For nyere Caterpillar veghøveler og hjullastere er det montert vannseparatorer som skiller ut vannet fra dieseloljen. Under rengjøring av en slik separator ble det benyttet pressluft for å blåse ut vann etter at den hadde vært frosset.

Separatoren som er en glassbeholder tålte ikke pressluft-

trykket med den følge at separatoren eksploderte mens vedkommende holdt denne i hånden. Glassbiter ble slengt omkring, men heldigvis i dette tilfelle ble det bare mindre skader på operatøren og de øvrige som befant seg like ved. Det kunne ha skjedd en større skade ved at separatoren eksploderte.

Vi vil således sterkt understreke hvor farlig det kan være å benytte pressluft til rengjøring av filtret i slike separatorene. Pressluft til slik rengjøring må ikke benyttes.

Vernelederen

DOMSAVVISIGELSER

I TO VEGSAKER – forskjellig utfall

Riktig og forsvarlig skilting skaffer vegvesenet frifinnelse i en sak — mangelfull skilting erstatningsplikt i en annen. Dette viser hvor påpasselig vi må være med å varsle mulige trafikkfeller og i den sammenheng selv sagt også hele tiden ha et våkent øye for hva som kan oppfattes som trafikkfelle sett fra trafikantenes side. De vegsakene vi har henvist til ble for den ene ført i Oslo byrett og den andre i Gulatings lagmannsrett.

Det var Statens vegvesen som var saksøkt og begge sakene hadde med riksvegens tilstand og sikkerhet å gjøre.

Saken for Oslo byrett hang slik sammen: 3. mai 1976 pågikk det utbedringsarbeid på en riksveg i Troms over en strekning på cirka seks km. Arbeidet ble gjort ferdig stykkevis. På det sted som saken gjelder, var arbeid i gang på den ene halvdel av veggen som var avsperrert for trafikk. Saksøkeren i sin personbil kjørte i den halvdel av veggen som var åpen for trafikk. Under denne kjøringen ble hans bil påført skade ved at bunnplate med tappeskruer ble revet av og motoroljen rant ut. Han var ikke straks klar over hva som hadde hendt og stoppet først etter cirka en og en halv kilometer da motoren gikk varm. Skadene medførte et tap som han krevde erstattet av statens vegvesen, begrenset oppad til kr. 5.260,00.

Spørsmålet var om den del av veggen som var åpen for alminnelig trafikk var i forsvarlig stand. Foruten at veggen også ble brukt til anleggstrafikk var det teletøsning. Det var ganske mye trafikk på

vegen, og vegvesenets folk på stedet hadde også som oppgave å sørge for at trafikken kunne passere. Det ble påfylt grus etter hvert som det var behov for det. Det var på det rene at saksøkeren kom ned i en dump, slik at bilens understell kom i kontakt med vegbanen. Andre biler hadde passert, ikke problemfritt, men uten at skader hadde oppstått. Saksøkeren hevdet imidlertid at da han kjørte, var det ikke foretatt tilfredsstillende påfylling.

Grunnlaget for rettens vurdering var om vegvesenet eller noen av dets folk hadde utvist ansvarsbetingende uaktsomhet. Selv om vegens tilstand bare skyldtes teletøsning, ville vegvesenet ikke kunne gjøres ansvarlig hvis det ikke var påvist uaktsomhet. I tillegg til teletøsningen kom anleggsarbeidet, som var varslet på forskriftsmessig måte.

Retten gir uttrykk for at vegvesenets folk generelt synes å ha opptrådt med aktsomhet. Den bygger da på at veggen var skiltet i overensstemmelse med normene for vegarbeidsskilting og at det ikke kan kreves særlig varsling

vegen skulle ha vært noe bløtere da saksøkeren kom kjørende enn ved passeringer forut for hans kjøring, kan dette likevel ikke bebreides vegvesenets folk som ansvarsbetingende uaktsomt. Det kan neppe, uttaler retten videre, forventes at vegvesenet skal garantere at veggen så å si fra det ene øyeblikk til det annet er fast nok for passering under teletøsning.

Retten konkluderer med at den etter en samlet vurdering ikke kan finne godtgjort at skaden på saksøkerens bil skyldes ansvarsbetingende uaktsomhet av vegvesenets folk. Heller ikke kan retten se at det var uaktsomt av vegvesentes folk å la saksøkerens bil passere. Staten ble således frifunnet i søksmålet.

I skrivende stund vet man ikke om dommen blir rettskraftig (den endelige dom), idet ankefristen ennå ikke er løpt ut. Der andre saken — sak for Gulatings lagmannsrett — gjaldt spørsmålet om vegvesenet i forbindelse med en utforkjøring i en sving måtte holdes ansvarlig for dette idet svingen ikke var varslet.

Utforkjøringen skjedde på riksveg 611, Sunnfjord, Sogn og Fjordane. Veggen ble anlagt i 1966 og er som vestlandsveger flest stedvis både smale og svingete.

Skadelidte kjørte i mai 1972 ut av veggen i en sving like etter at han var kommet ut av en vegtunnel, Hellestunnelen. Han kom til skade og anla sak mot staten v/Samferdselsdepartementet idet han mente at det var uaktsomt ikke å ha merket eller på annen

måte ha gjort trafikantene oppmerksomme på den svingen hvor han kjørte ut.

Ved dom avsagt av Sunnfjord herredsrett ble staten dømt til å betale skadelidte erstatning.

Dommen ble av staten påanket til lagmannsretten idet det fra statens side ble framholdt at det var stilt for strenge krav til vegvesenets aktsomhetsplikt. Det ble hevdet at vegvesenet hadde handlet med nødvendig aktsomhet da det ut fra sin bevilgningsramme hadde foretatt sin prioritering m.h.t. vegskilting, og hvor vedkommende vegstrekning var lavt prioritert.

Lagmannsretten fant i likhet med herredsretten at vegvesenet måtte være ansvarlig for det inntrufne. Fra lagmannsrettens begrunnelse siterer vi (uthevningene gjort her):

«Lagmannsretten skal bemerke at uhellet inntraff ved nattetider da det må ha vært nærmest uråd å se at det oljegruset veidekke syd for tunnelen ikke fortsatte på den grusfylling som var lagt inn til kjørebanelen på en slik måte at den gikk i ett — og dannet en jevn overgang — med veibanen. Det bemerkes at grusfyllingen lå på en stentipp som utenfor tunnelmunningen var planert i nivå med veibanen. Sammenholdt med det forhold at svingen hadde en knekk, må forholdene under nevnte kjøreforhold karakteriseres som en farlig trafikkfelle. Etter lagmannsrettens oppfatning måtte Aguirre derfor ha grunn til å regne med at en sving på et såvidt nytt

om teletøsningsproblemer på et tidspunkt da slike er vanlige i distriktet. Retten kunne ikke vite noe sikkert om vegens tilstand til enhver tid utover dagen, men gikk ut fra at den var bløt og at det fra tid til annen ble fylt på grus for å gjøre den bedre. At saksøkerens bil ble skadet i motsetning til andre biler, kunne i og for seg ikke være bevis for at veggen var for dårlig for hans passering. Det kunne heller ikke sies noe sikkert om saksøkerens uhell kunne ha noen sammenheng med bilens tyngde (med last) eller hans kjøring. Retten uttaler at bilførere løper en viss risiko ved kjøring på veg under teletøsning og hvor anleggsarbeide pågår, og siterer følgende fra en dom i Rettstidende i 1950 side 133:

«Svipt i et veidekke under teletøsningen er noe som til tider



veianlegg hadde en kurvatur uten knekk så lenge ingen andre informasjon var gitt. Det kunne meget lett ha skjedd en ulykke av

forekommer nær sagt over alt i vårt land. Og fordi om en mulighet for slik svipt er til stede hører derfor ikke enhver bruk av busser eller andre motorvogner opp på vedkommende veistrekning. Det blir regelmessig plass for en avveining av på den ene side behovet for å holde trafikken oppe og på den annen side den risiko som teletøsningen kan føre med seg. Og at en alvorlig ulykke kan inntreffe i det enkelte tilfelle godtgjør derfor ikke at den bruk som er gjort av veggen har vært uforvarlig.»

I denne sak, sier retten, har man i tillegg til teletøsningen det forhold at det foregikk anleggsarbeide, noe som alltid tilsier ytterligere forsiktighet fra de kjørendes side. Men selv om

langt alvorligere art, idet grusfyllingen ved kjøring rett frem fra tunnelen endte i et stup uten noen form for varsel om faren»

Rapport fra en skolebenk ca. 70° nord

Hva ligger så der, jo, der treffer du på tettstedet Alta. Et knutepunkt i Vest-Finnmark. Daglige forbindelser med fly eller buss til hvor en kjent for Nefferlingruvane. Alta vil en alltid forbinde med skiferdrift som i årtier har gitt arbeidsplasser. Stedet er delt i to mellom Bossekop og Elvebakken. Mellom disse steder ligger fjellet Komsa. Naturen forøvrig er lave høydedrag som da er en motsetning til vår brutale fjellnatur i Troms.

Alta er et skolested med en rekke linjer og valgmuligheter. At det er elementærteknisk linje, bygg og anlegg, her, er etter min erfaring lite kjent. Men til orientering er det samme linje som en kan gå i Oslo.

Et forslag om å gjøre Alta til skolested for Troms og Finnmark foreligger.

Dette vil da medføre en større utbygging. For å nevne denne elementærtekniske linje som nå er 1-årig, vil den som er interessert i

å fortsette kunne gå to år til. En vil da oppnå en solid teknisk utdannelse. Hybelmulighetene her er nokså lik andre skolesteder.

For meg som kom fra vegvesenet i Troms viste vegvesenet i Finnmark stor velvilje og jeg fikk da bo på vegstasjonen her i Alta.

Fra de praktiske øvelser i betonglære og landmåling tenkte jeg å få med et par foto, men jeg mislyktes. Kanskje utstyret eller fotografen ikke var enstemt med forholdene. Ellers byr stedet på en rekke fritidsaktiviteter og uteliv.

Svært mye tid til å benytte disse blir det som regel ikke da den går med til hjemmearbeid fra skolen. Til avslutning må vi vel innrømme at det er påskeferien vi ser fram til som avkobling fra leksearbeid, og til den som skulle være eier av en gammel panne — pass på — det blir «gull-rush» på vidda til sommeren.

Hilsen Roald Svendsen
Vegstasjonen Aronnes
9510 Elvebakken

KJØRETØYFORSKRIFTENE

– verd et kurs

Et klart ønske om at vår egen etat skal være den første til å etterkomme de pålegg kjøretøyforskriftene gir, lå bak den serie kurs vi gjennomførte både i 1978 og i 1979. Det må være unødvendig at vegvesenets sjåfører overtrer bestemmelsene og dermed risikerer anmeldelse med påfølgende straffegebyr.

Det ble ifjor i desember holdt 5 dagskurs hvor ialt 115 av våre ansatte gjennomgikk de nye kjøretøyforskriftene.

Biltilsynet sto også denne gang for det faglige opplegget med Knut Arne Henriksen og Tore Sæternes som forelesere. De nye forskriftene som trådte i kraft 1. april 1979 hadde nødvendiggjort viktige informasjon og forsåvidt også en oppfrisking av kunnskaper om det gamle som fortsatt er gyldig.

Knut Arne Henriksen sier: — Nye bestemmelser kommer stadig vekk og det er viktig at vi følger disse. Vi har også fått nye folk i etaten — både av sjåfører og oppsynsmenn. Førrige kurs brakte mange positive reaksjoner og vi ser på dette som et godt tiltak.

En av biltilsynets mange oppgaver er å påse at kjøretøyforskriftene blir behørig etterfulgt. Denne kontrollen prioriteres høgt. Kontrollen har i hovedsak to klare formål som skulle være i alles interesse. Den skal spare vegen og sist, men ikke minst bedre trafiksikkerheten.

En betydelig del av den transport som foregår på vegene står vegvesenet selv for eller står som



Knut Arne Henriksen

veldig fint. Vi kjøper inn endel utstyr som vi finner nødvendig. Ledelsen viser stor forståelse for dette.

— Har kurset ført til noen konkrete tiltak som du også kommer i befatning med?

— Vi driver f.eks. endel med transport av ploger til verkstedene. Plogene er større enn lasteplanet og må derfor merkes på en særskilt måte — med markeringsskilt og lys. Utstyr for dette er nå bestilt. Likeså må vi få byttet ut kjettingene for sikring av last med mer egnede saker. De kjettingene vi har brukt stikker et par cm ut fra lasteplanet på hver side og er dermed ikke lovlig.

Sikrings- og merkebestemmelsene for last er særdeles strenge. Det går mye tid til å overholde alle disse, men vi skjønner godt at det må til.

VEGSTIKKA PRØVER NYE VEGER

Redaksjonen er stadig på jakt etter nye ideer — nytt stoff og for den saks skyld også gammelt stoff det er på tide å blåse støv av. Dette er et problem som stadig går igjen i våre redaksjonsmøter og på siste møte ble vi enige om å etablere enkelte kontakter rundt i fylket.

Redaksjonsrådet hadde vært inne på tanken allerede tidlig på nyåret og siden da har redaksjonen arbeidet med å skape et lite nett av kontakter. På møte i rådet — 29. oktober 1979 — ble disse oppnevnt:

Harstadsområdet: Ole Ellefsen
Bardudområdet: Per Pedersen
Finnsnes/
Senjaområdet: Hans Takø, Nord-Troms: Thorleif Hole

Vi har valgt å begynne med disse og se hvordan dette kan fungere. Det stilles ikke krav til kontaktpersonene om at de skal yte noen skriftlige bidrag. De skal være våkne for hva som skjer og hvilke saker/problemer de ansatte er opptatt av — rapportere dette til Vegstikkas redaktør eller redaksjonsråd. I disse kontaktene skal også de ansatte finne et øre som lytter hvis det er noe de mener bør

oppdragsgiver for. Vi må derfor dessto mer gå foran med et godt eksempel. Vissheten om at våre egne folk gjør det riktige, gjør det lettere for oss å påtale andre.

— Om kjøretøyforskriftene ikke overholdes — hva kan årsaken til dette være?

— Her tror jeg nok at flere momenter kan spille inn og være medvirkende. Utstrekkelige kunnskaper og økonomi har en stor del av skylden. Men også direkte slurv med det vernemessige utstyr. Sikringsog merkeutstyr for last blir ikke innkjøpt og brukt.

— På disse kortkursene har også vegmestrene, oppsynsmenn og arbeidsledere deltatt. Hvorfor også disse?

— Alle yrkessjåfører har egentlig i kraft av sin sjåførutdanning tilstrekkelig kjennskap til gjeldende bestemmelser — og de har også det fulle ansvar om de kjører ulovlig. Oppsynsmenn og arbeidsledere som kanskje bare har førerkort kl. B, har ikke de samme kunnskaper.

Vi ser det derimot viktig at alle berørte parter i transportvirksomheten i etaten har satt seg behørig inn i de lover og bestemmelser som gjelder og også forstår alvoret med å etterkomme disse.

Dermed blir også samarbeidet mellom arbeidsledere og sjåfører bedre på disse punkter.

Når så mange berørte var samlet nyttet vi også høve til å ta for oss enkelte spesielle transportarter som vegvesenet utfører.

Her har vi diskutert oss fram til praktiske og korrekte løsninger.

— En dag er ikke lang tid til alt dette —

— Det er for kort tid til å gjennomgå alt. Vi har derfor gjort det slik at hver enkelt deltaker har fått utlevert litteratur omfattende et helt pensum for yrkessjåfører. Deretter har vi fort gjennomgått dette og tatt med de mest sentrale punkter slik at hver enkelt senere lettere kan finne frem i bestemmelsene på egen hånd.



Ragnar Hartvigsen

fram i Vegstikka eller hvis det er noe med avisen de ikke er fornøyd med.

Så er det noe du vil vi skal skrive om, kontakt en av de 4 vi har oppnevnt som **redaksjonskontakt**

ter og som du finner navnet på foran.

Ellers må du gjerne komme med ideer direkte til redaksjonen eller til medlemmene i redaksjonsrådet.

LØSNING PÅ KRYSSORD I NR. 6 - 1979

N	O	R	D	L	Y	S	A	R	E	N	D	A	L
U	R	I	U	S	T	A	B	I	L	O	N	A	
M	I	S	T	E	T	L	F	I	N	N	E	S	
E	O	A	E	I	L	I	F	E	M	A			
D	N	E	P	R	L	E	S	S	I	B	I	R	
A	S	P	E	E	D	K	U	N	D	E	O		
L	U	K	E	D	E	K	A	N	E	V	E	N	
T	I	N	N	B	N	O	R	N	E	R			
H	E	M	S	U	R	E	T	T	E	G	G	E	
E	O	T	R	A	E	G	L	E	L				
T	V	E	R	S	N	S	B	A	V	L	E		
L	U	N	E	T	N	O	R	M	A	S	O	V	
A	G	K	U	A	D	O	S	E	I	E			
N	G	O	K	V	A	D	R	A	T	O	R		
D	E	N	T	A	L	T	S	N	E	H	V	I	T

Vinnerne av kryssordet får lodd i pengelotteriet.

1. premie, 4 lodd Harry Albrigtsen, Vegkontoret i Troms
2. » 2 » Einar Skagen, Vegkontoret i Troms
3. » 2 » Steinar Svennevik, Vest-Agder vegkontor
4. » 2 » Stig Sørensen, Vegkontoret i Troms

Vi gratulerer!

SØRSTRAUMEN BRU

rapport nr. 11

Sørstraumen bru er nå sammenføyet og farbar. Allerede 10. januar var sammenknyttingen av bruspennene et faktum. Brua kan nå benyttes av anleggets maskiner og biler, men ordinær trafikk må vente til den offisielle åpning finner sted i juni måned. Ennå gjenstår legging av slitedekke og en del sikringsmessige arbeider.

Anleggsdriften har nå et opphold. Sluttinnspurten vil først skje når våren og varmere luft setter inn.

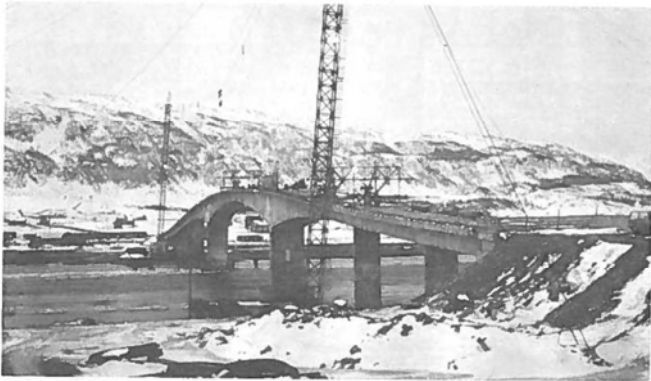
Entreprenør, ing. Thor Furuholmen a/s har trappet kraftig ned på arbeidsstokken. Kun 34 mann står igjen for å utføre forskjellige småarbeider, blant annet reststøyping av fortau og endel koblingsarbeider.

Rekkverket skal oppsettes av en underentreprenør og arbeide med dette er antakelig i gang før avisen kommer i trykken.

En del av arbeiderne er imidlertid bare permittert og vil bli tatt inn i arbeide igjen i mai måned. Da vil forhåpentligvis et varmere klima gjøre det mulig å legge på slitedekket. Slitedekket blir vakumstøpt.

Ellers er nå arbeidsbruene så godt som ferdigrevet. En del står riktignok igjen på Nordstraumsiden, men dette vil også være borte innen kort tid.

Likeså er en montør fra Sveits ventet for å forestå nedriggingen av kabelbanen. Kabelbane er ikke



26

trykk. Dette er utstyr som tidlegare var i vanlig bruk ved utlegging av plastringsstein på fyllingsdammar. Arbeidsmetodane er no endra, noko som gjorde det vanskeleg å skaffa utstyret. Frå kraftanlegget i Skibotn fekk vi imidlertid leigd utstyr som låg nær opptil:

- Ernst Vogel dieseldreven pumpe 104DV4E med kapasitet 2,3 m³/min. ved 10 kp/cm² trykk.
- Tilhøyrande startpumpe og slangar.
- 2 stk. kanoner, kvar med tilkopling av 2 stk. 4" slangar.

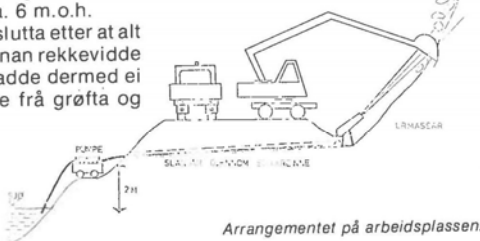
Nedspylinga tok 5 dagar

I perioden 10.10—16.10. 79 vart det i alt spylt ned og lasta ut 3.256 lause m³.

Massane var av ein slik kvalitet at dei kunne nyttast i pågåande fyllingsarbeid på rv. 86 ved Hemmingsjord.

Eit viktig moment var plassering av pumpa så nær sjøen som råd. Løfteevna var svak i forhold til pumpas trykkside. Dette ga t.d. ein vesentleg dårlegare effekt ved vår forsøksplassering av pumpa oppe på vegen, ca. 6 m.o.h.

Arbeidet vart avslutta etter at alt av lause massar innan rekkevidde var teke ned. Vi hadde dermed ei frilagt fjelloverflate frå grøfta og oppover.



SLUTTREKNING PÅ KR. 27,- PR. M³

Heile arbeidet kom på 89.000 kr., eller 27 kr. pr. laus m³. Av dette gjekk over halvparten (47.500) til 5 km transport av massane til vegganlegget på Hemmingsjord.

Ettersom vegparsellen har masseunderskot ville alternativet her vera sidetaksmassar til kr. 14,50, også målt i lause m³. I tillegg var dei steinrike urmassane betre egne til utfylling mot sjøen, som var det aktuelle arbeidet ved Hemmingsjord.

Leige av pumpeutstyr, transport av dette samt instruksjonsbistand kom på 18.000 kr. Øvrige utgifter var lastemaskin, manuelt arbeid med 3 spretting etc.

TYNGRE UTSTYR KAN GI BETRE EFFEKT

Frå oppstilling på vegbana kunne vi nå inntil ca. 40 m i vertikal spyling.

Energien i vannstrålen var sjølsagt liten ved slike høgdar, og kapasiteten vart dermed begrensa. Der terrenget kan tillata

tidligere benyttet i brubygging av entreprenørfirmaet. Imidlertid har erfaringene her vært gode, sier ass. anleggsleder Elsvén. Hovedtyngden av bruarbeidet har ligget på Sørstraumsiden og ved bruk av kabelbanen har man sluppet nyttilrigging på andre siden.

En god del opprydding gjenstår

også. Anleggsdrift medfører naturlig nok (mye rot og) oppsetting av midlertidige anordninger som ikke akkurat forskjøner resten av landskapet. Men når åpningen av brua er forestående, vil nok alt være som før. Og en majestetisk bru som buer seg over sundet står igjen og vitner om at her har vært travel anleggsvirksomhet.

VANNKANONER — NY ARBEIDSMETODE I VEGVESENET

Under utbetring av RV 86 ved Djupvåg i Sørreisa har vi på fleire måtar opplevd noko urolege forhold. Vi skal her omtala dei mest konkrete sidene ved dette, nemlig rasaktivitet i jord- og urmassar. Vi måtte ty til utradisjonell metode — uroelementa vart dempa med vannkanoner.

Tradisjonell maskininnsetts ga liten effekt.

Fleire alternative metodar var aktuelle.

Opprensning av veggroft forsterka rasproblema som forsåvidt også tidlegare hadde vore tilstades.

I perioden 1978—79 vart vegen delvis sperra ved eit par tilfelle av utrasing. Blokker og bjørketre utover vegbana kunne gi eit nokså dramatisk bilde, og naturlig nok skapte dette reaksjonar frå lokalt hold.

Det vart i fleire omgangar gått inn med tunge gravemaskiner i oppryddingsarbeid. Skråningshelning på ca. 45° og fare for nye ras begrensa effekten av dette arbeidet. Resultatet var som regel opprensning av grøfta medan dei ustabile massane ovafor vart liggande.

kanonplassering på sida av raspartiet, vil det anvendte utstyret kunna arbeide godt. Ved plassering på vegbana vil den praktiske høgdegrensa ligga på 30—40 m. I slike tilfelle vil eit tyngre utstyr ha store fordelar.

I vårt tilfelle låg massane i hovedsak innan ei grense på 30 m. Etter nedspyling av desse vart det lasta ut veggroft på ca. 5 m bredde. Denne vil kunna fungera

som fanggrøft for massar som låg utanfor rekkevidde.

Ca. 1 mnd. etter nedspylinga hadde vi det første tilfelle av nye ras i ein mildværsperiode. Massane la seg til rette i grøfta, og kunne deretter lastast ut under meir stabile verforhold. Eit viktig moment vert å holde grøfta renska for å unngå ras ut på vegen.



Dette kan oppsynsmann Magnar Angell, i midten, markere tommelen opp for, til v. Jan Erik Strømseng og til h. "kanonen" Ivar Engen.

28

29

I en "herværende" avis sto det for 2—3 år siden en artikkel med overskriften "Skjønne og datamaskin varsler snøskredfare". Artikkelen var skrevet på grunnlag av en samtale med statsmeteorolog Jan Erik Johnsen.

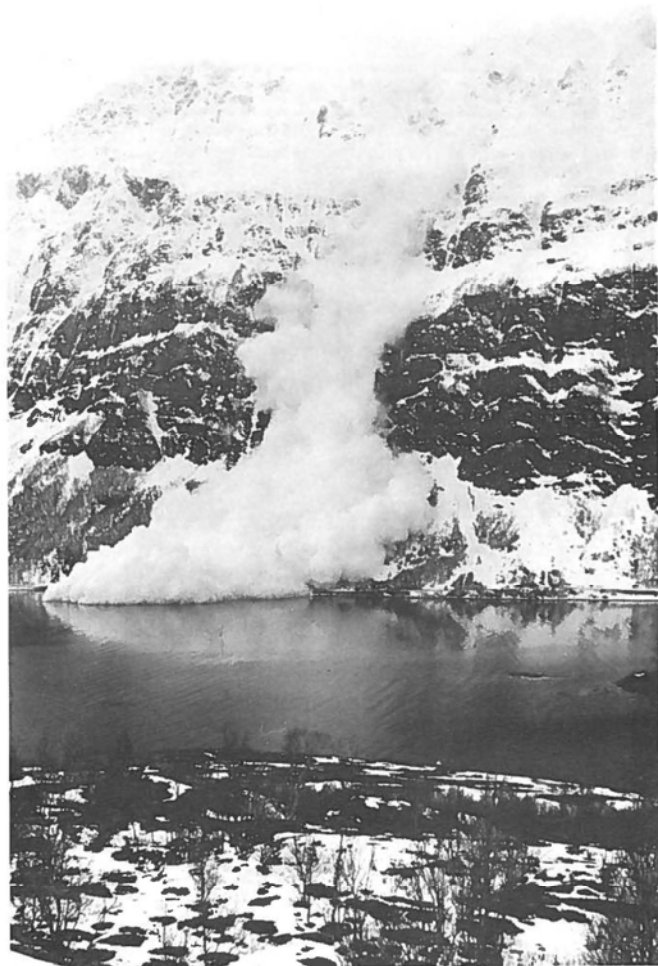
Det synes som journalisten bak artikkelen fikk inntrykk av at bare det ble forsket mer, og vi hadde datamaskiner nok, skulle vi kunne unngå mesteparten av skredulykken. Vår "garvede" og forsiktede "vedlikeholds-general" Os, hadde da skrevet med blyant i marginen på artikkelen: "Tross dette (stor forskning i USA og Sveits) skjer det meget store skredulykker såvel i Sveits som Østerrike, Frankrike og Spania jfr. de siste ulykker i de to sistnevnte land med 12—15 omkomne hvert sted. — Ja det er nok ikke bare "søringer" det går kaldt nedover ryggen på, når det vises bilder av snøskred".

Vi har satt opp en tabell som fyller en hel side i Langtidsplanen, og den viser oversikt over kjente snø- og isskredpartier i Troms pr. 1/1-1979. Vi vet jo at de aller fleste store skred går når helningsvinkelen i terrenget ligger mellom 35° og 55°, og det er ikke vanskelig å finne slike helningsvinkler i Troms-terreng. Vi har vært nødt til å gå ut i aviser og i brev for å forberede folk på at flere av de vegene vi bygger på Ytre Senja vil måtte stenges i

perioder om vinteren på grunn av snøråst og fare for snøråst.

Sikring mot snøråst er så kostbart og trengs så mange steder at vi ikke ser noen endskap på det. I så måte blir 1980 et merkeår, i og med at vi starter opp med sikring av vårt verste skredparti langs riksvegene her i fylket, under Pollfjellet.

Vi må altså innstille oss på å leve med at snøskred vil komme og fylle igjen vegene våre på



Pollfjellet, fortsatt rasfarlig.

30



Dette stod å lese i "Nordlys" fredag 11. mars 1977.

mange plasser, og kanskje på mange nye plasser. Det har vært et ønskemål her ved kontoret at vi skulle registrere alle strekninger langs vegene der terrenghelningene er innenfor det kritiske området, men det er en stor og langvarig oppgave det også.

Vi hadde en tragisk ulykke for ca. 4 år siden i et skredområde, og ble da spurt av Arbeidstilsynet

hvilke rutiner vi hadde i vegvesenet for åpning av vegger som var stengt av snøskred. Vi måtte den gangen innrømme at skriftlige, generelle rutiner ikke var satt opp og at slike ville være en umulig oppgave å utarbeide.

I fjor laget imidlertid vedlikeholdsavdelingen et rundskriv nr. 9 om "Rutiner ved åpning av veg etter snøskred" og dette blesendt ut til samtlige vegmestere. Der er

det gitt enkelte hovedretningslinjer som vi vil minne om nå. Hvis disse brukes som grunnlag for detaljerte rutiner ved de enkelte skredpartier, tror vi at det vil være langt mindre risikabelt å arbeide i rasfarlige områder:

- Grundig vurdering av situasjonen er absolutt nødvendig.
- Ingen skal la seg presse til å være med på åpning.
- Vi må vente på tilstrekkelig lyst og siktbart vær for å kunne se og bedømme løseområdet.
- Observatør settes til å følge med løseområdet fra et sikkert sted og med nødvendig kontakt med de som arbeider i skredet.
- Det må være avtalt og oppfattet av alle hvordan de skal komme seg unna hvis det skulle komme nye skred.
- Alle som arbeider i skredet skal være utstyrt med nødpeilesender som kontrolleres på forhånd.

Jeg har sett på disse retningslinjene i forhold til prinsippene for en grov RISIKOANALYSE:

Risikomomentene reduseres 1) ved å redusere sannsynligheten for at svikt kan oppstå, 2) ved å redusere konsekvensene av svikt eller 3) ved en kombinasjon av reduksjon av begge.

Vi "braker hodet" og sansene, meteorologiske data og erfaring for å vurdere om det kan gå snøskred før noen beveger seg inn i det farlige skredområdet. Mens arbeidskameratene oppholder seg der, følger observatøren nøye med om noe skjer i løseområdet, og hva som skjer

der. Hvis det nå er lokalkjente og vante folk som følger våkent med, må vi kunne regne med at sannsynligheten for at det skal gå et nytt skred mens vi holder på i området er meget liten.

Men vi har likevel tatt våre forholdsregler slik at hvis det likevel skulle skje noe svikt, så vil konsekvensene bli så små som mulig:

1. Observatøren har direkte kontakt med de som er i faresonen, og kan varsle omgående hvis han oppdager noe mistenkelig.

2. Når varslet eventuelt kommer, vet alle hvordan de skal komme seg ut av sonen og rømningsvegen er fri.

3. Skulle likevel opplegget svikte og noen komme under skredet, vil vi ved hjelp av nødpeilesenderne kunne finne dem, forhåpentligvis meget raskt.

4. Det kan da vise seg hvor viktig det er at observatøren står helt sikkert plassert!

5. Det kan være nokså avgjørende å få unna minst en maskin, og vi må kanskje vurdere å ha en ekstra maskin i sikker posisjon for å kunne utføre redningsaksjonen.

Hvis noen hadde ventet at jeg skulle gi meg inn på å "spå" om skredsituasjonen i vinter, må jeg nok skuffe der. Jeg håper selvsagt at vi også får en god vinter i så måte, og særlig håper jeg at om vi skulle få en del snøskred, at vi slipper å oppleve at de slår til på så mange steder på en gang som de gjorde f.eks. i mars i 1977!

Driftssjefen

31



ÅRSMØTE I B.I.L. VEG

Til årsmøtet i idrettslaget var det møtt frem 17 medlemmer. Møtet ble holdt 10. desember i vegkontorets kantine.

Årsrapporten fra styret og gruppene tyder på at laget har hatt et godt år, både økonomisk og sportslig. Bl.a. har dugnadsarbeid i stor stil bidratt til en vesentlig økning av egenkapitalen. Selv om de helt store sportslige resultater har uteblitt, er bredden og aktiviteten stor. Fotballaget har vært på Lillestrøm og håndballagene (dame- og herrelag) på Gol.

Ryktene sørfra vet å fortelle at Troms vegkontor gjorde seg hedervollt bemerket både på og utenfor banen. Fotballgruppa har hatt to lag i serien. Førstelaget ble nr. 2 i førstedivisjonen, 2.laget berget plassen i 4.divisjon, men har det så morro at det begynner å bli kamp om å komme på laget. Det ser ut som endel av de gamle "ringrever" må trappe ned betydelig for å bli kvalifisert.

Herrelaget i håndball berget såvidt plassen i sin divisjon, mens damelaget ble nr. 5 i sin gruppe, og beholdt dermed plassen i 2.divisjon.

Skigruppa og skytegruppa har avholdt sine tradisjonelle konkur-

34



På startstreken

i god tid, og på vegstasjonene vil du også ellers kunne få nærmere opplysninger.

Skigruppa

Dersom to av disse ikke kan stille 3 personer enkeltvis, kan de slå seg sammen. Dette må godkjennes av arrangøren før start. Påmeldingslister vil bli sendt ut

ranser med jevnt bra deltakelse. Trimgruppa kan skilte med et bredt spektrum av aktiviteter som friidrett, løpetrening, bordtennis, roing, orientering og barneski-renn, hvorav det siste nok var mest populært.

Ved valget ble følgende hovedstyre valgt:

Formann: Kjell Kvåle
Nestf.mann: Oddvar E. Selnes
Kasserer: Harry Albrigtsen
Sekretær: Svein-J. Hansen
Styrem.lem: K.A. Henriksen
Varamann: Anna Josefsen
Varamann: Per Nilsen

Følgende gruppeoppmenn ble valgt: Fotball: Bjørn E. Selnes. Håndball: Anton Bævre, Volleyball: Wenche Sørensen. Ski: Johan Filseth. Skyting: Knut Grimstad. Trim: Jens Jakobsen.



...og i innspurten, Helmer Heimdali VM-78

VEGMESTERSKAPET - 10 ÅR

Det årlige vegmesterskap på ski blir i år avholdt for tiende år på rad. Dette jubileet vil bli markert på en spesiell måte som ikke skal røpes her. Vent og se til premieutdelingen.

Mesterskapet blir holdt i Nordkjosbotn lørdag 15. mars med velvillig bistand fra vegvesenets skigruppe på stedet. Som før vil det bli lagt opp til et familievennlig arrangement med etterfølgende bankett.

På årsmøtet i "Veg" ble vedtatt et forslag til inndeling av lag for vegmesterskapet på ski. Følgende enheter kan stille lag:

1. Harstad
2. Finnsnes m/Senja
3. Setermoen
4. Vollan uten Vegsentralen
5. Vegsentralen
6. Lyngseidet og Kvesmenes
7. Tromsdalen
8. Storslett
9. Vegkontoret

35

Biltilsynet:

Laila Haukebø er tilsatt som kontorassistent ved biltilsynet i Harstad.

Edin-Arne Olsen er tilsatt som kontorassistent ved biltilsynet på Finnsnes.

Steinar Utby er tilsatt som inspektør ved biltilsynet i Tromsø, men vil sannsynligvis ikke tiltre før i april måned.

Vegkontoret:

Marit Særsten begynte som kontorassistent (vikar) ved regnskapsavdelingen 17/12 -79.

Kjell Vang som tidligere har vært tekniker hos oss er nå tilsatt som ingeniør ved planavdelingen.

Likeså er Geir Østvik tilsatt som ingeniør ved samme avd. fra 12/12-79.

FRATREDELSE:

Utedriften:

Disse er fratrudd med pensjon:

- Kalle Eriksen, Skibotn 1/1-80
- Olav Dahlbakk, Gratangsbøtn 1/1-80.
- Konrad Tunheim, Sjøvegan 1/1-80.
- Kristian Myrland, Breivika 1/12-79.
- Arnold Bergh, Hemmingsjord 1/12-79.
- Asbjørn Gideonsen, Harstad 1/12-79.
- Harald Rognså, Sjøvegan 1/10-79.
- Villy Olsen, Tromsdalen 1/11-79.
- Birger Mikalsen, Lyngseidet 1/9-79.

Personal ~ Nytt

TILTREDELSE:

Utedriften:

Astrid Antonsen er tilsatt som kokk, foreløpig ved brakkeleiren i Sørreisa.

I anleggsdriften er Peder N. Larsen tilsatt som tunnelreparatør.

Finn-Hugo Eriksen Karvonen er tiltrådt som sjåfør i vedlikeholdsområdet 7.

Inger Nilsen er tilsatt som kontorassistent ved vegvesenets stasjon på Finnsnes.

John Johnsen er tilsatt som oppsynsm.assistent (vikar) i vedlikeholdsområde 8, Storslett.

Leif Jarle Bruun vikarierer som maskinoppsynsmann i Harstad i Torkild Torstads sykepermisjon. I denne perioden er Torleif Hole maskinoppsynsmann ved verkstedet på Storslett.

Terje Øvergård er tilsatt som oppsynsmann.

I de ledige stillinger i vedlikeholdsdriften er disse fra anleggsdriften tilsatt:

Sjøvegan: Ingebrigt Dahlberg
Skibotn: Kristian Kvalberg og Rolf Eriksen

Kvaløysletta: Jens Eriksen
Tromsdalen: Viggo Augustinussen

Vi gratulerer!

Med 50-års dagen

Fritz Figenschau, Skibotn 4/1.
Margot Thomassen, Sørstrau-
men 23/1.
Gunnar Kvalberg, Skibotn 19/1.
Erik Eriksen, Medkila 7/2.
Odd E. Nilsen, Sørli, Silsand
22/2.
Einar Karlsen, Ramfjordbotn
1/3.
Terje Åsheim, Bakkehaug 8/3.
Karl N. Karlsen, Gibostad 29/3.
Kåre Løvberg, Bakkehaug 9/4.

Med 60-års dagen:

Ole Løvhaug, Nordkjosbotn
2/3.
Hans Ludviksen, Bogen 11/3.
Martha Mack, Mellomvegen,
Tromsø 1/4.
Erling Tretten, Storslett 11/4.

TRAFIKKTEKNISK SEKSJON

– noe mer enn å si ja/nei til avgjørelser.

Gjøkungen på vegkontoret, var det noen som sa — kanskje med rette, for hvilken annen seksjon har vokst tilsvarende, så raskt. Vittige sjeler har også kalt den «trafikk og musikk». Svært mange tror imidlertid at det er bare avkjørselsaker som behandles på trafikkteknisk seksjon — riktignok en av de viktigste oppgaver — men to tredjedel av den samlede arbeidstid går med til andre gjøremål.

Avkjørsels- og saker om disp. fra byggegrensen opptar ca 4 årsverk på seksjonen. Om de personer som ivaretar denne oppgaven, må det kunne sies at de innehar en engels tålmodighet, en fakirs selvbeherskelse samt endel andre egenskaper som gjør at denne vanskelige jobben mestres bra.

Mens Rolf Andreassen, Fritz Aagesen og Liv Sørensen stor sett jobber med avkjørsler og disp. på

heltid, har Fredrik Nikolaisen også endel andre oppgaver som kilometering og avkjørselsregistrering for fartsgrensebestemelse.

De som kjører mye langs landeveiene i fylket vil ha merket at det i den senere tid er kommet en del nye strekninger med nedsatt fartsgrense. Fartssoningen fastsettes på grunnlag av nye kriterier fastlagt av Vegdirektoratet. Heri inngår faktorer som



Foran fra v. Liv Sørensen, "boss" Johan Filseth og Rolf Andreassen, bak fra v. Sylfest Bell, Svein Stormo og Svein Jarle Hansen.

38

forøvrig og utenverdenen generelt. Oppgavene på seksjonen spenner over et vidt virkefelt, og vi må regne med at nye oppgaver kommer til. Bl.a. vil det i tiden framover bli aktuelt med en mer utstrakt planlegging av bruken av det vegnettet vi allerede har. Her vil nok både biltilsynet og trafikkseksjonene komme inn i bildet. Herunder vil trolig planlegging

for kollektivtrafikkformål få en dominerende plass. Vegkontoret står for eksempel sentralt i et prosjekt som går ut på å kartlegge og forbedre kollektivtrafikk-mønstret i Tromsø-området. Dette er tiltak som nok vil bidra til å endre vegvesenets ansikt utad, fra å være en ren vegbygger/vedlikeholds-etat, til også å bli en vegtrafikk-etat.

HVORDAN SKAL VI BEST FØLGE MED I UTVIKLINGEN?

Vi hører så ofte at utviklingen på de fleste områder i samfunnet skjer i et raskt, og i mange tilfelle i et såkalt «aksellererende» tempo. Sjølsagt har vi da lyst til å følge med, og på enkelte områder kreves det rett og slett at vi følger med; sier driftssjef Bjørn Stensli og fortsetter:

Vegsjefen skal vel ha litt kjennskap til det aller meste som kan tenkes å ha betydning for etaten, og i alle fall kunne finne ut hvem som bør kunne vite noe om de spørsmål det gjelder. Noe av det samme gjelder da også for drifts-

sjefen, og spesielt når vegsjefen er bortreist.

For oss alle gjelder det nok at vi må legge an på å «dele» med de andre på arbeidsplassen det vi lærer gjennom kurs, konferanser og gjennom lesning. På den



Betong - et viktig byggemateriale i vegvesenet. Her fra Hungeren bru i Tromsdalen, med Eldar Augustinussen i forgrunnen.

40

avkjørsler, randbebyggelse, vegbredde, om det finnes gangbane/fortau og trafikkmengde. Slike saker er det skiltkontoret som tar seg av. Jan Larssen og Olav Jørgensen tar seg også av all annen skilting, samt trafikktekniske, radarhastighetsmålinger og planer for arbeidsvarsling. Helen Bertheussen hjelper dem med å holde greie på ulykkesregisteret og skiltregisteret, samt diverse tegnearbeid. På dette kontoret finnes videre en kaffekoker (ta med pulverkaffe). Kontoret har videre fått yr for pedagogiske svar på henvendelser fra barneskoleklasser.

På trafikkteknisk seksjon har vi egen planavdeling. Plansjef er Svein Jarle Hanssen. Han steller med reguleringsplaner og generalplaner som vi får til uttalelse fra kommunene, samt planlegging av forskjellige trafikkreguleringer, kol-

lektivtrafikktiltak og øvrige miljøtiltak. Han samarbeider i stor utstrekning med Sylfest Bell, Ole Bruvoll og Svein Stormo. Bell har ansvaret for planlegging av gang/sykelveger, fortau og vurdering av kommunens arealplaner, mens

Bruvoll stort sett er beskjeftiget med kryssplaner, busslommer, rasteplasser, offentlige parkeringsplasser o.s.v. Svein Stormo har nå overtatt etter Svein-Jarle Hanssen som sekretær for Troms Fylkes trafikkikkerhetsutvalg. Han fungerer imidlertid også som ressursperson på seksjonen, etter mange års virke med avkjørsler og reguleringsplaner.

Johan Filseth er seksjonens leder og har som oppgave ved siden av å skrive under avslag (og innvilgelser) på avkjørselsøknader, å påse at seksjonen fungerer best mulig internt, og i forhold til omgivelsene, både vegkontoret



Fra v. Helen Bertheussen, Olav Jørgensen og Johan Larsen.

39

måten vil laget, avdelingen og etaten fungere bedre.

Betong er ett av de viktigste byggematerialer vi steller med i vegvesenet, selv om det er små kvanta vi bruker i forhold til grus, asfalt og oljeprodukter. Betongen slik vi ofte bruker den blir sterkt utsatt for vær og vind og sjø og is, slik at det lett kan bli skader. Slike skader er ofte lett synlige, og da kan det virke stygt og skjemmende. I noen tilfelle kan det være vanskelig å oppdage skadene, og de kan få svært alvorlige konsekvenser f.eks. på bruer og kaier under vann. Felles for de fleste skader på betong er at de vanligvis er vanskelig og kostbare å reparere på en skikkelig måte.

Vel, vi har flinke folk som kan mye om betong, brufolk ute og inne, og det har vel stort sett gått bra, må vi vel si. Det har kommet noen dystre rapporter om store skader på bruer sørpå landet, men vi håper og tror at kontrollen har vært såpass god etter at vi kom i gang med storbruene hos oss at vi slipper å oppleve så hard en dom — — —

Dette ble kanskje en litt lang innledning, men det var da også etter nokså lange overveielser at undertegnede tok mot til seg og pakket kofferten for å dra til Høgskolen i Trondheim på «betongkurs» i høst. — Ja, det er nå ikke riktig å kalle det et kurs når det var foredrag for over 300 deltakere i to dager og med besøk på byggeplasser den 3. dagen. Arrangementet ble da også kalt noe annet: Norsk Betongdag

1979 med FCB's Informasjonsdag.

FBC står for Forskningsinstituttet for Cement og Betong ved NTH. Siden i 1965 da instituttet ble opprettet har det vært drevet forskning på området sement og betong og vært utført oppdrag for industri og offentlige instanser. Instituttet har vokst raskt de senere år, og det er over 30 ansatte, derav halvparten forskere. Instituttet har hatt, og vil vel få, mange interessante oppgaver i forbindelse med oljevirksomhet i Nordsjøen.

FBC har tatt sikte på å øke informasjonsvirksomheten, og den første dagen på Høgskolen fikk vi presentert forskningsresultater og fikk et innblikk i de ressurser som finnes på NTH på dette området: Belastninger og påkjenninger som betongen utsettes for krever nye begrep og uttrykk for materialeegenskaper.

Det trengs mer realistiske forsøk for å vurdere hva betongen vil kunne tåle.

— Rust (korrosjon) på armeringsstål kan være alvorlig, men kan overvåkes og motvirkes.

— Sementens kjemiske sammensetning og reaksjoner er så kompliserte at det enda er mange forhold ved herdingen som ikke er utforsket.

— Det er utviklet regnemodeller som setter oss i stand til å utnytte betongen atskillig bedre enn vi gjør i dag, og store beløp kan spares på den måten.

Disse og mange andre emner fikk vi et raskt innblikk i i løpet av

41

dagen, og samtlige deltakere fikk fullstendige referat av de innleggene som ble holdt.

Den andre dagen var satt av til mer direkte praktiske spørsmål ved bruk av betong som byggemateriale:

— Betong i veier. Hvorfor er betongdekker aktuelle?

— Praktisk opplegg og utførelse av nyere anlegg.

— Økonomi ved ulike tilslagsmaterialer.

— Fiberbetong og silicabetong i praksis.

— Krav til nøyaktighet og utseende.

— Arbeid for å holde standardene i takt med teknisk utvikling og ny viten.

Det er særlig interessant å høre om betongens stilling som byggemateriale nå og i fremtiden, og om utviklingsmuligheter for norsk sementog betongindustri.

Jeg synes det var mye godt stoff om betong som ble presentert på en fin måte og på veldig kort tid. Foredragene var trykt på forhånd og blir oppbevart i en

perm som blir å finne på biblioteket på vegkontoret.

For min egen del synes jeg det var veldig fint å få med seg en slik «oppfriskningskur» 20 år etter at jeg gikk ut av Høgskolen. Selv om det var fryktelig mye nytt og vanskelig, var det kanskje ikke verre enn at jeg fikk lyst til å prøve å henge mer på og noe større muligheter til å finne ut hvor jeg bør ta fatt!

Jeg har inntrykk av at vi nesten til enhver tid har folk på konferanser og kurs, og det er blitt noe som vi har vennet oss til å «leve med». — Og kursvirksomhet blir det nok ikke mindre av med tiden!

Hadde det ikke vært fint om vi kunne gitt et lite «glimt» fra oss etter at vi har vært på et kurs? — Er det ikke mye nyttig viten som står rundt i hyllene på kontorene og støver ned uten at andre enn de respektive kursdeltakerne kjenner til «gullkornene»? — Synspunkter mottas med takk!

Med hilsen
driftsjefen

14 MILLIONER TIL MASKINKJØP I 1980

Maskinieversene for 1980 er så smått begynt, og i løpet av året skal følgende leveres:

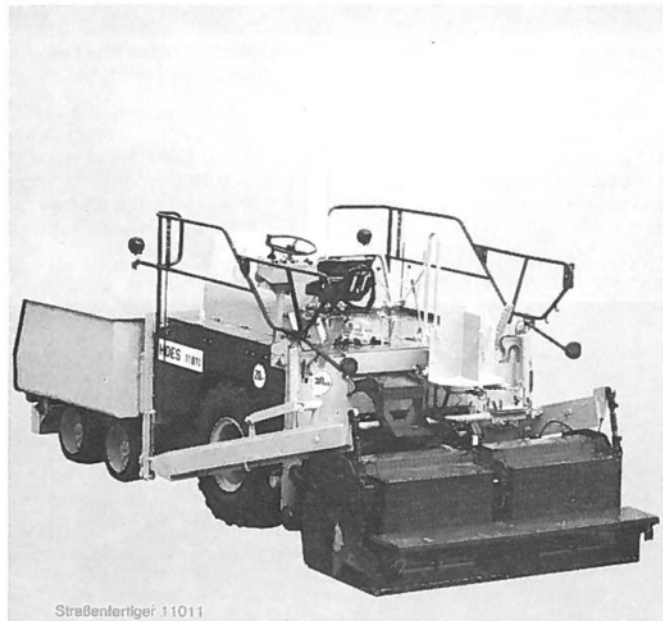
- 2 stk. lastebiler, Scania LBS111 (6 x 2)
- 1 » lastebiler, Mercedes 1932 AK (6 x 4)
- 4 » små lastebiler, Mercedes L 608D m/enkelt førerhus
- 7 » varebiler, Mercedes 307 D Pic Up m/dobl. førerhus.
- 3 » varebiler, Mercedes 307 D, lukkede
- 2 » tilhengere for grustransport, langboggi

- 1 » veghøvel, Caterpillar 140 G
- 1 » veghøvel, Nord-Verk, 130 HVT
- 1 » gravemaskin, BRØYT X21TL
- 1 » oljegrusutlegger, HOES
- 1 » beltedozer, Caterpillar D6D
- 1 » borevogn Atlas Copco, Roc 302-04
- 2 » kompressorer, Atlas Copco, PT1000, 27,7 m³/min.
- 1 » hjullaster, Caterpillar 966 C

Dessuten nye knusere og annet utstyr til Tyttebærvik.

Snøploger er også en betydelig post. Nesten 750.000,- går med til å anskaffe 22 diagonal — og 12 spissploger.

Tilsammen regner vi å bruke ca. 14,0 mill. kr. til maskinkjøp i 1980.



Den nye oljegrusutleggeren.

VETERANER GÅR FRA BORDE



I Harstad tok vi avskjed med disse like før jul, fra v. Hans Myrsløtt, Enok Andersen, Leif Nilsen, Kristian Myrland, Einar Strøm og Andor Henriksen sammen med vegsjef Herleif Solberg.

Også oppsynsmann Asbjørn Gideonsen ved anleggsavdelingen i Harstad tok farvel med vegvesenet like før jul, her sammen med ektemake midtpunktet blandt vegfolk.



44

Nr. 067 — EDB PROGRAM — Linje- og utsettingsberegning (Ryggstiftet i A5 format)

EDB-system for linje-, utsetting og skjæringsberegning har til hensikt å kunne tilby planleggere et effektivt hjelpemiddel til å fastlegge horisontaltraséen for veger etc. Programmene sparer oss for en del rutinearbeid, og samtidig gir de oss en sikkerhet for at beregningene er riktig utført. Den kanskje viktigste grunnen til at vi bør benytte programmene er at de gir oss mulighet for bedre og raskere planlegging.

Knapphet på arealer og kompliserte prosjekter ved vegplanlegging krever nøyaktighet og intens utnyttning av våre grunnarealer.

Nr. 005 — SEMENTSTABILISERING AV VEGER 3. UTGAVE (Limheftet A5 format)

Hensikten med dette heftet er å gi en innføring i emnet sementstabilisering. Det vil også være til nytte ved planlegging av sementstabiliseringsarbeider i fylkene.

Heftet er delt i tre deler. En del omhandler prøver og proposisjonering mens de andre to delene behandler blanding på vegen og verksblanding. Hver av

Det er derfor viktig at vi kan koordinatfeste vegene våre og være sikker på at de blir liggende nøyaktig der i terrenget hvor de planlegges. Dette ville vanskelig la seg gjøre uten å anvende de metoder for utsetting av veglinjene i marken som bruk av EDB forutsetter.

Kontor for teknisk EDB i Vegdirektoratet har lagt stor vekt på å presentere bergningsresultatene på en måte som tilgodeser vegbyggernes behov. Denne instruksjonsboken er et ledd i disse bestrebelsene. Den er rettet mot brukere av utsettingsdata og er således et supplement til brukerbeskrivelsen for programmene.

de to siste delene er skrevet for å dekke alt om vedkommende metode. Denne formen fører til at enkelte avsnitt blir like, men vil lette lesningen og oversikten over arbeidene som må utføres.

I 3. utgave er det foretatt noe strykninger av ikke aktuelt stoff — samt mindre endringer i tekst og figurer.

Nr. 039 — DRIFTSPLANLEGGING (Limheftet A5 format)

I dette heftet tar vi for oss en begrenset del av emnet driftsplanlegging og oppfølging, i det hovedvekten er lagt på det som skjer innenfor hvert arbeidssted, mens planer for den samlede drift

i et fylke er overflattisk behandlet. Erfaringen viser at heftet bør brukes sammen med eksempler fra et arbeidssted som er godt kjent av dem som deltar i opplæringen.

NYE HÅNDBØKER

Det foreligger nå 7 håndbøker fra Vegdirektoratet vi ikke har presentert. Finner du noen av interesse så er det fortsatt Loyd Laurtisen ved vegkontoret som er håndbøkkontakten.

Nr. 008 — ØKONOMIINSTRUKSER — Hovedinstruks og delinstruks (Limheftet i A4 format)

Det har vært et økende behov for å få en samlet fremstilling av alle bestemmelser og rutiner som gjelder innenfor økonomiforvaltningen, særlig etter at biltilsynets pengeforvaltning har blitt utvidet med innkassering av førerkortgebyr. Hittil har disse instruksjoner

vært å finne som vedlegg til forskjellige rundskriv fra Vegdirektoratet. Denne håndboken er laget dels for å dekke behovet for en instruksssamling og dels for å etablere et enklere ajourførings-system av instruksene.

060 — TRAFIKKREGLENE — Med fortolkninger, praksis m.v. Ajourført pr. 1. sept. 1979

Denne håndbok om trafikkreglene er i første rekke ment som en veiledning for ansatte i Statens vegvesen, men også andre kan tenkes å ha nytte av boken, f.eks. kjøreskolene.

Regeltekstene er ført a jour med de endringer som trådte i

kraft 1. oktober og 15. desember 1978.

Fremstillingen er basert på bl.a. avgjørelser i Høyesterett og administrative uttalelser, derunder premisser i Vegdirektoratets forslag av 26. april 1973 til nye trafikkregler.

Nr. 066 — ANBUDSGRUNNLAG — Bygg- og anleggsarbeider (Limheftet i A4 format)

Hensikten med disse retningslinjer er å lette og standardisere utarbeidelsen av anbud for bygg- og anleggsarbeid. Entreprenører og konsulenter vil også få det enklere ved at forskjellige anbud blir utformet mest mulig ansartet.

Anbudsregler og kontraktsbestemmelser er utarbeidet på grunnlaget av NS 3400 «Regler om anbudskonkurranser for bygg- og anlegg» og NS 3401 «Alminnelige kontraktsbestemmelser om

utførelse av bygg og anleggsarbeider». Det er tatt hensyn til «Forskrifter for kontrahering av bygg- og anleggsarbeider til staten», fastsatt med kgl.res. 17. mars 1978.

Forøvrig er anbudsgrunnlaget utformet etter NS 3450 «Prosjektdokumenter for bygg og anlegg». Avtaledokument er tilpasset NS 3410 «Formular for kontrakt om utførelse av bygg- og anleggsarbeider».

45

Nr. 069 — BILPARKPROGNOSE 1981 - 2000 (Ryggstiftet)

Den framtidige utvikling i bilparken vil sammen med endringer i utkjørt lengde for de enkelte kjøretøyer være avgjørende for hvilken vekst en vil få i vegtrafikken. Biltallets størrelse og veksten i bilparken vil være av sentral betydning for utbygging og dimensjonering av vegnettet i årene framover. Samtidig vil dette ha stor betydning for biltilsynets arbeidsomfang.

Dette dokument er en revisjon av de bilprognoser som ble utarbeidet av Vegdirektoratet høsten 1975, og er basert på samme framskrivningsteknikk som tidligere prognoser.

Prognosen angir utviklingen i person- og lastebilparken for landet som helhet, for de 112 soner som landet er delt inn i, og for biltilsynets stasjonsområder.



Fra byrunden i bladet "Tromsø".

Karin Nyvoll - en av de ved Biltilsynet i Tromsø som står bak hyggelige brev.

For ordens skyld: Dette skjer ved alle biltilsynsstasjonene.

