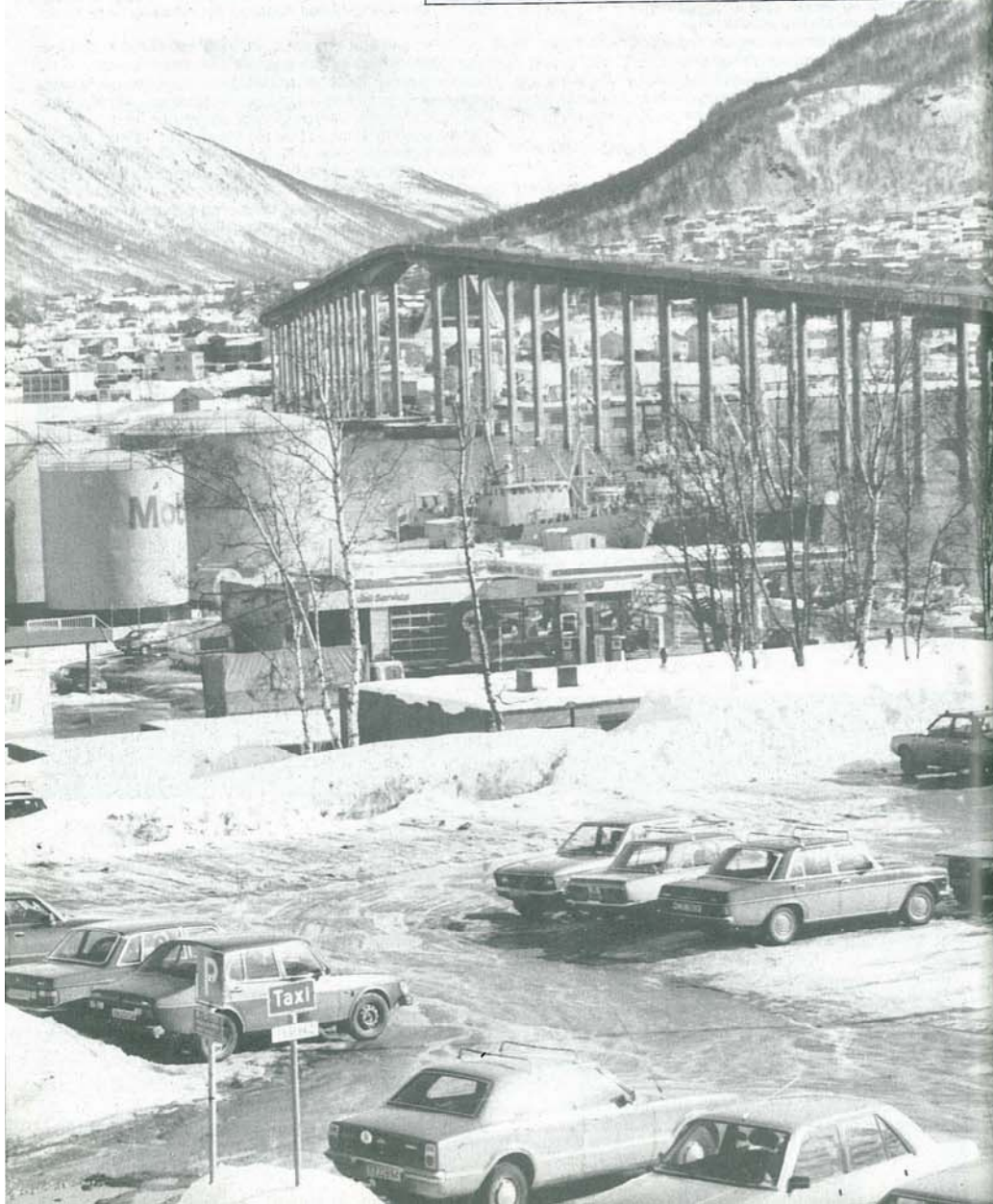


C

ADRESSEENDRING

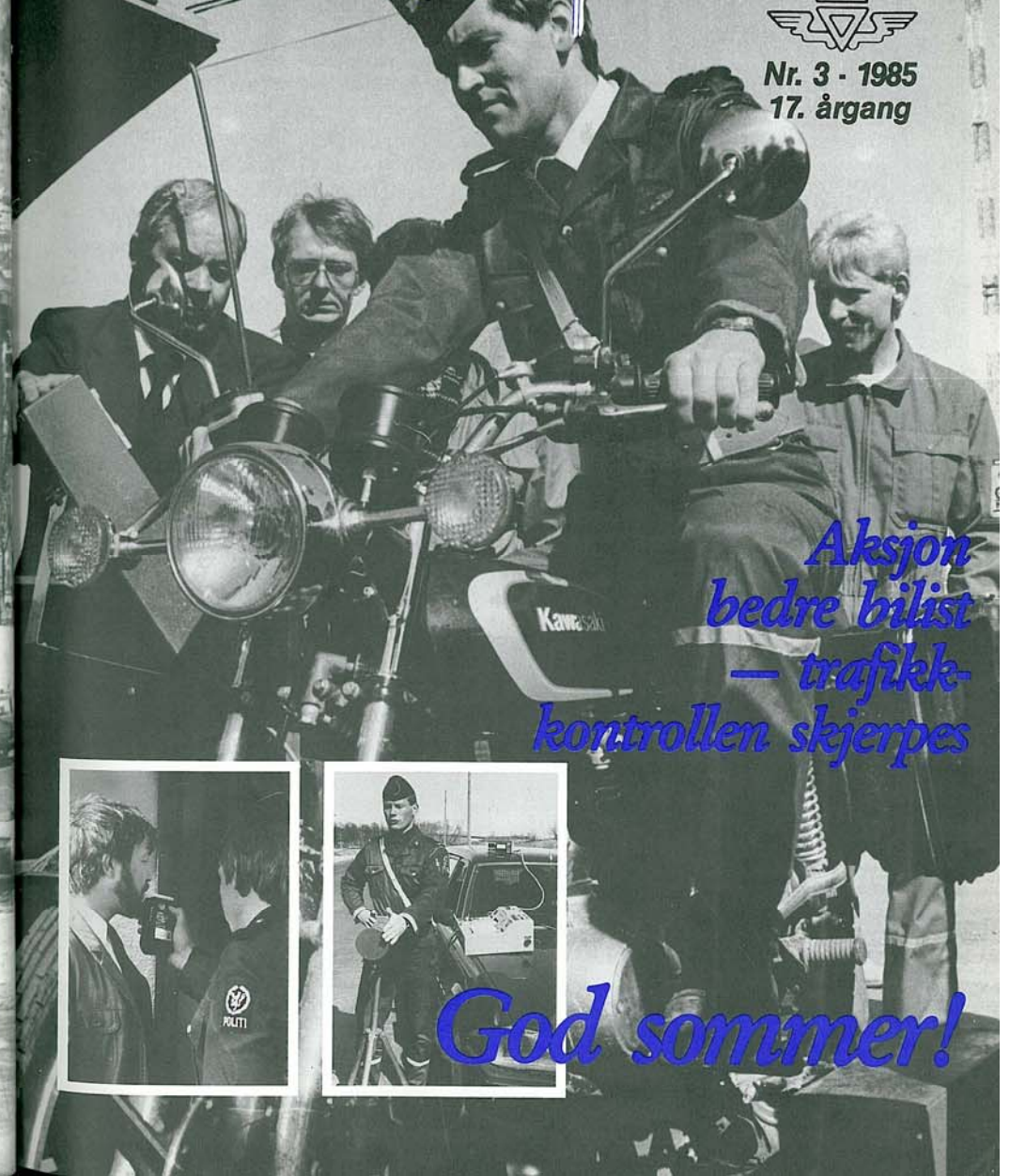
Eventuelle adresseendringer sendes
Statens Vegvesen, Troms, Vegkontoret.
Dette gjelder også pensjonister.



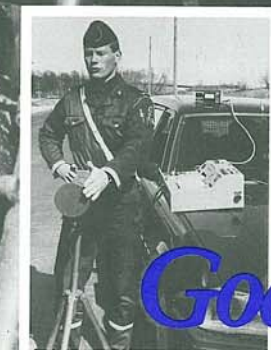
Vegs ikka



Nr. 3 - 1985
17. årgang



*Aksjon
bedre bilist
— trafikk-
kontrollen skjerpes*



God sommer!

Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR
VEGVESENET I TROMS FYLKE

Nr. 3 — 1985
17. årgang

Redaktør
Anna Josefsen

Redaksjonsutvalg
Lisa Sundstrøm
Gisle Fossberg
Bjarne Otterdal

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

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

Sats og trykk
Lundblad Trykkeri A.s
Tromsø

Opplag
1450 eksemplarer



FORSIDEN

Steinar Utby, motorsykkeltest.
Promillekontroll kan tas på stedet.
UP's radar vil overvåke trafikken.
Vi ser Alf Arne Ødegård.

INNHold

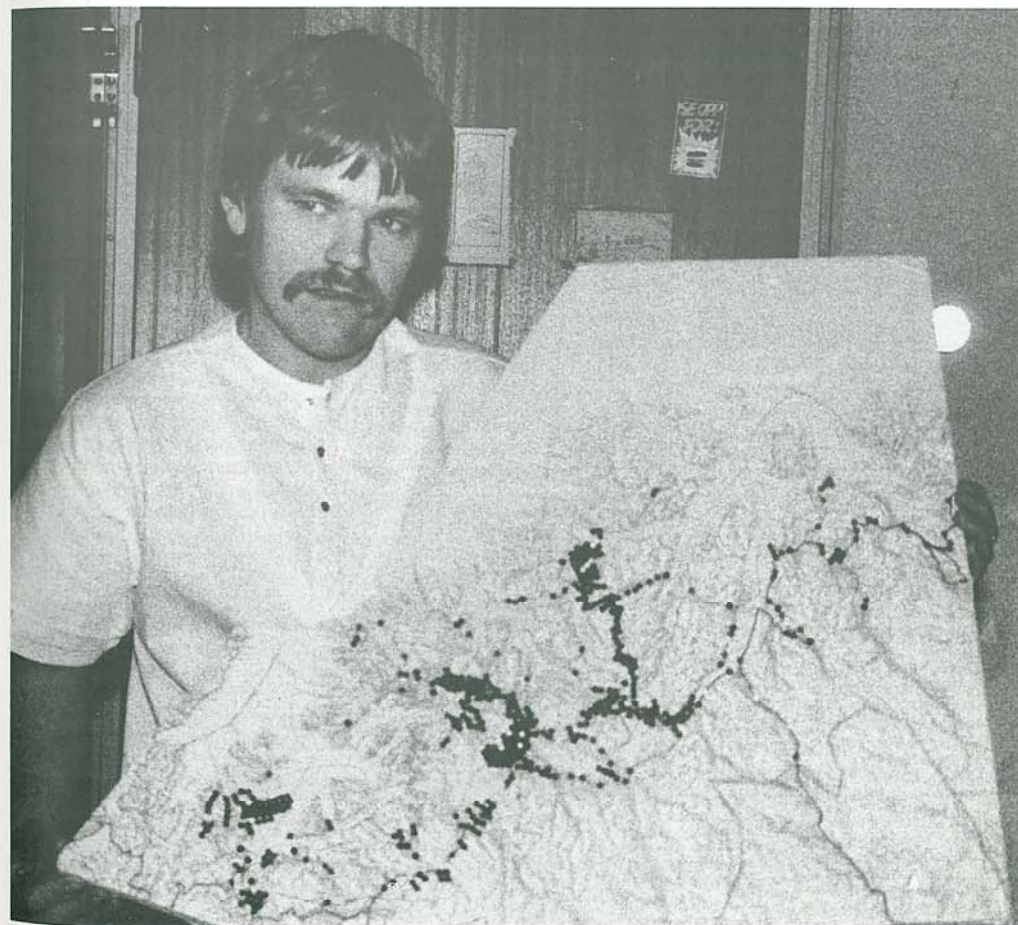
| | |
|---|----|
| Hvor skjer trafikkulukkene i Troms? | 3 |
| Bedre bilist 1985. | 5 |
| Ny brøytestasjon på Kvænanngsfjellet. | 6 |
| Sikring av Bjørggatunnelen. | 7 |
| Stipend 1985. | 7 |
| EDB i tilsynet med kjøreskolene. | 8 |
| Lokale EDB-kurs. | 9 |
| På busstur i Nord-Norge. | 10 |
| Personal-nytt. | 11 |
| Anlegg på Senja. | 12 |
| Utfyllende skaderapportering. | 14 |
| Innfartsvegen til Finnsnes. | 15 |
| Kurs i ledelse. | 16 |
| Brev fra Gammelredaktøren. | 17 |
| Trafikksikkerhet og overlast i U-land. | 18 |
| "Mr. Kvænanngsfjellet". | 19 |
| Veg-sport. | 19 |
| Biltilsynet i Tromsø får bedre plass. | 20 |
| Holdningskampanje for kroppen din. | 20 |
| Ryggen — en utsatt kroppsdel. | 21 |
| EDB-bruken på vegkontoret. | 22 |
| Dekket på Tromsøbrua utgjør 750 tonn. | 23 |

HVOR SKJER TRAFIKK- ULYKKENE I TROMS?

Vegkontoret i Troms har fått registrert strekninger og punkter hvor det har skjedd et visst antall ulykker i løpet av 1980-83. Oversikten viser politiregistrerte ulykker på riksvegnettet. Det vil si ulykker med personskader.

Vi regner med at ca. 62 % av ulykkene skjer på riksveg, 15 % på fylkesveg og 23 % på kommunale veger.

En del ulykker skjer også uten at de blir rapportert til politiet og de er derfor ikke med i denne registreringer.



Ulykkespunktene er plottet inn på kart. — Almar Aronsen.

— Samtlige ulykker er plottet inn på flyfoto og med koder slik at vi lett kan se hvor ulykkene har skjedd og hvor og når de skjedd, sier avdelingsingeniør Almar Aronsen på trafikkseksjonen.

— Vi kan finne ut om ulykkene skyldes vegsystemet og vi kan vurdere om tiltak kan settes i verk for å hindre gjentakelser. Det kan være tiltak som skilting, kryssutbedring, kanalisering og utbedring i tettsteder, samt oppretting av farlige kurver.

Registreringene er bearbejdet av Vegdirektoratet og Statistisk Sentralbyrå.

Trafikkseksjonen holder nå på med en mer utfyllende rapport om trafikkulykkene. Rapporten vil bli fordelt til politi, lensmenn, kommuner, skoler, trafikk sikkerhetsutvalg, fylket, biltilsynet og vegmestre.

Rapporten gir et sammenligningsgrunnlag mellom de enkelte strekninger og steder, og vil være et godt bakgrunnsmateriale i trafikk sikkerhetsarbeidet.

Ulykkesbelastede strekninger på riksvegnettet

Ulykkesbelastede strekning defineres som strekning på max 1000 m hvor det i perioden 1980-83 har skjedd minst 4 ulykker med personskade.

I tabellen har vi tatt med strekninger hvor det har skjedd 5 ulykker eller



mer. Totalt i fylket har vi 27 ulykkesbelastede strekninger. Ulykkene på disse strekninger utgjør 25 % av det totale antall ulykker i fylket.

Kommentar til strekninger med over 10 ulykker E6 Heggelia (ved kapellet)

Ulykkene er sammensatt av kryssulykker, utforkjøring og møteulykker. Uklare avgrensninger mellom E6 og tilstøtende adkomster/parkeringsareal synes å være en medvirkende årsak til ulykkene. I perioden har det skjedd en ulykke mellom syklist og bil. Vi mener at bygging av gang- og sykkelveg på strekningen har virket positivt på denne type ulykker.

Rv. 850 Harstad sentrum

Strekningen omfatter ulykkesbelastede punkt i Strandgata, med tyngdepunktet flyttet nord mot Skolegata. To skoler i dette området gjør planlagt signalregulering av gangfelt særlig aktuell. Andel fotgjengerulykker er forholdsvis høy.

Ulykkesbelastede punkter på riksvegnettet

Ulykkesbelastede punkt defineres som strekning på max 100 m hvor det i perioden 1980-83 er registrert minst 4 ulykker med personskader.

For perioden 1979-82 hadde vi i alt 5 slike punkter. Etter at det på en del av disse punktene er utført trafikk sikkerhetsmessige tiltak er punktene for denne perioden redusert til 3.

Kommentar til de enkelte punkter:

E6 Storsteinnes sentrum

Ulykkene har skjedd ved utforkjøring og møting i kurve. I tillegg til at det i 1983 ble satt opp rekkverk er det i 1984 foretatt ekstra skilting. E6 vil bli lagt utenom Storsteinnes etter at hovedplanen nå er endelig vedtatt. Ny E6 vil stå ferdig ca. 1989.

Rv. 849 Borkenes sentrum

På grunn av tett randbebyggelse er hele vegruten skiltet med 50 km/t og dessuten skiltet som forkjørsveg. Tre av i alt fire ulykker skyldes at vikeplikt i avkjørsler og kryss ikke er overholdt. Det er fremst forslag om gang- og sykkelveg. Avvist av grunneieren.

Rv. 850 Harstad sentrum Strandgata

Ulykkene her fordeler seg på kryssulykker og ulykker med fotgjenger og syklist. Planlagt signalregulering Strandgata/Skolegata vil være et tiltak først og fremst for fotgjengere.

| Vegkategori/nr./stedsnavn | Ulykker pr. år | | | | Total sum | Innblandet trafikkategorier | | |
|-----------------------------------|----------------|----|----|----|-----------|-----------------------------|----------|------------|
| | 80 | 81 | 82 | 83 | | Gående | Syklende | Motorkj.t. |
| E 6 Heggelia v/kapellet | 5 | 1 | 4 | 2 | 12 | — | 1 | 14 |
| E 6 Andselv (Norol - Lille Krok.) | 4 | 3 | 1 | — | 8 | 2 | — | 10 |
| E 6 Storsteinnes sentrum | 1 | — | 3 | 1 | 5 | — | — | 8 |
| E 78 Berg | 3 | — | 2 | — | 5 | 2 | — | 9 |
| E 78 Tromsdalen bruheadet | 1 | 1 | 2 | 2 | 6 | 2 | — | 7 |
| Rv 83 Breivik | 1 | 2 | 2 | — | 5 | — | — | 8 |
| Rv 83 Harstad sentrum | — | — | 3 | 2 | 5 | 2 | — | 7 |
| Rv 84 Sjøvegan sentrum | — | 1 | 1 | 3 | 5 | 1 | 2 | 4 |
| Rv 84 Bakkejord | 3 | 1 | — | 1 | 5 | 1 | — | 6 |
| Rv 849 Borkenes sentrum | 2 | 1 | — | 2 | 6 | 3 | — | 8 |
| Rv 850 Harstad sentrum | — | 3 | 4 | 7 | 14 | 6 | 1 | 19 |
| Rv 850 Glæverbukta | 2 | 3 | — | 1 | 6 | 1 | 1 | 9 |
| Rv 862 Kvaløysletta | — | 2 | — | 3 | 5 | 2 | — | 6 |

| Vegkategori/nr./stedsnavn | Ulykker pr. år | | | | Sum | Innblandede trafikkategorier | | | Gjennomsn. Å.D.T. |
|-----------------------------------|----------------|----|----|----|-----|------------------------------|----------|------------|-------------------|
| | 80 | 81 | 82 | 83 | | Gående | Syklende | Motorkj.t. | |
| E 6 Storsteinnes sentrum | 1 | — | 3 | 1 | 5 | — | — | 8 | 2429 |
| Rv 849 Borkenes sentrum | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 2 | — | 5 | 1331 |
| Rv 850 Harstad sentrum, Strandgt. | — | 2 | 1 | 1 | 4 | 1 | — | 5 | 1331 |

Bedre bilist 1985



Startskuddet er gått for årets trafikk sikkerhetsaksjon «Bedre Bilist 1985».

Aksjonen ble åpnet 23. mai i fem norske byer, deriblant Tromsø.

Økte kontroller vil øke oppdagelsesrisikoen. Og kontrollene vil særlig foregå i helgene. Det er da de fleste ulykker skjer. Og det er særlig ungdommene som er mest utsatt.

Holdningsendring må til

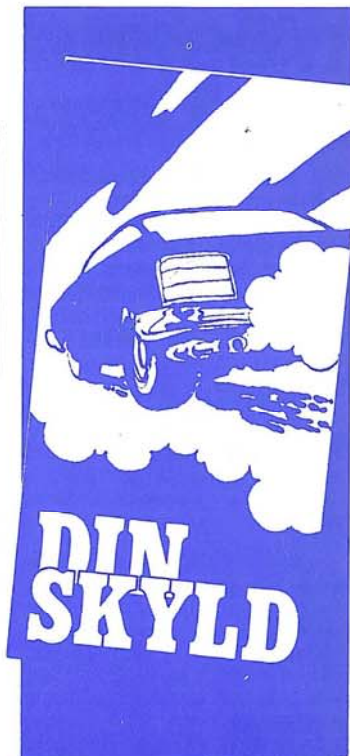
— Aksjonen vil ikke bare omfatte kontrollen. Den skal også formidle informasjon om de viktigste årsaker til ulykkene. Dermed vil man forsøke å endre holdningene til mange bilister for å hindre uansvarlig kjøring. Dette sa blant annet samferdselsministerens personlige rådgiver Svein Sundby på pressekonferansen.

Weekend-biler med unge førere mest utsatt

De fleste tar sertifikat i 18-årsalderen. Og de blir tidlig eiere av biler som for lengst burde vært på fyllingen. Unge bilførere burde vært innkalt til kontroll hos Biltilsynet minst to ganger i året. Eldre bileiere har som regel sine biler i god stand, enten det nå skyldes bedre råd eller større ansvarsfølelse.



Stasjonssjef Øverås, UP-sjef Helmer Strøm, stasjonssjef Sommerlund og avd.ingeniør Uby.



Stasjonssjef Øverås i Harstad betegner weekend-biler slik:

Det er som regel en gammel bil med stor motorkraft. Dekk og brems er ofte helt utslitt, men svært ofte er de utstyrt med kostbare stereoanlegg. Etter ulykker er ofte bilens indre strødd med flasker, ølflasker.

Rettledning er viktig

UP-sjefen i Nord-Norge, Helmer Strøm sa at politiets erfaring var at fritidskjørere i dårlige biler ofte har stor fart og er påvirket av alkohol. Alkoholpåvirkede passasjerer representerer også en stor trafikkfare. De hisser opp føreren til å trække hardere på gasspedalen.

Men politiet vil ikke bare rette pekefingeren. Det er viktig å informere og rettlede billistene, mente han.

Biltilsynet og politiet har på landsbasis fått vel 5 millioner til å drive kontroller.

De vil gå sammen og konsentrere virksomheten til helgene. Samarbeidet vil gi best resultat for pengene.

Ny brøytestasjon på Kvænanngsfjellet

Nå er arbeidet med ny brøytestasjon på Kvænanngsfjellet startet opp. Den blir plassert litt høyere i terrenget enn den gamle stasjonen. I tillegg til enkeltrom for 10 personer vil stasjonen få et oppholdsrom som kan gi ly for vegfarende som på grunn av vær- og føreforhold ikke kan kjøre videre.

For snø og vind kan til sine tider være vanskelig å takle på Kvænanngsfjellet. Det har mange fått erfare.

Beredskapsstaben kan nå glede seg til et godt oppholdssted mellom slagene.

— Planen var først at vi skulle sette istand den gamle stasjonen. Men det viste seg at den var i så dårlig forfatning at samtlige brakkeenheter måtte skiftes ut. Vi fant ut at det ville bli kostbart samtidig som det ikke ville gi en tilfredsstillende løsning.

Stasjonen ligger så lavt i terrenget at den faktisk er nedblåst i sne hele vinteren.

Nå får vi en stasjon slik vi vil ha den og vi får den plassert litt høyere i terrenget — bak den gamle stasjonen.

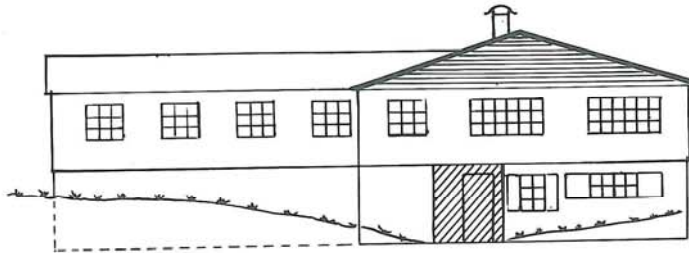
Det er ingeniør Annik Stigen Utby på maskinavdelingen som sier dette. Hun har tegnet den nye stasjonen, bl.a. i samarbeid med Torleif Hole og Almar Leirbakk på Storslett vegstasjon.

— For å få en funksjonell brøytestasjon har vi hatt god kontakt med brukerne, det vil si brøyterne på Kvænanngsfjellet, sier Annik.

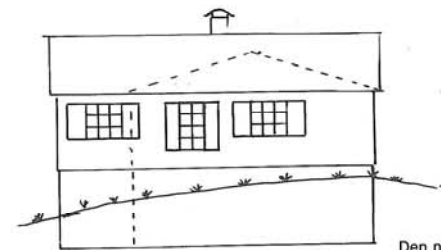
— Vi regner med at bygget kommer på omtrent 1,5 mill kr. Vi har ventet en god stund på klarsignal fra Vegdirektoratet. I og med nybygging måtte en ekstra bevilgning til.

Det blir byggestart i juni måned. Planene er sendt til Bygningsrådet i Kvænanng for godkjenning. (grensen mellom Nordreisa og Kvænanng går like ved siden av bygget).

Bygget blir i to høyder. Grunnmur — eller underetasjen blir i mur.



FASADE MOT VESTEN



FASADE MOT ØST

Den nye brøytestasjonen får 10 hybler.



Annik Stigen Utby har stått for tegninger.

Den blir bygget i egen regi. Resten blir i tre, og det er Ric. Bjørn A/S som skal stå for oppsetting og innredning.

Stasjonen vil få 10 hybler, et stort oppholdsrom/stue på 45 m og et kjøkken på 25 m.

I underetasjen blir det et venterom og WC for vegfarende som på grunn av værforhold trenger et tilholdssted i kortere perioder. Det skal bygges slik at handikappede også kan dra nytte av det.

I underetasjen har vi garderobe, badstu og vaskerom. I tillegg vil vi få et rom som senere kan innredes og brukes til aktiviteter for de som benytter stasjonen.

— Den gamle stasjonen skal rives, sier Annik tilslutt.

— Men det blir sannsynligvis ikke før våren 1986. Nystasjonen blir ikke innflyttingsklar før til årsskiftet 1985/86. Men da får vi et brukbart byggverk. Selv om det ikke blir torv på taket, vil det forhåpentlig ikke skjemme den storslåtte naturen på fjellet.

Sikring av Bjørgatunnelen

Den systematiske sikringa av tunnelen er nå ferdig. Dette arbeidet har foregått i vedlikeholdets regi. Sikringsarbeidet ca. 250 m innover i tunnelen ble avsluttet rundt 17. mai. Da hadde arbeidet pågått siden februar i år.

Vegmester Svein Paulsen på Finnes sier at det nå gjenstår kun korte, spredte partier i tunnelen hvor det vil bli foretatt sikringsarbeid utover høsten.

Vegstikka

Av Lisa Sundstrøm

Paulsen forteller videre at etter befaring som vegvesenet hadde sensommeren 1981 sammen med Noteby Norsk Teknisk Byggekontroll A/S ble det anbefalt hvordan tunnelen skulle sikres.

Under drivinga av tunnelen ble så en del av sikringsarbeidet utført, men den permanente sikringa kunne ikke utføres under anleggsarbeidet på grunn av manglende bevilgning. Dette arbeidet utføres derfor i år av vedlikeholdsmidler.

På bakgrunn av befaringa i 1981 ble det utarbeidet en rapport for sikringsarbeidet i Bjørgatunnelen. Før det manuelle arbeidet med bolter begynte hadde vi vante tunnelfolk til å gå over og merke de aktuelle partiene, sier Paulsen. I tillegg til bolter med skiver skulle det på korte partier settes opp nett i tunneltaket.

vi bruker bilbelte



-også i baksetet

Portal

Foruten selve sikringsarbeidet inne i tunnelen er det planer om å utstøpe portal på portsida. Dette for å verne mot eventuelle ras. Også portal på motsatt side av tunnelen kan bli aktuelt.

Kostnader

Vegmester Paulsen sier at ca. 2/3 av arbeidet med sikring av tunnelen er utført pr. mai 1985 og at det hittil er brukt ca. kr. 400.000. Med støping av portal (er) vil kostnadsoverslaget for hele prosjektet bli ca. kr. 800.000,-.

Skader på porten

Det har dessverre vært en del skader på porten til Bjørgatunnelen i vinter, sier vegmester Paulsen. Dette har medført en del ekstra kostnader som vi håper å få dekt gjennom forsikring. Totalt beløper det seg sannsynligvis til ca. kr 100.000.

Skadene ble påført av en privatbil som tok nedre del av porten for deretter å bli avløst av en buss som tok hele porten. Resultatet av dette ble isdannelse da porten ble stående åpen og ny port måtte settes opp. Dessverre ble ramma til denne porten revet ned at et større slep senere.

STIPEND 1985

Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) tilbyr stipendier for studier av aktuelle spørsmål innen transportøkonomi og veg- og vegtrafikk. Stipendiene kan også benyttes til studiereiser.

Tilgjengelig beløp er omlag kr. 50.000.

Valg av emne er opp til den enkelte søker. Stipendiatene forplikter seg til å skrive en rapport om resultatene av studiet til Nordisk Vegteknisk Forbund. Etter NVF's vurdering vil stipendiatene kunne pålegges å gi en presentasjon av resultatene på NVF's årsmøte.

Studiet skal være gjennomført et år etter tildeling av stipend.

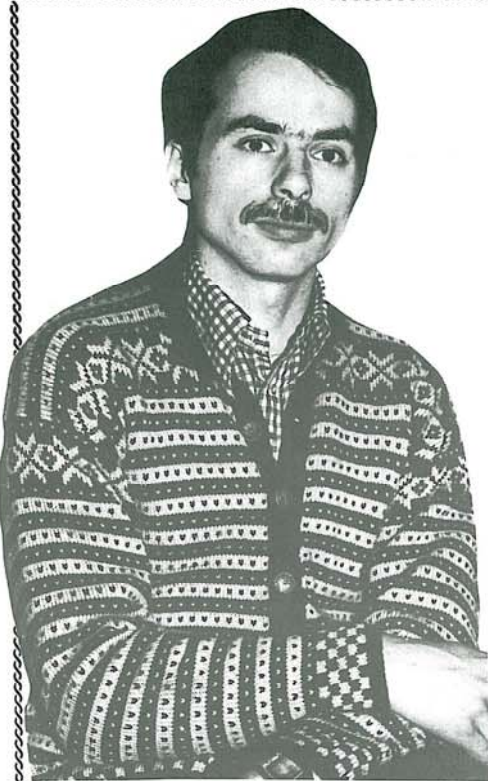
Søknad om stipend skal inneholde:

- Beskrivelse av emne for studiet
- Plan for gjennomføring av studiet
- Opplysninger om søkerens stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Søknad sendes:
Nordisk Vegteknisk Forbund
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 Oslo6

innen 15. august 1985.
Tildeling av stipend vil finne sted i september 1985.

Nærmere opplysninger kan fås av Johnny Johansen, tlf. 02-466960.



EDB i tilsynet med kjøreskolene

AV KJELL B. NIBE

Trafikkpedagog Kjell B. Nibe's arbeid i Vegdirektoratet har resultert i et EDB-system som vil gi biltilsynet nye muligheter. Systemet gir lettere avlesing av førerprøven, mulighet til å se om føreropplæringen er god eller dårlig. Undervisningsformen kan avleses for den enkelte kjøreskole. Når Autosys er ferdig utbygd til sommeren er grunnlaget lagt for å ta systemet i bruk.

Pedaagogene i biltilsynet har en klart definert målsetting. De skal gjennom pedagogisk veiledning bidra til å gjøre føreropplæringen mer faglig solid og effektiv. Det vil si — mest mulig læringsutbytte for hver krone som går med til å skaffe seg slik opplæring.

Nibe har hospitert i Vegdirektoratet fra november 1983 til 15. april 1985 for å arbeide med et oppfølgningssystem for kjøreskoleopplæringen.

— Hva har dette arbeidet gått ut på?

— Etter å ha jobbet i biltilsynet en tid sto det klart for meg at en bedre registrering av føreropplæringen måtte til for å kunne gi en mer rasjonell veiledning til kjøreskolene.

Jeg tok kontakt med edb-senteret ved Universitetet i Tromsø i håp om å kunne få løst dette problemet, men en utvidet samarbeid i den retning viste seg umulig å få til. Dette resulterte i en henvendelse til vegsjefen og Vegdirektoratet om hospitering i Vegdirektoratet for å få tilgang til ressurser som kunne danne grunnlag for å arbeide med et edb-basert system for oppfølging av føreropplæringen.

Arbeidet har tatt noe lengere tid enn forutsatt, delvis fordi det har tatt tid å orientere seg i tilgjengelig programvare og velge ut den programtekniske mest gunstige løsning. Det er snakk om store datamengder så de økonomiske vurderingene i forbindelse med valg av programvare har veiet tungt.

— Og hva er så resultatet?

— Systemet ble mer omfattende enn det som opprinnelig var meningen. I utgangspunktet siktet jeg mot analyse av en enkelt førerkortklasse - klasse B, men med små endringer lot systemet tilpasses alle førerkortklassene.

Sentralt i systemet er et sett på 12 programfiler ved Statens Datasentral. Analysene baserer seg på data fra opplæringskort og teoretisk del av førerprøven. Senere vil også data fra praktisk prøve, adferdsregistreringer og ulykkesregisteret kunne tas med. Det er meningen at disse data skal tilrettelegges for analyse ved den enkelte biltilsynsstasjon. Arbeidet — som er tidkrevende — vil i stor grad bli automatisert. Vegdirektoratet prøver for tiden ut hen-

siktsmessig utstyr for å få til en slik automatisering.

Når stasjonene etterhvert får sine mini/mikromaskiner i Autosys vil de være tilkoplede Datasentralen på en slik måte at de kan sende de data som er nødvendig for analysen direkte dit. Med enkle koder kan man så starte analyseprogrammet som skriver resultatet ut på papir i Datasentralen. Den ferdige utskriften sendes om Vegdirektoratet og vegkontoret tilbake til stasjonene. På den måten vil alle ledd i etaten uten merarbeid dra nytte av systemet.

I tillegg vil man ved å ta hand om de ferdige analysene på denne måten oppnå bedre sikkerhet for at data ikke skal komme på avveie enn om resultatene skulle være tilgjengelig på lokal terminal. Utskriften krever dessuten en papirbredde som overskrider det et vanlig skjerm-bilde på en god måte kan klare å gjengi.

I den ferdige analysen vil man ved siden av et mål på undervisningen mht. integrering mellom teori og praksis også finne svar på hvordan de ulike emner er ivaretatt. Analysen danner videre et godt grunnlag for en bedre styring av opplæringen med tanke på å kunne styrke de emner i denne som berører risiko. I tillegg vil man lettere kunne peke på hvor i undervisningen metodisk variasjon vil være formålstjenlig.

Programmene vil videre i analysen tematisere praktisk opplæring og feilsvar i teori-prøven. Ved å holde disse opp mot hverandre kan man få en indikasjon på om det er mangel på fullverdig praktisk eller teoretisk opplæring som er "årsak" til sviktende teorkunnskaper.

Et av de viktigste målene i føreropplæringen er jo at kandidatene kommer så langt som mulig å omsette teorkunnskapene til fornuftige handlinger bak rattet. Dette stiller krav til både den teoretiske og den praktiske del av opplæringen.

Lokale EDB-kurs



Nå er EDB-utstyret på plass i biltilsynet — her fra Finnsnes-stasjonen. Karl-Erik Andreassen, (venstre) Odd Arne Andreassen (høyre) sammen med installatøren fra Norsk Data.

Vegkontoret har nå gjennomført første avsnitt av den generelle EDB-opplæringen for de tilsatte ved vegkontoret og Biltilsynet i Tromsø.

bør ha relativt god trening i bruk av terminal (f.eks. gjennom bruk av Notis). Nærmere informasjon om dette kurset vil bli gitt senere. Igangsetting vil ikke skjje før i 1986 (i regi av vegkontoret).

Vegstikka

Av Tor Fr. Holan

Sentrale

Geir Berger ved vegkontoret har gjennomgått instruktørkurs i Vegdirektoratets regi. Kurset i veiledning i bruken av det instruksjonsmateriale som Vegdirektoratet har utarbeidet og som etaten vil gjøre bruk av i den videre opplæring.

Et kurs om EDB-basert arkiv og et kurs i systemutvikling vil bli holdt i oktober/november av Vegdirektoratet. Vi vil få muligheten til å ha en deltaker på hver av disse kursene.

Videre har Vegdirektoratet utarbeidet et kurshefte i temaet "Arbeidsforhold ved dataterminal". Temaet skal gjennomføres som brevkurs med studiering på ca. 5 deltakere i hver ring. Kurset er tenkt gjennomført til høsten.

Et oppfølgingskurs i bruk av tekstbehandlingprogrammet vil bli vurdert nærmere. Det vil bygge videre på den opplæring som til nå er gitt.

Biltilsynet i Harstad og på Finnsnes vil få samme tilbud om opplæring. Opplæringen ved disse stasjonene vil ikke bli foretatt før innføringen i Autosys er gitt.

Grunnkurs i EDB II er en videreføring av det grunnkurset som er gjennomført for vegkontoret og biltilsynet i 1983/84. Kurset er beregnet på tilsatte som bruker EDB som verktøy for utførelsen av sine arbeidsoppgaver. Deltakerne til dette kurset

På busstur i Nord-Norge

Plansjefkonferansen 1985

av Tor Hugo Brox



Alle plansjefene samlet i Tromsø

Årets plansjefkonferanse ble spesiell. I mange år har det vært arbeidet for å få lagt en slik konferanse til Nord-Norge. En av de som har ivret mest for et slikt opplegg, plansjef Øgaard i Akerhus, fikk imidlertid ikke delta. Han hadde fått blindtarmbetennelse og låg nyoperert på Ullevål sykehus da konferansen startet.

Den 29. mai møtte konferansedeltakerne på flyplassen i Bodø, og herfra gikk ferden med buss til Narvik. Underveis orienterte plansjef Pedersen og overing. Vollari fra Nordland vegkontor om større prosjekt som var i gang eller som skulle påbegynnes. På denne turen var vi også innom Leirfjorden for å se på anlegget som vil føre E6 rundt Leirfjorden i Sørfold kommune og fram til Siidhopen. Dette anlegget er beregnet å koste ca. 230 mill kr i 1983-kroner og antas ferdig i 1987. Dermed vil ferjesambandet Sommarset-Bonnásjøen være historie.

En annen tanke som disse to karer lanserte, var bygging av tunnel under Tysfjorden som avløsning for ferjesambandet Bognes-Skarberget. En slik tunnel vil komme til å ligge ca. 350 m under havoverflaten, og kostnadene er foreløpig beregnet til ca. 560 mill kr.

Narvik ankom vi kl. 2000 om kvelden, og neste dag var det tradisjonelt konferanseopplegg med mange og interessante innlegg.

Av innleggene vil jeg spesielt nevne det trafikkdirektør Søfteland hadde om NORSK VEGPLAN og det planledende Fyksen hadde om LEDELSE OG STYRING. Begge var i innleggene sine sterkt opptatt av at vegvesenet måtte bli flinkere til å dokumentere sine behov med hensyn til tids- og pengeforbruk.

I klar tekst betyr det ganske enkelt at vi ikke kan påregne å bli imøtekommert når vi ber om ressursøkning

(penger/personell) dersom vi ikke underbygger slike henvendelser med en solid dokumentasjon der vi redegjør både for tids- og pengeforbruk.

Vi må med andre ord begynne å redegjøre for hvordan vi bruker vår arbeidstid, om vi ikke skal komme i den situasjonen at arbeidsplasser blir tatt fra oss.

Jeg vil også nevne innlegget til overingeniør Drevdal der han viste at det er stort gap mellom det planavdelingene blir pålagt, og det som er mulig å gjennomføre med de ressurser som man har til disposisjon. Det betyr ganske enkelt at oppgavene må prioriteres meget strengt.

Om kvelden den 30. mai ble det også tid til å se innom krigsmuseet i Narvik, og jeg tør påstå at det i seg selv var en begivenhet. Det var utrolig mye som var samlet sammen, og som ga et tverrsnitt av krigshandlingene på Narvik-fronten.

Med takk for samarbeid og ønske om god helse

Det er vanskelig å nå alle, derfor benytter jeg meg av "Vegstikka" (forøvrig et meget godt blad — det står jo en kvinne bak . . .) til å si farvel og takke for meg.

Å være sammen med vegvesenets folk har for meg vært ei interessant og lærerik tid. Mange av de kunnskapene jeg har ervervet gjennom arbeidet mitt er nødvendigvis ikke gjennom lærebøker, men svært ofte ute blant arbeidstakerne. Jeg har oppdaget at lærebøker ikke alltid har rett, med andre ord kartet stemmer ikke med terrenget. Nettopp derfor har dette vært en lærerik tid.

Et siste ønske — ta godt vare på dere selv og sist, men ikke minst på hverandre.

Marianne Solberg
Bedriftssykepleier i Bardu

Den 31. mai, presis kl. 0800, startet vi bussturen mot Tromsø, men først rakk vi å ta en rask avstikker opp til svenskegrensa på Bjørnefjell.

Da vi kom til fylkesgrensa mellom Nordland og Troms, var det min oppgave som plansjef i Troms å gi konferansedeltakerne en orientering om fylket generelt og vegproblemene spesielt. En kort stans rakk vi også å ta på Lundamo der vi fikk se innom bygdemuseet til Bardu, før vi fortsatte til Setermoen. Her inntok vi en gedigen lunch på Bardu Motor Hotell før reisen fortsatte til Tromsø.

I Tromsø stoppet vi ved Ishavskatedralen i Tromsdalen, og jeg benyttet anledningen til å gi en kort orientering om de trafikale problemer Tromsø sto overfor, samt hvilke løsninger som kunne bli aktuelle.

Fra Ishavskatedralen ble konferansedeltakerne tatt med på en rask busstur gjennom Tromsø sentrum, før vi via Stakkevollvegen og Tverrvegen kjørte ut til flyplassen på Langnes.

Etter plansjefenes eget utsagn hadde dette vært en svært spesiell, og også meget interessant konferanse. Et opplegg som forøvrig kan anbefales gjennomført ved senere anledninger.

Personal-nytt

Tiltredelse

Biltilsynet:

Asle Pedersen (vikar) som ingeniør fra 1.6. ved Biltilsynet i Tromsø
Jan Erik Golde er tiltrådt som ingeniør og leder av brukskontrollen i Troms.

Stillingen er etter Knut Arne Henriksen. Henriksen ble tilsatt i 1984 i ny stilling som avdelingsingeniør og saksbehandler for biltilsyns-sjefen.



Ingeniør Jan Erik Golde



Ingeniør Asle Pedersen

Fratredelse

Vegkontoret:

Anleggssjef Bjørn Stiberg har ett års permisjon fra 1. juni 1985.

Ingolff Moan er oppnevnt som stedfortreder.

Avdelingsingeniør Arne Fossbakk, vedlikeholdsavdelingen fratrer 1. august d.å.

Geir Østvik fratrer 1. august som ingeniør ved planavdelingen.

Kontorassistent Margit Kristiansen (vikar) sluttet i april måned.

Fratredelse

Utedriften

Disse er fratrudd med pensjon:

| | |
|---------------------------------|--------------------------|
| Martin Rognli, Nordkjosbotn | Simon Sletten, Bardu |
| Ulrik Hansen, Lyngseidet | Kristian Skogstad, Bardu |
| Olav Nilsen, Kanebogen, Harstad | Jens Lundli, Bardu |
| Rolf Sørensen, Gratangsbøtn | |

Vi gratulerer

Med 50-års dag

Hans K. Kili, 9060 Lyngseidet, 4.7
Evald Jørgensen, 9370 Silsand, 26.7

Med 60-års dag

Georg Gabrielsen, 9027 Ramfjordbotn 14.7
Birger Sivertsen, 9040 Nordkjosbotn 19.7
Gunnar Antonsen, 9054 Malangseidet 27.7
Arne H. Nilsen Ervik, 9400 Harstad 21.8

ANLEGG PÅ SENJA

Omlegging og utbedring av Rv. 86 på strekningen Islandsbotn — Svanelvmoen

Arbeidet startet opp sommeren 1984 med 3 km grovplanering som er utført i entreprise av Workinn, sier oppsynsmann Asbjørn Theodorsen.

Høsten 1985 fortsatte vi i egen regi med en omlegging av vegeen på

2,3 km. Dette vil ikke korte vegen nevneverdig, men vi gjør det for å komme utenom bebyggelsen på Vasshaugli og Grønnli.

I tillegg vil vi fortsette med 2 km utbedring ned mot Islandsbotn.

Denne sammenhengende parsellen på 7 km vil være ferdig til høsten. Men det er kun de 3 første km som vil bli dekkelagt nå i sommer. Vi reger med at omleggingen og utbedringen vil koste ca. 10 mill kr.

Sommervikarer: Ernst Ivar Olsen, Harald Simonsen og Johan Larsen.



mann Arne Rasmussen.



Anlegg i vedlikeholdets regi: Lysnes — Stønnesbotn

Siste grusvegstreking på rv. 861 er nå utbedret. Fast dekke vil bli lagt før ferien. Utbedringen av rv. 861 fra Silsand har gått sakte men sikkert i de siste årene, og den planlagte anskaffelsen er nå fullført.

Utbedringen av den 8 km lange strekningen fra Lysnes til Stønnesbotn ble påbegynt i fjor sommer, sier formann på anlegget Arne Rasmussen.

Da var grunnarbeidet unnagjort. I år har det hovedsakelig vært påkjøring av bærelag og avrettingslag.

Rasmussen og tre sommervikarer har i år foretatt endel etterarbeid, blant annet oppjustering av krysset i Stønnesbotn.

Hele utbedringen, iberegnet dekkelagging beløper seg til ca. 4,5 mill kr, sier distriktsleder Ole Fr. Wikstrand. De planlagte utbedringskostnader var på vel 13 mill kr.

Uskifting av bærelag og alle stikkrenner var tatt med i beregningen. Flere av stikkrennene var imidlertid godt brukbare og vi har også tilpasset vertikalkurvaturen etter tildelte midler.



Oppsynsmann Theodorsen, Hans Hansen Oddmund Jensen (l.v.) og Gunvald Blikfeldt og Eidis Eidissen.



Utfyllende skaderapportering gir mindre erstatningsutbetalinger

AV HANS A. KAROLIUSSEN

Erstatningsutbetalinger for skader som følge av vegvesenets virksomhet var betydelig mindre i 1984 enn i 1983. Saksmengden er gått ned i denne perioden. Det er viktig at skaderapporteringen skjer fort og at den er utfyllende.

| | 1983 | 1984 |
|-------------------------|-------------|-------------|
| Antall skader | 87 | 58 |
| Erstatningsutbetalinger | kr. 563.140 | kr. 170.251 |

| | 1983 | 1984 |
|-------------------------|--------------|-------------|
| Antall skader | 28 | 20 |
| Erstatningsutbetalinger | kr.- 244.193 | kr. 107.465 |

Denne tabellen viser erstatningskrav totalt og antall kollisjonssaker de to siste årene:

Her ser vi at erstatningsutbetaling for skader som følge av vegvesenets virksomhet var betydelig mindre i 1984 enn i 1983. Likeledes har antall saker gått ned i samme tidsrom.

Nedgangen i erstatningsutbetaling har nok mange årsaker, men et forhold er ganske klart — det avises flere uberettigede fremsatte krav nå enn tidligere og det oppnås skylddeling pga skadelidtes egen framferd i flere tilfeller enn tidligere.

Det har bare vært mulig fordi skaderapporteringen etter hvert er blitt bedre både når det gjelder hurtighet og nøyaktighet. Likevel forekommer det ennå at det enten helt unnlates å sende skaderapport eller at rapporten kommer sent og er mangelfull.

Derfor ved en hver oppstått skade hvor det kan bli tale om erstatningskrav skal rapport om hendelsen sendes vegkontoret så snart som mulig.

Ved personskader eller store materielle skader er det særlig viktig at rapporteringen skjer hurtig, gjerne først over telefon.

For å kunne skrive en skikkelig skaderapport må den som er innblandet i uhell ta seg nok tid på skadestedet til å registrere så mye av fakta at det etterpå lar seg gjøre å rekonstruere hendelsen. Ved skader der vegvesenets kjøretøyer er innblandet er det nødvendig å måle bremsespor, anslå hastigheter før og under uhellet, gi nøyaktig tids- og stedsangivelse, oppgi tillatt hastighet, skilting, synlige skader på eget og fremmed kjøretøy osv.

Skaderapport om kollisjonsskader skal gis på vegvesenets eget skademeldingsskjema blankett nr. 100 "Melding om trafikkuhell". Her plikter også føreren å delta i utfyllingen av det internasjonale skademeldingsskjemaet.

Forsiden på dette gir rene faktiske opplysninger og skal utfylles og underskrives av de to bilførerne i fellesskap. På baksiden skal (derimot) den enkelte bilfører gi sin forklaring om hendelsesforløpet og underskrive denne alene.

Både på det internasjonale skademeldingsskjema og på vedlegg til blankett nr. 100 skal det tegnes skisse over skadestedet som viser vegger, kryss, skilting, bilenes plassering m.v.

Både ved kollisjonsskader og i en rekke andre tilfeller er et hovedvilkår for erstatningsutbetaling at skadevolder har opptrådt uforsvarlig eller har utvist forsømmelighet.

Fordi det ofte kan være vanskelig å avgjøre om en skade er oppstått som følge av et hendelig uhell eller av en uforsvarlig handling er det nødvendig at forklaringen om hendelsesforløpet blir så nøyaktig og detaljert som mulig.

Likeledes er det viktig ved alle skadetyper å få vite hva skadelidte foretok seg før uhellet skjedde. Hans handlemåte kan være avgjørende både for spørsmålet om erstatning skal utbetales og for spørsmålet om erstatningens størrelse. Bruk derfor nødvendig tid på selve forklaring om uhellet.

Unøyaktige faktiske opplysninger eller dårlige forklaringer kan medføre enten at erstatning blir utbetalt i tilfeller der det fremsatte krav kunne vært avvist eller at selve erstatningsutbetalingen blir for stor.

Vær oppmerksom på at full erstatningsutbetaling fra vår side ofte er ensbetydende med en innrømmelse av at egne arbeidstakere har opptrådt uforsvarlig mens det intet er å bebreide den annen part.

Tilslutt — innrømm ikke skyld eller erstatningsansvar på skadestedet. I kollisjonssaker opplyses det ofte i skadelidtes forklaring at "vegvesenets bilfører påtok seg skylda", og det har hendt at våre sjåfører skriftlig har erkjent erstatningsansvar. Slike innrømmelser kan det være vanskelig å komme utenom selv når vi ser at andre nødvendige vilkår for erstatningsansvar ikke er til stede.

Her går arbeidet som planlagt. I løpet av september regner vi med at den 2 km lange strekningen Finnjordbotn—Skogen bru er ferdig. Den vil bli overflatebehandlet med penetrert dekke før trafikken settes på i oktober måned. 2 ferdige elementunderganger er lagt ned og tre andre er plass-støpte. Dette har vært gjort i vinter med godt resultat, både med hensyn til pris og rasjonell utnyttelse av arbeidsstokken vinterstid.



Innfartsvegen til Finnsnes



Til venstre: Rolf Hågensen (i bilen) og oppsynsmann Jan E. Strømme. Over: Oddbjørn Brattli.

Kurs i ledelse

Samtlig i vegoppstyret deltok i vår på et ukerskurs. Likeså de fleste på driftsavdelingene fra vegkontoret. Prioritering og planlegging av oppgavene er viktig. Men å være en god leder er ikke lært på en uke mener deltakerne.

Kurset tok for seg emner som:

- organisasjonsteori
- resultatrettet ledelse
- arbeidsansvarsfordeling
- delegering
- korttidsplanlegging/informasjon
- forventninger

Vanskelig tema, men bra opplegg

Fire av deltakerne Vegstikka snakket med syntes emnene var vanskelige, men at det var nyttig å reflektere over disse tema. Især var gruppeoppgavene og avdelingsvise møter nyttige.

Avdelingsbestyrer Ingolf Moan sier:

— Selv om kurset egentlig var myntet på oppstyret var det også verd å ta med for mellomledersjiktet.

Oppstyret, anleggs- og distriktsledere skal i stor grad samarbeide om planlegging og ledelse av driften. Derfor er det viktig at vi i slike sammenhenger er samlet og kan bli kjent med ulike syn på ledelsesproblematikken. Jeg synes kurset hadde et godt emnevalg og spesielt interessant var organisasjonsteori og personalbehandling.

Hva forventer du av deg selv og dine ledere etter kurset?

Oppsynsmann Alf Angelsen:

Forventninger, målsetting og resultat gikk som en rød tråd gjennom hele kursopplegget.

Dersom det fungerer slik meningen er, vil det gi utslag i bedre tid til grundigere

planlegging og oppfølging i en ellers hektisk tid slik som sommersesongen er. Og det vil gi bedre resultater.

Men skal det fungere må det følges opp i alle ledd slik at ikke et ledd får ekstra belastning. En stor del av vanskelighetene i dag er at det svikter på planstadiet. Planene stemmer ikke med de faktiske forhold. Planene kommer sent ut og grunnundersøkelsene er gjerne dårlige, så unødig tid går til nye oppmålinger.

Avdelingsbestyrer Ingolf Moan:

Jeg håper kurset skal resultere i at både jeg selv og de jeg skal lede i fremtiden står bedre rustet til å planlegge driften bedre. Jeg tenker spesielt på utnyttelsen av de menneskelige ressursene. Det er åpenbart at vi gjennom informasjon og samarbeid i planlegging og utførelse kan skape større forståelse og interesse for jobben vi skal gjennomføre. Den enkelte vil dermed i større grad identifisere seg med oppgavene. Dette vil forhåpentligvis gjøre at vi står bedre rustet i konkurransen med private entreprenører.

Oppsynsmann Max Hansen:

— Å være leder er ikke noe en kan lære en gang for alle. En stadig utvikling og tilpassing skal til. Slike kurs gir mange nye impulser. Vi i utedriften er avhengig av fortløpende informasjon f.eks. ved endringer av planer, arbeidsoppgaver o.l.

Det er nødvendig med et godt samarbeid og gjensidig respekt. Etter min mening er det en fordel dersom samarbeidet ikke blir så formelt. Da vil det bli lettere å samarbeide over flere nivåer og avdelinger.



Alf Angelsen.

Vegmester Svein Paulsen:

— Et bra kurs med mange vanskelige tema. Foreleserne var knyttet til det vi holder på med og det var en fordel.

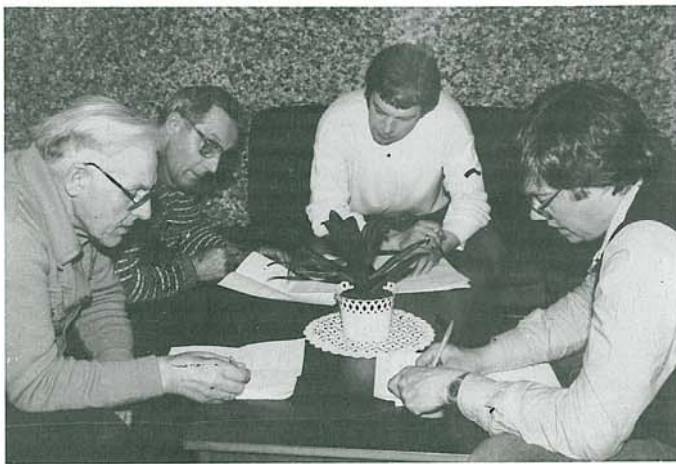
Ingen kan vente nye oppsynsmenn etter en uke på kurs. Men vi fikk mange ideer til å gjøre vår jobb som ledere bedre.

Kurset klargjorde bedre vår egen rolle som arbeidsledere. Vi må først og fremst lære oss å disponere vår egen tid riktig, prioritere vårt eget arbeid.

Vi må reflektere mer over hva vi skal gjøre selv og hva vi skal overlate til andre.

Vi vegmestere har veldig lett for å stresse oss opp. Vegmestrene får alle henvendelser. Alle skal snakke med den ansvarlige. Det går bare ikke og det gjelder derfor å prioritere riktig.

Klare linjer og god informasjon fra ledere og til ledere er svært viktig på alle plan.



Dyp konsentrasjon — Tor Hevnskjel, Peder Jensen, Tor-Inge Hole og Max Hansen.

Brev fra Gammelredaktøren

Årreite sauer,
afrodite og andre godbiter fra havet



Gammelredaktøren vasser iland etter et forjevnes søk etter Afrodite.

Fra en sommerlun veranda på Kypros kan verden ennå fortone seg noe annerledes enn hjemme i gamlelandet. Bevares, teknikken synes ikke mindre utviklet her. Personbilparken f.eks. er både stor og synes å være i god forfatning, butikkbetjeningen tyr til lommekalkulatorer, helikoptre og jettflydur fyller luften rett som det er, 5—6 km herfra går grenselinjen mellom tyrkiske og greske kyprioter og den voktes strengt, 160 km til aiskens dødbringende våpenbruk i Midt-Østen — joda, de er kommet til 1985 her også.

Men som sagt, innimellom kan vi føle oss hensatt til andre tider — som når vår venn gjeteren Vassili hver morgen løfter hyrdestaven og gir oss et forstælig "Good morning" idet han passerer i spissen for 40—50 Damaskussauer. Maken til veloppdragne sauer der de følger ham i rad og rekke — et lite rop eller vink fra Vassili og de finner sin plass igjen.

Som turist kommer du ikke unna et besøk på stranden der Afrodite ifølge sagnet ble født av havets skum og steg iland. Og det skal du ikke være lei deg for. Har du ikke før drømt deg årtusener tilbake i tiden, er det gode muligheter her. Et usedvanlig vakker sted, fredfullt omgitt av bare natur — bortsett fra en iskremselger med dårlig is, ikke et eneste "fremmedlegeme" i området. En svømmetur i denne klare sjøen, spesielt rundt den steinen hun landet på, sies å gjøre deg 10 år yngre — gammelredaktøren merket det — bare man nå ikke får trøbel med pensjonskassen. Forrygelsen kommer godt med, for her vasser daglig Afrodites etterkommere iland, ikke alle nyfødte riktignok, men iallefall 10 år yngre. Bare prøv!

Eiler la seg sjarmere av vennlige og ofte impulsive kyprioter — i taxien til en utseendemessig slektning av salig president Nasser i Egypt som nytter rødt lys til en høylydt og armfektende politisk diskusjon med kollega i sidesporet. På grønt trampe i gassen, slippe rattet, slå seg på lårene og gapekrattende til oss: "Kommunist!" Men som ikke ville ha sittende på seg at han ikke fant riktig adresse, noen strafferunder i gatevir-

varet til han endelig traff på restaurant Clunus, ny på kartet til "Nassers" forsvar — kostet ham atskillig tid, men ikke noe ekstra for det.

På restaurantene er det verd å prøve "meze". Rettenes antall varierer nær fra sted til sted, under 11—12 er det vanskelig å finne. Men spis ikke for hardt i starten, du må prøve alt. Det er lett å gå surr i antallet, det kommer gjerne 2—4 i slengen inn på bordet. Vi bestilte "fiskemeze" og etterat vi hadde navigert oss gjennom 8—9 forskjellige saker fra havet, kom kelneren og ba oss ta det med ro, det er mange retter igjen. De satte sin ære i å løse gjestene gjennom hele måltidet. Smakte gjorde det også, fortrinnet og vinen het — Afrodite, hva ellers.

Vegene spør vel vegfolk etter — de var gode, bra og mindre gode. Dyr olje innskrenket dekkeleggingen på svært mange sideveger til en smal stripe i midten mellom 2 like brede grusbatter, de måtte tas ibruk hver gang biler møttes. En motorveg fantes også der bedret polittiet på økonomien med fartskontroller. Fartsbåtene ble fordoblet hver gang du ble tatt. Men motorvegen som er lagt til strekningen Limasol — Nicosia er på langt nær ferdig i hele lengden. Og publikum er utålmodig, synes det går sent med utbyggingen — som hjemme. En historie som gikk — Garbatsjov, Reagan og Kyprianou (Kypros' president) møtte Vårherre og fikk spørre ham om framtidssiktet. Garbatsjov og Reagan fikk begge vite at hverken Sovjet eller USA oppnådde verdensherredømme så lenge de levde, mens Kyprianou var noe mer beskjeden i sitt spørsmål: Når blir motorvegen ferdig? Da ble Vårherre svært bedrevet og sa: Det blir nok ikke i min tid.

Og tankene på verandaen gikk da hjemover til hvordan det går med Mjøsbrua og svenskekrigen. Svenskene hadde nylig sagt, skitt la gå — vi står av noen millioner, men da dropper vi rettsaken. Hva er dette for lureri, tenker vi — saken havner i retten den, tror man på informert hold.

God sommer!

Olve Reiersen

TRAFIKKSIKKERHET OG OVERLAST I U-LAND

AV JOHAN FILSETH

En dag før jul ble jeg spurt av Vegdirektoratet om jeg ville påta meg et kortvarig oppdrag i det sørlige Afrika. Med to dagers svarfrist var det igrunnen bare å innse at en slik mulighet burde man ikke la gå fra seg.

Oppgaven gikk ut på å kartlegge situasjonen m.h.t. overlastkontroll og kjøretøykontroll i en gruppe land i det sørlige Afrika, og å fremme forslag til forbedringer.

De landene det gjelder har inn-

Stort behov for overlastkontroll

De landene det her gjelder er svært avhengige av godstransport på bil. Manglende overlastkontroll fører imidlertid til stor grad av overlast, med påfølgende nedbryting av vegnettet. Jeg oppsørte relativt nye hovedveger med slaghull som bombekrater så langt øyet rakk.

Problemet syntes i hovedsak å dreie seg om to faktorer, et funksjonelt regelverk som hjemler avlastning og progressiv botlegging, og opplæring av kontrollpersonellet. Det siste kanskje som det største problemet, og som et speilbilde av u-landenes generelle mangel på utdannede folk.

Overlastkontroll er i noen land tillagt politiet, i andre vegmyndighetene, og i noen av landene en kombinasjon av politi og vegmyndigheter.

Det syntes som et problem at vegmyndighetenes folk var tillagt for liten autoritet, mens politiet prioriterte overlastkontroll lavt blant alle sine oppgaver.

gått et samarbeid etter modell av Nordisk råd, kalt SADCC (1 (Angola, Botswana, Malawi, Mocambique, Lesota, Swaziland, Tanzania, Zambia og Zimbabwe). Arbeidet på transportsiden finansieres av de nordiske land i fellesskap.

Etter en uke ved transportsekretariatet i Maputo i Mocambique, startet rundreisen med besøk og samtaler med representanter for vegmyndigheter og biltilsyn i de ulike landene.

Bilens tekniske standard skremmende lav

Generelt har kjøretøyene i trafikken meget lav standard, både utvendig og innvendig. Biler med en forstilling som gjorde at bilen nærmest for sidelangs bortover vegen, var intet særsyn. Noen unntak finnes. Standarden var relativt god på bilparken i Zimbabwe, men der har de også et forholdsmessig godt utbygget biltilsyn. Problemet er også her i hovedsak mangelen på kvalifisert kontrollpersonell og verkstedpersonell.

Videre er mangelen på utenlandsk valuta en stor hemsko for import av reservedeler og utstyr. I enkelte land var det umulig å få deler selv om du hadde penger. I en del land var kontrollmyndighetene fullstendig uten kontrollutstyr.

Mange trafikkuulykker

Men ikke alle ulykkene skyldtes teknisk svikt. Høy fart, manglende forståelse for trafikkmiljø og bilens tekniske og dynamiske egenskaper, og ikke minst promillekjøring må ta en god del av skylden.

De fleste av landene hadde promillegrenser fra 0,8 til 1,5, men disse ble sjelden praktisert, selv folk høyt oppe i politiet eller vegvesenet visste ikke hvilke promillegrenser som gjaldt.

Trafikkulykkesantallet er i vekst, noe som bekymret mange fagfolk, uten at det kunne pekes på spesielle botemidler. Transportøkonomisk institutt er engasjert til å foreta en nærmere analyse av dette enorme problemet.

Jeg synes det er positivt at tjenestemenn i biltilsynet blir trukket inn i slike prosjekter, og håper at andre også kan få samme mulighet ved senere anledning. Det gir både variasjon i den daglige arbeidsrytme, perspektiver på vår egen situasjon og respekt for lokale fagfolk som tross alt får noe gjort med manglende eller ingen ressurser. Dessuten ga turen selvfølgelig mange spennende erfaringer og opplevelser som ikke hører hjemme i denne artikkelen.

(1 Southern African Development Conference.



Til venstre: Martin Mathisen.

Under: I festlig lag.

"Mr. Kvænanngsfjellet" i pensjonistenes rekker

Av Svein Tore Johansen



Fredag 12. april var siste arbeidsdag til Martin Mathisen, Oksfjordhamn. Med hele 44 år i etaten syntes han det var på tide å tre av. Men siste arbeidsdagen hans måtte markeres, syntes vi.

Vi er 10 mann som hører med til beredskapsstaben på Kvænanngsfjellet. I forhold til Martins lange tjenestetid er de fleste av oss som skåringer å regne. Det eneste unntaket er Karl Johan Sivertsen, som begynte i 1964.

Avskjedslaget ble selvfølgelig hold på Kvænanngsfjellet — på Gildetun. Vi overrasket Martin med en hel-aften, og som takk for tida vi hadde i lag fikk han en Sulispokal som minne.

VEG-SPORT

Nytt fra B.I.L. "Veg"

Tromsøkarusellen - det årlige utslipp av innesittende funksjonærer og annet folk — med andre ord idrettslige sjeler i alle fasonger. Også VEG bidrar med sitt nærvær. Hittil har 5 jenter kjempet seg gjennom løypa på henholdsvis 2, 3 og 3 km. Guttene har hatt lengere distanser, 4, 6 og 3 km, og der har VEG stilt med 4 stykker.

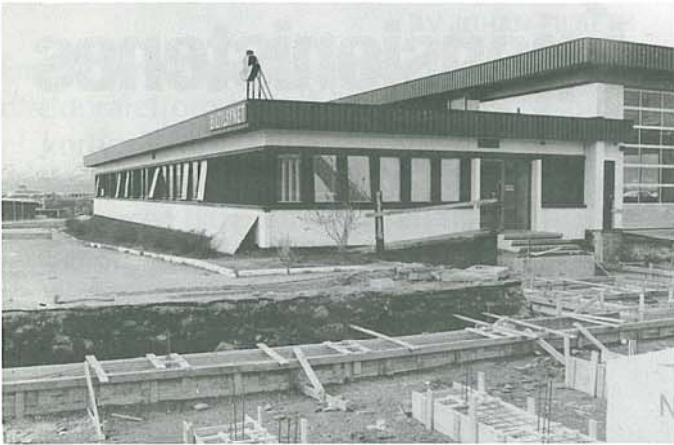
Løpene har stort sett foregått i regnvær og kulde, men en heller dårlig vår og sommer tar ikke motet fra oss og vi stiller stadig til start.

Tromsøkarusellen vil fortsette i juni for så å komme tilbake med en siste innsats i august og september.



Med i Tromsøkarusellen: Fra venstre Liss Lauritzen, Rita Edvardsen, Are-Edgar Stenkjær, Eva Kvalberg, Tore Leirstein, Lisa Sundstrøm og Kirsti Stokmo.

BILTILSYNET I TROMSØ FÅR BEDRE Plass



Utvidelsen er nå i gang.

Høsten 1985 vil Biltilsynet på Håpet få større lokaler. Moelven-brakka hvor førerkort og trafikksesjonen tidligere holdt til skal sammenknyttes til hovedbygget med et "mellombygg".

Ombyggingen skal tilpasses den "gamle" stasjonen (bygget i 1976) slik at fasaden blir den samme. Det er tatt hensyn til at stasjonen også skal betjene handikappede.

Byggmester Otto Sedolfsen, Tromsø starter opp i slutten av mai

forenkling av byggesaker



Bygningskontroll.
«Vi fester oss ikke ved bagateller. Bygget gjelder!»
(Knut Arne Henriksen)

måned og i løpet av september regner vi med at bygget står ferdig. Avdelingsingeniør Paul Bjørnvig hos oss er byggeleder.

Totalt regner vi med en byggesum på 0,5 mill kr.

— Det har vært enormt trangt om plassen på stasjonen i det siste, sier avdelingsingeniør Knut Arne Henriksen — især for de tekniske saksbehandlerne.

— Tidligere hadde hele førerkort og trafikksesjonen tilhold i egne lokaler ved siden av hovedbygget. På grunn av kassasystemet og andre ekspedisjonsrutiner fant vi ut at vi måtte være samlet under ett tak. Da kunne vi arbeide mest fleksibelt og bedre dra nytte av rullering av arbeidsoppgavene. Men det ble trangt og hele staben gledet seg til de nye lokalene.

— Vil arbeidet på stasjonen gå som normalt i byggetiden?

— Det blir urolig på arbeidsplassen, men publikum vil ikke bli skadelidende. Vi får muligheter til å bruke ekspedisjonslokalene hele tiden. Men for å få avviklet førerprøvene, må vi leie lokaler på byen.

Holdningskampanje for kroppen din

AV VERNELEDER
BJØRN ERIKSEN

Staten har satt i gang holdningskampanje for kroppen din. Kommunal- og arbeidsdepartementet, Statens informasjonstjeneste startet i fjor høst sammen med LO og NAF opplysningskampanje.

Den retter søkelyset mot problemet. Hver enkelt må gjøre noe selv for å ta vare på helse si.

Arbeidsmiljøutvalget i Troms har oppnevnt Hans Takø, Svein Paulsen og vernelederen til å komme med forslag for opplegg til kampanjen i vårt fylke.

Følgende vedtak til handlingsprogrammet ble gjort av AMU under sak 8/85:

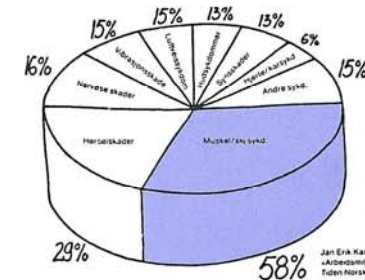
1. Informasjon
2. Hvordan informere
 - a) korte innlegg i Vegstikka
 - b) korte søkvenser når det avholdes kurs/møter (gjørne med sakkyndig bistand, bruk av film, lysbilder etc.).
 - c) plakatoppsettning
 - d) motivasjon (oppsyn, formenn, verneombud/tillitsmenn må motiveres til størst mulig egenomsorg).

Første innlegg i Vegstikka finnes annet sted i bladet.

Jeg vil med dette oppfordre alle som stiller med kurs og møter m.m. følge AMU's handlingsprogram, pkt. 2b. Under pkt. 2d har oppsyn, formenn, verneombud/tillitsmenn et spesielt ansvar (tilrettelegging av arbeidet, motivasjon til egenomsorg).

Ryggen — en utsatt kroppsdel

Fig. 2 De hyppigste sykdommer i norsk arbeidsliv



Jan Erik Karlsen
Arbeidsmiljø og arbeidskader-
Tiden Norsk Forlag, Oslo, 1978



Vegstikka vil i dette og påfølgende nummer presentere en ryggvernsserie. Den er satt sammen av vernelederen i Hemmark fylke, Jacob Erik Gjelt.

— Vondt i ryggen? Hvem har ikke det i blant. Om ikke alle er klar over det, så er det et faktum at muskel/skjelettsykdommer er de mest utbredte i norsk arbeidsliv. Ryggen er her et viktig stikkord.

Som figur 1 viser så utgjør muskel/skjelettsykdommer den klart største "kaka". Når så i tillegg hørselskader kommer som en god nummer to, så skulle det ikke være tvil om hvor vi i vegvesenet må satse i årene som kommer.

Denne ryggverns-serien vil ikke være en høyt ravende avhandling, men enkle tips for å verne ryggen — som de aller fleste sjelden eller aldri tenker på. Presentasjon blir følgende:

- Ryggens oppbygging (nr. 7)
- ryggens virkemåte skive degenerasjon/skiverprolaps
- rygggrad ved løfting/bæring
- statisk/dynamisk muskelarbeid
- arbeidskapasitet — arbeidskrav
- påkleddning — klima
- trening — mosjon

1. Ryggens oppbygging

Vi kommer til verden med tilnærmet rett rygg. Først etter omlag 2 år kommer svaien i ryggen.

Figur 2 viser at ryggraden er bygget opp av 33 — 34 virvler som er forbundet med hverandre med ledd og bånd.

Vi har til sammen 7 halsvirvler, 12 brystvirvler, 5 lendevirvler (daglig kalt veikryggen). 4 — 5 korsvirvler er vokst sammen og danner korsbenet. Det samme er halevirvlene som danner halebenet. Den frie og bevegelige delen av ryggen utgjør altså 24 virvler (7 + 12 + 5).

Virvlene:

Ryggvirvlens størrelse og utseende er forskjellige i ulike deler av ryggen. I halsregionen er høyden omlag 2 centimeter mens den øker til omlag 3 centimeter i veikryggen. En ryggvirvel har form som en uregelmessig kort sylinder. (Sett ovenfra i figur 3.)

Når virvlene ligger stabelt på hverandre blir det en gjennomgående kanal, virvelkanalen. I denne ligger ryggmargen. Selve ryggmargen stopper i høyde med første lendevirvel (figur 2).

Virvelkanalen er nedenfor fylt med en "bunt" nerverøtter (kalt hestehalen). I denne "bunt" finnes også den berørmelige isjiasnerven.

Skivene:

Som figur 2 viser ligger det en støtpute mellom virvlene. Denne kalles skiven og har kontakt opp og ned med virvlene via en brusplate. Skivene er van-

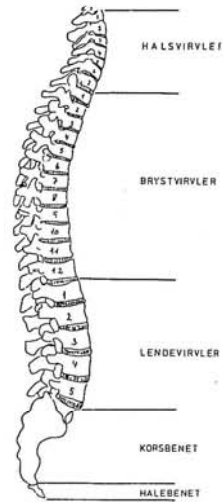


fig. 2

ligvis noe større i omkrets enn virvlene. De varierer i tykkelse fra halsregionen, der de er omlag 2 — 3 millimeter tykke, og ned til lende ryggen der de over 1 centimeter tykke (det vil si friske skiver). Skivene har en ytre fast ring og en bløtere kjernedel. Den ytre delen består av 15 — 20 sirkelformede ringe, omtrent som ringene i en løk (figur 4B). I ringene finner vi elastiske fibre (som gummistrikk), som går på kryss og tvers akkurat som tråden i et garn-nøste (figur 4A).

Bånd- og muskelforbindelser

Skal ikke gå for mye i detalj her, men kort nevne at alle ledd forbindes med bånd. Disse kan ikke, som musklene, trekke seg sammen. Det finnes selvsagt unntagelser. Spesielt de såkalte buebåndene som danner bakre del av virvelkanalen. Disse består av meget elastiske fibre, som gjør at vi kan bøye oss. Samtidig er de helt stramme når ryggen er rett slik at det ikke oppstår folder i virvelkanalen.

Av muskelgrupper som er spesielt aktive under løfting og bæring er den som ligger mellom rygg- på tverrtagger på begge sider (figur 3). Disse går fra bekkenet og til nakken og kalles ryggstrekkere (tilsvarende koteletten på grisen). Mere om deres funksjoner i neste nummer.

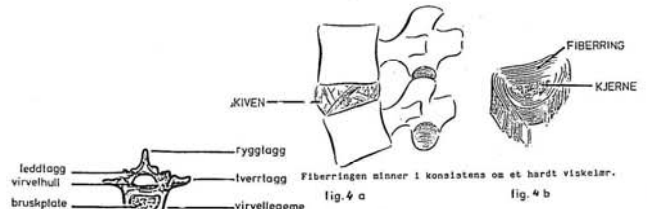


fig. 3

fig. 4 a

fig. 4 b

Hvordan går det med EDB-bruken på vegkontoret?



Hermod Johansen puncher på de „gamle“ maskinene.

EDB-maskinen ND-530 med 19 terminaler ble montert i november ifjor. Noen har gått på kurs for å lære bruken. Andre skal kurses i mai/juni.

Hva er erfaringene med EDB-bruk så langt?

Vegstikka har tatt en spørreunde.

Jan Indseth anlegg:

— Anleggsavdelinga har en terminal. Tidligere benyttet vi den gamle vi har hatt på planavdelingen i mange år til tekniske beregninger. Nå slipper vi å stå i kø der. Av oss 12 på avdelingen er det 2-3 som bruker terminalen. Programoppfølgingen holdt

ikke samme tempo som innkoblingen. Når vi får program som kan nyttiggjøres vil nok de eldste på avdelingen være mer interessert. De vil se nytten før de setter seg inn i bruken. Om kort tid vil vi få program som kan benyttes til oppfølging av driften.

Halvar Kildalsen, regnskap:

— Alle på seksjonen har fått intern innføring i bruk av det nye utstyret. Vi har også hatt kurs med forelesere fra Vegdirektoratet i bruk av "kontrollert registrering". Men av forskjellige grunner har ikke den-

ne registreringen fungert som forutsatt fra Vegdirektoratet.

Vi har nå mottatt en ny utgave av programvarer som vi håper skal kunne løse tidligere problemer, slik at vi kan få startet opp med "kontrollregistrering av handelsregninger og lønstillingsrapporter i løpet av juni måned. I den tiden som er gått siden installasjon av anlegget har vi øvet oss i bruk av utstyret med litt tekstbehandling. Vi jobber også med å legge inn pristilbudene på fremmede lastebiler.

Ann-Sylvi Hansen, skrivestua:

— Denne tiden har vært interessant og lærerik. Det er så mye vi kan bruke tekstbehandling til bare vi lærer å utnytte systemet godt nok.

Fordelene med tekstbehandling er mange, men jeg synes spesielt at redigering/oppretting, samt gjenfinning av lagrede dokumenter, gjør arbeidet mye lettere.

Problemet hos oss er „skriveren“. Vi er for mange på en skriver, her burde skrivestua fått sin egen.

Fortsatt skriver vi en god del på skrive-maskin, spesielt vanlige brev. Tekstbehandling er mest nyttig til skriving av større arbeider så som planhefter, anbud, notater, rapporter og skjemaer.

Blir det EDB i utedriften snart?

Vi har spurt driftssjef Eilif Mathisen.

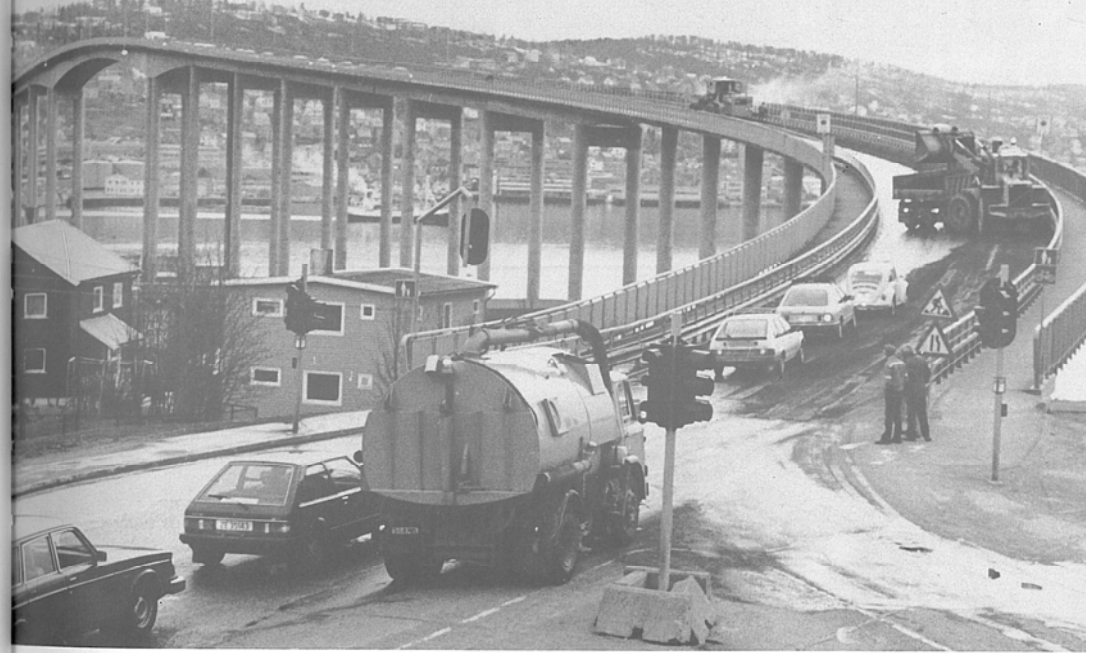
— Kort sagt — innføring i EDB må ha en hensikt. Vi må vite om vi oppnår fordeler — ellers er det feil investering. I løpet av året har vi antakelig høstet erfaringer fra vegkontoret og andre fylker. Er de positive regner vi med at høsten/vinteren 1986 går med til utredninger og forberedelser.

Det vil i tilfelle bli aktuelt med en kombibiløsning — mikromaskin som står i forbindelse med vegkontorets hovedmaskin.

Behandling, registrering, driftsanalyse og tekniske beregninger skal kunne foretas ute på arbeidsplassene der opplysningene foreligger.

Alle anlegg og vegstasjoner får neppe EDB i første omgang. Det avhenger både av behovet og graden av motiveringen hos de berørte.

Dekket på Tromsøbrua utgjør 750 tonn



Tromsøbrua ble fornyet i to operasjoner — fresing og dekkelegging. Fresinga ble utført i løpet av 3 netter. Utstyret som ble brukt var vår egen hovel med fres. Mannskapet var Jens Nordbus, Jens Eriksen, Roald Richardsen, alle fra Kvaløysletta. P.g.a. den store trafikken dannes det hurtig hjulspor når piggedekkene tas i bruk. Fresing må utføres årlig.

Firmaet Troms Asfalt har utført dekkeleggingen. Det er lagt et dekke som heter Topeka. Dette skal tåle stor trafikk og slitasje. Når ett år er gått må det vurderes om nytt dekke skal legges.

Hele arbeidet kostet ca. 600.000 kr. Av dette utgjør dekket ca. 400—500.000 kr. Arealet på brua er ca. 6800 kv.m. Det gikk med ca. 750 tonn Topeka og det er lagt ca. 110 kg pr kv.m. Til høyre ser vi Jens Eilertsen.

