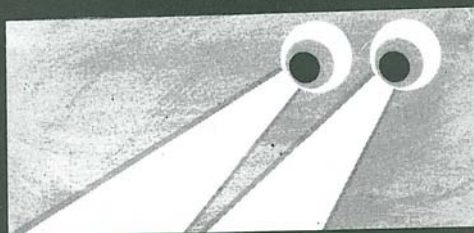


C

**KJØR SOM OM
DET ER MØRKETID
HELE ÅRET**



BRUK KJØRELYS

REFLEXEN

BEDRIFTSAVIS FOR
STATENS VEGVESEN
FINNMARK

NR. 3 — 1986
5. ÅRG.

**En bedre framtid
for Havøysund**



side 5-7

Vi presenterer

Alta vegstasjon



side 12-14

**Hjelp vi har
mista ei bru**

side 15-16

**Glemmer
vekkerklokka**



side 19



REFLEXEN

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Finnmark

Redaktør:
Bjarne Langseth

Redaksjonsråd:
Karl S. Foslund, formann
Kjell R. Johnsen, nestform.
Halvar Halonen
Per Kling Mathiesen
Anne Lise Teigen

Opplag:
1500 eksemplarer

Trykkforum A.s
Vadsø

INNHold:

Hjelp oss å hjelpe	3
Til kamp mot utforkjøringsulykker	4
En bedre framtid for Havøysund	5
Som i gode gamle dager	8
Håkonstabben	8
Dekkelegging for 17 millioner	9
Ulovlig varsel om vektkontroll	9
Gamle minner	10
Vi presenterer: Alta vegstasjon	12
Hjelp vi har mista ei bru	15
Denne jobben tar vi selv	16
Ny asfalt/oljegrusfres	16
Med pølse bilen til Paris	17
EDB — skiving av tekst med Notis WP	18
Glemmer vekkerklokka	19

FORSIDEBILDE: Mazejohka bru ble tatt av ismassene og midlertidig erstattet med en Bayley-bru.

(Foto: Bjarne Langseth)



Hjelp oss å hjelpe

Hva gjør dere for å bedre trafiksikkerheten i Finnmark? Dette er et spørsmål vi stadig får inn til vegkontoret i disse dager. Døden slår til på vegene våre i sommermånedene og massemedia spør naturlig nok hva veg- og trafikketaten Statens vegvesen kan og vil gjøre for å bedre forholdene. Mange mener nok at vi rår over makt og midler til å fjerne de tragiske følgene av den moderne vegtrafikk. Det er jo vegvesenet som har skapt åstedene for ulykkene og disponerer ekspertisen og verktøyet til å skape sikrere veger. Det er nok en beklagelig kjennsgjerning at ulykker vil måtte skje i all overskuelig framtid på vegene våre. Det går imidlertid an å bedre risikoen i trafikken vesentlig, — men det er ikke opp til en etat, uansett om den heter Statens vegvesen og er aldri så mye en veg- og trafiksikkerhetsetat. Alle gode krefter må hjelpe oss å hjelpe. Vi må satse på samme fot, hele det moderne samfunn.

Hvordan? Holdningsendringer, er et moteord som ofte brukes for å forklare hva som må til. Holdningsendringer for hvem? Ikke for alle de andre, men for deg og meg. Vi begynner med oss selv, så får de andre lære av oss. Kanskje det er en bedre løsning enn å skyve ansvaret over på alle de andre som ikke vil endre sine holdninger vi så vakkert har beskrevet i firefargers brosjyrer og klistermerker. Hva må til for å endre holdninger i trafikken? Vi satser i dag på en kombinasjon av økte kontroller og bedre informasjon. Satses det nok på disse områdene vil resultatene komme. Mange vil nok mene at resultatene ikke står i forhold til satsingen. Ulykker vil likevel skje. Men når budskapet fram til ett menneske som ellers ville blitt et kors i Dagbladet, da er en ufattelig tragedie spart og vi kan glede oss over det. Hjelp oss å hjelpe slik at vegene våre ikke blir en eneste stor kirkegård.

BjaLa

Til kamp mot utforkjøringsulykker!



ER Bjarne Langseth

- * Spredning av informasjon om utforkjøringsulykker i Finnmark.
- * Motivering av samarbeidende parter til trafikksikkerhetsarbeid.
- * Fysiske tiltak på vegene.

Dette er hovedoppgavene som Statens vegvesen Finnmark vil satse på i arbeidet med å følge opp myndighetenes handlingsplan for trafikksikkerhet. I langtidsplanen for trafikksikkerhet går det fram at utforkjøringsulykker er temaet for 1986. Dette er en ulykkestype hvor Finnmark dessverre topper statistikken på landsbasis.

Veg vegkontoret er det utarbeidet en lokal informasjonsplan og en gruppe arbeider med å få laget utstilling, brosjyre og annet materiell for bruk i

dette viktige trafikksikkerhetsarbeidet. Pressemeldinger er allerede sendt ut, og flere vil følge. I et brev til massemedia i fylket er det også oppfordret til å rette søkelyset mot trafikkulykkene i alminnelighet og utforkjøringsulykker i særdeleshet. Statens vegvesen har sagt seg villig til å bistå aviser og radio med all den ekspertise vi rår over.

En utstilling om utforkjøringsulykker i Finnmark er under fullføring, likeledes en brosjyre og klistermerke. Det er laget en trafikk-konkurranse som nå er sendt ut til messer og andre arrangementer. Vinnerne blir premiert.

Av tiltak ute på vegene er det nok biltilsynets intensivering av kontrollene som vil bli mest lagt merke til. Men det tas også sikte på å bedre bakgrunnsoppmerksomhet i svinger, krattrydding og en ulykkesstrekning vil bli skiltet med en ny type skilting.

Vegdirektoratet vil nå styrke fase-2 opplæringen

Vegdirektoratet ønsker å bedre fase-2 opplæringen, og vurderer flere tiltak i den sammenheng. Det er avdelingsdirektør Aksel Bruun, Vegdirektoratet som sier dette.

Hensikten med fase-2 opplæringen er å gi førere større risikoforståelse, gjennom glattkjøringskurs og mørkekjøring. Og en undersøkelse av elevenes vurdering av fase-2 har vist positive resultater.

— Vi ønsker å gjøre fase-2 opplæringen mer til et videreutdanningskurs enn i dag, og vi tenker på å avslutte fase-2 opplæringen med en prøve, sier avdelingsdirektør Aksel Bruun; som legger til at Vegdirektoratet også vil styrke kjørelærereutdannelsen.

Finnmark på topp i utforkjøringer

Mer enn halvparten av alle ulykkene som skjer på riksvegene i Finnmark er utforkjøringsulykker. Dette er langt over landsgjennomsnittet, som ligger på rundt 30 prosent. Andelen av utforkjøringsulykker i Finnmark har økt fra 42% i perioden 1978–82, til 53% i 1984. I det samme tidsrommet har andelen på landsbasis vært uforandret.

— Det er klart at lange avstander, liten trafikk tetthet og høyt fartsnivå er medvirkende til det høye antallet utforkjøringsulykker i Finnmark, sier overingenør Trude Schistad ved vegkontoret. Under slike forhold er det lett å holde for høy fart og å bli uoppmerksom når situasjoner oppstår. Du kan være så god sjåfør som overhode mulig, men er du ikke oppmerksom hvert sekund i trafikken, så kan tragedien være et faktum.

Utforkjøringer på bar veg

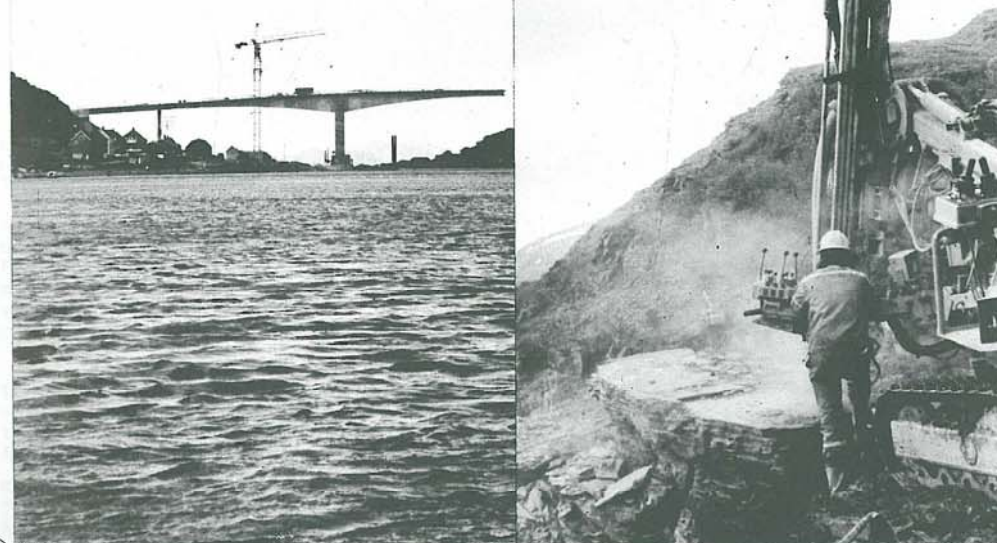
De aller fleste utforkjøringsulykkene med personskade i Finnmark skjer på bar veg. I perioden 1980–84 skjedde 125 av de 196 utforkjøringsulykkene på bar veg, og for hele 94 av disse ulykkene var forholdene de aller beste også med tørr vegbane. Bare en fjerdedel av utforkjøringsulykkene i Finnmark skjedde på snø- eller isbelagt veg.

Tallene fra ulykkesstatistikken tyder også på at det ikke er svinger som utgjør de store problemene for finnmarsbilistene. Over halvparten av utforkjøringsulykkene i Finnmark i 1984 skjedde på rette strekninger. Dette er noe over landsgjennomsnittet.

Sommer er ulykkestid

I perioden 1980–84 skjedde mer enn 70 prosent av utforkjøringsulykkene i Finnmark i perioden juni til oktober. Mye av årsaken til det må tilskrives større trafikk, høyere hastighet og en klar undervurdering av veggrepet. Forholdene i Finnmark med gode vegger og spredt bosetning innbyr til høy hastighet. Det er lett å falle for fristelsen til å holde for høy hastighet, og det er lett å miste oppmerksomheten.

EN BEDRE FRAMTID FOR HAVØYSUND



ER

Tekst og foto: Bjarne Langseth

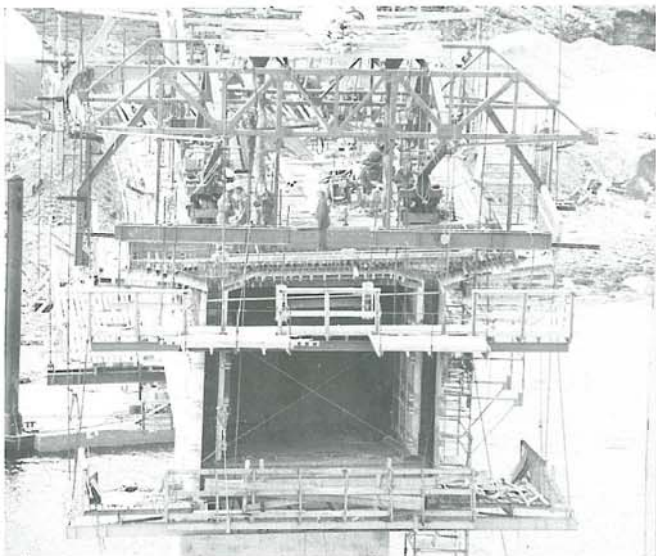
— Hvis jeg en dag skulle være i dårlig humør, så går jeg bare en tur bortom og ser på brubygginga. Da kommer det gode humøret tilbake igjen.

Dette utsagnet fra en av Havøysunds beboere illustrerer godt de forventninger folk har til Finnmarks største veg- og bru anlegg. Å kunne kjøre bil helt fram til stuedøra uten ferjekø og sjøgang, og uten å være avhengig av når det passer for kollektivtrafikken, virker som en drøm for havøysundværingene. Det er ikke så mange år siden de fikk ferjesamband, og nå skal det endelig bli veg — ihvertfall sommerstid. Anleggsvirksomheten er imponerende. Selvfølgelig er brua ruvende og et mesterverk av ingeniørkunst, men like overvældet blir en besøkende av måten det vanskelige terrenget fra Snøfjord til Havøysund blir bekjempet på. Bratte fjellskråninger som stuper rett i sjøen, viker og bratte daler; dyktige mennesker og sterke maskiner overvinner alt. For en menig mann kan det virke som om det fra naturens side slettes ikke var meningen at mennesker skulle komme seg fram langs denne traseen, og slettes ikke med kjøretøyer. Nok en gang må naturen gi tapt for menneskets behov for framkommelighet. En nødvendig framkommelighet for at befolkningen i kyststrøkene skal bestå. Reflexen har vært på besøk på Finnmarks største anlegg. Inntrykkene er mange og mye som vi hadde tenkt å skrive om får dessverre ikke plass denne gangen. Men vi håper at våre lesere får et visst inntrykk av hvilken innsats og kunnskaper som ligger bak et slikt anlegg før du kan sette deg i din bil å kjøre mot nye mål.

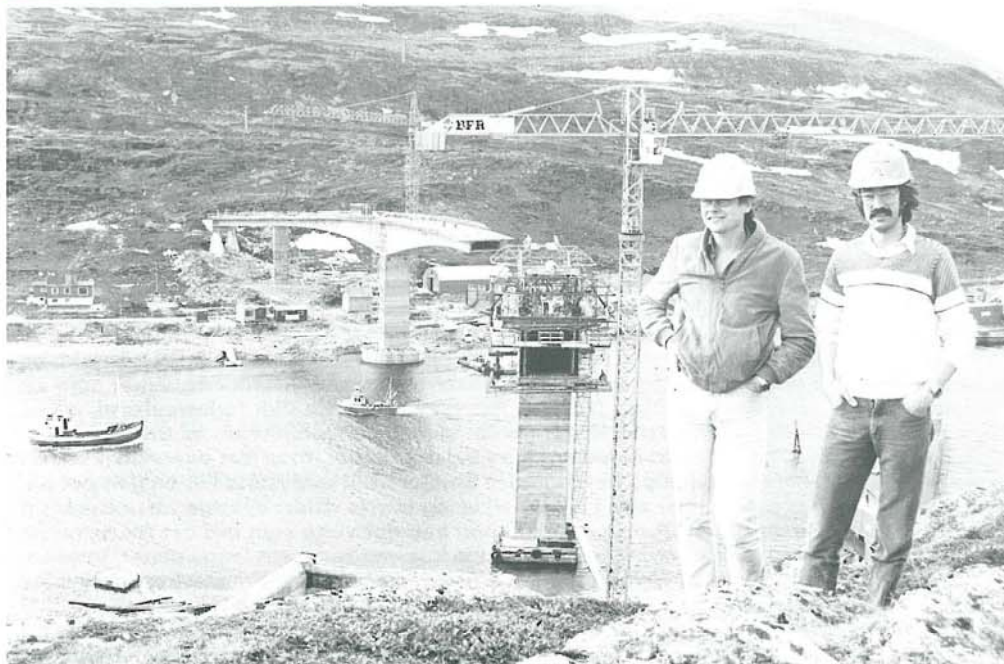
Med den svimlende hastighet av 8 — 10 meter i uka raste nybrua over Havøysundet da Reflexen var innom på besøk før ferien. Den 293 meter lange brua som rager 23 meter over havflaten er et dominerende skue i Havøysund, og er nok fiskeværets mest omtalte tema. Sikkert mer omtalt en vær og fisk. Siden oppstart i april 1985 har det vært få problemer med brubygginga i det værharde Havøysund.

— En del stormer har vi hatt og litt ekstra arbeid fikk vi under fundamenteringen på en pilar på øysida, men stort sett så har det gått meget bra. Dette sier vår mann i Havøysund, kontrollingenør Roger Hallquist til Reflexen. Hallquist kom til fiskeværet på Finnmarkskysten fra de dype skoger i Solør, og trives godt.

— Dette er en svært spennende jobb, som jeg har vært så heldig å få være med på fra begynnelsen. Min utdanning har jeg også fått utnyttet her. Jeg har hovedoppgave innen betongteknologi, sier vegvesenets mann i Havøysund, som har et utmerket samarbeid med byggeleder Vidar Stahlheim hos entreprenør Astrup-Høyer. Brua vil være ferdig til 1. desember, men i september vil det være mulig å gå tørrskodd over sundet.



Høyt henger de, men det er ingen grunn til å være sure. Her går arbeidet synlig framover med opp til 10 meter i uka.



Kontrollingenør Roger Hallquist (t.v.), og byggeleder Vidar Stahlheim med byggverket i bakgrunnen. Begge er godt fornøyd med samarbeidet og resultatet.

— OG VEIEN NÆRMER SEG

Selv om skaperen tydeligvis ikke tenkte seg veg i dette området, går det framover mot en trafikkert framtid for strekningen Snefjord — Havøysund. Da Reflexen var på besøk langs veien fra begge ender, sto det nøyaktig 10 km igjen. Størst var anleggsvirksomheten på Snefjordsida hvor arbeidet nå går for fullt over et område på 3 km, 11,5 km fra Snefjord. Totalt er ca. 34 km veg ferdig mellom Snefjord og Havøysund.

GODT ARBEID

Overingeniør Tore Johansen og oppsynsmann Edmund Henriksen er godt fornøyd med arbeidet på vegen, og legger ikke skjul på det. Spesielt sprengningsarbeidet mener de er revolusjonerende i vegbyggingssammenheng.

— Vi har vært nede i under 10 kr. kubikken for sprengningsarbeid. Det normale varierer rundt 25 — 30 kr., sier Tore Johansen.

— Flinke folk, erfarne folk, konsentrert og fri sprengning er årsaken til dette resultatet, sier Edmund Henriksen. På et stort anlegg er det også gode muligheter til å prøve seg fram og se virkningene i form av kostnadsbesparelser.

KJEMPESMELL

Den største salva som er avfyrt ved et veganlegg i Norge har satt sitt preg på Havøysundvegen ved Bakfjord. En fjellskjæring med merker etter boring i



Slik så det ut da salva gikk i vinter...

(Foto: Bernt-Eirik Reiertsen)



...og slik så det ut i juni etter at massene var ryddet bort. Skjæringen til høyre på bildet er opp til 36 meter høy.

(Foto: Bjarne Langseth)

36 meters lengde og en fylling med 60.000 kubikk taler sitt klare språk. I en eneste salva gikk fjell tilsvarende hele denne fyllinga i lufta. Fyllinga har en skråningsfot på 60 meter og vegbredden er 4 meter. Lengda på fyllinga er ca. 100 meter. Dette illustrerer jo også litt av størrelsen på salva og fyllinga, som forøvrig er fylkets største.

MYE FJELL

Også fra Havøysundsida er det fjellarbeidet som dominerer og som har



Dette er Finnmarks største fylling med 60.000 kubikk masse som fyller opp hele Lillevika ved Bakfjord. Mengden tilsvaret som ble sprengt ut i en salva.

(Foto: Bjarne Langseth)

Som i gode gamle dager



Neida, dette bildet viser så absolutt ikke en verneverdig eldre håndbygget veg. Dette er fra Havøysundvegen ved nedstigninga til Bakfjord, og denne vegen er bygget etter de mest moderne prinsipper. Men akkurat her passet det best å ta gamle metoder i bruk.

Tørrmuringa har Andor Nilsen stått for, og dette arbeidet har han god grunn til å være stolt av. Nilsen forteller til Reflexen at det her var både lettere og betydelig billigere å gjøre det på gamle måten. Ingen skulle vel heller være i tvil om at dette gjør seg bedre i naturen enn en betongkloss ville ha gjort.

(Foto: Bjarne Langseth)

Håkonstabben

På Havøysundvegen mellom Bakfjord og Lillevika, der den store salva ble utløst i vinter, står det et monument av stein liksom vippende på kanten mot sjøen. Mange vil nok lure på hvorfor den står slik, men skytebas Håkon Jøssens var ikke i tvil da han så at dette stabeistet av en stein ikke ville følge med de 60.000 andre kubikkene.

«— Det var ikke meningen at denne kar'n skulle forsvinne», sa Håkon og ga beskjed om at stabben skulle stå. Uten opphavsmannens viten har Reflexen vært på stedet og foretatt en høytidelig dåp av steinen. Fra nå av heter den «Håkonstabben», og skal i framtida være et landemerke på Havøysundvegen samtidig som den også er et minnesmerke over «kjempesalva» som ble avfyrt her og mennene som gjorde jobben. Kanskje burde den også hatt sølvplate med inskripsjon.

(Tekst og foto: Bjarne Lagseth)



Dekkelegging for 17 millioner

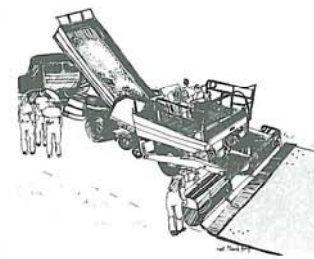
I 1986 vil det i Finnmark bli lagt fast dekke på vel 230 km til en kostnad av ca. 17 mill. kroner. 137 km er Ottadekke og 95 km skal legges som oljegrus. Statens vegvesen Finnmark skal selv legge ca. 145 km fast dekke i år, mens 88 km utføres på entrepriser.

Det skal i alt legges 40 km med dekke på Nordkyn. Strekningen Okseveg — Hopseidet skal få det andre laget med Ottadekke, mens det mot Skjånes og opp Smielvdalen skal legges enkelt Ottadekke.

I Altaområdet blir det i år stor aktivitet med fastdekkelegging. På E-6 mellom Fornes og Hjemmeluft skal det legges ialt vel 28 km oljegrusdekke og mellom Rafsbotn og Leirbotn vann legges vel 10 km av samme dekketype. Ved Autsivann på Rv. 93 skal det også legges 10 km. E-6 gjennom Alta fra Hjemmeluft til flyplassen skal få nytt oljegrusdekke og gang-/sykkelvegene

i Alta og Kronstad skal få tilsammen 1,3 km oljegrusdekke.

Av andre oljegrusarbeider kan nevnes; 16 km Sør-Tverrfjord — Bogen, vegen til Skarsvåg og gang-/sykkelvegen i Vadsø. Til slutt kan vi nevne at det skal legges Ottadekke på 6 km på anlegget i Repparfjorddalen og endelig skal Ifjordfjellet få fast dekke.



Ulovlig varsel om vektkontroll



«Vektkontroll i Skipagurra» står det på det hjemmelagde varselkiltet som ble observert på Vegsletta i Vadsø den 7. mai. Det var midt under teleløsningsperioden med de begrensninger dette medfører for tungtrafikken. Det er helt tydelig at ekstra vektkontroller er nødvendig i denne perioden, men det er også et spørsmål om ikke sjåførenes bevegelser i området rundt kontrollstedet må overvåkes. Slik varsling er nemlig strengt forbudt.

(Foto: Per Kr. Elnan)

Vegetasjonen langs vegene gir oss en rekke gevinster

Vegetasjon langs vegene er viktig for å oppnå en rekke miljø- og trafikktekniske gevinster. Dette slår landskapsarkitekt Nina Ødegaard, Vegdirektoratet, fast.

— Dagens vegplanleggere er sterkt opptatt av å tilpasse vegen til landskapet, finne landskapets rytme, unngå unødvendige inngrep, bevare eksisterende vegetasjon og etablere ny. Med vegetasjon menes ikke bare tradisjonell tilsåing med gress, men også trær, busker og blomster.

Vegetasjon har først og fremst estetiske kvaliteter, men har også andre funksjoner, som å hindre spredning av forurensning, bidra til skjerming mot støy og innsyn, hindre erosjon, danne skille mellom gang- og bilveg. Vegetasjon er med andre ord viktig både for omgivelsene og for trafikantene.

Årlig reises det 15–20 milliarder kilometer langs norske vegar. Statens vegvesen vil gjøre reisen til en hyggelig opplevelse; sier landskapsarkitekten, som legger til at Statens vegvesen i dag bruker ca. 55 millioner kroner til opparbeiding av sideareal og omlag 32 millioner kroner til vegetasjonskontroll og klipping. Dette gjelder riksvegene.

Men dette er vel ikke av det gode?



Gamle minner



Sommerarbeidsdrift 1935 — 1938

Godtfred Karlsen

Arbeidslagenes størrelse var 8 mann + kokke. På nyanlegg var ofte innkvarteringen i telt for arbeidslaget. Kjøkkenbrakka (3,5 x 3,3) hvor kokka holdt til med matlagingen var også «spisesal og oppholdsrom» for arbeiderne. Jeg er svært interessert i å få vite mer om dette både av kokker og arbeidere.

Vegformann Fridtjof Johnsen
utenfor en vinterbrakke.



Børselvålen 1938. Brakkeleir.



Godt humør utenfor teltet. Fra
venstre: Birger Stenersen,
Gunnar Søderstrøm, Ester Pe-
dersen, Oskar Karila, Laurits
Ojala, Konrad Vagelid og Leif
Sørensen.

Gamle minner



8-mannslag + kokke. Innkvar-
teringstelt for arbeiderne +
kokkebrakke.



Uttak av stein, 1938. Fra ven-
stre: Olav Sabbasen, Einar
Ravna, Regnor Olufsen, Henrik
Vorren og Øyvind Erlandsen.



Gandvik — Bugøyfjord 1937.
Vi ser her at laget har manglet
trilleskinner idet 3" x 7"
plank ble brukt til dette.

VI PRESENTERER:

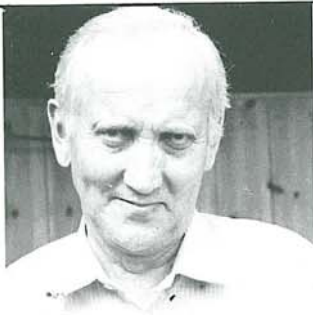
Alta vegstasjon



Alta har den største vegstasjonen i fylket. Det er da heller ikke så unaturlig da dette er Finnmarks største kommune og ligger ca. 50 mil fra hovedadministrasjonen i Vadsø. Den store avstanden fra vegkontoret er også hovedårsaken til at vegstasjonen i Alta er utvidet med andre funksjoner enn vedlikeholdets. Her finner vi også representanter for anleggsavdelingen, plan og administrasjon. I denne presentasjonen beklager vi at det ikke var mulig å framskaffe flere bilder av de ansatte. De fleste på vegstasjonen har sine arbeidsoppgaver ute og er vanskelig å få samlet til fotografering når Reflexen er innom på besøk.

ADMINISTRASJON

Solveig Kristiansen er førstesekretær i halv stilling ved administrasjonen.



Rolf Dahl er konsulent og leder for administrasjonen ved vegstasjonen.

Reidun Johansen er kontorassistent i halv stilling ved adm. og halv stilling tilknyttet vedlikeholdet.

VEDLIKEHOLDDET

Edvard Jonas er oppsynsmann, og han har ansvar for vedlikeholdet av riksvegene i Alta, Rv. 93 og 92 til Suosjavre og fylkesvegene i Altaområdet.



John Andersen er oppsynsmann med ansvar for E-6 Langfjordbotn – Hjemmeluft, Tørrfossén – Leirbotn-vann og Rv. 883 med tilstøtende fylkesveger.

Øystein Opgård er vegmester og den daglige leder av vedlikeholdets funksjoner ved vegstasjonen.

Ragnvald Samuelson er oppsynsmannsassistent for vegmesteren.



Olav A. Pedersen er oppsynsmann med ansvar for Rv. 882 Langfjordbotn – Øksfjord, Rv. 884 Hasvik – Breivikbotn og samtlige fylkesveger i Loppa og Hasvik.

Svein T. Nilsen er oppsynsmann for vedlikeholdets grus- og fastdekkeseksjon.

Reidun Johansen er kontorassistent i halv stilling.



Olai Nikodemussen er oppsynsmann for vedlikeholdets grus- og fastdekkeseksjon.

ANLEGG



Per B. Johnsen er overingeniør og har ansvaret for anleggsvirksomheten øst for Alta, Repparfjord, Kvalsund, Hammerfest, Honningsvåg og fylkesvegene på Seiland.

ANLEGGSSOPPSYNSMENN
Ivar Kristensen
Salmar Pedersen
Per Inge Pedersen
Torgeir Dahl
Margit Viken



Torbjørn Johansen er avdelingsingeniør med ansvar for alt vest og syd for Alta med Loppa og Økstjork og Kautokeino.

PLAN

Sverre Heggli er avdelingsingeniør og tilknyttet hoved- og detalplanseksjonen.



Torgeir Strand er nytilsatt overingeniør og tilknyttet trafikkseksjonen.

En stilling er tilknyttet seksjonen for grunnverv. **Johannes Henriksen** hadde denne stillingen, men er nå sluttet. Stillingen er lyst ledig.

MASKIN



Robert Thomassen er maskinoppsynsmann.

Leiv Bang er maskinoppsynsmann.

— Hjelp, vi har mista ei bru!

Tekst og foto:

Bjarne Langseth

— Vi har mista ei bru. Denne urovekkende meldingen kom inn til vegkontoret og gikk som et ekko i korridorene torsdag den 15. mai i år.

Heldigvis ble ingen mennesker skadet, men brua over Mazejohka på riksveg 93 ved Masi var borte. Bare fundamentene ble stående igjen.

Årsaken til ulykken var at en isdemning høvere opp i elva brast og brua hadde ingen muligheter til å stå imot de kreftene som da ble mobilisert. Undersøkelsene viste omfattende skader på landkar og pillar.

Vegen ble selvfølgelig stengt øyeblikkelig, og det skapte store problemer for trafikken med en veg mellom Alta og Kautokeino som plutselig ble 30 mil lenger.

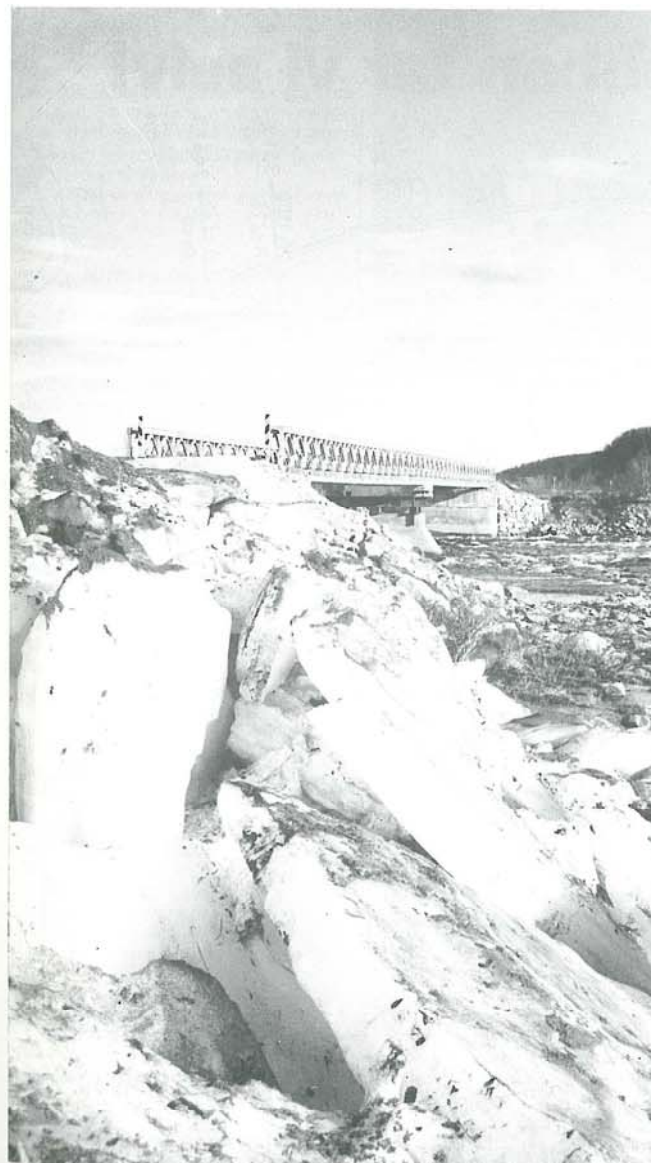
Etter å ha fått en oversikt over skadene og mulighetene for en midlertidig løsning, ble arbeidet med å sette opp en Bayley-bru påbegynt 1. pinsedag. Åtte mann pluss en kranbil ble satt inn i arbeidet.

Torsdag den 22. mai, en uke etter ulykken, var den midlertidige brua klar og trafikken kunne gå som normalt igjen på riksveg 93. Bayley-brua er smalere enn riksvegen og kan skape litt problemer av den grunn, men den tåler 50 tonn vekt og det var ingen grunn til å sette vektbegrensninger på vegen.

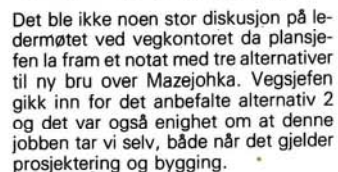
HVORDAN KUNNE DET SKJE?

Hvordan går det an at en forholdsvis ny bru bare forsvinner i isgangen? Mange har stilt dette spørsmålet etter ulykken i Masi, og det mangler ikke på kritikk mot vegvesenet fordi brua i sin tid ble bygd så lav. Vegmester Øystein Oppgård i Alta uttalte til avisa Nordlys at han aldri har sett maken til isgang i noen Finnmarkselv før. En annen ting som ble nevnt av vegvesenet er at brua nok ble bygd under andre forutsetninger enn det som ble realitetene. Den ble i midten av sekstiåra bygd som ei provisorisk bru i påvente av neddemningen av Masi.

Uansett årsaker, brua holdt ihvertfall ikke da naturen for alvor slo seg vrang. Nå skal det bygges ny bru, — og den skal holde for all framtid.



Slik ser den midlertidige brua ut på ulykkesstedet. Smal, men ellers god. Ismassene i forbrunnen illustrerer årsaken til at brua forsvant.



Nybrua blir en NIB-bru (Normerte I-Bjelker i spennbetong). Den bygges i

tre spenn på 27,5, 28 og 27,5 meter. Tilsammen 83 meter. Landskar og pila-
rer fundamenteres på løsmasser. Total
bredde blir 7,8 meter. Brua bygges 60
meter oppstrøms og heves 2,5 meter i
forhold til gamlebrua. Kostnadene in-
klusiv ca. 1 km tilførselsveg er bere-
gnet til 6,5 mill. kroner. Av denne sum-
men går 4,7 mill. til brua, resten til ve-
gen.

Planene ble utarbeidet i stort tempo og det tas sikte på anleggsstart like et-

tør ferien. Et strek i regninga er at Vegdirektoratet ikke var villig til å tildele ekstramidler verken for vedlikeholdsservisen eller for teknisk reserve. I brevet fra Vegdirektoratet heter det at: «dersom vegsjefen ønsker å forsere disse arbeidene, må finansieringen løses ved interne omdisponeringer innenfor fylkets tildelte rammer for 1986 og prosjektet føres opp til bevilgning på neste års budsjett».

Ny asfalt/oljegrusfres



Maskinavdelingen har i år anskaffet den første asfalt/oljegrusfres til fylket. Freseren er montert på motorvognhøvel nr. 520-17-Volvo BM 3500 og det første oppdraget ble påbegynt mandag 2. juni på strekningen Rafsbotn – Leirbotnvann.

To av våre kjørere, Knut Eriksen og

Kjell Abrahamsen har vært i Nordland fylke hvor de er blitt kjent med praktisk bruk og service av lignende utstyr.

I Finnmark skal det i år freses opp ca. 360.000 m² gammelt oljegrusdekke. De oppfresste massene kjøres gjennom oljegrusverket hvoretter de på nytt legges ut på vegen. Dette er god økonomi sammenlignet med produksjon av ny oljegrus.

Dekkeseksjonen ved vedlikeholdet har i sin kalkyle forsiktig regnet med at freseren vil ha en kapasitet på 6000 m² pr. skift og bare etter en ukes drift synes det som at maskinen vil innfri forventet kapasitet.

Maskinens anskaffelsespris er kr. 775.000,-.

Tekst og foto: Oddbjørn Gundersen

Drømmeferien er vel egentlig så mangt. For mange innbærer det tre hektiske uker i Syden. Andre foretrekker campinglivets gleder. For familien Dervo, Seida i Tana er drømmeferien noe midt mellom disse ytterpunktene. Med sin hjemmelagede «pølsebil» startet ferden til Paris.

— Det er en gammel drøm som nå realiseres, sier Inge-Fred Dervo.

KUTTES OG SKJØTES

Det var i 1978 Dervo kjøpte «pølsebi-
len». Etter intens jobbing, natt og dag,
sto campingbilen klar til sommerferien
samme året. Ominnredningen hadde
verkmesteren ved Vegvesenets veg-
sentral i Skipagurra foretatt selv. Og si-
den ble bilen brukt på samtlige ferier
fram til i fjor.

— Som sagt, drømmen om Paris har vi hatt lenge, og hele tiden har jeg vært på jakt etter en større bil. Og i fjor kom jeg over vraket av en Mercedes lastebil, ideell for målet. Denne kjøpte jeg, først og fremst for å nyttegjøre meg den betydelig større motoren. Det viste seg imidlertid at også kardan og gearkasse måtte skiftes, og dermed var det gjort. Det letteste ville være å flytte karosseriet over på lastebilramma.

Fra i høst har Dervo vært helt uten fritidsproblemer. Hjulavstanden på «nyblen» var drøye fire meter. Den gamle målte knappe tre. De fleste av oss, uansett fingerfedigheter, ville sannsynligvis droppet planene om ombygging allerede etter å ha konstatert denne forskjellen. Men ikke Dervo. Ramme ble kuttet og gjort drøye halvmeteren kortere. Etter ytterligere fin-tenkning ble karosseriet kuttet. Og så skjøtet han noen centimeter bak og midt på. Dermed passet det hele perfekt.

ARBEID NOK

Enkelt, ikke sant? Selvfølgelig, dersom du har ideene og fingerferdigheten. — Det har vært massevis av arbeid, jeg har ikke hatt et ledig øyeblikk, betror Dervo oss. — Men nå er bilen klar. Hele tiden har jeg foretatt ombyggingen i samråd med biltilsynet.

Og resultatet er utmerket. Fortsatt er det snakk om en Mercedes, men den må i høyeste grad karakteriseres som «blandingsrase».

DRØMMEMÅLET

— Setene må være komfortable når vi skal kjøre omkring 8000 kilometer. Jeg kom over noen Audiseter som tilfredsstiller kravene.

Så startet turen mot drømmemålet. Underveis skal familien gjennom Danmark, Tyskland, Nederland, Belgia og Luxemburg.

— Med en marsjfart på omkring 90 kilometer pr. time får vi faktisk god tid

også til soling, sier Inge-Fred. Og 70-, eller 78-, eller skal vi kanskje si 86-modellen, klarer nok turen. Inge-Fred har gjort en utmerket jobb. Og som han selv sier:

– Mange har fra tid til annen hevdet at jeg er gal. Bakgrunnen er mine mange litt uortodokse påfunn opp gjennom årene. Prosjektet med «pølsebilen» er vel kanskje bare en bekreftelse av påstanden.



EDB — ER DET BRA?

Skriving av tekst med NOTIS-WP

R: Jan Jaap Schoone

Vi har nå lagt inn en ny versjon av NOTIS-WP. Denne fungerer skikkelig mot PHILIPS-ELPHO'en (sideskriveren), og vi kan få ut et mangfold av tegn. Vi har nå lagt ark med vegvesenets emblem på i nederste arkmaterskuff, og i brev-fila o.a. er det lagt inn en kommando (^BIN-In=4;) som automatisk henter ark fra denne skuffa. I den nest nederste arkmaterskuff er det lagt inn farget papir som gir mulighet til å lage en forside med annen farge (^BIN-IN=3;). For å skille de enkelte avdelinger, har vi gitt de enkelte avdelinger egne «sorteringshyller» på skriveren. Fyll ut med ditt hylle(^BIN-OUT=)nummer i headingen

Bruker	Hylle
ADM-ARK	2
ADM-SKRIV, INFO	3
ADM-VD, ADM-PERS	4
MASKIN	5
PLAN	6
REGNSKAP	7
ANLEGG, VEDLIKEH	8
BILTIL	9

Det er lagt en del standardtekster i NOTIS-WP. Utvalget av standardtekster får du fram når du trykker tast «F8» og svarer med et spørsmålstegn på hvilken tekst du vil ha. Når du skal hente fram en av standardtekstene må du først gå til den plass i teksten du vil ha standardteksten og trykke «F8» og svare med et av de navnene som er lagt inn, f.eks. NOTAT. Fyll ut feltene med prikker i headingen. Slå av Eksp (ander), skriv over prikkene og slett overflødige prikker v. hj. a. mellomromstasten.

Når en skal skrive selve teksten kan en slå på Eksp. Ved bruk av direktiver (kommando for utforming av teksten mellom og ;) må man huske at de ikke blir tatt med ved utskrift og linjene blir en del kortere enn ventet. Når teksten så er ferdig skrevet og lagret kan man kjøre ut et prøveeksemplar på skriveren og gjøre eventuelle opprettinger.

Er teksten på over en side må en kopiere headingen inn for hvert nytt side-merke. Finn plassen der det er lurt å sette inn et sideskift; med Funksjoner/PÅ-sider er det mulig å finne de plas-

sene hvor NOTIS-WP tar en sideskift ved utskriften. Hvis du vil ha en sideskift på en annen plass stiller du så markøren på den linja som skal være øverste linje på en ny side og sett inn de nødvendige direktivene: eventuelt et nytt skuffnummer (^BIN-IN=1;). Når du vil skifte til blanke hvite ark og en ny side (^PG;).

Kontroller de standardverdier som ligger i Meny/Utskrift og rett disse. Trykk på SKRIV på terminalen, trykk to ganger CR og det endelige brevet kommer (forhåpentlig) ut. Hvordan en vil ordne med kopier til arkivet m.v. avtales med Kjell Johnsen.

FICS DATABASE

Etter at den nye diskettelesenheten som leser 8-toms disketter er installert har vi lastet inn et nytt program, nemlig et registreringsprogram, som har navnet FICS. Dette programmet har vært brukt før på Vegdirektoratets (T-EDB) maskin for å lage Planleggingsprogrammet. Som en prøve er det laget en bevilgningsoversikt med hjelp av FICS. Det er meningen at Arkivet etter hvert skal bruke programmet til å lage lister, arkivere all post og få søke-muligheter, f.eks. etter dato.

FICS-programmet er et 4. generasjons utviklingsverktøy; d.v.s. at det er laget for å programmere selv hvordan et register er oppbygget og hvordan man kan bruke lister og søking. Eventuelt kan det foregå gjennom et adskilt program, som skal bli skrevet i programmerspråk FORTRAN. Når defini-



sjonene av registre og programmene er terdig skrevet blir det mulig å bruke disse registre når du kjenner passordet for å komme inn i registret.

PBR-SYSTEMET

Et annet program vi har lastet inn er PBR-systemet. Dette er programmet som skal brukes av regnskap. PBR er et programsystem som er utviklet av KDØ og det bruker et registreringsprogram som kalles SIBAS.

Først blir programmet testet ut før den egentlige registreringen starter. Vi har foreløpig bare tatt i bruk PBR-LØNN og registrerer nå transart 530 (lønnstilleggsrapporter, etc.) mot minidatamaskinen. PDU-delen, som brukes til registrering av maskiner, er ennå ikke installert og vi forventer at de skal skje først etter sommerferien.

KOMMUNIKASJON

I juni er det lagt inn en ny versjon av COSMOS X.21 som ordner kommunikasjon mellom de forskjellige maskiner fra Norsk Data som er tilknyttet Televerkets datanett. Med andre ord, det er nå mulig å overføre filer fra Vegdirektoratet eller de forskjellige vegkontor som vi har forbindelse med. Dette krever nemlig at riktige datanett-nummer og datamaskinnummer er definert, både på vår maskin og mottaker-maskinen.

Det har vist seg at forbindelsen med Vegdirektoratet og en del fylker fungerer. For å kunne bruke kommunikasjon for overføring av filer mellom Vegkontorene og Vegdirektoratet er det lagt et program som heter V-NETT. Hvis du vil jobbe på en annen datamaskin kan du bruke programmet CONNECT-TO. Hjelp ved bruk av disse programmene får du fra driftsgruppen.

Videre er det installert en mulig forbindelse over telefon for serviceavdelingen i Norsk Data for at de skal kunne rette eventuelle fil i vårt anlegg. Dette systemet kalles Telefix.

Glemmer vekkerklokka



— Nå skal jeg ihvertfall ikke kjøpe batteri til vekkerklokka mer, var Rolf Kristiansens kommentar under markeringen av overgang til pensjonisttilværelsen. Kristiansen forlot like før ferien vegstasjonen i Vadsø for godt etter 40 år i vegvesenet. Selv om vekkerklokka ikke vil ringe Kristiansen til vegarbeid i framtida, så er det ingen grunn til å tro at han vil holde senga langt ut over dagen. Det måtte i tilfelle bli i blomstersenga hvor han og kona dyrker sin hobby. Under markeringen av begivenheten på kantina i Vadsø vanket det gaver og blomster fra arbeidskamerater, klubben og fra ledelsen.

(Foto: Bjarne Langseth)

Det var en gang...



Det virker kanskje fjært og uvirkelig, men det har faktisk vært vinter og skidag. Bildet viser glade vegfolk fra vegkontoret på skihytta ovenfor Vadsø.

(Foto: Bjarne Langseth)

Nye ferjetakster for kjøretøy

På grunn av lønnsoppgjøret i innenriksfarten, øker ferjetaksten for kjøretøy med gjennomsnittlig 5% fra 1. juli 1986. Takstene for lette kjøretøy stiger med 4,5% og takstene for tunge kjøretøy med 7,5%. Motorsykkeltakstene økes med 5%. Passasjertakstene er imidlertid uendret.

Aldersgrense heves for sykkelpassasjer

Fra og med 1. oktober 1986 blir det tillatt å ta med barn under 10 år som passasjer på sykkel. I dag er aldersgrensen 7 år.

Det er et ønske fra Trygg Trafikk som ligger bak denne endringen i kjøretøysforskriftene. Trygg Trafikks syn er at barn under 10 år ikke skal sykle alene i trafikken. Vegdirektoratet har satt som betingelse at den syklende minst må være 16 år, samtidig som barnet skal være betryggende plassert. Også på moped kan en fra og med 1. oktober ta med et barn under 10 år som passasjer.

Det koster millioner å fjerne vegsøppel

Statens vegvesen bruker hvert sommerhalvår flere millioner kroner på å fjerne søppel langs vegene.

— Det er sterkt beklagelig at trafikantene ikke kan bruke en av de tusenvis av søppelbeholdere som er satt ut på de mange rasteplassene langs riksevegene, sier overingeniør Torgeir Leland ved vedlikeholdskontoret i Vegdirektoratet.

— Enkelte steder er forsøplingen blitt så stor at vi rett og slett ikke greier å få bort avfallet så raskt som ønskelig. Og mange trafikanter kaster også fra seg husholdningsavfallet ved vegkanten. Dette er ofte tilfelle ved hytteområder uten renovasjon. Slikt avfall bør fortrinnsvis bringes hjem. Søppelbeholderne på rasteplassene er ment som et tilbud til trafikantene, ikke for hytteområder uten ordnet renovasjon, poengterer Leland.