

**C**

**ADRESSEENDRING**

Eventuelle adresseendringer sendes  
Statens Vegvesen, Troms, Vegkontoret,  
Postboks 615, 9001 Tromsø.  
Dette gjelder også pensjonister.



*Jan H. Heimland og Arne Didriksen*

# Vegs ikka

NR. 1 - 1987 - 19. ÅRGANG





# Vegstikka

**BEDRIFTSAVIS  
FOR VEGVESENET I  
TROMS FYLKE**

Nr. 1 - 1987  
19. Årgang

**Redaktør**  
Anna Josefsen

**Redaksjonsutvalg**  
Lisa Sundstrøm  
Bjarne Otterdal

**Redaksjonsråd**  
Formann Trygve Johnsen  
Konsulent Anna Josefsen  
Oppsynsmann Bjørn Eriksen  
Driftssjef Eilif Mathisen  
Overing. Gudmund Reiertsen

**Utgiver**  
Statens Vegvesen, Troms  
Vegkontoret  
Postboks 615 - 9001 Tromsø  
Telefon 083/66 211

**Sats og trykk**  
Lundblad Trykkeri A.s  
Tromsø

**Opplag**  
1450 eksemplarer

## INNHold

side

Trafikkulykker i Troms koster samfunnet 115 mill. kr. . . . .	3
Vedlikeholdsstandard for vegvesenet - ny utgave . . . . .	4
Kvalsundforbindelsen . . . . .	5
Livsfarlig turboolje . . . . .	6
Nye lærlinger . . . . .	6
Fastlandsforbindelse til Skjervøy . . . . .	7
Rassikring på Kågen . . . . .	7
Grunnundersøkelse i Loddbukta . . . . .	8
Varslingsanlegg på Tromsøbrua . . . . .	9
Særvtale om likestilling . . . . .	9
Jenter - velg utradisjonelt! . . . . .	10
Ta et kurs på NTH! . . . . .	11
Nyvalgt hovedverneombud . . . . .	12
Påskebrakkene . . . . .	12
Tunnel til Fjordgård . . . . .	13
Fra vedlikeholdsområde 1 - Harstad . . . . .	14
Transportplan for Tromsø til diskusjon . . . . .	16
Som to dråper vann . . . . .	17
Vegvesenet orienterer: Folkemøte på Vikran . . . . .	18
Sport . . . . .	19
Redusert maskinkjøp . . . . .	19
Den nye hovedtillitsmannen . . . . .	20
Fra anlegget på Evenskjer . . . . .	21
Innfartsvegen til Harstad - Rv.83 . . . . .	22
Se opp for asbest . . . . .	23
Skrivetjenesten omorganiseres . . . . .	24
Erstatning av private eiendeler . . . . .	24
Med takk for lang og tro tjeneste . . . . .	25
Personality . . . . .	26
Kortere arbeidstid . . . . .	27

## FORSIDEN

Oppsynsmann Almar Kaino i arbeid med grunnundersøkelse i Loddbukta.

Vegstikka vil komme ut fire ganger i år. De neste blir i juni, september og desember måned. Frist for innlevering av stoff til juni-nummeret blir 10.mai.



# Trafikkulykker i Troms koster samfunnet 115 mill. kr. pr. år

Av overingeniør  
**TOR LEIRSTEIN**  
planavdelingen

I perioden 1980-86 er det på riksvegnet i fylket innrapportert til politiet 912 ulykker med personskade. Dette er et årsgjennomsnitt på ca 130. På kommunale og private veier skjer det tilsvarende ca 100 ulykker. Forskere har funnet ut at hver personskadeulykke koster samfunnet omtrent 0,5 mill. kr. De årlige ulykkeskostnadene i Troms er følgelig på ca 115 mill. kr. De menneskelige tragediene ved invalidisering, sorg, savn og utrygghet kommer i tillegg til de rene samfunnskostnadene.

Det døde 24 mennesker i trafikken i 1986. Dette er et av de høyeste tallene som er registrert. Gjennomsnittet for 1980-85 var 17,3 døde. Det er likevel ikke grunnlag for å si at dødsulykkesrisikoen har økt siden det ved så lave tallverdier vil bli store prosentvise endringer fra år til år på grunn av tilfeldige variasjoner.

Trafikkveksten har de siste par årene vært på ca 7%. I det samme tidsrommet har antall ulykker vært omtrent konstant. Det vil si at ulykkesrisikoen har gått ned omtrent tilsvarende.

Nedenfor følger en oversikt over riksvegulykker for perioden 1980-86:

Ulykketype	Ant. ulykker	Prosent
Samme eller molsalt kjøretøying	261	28,6
Kryssende kjøretøying	126	13,8
Følgjengerulykker	192	21,0
Utforkjøring	287	31,5
Andre uhell	46	5,0
<b>Sum</b>	<b>912</b>	<b>100,0</b>

Trafikanigruppe	Ant. skadde	Prosent
Bilførere	478	34,9
Passasjerer	517	37,7
Motorsyklister	94	6,9
Mopedister	26	1,9
Syklister	48	3,5
Følgjengere	172	12,6
Akende	34	2,5
Andre/ukjente	1	0,1
<b>Sum</b>	<b>1370</b>	<b>100,0</b>



Det kan gå bra selv om det ender i grøfta.

Alder	Ant. skadde	Prosent
0 - 6	36	2,6
7 - 13	96	7,0
14 - 17	125	9,1
18 - 19	143	10,4
20 - 24	274	20,0
25 - 44	297	21,7
45 - 64	183	13,4
65 -	100	7,3
Ukjent	116	8,5
<b>Sum</b>	<b>1370</b>	<b>100,0</b>

	Antall ulykke	Prosent
Januar	71	7,8
Februar	61	6,7
Mars	76	8,3
April	53	5,8
Mai	61	6,7
Juni	69	7,6
Juli	96	10,5
August	88	9,6
September	66	7,2
Oktober	93	10,2
November	93	10,2
Desember	85	9,3
<b>Sum</b>	<b>912</b>	<b>100,0</b>

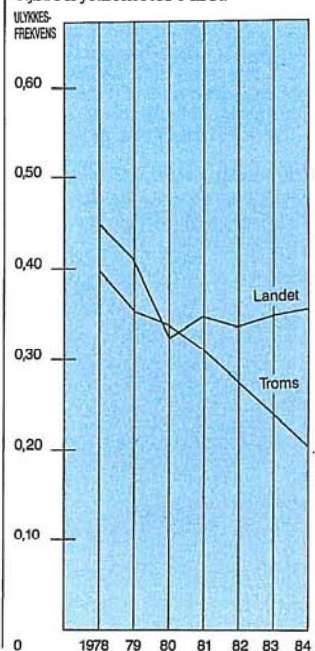
Til slutt en henstilling til leserne om å kjøre forsiktig slik at de ikke kommer med i denne dystre statistikken.

### TROMS HAR LAVERE ULYKKEFREKVENSEN ENN LANDET FORØVRIG

Figuren viser en oversikt over ulykkesfrekvensen for riksveg

ene i Troms sammenlignet med riksvegene i landet forøvrig.

Ulykkesfrekvensen er et mål for ulykkesrisikoen og er definert som antall ulykker pr. million kjøretøykilometer i året.





# Vedlikeholdsstandard for vegvesenet - ny utgave

Av overingeniør  
**Oddmar Eilertsen,**  
vedlikeholdsavdelingen

Vår utmerkede, men akk så bortglemte vedlikeholdsstandard er nå kommet i ny utgave. Det som første slår en i øynene er det hendige formatet (omtrent i 7.sans-format), og det neste er den glide gulfarven.

Denne utgave er å betrakte som en høringsutgave. Etter det som til nå er kommet fram vil det neppe bli store endringer fram til det endelige produkt som vil foreligge om relativt kort tid.

Standarden presenterer det standardnivå som er stilt som minimumskrav for stamvegnettet. Den er bygget opp slik at den også kan brukes som minimums prosesskode for vedlikeholdet og inneholder også en del kommentarer slik at den nærmest utgjør en vedlikeholdshåndbok.

Denne utgave beskriver et standardnivå som ligger relativt høyt. Den endelige utgave vil også gi verdier for alternative standardnivåer, slik at en differensiering av vedlikeholdet er mulig med standarden som håndbok.

En del eksempler skal nevnes:

## Prosess 41.7 og 41.8 Grøfter

Grøfter skal renskes når 1/3 av opprinnelig dybde er oppslammet.

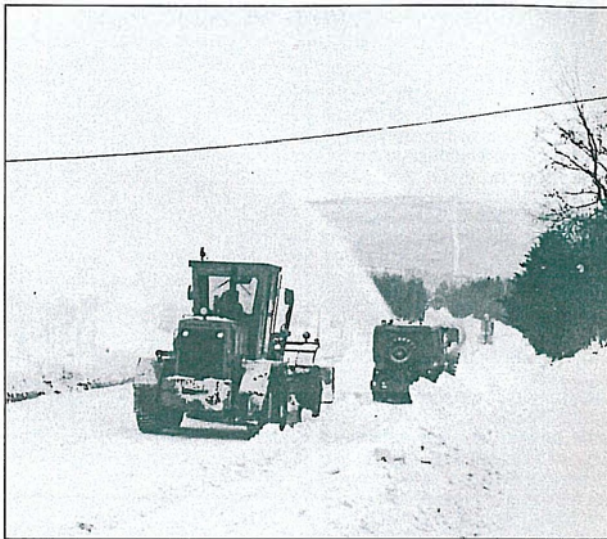
## Prosess 62.1 Lapping av faste dekker

Hull skal være lappet innen 3 dager for veger med ADT større enn 1.500 og innen 1 uke for veger med ADT mindre enn 1.500.

## Prosess 75.8 Rekkverk

Rekkverk skal utbedres når høyden over vegdekke er mindre enn 50 cm eller når det får utbøyninger større enn 20 cm.

Eksempelene viser at vedlikeholdets «kvalitet» nå i de fleste tilfeller kan måles med tomme-stokk, samtidig som tidsmomentet er trukket inn. Dette gir oss muligheten for en mye mer enhetlig



Samtlige tjenestemenn i vedlikeholdsdriften skal gå kurs om vedlikeholdsstandard. Jon Ivar Johansen og Einar Karlsen.

vedlikehold av behovet for tiltak uavhengig av øynene som ser, samt en mer enhetlig utførelse av tiltak på veier av samme kategori.

Denne nye standarden blir i vinter presentert og gjennomgått for samtlige tjenestemenn i utdriften gjennom en kursserie på 7 dagers kurs. I tillegg omfatter kursene

også en gjennomgang av den vedlikeholdspolicy som ligger til grunn for Norsk Vegplan 1986-89, nemlig en vesentlig sterkere fokusering på trafikksikkerhet, service og informasjon enn tidligere.

Pr. 1. mars er det avholdt 4 slike kurs.



# KVALSUNDFORBINDELSEN

Kvalsundtunnelen blir Norges tredje og Troms fylkes første undersjøiske vegtunnel. Anlegget skal gå i entreprisedrift med anbudsåpning omkring 23. april.

Første fase i arbeidet med Kvalsundtunnelen er i gang. Anlegget skal drives som entreprisedrift med byggeledelse og byggekontroll i egen regi.

På vegkontoret er kontrollstaben for anlegget i gang med forberedelsene. «Staben» innbefatter overingeniør og leder Ingvald Reiertsen og kontrollingeniør Svein-Erik Løvli.

Reiertsen jobbet for Norconsult A/S før han begynte hos oss i november 1986. Før den tid var han tilknyttet anleggsavdelingen ved Helgeland vegavdeling. Han er forøvrig Senjaværing og tvillingbror til Gudmund Reiertsen på vedlikeholdsavdelingen.

Løvli er fra Storsteinnes i Balsfjord. Han har i de senere år jobbet for A/S Høyer Ellefsen/Åstrup Høyer A/S, sist som anleggsleder ved Kobbskaret på nye E 6 rundt Leirfjorden i Nordland fylke.

## ANBUDSÅPNING I APRIL

— Mens 2. gangs behandling av detaljplanene er i gang, pågår samtidig den siste finpuss av anbudsgrunnlag og kontrakt, sier Reiertsen.

— Vegdirektoratet vil komme med sine kommentarer til det

tarbeidede anbudsgrunnlaget og kontrakten i uke 9.

Vi forventer ikke at Vegdirektoratets kommentarer vil medføre store endringer i anbudsdokumentene, og tar derfor sikte på å gå ut med anbudsinnbydelsen slik at anbudsbehandling kan foretas i tiden 16.-20. mars.

Anbudsfristen vil bli satt til ca 23. april. Med rask behandling av de innkomne tilbud ved vegkontoret og i Vegdirektoratet bør det være mulig å komme i gang med tilrigging i begynnelsen av juni.

Detaljplan og anbudsgrunnlag for prosjektet er utarbeidet av prosjektgruppa Noteby A/S, Aas, Jakobsen og Fjellanger - Widerøe A/S. Prosjektleder/koordinatør ved vegkontoret har vært Petter Hildre.

— Det virker spennende med en undersjøisk tunnel. Hvordan ser dere som fagmenn på dette?

— Usikkerheten ved anlegg av undersjøiske vegtunneler knytter seg i hovedsak til problemer med vannlekkasjer og omfanget av sikringsarbeidet. Erfaringene fra Vardøtunnelen og Ålesundtunnelene (sistnevnte drives nå) kan imidlertid tyde på at problemene i forbindelse med vannlekkasjer

overvurdert. For å kunne takle problemene med vannlekkasjer best mulig skal det sonderbores foran stoff. Dersom vannlekkasjene overstiger et visst nivå skal det forinnjiseres på stoff. Innjiseringen skal ikke avsluttes før vannlekkasjene er brakt ned på et akseptabelt nivå.

Som sikring er det lagt opp til bolting, sprøytebetong og eventuelt full utstøping. Nødvendig utstyr skal være tilgjengelig på anleggsplassen slik at den sikringsmetode som man til enhver tid finner ut er best egnet skal benyttes.

Vår fordel er at vi kan trekke på de erfaringene som er gjort ved byggingen av Vardøtunnelen og Ålesundtunnelene, og dette sammen med et godt gjennomarbeidet anbudsgrunnlag gjør at vi følger oss sikre på at byggingen av Kvalsundtunnelen skal kunne utføres innenfor de tidsfrister som vi har satt.

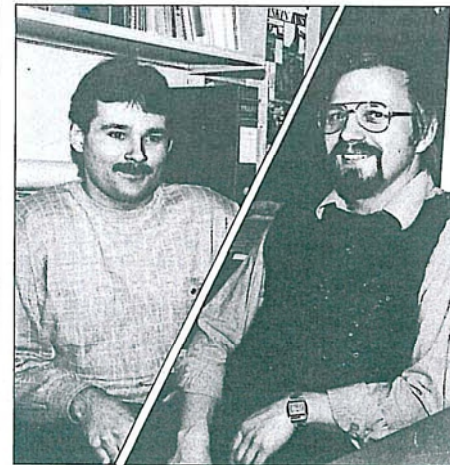
Vi ser fram til å komme i gang, og betrakter det som en utfordring å få være med på å bygge Troms fylkes første undersjøiske vegtunnel.

Svein Erik Løvli - til venstre - og Ingvald Reiertsen.

Anlegg:	Rv. 863 Kvaløysletta - Hansnes
Hovedparsell:	Kvaløya - Ringvassøya
Parsell:	Kvalsundtunnelen
Anleggsstart:	Primo juni 1987
Driftsklar:	Primo november 1989
Anleggsdrift:	Entreprise med byggeledelse/byggekontroll i egen regi.
Kostnad:	Ca 61 mill kroner (1986)

## TEKNISKE DATA

Veglengde ny tracé:	6.270 m, herav 1.630 m tunnel
Vegklasse:	II e, to-feltsveg med to sidig fortau, total bredde lik 8 m, teoretisk tverrsnitt lik 43 m <sup>2</sup> og største stigning lik 8 %
Trafikkgrunnlag:	Ca 500 kjøretøy i 1990





# LIVSFARLIG TURBOOLJE

Det er nylig oppdaget at visse typer turbomotorolje og hydraulolje frambringer det livsfarlige giftstoffet dioksin. Dioksin er et av verdens aller farligste stoffer kemien har frambragt, og kan gjøre det radioaktive stoffet plutonium rangen stridig.

Alle husker vel giftkatastrofen i Bopal i India og i Seveso i Italia.

En tysk undersøkelse viser at dioksiner dannes gjennom forbrenning av høyeffektive motoroljer. Det er da naturlig å anta at mange av oss i vegvesenet har daglig omgang med oljer som produserer dioksin. En del dioksin går ut gjennom eksosen, men brotparten blir igjen i motoroljen (spilloljen), som vi taper av maskiner. Oljen avgir dioksin på over 300 grader celsius. Det vil si at en anleggsmaskin som arbeider på fullt kjørløp slipper ut en god

del dioksin under selve gangen, gjennom eksosen.

Av *verneleder*  
**BJØRN ERIKSEN**

Brukere av denne type olje må passe seg for å komme i direkte kontakt med hydrauliske oljer og den såkalte turboolje. Dersom man får denne oljen på huden til stadighet, og unnlater å vaske seg, vil kroppen ta opp i seg giftstoffene, som er mer eller mindre kreftfremkallende.

Alle våre verksteder er vel i dag utstyrt med spillojetanker for å ta vare på all gammel olje. Jeg er ikke så sikker på om vi har kontroll på all spilloljen som blir tappet av maskinene i garasjer og på anleggsplasser rundt i fylket.

Neste gang du skal skifte olje på din maskin ute bør du tenke over dette miljøproblemet. Ta kontakt med din arbeidsleder og diskuter problemet. Oljen må for ettertiden ikke tappes av maskinen uten å ta vare på den for videre-sending til godkjent oppsamlingsplass. Husk at spilloljetankene må merkes med innholdet.

Tidligere har Norol hatt ansvaret for innsamling av spillolje. Fra 1. august 1986 har Thrans Transport, Postboks 1094, 9401 Harstad ansvaret for innsamling av alt spesialavfall.

Jeg skulle anta at det rundt i fylket står en del oppfylte spilloljetanker. Ta kontakt med maskinoppsynsmannen i området, som sikkert vil være behjelpelig med å få fjernet oljen på en forsvarlig måte.

## NYE LÆRLINGER



Tor H. Hansen

Vi har nå tatt inn de 3 første lærlinger i bygg- og anleggsfaget. To av dem begynte i januar. Den tredje tar til utpå vårparten. Han skal være stasjonert i Harstad-området.

Læretida hos oss er avhengig av

tidligere skolegang. For inntak krever vi minimum 1-årig grunnkurs i bygg- og anleggsfaget. Dersom lærlingen har dette blir læretida ca. 2 år og 5 måneder, og dersom vedkommende har grunnkurs samt videregående kurs I i bygg- og anleggsfaget blir læretida ca. 1 år og 3 måneder.

Det gis også fratrekk i læretida for endel andre typer grunnkurs eller videregående kurs.

Den ene av lærlingene - Torbjørn Seppola - Skibotn har tidligere vært maskinkjører.

Han har grunnkurs i bygg- og anleggsfag. Læretida hos oss blir 2 år og 3 måneder, heri inngår 3. kl. lærlingskole. Seppola er for tiden på anlegget Heia - Tømmerelv.

I Harstad finner vi Tor H. Hansen, Tønnvoll. Han har grunnkurs (maskinlinja), grunnkurs (tømmer) og videregående kurs I bygg- og anleggsfag. Læretida hos oss blir ca. 1 år og 5 måneder. Tor Hansen har tidligere hatt



Torbjørn Seppola

lærekontrakt i et halvt år hos Selmer A/S.

Jan Indset og Reidulf Broderstad står som faglige ledere for de respektive lærlinger. Hovedtillitsmann Charles Hermansen er tilsynsrepresentant.

## FASTLANDSFORBINDELSE TIL SKJERVØY

Av *overingeniør*  
**BJARNE OTTERDAL**  
*planavdelingen*

Skjervøy vil om få år få fast vegforbindelse med omverda. Undersjøiske tunneler er i skuddet, og det er bortimot sikkert at også Maursundet vil bli kryssa med tunnel under havbotnen.

Hovedplanen for Maursundforbindelsen er under formell behandling. Den har vært ute til høring og blir i disse dager sendt Skjervøy og Nordreisa kommuner for sluttbehandling. Deretter går planen til Vegdirektoratet for godkjenning.

I hovedplanen har Vegkontoret anbefalt å bygge en 2.950 meter

lang tunnel og 2.450 meter veg i dagen. Tunnelen vil krysse Maursundet ca. 1 km sør for fergeteile. Samla er kostnadene beregnet til 104 mill. kroner i 1988-pris. Det vil bli delvis bompengefinansiering på prosjektet.

Anleggsarbeidet vil trolig bli startet i 1989, og i 1991 kan trafikken settes på. Dermed er nok en fergeforsbindelse eliminert.

Men når ferga her slutter å gå betyr det samtidig at Nordre Uløya må få en ny fergeforsbindelse. I dag trafikkerer Maursundferga også Klauvnes på



Kjem skrea no? Fra venstre: John Jensen, Dagfinn Br. Nilsen, Svein Arntsen og Almar Leirbakk.

Uløya. Den mest sannsynlige løsningen er at det bygges nytt fergeteile i Uløybukt, eller noe lenger sør i Rotsundet, og at ferga Rotsund - Hammes blir et trekantsamband. Dette er forøvrig fylkesveg.

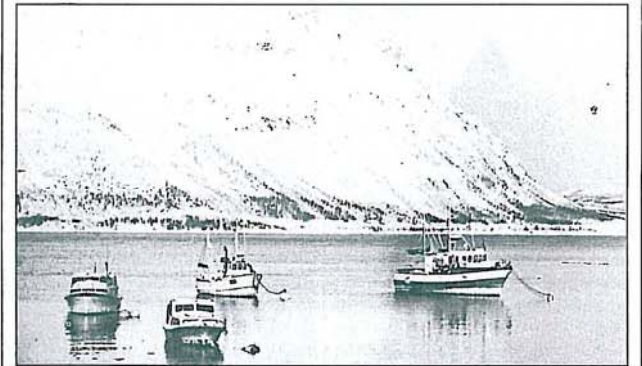
## RASSIKRING PÅ KÅGEN

Den skredutsatte strekningen på Rv. 866 på Kågen kan bli sikret samtidig med at fastlandsforbindelsen under Maursundet bygges.

Også for skredsikringsprosjektet er det mest aktuelt med en tunnel, sannsynligvis kombinert med å bruke tunnelmasser til raskjeller, ledevoller og heving av riksvegen, der den fortsatt går i dagen.

Hovedplanen er under arbeid. Det er gjort ingeniørgeologiske og seismiske undersøkelser, og i disse dager vil det bli laget forprosjekt for en tunnel på vel 1,5 km lengde. Det er gjort registreringer av snøskred på Kågen i flere år. Disse registreringene er avgjørende for hvor lang tunnelen blir. I tillegg er det holdt befaringer, sist 24. februar i år, da både brøytesjåfør Svein Arntsen og vegmester Almar Leirbakk deltok, sammen med folk fra vegkontoret.

Argumentet for å ta denne rassikringen samtidig med Maursundforbindelsen, er å spare penger. Å kunne benytte samme rigg gir besparelser i seg selv. I tillegg er det mulig å få mer effektiv drift på to stuffer som ligger nært. Her



Kågen sett fra Hamneidet. Her går det ras over vege og i havet over strekning på ca. 2 kilometer.

kan det bli bare 700 - 800 meter mellom påhuggene. Totale besparelser kan bli på rundt 5 mill. kroner, og det er mye på et prosjekt som ellers ville kostet ca. 35 mill. kroner.

Nå er det altså håp om at Skjervøyværingene kan kjøre både fergefritt og rassikret først på 90-tallet. Rett nok vil det fortsatt være skredutsatt i Gjøvarden sør for Hamneidet. Men tross alt er

dette regnet som et mindre problem enn Kågen. Det er sagt, at når det går store ras på Kågen, kan ferga siite seg løs i fergebåsen. Det er klart at skredfaren er en belastning både for oppsynet, brøytesjåførene og den vanlige trafikant. Også av den grunn ser vi fram til at både Kågen og andre rasfarlige strekninger blir sikret.





– Februar og kaldt, men vakkert lell . . .

## GRUNNUNDERSØKELSE I LODDBUKTA

Midt i kaldeste februar fant vi «Kaino-gjengen» i full gang med grunnundersøkelse av havbunnen i Balsfjord. De drev på med hovedplanundersøkelse for E6 Bergneset – Nordkjosbotn i Loddbukta.

Undersøkelsene måtte foregå fra flåte.

Det viste seg at vegfyllingen i den ønskede vegtracé ville bli opptil 7 meter høy. Grunnmassene består av ekstremt bløt leire under ett tynt sandlag. Største bordybde var 18,5 meter.

Konklusjonen ble derfor at veien ikke vil kunne bygges etter ønsket tracé p.g.a. dårlige grunnforhold. Arbeidet med grunnundersøkelsene fortsatte nærmere land for å se hvor langt inn den nye veglinja må flyttes.



Oppsynsmann Almar Kaino.

## VARSLINGSANLEGG PÅ TROMSØBRUA

Etter den tragiske ulykken med Almø-brua i Sverige i 1980 har Vegdirektoratets bruavdeling utarbeidet en rapport om utsatte bruer i skipsleder.

Tromsøbrua regnes blant disse bruer. Varslingsanlegget er et sikringstiltak for spesielt utsatte bruer.

Av LISA SUNDSTRØM

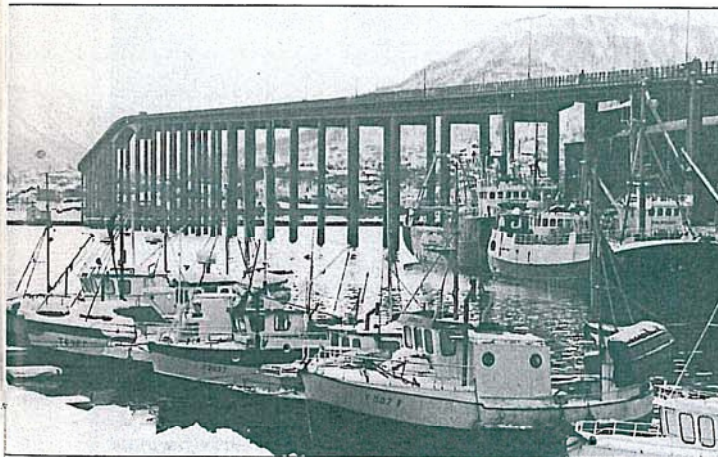
Brevikbrua i Telemark var den første i Norge som fikk et slikt anlegg, og representanter fra vegvesenet i Troms var på befaring i fjor sommer for å se på anlegget.

Avdelingsingeniør Kjell Vang på vedlikeholdsavdelinga sier at varslingsanlegget vil styres av en kabel på langs av brua og montert inn i brukonstruksjonen. Ved påkjørsel som medfører brudd i brukonstruksjonen og dermed i kabelen, settes varslingsanlegget

i gang. Varsling skjer ved at lysanlegg og ved at bommer stenger innkjørslene til brua.

Den tekniske løsningen på hvordan kabelen skal monteres er foreløpig ikke avklart. Men det er i hvertfall avklart at Tromsøbrua er blant de bruer i Norge som vil få et slikt varslingsanlegg.

Det er forøvrig montert belysning på søylene på Tromsøbrua, Tjeldsundbrua og Skjervøybrua med sikte på å redusere faren for skipspåkjørsler, sier Kjell Vang.



### Hyggelig innslag om Biltilsynet i Harstad – sakset fra Harstad Tidende 9/1 '87

– To ganger har jeg besøkt Statens Biltilsyn i Kanebogen det siste året. Den ene gangen i forbindelse med registrering av en bil, og den andre gangen for å fornye sertifikatet, forteller en Harstad-mann til Byrunden. Og når han synes det er verd å nevne, så er det fordi han begge ganger ble møtt med topp service, blide ansikter og ekspeditiv behandling. Kort og godt en glede å besøke dette offentlige kontoret, sier mannen som mener det kan stå som et eksempel for mange, både offentlige og private institusjoner.

## SÆRAVTALE OM LIKESTILLING

Vegetaten har nå fått egen særavtale om likestilling mellom kjønnene. Avtalen er kommet istand etter forhandlinger mellom organisasjonene og Vegdirektoratet.

Det skal opprettes et sentralt likestillingsutvalg, som skal utarbeide en handlingsplan for likestilling. Handlingsplanen skal drøftes med organisasjonene årlig, og en personalstatistikk som viser utviklingen i likestillingsarbeidet skal komme årlig.

Særavtalen innebærer videre at kvoteringsregelen skal praktiseres på avdelingsnivå ved vegkontorene. I vegarbeidsdriften skal oppsynet behandles som egen guppe. Biltilsynet skal praktisere kvotering på fylkesnivå. Det er anledning til å fravike regelen når hovedhensikten er positiv forskjellsbehandling til fordel for kvinner.

Avtalen innebærer også at kvinner har fortrinnsrett til stillinger ved tilnærmet like kvalifikasjoner med menn, under forutsetning av at kvinner er underrepresentert etter Hovedavtalen.

Ledere på alle nivåer blir pålagt å fordele arbeidsoppgavene slik at kvinner og menn får muligheter for å kvalifisere seg til mer krevende stillinger. Under ellers like vilkår skal kvinner gis fortrinnsrett.

Praktiseringen av permisjonsregler og andre rettigheter må ikke føre til at kvinner får dårligere vilkår enn andre arbeidstakere. Rettighetene må praktiseres slik at også menn gis like muligheter for å delta i omsorgsarbeide.



# Jenter – velg utradisjonelt!

Kulturhuset i Tromsø var viet kvinner og yrkesvalg lørdag 7. februar i år.

På messa «jenter i utradisjonelle yrker» møtte vi 30 jenter som hadde valgt annerledes. De hadde jobb i forskjellige etater – også de mer typisk mannsdominerte som Forsvaret og Vegvesenet. Noen var også ledere i mer tradisjonelle yrker.

Arrangører for messa var Likestillingsutvalget i Tromsø kommune, Rådgivere i grunnskole og videregående skole, Arbeidsformidlingen i Tromsø og Avd. for undervisning/Pedagogisk Senter i Tromsø.

## VEGVESENET EGNER SEG GODT FOR JENTER

Vegvesenet hadde også sin stand på messa. Vi har nemlig 4 jenter blant 60 menn i tekniske stillinger ved vegkontoret. De ville vise at vegvesenet egner seg som arbeidsplass for jenter. Tre av jentene har ingeniørhøgskole, mens en har eksamen fra Landbrukshøgskolen på Ås.

De sier bl.a.:

– Vegvesenet egner seg godt som arbeidsplass for kvinner. Her behandles oppgaver hvor det er en fordel at kvinner er med.

Hvem er så de fire jentene?

Anni Kari Pedersen er ingeniør på trafikkteknisk seksjon. Hun ble ferdig med ingeniørhøgskolen i 1985. Før den tid var hun teknisk tegner. Hun hadde yrkespraksis før hun tok ingeniørhøgskolen og

visste derfor litt om hva hun gikk til.

På vegkontoret arbeider hun med planer for busslommer på eksisterende vegnett, litt skilting, fortau og kanalisering av vegkryss.

Liv Oddveig Nergaard ble tilsett som leder av avkjørselskontoret, men skal nå tiltre i et 3 års engasjement som avdelingsingeniør ved grunnseksjonen. Hun er jordskifte kandidat med eksamen fra 1986. På grunnseksjonen vil hennes arbeidsoppgaver i første rekke bli å erverve grunn til vegformål. I dette inngår bl.a. forhandlinger med grunneiere, takseringsarbeid, oppmåling og forberedelser og assistanse ved vegskjønn. Det er også naturlig at

jordskifte kandidatene med sin «grønne» bakgrunn (NLH) foretar en vurdering av landbruksinteressene i forbindelse med vegplanlegging. Dessuten blir klager på detaljplanen behandlet ved grunnseksjonen.

Elin Isaksen har ingeniørhøgskole fra 1986. Hun er ingeniør på vedlikeholdsavdelingen. Her skal hun arbeide med asfaltproduksjon og dekkelegging. Til sommeren skal hun være med ute for å se og lære hvordan det foregår i praksis.

Randi Pedersen er foreløpig tilsett som vikar på anleggsavdelingen. Hun har eksamen fra ingeniørhøgskolen fra 1986 og arbeidsoppgavene er stabsarbeid og databehandling.



Sittende fra venstre: Elin Isaksen og Randi Pedersen. Stående fra venstre: Liv Nergaard og Anni Kari Pedersen.

Standen var bra besøkt. Her Anni Kari og Liv i prat med en besøkende.

– Vi synes at dere har gjort en god jobb og så har dere også reklamert for vegvesenet som arbeidsplass. Gikk det greit å lage standen?

– Det tok litt til å få det slik som vi hadde bestemt, men standen ble jo bra til slutt! Vi fikk god hjelp av Edel Austlid på tegnekontoret.

– Hvordan har responsen hos publikum vært? Har det vært

mange unge jenter ved standen?

– Stort sett bra respons. De fleste unge som besøkte oss var elever på ungdomsskolen. Herav var en god del jenter. Ellers var det lærere og yrkesrådgivere. Der som messa hadde vært på en skoledag kunne hele klasser ha møtt. Det hadde gått litt mer liv i samtalen. De fleste – især jentene – var redde for å vise sin interesse.

– Falt valget naturlig da dere valgte ingeniøryrket? Tross kort erfaring, hvordan er det å være kvinnelig ingeniør på vegkontoret?

Randi: – Det gikk et par år før jeg bestemte meg. Tror ikke det er annerledes å være kvinnelig enn mannlige ingeniør på vegkontoret.

Elin: – Nei, jeg ville helst jobbe i helsesektoren, men fant ut at jeg også kunne bli ingeniør. Det tok litt tid å bestemme seg. Det er ikke noe problem å være kvinnelig ingeniør på vegkontoret.

Anni Kari: – Jeg hadde lyst til å gå videre på skole og siden jeg hadde begynt som teknisk tegner falt det egentlig naturlig å velge ingeniørhøgskolen.

På vegkontoret går det bra, men jeg føler av og til at jeg ikke blir tatt alvorlig i jobben.

Liv: – Det var mer eller mindre tilfeldig at jeg valgte dette yrket. Men jeg angrer ikke. Vanligvis tenker jeg ikke «kjønn» på arbeid. Jeg opplever av og til å bli tatt som «sekretæren», både av besøkende og i telefonen. Det er ikke plagsomt og oftest kvalifiserer det bare til et smil.

– Tror dere vi får jenter i utedriften?

– Håper det!

– Kanskje, hvis forholdene legges bedre til rette. De må ikke være kresne, men må tåle fleip, og de må like å være ute i all slags vær. Men det ser ut som jentene utdanner seg til noe helt annet.

– Det er bare et tidsspørsmål.

– Tja, det var jo en kvinnelig maskinkjører på messa. Så umulig er det ikke. Men jeg tviler på at det blir noen stor arbeidsgruppe. Tendensen idag er at jenter velger mer tradisjonelt enn for 5 – 6 år siden – da jeg sto overfor valgets kval.

## Du er ikke helt ung lenger

når det tar deg en hel natt å gjøre hva du engang gjorde hele natten.

# Ta et kurs på NTH!

Av ingeniør  
Rolf Hillesøy,  
planavdelingen

Høsten 1986 startet det første etterutdanningskurset ved NTH for ansatte i vegvesenet. Kurset kom i stand gjennom et samarbeidsprosjekt mellom Vegdirektoratet og NTH. Formålet med kurset er å styrke grunnutdanningen innen vegfag generelt, samt å gi en bedre og mer systematisk etteropplæring for ansatte i Statens Vegvesen.

Til det første kurset meldte det seg 82 søkere på landsbasis. Av disse fikk 22 plass, fordelt på 19 fylker. Alle måtte ta minimum 3 grunnkurs: trafikkteknikk, vegplanlegging og vegbygging. Fagsammensetningen er imidlertid ikke låst, slik at eventuelle deltakere på senere kurs kan velge andre aktuelle fag.

I tillegg til de 3 nevnte kursene valgte de fleste å øke studiebelastningen med å hospitere i et ekstra fag. Det var stilt til rådighet en egen lesesal ved NTH, og her ble som regel det praktiske skolearbeidet, (lesing/oppgaver), unnagjort. I den utstrekning det var behov for det, var EDB-utstyr stilt til rådighet av Sør-Trøndelag vegkontor. Avsluttende eksamen ble gitt i alle fag.

Innkvarteringen under studieoppholdet var lagt til en ny brakkeleir. Denne ligger ved Heimdal vegstasjon, ca 10 km fra Trondheim sentrum. Her er det 20 hybler, med toalett/dusj for hver femte hybel, stort kjøkken og TV-stue/oppholdsrom.

De økonomiske forhold ved oppholdet er løst ved at deltakerne beholder sin lønn fra vegkontoret under studietiden. I tillegg gis det en oppholdsgodtgjørelse, varierende ut fra forsørgerforhold. Av denne trekkes 600,- i husleie for brakkeleiren. Videre dekkes reise til og fra kursstedet, pluss 2 hjemreiser.

Kursene som blir gitt i vårsemesteret er nå allerede godt i gang. De som eventuelt ønsker å delta på kurs høsten '87 bør derfor i god tid ta kontakt med Oddvar Nilsen for å få nærmere informasjon om søknadsfrist, studietilbud, fagsammensetning, etc. I og med at dette er en prøveordning, hvor bl.a. interessen for kursene er med på å bestemme om ordningen skal fortsette, oppfordres derfor flest mulig som anledning til det, om å søke på kommende kurs.

Innkvartering ved Heimdal vegstasjon.





# Nyvalgt hovedverneombud

Opgaven min er å koordinere arbeidet til de 44 verneombudene vi har i fylket. Hovedverneombudet skal ikke gjøre arbeidet for verneombudene, men motivere og inspirere til insats. Dette sier **Hans Takøy** som nå er hovedverneombud i halv stilling.

— Det er viktig at verneombudene er aktive. Ellers vil plattformen de står på bli mindre og mindre, og de vil til slutt helt miste taket i vernearbeidet.

Hans Takøy er tilsatt som verkstedarbeider på Finnsnes. Som hovedverneombud har han fast kontortid hver mandag på vegstasjonen på Finnsnes. Det er etter hvert blitt så mye arbeid i vervet som hovedverneombud at det fra 1. januar i år er blitt en fast ordning med halv stilling for de som innehar vervet.

— Selv om jeg som tillitsvalgt kunne tatt den tida jeg trenger, synes jeg dette er en bra ordning, sier Hans Takøy. Det er også vanlig praksis i de andre fylkene. I Finnmark har hovedverneombudet 3 faste kontordager i uka.

Det følger ansvar med vervet. Verne- og miljøloven skal følges opp. Det er viktig at det fysiske



Hans Takøy.

miljøet er etter forskriftene. Men minst like viktig er det å være oppmerksom på de psykososiale problemer som kan oppstå. Vi lever i et komplisert samfunn. Har vi vanskeligheter på jobb, drar vi problemene med oss hjem - og omvendt.

Hans Takøy er interessert i verne- og miljøarbeid og har lenge vært med og arbeidet med dette. På de første 40 timers-

kursene som ble holdt for verneombudene var han studieleder.

## VERNERUNDER

— Hva starter du opp med som hovedverneombud?

— Foruten av at jeg har mye å sette meg inn i, synes jeg vernerundene er viktige. To ganger i året skal verneombudene og ledelsen på stedet ha en gjennomgang av arbeidsplassen. Disse to rundene skal garantere en grundig vurdering. Rapportene skal sendes meg. For å slippe å motta en rapport med en setning om at «det ser bra ut» - skal vi nå ta i bruk et spesielt skjema. På skjemaet er det listet opp spesielle punkter som vi anser for særlig viktig å konstatere tilstanden av.

— Bruk av verneutstyr er et stadig tilbakevendende tema. Er vi flinke til å bruke dette, hva er ditt inntrykk?

— Jeg tror det varierer sterkt fra plass til plass. Vi har i allefall verneutstyr til alt farlig arbeid. Det kan hver enkelt sjekke på sin arbeidsplass. Og det skal ikke ligge i hyllene, men brukes, sier Takøy til slutt.

## PÅSKEBRAKKENE

Det vil i år også bli anledning til å leie vegvesenets brakker/stasjoner i påsken og tilbudene er følgende:

Skoddebergvatnet, Grovfjord  
Innset brøytestasjon, Bardu  
Veisås brøytestasjon, Malangen  
Svaneldalen, Senja  
Reinøy, Reinøya  
Tamok, Øverbygd  
Vannøy, Vannøya  
Perskogen, Skibotndalen - 4 leiligheter

Veines brøytestasjon, Øse kan ikke tas med på grunn av at vannet er frosset.

I tilfelle flere søker på samme brakke/stasjon, foretas loddtrekning. De som ble tildelt hus forrige påske, kommer i siste rekke. Komiteen vil også, dersom pågangen blir stor begrense utlåntiden slik at de som i forbindelse med

vinterferien belegger en stasjon fra f.eks. palmesøndag, må vike plassen onsdag før skjærtorsdag for ny familie. Søkere bes ta hensyn til dette i sine ønsker.

Under henvisning til brev av 6.1. '87 fra Vegdirektoratet kan det bli aktuelt å kreve leie for stasjonene fra kr. 27,- for første døgn og kr. 13,- for hver døgn utover dette.

Søknad sendes skriftlig til Formidlingskomiteen, V/Steinar Norum, Statens Vegvesen Troms, Postboks 615, 9001 Tromsø.

Oppgi gjerne alternativ og data for leietiden. Søknadsfrist 2. april 1987.

## MINNEORD

**EDVARD HANSEN,**  
døde 19.januar dette år.

Edvard Hansen var fra Finnkrokan på Reinøya. Bak seg hadde han 21 år med ansvarsfull innsats for vegforholdene på Reinøya.

Ved årsskiftet gikk Edvard over i pensjonistenes rekke og skulle nå «nye sitt otium» som det heter. Det gikk dessverre ikke slik.

Edvard Hansen etterlot seg kone og 4 barn.

En kjent skikkelse langs vegen på Reinøya er nå borte. Men minne om en dyktig medarbeider og en trivelig arbeidskamerat vil leve videre.

Vi lyser fred over hans minne.

Arbeidskamerater



Fjordgård skimtes ytterst til høyre.

# TUNNEL TIL FJORDGÅRD

Snøskred og snøskredfare har preget trafikkbildet på Fv. 276 Ørnfjordbotn - Fjordgård helt siden vegen ble åpnet i 1980. For å kunne gi befolkningen i Fjordgård en sikrere vei har det blitt utarbeidet planer for bygging av tunnel og skredoverbygg som rasikring.

Hvis fylkestinget stiller de nødvendige midler til rådighet, hvilket er overveiende sannsynlig, vil prosjektet bli startet høsten '87 med fullføring i løpet av ett år, slik at trafikken kan gå i tunnel vinteren '88/89.

Tunnelen blir 2.260 meter lang. Tverrsnittet blir på 23,8 kvm som tilsvarer vegklasse III - vegtype C - en kjørebanebredde på 3 meter og med bankett på hver side med 0,75 m. Det vil bli 18 møteplasser, 130 meter mellom hver.

Det vil sannsynligvis bli bygd portaler i begge endene av tunnelen. Rasoverbygget som blir 170 meter langt og på 27,8 kvm vil bli utført som nedfylt stålør med omfylling av sand og tunnelmasser,

omfyllingsbehov ca 30.000 m<sup>3</sup>. Bergartene i området er forholdsvis massive granitter og gneiser. Den geologiske beskrivelsen tyder på brukbart fjell. Det

Av avdelingsingeniør  
**Svein E. Løvli**  
anleggsavdelingen

forventes sikringsarbeider langs hele traséen, men ikke verre enn at det bør kunne løses med hjelp av bolter, bånd og nett.

Det totale kostnadsoverslaget er på 35 mill. kroner i 1986-priser.

Det er besluttet å drive tunnelen i egenregi. På grunn av den korte anleggsperioden er det vurdert å legge opp til 3-skifts drift etter den såkalte «Nordsjø-ordningen», det vil si 2 uker på arbeid og 1 uke fri. Dette for å kunne utnytte mer av døgnetimer.

Den korte byggetiden vil stille store krav til alle som blir engasjert i prosjektet, men hvis man ikke får uforutsette problemer bør tidsrammen holde.

Behovet for personell regner en med å kunne løse internt i etaten

uten noen særlige nyansettelser. Dette fordrer imidlertid at man får benytte seg av de som har erfaring med tunneldrift, selv om de i dag er sysselsatt i vedlikeholds-, maskin- eller anleggsavdeling.

Tunnelriggen som skal benyttes er Atlas-Promec TH 470 som har vært benyttet både i Pollfjellet og Mølnåsen. Rigger har vært utleide til Vegkontoret i Sogn og Fjordane en tid. I løpet av uke 9 vil den ankomme Finnsnes der den skal sjekkes og settes i stand, slik at den er i best mulig stand til anleggsstart.

Lastinga skal foregå med eget utstyr mens utkjøringen sannsynligvis vil bli satt bort til underentreprenør. Fordi det er så liten plass i Ørnfjordbotn vil boligforlegningen bli lagt til Botnhamn, der vi kan leie et område som tidligere har vært benyttet til riggområde.

Når det gjelder gammelvegen, når tunnel er ferdig, er det ikke tatt standpunkt til hva som skal skje med den.





1. Arbeidet med forlengelsen av støttekaiene på Refsnes og Flesnes vil pågå til slutten av mars. Deretter blir det en del annet vedlikeholdsarbeid i området for pelebåten «Slagbjørn».

2. Vedlikeholdsarbeid på Tjeldsundbrua. FOTO: OLE ELLEFSEN

3. Fra venstre: Vegmester Rolf Andreassen og oppsynsmennene Bjørn Fossbakk og Ole Ellefsen.

4. Det skal innføres likt arkivsystem på alle vegstasjoner, arkivleder Liss Lauritzen hjelper til i dette arbeidet. Her på Harstad vegstasjon med Helge Pedersen.

# Fra vedlikeholdsområde 1 - Harstad

Harstad by med sine vel 22.000 innbyggere dominerer dette vegmesterområdet. Tett trafikk krever høy vegstandard, og høy vegstandard krever tid og god planlegging.

Området er det vel 395 km veg å vedlikeholde. I så måte det minste området i fylket, 219 km riksvog og 176 km fylkesveg.

I vedlikeholdet inngår også 2 tunneler, Mølnåsen og Grov tunnel, 3 større bruer, Tjeldsundbrua, Krøttøy og Grov bru. Her er også 11 ferjeleier, samt to beredskapsferjeleier som ligger i Tjeldsundet.

Et varierende distrikt, både når det gjelder trafikk og føreforhold. Det skifter fra innlandsklima til kystforhold.

— Vi har vel det samme å stri med som de andre områdene, sier vegmesteren Rolf Andreassen, og tilføyer: Stort sett er det et greit område å administrere. I motsetning til de andre områdene driver vi ikke med brøyting i egen regi. Dette fungerer veldig bra for oss.

Når det gjelder brøyting har vi på Sandsøy flere år hatt en fin ordning med Forsvaret.

Forsvaret holder bil, vi betaler brøyter og holder materiell. Det

er en høvelig ordning både for oss, og Forsvaret som har sine interesser på øya og er avhengig av god kommunikasjon.

Ellers krever byområdet sitt. Hittil har planleggingen av trafikkmessig karakter – skilting og merking vært heller dårlig. Dette regner vi med blir bedre når vi nå har fått en mann på vegkontoret som spesielt tar seg av planlegging av skilting etc. Det letter oss merkbart i arbeidet med å gjennomføre tiltakene. Likeså vil det føre til at standarden blir lik i alle områdene. Og det er bra, sier han.

Harstad vegstasjon som ligger i Åsegarden, ca 5 km fra sentrum, er forholdsvis lite besøkt av publikum. Men stasjonen huser mange kontorfolk og er nå i ferd med å bli for liten. Anlegg og maskin har også sine oppsynsmenn her og EDB-anlegget skal ha sin plass. Rom er ryddet for å nyttiggjøres som kontor og EDB-anlegget har fått gjesterommet. En husvill må nå finne seg annet husvære.

Like ved vegstasjonen ligger brakkeleiren. Om dagen er det stille her.

Av og til skimter man noe hvitt i vinduene. Det er kokka. God matlukt siver rundt hjørnet. I dag er

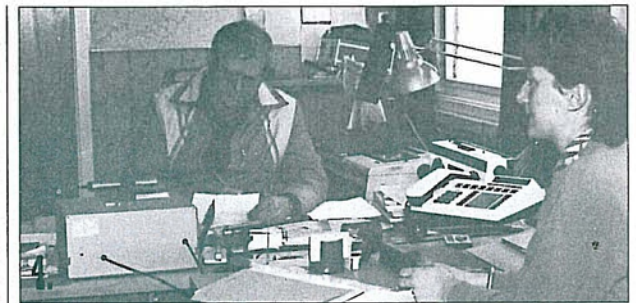
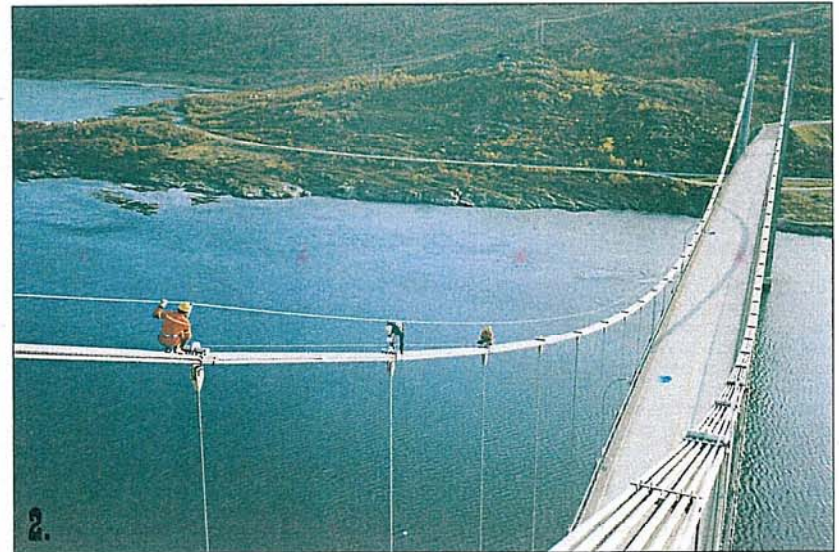


det lapskaus, ikke sant? Den skal anleggsfolkene i nærområdet nyte godt av.

Selv om vegstasjonen er lite besøkt – telefonene ringer og driften må administreres. Helge Pedersen er den faste kontormannen og er vegstasjonens ansikt utad.

Ellers har vegmesteren to oppsynsmenn til hjelp. Det er Bjørn Fossbakk og Ole Ellefsen. De overlapper hverandre, men har også sine spesialfelt. Det er mest praktisk slik, blant annet på grunn av opplæring.

Bjørn Fossbakk tar seg spesielt



planavdeling før du ble vegmester. Er forskjellen i arbeidet stor? Trives du?

— For å ta det siste først – jeg trives bra. Saksbehandlingen her er mye av det samme som jeg hadde på trafikkteknisk seksjon. Nå har jeg nærmere kontakt med publikum. Dette – og at jeg nå også har arbeidsledelse – er den vesentligste forskjellen. Nå skal planene gjennomføres.

Praksis fra planavdelingen kommer godt med. Likeså er jeg glad for tida i kommunen og at jeg har litt anleggspraksis. Det kommer godt med.

— Har du ellers noe på hjertet?

— Sommerhalvåret er kort. Det er mange ting som skal gjøres da. I tillegg har vi i den senere tid foretatt vegutbedringer av størrelsesorden som passer mer for anleggsvadlingen. Jeg synes at vi primært bør drive mer ordinært

vedlikehold. Slike utbedringsanlegg vil kreve såpass mye av arbeidsfolkene at dette vil gå ut over det vanlige sommervedlikeholdet.

## HOSPITERING PÅ VEKONTORET

Harstad vegstasjon ligger 320 km fra Troms vegkontor. Avstanden gjør blant annet sitt til at vi blir fremmede for hverandres gjøremål. Dette har selvsagt også andre årsaker. For å bøte på dette, er det bestemt at oppsynsstaben skal få anledning til å være noen dager inne på vegkontoret i Tromsø. Hver enkelt vil få arbeide med en spesiell oppgave. I tillegg kan de få være på avdelinger de måtte ønske for å gjøre seg kjent med hvordan vegkontoret arbeider. De første som skal dra nytte av dette tilbudet er vegmestrene.



# TRANSPORTPLAN FOR TROMSØ TIL DISKUSJON

I slutten av januar dumpet en 4-farget brosjyre om «Transportplan for Tromsø fram mot år 2000» ned i postkassene rundt i Tromsø kommune. Hva var nå dette for slags merkelig påfunn fra det tidvis så utskjelte «planbyråkratiet»?

For ansatte ved vegkontoret var dette kanskje ingen stor overraskelse, ettersom transportplanutvalgets rapport allerede var kjent for oss. Men for visse befolkning var nok dette noe nytt.

Ikke bare fikk de informasjon om tunnelplaner og lokal bensinavgift å kose seg med (?) i sofa-roken – men attpåtil oppfordret Tromsø kommune folk om å si sin mening om forslagene også!! Dette er jo et solid brudd med «Bjarne G-metoden» (bygg først og spør etterpå) som mange kanskje trodde var innført som ny praksis her i byen. Men her altså et forsøk på et mer demokratisk opplegg med en form for «offentlig høring» før bygging og avgiftsinnkreving settes i gang. Imidlertid burde vel dette heller være regelen enn unntaket i et samfunn der befolkningen selv skal styre gjennom sine valgte representanter.

Det er da også gledelig mange som har benyttet seg av denne anledningen til å luften ideer, forslag og meninger de har på hjertet – både ris og ros. Etter en noe forlenget høringsfrist har kommunen nå fått inn nesten 40 skriftlige kommentarer, og arbeidet med å analysere og bearbeide disse er i full gang. Transportplanutvalget vil gi sine reaksjoner til alle merknadene, og deretter skal teknisk direktør i kommunen legge saka fram for teknisk hovedstyre – ventelig i slutten av mars. Den videre politiske behandlinga skjer så i formannskap og bystyre.

De fleste kommentarene går på finansieringsløsningene. Enkelte mener at en ny bensinavgift kan bli urettferdig og at Staten burde ha penger nok fra andre bilavgifter til å løse disse oppgavene. Andre påpeker at en større bompengeløsning vil være uheldig for Tromsø.

Men den organisasjonen de fleste av oss i egenskap av bilister er medlem av, NAF, går faktisk inn



Av veg- og trafikkplanlegger HENNING SUNDE

for bompenger på hvert enkelt vegprosjekt etter at det er bygd, dersom det offentlige ikke har råd. På grunn av den store rentebelastningen dette medfører er dette den suverent dyreste løsningen for oss trafikanter. Hverken tunnelen under sundet (som da eventuelt skulle konkurrere med



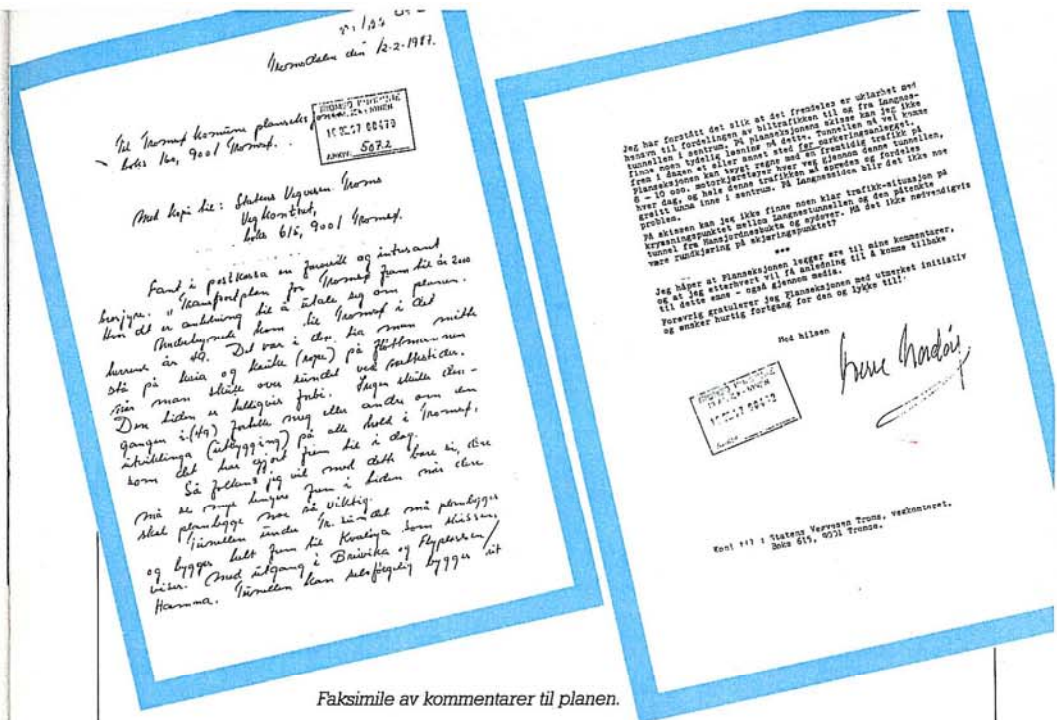
ei gratis Tromsø-bru) og heller ikke de fleste andre av prosjektene i transportplanen lar seg dessuten løse på denne måten (kan noen tenke seg gang-/sykkelvegprosjekter, opprustning av Strandvegen eller Stakkevollvegen/Ringvegen rundt nordspissen av øya løst ved hjelp av bompengestasjoner på disse stedene?).

Dette var ganske klart dokumentert i transportplanen og det underlagsmaterialet vi sendte ut til høringsinstansene. Her er det tydelig at vi ikke har nådd fram, med mindre NAF har vanskelig for å frigjøre seg fra gamle prinsipper og derfor ikke klarer å se positivt på nye måter å løse problemene på. Det blir usanset spennende å se hvordan debatten vil utvikle seg videre.

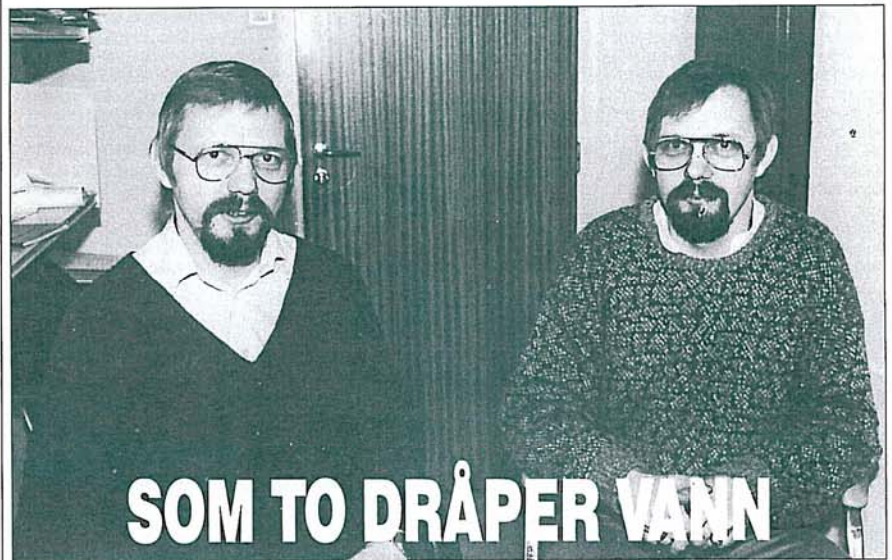
Bensinavgiften har i mellomtida vært drøftet med samferdselsminister Kjell Borgen, Vegdirektoratet m.fl., og det synes som at spørsmålet om lovhemmel kan være atskillig enklere enn vi først trodde. Ballen er nå spilt over til Tromsø kommune. Dersom man her kommer fram til et samlede positivt vedtak vil det trolig være gode muligheter for at Tromsø kan bli prøveby for bensinavgift som alternativ til mere bompenger.

Mulighetene for ekstra statlige midler lurer også i bakgrunnen. Ventelig vil dette bli satt som en forutsetning for ordningen fra kommunens side. Samferdselsutvalget i Troms fylkeskommune har allerede fattet et vedtak som peker i denne retning.

En ting er i alle fall sikkert: *Gratis* får vi ikke alle de nye vegene og tunnelene som transportplanen foreslår. Men enda må vi altså vente en stund før vi vet sikkert *hvordan* vi skal få være med og betale for dem. Vi regner med at «Vegstikka» vil være i stand til å følge sakens gang videre. En endelig avgjørelse ventes tatt før sommerferien i år.



Faksimile av kommentarer til planen.



## SOM TO DRÅPER VANN

Hvem er Gudmund og hvem er Ingvald? De er tvillinger og etternavnet er Reiertsen. De har samme utdannelse og begge jobber på vegkontoret.

Det kan være vanskelig å se forskjell på dem. Gudmund – til høyre – har jobbet lengst hos oss og er nå på vedlikeholdsavdelingen. Han er forresten nyvalgt

medlem av redaksjonsrådet for Vegstikka – som representant for personalet på vegkontoret. Ingvald er nylig satt kontrollingeniør for Kvalsundforbindelsen.



## VEGVESENET ORIENTERER

I forbindelse med planleggingen av den nye Ryaforbindelsen som overingeniør Geir Berntsen står for, ble det avholdt folkemøte på Vikran skole onsdag 4. februar. Hensikten med møtet var å informere om de 4 alternativene som en har sett på fram til nå, få synspunkter fra «grasrota» på disse, eller eventuelt få forslag om andre og kanskje bedre løsninger.

Møtet var på forhånd godt annonsert i lokalpressen, både med oversiktsplan og utfyllende kommentarer. Dette for at folk skulle kunne stille best mulig forberedt til å si sin mening. Fra vegkontoret stilte overingeniør Geir Berntsen og Petter Hildre, samt undertegnede. Møtet var berammet til kl. 18.30 og håpet var at ihvertfall en del ville finne emnet interessant nok til å komme. Gledelig var det derfor at nærmere 75 malangsværinger og 8-10 stykker fra Kvaløya møtte opp, tross tett snø og glatte veier.

Etter en innledning av Berntsen, der han kort forklarte om planprosessen og dens irrganger, samt når en eventuell forbindelse ville komme, gjennomgikk han de forskjellige alternativene i detalj og forklarte om fordeler og ulemper forbundet med disse. Etter innledningen var det duket for diskusjon og spørsmål som han og Hildre etter beste evne forsøkte å gi svar på. En av tilhørerne berømmet vegkontoret for å ha tatt initiativ til folkemøtet. På denne måte kunne folk være med å påvirke veglinjens plassering, og derigjennom unngå en del problemer når den endelige linja ble bestemt. Full

## DENNE GANG FRA FOLKEMØTE PÅ VIKRAN

Av ingeniør  
**ROLF HILLESØY**  
planavdelingen



- det mest gunstige blir en tunnel  
- Geir Berntsen orienterer.

enighet i salen var det om at forbindelsen måtte komme, og da så snart som mulig. Dette fordi de positive ringvirkningene for Malangshalvøya ville bli store - bedre kommunikasjon, kort veg til kulturtilbud i byen, økt bosetting,

flere arbeidsplasser, bedret tilgjengelighet til helsevesenet, skole, etc. Det eneste negative måtte være økt trafikk av byfolk til rekreasjonsområder i Malangen. En av de framførte foreslo derfor å skille en eventuell tunnel med «kun for malangsværingen», noe som vakte stor munterhet i salen.

Spørsmålet om valg av bru kontra tunnel skapte en del debatt. Noen var skeptisk til en tunnel under havet, mens andre ikke var interessert i å ødelegge den fine naturen på Hella og Rya med ei «stygge» bru som ville komme til å dominere landskapet. Til slutt var det imidlertid nesten full enighet om tunnel, og da fortrinnsvis det alternativet som vegkontoret pr. i dag anser for å være det mest gunstigste. Dette er det alternativet som ligger lengst mot sør, og går fra Balsnesodden til Larseng. Møtet endte dermed opp i full kraftagelighet med spontan og kraftig applaus. Om denne skyldtes at planleggingen av den nye Ryaforbindelsen endelig var kommet i gang, eller om den skyldtes Berntsen/Hildre's gode og greie måte å presentere planene for møtedeltakerne, lyktes ikke undertegnede å få rede på. Jeg er imidlertid tilbøyelig til å tro at den gjaldt begge deler. De aller fleste forlot ihvertfall møtelokalet godt tilfredse over den informasjonen de hadde fått, og med store forhåpninger for malangsværingenes framtid.

Full enighet i salen om at vegforbindelse måtte komme.



## Sport

Årsmøtet i bedriftsidrettslaget VEG ble avholdt 18. februar. 22 entusiastiske «sportssjeler» møtte opp i Vegkontorets kantine for å avvikle dette årets «høydepunkt».

Årsrapporten viser at det er avholdt 5 styremøter siden siste årsmøte, og at aktivitetene i de ulike grupper har vært forholdsvist rolige siste år.

Fotballguttene deltok i kvalifiseringa til Vegcupen, men kom ikke til sluttspillet. Men interessen for fotball er stadig stigende. Det trenes nå i Skarphallen, og «drømmen» er å komme tilbake med ny giv til våren.

Håndballherrene har deltatt i enkel serie og seriellignende cup. Damelaget hadde dessverre ikke lag da serien startet, men begge lagene deltok på vegvesenets årlige «utskeielse» - Hallingkastet.

Skytegruppa har avviklet sine aktiviteter på en «hurtig og rasjonell måte», mens ski-gruppa ikke har hatt noen aktiviteter i det hele tatt.

Derimot har bordtennis hatt et stort år. Trimgruppa melder om at laget ble nr. 2 i 1. divisjon. Trimgruppa har også hatt en aktiv «gubbetrim» fram mot sommeren, men gubbene ble forhindret i videre trim p.g.a. stengning av Kraftforsyningshallen. Deltakere fra begge kjønn har dessuten deltatt i «Tromsø-karusellen».

Også volleyballen har vært aktiv i året som gikk. Herrene har deltatt i cupen, og på slutten av året stilte også VEG med damelag for første gang. Dette lover godt for 1987.

Økonomien er god, idrettslysten er stadig stigende, og det ser ut til at de nyansatte og yngre krefter kommer til å bidra med et oppsving for bedriftsidrettslaget VEG.

Det kan ellers nevnes at Tore Leirstein vil fortsette sin «karriere» som formann i bedriftsidrettslaget, og at Anders Paulsen ble valgt som nestleder.

Lisa!



## REDUSERT MASKINKJØP 1987

Av overingeniør  
**Gunnar Berntsen**

Året 1987 vil bli et meget magert år hva angår maskinkjøp. Såvidt jeg kan finne ut har vi aldri hatt så lite penger til maskinkjøp siden maskinforvaltningen ble skilt ut som egen avdeling i 1965.

Etter vår mening hadde vi satt opp et meget nøktert budsjett. Men på grunn av den vanskelige situasjonen som Staten nå er i, ble budsjettet redusert med 1/3, og den endelige tildelingen ble 9,0 mill. kroner.

Begrunnelse for dette er at vegvesenet skal redusere sin maskinpark ytterligere.

Jeg vet ikke om «Vegstikka» tar inn stoff med politisk tilsnitt, men jeg tar sjansen på et «hertesukk»:

— Den forrige regjeringa sa at vegvesenets maskinpark skulle reduseres - den sittende gjør det.

De tildelte midler har vi funnet å bruke slik:

- 1 stk. gravemaskin Komatsu 220
- 1 stk. hjullaster Caterpillar 980 C
- 1 stk. Volvo lastebil F 10
- 2 stk. Volvo lastebiler FL 608 - 7,5 tonn totalvekt
- 2 stk. Mercedes lastebiler 8110, - 7,5 tonn totalvekt

Det er dessuten meningen å anskaffe et transportabelt knuserverk til erstatning for to gamle verk som skal utrangeres. Men dette er ikke gjort ennå.



# Den nye hovedtillitsmannen

**Treffes på Bardu vegstasjon.**

**Fast kontortid hver mandag.**

Charles Hermansen ble valgt til hovedtillitsmann for kommende periode. Hans forgjenger, Åge Seppola, er nå forretningsfører i Norsk Arbeidsmands Forbunds avdeling, Tromsø.

Ny som hovedtillitsmann, men ikke ny i etaten. Charles Hermansen (52) fra Gratangsbotn, begynte i vegvesenet i 1952. Først som hjelpemann på brøytestasjon, siden som anleggsmann. De siste 16 år har han vært maskinkjører.

Han er heller ingen skårunge når det gjelder tillitsverv. Fra 1972 har han vært med i hovedtillitsmannsutvalget og hovedverneombud var han fra 1980. Derfor er han også godt kjent både i vegarbeidskriften og inne i administrasjonen.

— Likevel, det dukket snart opp spørsmål som ikke var så enkelt å ta på sparket, sier han. Medlemmene må nok finne seg i litt ventetid, i allefall i starten. Problemene er forskjellige og uforutsette.

Jeg har vært heldig som har hatt en god forgjenger. Åge Seppola gjorde en bra jobb og det gjør det lettere for meg å overta. Tillitsmenn sitter ofte mellom barken og veden. Det er derfor godt å kunne konferere med andre tillitsmenn, og hovedtillitsmannskonferansene er et godt forum i så måte.

— Hva ser du som hovedoppgaven din nå?  
— Hovedoppgaven er det den alltid har vært for oss tillitsmenn. Vi skal ivareta medlemmenes interesser, både de økonomiske og miljømessige.

Generelt har det vært få konflikter i etaten i den senere tid. Denne fremgangen har nok årsak i et klarere regelverk, bedre informasjon og et mer åpent forhold mellom ledelsen og organisasjonen. Men vi opplever dessverre at vi er uenige om saker som gir utslag i småbeløp. Det kan ende med at vi «sparer på skillingen og lar daleren gå». Vi må konsentrere oss mer om de saker som har større økonomiske konsekvenser. Jeg mener det er mer uheldig at f.eks. en innleid maskin står ledig enn at en vaskehjelp får utbetalt litt mer i lønn.

— Nå har vi fått en halv times arbeidstidsforkortelse fra 1. januar. Og vi tar ikke inn flere folk. Tror du at vi etter dette likevel kan øke produktiviteten?

— Alt tatt i betraktning tror jeg det. Vi er ikke så effektive at vi ikke kan bli bedre. Det gjelder alle plan. Vi har også fått bedre maskiner og utstyr - og vi har fått EDB. Det er hjelpemidler. De menneskelige ressurser må også utnyttes maksimalt om dette skal lykkes.



Hovedtillitsmann Charles Hermansen

## FOR SPORTSFISKERE

- Men bevare meg vel, hva er det De gjør?
- Det ser De vel. Jeg holder slipset mitt ned i elven.
- Hva skal det være godt for?
- Det må De da vel begripe. Jeg fisker.
- Men De kan da vel ikke fiske med et slips!
- Hvorfor ikke? Det er jo folk som fisker med flue.

## Sukk fra et B-menneske

Alt går lettere med øvelse — bare ikke å stå opp om morgenen . . .



«Ei grepa god kokke», sa anleggsguttene. Elsa Karlsen hadde 18 personer i kosten.

Fra Venstre: Åge Andersen, Erling Hind, Arvid Lillegård og Irvin Dahl.

Brakkeleir og kontorbygg ligger på Evenskjer.



# FRA ANLEGGET PÅ EVENSKJER

**Anleggsarbeidet på Rv 19, Nordland grense - Tjeldsund bru er i full gang. Anlegget består av to parseller, og det er strekninga Nordland grense - Djuphavn som tar form i disse dager.**

Anleggsarbeidene ble påbegynt i august 1986, og dersom bevilgningene i 1988 blir som budsjettert, vil den første parsellen, Nordland grense - Djuphavn stå åpen for trafikk høsten 1988.

Den andre parsellen, Djuphavn - Tjeldsund bru er forutsatt påbegynt i 1989, og vi regner med fullføring av anlegget i 1990.

Rv. 19 vil bli ca 4 km kortere etter omlegginga. Det meste av veggen er avkjørselsfri, så vi kan regne med 90 km/t hastighet. Det bygges i alt 14 underganger på strekninga.

Hele anlegget Nordland grense - Tjeldsund bru er kostnadsberegnet til ca 73 mill. kroner ('87-kr.).







## INNFARTSVEGEN TIL HARSTAD - RV.83

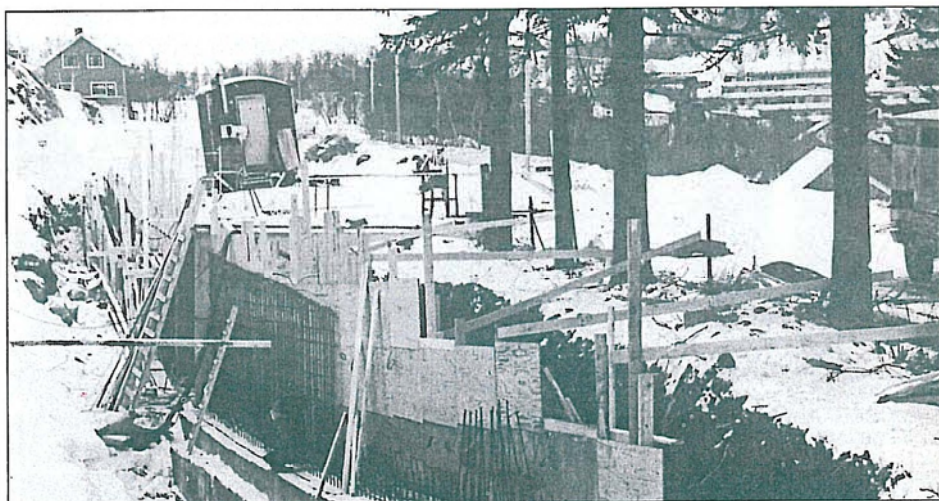
I vinter har det pågått anleggsarbeid på strekningen Breivika - Kanebogen

Strekningen på 3,36 km blir avkjørselsfri med 10 over- og underganger.

I tilknytning til anlegget bygges 2 km gang-/sykkelveg, samt 1,5 km andre veier.

Anleggsarbeidene startet opp i oktober 1986. Dersom bevilgningen i 1988 og 1989 blir som budsjettet vil hele parsellen være tatt i bruk høsten 1989.

Arnulf Antonsen i arbeid på Kanebogen undergang.



I Nordre Breivik må vi flytte fire naust på grunn av traséen for gang-/sykkelvegen.

Asbest er et handelsnavn på ulike mineraler med fiberstruktur. Ved bearbeiding av asbesten frigjøres fibre - asbeststøv - og disse kan ha helsemessige skadevirkninger. Det kan ikke angis helt sikre grenser for hvor mye asbestluften vi puster inn kan inneholde uten at det medfører risiko for helseskade.

Helsemessige skadevirkninger av asbeststøvpåvirkning:

- forandring i brysthinnen. (brysthinnefortykkelse, forkalkninger, væske i brysthinesekken)
- asbestose (nedsatt lungefunksjon, der hovedsymptomen er gradvis økende åndenød)
- lungekreft
- mesoteliom (kreft i brysthinnen eller bukhinnen)
- kreft i mage-tarm kanalen

Faren for lungekreft øker vesentlig hvis en som røyker utsettes for asbeststøvpåvirkning. Dette gjelder også dersom røyking og asbestpåvirkning skjer til forskjellige tider. Og den yrkeshygieniske grenseverdien for et kreftfremkallende stoff er i prinsippet lik null. Av den grunn skal mengden av asbestfibre i pusteluften være så lav som mulig. For å være på den sikre siden må man helst unngå å puste inn fibrene. En rekke arbeidsprosesser gir utvikling av asbeststøv som kan åndes inn og medføre helseskade. Dette gjelder bl.a.:

- håndtering, pakking, transport og lagring av asbest eller støvende asbestholdig materiale
- riving og reparasjon av asbestisolasjon og støvende asbestholdig materiale
- saging, pussing, boring, knusing og annen støvende bearbeiding av asbest og asbestholdige materialer
- reparasjon av bl.a. bremsebelegg, clutch-plater, forbrenningsmotorer der asbest og asbestholdig materiale inngår

Den 14. desember 1984 trådte nye forskrifter for asbest i kraft. Etter § 3 i den nye forskriften er bruk av asbestholdige produkter, som ikke er spesielt tillatt, forbudt. Asbestholdige friksjonsdeler, pakninger og pakningsmateriale tillates, dersom det ikke er mulig å fremstille eller bruke slike produkter med mindre helsefarlig innhold (§9). For en rekke bruks-

## SE OPP FOR ASBEST

AV LISBETH AASMO, ARBEIDSTILSYNET

områder finnes det i dag erstatningsprodukter som ikke inneholder asbest.

Erstatningsmateriale for asbestholdige friksjonsdeler må oppfylle de krav som stilles for at kjøretøy e.l. fortsatt skal være typegodkjent, og enkelte nye bilmodeller selges allerede i dag med asbestfrie bremseband. Problemene melder seg særlig i forbindelse med yngre kjøretøyer, enkelte spesielle konstruksjonsdetaljer i yngre maskiner og generelt for clutch-lameller.

På bakgrunn av dette vil håndheving av forskriftene om asbest i kjøretøyverksteder i første omgang omfatte kjøretøyverksteder der det foretas en bearbeiding av friksjonsdeler. Dette gjelder spesialverksteder for bremser, lastebilverksteder, bussverksteder, forsvars- og vegvesenets verksteder og andre større bedrifts- og anleggsverksteder.

Etter arbeidsmiljølovens kapittel 3 skal arbeidsgiveren informere de ansatte om ulykkes- og helsefarer som arbeidet kan føre med seg og om betydningen av at vernetiltak blir gjennomført og at gitte instruksjoner blir fulgt. Arbeidstakerne skal også følge de forskrifter som gjelder, og for øvrig medvirke til at påvirkningen blir så lav som mulig.

Under arbeid som kan gi utvikling av asbeststøv skal det brukes tettsluttende verneklær med hette og egnet åndedrettsvern (støvmaske m/P2-filter). Verneklær skal være laget av støvavvisende materiale, og byttes etter hver arbeidsøkt. Spredning av asbeststøv utenfor arbeidsplassen innebærer risiko også for personer som ikke direkte deltar i arbeidet, f.eks. for familiemedlemmer. God personlig hygiene er derfor meget viktig.

Håndtering og eventuell bearbeiding av asbest og asbestholdige produkter skal foregå adskilt fra øvrig virksomhet, og der det er

mulig i egne rom. For å redusere støvutviklingen skal asbestholdig støv fjernes på det sted det oppstår ved hjelp av lokalt separat avzug. For å hindre unødig støvutvikling skal asbestholdig materiale fuktes før og under bearbeiding. En skal ikke bruke trykkluft, høytrykkspyler eller tørrfeiling for å fjerne asbestholdig støv.

Asbestholdig avfall må straks fjernes og oppbevares i lukket beholder til det kan deponeres. Beholderen skal være tydelig merket med følgende advarsel:

### INNEHOLDER ASBEST

**INNÅNDING AV ASBESTHOLDIG STØV KAN FORÅRSAKE KREFT LANGVARIG ELLER GJENTATT PÅVIRKNING ØKER RISIKOEN**

Arbeidstakere som arbeider med asbest eller asbestholdige produkter, og som vil kunne bli påvirket av asbeststøv i arbeidet, skal gjennomgå årlig legeundersøkelse. Hensikten med denne er å forhindre at personer med nedsatt toleranse for asbeststøv blir satt til arbeid som medfører risiko for støvpåvirkning. Videre vil helsemessige skadevirkninger av asbeststøvpåvirkning bli påvist på et tidligst mulig stadium.

### VERKSTEDFOLK UTSATT

— Verneleder Bjørn Eriksen - er vegvesenets folk mye utsatt for asbest?

— De av vegvesenets folk som er mest utsatt er våre verkstedfolk, i forbindelse med overhaling av bremser og koblinger.

— Hva gjør vi for å verne oss?

— Det som til dags dato har vært gjort for å fjerne asbeststøvet har vært å dusje med vann over bremsetrommler og -band, og deretter spylt støvet bort i kloakken.

Arbeidstilsynet har besøkt verkstedet på Finnsnes hvor det er kommet en del pålegg til forbedring av arbeidsmiljøet under slike arbeidssituasjoner. Maskinavdelinga har nå denne saken til behandling. I den anledning skal det gås gjennom rutine rundt på alle våre verksteder.

### TIL ETTERTANKE

Den som står med begge bena fast plantet på jorden, kommer ikke videre.