



C

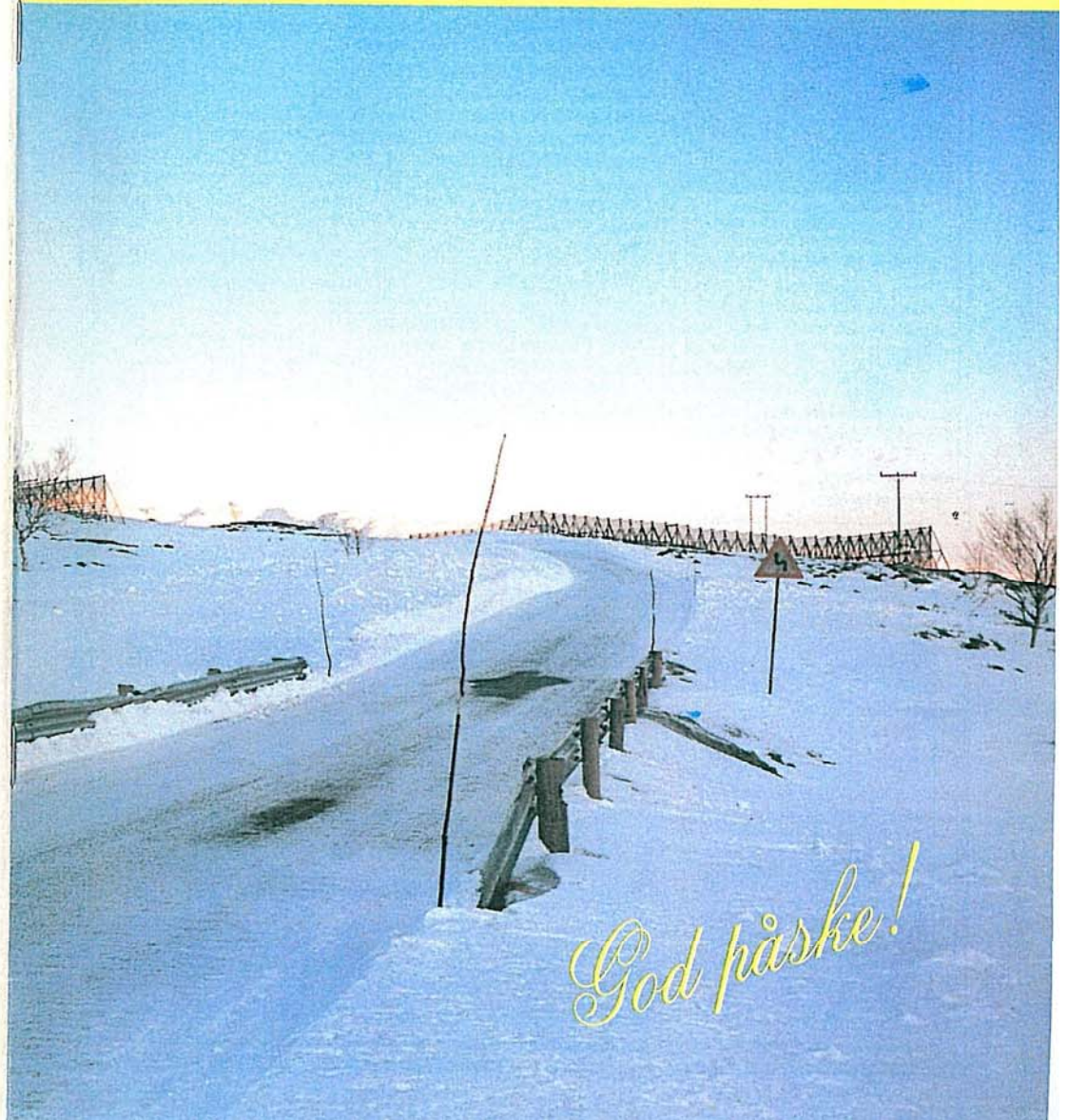


Kjør forsiktig – også i påsken!

Vegs i kka

Bedriftsavis
for vegvesenet i Troms fylke

Nr. 1 – 1988 – 20. ÅRGANG



God påske!

Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS
FOR VEGVESENET I
TROMS

Nr. 1 - 1988
20. Årgang

Redaktør:
Lisa Sundström

I redaksjonen:
Petter Hildre

Redaksjonsråd
Spesialarbeider Reidulf Sørli
Konsulent Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen
Plansjef Tor Hugo Brox
Overing. Gudmund Reiertsen

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

Sats og trykk
Lundblad Trykkeri A.s
Tromsø

Opplag
1500 eksemplarer

INNHold

side

Forslag til Norsk Vegplan	3
Snøskred-kurs	5
Fra Harstad-området	6
— Anleggsdrifta på Evenskjer	6
— Innfartsvegen til Harstad	6
— Mølnåsen tunnel	7
— Sidevind på bruer	7
Kurs 1988	8
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet	8
Kontaktmøte for Statens Vegvesen	9
Kysten rundt	11
Skalandforbindelsen	12
Tyttebærvik — Den siste grus er tatt ut	13
Kvalsundforbindelsen	14
Akan	15
Maskininnkjøp 1988	15
Etats-profilen	16
Vegteknisk miljø omkring Narvik Ingeniørhøgskole	16
Tips til påske- og vår-bilisten	17
Ordet fritt	18
Sport — Skytterne blir stadig mer aktiv	19
Over i pensjonistenes rekker	20
Lønna vår — er vi fornøyd	21
Jorden rundt på 130 dager	22
Personaltytt	23

FORSIDEN

Vinteridyll på Kvaløya.

Vegstikka kommer ut fire ganger i året. Det neste nummer blir i juni 1988.

Frist for innlevering av stoff til juninummeret er 15. mai 1988.

FORSLAG TIL NORSK VEG- OG VEGTRAFIKKPLAN 1990-93

Av PETTER HILDRE

Statens vegvesen Troms har nå lagt fram sitt forslag til Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1990-93. Dette forslaget skal i løpet av de neste 3 - 4 månedene behandles i fylkeskommunen. Både Vegkontorets forslag og de fylkespolitiske vedtak skal oversendes Vegdirektoratet, som i samarbeid med Samferdselsdepartementet utarbeider en stortingsmelding om norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1990-93. Stortinget skal behandle stortingsmeldinga våren 1989.

Navneendring

Samferdselsdepartementet har bestemt at stortingsmeldinga som skal legges fram for Stortinget våren 1989 skal hete «Norsk veg- og vegtrafikkplan». Dette innebærer at departementet i meldinga tar sikte på en mer inngående drøfting enn tidligere vegplanmeldinger om bl.a. personbilens rolle, forholdet personbil - kollektivtransport og trafikksikkerhets- og miljø spørsmål.

Stort behov for penger

Det ventes i Troms en trafikkvekst på like i underkant av 40 % fra 1987 og fram til år 2000. I byene Harstad og Tromsø er det alle grunn til å vente en trafikkvekst som ligger en hel del høyere enn dette.

Med utgangspunkt i det vegnettet vi vil ha ved utgangen av 1989 er det foretatt en registrering av investeringsbehov for å få et vegnett som er tilpasset trafikkmengden i år 2000.

For Troms fylke er investeringsbehovet på riksvegnettet på over 4 milliarder kroner.

I dette behovet inngår både samfunnmessig lønnsomme prosjekter, prosjekter for å sikre en minstestandard på vegnettet og prosjekter som bør gjennomføres av distriktpolitiske hensyn.

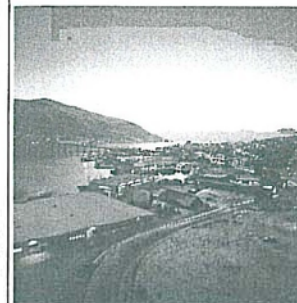
Dersom vi forutsetter en investering i vegsektoren i årene framover som er like stor som den foreløpige investeringsramma for perioden 1990 - 93, vil det ta 6 vegplanperioder eller 24 år før det i dag registrerte utbyggingsbehovet vil være ferdig utbygd.

Økonomiske rammer

Troms har fra Vegdirektoratet fått tildelt en økonomiske ramme for riksvegvedlikeholdet på 580 mill. kr for planperioden.

Til riksveginvesteringer har fylket fått tildelt en ramme på totalt 725 mill. kr for vegplanperioden. Av dette beløpet utgjør 525 mill.kr en basisramme. Det er gitt en ekstra tildeling på 40 mill.kr som er øremerket til utbygging av riksvegnettet i Tromsø, og 160 mill. kr er fra ekstraordinært investeringsprogram for Nord-Norge.

FORSLAG TIL NORSK VEG- OG VEGTRAFIKKPLAN 1990-93



STATENS VEGVESEN TROMS

Bompenger

Det er i fylket under behandling to prosjekter der delvis finansiering med enten bompenger eller ekstra drivstoffavgift kan bli aktuelt.

I forbindelse med bygging av rv. 866 Maursundtunnelen kan 30 mill.kr komme fra en bompenge- og forskotteringsordning.

I Tromsø kan det i perioden komme inn 56 mill. kr til vegbygging fra drivstoffavgiften.

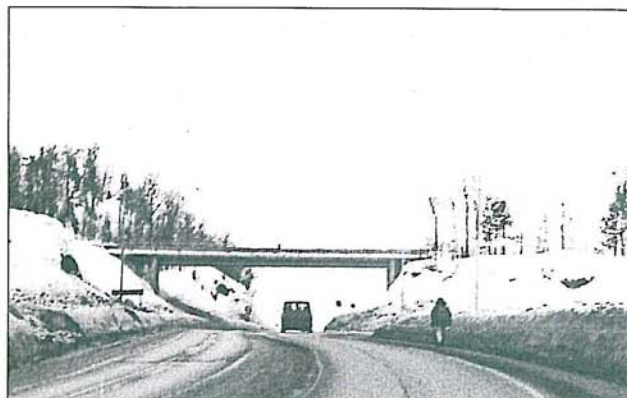
Begge disse sakene er ferdig behandlet her i fylket, og vil om ikke lenge bli lagt fram for Stortinget for endelig avgjørelse.

Satsingsområder

De utfordringer vegvesenet står overfor og de økonomiske ressurser som kan ventes til vegbygging i årene som kommer, gjør at det må foretas en sterk prioritering ved valg av satsingsområder.

Finansdepartementet har henstilt vegtaten om å legge stor vekt på transportøkonomisk lønnsomhet ved prioritering mellom prosjekter.

Trafikksikkerhet er også et meget viktig element i denne vegplanen. Det er en målsetting at antall drepte og skadde på riksvegnettet i 1993 ikke skal være høyere enn gjennomsnittet av årene 1984-86. Dette vil kreve en stor innsats både på investeringsida, ved trafikkrettet vedlikehold og ikke minst ved biltilsynets og politiets kontroller av trafikanter og kjøretøy.



Myke og harde trafikanter på samme vegområde er en uheldig løsning. Bygging av egen gang- og sykkelveg parallelt med riksvegen vil gi et sikrere vegsystem.

Trafikkveksten de senere år har ført til kapasitetsproblemer på deler av riksvegnettet. Dette gjelder spesielt for sentrumsområdene i Tromsø. Kjørdannelser påfører trafikantene og næringslivet store ekstra kostnader. Miljømessige ulemper i form av støy og luftforurensning er et annet resultat.

Vegkontoret har valgt ut følgende satsingsområder for vegplanperioden:

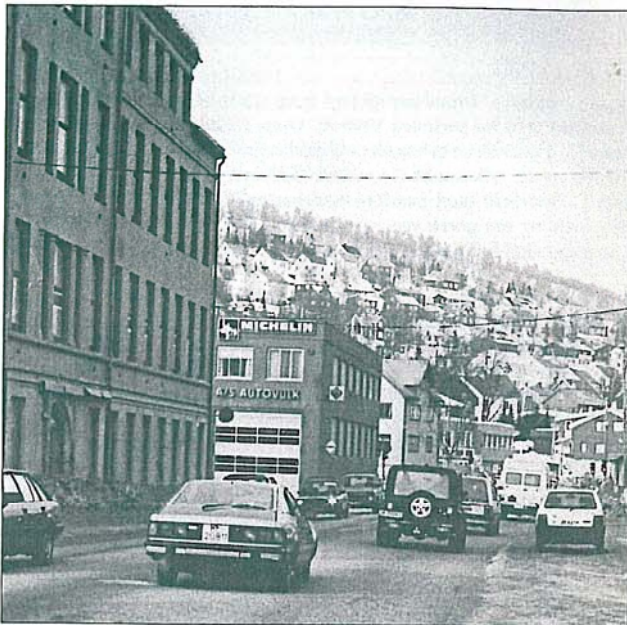
- stamvegnettet
- tjenlig riksvegnett i Tromsø
- å bedre framkommelighet for tunge kjøretøy
- sikring av snøskredpartier
- ferjesambandene, avløsning-/innkorting

Stamvegnettet består i Troms av Ev. 6, Ev. 78, Rv. 19 og Rv. 83. Disse utgjør 1/3 av riksvegnettets lengde, men avviker 1/2 av riksvegnettets totale transportarbeid (antall kjørte kilometer). Stamvegnettet kan med sin viktige funksjon som transportåre betraktes som «ryggraden» i det «norske vegskjelettet». Det foreslås bevilget 266,2 mill. kr til stamvegnettet utenfor Tromsø sentrum. Dette utgjør 36,7 % av ramma.

Vegdirektoratet har valgt ut 10 storbyområder til egne satsingsområder. Tromsø er blant disse byene. Riksvegnettet i sentrumsområdene av Tromsø har på strekninger for liten kapasitet, høyt antall trafikkulykker og gir miljømessige belastninger. Det foreslås bevilget 167 mill. kr. over statsvegbudsjettet til utbygging av riksvegnettet i Tromsø. Dette utgjør 23% av ramma. Prosjektene i Tromsø er transportøkonomisk meget lønnsomme prosjekter.

Bedring av framkommelighet for tunge kjøretøy gjøres ved økning i tillatt akseltrykk, økning i tillatt vogn- og fjerning av innretninger på vegnettet som gir begrensninger for kjøretøyets fri høyde.

Stengte veger på grunn av snøskred eller snøskredfare er hver vinter et problem på vegnettet i Troms. Det er registrert i alt 81 snøskred på 12 forskjellige riksveggruter. Forslaget i vegplanen innebærer at det settes i verk sikring av 10 snøskred på 3 riksveggruter. Det foreslås bevilget 83,2 mill. kr eller 11,5% av ramma til dette området.



Del av hovedvegnettet i byene har i dag kapasitetsproblemer. Her fra Stakkevollvegen i Tromsø.

Ferjesambandene er en del av riksvegnettet. En langsiktig målsetting er at flest mulig av ferjesambandene skal kunne avløses av fastlandsforbindelser.

I mellomtiden er det viktig at sambandene gir et best mulig tilbud til de reisende, både når det gjelder ferjemateriellet og åpningstid i sambandene.

Det foreslås 94,4 mill. kr eller 13% av vegplanramma til avløsning eller innkorting av ferjesamband.

Trafikksikkerhet og miljø

Det er tidligere nevnt at trafikksikkerhet er en vesentlig del av vegplanen. Det samme gjelder for miljøspørsmålet.

Til bygging av gang-/sykkelveger er det i neste vegplanperioden foreslått bevilget 33,2 mill. kr. Dette vil gi en økning i gang-/sykkelveglengde med ca. 27 km.

Til spesielle trafikksikkerhetstiltak er det foreslått bevilget 23 mil. kr til hele fylket.

Til støyskjerming i Tromsø er det i vegplanforslaget øremeket 12 mill. kr.

Større enkelt-prosjekter

Av større enkeltprosjekter som er tatt med for investering, kan følgende nevnes:

- Ev. 6 Omlegging Setermoen
- » Omlegging Andselv
- » Bergneset – Nordkjotsbotn (avslutning av anlegget)
- » Furumo – Hellarberget – Kvesmenes
- Ev. 6 Omlegging Skibotn
- » Tretten – Klubbnes
- Ev. 78 Nordkjotsbotn – Laksvatnbukt (oppstart av anlegget)
- Rv. 86 Rassikring Ballesvikskaret – Gryllefjordbotn
- Rv. 866 Maursundtunnelen
- » Rassikring Kågen
- » Veg til Kvitnes (innkorting i ferjeforbindelsen til Arnøya)

I Tromsø sentrum

- Rv. 862 Hansjordnesbukta – Terjevika (Breivikatunnelen)
- Terjevika – Breivika
- Ev. 78 Tomasjord – Breivika (Tromsøysundtunnelen) (oppstart av anlegget)



Stamvegnettet skal i størst mulig grad bli avkjørselsfri. Her oppnås en sikker kryssing av Rv. 19 ved bygging av egen undergang.

Videre behandling av vegplanen

Det som foreligger nå er Statens vegvesen Troms' forslag til Veg- og Vegtrafikkplan for perioden 1990 – 93.

I løpet av våren og forsommeren skal forslaget behandles i fylkeskommunen. Planen skal først behandles i fylkets samferdselsutvalg, deretter fylkesutvalget og så lokal sluttbehandling i fylkestinget.

Både Vegkontorets forslag til vegplanen og de fylkeskommunale merknader til planen blir sendt til Vegdirektoratet. Vegdirektoratet lager utkast til «Norsk veg- og vegtrafikkplan» som oversendes til Samferdselsdepartementet. En egen Stortingsmelding blir utarbeidet, som blir lagt fram for Stortinget for sluttbehandling våren 1989.

SNØSKRED-KURS

Av ØDDMAR EILERTSEN, vedlikehold

Vi har i Troms ca. 170 kjente snøskredløp som berører riks- og fylkesveger. Selv om det skjer en del på skredsikringssiden, må vi leve med snøskredproblemer i Troms i flere generasjoner fremover.

Vegvesenet har som vegstyremakt og som arbeidsgiver ansvar for at sikkerheten i forbindelse med snøskred er så høy som mulig både for trafikanter og for de som skal arbeide i snøskredtruende områder. En viss teoretisk kunnskap om snø og snøskred hos våre tjenestemenn er nødvendig for kunne vurdere om og når det er fare for skred, selv om årelang erfaring også veier tungt.

Med bakgrunn i dette ble det i januar i år holdt et 2 dagers kurs om vurdering av snøskredfare. Kursets faglige del ble ivarettatt av Norges Geotekniske Institutt som representerer den beste kompetanse på dette felt i Norge i dag. Vegvesenet sto som arrangør av kurset.

Hovedtyngden av de 35 deltakerne kom fra utedriften (oppsyn og vedlikeholdsarbeidere), mens det deltok 6 fra vegkontoret.



En viss teoretisk kunnskap om snø- og snøskred er nødvendig for våre tjenestemenn. Fra venstre: Toralf Bergseth, Kjell Vang, Ole W. Hansen og Torleif Hole.

- Hovedemnene var i grove trekk:

1. skredfarlig terreng, klimatiske forhold som fører til skredfare
2. sikringsmetoder
- undersøkelser av snødekket
- vedlikehold av skredfarlige veger
- stenging og åpning av veg ved skredfare

3. steinsprang og steinskred

I tillegg var det romslig tid til diskusjoner om konkrete problemer i Troms samt om verneutstyr i snøskredssammenheng.

Kurset var ut fra deltakernes reaksjoner – svært vellykket.

Anleggsdrifta ved Evenskjer!

Av LISA SUNDSTRØM

Anlegget Djuphavn - Nordland grense skal stå ferdig 1. oktober i år. Da har vegvesenet i Troms fullført et godt stykke veg, og vi har kortet inn rv. 19 med ca. 4 km. Anlegget ble påbegynt i august 1986. Siden den gang har anleggsarbeidene gått fram for full fart, selv om ingen del av veganlegget er gjort helt ferdig.

Anleggsleder Toralf Bergseth sier at vi startet ved Nordland grense i august 86, og har siden da jobbet oss fram mot Elvemo-området. Uka før jul begynte vi å ta ut masser ved Djuphavn, og denne fyller vi mot Elvemo-området. I den forbindelse kan nevnes at vi hadde ei stor fylling ved Trøsen bru som sto ferdig til jul.

Anlegget har gått fint hitil. Fordele er at arbeidene foregår i jomfruelig terreng. I tillegg har vinteren i år vært særlig fin - lite kaldt, og områdene rundt Evenskjer er som kjent snøfattige.



Anleggsleder Toralf Bergseth i samtale med Arvid Lillegård. Bygging av Øverlandsmyra kulvert.

Grunnavståelsene har stort sett gått greit. Folk har vist god forståelse når vi har forklart om forholdene - og i begynnelsen av februar var alle grunnforholdene i orden.

Men fortsatt er mye ugjort på parsellen. Vegvesenet må bygge et større vannanlegg til folk i området - samt en del mindre. Det blir dessuten bygd en del brønner.

Vegstrekinga har ellers 14 underganger.

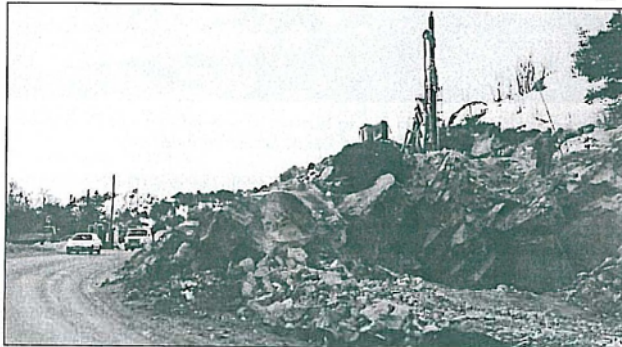
Toralf Bergseth sier i tillegg at vi regner med at anlegget til høsten er kommet opp i en kostnad på 53,3 mill kr. I tillegg vil det bli lagt asfaltslitelag i 1989, og med rest grunnutgifter vil hele anlegget til syvende og sist ha en kostnad på ca. 59 mill kr.

19 faste menn, 1 lærling, 3 oppsynsmenn samt anleggslederen kan da se tilbake på et godt stykke arbeid - 13,5 km veg. Og Djuphavn - Nordland grense vil bli skiltet med 90 km/t.

Innfartsvegen til Harstad

Brevika - Kanebogen har vært et tøft anlegg. Arbeidene har pågått her i flere år, men vi er nå inne i den vanskeligste fasen, sier anleggsleder Jan Indseth. Det skyldes at vi arbeider

med et fjellanlegg i tettbygd strøk med trafikk og bolighus. Det skal taes ut 50.000 m³ fjell, og alt må tildekkes av hensyn til trafikken og bolighusene. Det er et svært anlegg



Innfartsvegen til Harstad er et «tøft» anlegg. Det arbeides i tettbygd strøk med trafikk og bolighus nært innpå.

og mange ting å tenke på, sier Indseth.

Det kan i den forbindelse nevnes at anlegget som er 2,2 km langt, skal ha en like lang strekning gang-og sykkelveg. I tillegg skal vi bygge ca. 500 m med kommunale vegger.

Det skal bygges 4 vegkryss - og det er konstante problemer med trafikken som lever rundt oss til enhver tid, sier Indseth.

5 underganger skal dessuten bygges, og det er 500 m hoved vann-og kloakkledninger i den gamle vegen som det må taes hensyn til. Men vi har godt samarbeid med kommunen, og i den forbindelse én mann som tar seg spesielt av dette anlegget.

Televerket har også kabler i området som vi hele tiden har problemer med, og vi har dessuten flyttet garasjer og naust på parsellen.

Men vi har en fin arbeidsgjeng, sier Indseth. Vi har mange nyansatte blant oss, og de fortjener virkelig ros

ros for den gode jobben de gjør. Vi har dessuten lånt 4 mann fra Rv. 19-anlegget (ved Evenskjer), slik at vi er 20 mann i full drift nå. Og full arbeidsinnsats trenger vi virkelig, om vi skal bli ferdig til høsten.

Anlegget «huser» forøvrig 3 hydrauliske borevogner og 6 gravemaskiner. Det er disponert 26 mill for hele rv. 83-anlegget. Ellers vil det gjenstå en del mindre etterarbeid, deriblant 3 overgangsbruere

som vil bli bygd i 1989. - Vi har satt oss store mål, sier Jan Indseth og mye må gå i lås for å få det i havn. Men med godt samarbeid med kommunen og televerket håper vi på det beste.

MØLNÅSEN TUNNEL

Problemer med is-dannelse bak isolasjonsmattene

Av MARTIN ERIKSEN, vedlikehold

Mølnåsen tunnel som ligger på rv. 83 på veg mot Harstad ble åpnet for trafikk i 1985. Hele tunnelen, som er 403 m lang, er isolert med PE-skum matter med 5 cm tykkelse. Mattene er opphengt på stålbolter festet til fjellet, og mellom boltene er det spent 10 mm armeringsjern.

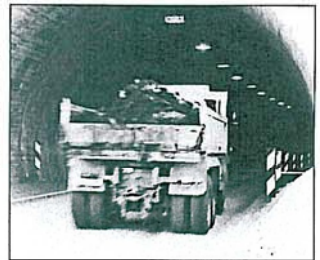
Isolasjonsmattene skulle være tykke nok til å hindre is-dannelse i tunnelen med den frostmengde som normalt opptrer i Harstad-området.

I strenge kuldeperioder dannes det imidlertid is-svuller på vegger og tak flere steder i tunnelen. Årsaken til dette er at når store kjøretøyer passerer, blaffer isolasjonsmattene på boltene. Det oppstår da et varmetap gjennom skjøter og over lapper.

Problemet for vedlikeholdet er at det er vanskelig å oppdage is-dannelse før boltene sprenges løs fra fjellet. Dette kan føre til at kjøretøyer skades av bolter eller armeringsstenger som henger ned fra taket. Vi har da også hatt et par uhell ved at biler har fått knust frontruten etter å ha kjørt mot armeringsstenger. Slike uhell skjer vanligvis om natta eller tidlig på morgenen før vedlikeholdsarbeiderne har inspisert tunnelen.

Vi skal nå prøve å hindre varmetapet gjennom isolasjonen ved å tette skjøter og overlapper med fugeskum. For å oppnå best mulig effekt av fugeskummet må lufttemperaturen i tunnelen være min. + 5 C. Dette arbeidet kan derfor først utføres enklest og billigst til sommeren.

For å hindre at flere uhell av denne



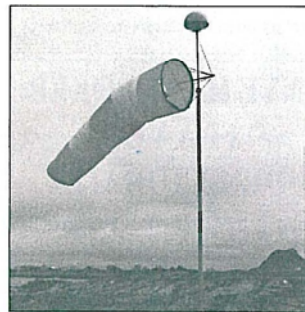
Når store kjøretøyer passerer i tunnelen, blaffer isolasjonsmattene på boltene

art skjer i vinter har vi festet alle armeringsstenger sammen med wirelås (Det har gått med 12 - 1500 wirelås). Vi unngår dermed at armeringsstenger som sprenges løs, blir hengende så lavt at kjøretøyer skades. I tillegg har vi lagt opp til en fast månedlig kontrollrutine der alle bolter og festeanordninger blir kontrollert.

Sidevind på bruer:

Vi får vindpølser på Tjelsundbrua

Av KNUT DAVIDSEN, vedlikehold



Vindpølsa informerer om vindretningen.

Våren 1988 vil bruene over Tjelsundet og Sandnessundet bli skiltet med fareskilt nr. 152 «sidevind».

Disse to bruene har vist seg å være de steder på fylkets vegnett hvor kraftig sidevind har forårsaket flest trafikkuhell. Sist høst ble Tjelsundbruas rekkverk påført skader for kr 140.000 ved to uhell. I det ene tilfellet veltet en

stor varebil. To uker senere blåste tilhengeren til et vogntog overende.

Fareskiltet «sidevind» skal i henhold til skiltforskriftene være ledsaget av en lett synlig vindretningsindikator, også kalt vindpølse. Da de to nevnte bruene er svært lange har vi måttet anskaffe to slike vindpølser til hver bru. De vil bli montert til bruas overbygning lengst mulig ut fra land, men samtidig slik at de kan sees før en kjører ut på brua.

Selve «pølsa» er 3,6 m lang. Den festet til ei 6,75 m høy stålmas med en spesiell dreiemekanisme. Vindpølsa må være så høyt montert at den ikke henger seg opp i større kjøretøyer. En spesialkonstruert lampe gir belysning ovenfra.

Kostnadene ved å markere faren for sidevind på denne måten vil bli ca. kr 40.000,- pr. bru.

Vindpølsa vil gi informasjon om vindretningen mens avlesning av vindhastigheten blir mer tilfeldig.

Særlig ved sterk vind vil endringer i hastigheten være vanskelig å registrere på vindpølsas utslag. Det kan derfor bli aktuelt å supplere med en vindmåler som plasseres på bruas mest utsatte sted og angir vindens hastighet på lystavle ved landkarene.

I tilknytning til dette har det vært vurdert å anbefale en maksimal vindhastighet for spesielt utsatte grupper kjøretøyer.

Men faren ved sidevind vil avhenge av mange faktorer, som kjøretøyet og eventuelt tilhengers størrelse, utforming, vekt, lastfordeling etc.

Det vil derfor i praksis bli svært vanskelig å angi en slik maksimal vindhastighet. Vi kan også komme i et ansvarsforhold som gjør det betenkelig fra et juridisk synspunkt.

Men inntil videre får vi klare oss med den informasjon som vindpølsene alene kan gi.

KURS 1988

Av GEIR BERGER

I løpet av 1988 er det i Statens vegvesen Troms planlagt avholdt rundt 30 lokale kurs. Samtlige kurs finnes i kurskatalogen som er sendt samtlige seksjoner/avdelinger på vegkontoret, biltilsynsstasjoner, vegstasjoner og anleggskontor. Vi skal her trekke fram noen av disse kursene.

SAKSBEHANDLER-OPPLÆRING

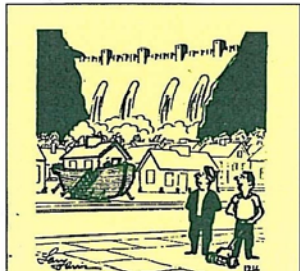
Opplæringa er hovedsaklig beregna på nytilsatte saksbehandlere. Oppstart er til høsten, og opplæringa vil gå over ca. et halvt år. Det blir lagt opp til 5-6 samlinger. Mellom samlingene skal deltakerne drive med sjølstudium og gruppearbeid.

Av emner kan nevnes:

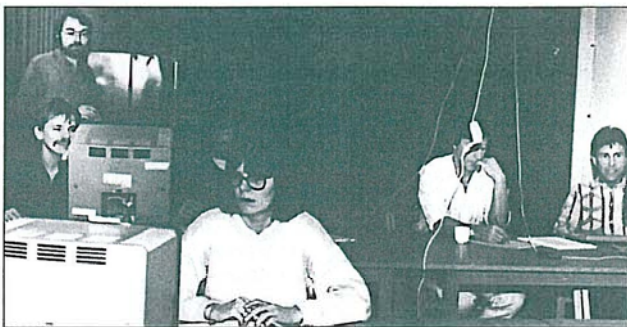
- saksbehandlerteknikk
- norsk
- offentlig forvaltning
- rettslære
- aktuelle lover
- vegvesenets organisasjon
- personalforvaltning

SAKSBEHANDLEROPP- LÆRING FOR BILTILSYNET

For saksbehandlere i biltilsynet vil det bli arrangert egen saksbehandlereopplæring. Denne opplæringa er av mindre omfang enn den generelle saksbehandlereopplæringa, og vil ta for seg emner som er spesielle for saksbehandlinga i biltilsynet.



— Det som bekymrer meg en smule er at han var en av ingeniørene som bygget demningen!



Vi lærer stadig mer EDB. Her fra brukeropplæring ved vegkontoret.

TILSETTINGSSAKER

Dette kurset er beregnet på samtlige medlemmer og varamedlemmer i tilsetningsrådene i Statens vegvesen Troms. Kurset vil ta for seg lover/regler/rutiner som regulerer tilsetninger i Statens vegvesen, med sikte på å bedre kvaliteten på arbeidet i tilsetningssaker.

FORBEREDELSE TIL PENSJONSALDEREN

Tilsatte som er 58 år eller eldre vil få tilbud om kurs i forberedelse til pensjonsalderen. Kurset arrangeres i mai. Det tar for seg emner som blant annet aldring og helse, kosthold, økonomiske forhold, rettigheter og juridiske forhold.

FORMANNSOPPLÆRING

I løpet av høsten vil det bli holdt et nytt kurs for formenn. Formålet med dette kurset er å gi formenn bedre kompetanse innen økonomi- og kvalitetsoppfølging.

OPPSYNSPAKKEN - ADMINISTRASJON

Kurs i administrasjon er en del av kurspakken for vegoppsynet. Kurset er planlagt holdt i Tromsø til høsten.

GENERELL VEGBYGGING - VEDLIKEHOLDSDEL

For samtlige tilsatte i vedlikeholdsdrifta er det planlagt kurs i generell vegbygging. Her vil det bli gitt opplæring/innføring i de primære oppgaver vedlikeholdsarbeideren står

overfor i forbindelse med sterkere fokusering på trafikkrettet vedlikehold.

EDB-KURS

Også i 1988 blir en stor del av opplæringsressursene benyttet til EDB-opplæring. Av tiltak her kan nevnes tekstbehandlingskurs både for vegkontoret/biltilsynet og oppsynet, samt kurs i regnearket LOTUS 1-2-3 for mikromaskinbrukere og regnearket NOTIS-CALC for brukere av NORD-anlegget.

Videre vil det for tilsatte på planavdelinga og i biltilsynet bli gitt opplæring i EDB-systemer som blir benyttet på disse avdelingene.

NYE HÅNDBØKER FRA VEG-DIREKTORATET

134 - REGNSKAPSSYSTEMET

Veiledning - 67 sider

Hensikten med håndboken er å gi en kort innføring i regnskapsprinsippene, spesielt til tjenestemenn som ikke arbeider med regnskap.

137 - BRUTILSTANDS-REGISTER

Veiledning - 74 sider

Håndboka gir en orientering om, og en komplett beskrivelse av brutilstandsregisteret.

Kontaktmøte for Statens Vegvesen Troms - 1988

Etatens sosiale høydepunkt/vegvesenets faglige utvekslingsmulighet/ledelsens «stolt-het»/og de ansattes mulighet til å bli kjent på tvers av arbeidsoppgaver og arbeidsplass. Selve ordet - kontaktmøte - presenterer vel seg selv i klar og grei forstand. Tre og et halvt år er gått siden vegadministrasjonen og oppsynets folk sist møttes i lignende «ærend». Møtet ble i år lagt til de dager da lyset endelig er vendt tilbake til vår landsdel. Optimistisk vinkel allerede i utgangspunktet.

Av LISA SUNDSTRØM

Tirsdag 9. og onsdag 10. februar på Grand hotell i Harstad var avsatt til årets kontaktmøte.

Vegsjefen tegnet selve rammen om kontaktmøtene, da han i sin åpningstale kom inn på intensjonene med disse.

Det skal i første omgang være en fin mulighet til å bli kjent med andre avdelinger og med sine medarbeidere i etaten, samt pusse støvet av målene.

Samtidig er det vel verd å nevne noen «glupe ord» fra åpningen: «intet i vegvesenet er hittil ikke gjort så godt at det ikke kan gjøres bedre».

Med dette i tankene ble vi orientert av driftssjef Eilif Mathisen om aktiviteten i vegarbeidsdriften 1988-89, om hva som skal skje i vegarbeidsdriften i perioden før NVVP 1990-93 trer i kraft.

Overingeniør Gudmund Reiertsen tok oss så med inn i en verden av bindemiddel, dekkelegging og overflatebehandling. Forelesninga avslørte en utrolig detaljkunnskap.

Det var sikkert mye å lære om dette spesifikke emnet for en uinnvidd, men også utrolig mye å fordøye på den lille tida som var avsatt til et så vidt emne.

Første kontaktmøtedag ble for øvrig viet kostnadsutvikling i vegarbeidsdriften. Her orienterte anleggssjef Ingolf Moan og vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen.

Moan orienterte om kostnads- og produktivitetutvikling innen anlegg. Han kom inn på vegvesenets engasjement angående utbygging av vegnettet, og det at vi må makte mer og mer selv.

— Vi må vise at vi er konkurranse-



Ivrige deltakere (og lyttere) under årets kontaktmøte. Louise Evenmo, Arne Storhaug og Bjørn Fossbakk i forgrunnen.

dyktige ellers blir vi redusert i egen regi, sa Moan.

Eilertsen orienterte om utviklinga innen vedlikehold, som viser at entreprisedriften har utviklet seg også her, og at egenregidriften har gått ned fra 93 til 75% fra 1979 til 1987.

Ettermiddagen ble viet en kort orientering om delegering av personalsaker. Dette emnet tok konsulent Geir Berger seg av.

Verneleder Bjørn Eriksen avsluttet dagen med å fortelle om AKAN- arbeidet i vegvesenet, hva skjer, hvor langt er vi kommet, og hva står egentlig AKAN for - nemlig «Arbeidslivets komite mot alkoholisme og narkomani». I denne sammenheng poengterte Eriksen særlig at Akanvirksomheten er der som en hjelpende hånd for de som har behov, og ikke som en barnepike for de ansatte i etaten.

Første møtedag endte ut som en

«forelesende» dag. Det var mye å hente fra talerstolen, men publikum forholdt seg rolig.

Diskusjonene var ikke de helt store. Det regnet vi med ble rettet på når kvelden kom.

I uhyttelig lag og utenfor møtesalen blir det ofte tatt opp mange interessante emner.

Festmiddag for de deltakende, med spesielt innbudte gjester - tidligere vegmester Olav Nilsen m/frue og tidligere oppsynsmann Odd Markussen, satte en fin ramme om kontaktmøtet.

Og kvelden ble både koselig, givende, livlig og endte ut i natta!

— — — — —
Og alle stilte smilende og opplagte til en ny dag i vegvesenets tegn. Onsdagen ble i hovedsak viet Norsk Veg- og Vegtrafikkplan NVVP 1990-93.



Møteleder Oddvar Nilsen lagde en fin tråd gjennom møtedagene.

Vegsjefen innledet dagen, og overingeniør Petter Hildre overtok med en orientering om hva NVVP egentlig står for og innebærer. En fin forelesning framført på en oversiktlig og interessant måte.

Plansejef Tor Hugo Brox orienterte om plansituasjonen og investeringsprogrammet. Han kom også inn på den vanskelige bemanningssituasjonen ved planavdelinga.

Som et avbrekk fra NVVP orienterte overingeniør Henning Sunde om transportplanarbeidet i Tromsø, og om det forestående transportplanarbeid i Harstad.

Diskusjonene og synspunktene ble mange utover dagen, og det ble liv i forsamlingen. Moan presenterte anleggsavdelingens plass i NVVP på en særs livlig måte, og Eilertsen fortsatte den avdelingsvise presentasjonen med en orientering om vedlikehold.

Etter lunsj overtok maskinsjef Gunnar Berntsen, hvor han orienterte om maskinavdelingens plass i NVVP, om om utgifter vedrørende maskiner og bygninger.

Biltilsynssjef Trond Larsen overtok utover ettermiddagen med en orientering om biltilsynet plass i NVVP, og Oddvar Nilsen avsluttet med administrasjons- og økonomiavdelingen.

Møtet var kommet til sin ende onsdag ettermiddag og en fin samlingsstund for etaten var avsluttet for denne gang.

Oddvar Nilsen hadde som møteleder laget en fin tråd gjennom hele «seansen» og med Geir Berger som «bisitter» kunne han si seg fornøyd med årets kontaktmøte – tross en del problemer med romplassering for deltakerne. Men som fungerende hovedtillitsmann Hans Takøy sa dagen etter: «Hvorfor stresser alle med å få sitt eget rom – det er jo ingen som har vært på de likevel»

Godt å vite til neste kontaktmøte – da leier vi storsalen på Grand og tar med feltseng!



Sosialt samvær på kvelden. Gamle venner møtes. Tidligere vegmester Olav Nilsen m/ frue i samtale med Martin Eriksen.

AV LISA SUNDSTRØM

Vegvesenet til havs – joda – også der: Ombord i M/S Prinsesse Ragnhild har Statens Vegvesen vært deltaker på messearrangementet «Kysten rundt».

Messa åpnet 21. januar i Tromsø og avsluttet 7. februar i Sandefjord. På denne tida hadde Prinsesse Ragnhild besøkt 18 byer langs vår kyst, deriblant Tromsø og Harstad.

Etaten var presentert med både vegvesen og biltilsyn. To av etatens folk som «hadde en finger med i spillet» under arrangementet var ingeniør Gunnar Stiberg på trafikk og avdelingsingeniør Steinar Utby fra biltilsynet.

Hvordan ble trafikkikkerhetsinnslagene besøkt? Trivdes etaten «til havs»? Hvilke erfaringer og opplevelser sitter vi igjen med?

Samarbeid om trafikkikkerhet

Gunnar Stiberg forteller at vegvesenet hadde laget et «trafikkort» hvor ulike sider ved trafikk og trafikkulykker ble belyst. Dette i samarbeid med politiet, Trygg Trafikk, Landsforeningen for trafikkskadde, kjøreskolene og rikstrygdeverket.

Beskjeden om at statens vegvesen skulle delta på messa kom på ganske kort varsel. Vi fikk derfor noe dårlig tid til planleggingen av aktivitetene våre. Men bortsett fra noen små glipp gikk det stort sett greit.

Trafikkortet var godt besøkt, og en «miniførerprøve» med 10 spørsmål og premiering blant de som hadde alt rett, var meget populært.



Steinar Utby ved Bråstoppen.



Sporrelysten ungdom — her i samtale med Per Magne Solvoll fra biltilsynet.

Særlig i Harstad kom det inn mange rette besvarelser. Derimot viste det seg at trafikkkunnskapene i Tromsø var noe dårligere, sier Gunnar Stiberg.

Positiv markedsføring av etaten

Vi synes at det var positivt at messeboaten denne gang hadde knyttet til seg flere aktører med trafikk og sikkerhet som tema og at aktørene var samlet i et felles torg, sier Steinar Utby. Dette gjorde et besøk i båten til noe mer enn ei salgsmesse. Vi oppfattet at publikum også likte dette. Forøvrig fikk vi en rekke spørsmål fra publikum, og vi synes at slike utstillinger kan være en bra måte å treffe våre kunder på, samt markedsføre vår etat.

Biltilsynet dårlig markedsført

Biltilsynets oppgaver på standen, den fysiske plasseringa og ikke minst måten vi var markedsført på (kun som vegvesenet) var vi lite fornøyd med, sier Steinar Utby. Da vi kom ombord fant vi ut at Biltilsynets navn overhode ikke var nevnt på vegvesenets stand, og at vi for publikum således kun hadde mulighet til å bli identifisert gjennom vårt lille jakkemerke. Som en direkte publikumsrettet etat fant vi dette svært underlig.

Dårlig forhåndsinformasjon

Det ble tidlig kjent at biltilsynet skulle delta, men informasjonen vi fikk før vi gikk ombord, leste vi i byens aviser, sier Utby. Av forhåndsopplysninger fikk vi vite at det skulle være to testbenker på vår «stand», «bråstopp» og «mopedtester», og at vi skulle ha med ei kanne bensin og en skrunøkkel!

Bråstoppen – en blandet erfaring!

Bråstoppen var et førstegangs bekjentskap for oss, men vi fant fort ut av den. Derimot var stolen på denne i så dårlig forfatning at vi måtte ut på byen for å kjøpe ny. I tillegg knakk utløserhåndtaket etter noen gangs bruk, forteller Steinar Utby.

Det var mange interesserte «testkjørere», men mest ungdom og barn. Det var forresten utrolig mange som kunne fortelle om ulykker der sikkerhetsbeltet hadde reddet dem.

Justisministeren nøyde seg med å prøvesitte (til ære for fotografene) mens biltilsynssjefens briller tok seg en flytur som følge av – ja nettopp BRÅSTOPP!

Mopedinteressen

Steinar Utby sier at vi kjente til «moped-testeren» fra tidligere. Den fanget heller mindre interesse. 12 – 15 åringene syntes mopeden var lite sprek! Våre folk på denne standen hadde det inntrykk at Biltilsynet ble et noe malplassert «påheng» i «den gule» vegvesenets data- og videoutstilling, avslutter Utby.



«Trafikkortet» belyste ulike sider ved trafikk og trafikkulykker. Gunnar Stiberg og Arne Myrnes.



Lokalbefolkninga venter spent på at årets «julegave» skal åpnes . . .

ENDELIG EN REALITET!

Av LISA SUNDSTRØM

Åpningsdagen for Skalandforbindelsen var tett oppunder jul.

Som en pent innpakket overraskelse var Ytre Senja kleddt i mørketidas dunkleste nyanser.

Selv om snødrivet hadde stått på i flere dager, virket det som om himmelen åpnet seg i noen få minutter akkurat til denne høytida.

Den grad av lys som er å oppdrive i Nord-Norge 18. desember presset seg fram for å gi åpningsseremonien en fin ramme.

Langt nede mellom Senja's mektige fjell klippet vegmester Kåre Liland snora, som for framtida gir denne delen av Ytre Senja fast vegforbindelse.

Det var en fin stund — det var en stor høytid og det var Kåre Lilands dag.

Kåre Liland har gjennom årtider kjempet for fast vegforbindelse til Skaland, både som vegvesenansatt og som privatmann.

At det så skulle bli Liland selv som ble anleggsleder var bare helt naturlig.

Så ble det også den oppgaven som satte krona på verket for Kåre Liland som arbeidsmann i vegvesenet, før han gikk av med pensjon. Og han kan med stolthet se på fullførelsen av Skalandforbindelsen.

På åpningsmiddagen ble det da også poengtert fra både nær og fjern på Senja at Liland har vært foregangsmannen for vegen til Skaland.

Det var mange takksigelser og mange godord å hente for en gammel vegarbeidsmann.

Både ung og gammel hyllet Liland med gaver, blomster, taler og en god klem.

Skalandforbindelsens klare fakta
Planleggingen av fast forbindelse til Skaland ble påbegynt i 1978, men anleggsstarten var først i 1985.

Når vegen sto ferdig i desember 87 var det 10.250 m veg som var klar for trafikk - derav 1890 m tunnel - Moatunnelen.

Vegen har vært bygd i egenregi, mens tunnelen har vært entreprisedrift - utført av Astrup-Høyer.

Totalkostnadene i 1987 har foreløpt seg til 52.4 mill, deriblant vil inngå en del arbeider som gjenstår etter avleveringen.

Det skal legges bitumenstabilisert grus, kombinert med bærelag og dekke. I tunnelen gjenstår endel renskarbeider, bolting, isolering i forbindelse med vannlekkasjer, samt vegdekke.

Det vil dessuten bli minimumsbelysning, og behovet for portal skal også vurderes.



En stor dag for Kåre Liland! Her ved «åpningsmiddagen».

TYTTEBÆRVIK — DEN SISTE GRUS ER TATT UT!

Vi ser tilbake og minnes . . .

Av OLE F. WIKSTRAND, vedlikehold

I 20 år har vegvesenet kunne sende ut grus, bærelag, «otta-dekke» og oljegrus fra Tyttebærvik til mottakere rundt i fylket. Det hele begynte for lenge siden med grunnkjøp i årene 1963 - 66, i alt 435 dekar. Så i 1968 var alt klart til utskipping. Da var kaia ferdig, og avtaler om skipsfrakt var gjort.

I begynnelsen var det 6 båter knyttet til Tyttebærvik. Disse hadde lastevolum på mellom 180 m³ og 360 m³. Senere har kravet til rasjonalisering resultert i færre lossesteder, og dermed behov for færre og større båter. I det siste har transporten vesentlig vært utført med båter med lastekapasitet 900 - 1000 tonn.

I begynnelsen foregikk produksjonen med et to-trinns knuseverk og opplasting med hjullaster. Allerede etter to år var det behov for å kjøre grusen med bil til knuseren.

Uttakene av grus var store, spesielt de første årene. 1969 er året med størst produksjon. Det ble da produsert 100.500 m³, og for å klare det ble det brukt treskiftsordning i en periode.

Kravene til dekkematerialer gjorde at det i 1977 ble startet vasking av all grus som ble brukt til svarte dekker. Dette pågikk til 1983.

Innenfor det området som vegvesenet hadde ervervet var det tidlig klart at råvaretilgangen var begrenset. Tilleggsgrunn ble derfor kjøpt i begynnelsen på 80-tallet, og nå i 1987 er den siste grusen produsert i Tyttebærvik.

I de fleste av disse årene har Rolf Skog vært en nøkkemann i Tyttebærvik. Han har vært med å produsere bortimot 1.5 mill. m grus og bærelag. I over halvparten av denne tiden har han vært formann for driften.

Når vi nå skal se fremover må vi se til Fornes. Vi får håpe at Fornes vil bety det samme for vegvesenet i tida som kommer, som Tyttebærvik har gjort i de 20 årene som er gått.



Gjennomslag i tunnelen før påske?

Av INGVALD REIERTSEN, anlegg

God framdrift

Godt fjell, mindre vannlekkasjer, mindre sikringsomfang enn forventet og erfarne tunneldrivere har medvirket til at det ikke er urealistisk å tro på et gjennomslag i tunnelen allerede til påske - 2 ½ måned tidligere enn planlagt.

Også utenom tunnelen, både på Kvaløya og Ringvassøya, er framdriften god - godt hjulpet av snille værguder i høst og vinter.

Fra entreprenøren er det forsiktig antydning (i henhold til revidert framdriftsplan), at anlegget kan stå ferdig før jul i år. Det vil si ca. en måned tidligere enn fristen i henhold til kontrakten, og ca. 8 ½ måned tidligere enn vi satte som frist ved anbudsinnbydelsen.

Ved utgangen av uke 7 var det drevet 1330 meter av totalt 1630 meter tunnel. Sundet var krysset, og vi hadde fått landkjenning under Ringvassøya i form av at saltvannet i sprekkene var byttet ut med ferskvann.

Godt fjell

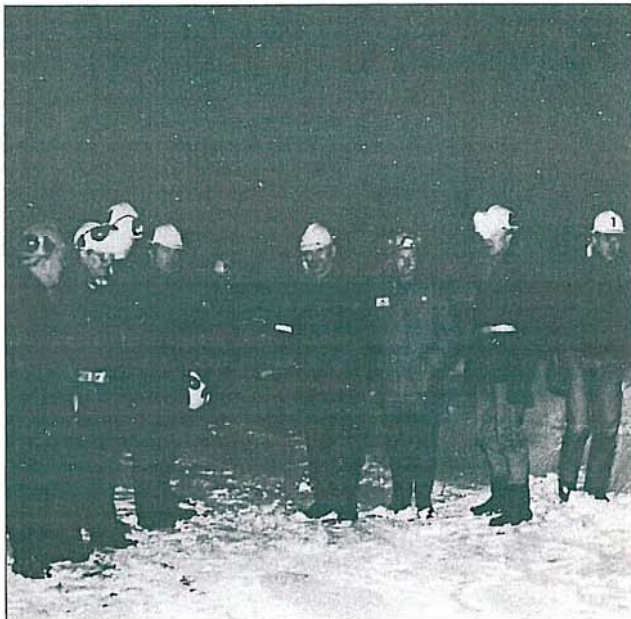
På planleggingsstadiet hadde en forventet at det skulle være godt fjell i tunneltraceen, men pga lite løsmasseoverdekning i Kvalsundet regnet vi med at sprekker i fjellet ville være mer åpne å gi vannlekkasjer i tunnelen, med derav følgende behov for injisering.

I ettertid har det vist seg at naturen selv har ordnet med «injiseringsen» før vi slapp til - i form av leirfylte og stort sett tette sprekker. Forklaringen er vel at Kvalsundet er en gammel iserodert dal, der finstoff fra bunnmorena er anvendt til tetting av sprekkene.

Mindre vannlekkasjer og redusert sikringsomfang vil også resultere i at anleggskostnadene blir redusert.

Første undersjøiske tunnel i Troms

Så langt må en kunne si at det ikke har bydd på større problemer å bygge Troms fylkes første undersjøiske tunnel enn det ville vært å drive en tunnel på «stup» over havnivå.



Anleggsavdelinga på befaring i Kvalsundtunnelen 14. januar i år.

Tunnelmassene

Tunnelmassen blir tatt vel vare på utenfor tunnelen. Fortida er to mobile knuseverk i sving. Et bruker entreprenøren til å knuse masser som skal brukes på anlegget. Det andre verket brukes av vedlikeholdet til å knuse masser som skal anvendes som bærelag og som tilslag i dekker andre steder i fylket. Daglig går det ut ei båtlast med ca. 800 - 900 tonn fra vedlikeholdets nybygd kai.

Tunnelmassene som ikke knuses blir anvendt i fyllinger og forsterkningslag innen anlegget. Noe «monument» i form av steinfyllinger vil ikke ligge igjen etter at arbeidet på Kvalsundforbindelsen er avsluttet.

Hva skjer framover?

Driftsbygget som inneholder trafalom, tavlerom, batterirom, lager og nødvendige bekvemmeligheter for de som skal sørge for drift og vedlikehold i tunnelen, vil være klart til installering av utstyr i begynnelsen av april.

Straks etter gjennomslag vil arbei-

det med permanent sikring, drens- og pumpeledninger starte opp. Støpearbeider i pumpestasjonen (i lavbrekkt) kommer igang i uke 8.

Viftene i tunnelen, som skal styres av CO-analysatorer, skal være montert før dekket legges i tunnelen - i månedsskiftet september/oktober. Utover høsten vil så de øvrige installasjonene i tunnelen bli foretatt.

Belysning

Angående belysning i tunnelen kan Ringvassøyværingene se ei lys framtid i møte. Belysninga vil bli rimelig bra, også for syklende og gående (55 Watt armatur pr. 20 m som minimumsbelysning)

Revens framtid

Reven skal heller ikke få forsøre tilsværens for ivrige jegere på Ringvassøya. Et effektivt revehinder i form av ei lydperre, plassert ved påhugget på Kvaløysida, skal sørge for det. Forhåpentligvis skaper den ikke samtidig alt for store problemer for hundeeiere med dyr i bilen.



AKAN

Av WIKTOR ERIKSEN

Arbeidet med rusmiddelmissbruk etter AKAN-modellen blant vegvesenets personell i vårt fylke er nå kommet inn i mer organiserte former. Akan-utvalget har hittil avvirket et par arbeidsmøter.

Verneleder Bjørn Eriksen ble valgt til formann i utvalget. Hovedverneombud Hans Takøy er valgt som hovedkontakt for utedriften og vegstasjoner/oppsyn.

Konsulent Tor Holan fungerer som hovedkontakt for vegkontoret og biltilsynsstasjonene. Samtlige verneombud i fylket skal fungere som arbeidsplasskontakter (AKAN-kontakter).



Sekretær i Akan, Wiktor Eriksen.



- Gi informasjon for å øke kunnskapsnivået og derved endre holdninger i forholdet til rusmiddelmissbruk og til den enkelte misbruker.

- Føre frem hjelpetiltakene på et tidlig tidspunkt gjennom et engasjement på arbeidsplassen.

- Styrke samarbeidet mellom virksomheten, institusjon og fritidsmiljø for å oppnå best mulig behandlingsresultat, slik at den enkelte arbeidstaker kan fortsette i sitt arbeid.

På kontaktmøte i Harstad 9. februar d.å. med vegkontor/biltilsyn/anleggsledelse og oppsyn orienterte verneleder Bjørn Eriksen om AKANs oppbygging og virkemåte. Det ble bla sterkt understreket arbeidslederens rolle og ansvar med å melde fra om rusmiddelmissbruk på arbeidsplassene.

Samtlige bedriftshelsetjenester i fylket, som vi er tilknyttet, er tilskrevet tiltak i behandlingen av eventuelle fremtidige brukere av rusmiddel.

MASKINANSKAFFELSER 1988

Av GUNNAR BERNTSEN, maskin

I år har vi fått anledning til å kjøpe maskiner for ca. 11,0 millioner kroner, og disse vil bli brukt omtrent slik:

- 1 stk. lastebil, Volvo F 12, 6 x 2
- 1 » hjullaster, Cat, 966 E
- 1 » veghovel, Cat 140 G
- 1 » veghovel Mattson, NV 261
- 1 » vegvals Dynapac CC 21, serie 2
- 1 » asfaltfres, Tonstad, for montering på veghovel

Dessuten vil vi få noen sandspredere, snøploger, et par «småbiler», og diverse utstyr for reparasjon og gjenvinning av faste dekker.

AKAN deler sin virksomhet inn i følgende oppgaver:



Navn: Bjørnulf Johnsen
 Alder: 55 år
 Stilling: formann
 Bosted: Aspelund
 Arbeidssted: Veganlegget Rv. 19, Evenskjer



Bjørnulf Johnsen har vært i vegvesenet siden 1976. Mesteparten av tida har han vært stasjonert i Finnsnes-området. Foruten en vinter på anlegg i Aglappsvik er det nå første gang han bor så langt borte hjemmefra. Siden 4. januar har han vært stasjonert på anlegget ved Evenskjer.

Johnsen pendler hjem hver helg – 18 mil hver vei. Det går greit, spesielt trivelig er «langhelgene». Ønsket er at det hadde vært mulig å jobbe inn såpass mye tid at det ble langfri hver annen helg. Særlig er dette aktuelt i den lyse tida her nord – da har vi jo dagslys hele døgnet.

Bjørnulf Johnsen har alltid jobbet som anleggsmann, også i tida før han begynte i vegvesenet. Erfaring har han som maskinkjører. Han liker livet som anleggsarbeider. Det er godt å være i funksjon så lenge man er frisk – og i dag finnes det så mange hjelpemidler for en kroppsarbeider, sier han. Arbeidslivet under åpen himmel kan nok være surt i blant, kalde vinterdager er ikke akkurat behagelig, men det går stort sett bra.

Johnsen trives i vegvesenet. Det er en trygg arbeidsplass, sier han. Lønna kunne nok vært litt bedre,

men det er jo et sikkert og fast arbeid. Ellers synes nok Johnsen at Vegkontoret er litt fjernt. Det blir gjerne slik når man jobber ute på anlegg. Informasjonen kunne nok vært bedre også.

Brakkelivet på Evenskjer er trivelig, sier Johnsen. Miljøet er fint – vi er en bra gjeng. Brakkelivet i dag kan ikke sammenlignes med før – vi har det utrolig bra. Dessuten kan han ikke få rost kokka nok. God mat hver dag og alltid ei ny kake til kaffen.

Men selvsagt savner han familien hjemme. Det vil jo alltid være slik, men han synes at det går utrolig bra å bo borte hele uka.

Skjønt kveldene kan bli lange og det blir mest TV-titting. Kanhende at våren bringer med seg en og annen fisketur. Ellers blir man sittende med hendene i fanget, sier Johnsen. Kanskje et lite hobbyrom på brakkeleira hadde vært en tanke? Da kunne hver og en hatt noe å sysle med i ledige stunder.

Hvor lenge Johnsen blir på Evenskjer vet han ikke, men det er nok ulikt at han får arbeid rundt hjemstedet når anledningen byr seg, og da kan han i ledige stunder dra på hytta i Kastneshamn, hvor han trives særs godt.

Vegteknisk miljøomkring Narvik Ingeniørhøgskole

Vegteknisk Forum-Nord Vegingeniører og andre som er tilknyttet det vegtekniske miljøet i Nord-Norge har gått sammen om å danne Vegteknisk Forum-Nord. Formålet er å samle vegfolk i landsdelen til diskusjon og utveksling av erfaringer en til to ganger i året. Det første møtet arrangeres i forbindelse med Nordisk Teknologår 1988, og avholdes på Narvik Ingeniørhøgskole den 19. april 1988. På dette møtet vil «Bærelagets betydning ved valg av dekke og levetid» bli behandlet.

Tanken om å danne Vegteknisk Forum-Nord er sprunget ut av behovet for å møte andre som er opptatt av vegtekniske spørsmål av spesiell aktualitet for landsdelen.

Formålet er å koordinere kunnskap og erfaring innenfor stat, fylke, kommuner, konsulenter, entreprenører samt forsknings- og undervisningsinstitusjoner.

Vegteknisk Forum – Nord er åpen for vegfolk av alle kategorier. Alle som mener de har noe å gi eller hente fra en slik samling av vegfolk er velkommen.

Initiativtager til Vegteknisk Forum-Nord, Erling Reinslett, som også er formann i arbeidsgruppa, opplyser at man er i ferd med å bygge opp et teknologisk miljø omkring Narvik Ingeniørhøgskole. Man ser positivt på at det vegtekniske miljøet styrket ved skolen, også med tanke på at de første sivilingeniører blir uteksaminert fra skolen i løpet av 1992 – 93. Studieretning som skolen skal tilby de første studenkullene er ennå ikke vedtatt, men Vegteknisk Forum-Nord håper at veg- og anleggssag blir blant fagene.

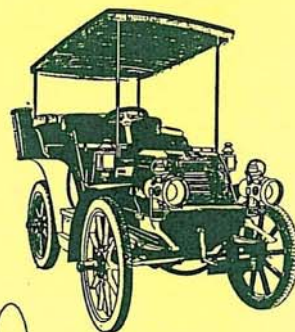
TIPS TIL PÅSKE- OG VÅR-BILISTEN

Av JAN ERIK GOLDE, Biltilsynet



DEKK

Dersom dekket er slitt til under 3 mm mønsterdybde bør det skiftes ut. Loven tillater 1 mm mønsterdybde på den mest slitte delen. Piggenes evne til å gripe på is- og snøfore vil avta etter hvor mye dette er slitt. Et godt tips – Kjøp derfor nye dekk i vår – til høsten blir dekkene enda dyrere enn nå.



LYS

Kontrollér at alle lys virker, og at lyktglassene er hele og rene. Dersom det er kontroll vil du ihvertfall bli stoppet når du mangler et synlig lys. Dette kan du unngå ved å ha lysene i orden. Få også lysene justert dersom det er mistanke om at de er feilinnstilt.

Last i bagasjerommet og baksete-passasjerer vil gjøre at lysene kan blende møtende trafikk. Tenk derfor på at du ikke laster for mye bak.

MOTOR

Dersom motoren er tungstartet eller bruker mye drivstoff, da er det på tide å få tatt en motortest. Dette innebærer at motoren kontrolleres for slitasje samt kontroll av det elektriske systemet.

Før man går til dette skrittet kan man selvfølgelig bytte tennplugg selv. Sørg for å få riktig type. Dette finner du i bilens instruksjonsbok. Tenninga kan du få kontrollert på verksteder eller bensinstasjoner. De bytter også stifteren i fordelere, og justerer tenninga på nytt.

Husk på at en tungt lastet bil påvirker bensinforbruket.

BATTERI

Sørg for å ha batteriet godt oppladet før turen. Under lang kjøring med lys og varmeapparat kan batteriet i verste fall få for lite lade-strøm fra dynamoen. Når bilen så står noen dager i kulda kan du risikere å ikke få start fordi batteriet kan bli ladet ut.

KJØREMÅTE

Unngå «rivstarter» og bråbremsinger. Da sparer du både drivstoff og kjøretøy!





Biltilsynet — tidtagere eller fagfolk?

Av STEINAR UTBY, Biltilsynet, Tromsø

Biltilsynets tekniske personell er som arbeidstakere flest opptatt av å gjøre jobben sin på beste måte. Vi søker stadig å dyktiggjøre oss med dette for øyet.

Ved fordeling av de årlige opplæringskroner står Biltilsynet sammen med de øvrige avdelingene i kø når «smulene» fordeles.

Det avsettes imidlertid langt færre midler til opplærings tiltak enn hva reelt behov tilsier. Dette tyder på at det ikke finnes tilstrekkelig forståelse for hva opplæring og utvikling betyr for etaten og den enkelte.

Det som derimot totalt har manglet hittil, er en plan for hvilken opplæring de ansatte, både nye og gamle må ha for å gjøre de ulike jobbene på tilfredsstillende måte.

Det tilsettes nemlig sjelden folk med tilstrekkelig fagkunnskap og erfaringer innenfor det store spekter av arbeidsoppgaver som håndteres, noe som bl.a. kan tilskrives vårt lønnsystem.

En arbeidsgruppe er derfor, etter påtrykk fra de ansatte, nedsatt for å utarbeide en handlingsplan for opplæring av ansatte.

Ett hovedproblem gjenstår likevel å løse. Det har seg nemlig slik at vi stadig møter uttalelser, bl.a. fra egen fagavdeling, som får oss til å undres over den holdning våre egne har til nødvendig faglig nivå i Biltilsynet.

Om vårt eget vegvesen ikke er klar over det, så forventer faktisk våre kunder (enkeltpersoner, verkstedfolk, kjøreskolebransjen m.fl.) at biltilsynet kan mer enn teoretiske lov-

bestemmelser. Kunden forventer å finne solid fagkunnskap i Biltilsynet. Det er definitivt slutt på den tida da den bilsakkyndige i kraft av sin stilling og myndighet bragte kundene til taushet. Det er vi glad for. Dette innebærer imidlertid at Biltilsynets tradisjonsrike brykhet og myndighet etter hvert må vike plass for større reell fagkunnskap, som bringer oss på linje med – og i forkant av våre kunder. Det er her nøkkelen til fremtidens Biltilsyn ligger.

Vi undres derfor når vi fra egne rekker møter uttalelsen om at vi bør senke ambisjonsnivået, og i stedet betrakte oss som TIDTAGERE!

Dette er for oss igjen en bekreftelse på at *kvantiteten* i biltilsynets arbeid vurderes langt foran *kvaliteten*. Eller skyldes slike uttalelser ren og skjær tankeløshet?

HUSK

for du drar til Biltilsynet

- Salgsmelding
- Forsikringsbevis
- Omregistrering (kvittering)
- Årsavgift (kvittering)
- Personnummer
- Vognkort



Skytterne — aktiv gren i vegvesenets sportsutfoldelse!



Det «svake» kjønn blir stadig mer treffsikre. Liss Lauritzen og Helene Bråten med hvert sitt trofé (krus).

John I. Nielsen 22. plass 249 poeng
Anders Paulsen 23. plass 249 poeng
Bjørn Mikalsen 26. plass 248 poeng

Totalt 135 deltagere

Herrer kl. 2

Åge Henriksen 1. plass 271 poeng
Kåre Fagerli 5. plass 259 poeng
Svein Paulsen 14. plass 253 poeng

Totalt 40 deltagere

Damer kl. 3 D

Margit Pedersen 1. plass 167 poeng

Herrer kl. 4

Tore Leirstein 3. plass 273 poeng

23 deltagere

Herrer kl. 5

Jan E. Strømseng 3. plass 277 poeng

12 deltagere

Interessen for skyting (som fritidsinteresse) er stadig økende i vegvesenet. Nye og oppglødde skyttere kaster seg ut i konkurranser om trofeer. Men Margit Pedersen, som har holdt på i flere år – er stadig like stø og sikker på handa.

Herrer kl. 1

Svein Richardsen 4. plass 262 poeng
Jørgen Nerdal 5. plass 262 poeng
Tom Eikeng 7. plass 256 poeng

Damelaget ble i 1987 det 4. beste fylke (3 beste skytter sammenlagt).

Herrelaget ble 3. beste fylke (5 beste skyttere sammenlagt)

Korrespondanseskyting er tingen – og i år er det idrettslaget fra Troms – B.I.L. «VEG»'s skyttergruppe som står for arrangeringa av den.

Av oppnådde resultater i 1987 kan nevnes:

Damer kl. 1

Helene Bråten 11. plass 150 poeng
Liss Lauritzen 13. plass 149 poeng

Totalt 38 deltagere.

Malmrushen -88



Av TORBJØRN TRONSMOEN

Forberedelsene til Malmrushen -88 er i full gang. Vi får stadig meldinger om at folk har lagt seg i trening med sikte på å få en plass på rekordlaget.

Det ser foreløpig ut til at Malmrushen -88 vil gå av stabelen den 28. mai. Det er tatt forbehold om eventuell endring av tidspunktet.

Vi har prøvd å undersøke når andre aktuelle løpsarrangement kan ventes avvirket, da med tanke på konkurransetrening og uttaking/fordeling av etappene. Den helt foreløpige terminlista ser slik ut:

Mai

- | | |
|-----------------------|-----------------|
| 2. Tromsøkarusellen | 6 km |
| 9. Tromsøkarusellen | 4 km |
| 11. Sentrumstravern | 10 km |
| 20. Målselvkarusellen | 3 km |
| | + 1,5 km |
| 24. Tromsøkarusellen | 3000 m bane |
| 28. MALMRUSHEN | Kiruna - Narvik |

Sentrumstravern i Tromsø vil bli et viktig løp for å ha et grunnlag for å fordele etappene.

Det vil bli satt i gang fellestrening fra vegkontoret en gang i uka fra ca. 1. april.

OVER I PENSJONISTENES REKKER!

Trivelig avskjed i Bardu!

Fredag 27. november 1987 tok vegvesenet avskjed med 3 veteraner fra oppsynstjenesten i Troms. Disse tre var Kåre Liland, Skaland, Magnar Angell, Finnjordbotn og Karl Skogstad, Bardu.

Tre «slitere» fra etaten går nå over i pensjonistenes rekke. Tilsammen har disse tre over 110 års tjeneste i vegvesenet.

Avslutningen på en lang og tro tjeneste ble markert med en fin høytidelighet på Bardu Motorhotell, sammen med kolleger og medarbeidere fra Bardu og Finnsnes vegstasjoner samt representanter fra vegkontoret.



Tre hederlige vegoppsynsmenn ble også hedret fra sitt forbund (Norsk vegteknisk forening) Ernst Hansen sammen med Magnar Angell, Karl Skogstad og Kåre Liland.

Pensjonistmarkering også i Tromsø!

Takk for lang og tro tjeneste ble også markert i Tromsø. Denne gang var det «Villa Bikuben» som var stedet, og dagen var 3. desember 1987. Pensjonistene kom fra hele fylket, og blant disse var også 3 fra «spinnesiden» i etaten, nemlig Martha Mack, Alfild Johansen og Inger Torkildsen fra vegkontoret.

De øvrige 19 pensjonistene som ble hyllet var Per Pedersen, Sjøvegan, Ivar Johannesen, Straumbukta, Thomas Øvervatn, Sjøvegan, Ivar Iversen, Kasfjord, Helge Sørensen, Laksvatn, Reidar Skogstad, Storslett, Ingebrigt Dahlberg, Sjøvegan, Birger Sivertsen, Nordkjosbotn, Georg Gabrielsen, Ramfjordbotn, Harald Hansen, Tromsdalen, Petter Nevermo, Rotsund, Kyrre Pedersen, Keianes, Ivar Langstrand, Sveldhamn, Adolf Nilsen, Sjursnes, Leif Elvebakken, Oksfjordhamn, Peder Andersen, Fosbakken og Johannes Pedersen, Grovfjord.

Foruten de innbudte pensjonistene var folk fra vegkontoret og oppsynet møtt opp for å delta på en særst hyggelig kveld.

Vegstikkas representant var også der, og forlot åstedet langt over midnatt med rødmende kinn.

Pensjonistfest – jo det er tingen!



Over: Takk for lang og tro tjeneste. Vegsjefen overrekker avskjedspreis til Harald Hansen.

Under: Også Birger Sivertsen var blant hedersgjestene. Her sammen med sin kone ved festmiddagen.



LØNNA VÅR

Den månedlige konvolutten er vi alle opptatt av.

Vi synes vel alle at det kunne vært litt mer i lønningsposen!

Det strekker liksom aldri til – og varene i butikken blir bare dyrere og dyrere.

Hva om vi vant en million? – Skjønt det er vel bare en drøm.

Da er det bedre å håpe på mer fra arbeidsgiveren – eller at lønnsforhandlingene kan by på noen overraskelser.

Vi har i den forbindelse plukket ut noen av våre folk – og stilt de spørsmålet:

Er du fornøyd med lønna – og hvilke forventninger har du til vårens lønnsoppgjør?

STIG SØRENSEN,
oppsynsmann anlegg,
Harstad

Ingen er vel fornøyd med lønna. Dersom prisstigninga kunne vært moderat, trengte vi ingen lønnsøkning. Men når prisene går opp, må jo lønna følge med. Jeg regner ikke med de helt store lønnsforhøyelser til våren, men klarer vi å holde 5% er det ikke så verst.



BENTE KIRKESÆTER,
kontorfullmektig,
biltilsynet Harstad

Jeg er forsåvidt fornøyd med lønna, men den kunne nok stå bedre i forhold til prisstigninga. Ellers synes jeg at vi gjerne kan få litt til våren ved lønnsoppjøret, men jeg er stygt redd for at det kan bli et null-oppgjør. Det skulle vært mer likhet – noen får mye andre får ingenting- jeg tviler på at det blir noe særlig.

BJØRN FOSSBAKK,
oppsynsmann vedlikehold,
Harstad

Jeg er ganske fornøyd med den lønna jeg har i dag. Og jeg har ikke de helt store forhåpninger til forhandlingene til våren. Dersom det blir et null-oppgjør, som det ser ut til, vel så er det dessverre ikke mye å hente.



EINAR KRISTIENSEN,
arbeidsformann, Harstad

For mitt vedkommende er jeg fornøyd med det jeg tjener.

Jeg synes at de lavtlønnede kunne få mer. Jeg står det gjerne over til fordel for de som har mindre å rutte med. Lønnsoppjøret til våren – det er vanskelig å spå hvordan det går. Vi får kanskje litt – kanskje 5%.



RANDI PEDERSEN,
ingeniør,
vegkontoret

Jeg er ikke fornøyd med lønna når vi sammenligner med de private og kommunen.

Angående lønnsoppjøret til våren, så håper jeg at det kommer noe godt ut av det, men jeg er redd det blir lite i pengepungen.

Jorden rundt på 130 dager

Av ANNA JOSEFSEN

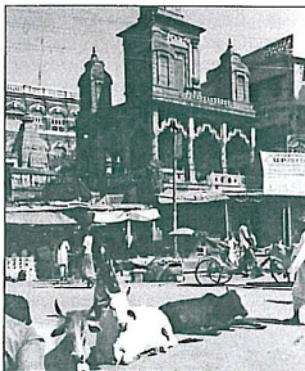
Jeg kom tilbake til Tromsø igjen 20. februar. Siste stoppested var Hawaii. Det var godt å komme hjem, men det var vemodig å reise derfra. Både fordi jeg elsker å ligge på stranden og fordi dette var slutten på reisen.

Reisen startet med et England-opphold på 4 uker 7. september i fjor. Og med ord-boka lett tilgjengelig i håndbagasjen bar det mot for meg helt ukjente land og verdensdeler.

Først til Østen, India, Nepal, Thailand og Singapore, siden til Australia, New-Sealand og Hawaii.

Jeg benyttet meg av en «Jorden-Rundt»-billett, en åpen billett som må brukes innen ett år. Stoppestedene var forhånds-bestemt. Men hvor lenge jeg skulle være i de forskjellige land hadde jeg ikke klart. Det eneste var at jula skulle tilbringes i Singapore. Her har Den Norske Sjømannskirke tilhold. Det viste seg å være et godt påfunn. Vi ble godt mottatt, både vi som var feriereisende, de som jobbet i Østen — og sjømenn da. De siste var i mindretall.

Jeg reiste alene. De fleste hadde en reisefelle eller de reiste i mindre grupper. Mange har spurt meg om denne reisen er en gammel drøm. Det er det ikke. Men hvem har forresten ikke drømt om å se og oppleve fremmede land og skikker. Det har jeg bestandig gjort. En viss planlegging må til. Innhenting av visum og alle vaksinasjoner tar sin tid.



Gatebilde fra Varanasi.



Seremonier ved Ganges-floden.

Som valuta brukte jeg reisesjekker i US dollar og visa-kort. Det klarte seg.

India var første stoppested. Da vi landet i New Delhi slo heten imot oss og ga et første signal om en totalt annerledes verdensdel.

Jeg glemmer aldri mitt første møte med India. Det var eneste gang på turen at jeg var redd jeg hadde tatt vann over hodet. Her var et yrende folkeliv, fremmed lukt, hete og fattigdom. Lufta var stinn av eksos. På gata ble man omringet og tilbudt tjenester. Alt var så fremmedartet. Det er vanskelig å forklare. Jeg hadde ikke klart å forberede meg mentalt selv om jeg hadde lest om dette.

Etter en dag var det verste «sjokket» over. Jeg var i stand til å ferdes. New Delhi og omegn ble sighet til fots, med buss og med auto ricksaw. Jeg ble ikke trett av å se på folkelivet og byen. Her skiftet inntrykene fra storslåtte byggverk til fattigdom og elendighet. Det var mye trasig å se, men jeg var også vitne til et enormt pågangsmot for å overleve.

I New Delhi er det ikke vanskelig å få tak i europeisk mat, men de mange gatekjøkenere med sine spesielle retter og lukt skjerper ikke appetitten til en nordboer.

Jeg reiste med buss til Kashmir, nord i India. Srinagar er hovedstaden. Veiene var dårlige og bussene elendige. Men landskapet var vidunderlig vakker, især jo lenger nord man kom. Her er det hårnålsvinger oppover høye fjell. Målet var Dal Lake, innsjøen hvor man kan bo i husbåter. Det var veldig spesielt.

Etter at jeg kom tilbake til Delhi igjen tok jeg jernbanen (2. klasse m/sove-

kupé) til Varanasi. Om dagen var kupéen stappfull av reisende, hovedsakelig indere. Bagasjen måtte passes ekstra godt på, tyveribander opererte. Turister hadde sitteplass reservert, mens lokale innbyggere reiste uten plass og satt vaglet over alt. Jeg grudde meg for heten, men det ble ganske luftig når toget var i fart. Men det er utrolig hvor skitten og støvet man blir.

Varanasi er hinduenes helligste by. Religiøse seremonier ble uavbrutt utført ved Ganges-floden og i mange praktfulle templer. Ellers har denne byen utrolig mange primitive forhold. Her kom også den store styrkeprøven, mageinfeksjon og et kort opphold på et privat sykehus.

Reisen gikk videre med buss over grensen til Nepal og hovedstaden Katmandu. Det tok to dager. På grunn av uroligheter utstedte de ikke visum på flyplassen på denne tiden.

Nepal er vakker. På denne årstiden var det varmt om dagen og kjølig om nettene. Folkelivet er fargerikt og festlig. Katmandu har mange vakre templer. Byen er verdens skitneste står det i en reisebro-sjyre. De som har skrevet det, har etter mitt skjønn ikke vært i India. Men rent var det ikke. Men her var mange rimelige overnattingssteder og restauranter.

Fra Katmandu dro jeg til Pohkara, en skjønn landsby, 20 mil fra hovedstaden. Turen gikk med buss og det satt nesten like mange passasjerer på taket som inne i bussen. Turen tok 12 timer. Pohkara er utgangspunkt for trekking (fjellvandring) i Annapurna-fjellene. Jeg leide en sherpa (bærer) for 4 \$ pr. dag og vandret en uke i fjellene mot Annapurna. Det var utrolig vakkert, men slitsomt. Vi vandret gjennom større og mindre landsbyer. Her fikk vi, fjellvandrere, kost og losji og vi fikk også oppleve folket og kulturen på nært hold.

I Nepal besøkte jeg Chitwan nasjonalpark. Her dro vi på fotosafari med elefant. Vi håpet å få se tigre, neshorn og krokodiller. Det eneste jeg så var apekatter og dådyr. Så bar det til et nytt land, Thailand. Dette landet var mer preget av turister. Tiden her gikk hovedsakelig til bading og soling. Men landet har utrolig mye annet å by på. Om dette vil jeg fortelle mer i neste nummer.

PERSONALNYTT



Espen Nordahl, ingeniør, laboratorieseksjonen



Hans Arvid Hansen, inspektør, biltilsynet Harstad



Nina Jakobsen, kontorfullmektig, vegkontoret

TILTREDelser

Vegkontoret:

Odd Hansen, ingeniør, trafikk
Kjetil Løding, avdelingsingeniør, anlegg
Espen Nordahl, ingeniør, laboratorieseksjonen
Nina Jakobsen, kontorfullmektig, administrasjon-/økonomiavd.
Bente Halvorsen, kontorfullmektig, administrasjon-/økonomiavd.
Jane Kjøterøe, kontorfullmektig, administrasjon-/økonomiavd.

Biltilsynet:

Hans Arvid Hansen, inspektør, biltilsynet Harstad

Utedriften:

Odd Grønnavoll, Sørreisa

FRATREDelser:

Vegkontoret:

Elin Isaksen, ingeniør
Monika Jensen, kontorfullmektig

Biltilsynet:

Marvin Karlsen, biltilsynet Harstad
Hans K. Antonsen, biltilsynet Harstad

Utedriften:

Erik Broderstad, Moen
Norvald Smørgård, Sørreisa
Aksel Jensen, Vangsvik



Bente Halvorsen, kontorfullmektig, vegkontoret



Jane Kjøterøe, kontorfullmektig,



Vi gratulerer vegsjef Herlev Solberg med 60-års dagen den 22. mars!

Vi gratulerer!

Med 60 år:

Sverre Sandstrand, Nordkjosbotn	29/3
Håkon Bjørkli, Gratangsbotn	18/4
Aud Nerdal-Rydningen, Finnsnes	29/5
Ivar Bjerkheim, Skifte	30/5

Med 50 år:

Arnold Paulsen, Gratangsbotn	14/5
Reidulf Engen, Storsteinnes	18/5

Med 25-års jubileum:

Bjarne Berntsen, Oteren	1/5
Torleif Fjellgård, Bardu	1/6
Kristian Myrvold, Moen	1/6
Ivar Ingebrigtsen, Skulsfjord	1/6
Tor Hevniskjel, Hagavn. Tromsø	19/6

TAKK

Jeg takker på det varmeste mine medarbeidere i område 1, Harstad for avskjedsgave og hilsen.

Jan Jørgensen