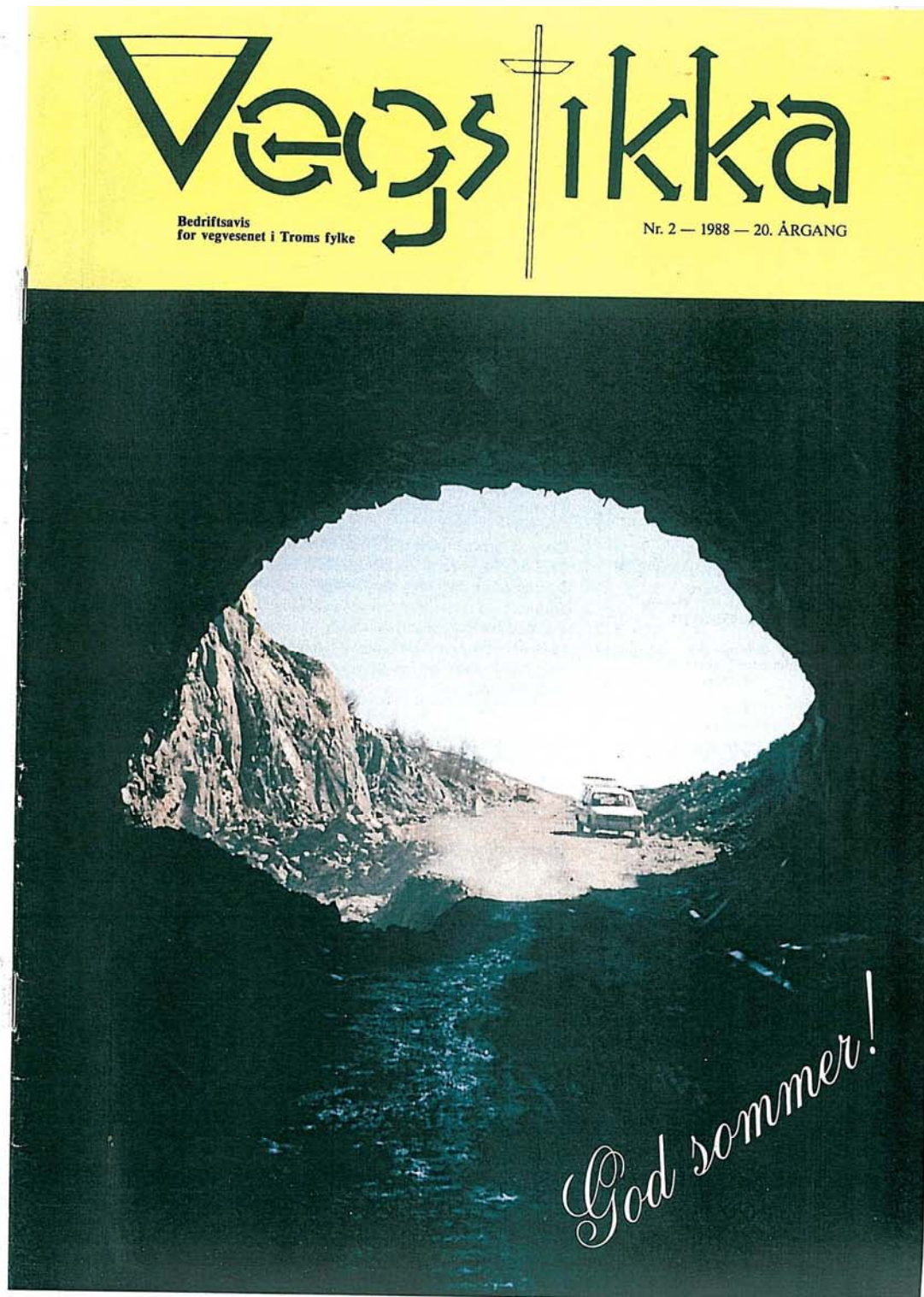


B.I.L. «Vegs» utmerkede fotballag!



**BEDRIFTSAVIS
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS**

Nr. 2 - 1988
20. Årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

I redaksjonen:
Petter Hildre
Anna Birkelund

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

Leder: Velkommen til midnattsolens land	3
Statens Vegvesen Troms — din fremtidige	3
Vegvesenet med beste anbud	5
Arbeidsmiljøkonferanse	6
Delegering av personalsaker	7
Dekkeleggingsprogrammet	8
Aktivt anleggsarbeide langs E-6	9
Bedre skilting	10
Ny ferielov	11
Selvgjort er velgjort	11
Bli sett — bruk lys hele dagen	12
Velferdsmidler for 1988	13
Nye regler	13
Kvalsundforbindelsen	14
Svalbardtur	16
Arkivet etter innføring av EDB	16
Innføring av oblat	17
«Tunnel safari» i Sveits	18
Fra lærer til sensor	19
Gode erfaringer med trafikantveiledning	20
Trafikksikkerheten i vedlikeholdets ånd	21
Jorden rundt ... Forts. fra forrige nummer	22
Sport	23
Røykeloven	25
Etatsprofilen	26
Nye håndbøker	26
Personalnytt	27

FORSIDEN

Fra Kvalsundtunnelen

Foto: Kjetil Løding

Vegstikka kommer ut fire ganger i året. Det neste nummer blir i september 1988. Frist for innlevering av stoff til september-nummeret er 20. august 1988.



VELKOMMEN TIL MIDNATTSOLENS LAND

Midnattssola kaster glans over hele vår hverdag - over dag og natt. Det er på denne tida vi aldri går til sengs bare i fryd over at Nord-Norge er verdens beste landsdel. Hadde bare strålene varmet våre blåfrosne kroppar litt mer!

Snøen har ligget lenge i år - trærne ville ikke springe ut og blomstrene har glimret med sitt fravær. Kanskje blir det sommer, men våren falt hvertfall på en torsdag i år.

Men vi har det da godt her nord, tross snø og kulde 9 måneder av året. I vegvesenet har vi det hvertfall godt. Flinker er vi og.

Anleggsfolkene våre overviner stadig tidsfrister, og vedlikehold utvikler sågar egne «dekkeleggingsvidunder».

Aktive og fremadstormende er vi og - se bare på fotballaget vårt som vant innledende runder i vegcupen over Finnmark og Nordland.

Dette var mange herlige hjertesukk og fristende tilbud til de som vil leve sammen med oss. Derfor går vi også nå ut og markedsfører vegvesenet i Troms.

Velkommen til oss! Her har vi nesten alt. Foruten et aktivt og utviklende miljø, kjekke folk og trivelige omgivelser - vel så har vi jo midnattssola. Og bare det er ikke så lite!

*Noen sommerlige hjertesukk fra LISA
(som fortsetter som redaktør av Vegstikka etter at
Anna har takket for seg etter 4 år).*

STATENS VEGVESEN TROMS — DIN FREMTIDIGE ARBEIDSPASS?

Markedsføringsprosjektet



Tor Holan har vært prosjektleder for markedsføringsprosjektet.

Av TOR FR. HOLAND, adm. avd.

Ved vegkontoret i Troms har det de senere årene vært en relativt stor avgang - særlig når det gjelder ingeniører og sivilingeniører. Antall søkere pr. stilling har vært svært lav. Kombinasjonen av stor avgang og lav søker tilgang er foruroligende og har bl.a. ført til at vegsjefen nedsatte en prosjektgruppe som fikk i oppgave å vurdere tiltak med tanke på bedret nyrekruttering.

Høsten 1987 forelå innstilling fra prosjektgruppen som har lagt fram forslag til markedsføringstiltak ved Statens vegvesen Troms. Prosjektets hovedmålsetting besto i å få til bedringer når det gjelder antall eksterne søkere

pr. stilling ved vegvesenet i Troms. Lederet ga den samme gruppa i oppgave å sørge for at de enkelte foreslåtte tiltakene blir videreført. Dette arbeidet har pågått i første halvår av 1988, og vil også fortsette i tiden framover.

Prosjektgruppa utredning viste at antall studenter innen «veg-fagene» ved NTH har blitt betydelig redusert de senere årene. Når det er tillegg er svært få studenter fra vår landsdel som blir uteksaminert årlig – sier det seg selv at rekrutteringsgrunnlaget av nyutdannede er minimalt.

Et av hovedforslagene som ble lagt fram i prosjektarbeidet var å satse på besøk ved utdanningsinstitusjoner for å markedsføre etaten og samtidig få i stand kontakt/samarbeide med skolene. Aktuelle skoler er i første omgang Narvik Ingeniørhøgskole, NKI-skolen i Harstad og Tromsø, samt NTH og den Tekniske høgskolan i Luleå.

Når det gjelder NTH vil det være mest aktuelt å fremme konkrete forslag til studenter om mulige emner for diplomoppgaven i tilknytning til vegspørsmål i Troms. Generell informasjon om vegvesenet bør fortsatt gis av Vegdirektoratet – eventuelt i samarbeid med noen vegkontor.

Prosjektgruppa har utarbeidet en informasjonsbrosjyre til markedsføring av det tekniske fagmiljøet ved vegvesenet i Troms. Brosjyren er først og fremst tenkt brukt ved utdanningsinstitusjoner.

Den Tekniske Høgskolan i Luleå, sivilingeniørutdanningen, er et meget interessant objekt for markedsførings tiltak. Linjene «Väg- och vattenbyggnad» og «Samhällsbyggnadsteknik» er de mest aktuelle. Ca. 20 nordmenn har påbegynt linjen «Väg- och vattenbyggnad» siden oppstart i 1981. I år har ca. 15 nordmenn søkt om å få plass. I vår begynte en svensk nyutdannet sivilingeniør fra Luleå ved trafikkteknisk seksjon ved vegkontoret. Vi håper dette bare er begynnelsen, og at vi på sikt får flere søkere fra høgskolan i Luleå på våre ledige stillinger.

Det er foreslått å øke tilbudet om sommerjobb til aktuelle studenter, samt tilby praksisplasser for sivilingeniør-studenter fra Luleå (ca. 7 måneders praksis 3. studieår). En delrapport til markedsføringsprosjektet angående barnehage-



STOP

STATENS VEGVESEN

Oppgavesammensetning med Statens vegvesen

Tromsø

STATENS VEGVESEN

Oppgavesammensetning med Statens vegvesen


STATENS VEGVESEN

Blir Statens vegvesen Troms din arbeidsplass?



STATENS VEGVESEN

Oppgavesammensetning med Statens vegvesen



plasser i rekrutteringsøyemed – konkluderer med at et eventuelt barnehageplass tiltak kan ha positiv effekt ved rekruttering. Lederet ved vegadministrasjonen har sluttet seg til delrapportens hovedkonklusjoner og bedt om å få utredet de økonomiske konsekvenser m.m. ved bygging av barnehage. Siktemålet er eventuelt å få til et samarbeid med andre arbeidsgivere/etater om bygging av barnehage eller å bygge en egen barnehage. Et annet tiltak som har vært foreslått er å øke tilbudet av tjenesteboliger for de nytillsatte. Behovet for dette vil bli vurdert nærmere. Botiden i leilighetene er nå redusert fra 5 år til 2 år, og leilighetene vil forbeholdes stillinger som vegvesenet har vanskelig for å rekruttere til. Planavdelingen har vært ille utsatt når det gjelder bemannings situasjonen, og dette problemet har vært hyppig oppe til diskusjon i flere fora ved vegadministrasjonen. Vegsjefen har foreslått en rekke kortsiktige og langsiktige tiltak for å komme dette problemet til livs. Det er av stor betydning at bemannings situasjonen

innenfor arbeidsområdet hoved- og detaljplanlegging bedrer seg. Manglende planlegging kan i framtiden få negative konsekvenser også for andre avdelinger. Selvsagt er det mange og ulike typer virkemidler som kan bedre vegvesnets rekruttering. En viss avgang av personell må vi nok leve med, og til en viss grad kan det være sunt for arbeidsmiljøet. Et av hovedproblemene er som nevnt at vegvesenet har for lav søkertilgang – spesielt innen ingeniørgruppen. Et virkemiddel som kan ha betydelig virkning er aktiv informasjon som får studentene, ved de ulike tekniske utdanningsinstitusjoner, til å velge «Veg-fag» igjen. Tross alt er Statens vegvesen Troms et av landsdelens største tekniske fagmiljøer med gode muligheter for personlig og faglig utvikling. Studenter og ferdigutdannede bør i større utstrekning informeres om hvilke muligheter som finnes i etaten vår. Et positivt trekk i bildet er at flere av de ingeniører som har forlatt vår etat har søkt seg tilbake igjen....

VEGVESENET MED BESTE ANBUD

Egenregikalkyle i anleggsdriften

Vegvesenet skal nå gå inn i en reell konkurransesituasjon med private entreprenører. Fra og med i år er en ny metode, som har fått navnet «Egenregikalkyle» blitt innført i anleggsdriften. Metoden går ut på at vegvesenet skal konkurrere med private entreprenører om de samme arbeidene.

Av PETTER HILDRE, anlegg

Hva er en egenregikalkyle?
Egenregikalkyle er en metode der vegvesenet på lik linje med private entreprenører skal gi pris på et arbeid som er lagt ut til anbudskonkurranse. Vegvesenet skal kalkulere arbeidet med grunnlag i de enhetspriser som man regner med å kunne utføre arbeidet for. Vegvesnets kalkyle skal legges i lukket konvolutt og leveres innen anbudsfristens utløp. Ved anbudsåpninga og den etterfølgende vurdering av anbudene skal vegvesnets kalkyle behandles på lik linje med de andre innkomne anbud fra private entreprenører. Anleggsarbeidet tildeles vegvesenet dersom anbudet fra vegvesenet totalt sett vurderes å være gunstigst.

Oppfølging av arbeidet

Hensikten med egenregikalkyle er å kunne dokumentere om vegvesnets anleggsdrift er konkurransedyktig. Det å få tildelt et arbeid gjennom en anbudskonkurranse dokumenterer alene ingen konkurransevne. Det er først etter at arbeidet er gjennomført at det økonomiske resultatet av arbeidet blir kjent. Det er viktig at anleggsarbeider i egenregi får en like god oppfølging underveis og sluttbehandling som entreprenørarbeider normalt har fått fram til i dag. Endringer i plangrunnlaget er ikke noe ukjent fenomen. Det er derfor viktig å få målt opp og betalt arbeidene etter virkelig utførte mengder. For hvert arbeid utført som egenregikalkyle skal det utarbeides sluttrapport der det økonomiske driftsresultatet av arbeidet skal framkomme.



Tydeligvis ingen bekymring å spore hos «entreprenøren». Fra Sollia kuvert på rv. 860.

Egenregikalkyle i Troms

Egenregikalkyle er som offisiell metode ny av året. Enkelte fylker tyvstartet og forsøkte seg på metoden allerede i fjor. I Troms er første arbeidet som egenregikalkyle under utførelse nå. Det er bygging av Sollia kuvert på rv. 860 på Senja. Dette arbeidet var lagt ut for anbudsberging, og 7 entreprenører, inklusiv vegvesenet, la inn anbud. Anbudssummene varierte innenfor et område på 120.000 kroner mellom høyeste og lavest sum. Arbeidet ble tildelt Vegvesenet på bakgrunn av laveste anbudssum som var på 585.705 kroner. Vegvesenet vant

her første etappe, men det gjenstår ennå å se om kalkylen holder. Anleggsarbeidene skal være sluttført innen 15. juli d.å. Sollia kuvert vil mest sannsynlig bli den eneste egenregikalkylen i Troms dette året. Det er likevel all grunn til å tro at metoden vil bli mer og mer tatt i bruk i årene som kommer. Det er fra Vegdirektoratet blitt antydnet egenregikalkyle for inntil 10% av investeringene. For Troms betyr dette et beløp i størrelsesorden 17 - 18 mill. kroner pr. år. Det ligger i dette utvilsomt en stor utfordring for oss alle i etaten.

ARBEIDSMILJØKONFERANSE I TROMSØ

Verneledere, hovedverneombud- bedrifts-/leger-/sykepleiere og fysioterapeuter (og en del andre «miljøskapende» personer) - samlet i ett møte for å samtale om vårt arbeidsmiljø. Vi skulle med andre ord være i de beste hender da forsamlingen hadde årskonferanse i Tromsø i april.

Av LISA SUNDSTRØM

Temaene var mange og interessante i de 3 dagene konferansen varte. Ord som helse og trivsel, internkontroll, avklaring av ansvarsforhold og idéutveksling sto på programmet. Men det som nok ble mest drøftet og omtalt var det psykososiale miljø- m.a.o. mellommenneskelige forhold.

DET PSYKOLOGISKE MILJØ

Vi tilbringer store deler av dagen — faktisk livet i jobbemiljøet. Det er derfor særs viktig at vi skaper en levedyktig ramme omkring vår hverdag. Vegsjef Josef Martinsen kom inn på dette i sitt innlegg som vakte både diskusjon og tankearbeid blant de tilstedeværende. Arbeidstakernes situasjon blir stadig mer krevende. Effektiviteten og produktiviteten tvinger fram topp innsats. Det er derfor viktig at det daglige jobb-miljøet blir lagt opp slik at vi trives med våre omgivelser og med den jobben vi gjør. Sikkerheten for vegvesnets arbeidstakere ble nevnt — sikkerhet i jobbsituasjon ute i trafikken — sikkerhet for de som jobber med løsemidler og gasser. Miljøet omkring vegarbeidene bør være tryggest mulig.

Mistrivsel var et ord som kom fram under diskusjonen. Vi har ikke alltid valgt de partnere vi jobber sammen til daglig. Konflikter og mobbing kan bli et resultat av «nedbrytende» arbeidspartnere. Det er dessverre slik at noen mennesker produserer problemer istedenfor løsninger. Vi må ta hensyn til arbeidsmiljøet så tidlig som mulig i planleggingsarbeidet, og tenke mer over sammensetningen av arbeidslagene. Dessuten bør ledelsen skolerer mer med hensyn til arbeidsledelse. Arbeidsmiljøet må ikke være noe vi jobber med som et skippertak, men noe som til stadighet kretser i våre tanker.

HELSE OG TRIVSEL

At god helse er en av veiene til trivsel kom bedriftslege Jostein Waage inn på i sitt innlegg om «Forebyggende helsearbeid — hvordan og hvorfor». I den sammenheng kan det nevnes at AKAN-arbeidet stadig er under utvikling og at vi i Vegvesenet også må holde øynene åpne for narkotikaproblematikken. Som en «ulmende» påminnelse kan vi også minne om den kommende RØYKELOVEN som kan komme til å tre i kraft 1. juli. At miljøet skal bli bedre for alle er en ting- en annen ting er hvordan loven skal utøves. Retningslinjer for gjennomføring av tiltak ventes med lengsel, og ble også diskutert en del på konferansen.

KONFERANSENS ANDRE DAG

Internkontroll ble tatt opp av inspektør Hans Josefsen, ved Arbeidstilsynet. Bedriftene skal i framtida selv foreta miljømålinger, og Arbeidstilsynet kommer bare for å sjekke at arbeidet er gjort.

AVKLARING

AV ANSVARSFORHOLD

Kaare Rønning (ass. vegsjef) orienterte om de tiltak Nordland har drøftet for å klarlegge ansvarsforholdene etter arbeidsmiljøloven. Han kom inn på betydningen av vegvesnets verne- og helsetjeneste, arbeidsgiveransvaret og delegering av myndighet. Vernearbeidet vil absolutt bli et satsingsområde i framtida.

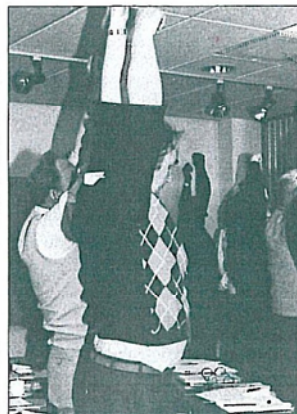
IDEUTVEKSLING

Vernefolket kom ellers med en del ideer og innslag siste dag som avslutning på konferansen, og vi nevner her utdrag av innslagene:

Farene med

jobbing med sveiseelektroder

Farene ved jobbing med sveiseelektroder ble tatt opp av hovedverneombud Hans Takøy. Mye sykefravær ved verkstedene har gjort sitt til



«Opp og strekk!» Pause med innlagt trimprogram. Bjørn Eriksen og Eilif Mathisen følger nøye instruksjonene!

at dette er blitt oppdaget. Det stilles strenge krav til røykavsgulv både på verkstedene og ute.

Småbatterier

Det ble påpekt hvor viktig det er at en skikkelig oppsamling og returordning av batteri blir gjennomført. Vegstasjoner, biltilsyn og vegkontoret må følge opp at rutinene blir fulgt, sa Steinar Steen, verneleder fra Akershus.

Sikkerheten for våre vedlikeholdsarbeidere

Det kom fram forslag om rødt blinkende lys for å markere at det pågår vegarbeid. Dette fordi respekten for vanlig blinkende gult lys synes heller dårlig!

Fallulykker

Nordland fylke har gjort undersøkelser på dette, og er kommet fram til at 40% av samtlige ulykker er fallulykker. Årsakene er nedstigning fra maskiner, arbeid i ulendt terreng og rot på arbeidsplassen. Dette skaper stort sykefravær, orienterte verneleder Jan A. Danielsen fra Nordland om.

Statisk elektrisitet

Statisk elektrisitet ved dataskjermer var noe Lars Stav fra Sør-Trøndelag var opptatt av. Hva skal vi gjøre for å verne oss — selv om dette er kostbare investeringer!?

Psykososial undersøkelse i Telemark Telemark kunne berette om at folk er opptatt av det psykososiale miljøet. Meningsfylt arbeid og behov for åpenhet innen arbeidsmiljøet kom fram som resultat av en undersøkelse som er gjort her. Resultatet avslørte

at tryggheten innen arbeidsmiljøet er noe som må jobbes mer med.

ARBEIDSMILJØETS FRAMTID

Konferansedagene skal favne om mange tema, tida blir ofte for kort og meningen mange. At folk i vernetjenesten møtes til faglig utveksling og sosial kontakt er nok viktig. Hvordan framtida for oss alle skal bli er av stor betydning, og vernearbeidet blir mer og mer viktig i den totale sammenheng.

KONKLUSJONEN på disse dagene i

vernetjenestens ånd er: — Vi må skape et publikumsrettet og menneskeorientert vegvesen i framtida- og vi må arbeide for et utviklende miljø. Vi må bli like effektiv og produktiv som de private. Og da må vi også utvikle medarbeidere med entusiasme for sine oppgaver, som er trygg i sitt eget miljø. Og hadde bare alle i etaten vært like entusiastisk i tjenesten som våre vernerepresentanter! For det var et «eksklusivt» knippe som «gjorde» Nordens Paris!!!!

DELEGERING AV PERSONALSAKER

Av ANNA BIRKELUND

Vi har nå fått enklere rutiner for behandling av endel personalsaker i utedriften og ved biltilsynsstasjonene. De mest vanlige permisjonsøknader avgjøres nå av vegmester, anleggsleder eller oppsynsmann. For biltilsynets folk blir dette avgjort av vedkommende stasjonssjef. Endel av saksbehandlingen ved tilsetninger i Biltilsynet ligger også til biltilsynsstasjonene.

Delegering har lenge vært på tappe. Omleggingen av avgjørelsesmyndigheten vil gi enklere og raskere saksbehandling i saker som ofte krever raskt svar. Den stedlige ledelsen vil også til enhver tid være ajour med disponering av arbeidsstokken.

PERMISJONSSAKER

Følgende permisjonssaker avgjøres nå ute:

* Farens rett til 2 ukers omsorgspermisjon med lønn i forbindelse med fødsel.

* Tjenestefri inntil 2 timer pr. dag for å amme barn.

* Permisjon med lønn for tilsyn av barn når det er syk eller den som har det daglige tilsyn er syk.

NB! Nest siste ledd i § 10 pkt. 11 som sier at arbeidstaker som har omsorg for barn under 16 år med livstruende eller annen alvorlig sykdom, har rett til permisjon med lønn



«Pappa kom hjem, jeg er syk!»

i inntil et år for det enkelte barn, er ikke delegert.

* Velferdspolisjoner

- for tilvenning av barn i barnehage
- for å følge barn på skolen
- på egne barns konfirmasjonsdag
- ved eget giftemål
- ved dødsfall i nær familie
- ved flytting
- ved husbygging

* Permisjon for kommunale verv samt offentlig oppnevnte styrer m.v.

* Permisjon for å skjøtte organisasjonsmessige oppdrag (enkeltvis).

NB! Søknader fra vedkommende organisasjon som gjelder flere arbeidstakere samtidig, f.eks. til deltakelse på kurs m.v. fremmes fortsatt til vegadministrasjonen.

SØKNADER

Søknader om permisjon fremmes skriftlig til vegmester, maskinoppsynsmann, anleggsleder eller stasjonssjef.

Egenmelding for fravær skal fremdeles på vanlig måte sendes vegkontoret for avgjørelse, slik praksis er idag.

TILSETTINGER

Endel av saksbehandlingen ved tilsetninger i biltilsynet er lagt til biltilsynsstasjonene, slik tilsetningsreglementet tilsier. Dette gjelder samtlige tilsetninger på biltilsynsstasjonene unntatt tilsetting av stasjonssjef. Søknadene sendes vedkommende biltilsynsstasjon, slik praksis er i dag. Stasjonen setter opp søkerliste og sender beskjed til søkerne om mottatt søknad og opplysninger om saksbehandlingstid. Stasjonssjefen lager forslag til tilsetting, og denne samt de øvrige dokumentene i tilsettingssaka oversendes personaleksjonen ved vegkontoret, som foretar resten av saksbehandlingen.

DEKKELEGGING 1988

Vi har i år ca. 90 mill. kroner til disposisjon for dekkelegging og bituminøse bærelag. Av dette utgjør ca. 61 mill. kroner fornying av gamle dekker på riksveger og fylkeveger.

Av GUDMUND REIERTSEN, vedlikehold

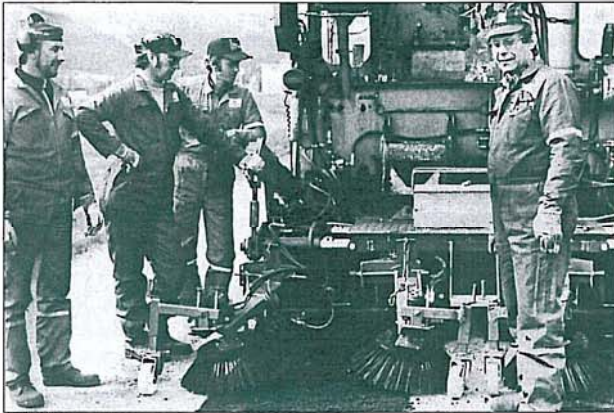
Grusproduksjon

Vegvesenet i Troms vil i år bruke knappe 200.000 m³ knust grus. Ca. 50.000 m³ vil bli dekket fra egen produksjon, mens det resterende vil bli kjøpt inn fra private produsenter. Årsaken til den lave egenandelen er nedlegging av Tyttebærvika grustak. Oppbygging av Fornes grustak startet i vinter og forutsettes fullført i løpet av juli måned.

Produksjon og legging av bituminøse masser - egenregi
Produksjonen av bituminøse masser i egenregi skal i år foregå i Tyttebærvika og ved rv. 19 på parsellen Nordland gr. - Djuphavn. Produksjonen startet i Tyttebærvika 31. mai. Her skal det produseres ca. 20.000 tn som skal benyttes til å fornye ca. 34 km eller 215.000 m² på forskjellige vegstrekninger i Troms. I tillegg skal det produseres 5.100 tn til bruk i forbindelse med gjenbruk og 2000 tn lappemasser - tils. 27.100 tn. Etter planen skal produksjonen i Tyttebærvika være fullført i uke 29 eller ca. 20. juli. Tyttebærvika som produksjonssted for grus og bituminøse masser vil fra dette tidspunkt være historie.

Etter avsluttet produksjon i Tyttebærvika skal trommelblanderverket flyttes til rv. 19 på parsellen Nordland gr. - Djuphavn hvor vi skal produsere ca. 16.000 tn Ma 32 til bærelag og ca. 1200 tn Agb 16. Bærelaget skal også fungere som midlertidig dekke på 13,5 km ny veg bygd av anleggsavdelinga. Samlet produksjon på vårt trommelblanderverk blir etter dette ca. 44.000 tn.

Gjenbruk av gamle dekker i verk og på veg
I et av våre gamle oljegrusverk skal vi gjenbruke ca. 17.000 tn. Og 16 Gjen-



Verkstedfolkene hadde en travel tid foran sesongstart. Her med nytteleggeren.

bruk på veg ved hjelp av fres og tilsetning av emulsjon utgjør ca. 12.000 tn. Tilsammen gjenbrukes vi ca. 29.000 tn gamle bituminøse dekker.

Ottadekkelegging/overflatebehandling egenregi

Det skal legges 94,6 km dobbelt ottadekke og 12,3 km dobbel overflatebehandling i egenregi. Oppstarten skjedde 30. mai på rv. 868 Oteren - Furufleten. Sesongen avsluttes i siste halvdel av september på E-78 Sandvikeidet - Norberg hvor vi skal legge ca. 7 km penetrert pukk som bærelag. I år som i de to foregående år skal forannevnte arbeider utføres uten fellesferie.

Fresing/anriking

Foran årets sesong har vi kjøpt inn en ny fres slik at vi nå disponerer to freser i egenregi. Begge er utstyrt for anriking. Vår nye fres har også som foran nevnt, utstyr for sporfresing og opplasting av de freste massene. I samarbeid med Troms Asfalt og Betong A/S og K/S A/S Nor-Vei & Co. skal vi sporfres og sporfylle ca. 19 km eller ca. 70.000 m². Til dette arbeidet har vi bygd om en av våre gamle utleggere på verkstedet i Nordkjotsbotn. Ideen til denne ombygginga har vi hentet i Sverige, men når dette er sagt skal våre folk ved verkstedet ha ros for en etter min mening virkelig god jobb og innsats. Vi har planlagt å frese ca.

1.350.000 m² gamle dekker i år. Fresing for gjenbruk i verk utgjør ca. 250.000 m², fresing for gjenbruk på veg som dekke ca. 130.000 m², sporfresing ca. 70.000 m² og fresing med gjenbruk på stedet som oppretting, ca. 840.000 m².

Ved all fresing og gjenbruk skal det tilsettes emulsjon. Entreprisandelen utgjør ca. 210.000 m² eller 15,5%, hvilket er betydelig mindre enn i 1987.

Entrepriser og %-vis fordeling Entrepriser/egenandel

Entreprisandelen av verksblandede masser utgjør ca. 98.000 tn eller ca. 69%, og følgelig er egenandelen 31%.

Samlet produksjon av verksblandede masser er planlagt til 142.000 tn. Det er planlagt lagt ottadekker/overflatebehandling på 910.800 m²-646.200 m² eller 71% i egenregi og 264.600 m² eller 29% i entreprise. Fordeler vi egenregiene og entreprisene etter kostnad, utgjør egenregien ca. 53% og følgelig entrepriser 47%.

Tre entreprenører skal i år legge dekker for vegvesenet i Troms. Disse er: K/S A/S Nor-Vei & Co., Topp-Dekke A/S og Troms Asfalt og Betong A/S. Av disse har K/S A/S Nor-Vei & Co. den største andelen - ca. 20% av vårt totale forbruk til dekker og bituminøse bærelag.

AKTIVT ANLEGGSSARBEIDE LANGS E-6

Av LISA SUNDSTRØM

De «gulkleddede menn» gjør seg til kjenne langs store deler av Indre Troms. Fra Bergnes-området i nord til Olsborg-området i sør er vegvesenet i full drift.

Tømmerelv - Bergneset

De første vi støter på langs vår «mobile vandring» innover innlandet driver med masseflytting ved Markenens. Det skal bygges 3 kulverter på denne parsellen, og planen er at arbeidet skal være ferdig til ferien. Siden begynner de med inntransport på ettersommeren, og denne delen av E-6 vil dessuten bli dekket i høst. (Ca. uke 38/39).

Kvilarvatn - Tømmerelv

Etter fjorårets offisielle åpning gjenstår endel tilførselsveger til gangbruene som ble ferdigbygd i vinter. Her skal dessuten rettes opp setningene vi har fått, og det skal legges slietlag på en del av denne strekningen. (ca. 6 km). Med så kort byggetid som vi hadde, er det bare en fordel av det nåværende dekket ligger så lenge som mulig før slietlaget legges, sier anleggsleder Reidulf Broderstad på Storsteinnes.

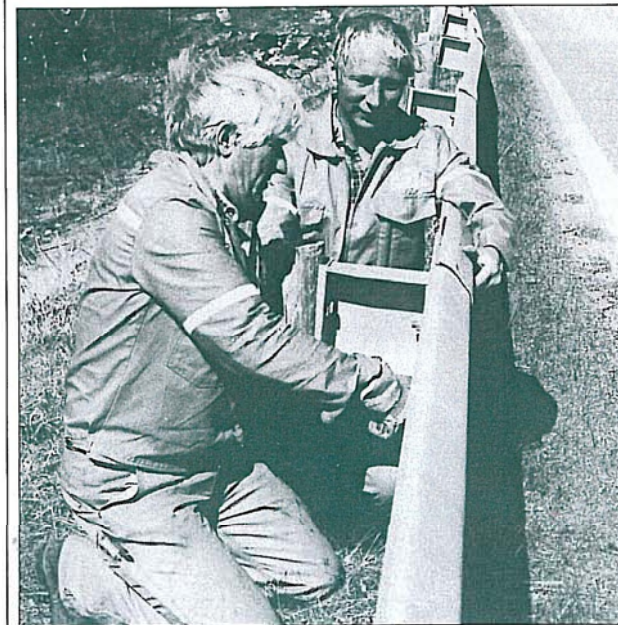
Heia - Kvilarvatn

Oppover mot «høyfjellet» møter vi flere av vegvesenets «slitere». Arbeidet her opper er utbedring/ombygging av 2,5 km veg. Parsellen skal være ferdig til dekkelegging ca. 13. juli. På toppen av Heia smiler to anleggs-karere mot oss i vårlig solskinn. De jobber med rekkverket som skal flyttes litt ut. I området forøvrig skal det anlegges en større rasteplass med informasjonstavle, toalett og vekt-plass for biltilsynet - sannsynligvis også en yndet plass for turister som skal nyte Nord-Norge på sitt beste.

Gang-/sykkelbane Moen - Olsborg
Lengst i sør, ved Målselvbua observerte jeg full aktivitet «under» meg da jeg passerte på E-6. Her sikrer vi både de gående og de sykklendes framtid. Det bygges m.a.o. undergang under E-6. For skoleelevene i området vil



Masseflytting ved Markenens.



Nils Konrad Nilsen og Rolf Hanstad flytter rekkverk på Heia.



Bygging av undergang ved Tømmerelva.

dette bety en betydelig tryggere skoleveg. Da Vegstikka var på plassen drev arbeidsgjengen med legging av elementene som skal bli en framtidig undergang. Arbeidet her skal være ferdig rundt St.Hans, og dekkelegging starter i uke 23.

Storsteinnes - Skjæret

Idet Vegstikka daler ned i postkasene er det også full drift ved Storsteinnes. Det har vært jobbet med



Det bygges undergang under E6 ved Olsborg. Her driver arbeidsgjengen med legging av elementene. Fra venstre Knut Eriksen, Helge Luneborg, Halvor Furnes og Arvid Andersen.

fjellsprengning og masseflytting her i vinter, men under telerestriksjonene har anlegget stått stille. Når det nå er startet opp igjen er det fortsatt mas-

selytting samt legging av stikkrenner som skal foregå. Parsellen er 5,2 km lang og skal være klar for dekkelegging i uke 37.

Bedre skilting!

Heving av skiltstandarden langs riksvegnettet

Av KJELL VANG, vedlikehold

Krav til bedre fremkommelighet og sikkerhet er blant vegvesenets prioriterte mål. For å nå disse mål er det blant annet stilt store krav til god skilting.

Mye av skiltingen langs vårt vegnett er at eldre dato og tilfredsstillende ikke lenger våre krav til disse. Vi har derfor planlagt og igangsatt et omfattende og kostbart utskiftingsprogram for å bedre skiltingen på riksvegnettet.

Arbeidet er igangsatt på stamvegnettet og forventes avsluttet i løpet av året. Det øvrige riksvegnett blir fortløpende gjennomgått etter oppsatt plan. Dette arbeidet håper vi å kunne avslutte innen utgangen av 1990.

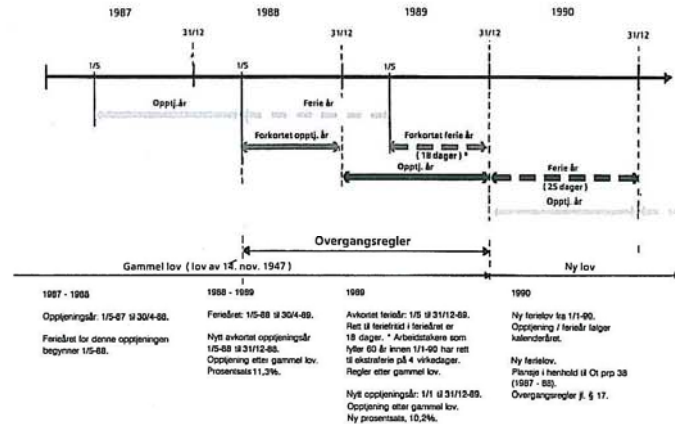
Skiltingen langs våre fylkesveger vil på grunn av den økonomiske situasjonen ikke kunne prioriteres høyt. Vi vil derfor sannsynligvis få tildels stor standardforskjell på skiltingen fra fylkesveg til riksveg.



Ikke utslitt — men utskutt!

NY FERIELOV

Oversikt over opptjeningsår / ferie etter gammel lov, overgangsregler, og frem til ny lov.



Ferieåret og opptjeningsåret skal nå følge kalenderåret. Den nye ordningen trer i kraft fra 1. januar 1990 og 1989 vil være et overgangsår. Den nye ferieloven startet 1. mai i år med overgangsordninger uten at dette får merkbare konsekvenser for arbeidstakeren.

Overgangsregler

Det medfører ingen endringer for arbeidstaker i ferieåret 1988-89. Det kan avtales overføring av feriedager fra ferieåret 1988-89 til det forkortede ferieår (1.5 - 31.12-89).

Arbeidstaker som omfattes av den gamle lov har i det forkortede ferieår 1. mai - 31. desember 1989 rett til feriefritid på 18 virkedager. I dette tidsrom har arbeidstaker som fyller 60 år innen 1. januar 1990 rett til ekstraferie på 4 virkedager. Avviklingen av feriefritid i det forkortede ferieår 1. mai - 31. desember 1989 skal skje etter reglene i den gamle lov.

Avvikling av feriefritid i ferieåret 1. januar - 31. desember 1990 skal skje etter reglene i den nye lov. Arbeids-

taker som omfattes av den nye lov kan

likevel kreve at en ferieperiode som omfatter 7 virkedager av feriefritiden for ferieåret 1990 gis i tiden 1. januar - 30. april 1990.

Det kan inngås avtale om at feriefritid for ferieåret 1990 skal avvikles i det forkortede ferieår 1. mai - 31. desember 1989, og om overføring av inntil 12 virkedager ferie fra ferieåret 1. mai 1988 - 30. april 1989 til det forkortede ferieår 1. mai - 31. desember 1989.

SELVGJORT ER VELGJORT!

Nytt dekkeleggingsutstyr

Av ANNA BIRKELUND

en besparelse på 3 - 3,5 mill kroner.

— selvlaget og eneste i sitt slag her i landet —

Verkstedarbeiderne i Nordkjosbotn har hatt en travel vår. I tillegg til det vanlige arbeide har de laget nytt utstyr til hjelp i dekkeleggingen. Prøveleggingen på innfartsvegen til Tromsø fungerer fint og tegner til å gi et godt resultat. På de 19 km veg vi dekkelegger i år regner vi faktisk med

Vi asfalterer bilsporene
—Hvorfor freser vi vanligvis opp hele vegbanen når vegen egentlig slites i spor?

Vi spør overingeniør Gudmund Reiertsen på material- og dekkeleggingsseksjonen.

—Mesteparten av vegnettet fornyer vi ikke p.g.a. sporslitasje, men på grunn av svak vegkropp, telefarlig bærelag og dårlige stikkrenner. Men på høyrafikkerte vegger som i Tromsø, Har-

stad og Finnsnes, og vegger med midt-dels trafikk slites det i spor. Da er denne metoden aktuell. Over 2000 ÅDT gir sporslitasje som følge av piggdekk og kjettingbruk.

Godt samarbeid med svensk vegvesen

—Vi hørte om at svenskene drev på med sporfres og sporfylling. I vinter fikk vi invitasjon fra svensk vegvesen om å delta på et informasjonsmøte i Stockholm. Etter 3 års forsøk hadde de oppsummering. Resultatene der-

fra gjorde oss overbeviste om at dette var noe å satse på. Men maskinene de brukte var ikke i salg. Skulle vi ta metoden i bruk, måtte vi lage utstyret selv.

Verkstedfolkene trør til

Verkstedformann Arthur Osvaldsen og maskininstruktør Hans M. Figenschau dro over til nabolandet, studerte og fotograferte. Av skisser og fotos har verkstedfolkene i Nordkjosbotn klart å lage et tilnærmet utstyr av det svenske bruket.

–Hovedpoenget med det hele er at vi freser to spor med en avstand på 63 cm. Hvert spor har en bredde på 90 cm, sier Figenschau - Vi har bygd om en gammel freser, bl.a. forlenget rammen. Samtlige masser som freses opp blir lastet på bil. En gammel asfaltutlegger måtte også få en god del tilleggsgutstyr. I år blir det innfartsvegene til Tromsø og Harstad som skal fornyes på denne måten, sier han til slutt.

Og Reiertsen sier: - Vi regner med at



Fra prøveleggingen. Vi freser i striper sier Hans M. Figenschau og Hans Østerås.

vi på de få km vi legger i år sparer ca. 3,5 mill kroner. Vi ser fram til det endelige resultat. Vegstikka vil bli orientert.

Det svenske vegvesenet har vært svært hjelpsom. I juli måned er de invitert hit for gjensidig erfaringsutveksling.

1. april ble det påbudt med bruk av kjørellys!

BLI SETT - BRUK LYS HELE DAGEN!

Av ASLE PEDERSEN, Biltils. i Tromsø

Som kjørellys kan vi bruke: nærlys, nærlys med redusert spenning, særskilt godkjente lykter eller lykter for kurve/tåkelys.

Mange biler som ble registrert før 1. januar 1985 har ikke automatisk kjørellys. Vi må selv slå på lysene, og på en lys sommerdag er det lett å glemme dette. Kanskje enda lettere er det å glemme å slå av lysene etter bruk, slik at vi opplever et «flatt» batteri neste gang vi skal ut å kjøre.

For å unngå dette kan vi enten koble lysene over tenninga slik at lysene automatisk kommer på ved start av motor og slukkes ved stopp av motor. Vi kan også montere ekstra kjørellys på bilen. Slike lys kan kjøpes i sett bestående av lykter, monteringssett og en enkel monteringsbeskrivelse til en pris av ca. kr 180,-.

Lykten skal være plassert foran på bilen, slik at avstanden mellom lyktenes lysende flate er minst 60 cm. Lykten skal være koblet slik at de automatisk er tent når motoren er i gang,



Asle Pedersen: «Vi kan montere ekstra kjørellys på bilen. De kan kjøpes i sett med en enkel monteringsbeskrivelse».

eller tennes ved at bilen settes i bevegelse.

Baklyset skal *alltid* lyse sammen med kjørelyset. Parkeringslys kan lyse

sammen med kjørelys. Kjørelyset skal være koblet slik at de automatisk slukker når bilens lysbryter slås på.

VELFERDSMIDLENE FOR 1988

Velferdsutvalget for Statens Vegvesen i Troms har hatt sitt årlige møte, nærmere bestemt 12. april 1988

Det ble bevilget kr 120.000 fra staten og kr 18.000 fra fylket - tilsammen kr 138.000 til disposisjon for vår velferd.

Også i år er pensjonistene tilgodesett - denne gang med kr 30.000.

Av andre ting som fikk litt av velferdskassa er bedriftsidrettslaget, og en del penger er også avsatt til fort-

satt fornyelse av velferdsbrakka på Perskogen.

Velferdsmidlene for 1988 er fordelt som følger:

565 ansatte å kr 160	90.400
Velferdstiltak for pensj.	30.000
Bedriftsidrettslaget «VEG»	5.600
Utst. til velf.brak. i Perskogen	12.000
	138.000

Fordeling på velferdsområdene:

Harstad Område 1	8.320
------------------	-------

Bardu Område 2	9.120
Finnsnes Område 3	14.080
Nordkjosbotn Område 4	11.840
Tromsø Område 5	7.840
Storslett Område 6	6.720
Vollan vegsentral	4.960
Biltilsynet, Harstad	1.760
Biltilsynet, Tromsø	3.840
Biltilsynet, Finnsnes	2.080
Pelebåten «Slagbjørn»	960
Vegkontoret, Tromsø	18.880
	90.400

NYE REGLER

Av ANNA BIRKELUND

Vi har fått endel endringer når det gjelder reglene for permisjon, pensjonering og lån i Statens Pensjonskasse. De gir følgende utslag:

Fødsels-, omsorgs- og velferdspermisjon

Svangerskap og fødsel gir arbeidstaker rett til tjenestefri med full lønn i 24 uker ved nedkomst etter 30. juni 1988 og 26 uker etter 31. desember 1988, dersom hun har minst 6 måneders sammenhengende tjeneste. De samme reglene gjelder ved adopsjon av barn under 15 år.

Pensjonsalder

Arbeidstakere i staten har rett til å fratrukke seg pensjon ved fylte 66 år fra 1. januar 1989 og fylte 65 år fra 1. januar 1990.

Til dette kreves minst 10 års medlemskap i Pensjonskassen etter fylte 50 år.

Vegtjenestemenn i utedriften kan som før fratrukke seg ved fylte 62 år dersom alder og tjenestetid er 65 år.

Boliglån

Boliglån i Statens Pensjonskasse økes fra 22.000 til 125.000 kroner. Lånet tilbakebetales ved halvårlige avdrag. Avdragstiden er 30 år, hvorav de første 8 år kan være avdragsfrie. Renten er for tiden 13 % p.a. og betales etterskuddsvis sammen med avdraget. Det er ingen gebyrer.



Kurset «Forberedelse til pensjonsalderen» er populært. Det «svinger»!

Lån til selveierbolig gis mot pant i boligen innenfor 80 % av godkjent lånetakst.

Lån til innskuddsbolig gis som gjeldsbrevlån mot sikkerhet i adkomstokumentene. Lånet begrenses til 80 % av pristakst eller kjøpekontrakt.

Lånebeløp inntil kr, 22.000 kan gis til

ombygging som medfører en utvidelse av boligflaten på min. 6 kvm. Det kan også gis lån til førstegangsinstallasjon av bad og WC - samt utskifting av gamle vinduer og etterisolering.

Det gis ikke lån til vanlig vedlikehold.



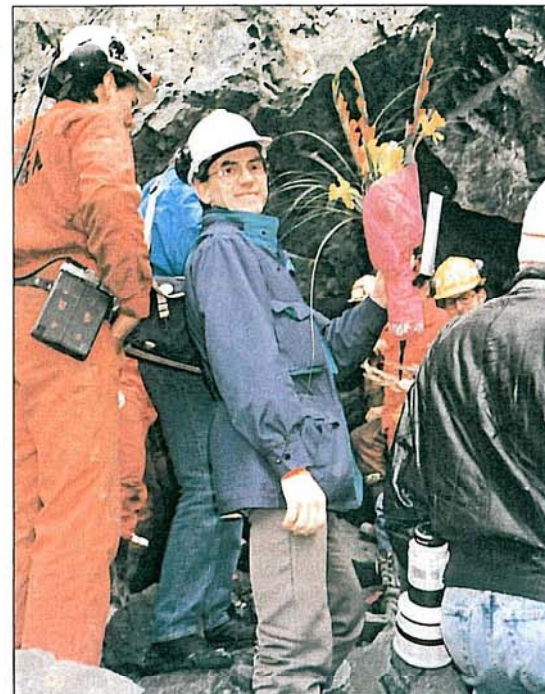
Salva går! 24. mars 1988 klokken 11.21 ble det undersjøisk forbindelse mellom Kvaløya og Ringvassøya.

Av INGVALD REIERTSEN, anlegg

Arbeid som pågår på anlegget
Siden gjennomslaget ved påsketider har arbeidet med permanent sikring, grøftspregning i tunnelen og forskaling/betongarbeid vært hovedaktiviteten på anlegget. Selv om fjellet i tunnelen må betegnes som godt, har spettersken blitt mer arbeidskrevende enn entreprenøren hadde forventet.

Tidligere har det vært vanlig at dette arbeidet var priset på timebasis i kontrakten, noe som medførte at kostnadene var heller usikre for byggherren. I kontrakten for Kvalsundforbindelsen har entreprenøren en fast pris pr. m² for denne arbeidsprosessen. Dette medfører at entreprenøren ved prisingen av prosessen, må ta hensyn til usikkerheten i anbudsomfanget for prosessen - større risiko for entreprenøren, mindre for byggherren. Betongarbeidet i forbindelse med pumpestasjonen i lavbrekket er fer-

dig. For tiden pågår arbeidet med portalene ved begge påhuggene. Grøftspregningen har også gått en del tregere enn forventet, men arbeidet med sprenging og legging av rør og kummer forventes likevel avsluttet før ferien. Driftsbygget er ferdig innvendig med unntak for el. installasjoner, og utvendig pussing pågår. Kraftlaget har også ferdigstilt sin del av jobben i forbindelse med driftsbygget.



Gjennomslagsdagen! Stor høytid — plansjef Brox mottar blomster på vegne av Statens Vegvesen fra Karlsøy kommune.

Forsøk med sprøytebetong i tunnelen
Kvaliteten på sprøytebetongen med hensyn på styrken er mer enn tilfredsstillende for den anvendelse som sprøytebetongen hittil har hatt. Det vi ønsker å se på i forbindelse med det forsøket som skal gjøres i uke 24, er hvorvidt det er mulig å få sprøytebetongen vannrett i områder av tunnelen med relativt liten lekkasje. Forsøket vil bli utført i samarbeid med Noteby og Robocon. Dersom forsøket blir vellykket mener vi at en vil kunne redusere bruken av

PE-skum som frostisolering i tunnelene og forenkle det permanente sikringsarbeidet.

Sideentrepriser
Med unntak for el.intallasjonene er leverandørene/entreprenørene for sideentreprisene antatt. Hovedtyngden av dette arbeidet vil bli utført i september/oktober.

Framdriftsplanen
Dekkeleggingen (bærelag/bindelag/sli-
telag) skal utføres i fellesferien, mens fortauene vil bli tatt i slutten av august.

Etter ferien skal også frostisoleringen i tunnelen (PE-skum) utføres. Portalen på Kvaløya-sida vil bli ferdig før ferien, mens portalen på Ringvassøya forventes ferdig i september.

På «POLARTOKT» — Svalbardtur

Av ANNA JOHANSEN, Biltilsynet i Tromsø

Sist jeg var på Svalbard var i 1976. Den gang var det fly bare en gang i uka, så vi var henvisst til å være så lenge når vi først reiste. Nå var det neste bare å ønske hvilken tid du ville reise på. Helt enkelt var det imidlertid ikke denne gangen. Det var nemlig oppreise i forbindelse med påsken. Jeg hadde inntrykk av at halve Norge reiste opp til Svalbard i påsken. Jeg kan forstå dem – for det er helt nydelig der oppe. Lyset og fjellene fascinerer meg. Kulda derimot kan jeg spare meg for. Jeg hadde inntrykk av at det var lengere nede på gradestokken enn det egentlig var. Vinteren i år var vel kaldere *mot normalt* – som de sier i værmeldinga.

Det primære med reisa denne gangen var et møte med sysselmannen om Autosys trinn 2/3 som nærmer seg med raske skritt. Det var siste gang vi utstedte førerkort manuelt på Svalbard. Til neste år vil sensor etter oppkjøring ringe til biltilsynet i Tromsø, hvor førerkortet vil komme ut på skriveren. Det vil deretter bli sendt tilbake til sysselmannen som innhenter kandidatens underskrift før førerkortet blir laminert og utlevert.



Sysselmannkontoret i Longyearbyen.

Når det gjelder registrering av nye kjøretøy på Svalbard er det ikke endelig bestemt hvordan det vil bli. Det er mulig at det vil bli et nytt møte med sysselmannen til høsten. Vegdirektoratet vil da antakelig være med i en diskusjon om det endelige opplegget. Dagene gikk i grunnen som ellers. Arbeid på sysselmannkontoret om morgenen, spise lunsj, – så arbeide igjen. Det var litt artig å se fjesene på

de som hadde kjørt opp til førerkort for beltemotorsykel. Det var glade ansikter! Ellers foretok jeg endel registreringer av beltemotorsyklar. Det er nedgang i registreringen av disse kjøretøyene på Svalbard. Årsaken er vel muligens mindre personelltilgang i Store Norske og kanskje det at flere vil ha personbiler på Svalbard. Det er unektelig varmere å sitte i en bil enn på en beltemotorsykel selv om det er stor forskjell når det gjelder bruksområdet.

Ettermiddagene og kveldene ble tilbrakt på «Busen» og «Huset» samt noe besøk hos kjenninger som bor i Longyearbyen. Ellers var vi litt rundt og besøkte forskjellige severdigheter som det er mange av på Svalbard når man som jeg er ganske så ukjent. I hvert fall når man ikke har vært der på 12 år. Jeg kjente meg nesten ikke igjen. Det var bygd mye nytt og «Gammelbyen» var borte. Sysselmannen hadde nytt kontorbygg, Telverket også. Vi bodde forresten godt i «Teleriggen» som det heter – et av Telverkets bygg. Jeg kan så inderlig godt tenke meg en tur til, men da på ei tid som har en litt annen temperatur. Jeg har så lyst til å se den fine floraen som Svalbard skal ha.

Arkivet etter innføring av EDB

Av LISS LAURITZEN, arkivet

Den 1. november 1987 var en merkedag for arkivet og oss som arbeider. Denne dagen ble nemlig det nye EDB-baserte arkivsystemet tatt i bruk. Etter denne dato er all inn- og utgående post blitt registrert og ajourført på data. De gamle sakskortene er ikke i bruk lenger.

Hovedmålene med innføringen:

- søke raskere
- raskere saksbehandling
- bedre arbeidsforholdene for arkivpersonalet
- det blir lettere å holde tidsfrister
- øke produksjonen både kvantitativt og kvalitativt.

Arkivsystemet vi har tatt i bruk er utarbeidet av Vegdirektoratet i felles-

skap med Telemark vegkontor. Telemark har også vært prøvemyke for systemet.

Det finnes ingen reservesystemer. Det tas derfor ut lister over journalført post hver dag, og disse kan brukes i tilfelle driftstans.

Det nye arkivsystemet er først og fremst et hjelpemiddel for arkivpersonalet, for enklere å løse rutineoppgaver.

Det er meningen at saksbehandlerne skal få lesetilgang til arkivregisteret. De kan da selv gå inn i registeret å finne opplysninger om saker de har bruk for.

Hovedtyngden av arbeidsoppgavene vil stort sett måtte utføres som tidligere. Saksmappe blir fortsatt lagret i arkivskap.

Det nye systemet krever stor nøyak-



Arkivpersonalet, Liss, Loyd og Inger.

tighet samt en god del søking på innkomne brev for å se etter tidligere referanser. Når vi da har nevnt at de andre arbeidsoppgavene er som før, er det helt klart at arkivpersonalet har fått større arbeidsmengde. Men vi som jobber her håper at til-

fredse brukere av arkivet vil veie opp mot den økte arbeidsmengden, selv om det til tider er temmelig hektisk. Etter 7 måneders bruk ser vi på arkivet allerede store fordeler med det nye systemet, og håper at det i framtiden vil være like positivt.

INNFØRING AV OBLAT SOM BEVIS FOR AT NORSKE BILISTER BETALER FOR SEG



Vil vi om få år kjøre rundt med «oblat» på norske biler? Knut Arne Henriksen viser her hvordan de svenske oblatene ser ut.

Av KNUT ARNE HENRIKSEN, biltilsynet

Bilister som ikke betaler for seg vil ikke få tilsendt gyldig «oblat». Det å kjøre rundt med ugyldig «oblat» vil være et «skattesnyter-stempel» de færreste vil være bekjent av.

Biltilsynets store ressursbruk, knyttet til innkreving av avgifter har vært ett av de største problemene «Biltilsynsutvalget» har foreslått en løsning på.

En mer effektiv innkreivingsrutine for bilavgiftene vil kunne frigi store ressurser til mer trafikksikkerhetsrettet arbeid i Biltilsynet. Dette er noe vi i «Biltilsynsutvalget -87» har vært opptatt av.

Det er særlig innkreivningen av omregistreringsavgiften som har vært viet stor oppmerksomhet.

I 1986 brukte Biltilsynet 613 årsverk på kontorseksjonen, hvorav 195 årsverk gikk med til registrering av kjøretøy. En stor del av dette ressursforbruket går med til å kreve inn avgifter knyttet til «omregistreringshandlingen».

De høye avgiftene, særlig på eldre bi-

ler, gjør at eierskifte ikke blir meldt til Biltilsynet eller at eierskifte meldes uten at avgiften blir betalt. Konsekvensene av dette er at biltilsynets EDB-baserte kjøretøyregister ikke er ajour, og at tungvinne purring- og avskiltingsrutiner må iverksettes for å få inn disse avgiftene.

«Biltilsynsutvalgets» undersøkelser vinteren 1987-88 viste at av de innmeldte omregistreringene var det en avgifterestanse på ca. 100 mill. kroner.

En av konsekvensene for bileierne som ikke betaler disse avgiftene er at enten vil biltilsynet eller politiet avskilte kjøretøyet. Dette er en svært arbeidskrevende jobb for begge etatene – og den har ikke noe med trafikksikkerhetsarbeid å gjøre.

Hva har så biltilsynsutvalget foreslått?

Forslaget går ut på å innføre en «OBLAT» eller et «MERKE» som festes på en lett synlig plass på kjøretøyet. Dette skal være et bevis for at alle avgiftsmessige forhold ved kjøretøyet er i orden.

Det kan også tenkes at det å ikke

framstille kjøretøyet til teknisk kontroll også kan følges opp gjennom «OBLAT-ordningen» på lik linje med avgiftsoppfølgingen. Oblat skal være gyldig i et år og blir automatisk «fornytt» og tilsendt bileierne dersom alle forhold ved kjøretøyet er i orden.

Fargen på «OBLATEN» vil variere fra år til år, slik at ugyldige oblater og dermed bileiere som ikke har betalt for seg, blir lett synlig i trafikken. Det er nemlig synliggjøring som er nøkkordet for ordningen og som skal gi den ønskede effekten. Hvem vil vise ovenfor naboer, venner og kjente at pålagte avgifter ikke er betalt?

Dagens registreringsordning bygger på prinsippet om at kjennetegnene er bevis på at registreringer er i orden og at disse skal innleveres eller inndrages dersom dette ikke er tilfelle. «OBLAT»-ordningen derimot har som hovedidé at det er kombinasjonen av kjennetegn og gyldig oblat som tilkjenner at registreringsforholdet er i orden. Foruten biltilsyn og politi kan vi tenke oss at andre etater kan ta del i kontrollen, da mangel på gyldig oblat er ensbetydende med at det er gitt «bruksnektelse» på kjøretøyet.

Fra «Biltilsynsutvalgets» side er det ikke snakk om systemet kan innføres – men heller når det kan gjøres.

At ordningen lar seg gjennomføre er utvalget ikke i tvil om, og det er allerede gjennomført forhandlinger med Finansdepartementet og Toll- og avgiftsdirektoratet. Dette med tanke på å kunne drive etterskuddsvis innkreving av omregistreringsavgiften, noe som er en av forutsetningene for ordningen.

Et «stalltips» vil være at ordningen er innført innen en to-års-periode, slik at norske bilister kan «utsmykke» sine «dollarglis» med en lett synlig «AVGIFTS- OG KONTROLLOBLAT» på lik linje med svenskene.

At det dreier seg om viktige reformer for biltilsynet kan beskrives med følgende uttalelse fra en av landets biltilsynssjefer, framført på «Biltilsyns-sjefkonferansen» i Førde:

«Forslaget om et endret avgiftsinnkreivingsystem kombinert med en OBLAT-ordning rettferdiggjør hele arbeidet til «Biltilsynsutvalget».

EN STUDIEREISE TUNNEL«SAFARI» I SVEITS

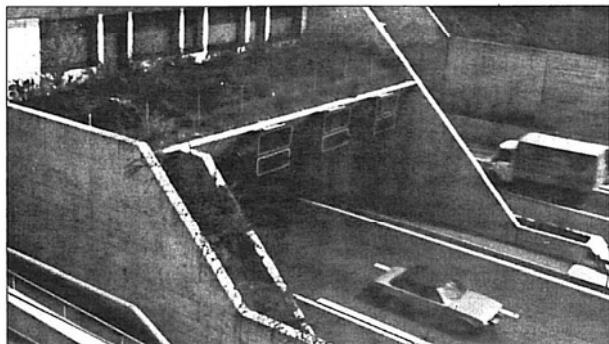
Av BJØRN STIBERG

En kald vårdag midt i april på Langnes lufthavn. Ute var det full vinter og nærmest trafikkaos p.g.a. nysnøen. Der sto vi, lett kledd og skulle ut i den store verden. Vi skulle til Sveits å studere tunneler! Tunneler i byer, vegkryss i fjell, utforming og sikkerhetsutstyr. Før nå skal også vi bygge tunneler i by, først her i Tromsø og siden i Harstad er meningen.

Et lite stikk av dårlig samvittighet da flyet lettet og all snøen og snømakingen var overlatt resten av familien, men en pils og siden en skikkelig cognac på utenlandsflyet døyvet fort slike tanker.

Å du herlige Sveits! – puritansk, overdrevet reint, lukningsvedtekter som i de mest religiøse samfunn hjemme – og dyrt – men med sol, sommer, gjestfrihet, små «bierstuber» og natur i overflod. Forskjellen hjemmefra var påtakelig. Genser og jakke ble lagt i kofferten, og med en dags unntak «sightsee» vi i skjortermene i en uvant varme for oss så tidlig på året. Vi brukte buss med tolett og bar. Omvisningen var strålende, både faglig og turistmessig. Som reiseleder hadde vi vår tyske fraulein Elke, og hun hadde lagt opp turen til en passe blanding fag og turist. Lange dager i bussen, men så busset vi Sveits rundt, samt en tur innom lilleputtstaten Lichenstein og Østerrike, på en uke.

Sveits er på mange et spesielt land. Ikke bare som nøytral stat i verden, men også fylkes- eller kantoneneinndelingen er et studium verd. Sveits er inndelt i 26 kantoner. Det spesielle er at hver kanton har selvstyre, egne lover, egne domstoler, eget språk. I Sveits snakkes det 4 forskjellige språk- tysk, fransk, italiens og romansk. Kantonene har selvstyre og overordnet styring, men det gjelder kun rene statsaker, ellers er sjølstyringen nærmest total. Det er kun få år siden at vegtrafikkløven fikk felles utforming for alle kantonene, så i dag har vi tross alt ensartede trafikregler i Sveits. Hver kanton står imidlertid fritt til å bruke sine skatte-



Miljøvennlig tunneløsning i Sveits.

pengen, noe som ofte kan resultere i komiske situasjoner hvor et veganlegg krysser en kantonegrense. I flere tunneler opplevde vi at det var bygget en overvåkningsentral i hver ende av tunnelen, en fordyring av anlegget med 10-talls millioner. Men som sagt – samarbeidet mellom kantonene var tydeligvis ikke enkelt, hver kanton sin sentral, var mottoet – koste hva det koste vil.

Når det gjelder bevilgninger til vegformål så bevilger kantonene hver for seg til utbyggingen. Staten skyter kun inn penger til motorvegutbygging i størrelsesorden ca. 25 – 30% av totalkostnadene. Staten tar inn disse midlene i form av en ekstraavgift på ca. kr 150,- pr. år av alle biler i Sveits, også alle utenlandske som krysser grensen. Som bilturist betaler du avgiften på tollstasjonen uansett hvor langt og lenge du kjører i Sveits.

Sveitserne er også spesielle når det gjelder akseltrykk. Det er så lavt at tunge vogntog må ta vegen gjennom Østerrike eller Frankrike nord/syd gjennom Europa. Bevisst politikk-da sveitserne mener tungtrafikken ødelegger vegnettet. Tunneler ikke å forglemme. Det var jo hovedhensikten med turen. Vi så store og små tunneler, rene miljøtunneler gjennom bygbebyggelse og tunneler gjennom Alpefjellene. Et fellestrekk var at de tunnelene vi så lå på hovedvegnettet, og at trafikksikkerhet og utseende var satt i høysetet. Samtlige ble TV-overvåket, og det var lagt stor

vekt på belysning, utstøpning og ikke minst lufting. Jeg antar det går mange 10-år før vi her på berget kommer etter i så måte, – men et spørsmål er likevel verd å stille: Overvurderer ikke sveitserne faren for ulykker/luftproblemer i tunnelene? Ulykkesstatistikken kan tyde på det. Men tiltalende var alle de tunnelene vi så, slik at en tunnel som et vegelement på den måten ikke representerte noe usikkert ledd i veglenken, snarere tvert i mot. Inntrykk og impulser til tunnelutbygging til våre byer fikk vi i fullt monn.

Jeg nevnte at vi også fikk en smule turistmessige inntrykk på turen. Gondolturen loddrett opp til Mont Pilatus i Lügern var uforglemmelig. Høydeskrekken var bare å glemme. Utrolig at sveitserne kan klare å bygge store restauranter på en nål av en fjelltopp.

Likeså oppholdet i Lugano, hvor temperaturen var + 25°C og palmene sto og vaiet langs strandkanten. Da var vi langt fra aprilværet i Tromsø. Glemmes skal heller ikke nakenbadingen i St. Gallen med vår utmerkede guide som førstesvømmer.

Helga i Zürich var årets første sommerhelg i Sveits, hvor kort-kort moten og enda mindre slo ut i full blomst. Det er noe å tenke på damer! Det var rent godt å sitte på fortauskanten og nyte sitt glass og la blikket vandre. Hjemturen var rene antiklimakset med ny snørekord for april måned i Tromsø, men en har jo bosatt seg frivillig her, så da så.

FRA LÆRER TIL SENSOR

Av LISA SUNDSTRØM

Trine Lise Berg Nordmo har tatt steg fra kjøreskolehverdag til biltilsynshverdag. Etter 10 år i kjøreskoleyrket begynte Trine Lise ved Biltilsynet i Tromsø i oktober i fjor.

Hvorfor valgte du biltilsynet?

En av grunnene til at Trine Lise søkte seg over til Biltilsynet var for å få en annen vinkling på førerprøvehverdagen enn den hun var vant til. - Jeg har god erfaring på hvordan en elev skal være ved endt kjøring. Det å overprøve et produkt fra kjørelæreren er derfor en uvant situasjon, sier Trine Lise. Det blir liksom to forskjellige hensikter.

Ombytting av roller

Som kjørelærer skal du veilede, forstå og hjelpe folk. De skal helst slippe av mest mulig under kjøringa. I rollen som sensor blir alt snudd på hodet. Du skal forholde deg passiv i veilederrollen og kontrollere det ferdige «produktet». Jeg føler det fremmed. Det hadde nok vært en fordel å bevare den gode tonen som er i kjøreskolebilen også i oppkjøringsbilen. Vi skal tross alt skape et avslappende miljø også der, og ønsker at eleven skal yte sitt beste, sier Trine Lise. På dette punktet tror jeg at jeg stiller med mange fordelere fordi jeg har vært kjørelærer tidligere. Jeg kjenner tross alt mange av elevenes reaksjoner og tanker, og har kanskje bedre forståelse for mange av de situasjonene som oppstår. Jeg mener at de som fungerer som sensorer i biltilsynet også burde ha bakgrunn fra trafikklærerskolen.

Din hverdag i biltilsynet

Jeg kjører kun førerprøver, sier Trine Lise, og synes nok at arbeidet blir en smule ensartet – trodde nok at jeg skulle få mer saksbehandling med førerkort. Jeg hadde håpet av biltilsynet kunne brukt meg i større utstrekning. Jeg har tross alt en god del menneskekunnskaper etter flere år innen kjøreskolemiljøet.

Erfaringer – hva har du lært i statens tjeneste

Jeg forventet nok å lære mer enn det



Trine Lise Berg Nordmo.

jeg hittil har lært – håpet nok på å utvide min horisont mer. Skjønt noe erfaring vil man jo alltid ta med seg ut av enhver situasjon, selv om det ikke er noe revolusjonerende. Trine Lise sier at det har vært greit å prøve noe nytt. Det burde egentlig alle gjøre. Skifting av jobb er interessant. Og jeg har faktisk prøvd det en del ganger – har tidligere jobbet 4 år på sykehus og 5 år i barnehage. Arbeidstempoet i staten er forøvrig mye lavere enn det jeg er vant til fra tidligere.

Din oppfatning av biltilsynet etter å ha fungert her en tid

Det er mange tunge rutiner. Flere ting kunne nok vært gjort annerledes, selv om jeg ikke vil påpeke noe spesielt. Samarbeidet mellom biltilsynet og kjøreskolene kunne nok vært bedre. Alt får en annen vinkling når man kommer innenfor «systemet». Slikt sett har det absolutt vært

interessant med jobbskifte, sier Trine Lise.

Framtida

Jeg går tilbake til kjøreskolen dersom vikariatet mitt ikke blir forlenget, sier Trine Lise. Og elevene kan i så fall regne med en lærer med ny giv. Absolutt en positiv utvikling, sånn sett.

Jeg kunne forøvrig godt tenke meg å jobbe med litt andre ting enn det å være kjørelærer. Jeg skulle gjerne drive med opplysning blant ungdom angående trafikk – gjerne innen skoleverket. Jeg har tidligere vært med i en trafikkkampanje og dette sporet til merarbeid. Jeg kunne tenke meg en jobb hvor jeg kunne dra rundt med oppsøkende trafikkopplysninger, gjerne et statlig stilling. Forebyggende arbeid blant barn og unge er noe jeg føler sterkt for, avslutter Trine Lise.

GODE ERFARINGER MED TRAFIKANTVEILEDNING I BILTILSYNET



Siw Tyldum, Steinar Utby og Petter Andersen tester kommunikasjonsutstyret mellom stoppost og observasjonspost.

Av TORBJØRN TRONSMOEN, biltilsynet

Som Vegstikka tidligere har omtalt har Troms vært prøvfyke for et prosjekt med trafikantveiledning. Dette har vært gjennomført i løpet av 1987. I Stortingsmeldingen «Om trafikksikkerhet og trafikkopplæring» sies det at man har grunn til å tro at informasjon som er direkte knyttet til en praktisk handling i en konkret trafikksituasjon, gir langt bedre virkning enn generell informasjon gjennom brosjyrer m.v.

Ideen med trafikantveiledningsprosjektet har altså vært å prøve ut om biltilsynet med sin trafikale kompetanse kunne være en naturlig instans med tanke på å gi slik veiledning. I tillegg har noe av hensikten også vært å finne ut hvilke reaksjoner publikum ville ha på denne formen for trafikantrettet trafikksikkerhetstiltak.

Ved gjennomføring av prosjektet ble det lagt vekt på at veiledningselementet var det vesentlige. Vi så det slik at det var viktig for etaten og for prosjektet at det klart skilte seg fra eksempelvis politiets atferdskontroller der kontroll og straff blir viktige virkemidler. Vårt virkemiddel skulle

være formidling av trafikale kunnskaper gjennom konkret veiledning. Siktemålet skulle være at de som mottok veiledning også skulle bli sikrere trafikanter. Dette gjorde det nødvendig å ta utgangspunkt i situasjoner som ville ha betydning for trafikksikkerheten. Videre var det et krav at situasjonene skulle være enkle og entydige å håndtere i en veilednings- og tilsynssituasjon.

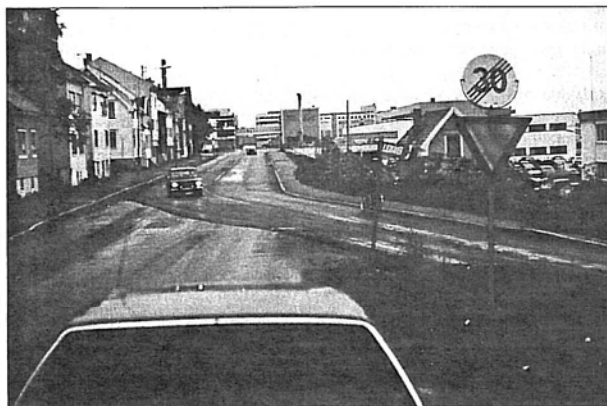
sjon. Vi ga derfor veiledning innenfor følgende felter:

- 1) Plassering av kjøretøyet i kjørebane
- 2) Tegngiving
- 3) Overholdelse av vikeplikten
- 4) Bruk av kjørelys
- 5) Bruk av sikkerhetsbelte og barnesikringsutstyr

Det var ikke gitt ekstra bevilgninger for gjennomføring av prosjektet. Vår oppgave var således å gjennomføre prosjektet med den kompetanse biltilsynet allerede på forhånd rådde over, og med de ressursene som allerede fantes i etaten. Dette lot seg gjøre takket være den positive entusiasme som ble vist fra stasjonens side, og ved hjelp av de omdisponeringer som det var mulig å få til innenfor eksisterende rammer.

Erfaringene fra gjennomføringen av prosjektet er lovende. I løpet av en intensiv prosjektuke ble det gitt veiledning til 570 trafikanter i Harstad, Tromsø og på Finnsnes. I den samme perioden ble det observert nærmere 2000 kjøretøyer.

Veiledninga var nøye planlagt på forhånd, bl.a. gjennom en observasjonsperiode der vi samlet bakgrunns-



Bildet viser et kryss der tegngiving er viktig av hensyn til medtrafikantene.

stoff om kjøremønster og trafikkmengde på punkter som vi mente var aktuelle for veiledning. Det var dessuten utarbeidet materiell til utdeling, med beskrivelser som direkte refererte seg til de aktuelle veiledningspunktene.

Biltilsynets personell har gjennom førerprøvearbeidet utviklet en spisskompetanse innenfor området førerferd som vi er alene om blant offentlige etater. I tillegg har biltilsynet gjennom lang erfaring med tekniske utekontroller tilegnet seg en profesjonell arbeidsform overfor trafikanter ute på veien.

Dette viste seg da også å komme til nytte i dette prosjektet. Publikumsreaksjonene var svært positive, og mange mente at det var svært nyttig å få oppdatert sine kunnskaper på det trafikale området.

I løpet av prosjektets to siste dager delte vi ut et enkelt spørreskjema der publikum kunne gi sine reaksjoner på opplegget. Samtlige innkomne spørreskjema ga uttrykk for positive synspunkter på opplegget. Disse reaksjonene stemte godt overens med det inntrykket vi fikk under selve gjennomføringa, nemlig at dette var et fornuftig trafikksikkerhetstiltak.

Vi mener at de erfaringene som ble gjort er overførbare ut over en kort prosjektperiode. Det er et spørsmål om på hvilken måte man best kan utnytte den kompetanse biltilsynet har gjennom en målrettet prioritering av etatens arbeidsoppgaver. Slik vi bedømmer det, er det gjennom dette prosjektet gitt et vurderingsgrunnlag med tanke på å kunne ta stilling til om dette i framtida bør være en av biltilsynets oppgaver innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

TRAFIKKSikkerheten i vedlikeholdets ånd

Registrering av trafikkuhell/ulykker

Av LISA SUNDSTRØM

Trafikksikkerheten er et av hovedmålene for vedlikeholdsdriften i de nærmeste år. Reduksjon av ulykkesfrekvensen er i stor grad avhengig av hva vedlikeholdet foretar seg. Registrering av trafikkuhell/ulykker med andre ord – risikopunkter på vårt vegnett, vil gi oss en pekepinn på hvor vi bør være oppmerksomme. I denne sammenheng har vedlikeholdet utarbeidet et registreringsskjema som skal brukes av samtlige ansatte i vedlikeholdsdriften.

Det vil med andre ord si at hvor du enn ferdes på din tjenstevei skal du ha øynene åpne – være observant og hjelpe til med registrering av «fellene» i vårt vegnett. Skjemaet skal være tilgjengelig i samtlige lagbiler og privatbiler i tjenstekjøring. Vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen sier at tanken bak det hele er at en slik registrering skal gi oss en pekepinn på hvor vi bør iverksette tiltak. Ved stadige bulk i autovernet, gjentatte påkjørsler i f.eks. bruer, utforkjøring på spesielle strekninger eller andre ulykker som gjentar seg på bestemte steder, bør vi bli oppmerksomme.

Skjemaene er levert til samtlige vegmestere, som har distribuert de videre. Innsamling og bearbeiding av skjemaene skal skje 2 ganger i året, og registreringen blir sendt vedlikeholdsavdelinga til orientering. Ved større

kostnadsmessige tiltak må saken tas opp med vegkontoret, men i de tilfeller man mener at spesielle tiltak av mindre omfang bør iverksettes straks, skal dette gjøres, sier Eilertsen.

Registrering i full gang?

Vegmester Svein Paulsen på Finnsnes har sendt ut registreringsskjemaet til samtlige i sitt område. Dette skjedde i slutten av april.

Skjemaet er et fint tiltak i det forebyggende arbeide for trafikksikkerheten. De som daglig ferdes på vegene er dessuten de rette til å observere alle uregelmessigheter på sin rode. Det er viktig at vi registrerer hvorfor f.eks. et rekkverk blir skadet på samme plass flere ganger og hvorfor det skjer stadige kollisjoner på samme bru. Vi forplikter oss til å treffe tiltak – til å se på saken og forebygge framtidige uhell og ulykker.

At vi har fått et skjema som skal registrere det hele ser jeg bare som en fordel. Det at vi dokumenterer vårt behov er også et argument til å få mer midler, sier Svein Paulsen.

Jeg håper bare at skjemaet blir brukt. Det vil selvfølgelig ikke si at vegvesenets folk ute på veien skal kjøre rundt å lete opp ulykker og uhell, men de skal registrere enhver uregelmessighet i sitt område og være observant på sin daglige veg. Jeg har dessuten bedt folkene om å bruke merknadsrubrikken flittig og notere ned alt som kan være av interesse, sier Paulsen.

Innlevering av skjemaene er satt til to ganger i året, og jeg har satt innleveringstidspunktene i juni og november. Dette fordi vi justerer driftsplanene i mai/juni etter å ha «gjort opp» vinteren. Dessuten setter vi opp nye driftsplaner i november/desember. Tidspunktene er m.a.o. gunstige med hensyn til driftsdata. Vi har da mulighet til å få tildelt midler til de tiltak vi ønsker å utføre, sier Svein Paulsen.

Registrering ute på veien

Vi møter Karl Kalle Iversen i vedlikeholdsområde 3. Registreringsskjemaet er allerede på plass i bilen, men det hele er så nytt at noen registrering er ikke foretatt ennå. Kalle sier at tanken bak skjemaet er fint. Det er greit at man kan rette på farepunktene på et tidlig tidspunkt. Så er bare å håpe at økonomien ikke hindrer en i å utføre de tiltak som blir nødvendige. Noe særlig merarbeid ved å bruke skjemaet synes han ikke at det er. Det er bare å håpe at man husker det på sin daglige ferd, sier Kalle.

Jorden rundt . . . forts. fra nr. 1/88

Av ANNA BIRKELUND

India og Nepal var tilbaketrukket. Bangkok i Thailand var neste stoppested. Kalenderen viste 26. november. Dette skulle være den beste reisetid, klimatisk sett. Enkelte dager var likevel i heteste laget. I Bangkok bodde jeg hovedsakelig i et rimelig pensjonatstrøk. Her bodde det turister fra forskjellige land. Svensker er et færende folk. Her, som på de fleste andre steder var de godt representert. Godt sovehjerte var nødvendig. Trafikken var enorm. Motorkjøretøy med lyd-potte var visst luksus.



Vanlig trafikk i Bankoks gater.

Det er lett å ferdes i Thailand. Et sted for å nyte badelivet sto på ønskelista. Valget falt på Hua Hin, en landsby ca. 20 mil fra Bangkok. I Thailand er folk smilende og eksotiske. Landet har vakre templer og en fargerik kultur. Fattigdom og prostitusjon er likevel ikke mulig å skjule. Ferden gikk videre til Singapore, også kalt «østens handelsby». Her møtes østens og vestens kulturer.



Esler var det beste frakttilbudet i de Nepaliske fjellene. Dette bildet er fra Nagdānda.



Med Sydney Operahus i bakgrunnen.

Julaften ble feiret i Den Norske Sjømannskirken. Her var det uvante omgivelser, men likevel hjemlig atmosfære.

Singapore er en ren og velstelt by. Her er flotte butikker. Og i gater med palmer, julepynt og lys, var det fint å vandre varme kvelder.

Ærverdige, gamle Raffles hotell, samt det nye hotellet med restaurant i 70. etasje var også verdt et besøk.

I romjula var jeg en tur i Malaysia, i Kuala Lumpur, før jeg nyttårsaften satte meg på flyet til Sydney og Australia.

Australia er verdens minste kontinent, men verdens største øy. Over-



På safari i Nepal.

gangen fra østen var merkelig. Her er det europeisk stil. For å oppleve Australia må man enten ha god tid eller mye penger. Helst begge deler. Ikke for det at det var så dyrt å leve her. Men avstandene er enorme. Jeg oppholdt meg i de østlige stater. Naturen her var variert med både fjell, vidder og fjorder. Her fantes både skog og prærier.

Jeg kjøpte buss-pass og reiste nordover til Brisbane langs «gullkysten» og tilbake innenlands til Melbourne.

Fra Melbourne tok jeg en tur til Phillips Island. Her så jeg pingvinene som i flokker kom på land i skumringen fra havet og opp til redene i sanddynene. Et glimt av koalabjørnen i retropene var artig. Av dyrelivet ellers måtte både kenguru, slanger og krokodiller beskes i burene — heldigvis.

Før jeg reiste fra Sydney opplevde jeg feiring av Australias 200 års jubileum som egen stat. Den ble bl.a. markert



Koalabjørn i sovestilling.

av et enormt fyrverkeri 20. januar. Fra Australia bar det til New Zealand — Et land som er mye likt Norge. Befolkningen er av europeisk avstamning. Men maori og polynesere er også en godt markert og tradisjonsrik folkegruppe.

Kiwi heter den populære nasjonal fuglen. Ellers var jeg blant annet i Rotorua, litt sør for hovedstaden Auckland. Her var det stor vulkansk aktivitet nær bebyggelsen.

Vel, herfra bar det rett til Hawaii. Her oppholdt jeg meg på øyene Oahu og Maui. Her var det dyrt, men herlig å være.

Permisjonstiden ebbet ut og nesene ble vendt hjemover over USA, kun med mellomlandinger.

Det var godt å komme hjem. Denne Jorden-Rundt-billetten kostet 18.805 med Oslo som utgangspunkt. Det ble mange land med vidt forskjellige kulturer på kort tid. Jeg møtte mange hyggelige mennesker, og selv om jeg reiste alene hele tiden skulle jeg gjerne reist igjen.

SPORT

Gratulerer B.I.L. «VEG»:

«Gutan vårres» vant — HURRA!

Av LISA SUNDSTRØM

Vårens vakreste eventyr - vi kan vel driste oss til en slik betegnelse, sånn på etterskudd.

Vår var det i hvertfall - ja nesten sommer - da de innledende runder til Vegcupen ble feiret i Tromsø lørdag 4. juni.

I solskinn startet Troms og Finnmark første kamp tidlig på dagen. Jevnt spill så og si hele tida. 1-1 før pause og 2-2 da kampen var over.

Det var en pågående gjeng som underholdt ute på banen. Første mål var selvmål, det andre ble scoret av Kristian Olsen. «De gamle er eldst», sa Svein Johansen etter kampen. Vi tilføyer; «De gamle er best»!! I hvertfall gjorde Svein en god figur ute på banen.

Neste ut i ilden var Finnmark mot Nordland. Gode gamle Finnmark - det ble «overlegent» tap! Men kampånden var da til stede, ihvertfall i første runde. Nordland gjorde stort inntrykk. De vant 5-0 over Finnmark - imponerende! Og vi i Troms fryktet det verste.

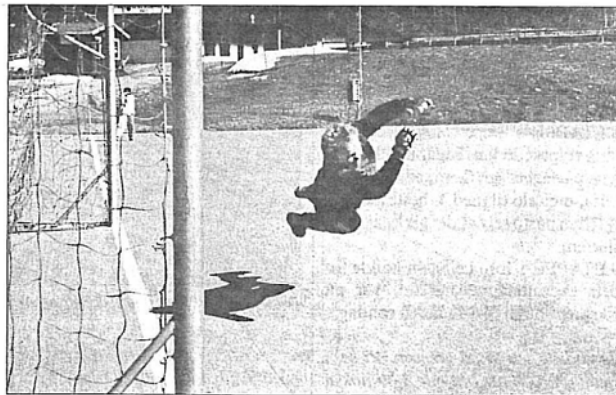
Men akk og nei! Da slo «supergutan» fra Troms til igjen. Rolf Hillesøy imponerte stort - 2 mål fra hans side og 1 fra Nordland. Vi vant!! God innsats fra begge lag, men vi må få lov til å være patrioter og glede oss ekstra over egen seier. Takk for kampen Nordland!!

Den eneste svarte plett på kampen var da TUIL jagde fotballgjengen fra vegvesenet av banen 6½ minutt før slutt. Og det enda vi hadde leid banen i ytterligere 1½ time. Dårlig gjort, men fotballgledden til amatørerne overvant stort sett hovne «proffer». Vi fortsatte de siste minuttene på grus. Fint vær - fint arrangement - og fin innsats fra alle deltagende.

Fotballdagen fikk en festlig avslut-



Slik varmer «gammelgutta opp»!



MÅLL!

ning. Vegvesenet har alltid prioritert det sosiale samsværet - så også her. Bortimot 75 feststemte fra «nordnorsk vegvesen» var samlet til bankett på Fløyahuset. Herlig stemning fra første minutt. Festkomitéen imponerte stort med topp avslutning på

begivenheten. Vi spiste, skravla og dansa - og de aktive fikk utdelt diplom for sin innsats.

Lørdagsnatta var lys og fager - så også mesteparten av deltagerne etterhvert. Og natta ble morgen - men her nord går jo alt i ett!!



Malmrusherne -88

Av ANNI KARI PEDERSEN

Malmrusherne ble i år arrangert 28. og 29. mai. Arrangørene; Lapplands Jägarregementets isf og Narvik Idrettslag hadde forandret litt på arrangementet. Starten gikk fra Kiruna sentrum kl.16.00 lørdag. Riksgrensen var første mål og der ble løpet stanset. Søndag morgen kl. 09.00 var det fellesstart på riksgrensen- Mål : Narvik sentrum.

Vårt løp

1.ETAPPE : Jan-Tore Knudsen var første løper ut. Han løp 23 km. Gjennomførte et fint løp. Vekslet som 4. lag.

2.ETAPPE : Arnulf Hansen, etappelengde 10 km.

3.ETAPPE : Geir Berger hadde en av de lengste etappene, 21 km. Han skulle egentlig ha en 10 km, men Torbjørn ble syk og Geir måtte overta. Geir løp veldig bra, vekslet som 7. lag.

4.ETAPPE : Hans K. Hansen, 10 km. Holdt plasseringen.

5.ETAPPE : Gunnar Stiberg, distanselengde 23 km.

6.ETAPPE : Tord Larsen, 10 km.

7.ETAPPE : Rolf Hillesøy løp 10 harde km. Slet hardt nesten hele etappen, men holdt helt til veksling. Bra løpt!!

8.ETAPPE : Ingar Hals hadde en lang etappe; 23 km. Ingar hadde tidligere på dagen løpt Gompedilten i Sørreisa, men slo til med 4. beste etappetid (han påsto selv at det gikk sakte på slutten).

9.ETAPPE : Tore Leirstein hadde løpets «sprintetappe»; 8 km. Var på riksgrensen kl. 01.24 natt til søndag.

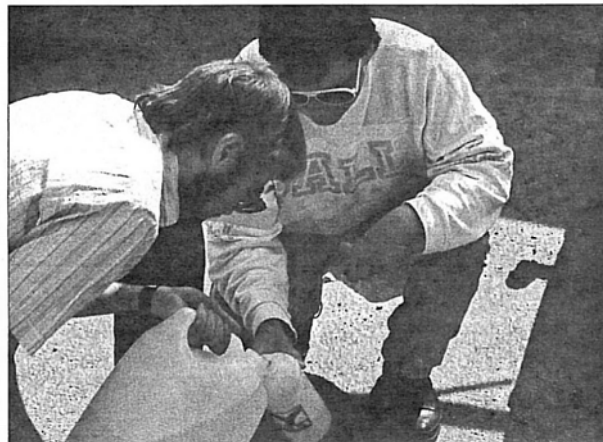
10.ETAPPE: I år som i fjor var det Martin Furumo som løp denne etappen, 20 km. Martin fikk beskjed om å holde FOU LKAB FRITID bak seg. Det var «To indre og vekk me'n» for å si det på skøytespråket.

11.ETAPPE: Nest siste etappe; nok en Stiberg -denne gang Bjørn. Etappelengde 17 km. Bjørn løp en kano-netappe.

12.ETAPPE: Nok en gang måtte Jan-Tore Knudsen ta på seg joggskoene



En del av Malmrusherne-laget. (Vegkontorets deltakere).



Forberedelse til topp innsats! Geir og Arnulf fyller «drivstoff»!

Denne gang var etappelengden 10 km. Også denne etappen løp Jan-Tore veldig bra!!!

Vi kom i mål i Narvik som 4. lag! og ble totalt nummer 6 i herreklassen! Sammenlignet med i fjor er dette en utrolig framgang. Fjorårets plassering var 16. plass. Alle guttan gjorde en kjempefin innsats.

Denne gang var etappelengden 10 km. Også denne etappen løp Jan-Tore veldig bra!!!

Vi kom i mål i Narvik som 4. lag! og ble totalt nummer 6 i herreklassen! Sammenlignet med i fjor er dette en utrolig framgang. Fjorårets plassering var 16. plass. Alle guttan gjorde en kjempefin innsats.

RØYKELØVEN



Herleiv Solberg, vegsjef

Ja jeg røyker - og skal fortsette med det. Men jeg har alltid ment at det skal vises hensyn til de som har astmatiske plager og lignende. Forøvrig er jeg imot loven. Jeg synes den griper for mye inn i folks privatliv.



Trygve Rognmo, spesialarbeider, Mortenhals

Jeg røyker ikke selv, og synes derfor at det forsåvidt er fint med røykeloven. Men det er selvsagt en fordel for meg og desto verre for de som røyker. Jeg undres forresten hvordan det vil bli på brakka i framtida - er den et offentlig sted? Det er forresten ikke så mange som røyker her i miljøet, så noe problem er det ikke.



Inger Nilsen, kontfullmektig, Finnsnes

Ja- jeg røyker! Jeg synes det er helt rett at det kommer forbud mot røyking på offentlig sted. Vi må ta såpass hensyn til hverandre at de som ikke røyker og ikke tåler røyk også for en trivelig atmosfære. Vi andre får heller innstille oss på å ha en spesiell røykeplass. Jeg vil innordne meg etter loven, men ønsker ikke å føle meg spedalsk i framtida selv om jeg er «nikotinslave».

Vi har spurt et «knippe» av våre folk - inne og ute i driften. Røyker du - og hva mener du om den kommende loven?



Hans Takøy, hovedverneombud, Finnsnes

Jeg røker selv. Men enhver har rett og krav til frisk luft, og vi kan ikke forpente miljøet omkring oss. Loven bør forøvrig ikke trees ned over hodet på oss. Vi bør komme fram til avtaler som tilpasses alle. Det kan selvfølgelig bli vanskelig der to jobber sammen med ulikt forhold til nikotin. Men vi kan f.eks. la første del av matpausen være røykfri. Å true folk til å slutte å røyke vil skape mistrivsel.



Liv Sørensen, kontorfullmektig, Vegkontoret

Jeg røyker ikke- kun ved festlige anledninger. Det er ikke mulig å tvinge folk til å slutte å røyke. Jeg har selv røkt i 17 år, og mener at dette ikke er rette veien å gå. Likevel - av hensyn til de som ikke tåler røyk er nok dette en fin ordning. Men det skulle egentlig være unødvendig med en lov. Man burde heller lære seg å vise hensyn til hverandre.

LØSNING AV VÅRT EVICE PROBLEM

De fleste nordmenn har to store problemer som vi bør sette oss fore å løse i det nye året: Vi røyker for mye mellom måltidene, og spiser for mye mellom røykingen!



Navn: Signe Moeng
 Alder: 65 år
 Stilling: konsulent
 Bosted: Tromsdalen
 Arbeidssted: Vegkontoret i Tromsø



Signe Moeng begynte i vegvesenet i 1944. Det var dengang vegkontoret var i Harstad. Det var viktig under krigen å få inn folk i vegvesenet som ikke sympatiserte med tyskerne, og Signe ble ansatt som såkalt ekstrakontorist. Det var på «løse vilkår» og Signe var ambulerende kontorhjelp. Arbeidet besto av litt skrivearbeid, litt arbeid med posten og dessuten arbeid i bokholderiet.

Etter å ha vært borte fra jobben i ca. et år pga familieførøkelse, begynte Signe på vegkontoret igjen i 1948. I vegvesenets fortid var det ikke noe som het svangerskapspermisjon eller andre sosiale goder som vi har i dag. Denne gangen begynte hun som ferieavløser, men senere på 50-tallet ble det fast stilling som kontorassistent.

At vegvesenet skulle flytte fra Harstad til Tromsø var planlagt i flere år, og da det endelig skjedde i 1960 ble de fleste med til Fylkeshuset i Tromsø.

Signe fortsatte i bokholderiet – eller regnskap som vi i dag kaller det. I dag er Signe leder for del 2 på regnskap, og sammen med 5 andre har hun ansvaret for materialregnskapet og handelsregninger. Det er forøvrig ganske vilkårlig hvor man blir plassert den dagen man begynner på vegkontoret. Når så årene går får man høre at man er på feil plass når det skal avanseres, men noe valg har man ikke akkurat hatt, sier Signe.

Det har skjedd mye i vegvesenet i de årene Signe har vært her. Ikke minst har arbeidsstokken økt utrolig mye. I dag er det så man knapt kjenner de

man møter i korridoren. Man holder seg til avdelinga og arbeidet sitt, og møter de andre mer tilfeldig. Vegkontoret har de senere årene også kastet seg inn i «data-alderen». Allerede i 1970 begynte regnskapsavdelinga med overgang til EDB, men i dag har dataen tatt helt overhånd. Det er bare å følge med i utviklinga. Man får konsentrere seg om det som sorterer under en selv og gjøre sitt beste. Utviklinga har jo gått gradvis – så vi følger da med!

Signe synes at vegkontoret har vært en trivelig arbeidsplass i de 40 årene hun har vært her. Det har kommet og gått mange mennesker i løpet av disse årene, og etter hvert har også kontoret vokst seg vel stort. Enhver arbeidsplass har sine fordeler og ulemper, og vegkontoret er tross alt en fin plass å være.

På fritida liker Signe å ferdes i skog og mark. Turgåing betyr mye for henne, og selv nå når det går mot sommer driver Signe fortsatt med skigåing. Ellers blir det alltid tid til litt håndarbeid.

Det er greit å ha godt med fritid, men det blir nok rart den dagen man ikke har vegkontoret å gå til. Jeg tenker ikke på pensjonsalderen og ser ikke fram til den med noe lengsel. Det er godt å ha et arbeid selv om det nok i blant kunne klart seg med halv stilling. Jeg undres på hvordan hverdagen blir i framtida når hele dagen er disponibel. Det blir vel mer tid til å ferdes i naturen, men det er enda noen år til.

Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

133 – SAND- OG SALTSPREDERE

Denne instruksjonsboka skal benyttes i forbindelse med opplæring av sjåførere i strøtjernest. Den skal videre tjene som oppslagsbok for maskinførere, instruktører og oppsynsmenn i Statens vegvesen og i kommunal tjeneste. Boka behandler oppbygging, bruk og vedlikehold av ulike typer strøpparater og snøryddingsutstyr.

135 – FJELLBOLTER

Håndboka omhandler regler for prosjektering, utførelse og kontroll av konstruksjoner med fjellbolter som permanent bæreelement. Formålet er å få en ensartet praksis på området.

136 – SKADEKATALOG

Oversikt over hvordan koder for skadegrad, omfang, konsekvens og årsak skal benyttes ved vurdering av skader. Skadekatalogen er ment som en hjelp til inspektører som foretar inspeksjoner av bruer.

138 – VEGHØVLER

Håndboken tar for seg veghøvelenes spesielle egenskaper, hvilke redskaper den kan utstyres med og hvordan dette brukes. Den gir videre en innføring i oppbygging og virkemåte for de ulike komponenter samt vedlikehold av disse. Den er ment brukt i forbindelse med opplæring av høvelførere, men også som oppslagsbok for maskininstruktører m.m. i Statens vegvesen og i kommunene.

PERSONALNYTT



Kent Myräng, trafikkteknisk seksjon Vegkontoret



Marianne Sandvik



Geir Magne Lorentsen, plan Vegkontoret

TILTREDELSER:

Vegkontoret:

Avd.ing. Kent Myräng, traf.tek.sek. Avd.ing. Kjell Roar Robertsen, vedl. Avd.ing. Geir-Magne Lorentsen, plan Marianne Sandvik, bud vegkontoret, vikar til 1/12-88.

Tor Holan har sluttet i stillingen som personalkonsulent, og ble fra 1. mars i år tilsatt som økonomikonsulent ved vegkontoret.

Utedriften:

Oppsynsmann Knut Fosshaug i anleggsdrifta, Finnsnes-området. Oppsynsmann Einar Svendsen, anlegg, E-78 Tromsø-området. Ståle Johansen, mekaniker, Finnsnes. Hjelpearbeider Viktor Andreassen, Storsteinnes.

Biltilsynet:

Reidun Olsen, vikar, kontorfullmektig, Harstad 1/4-88. Mona Marthinussen, kontorfullmektig.

FRATREDELSER:

Utedriften:

Oppsynsmann Arnfinn Hansen, Lyngseidet. Oppsynsmann Jens Stormo, Silsand. Fagarbeider Håkon Vollstad, Storslett. Formann Wilhelm Johnsen, Skibotn. Maskinkjører Evald Jørgensen, Svalnelvmoen (1/7).



Ståle Johansen, mekaniker, Finnsnes



Odd Grønsvoll, maskinkjører fra 1. februar 1988



Kjell Roar Robertsen, vedlikehold Vegkontoret

Vi gratulerer!

Med 60 år:
 Arnfinn Pedersen, Sørreisa 13/8
 Hans Hansen, Bryggerhaug 7/9
 Oddvar Skogstad, Bardu 17/9

Med 50 år:
 Bjarne Berntsen, Oteren 20/8

Med 25-års jubileum:
 Ingolf Moan, Hopenveien 1, Tromsø 1/9



Viktor Andreassen, hjelpearbeider Storsteinnes