

C



### Nordaførr - Høstvisa

*Trolaus og falsk sto sommer'n og frista  
Lova oss liv men ga oss en høst  
Bjørka står naken, alt har ho mista  
Sommer'n han før og det finns ikke trøst.  
Og det e dagen som gir sø og natta som får  
D'e utrygt der veien te fremtia går  
Førr vinter'n e våken og vet kor vi bor  
Vinter'n e grådig her oppe i nord  
Han vil ta fra oss veian vi før.*

*Veian e smal og tung å hold åpen  
Skipsleia hard når sjøen går kvit  
Sånn har vi lært at vinter'n har våpen  
Sånn har vi skjont at han akta sø hit.  
Han vil legg stålís rundt elvan så strykan forsvinn  
Gjør svart hav og himmel så båtan går inn  
Og bjørka står naken i steinfrosse jord.  
Vi skal kle på oss førr vinter'n bi stor  
Han vil ta fra oss veian vi før.*

Halvdan Sivertsen

# Vegs ikka

Bedriftsavis  
for vegvesenet i Troms fylke

NR. 3 — 1988 — 20. ÅRGANG



## BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN TROMS

Nr. 3 - 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 Grafisk A.s  
Tromsø

Opplag  
1500 eksemplarer

## INNHOOLD

side

Høstsonate (leder) .....	3
Etter sol kommer regn — og snø! .....	3
Ny ferielov .....	4
Raset i Balsfjord .....	5
Resultatbonus i vegvesenet .....	6
Først ute med fagprøve for anleggsmaskiner .....	7
Nytt vidunder i vegvesenet- kombispreader .....	8
Vegvesenet oppnar nye vegstrekningar .....	9
Nye håndbøker .....	9
Eksotisk innslag i brakkeleir .....	10
Vi presenterer vår nye «museale» mann .....	10
Prosjektgruppe for vurdering av prosjektorganisering .....	11
Fornes — Vegvesenets nye «Tyttebærvik» .....	12
Anleggsstart i Hansjordnesbukta .....	13
Katastrofeøvelse i Fjordgårdtunnelen .....	14
Spaghetti a' la Fjordgård .....	15
Det er i Tromsø «det skjer» .....	16
Ras i Turistlia .....	17
Tromsøbrua: Sikringstiltak mot skipspåkørsel .....	18
Stipendicordningen .....	19
Røykeloven .....	20
EDB-nytt: DAK på vegkontoret .....	21
Bruk sykkelhjelm .....	22
Sommer i Tyrol (en studiereise) .....	23
Miljøspørsmål .....	24
Sport — Fotballnytt .....	25
Vegvesenets korrespondanseskyting .....	25
Etatsprofilen .....	26
Personallytt .....	27

# HØSTSONATE!

Den mørke årstida i Nord-Norge er lang. Tre måneder med «dårlig skiføre» er allerede over, midnattsola er gått ned, og streken på gradestokken siger lenger og lenger mot 0.

Men vi har tross alt hatt en fin sommer i år, med mange og lange soldager.

Selv om mørketida er fjern der du ligger på solmadrassen en juledag, — vel så er den likevel den mest dominerende årstid her nord. De tunge, kalde og snørike dagene med søvnproblemer og tungsinn venter i det fjerne. Men før det — de mørke dagene — og absolutt de mørke kveldene.

Og atter dette: «Bruk refleks!» Gjentatt til kjedsommelighet, men å så viktig! Vi sees bare ikke på en mørk vei en sen kveld. Vi har hverken selvløsende øyne, ører eller munn selv om det kan føles slik i blant. Og så alt dette «vegvesen-snakket» — formaninger — men ord av stor viktighet: Kjør forsiktig i høstmørket, husk å sjekke lys og dekk — bak hver sving lurer en fare.

La oss ta dette alvorlig.

La oss nyte høsten med alle dens utrolige fargespill i naturen, men la oss også huske glatte og regntunge veier.

La oss gå hånd i hånd en mørk kveld, svermende under stjernene, men med en lysende brikke både mellom og på siden av oss.

Og la oss ha i tankene alle ulykkesoverskriftene fra aviser og TV. Det er ikke bare andre det skjer ulykker med — en dag er det også deg.

Ta livet på alvor og vern om deg selv og dine medmennesker.

Bruk fornuften i trafikken, bruk refleks og vis hensyn til dine medtrafikanter.

Lisa.

## Etter sol kommer regn — og snø FORAN MØRKETIDA OG BRØYTESESONGEN

Av LISA SUNDSTRØM

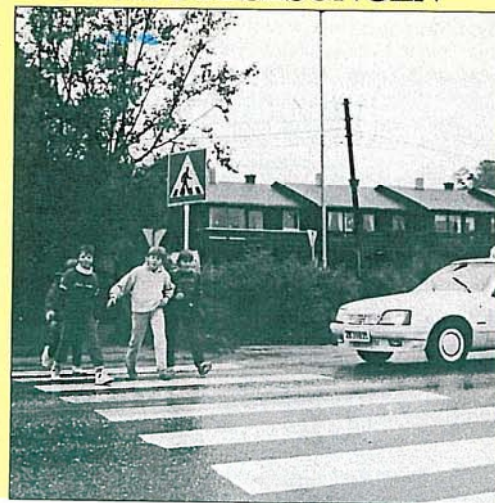
Om våren og sommeren «synes» vegvesenet særdeles aktive. Det skyldes anleggsarbeid langs vårt vegnett, graving i veg og grøft, dekkelegging, grunnundersøkelser langs vegenettet og biltilsynets folk ute «til skrekke og advarsel».

Bjørnen går snart til ro i sitt lune hi, fuglene trekker til varmere strøk, trærne gråner men vegvesenet er fortsatt i full vigør. Vi står atter foran en aktiv periode i året, om enn på en annen måte enn sommerseongen.

Anleggsarbeidet fortsetter hele vinteren selv om en del ting blir mer komplisert så snart den første snøfilla har lagt seg.

Men hva med vedlikeholdet — de som tar «tar vare på» de bestående vegene — de som brøyter slik at vi andre kan ta oss fram i denne årstida og de som holder stikkrennene åpne.

Fotgjengerulykkene øker om høsten — ta derfor vare på de myke trafikantene.



## FORSIDEN

Tre glade gutter — Fra venstre Wiggo Augustinussen, Jan Edvardsen og Jan Skogly

Vegstikka kommer ut fire ganger i året. Det neste nummer blir i desember 1988. Frist for innlevering av stoff til desember-nummeret er 15. november 1988.

Vi har spurt vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen om han er klar for den første snøstormen?

Helst ser Eilertsen at «den hvite» årstida lar vente på seg og at mildværet holder ut september måned. Vi driver med dekkelegging til slutten av september og vil da gjerne ha gode forhold. Når kulda kommer blir kvaliteten dårlig på dekkene og det blir kostbart. Ottadekkene er spesielt følsomme for kaldvær. Vi skal jo også merke både kant- og midtlinje, og da bør vi ha 8-10 pluss-grader, sier Eilertsen.

Men vi har alt klart angående brøytinga, og alt utstyr er i orden for vinteren. Vi har dessuten kjøpt noen nye sideploger til E6 i Bardu og Vollan-området. Og ellers er brøytestikkene på plass fra midten av september og utover høsten.

#### Biltilsynet på plass!

Vi intensiverer utekontrollene fram

mot høsten, sier biltilsynssjef Trond Larsen og stadfester dermed at biltilsynet er klar til å ta vare på trafikantene.

Vi skal kjøre felleskontroller med politiet. Og vi skal spesielt legge vekt på å kontrollere lys, dekk og sikt utover høsten. Vi har i den anledning en spesiell «rute» for bilistene, som innebærer at de kjører gjennom flere kontrollpunkter som viser om lysene fungerer riktig. Der dette ikke er tilfredsstillende kan vi enkelt hjelpe til å få orden på forholdene, sier Trond Larsen.

Folk kjører ellers svært ofte med dårlige sommerdekk utover høsten. De skal «tyne» det siste ut av dekkene før en ny sesong, og glemmer gjerne høstleipe vegger med fare for vannplaning. Her skal vi også gå aktivt inn for å kontrollere kvaliteten på det som «triller» på våre vegger, fortsetter Larsen.

Og biltilsynet har også mange andre jern i ilden. Tilsynet med kjøreskolene vil bli intensivert. Det skal sjekkes hvordan de arbeider på glattkjøringsbanene og hvordan de trener på mørkekjøring.

#### De myke trafikanter

Vi må ellers ikke glemme de myke og særdeles sårbare trafikantene. Utover høsten har vi plutselig mange nye trafikanter på vegene – skolebarna! De ferdes til fots og på sykkel. Det kreves av oss som kjører på fire hjul at vi husker de andre. Fotgjengerulykkene øker om høsten og møteulykkene forsterkes på mørke og glatte vegger. Dessuten er det mange uerfarne syklistene på veg til og fra skolene.

Vær derfor obs som bilist hvilket ansvar du har for dine medtrafikanter. Dette er ord som biltilsynssjef Trond Larsen gir oss med ut i trafikken!

# NY FERIELOV

AV ANNA BIRKELUND

Vi har nå fått en ny ferielov som trer i kraft 1. januar 1990. Såvel opptjeningsår som ferieår skal følge kalenderåret. Isteden for ordinær lønn får vi feriepenger regnet etter en litt høyere prosentsetning enn tidligere. Feriepenger vil som før bli utbetalt i juni måned. Dette gjelder både i overgangen og etter at den nye loven trer i kraft.

For å få en smidig overgang får vi et forkortet opptjeningsår (1. mai—31. desember -88) og et forkortet ferieår (1. mai—31. desember -89). På grunn av at opptjeningsåret bare er 8 måneder får vi feriepenger beregnet etter 11,3 % (+ 2,3 % for de over 60 år).

Det er viktig å merke seg at i det forkortede ferieår blir ferietiden 18 virkedager, lørdager iberegnet, med andre ord 3 ukers ferie. Arbeidstakere over 60 år har rett til 4 virkedager mer. Dersom du vil ha mer enn 3 ukers ferie sommeren 1989 er det to muligheter:

1. Har du ferie til gode fra ferieåret 1. mai 1988 — 30. april 1989 kan, etter søknad, maksimalt 12 virkedager overføres til det forkortede ferieår.
2. Det kan avtales at en del av ferien for 1990 kan avvikles på forskudd sommeren 1989.

Som hovedregel vil det ikke kunne avtales forskudd av mer enn 7 virkedager feriefritid sommeren 1989. Samlet feriefritid blir da 25 dager (medregnet lørdager), som er lovens maksimal lengde.

Arbeidstakere over 60 år får som tidligere en ekstrasferie på 6 virkedager etter ny lov. Nærmere orientering kan fås hos arbeidsledelsen ute eller ved personalseksjonen.

# RASET I BALSFJORD

24. august ble en «mørk» dag i Troms fylkes historie. Raset ved Sandbukta gård i Balsfjord krevde to menneskeliv, og tragedien til de etterlatte kan nok ikke beskrives med ord.

Raset som gikk om morgenen ca. kl. 06.35 tok med seg nesten 200 meter av E-6. Selve raset var ca. 500 m langt og tusenvis av m<sup>3</sup> leire raste ut i havet. Samtidig gikk hele gårdsbruket til Martin Mikkelsen i havet.

Som følge av raset ble det også utløst en flodbølge som skyllet langt oppover stranda og over kaia på Bergneset.

Det var det første vegmester Sverre Sandstrand så da han kom ut fra huset om morgenen. Han skulle da på jobb på vegsentralen i Nordkjøbotn. Samtidig møtte han oppsynsmann Agnar Hansen som var på vei i motsatt retning og som hadde blitt stoppet av raset. De fikk så gitt beskjed til vegsentralen i Nordkjøbotn, og gjorde det som måtte til for å stoppe trafikken på E-6.

Den første tida etter raset var forvirrende. Telefonforbindelsen til Vegsentralen var brutt helt sammen på grunn av raset. En god stund hersket det usikkerhet om hvordan det var gått med oppsynsmann Petter Nilssen, som var observert på den utsatte strekninga på E-6 litt tidligere. Også flere andre av vegvesenets folk var på vei til jobben på vegsentralen, og man fryktet det verste en tid.

#### Trist stemning

Stemninga på rasstedet var stille og uhyggelig da Vegstikka kom til stedet. Vrakrester fra huset og fjøset fløt opp i stadig større grad utover dagen.

Naturens luner kan være forferdelig og man står maktesløse ovenfor de krefter som var satt i sving. I dag står selve rasstedet igjen som et monument over tragedien som rammet Balsfjord.

Men ulykken har skjedd, og vi kan i dag bare prøve å finne årsaken til den, samt bygge opp en veg som i framtida blir trygg for de som skal ferdes i Balsfjord.



Raset tok med seg nesten 200 meter av E-6.

#### Geotekniske undersøkelser

Det har siden kort tid etter raset vært utført grunnboringer i rasgropa. NGI (norges geotekniske institutt) er engasjert og skal prøve å finne årsaken til det som skjedde. Dette arbeidet pågår stadig.

#### Hva skjer ellers?

Fra vegvesenets side skjer nå arbeidet i tre trinn, sier driftssjef Eilif Mathisen.

I første rekke har vi arbeidet med å bygge en «nødforbindelse» forbi rasstedet. Vi fikk først låne en pongtongferje fra 6. divisjon. Men kapasiteten var begrenset og den tålte kun stabile værforhold (det vil si at den var følsom for vind). Pr. i dag brukes et landgangsfartøy som er utlånt fra Sjøforsvaret. Kapasiteten er større og det tåler all slags vær.

Likevel – dette er bare en midlertidig løsning for lokaltrafikken. Den gjennomgående trafikken i fylket må basere seg på å bruke rv. 87 om Tamokdalen eller veggen om Vikran.

#### Midlertidig landforbindelse

I neste omgang arbeider vi med å etablere en landforbindelse på kort sikt. Det vil si til bruk i 1-2 år. Veggen skal legges ca. 70 meter ovenfor den gamle veggen, og skal med andre ord krysse rasgropa. Men grunnarbeid

dene for denne vegløsninga kan ta tid. Det skal traues ut løsmasser for så å fylles stein tilbake i gropa. I tillegg skal leirmassene ovenfor denne veggen sprenges ut, og fordi vi egentlig ikke vet omfanget av dette arbeidet kan det ta en tid. Vi må ha sikkerhet for at massene ovenfor veggen holder seg i ro, og må derfor utføre et grundig arbeid. Men meninga er at dette arbeidet skal være ferdig slik at E-6 kan være kjørbart igjen 10. oktober, sier Eilif Mathisen.

#### Framtidig E-6 i Balsfjord

Vi er ennå på planleggingsstadiet for hva som skal skje videre, sier Mathisen. Dette var et nyanlegg, og om veglinja skal endres og tilfelle i hvor stor utstrekning, vil vi nok komme fram til etter hvert. Det er jo også et kostnadsspørsmål.

Vi har søkt om tilleggsbevilgning fra Vegdirektoratet på grunn av det som gikk tapt, samt til etablering av kort-siktig forbindelse og til drift av ferjene. Dette vil i første omgang beløpe seg til 4,5 mill. kroner. Siden vil det nok bli merkostnader i forbindelse med hvor den nye veglinja i tilfelle vil bli lagt.

Det har også i forbindelse med stengning av E-6 i Balsfjord vært belastninger på rv. 87 med den slitasje og merkostnader det medfører, sier Mathisen.

# RESULTATBONUS I VEGVESENET

Av LISA SUNDSTRØM

Bonusordning i vegvesenet var et aktuelt tema på årets hovedtillitsmannskonferanse. Konferansen som har vært avviklet i 17 år ble for første gang arrangert i Tromsø. Og møtet fant sted denne gang tid og sted fra 21. til 26. august på Saga Hotell.

«Premieringssystem» i vegvesenet er ikke en helt ny tanke men har vært diskutert i etaten i flere sammenhenger det siste året. På bakgrunn av dette og fordi man ønsket en utredning om hva et premieringsystem innebærer, har det vært nedsett et utvalg til å jobbe med spørsmålet. Gruppen har vært «rikt» sammensatt og et av utvalgets medlemmer, overingenør Torbjørn Naimak fra Vegdirektoratet orienterte om bonussystemet på hovedtillitsmannskonferansen.

## Ikke nytt lønssystem!

Resultatbonus eller resultatlønn er ikke noen erstatning for det bestående lønssystem – det forblir ubørt. Det er derimot et premierings-system som kommer i tillegg. Det er blant annet sagt at vi vil «få alle ansatte med på å bake en større kake som ellers ikke ville ha blitt bakt- og dele denne rettfærdig mellom bedriften og de ansatte.»

Det vil med andre ord si at dersom vi gjør en god jobb i vegvesenet, utfører et oppdrag som hele etaten har spart både tid og penger på, samt fått en fullgod kvalitet – vel så skal vi premieres – få en skikkelig «takk» for god utført jobb. Likevel bør det påpekes at bedre samarbeid for økt resultat ikke ensidig er avhengig av lønssystem.

Statens vegvesen er i dag absolutt konkurransedyktig på flere felt. Et bonussystem vil i tillegg inspirere oss til enda bedre innsats, større arbeids glede og arbeidsinnsats, større



Samferdselsminister William Engseth besøkte årets hovedtillitsmannskonferanse. Han noterte villig synspunkter fra salen. Til høyre Arnfinn Nilsen fra Arbeidsmandsforbundet. (Foto: Hans Th. Kittelsen, Vestfold)

motivasjon, og bedre maskinutnyttelse og utvikling av både metoder, utstyr og mennesker. På denne måten håper vi i framtida å bli best og billigst på alle felt.

Hva er så hovedprinsippene bak ordningen med resultatbonus?

- Ingen ansatte i Statens vegvesen skal på grunn av resultatbonus få sin faste lønn redusert. I dette ligger at det ikke er snakk om «straff» dersom et arbeid går dårlig.
- Vi går ikke inn for å gjeninnføre et akkordsystem, men et system som kan gi en begrenset premie for en ekstrainsats.
- Systemet må ikke føre til at gjeldende sikkerhetsbestemmelser brytes.
- Resultatbonusen må holdes innen en fornuftig øvre grense. Dette innebærer at det ikke må bli et beløp den enkelte arbeidstaker baserer sin levestandard på.
- Det er svært viktig at det ikke går for lang tid fra innsats gjøres til premiering finner sted.
- Resultatbonus skal i alle tilfeller gjelde både arbeidstakere og stedlig arbeidsledelse. For utdriften vil arbeidsledelsen bety oppsynsmenn,

veg mestre og utplasserte anleggsledere.

- Systemet med resultatbonus må ikke blir for komplisert å praktisere.
- Og premiering bør normalt skje ut fra bedømmelse av:
  - Økonomisk resultat
  - Oppnådd kvalitet
  - Tid

Som mye annet har vi hentet idéen fra nabolandet. Svensk vegvesen har utprøvd ordningen i flere år og sier seg godt fornøyd.

## Delte- og mange meninger!

At et slikt tema vil føre med seg lange og heftige diskusjoner er forståelig. Mørke tanker om akkordsystemet i svunnen tid dukker opp. Deling av arbeidsstokken i A, B og C-mennesker, alt etter innsats er og et skremmende spøkelse. Men også ønsket om å bli konkurransedyktige samt leve med i den tida vi befinner oss i, tiltrekke oss unge og ivrige arbeidstakere er en del av diskusjonen.

Uenigheten var dog ikke dypere og verre enn at hovedtillitsmennene etter pause og før diskusjonen fort-

satte, tonet i med «De unge slekter». Om det var for å påpeke sitt unge sinn og sine framtidssjanser vites ikke, men at det var sang fra et vakert menneske kan Vegstikkas utsendte bekrefte.

## Prøveordning

Som konklusjon på orienteringen og debatten foreslo møteleder Arnfinn Nilsen følgende:

Vi bør gå inn for systemet som en prøveordning i ett eller to fylker som driver med egenregikalkyler. Begrunnelsen for dette er at dette er en del av et hovedoppgjør. Hva vil ikke omverdenen si om oss når de fra før av mener at vi gjør en dårlig jobb, og så sier nei til en prøveordning som skal øke vår produktivitet. Det vil i så tilfelle bli ammunisjon for at vi skal bli helt borte. Og hva vil medlemmene si, som ved en slik prøveordning vil få lønnsøkning og at vi som fagforbund sier nei til lønnsøkning!?

## Betingelser

Ordningen må være begrenset til de som konkret bidrar til overskudd i en egenregikalkyle, sier Arnfinn Nilsen. Og overskudd som går tilbake til bedriften skal brukes til å styrke denne

ved opprettelse av arbeidsplasser og innkjøp av maskiner.

## Hva mener vi så i Statens vegvesen Troms?

Vi spør hovedtillitsmann Charles Hermansen om temaet har vært tatt opp, og om han har fått noen signaler ute blant vegvesenets egne folk?

– Det er delte meninger om systemet her i fylket, sier Hermansen.

De yngre i vegvesenet ser positivt på dette, mens de eldre som har opplevd akkordsystemet har lite til overs for det.

– Jeg forstår godt at de som er ung og har pågangsmot ønsker et slikt system i en startfase i livet. De har behov for penger og gjør gjerne en ekstra innsats.

Men vi må ikke få tilbake det gamle systemet med akkord og utvelgelse. Faren er at vi kan få A og B-mennesker, med andre ord en utvelgelse av arbeidsstokken er til stede. Og det kan vi ikke tillate. Det vil med andre ord si at det stiller større krav til oss som sjeke hvordan systemet vil fungere.

– Men tross alle betenkeligheter synes jeg at vi må være villige til å gå inn på dette som en prøveordning.

– Vi må være klar over at dersom vi ikke tør å prøve noe nytt så vil ikke vårt arbeid være så sikkert i framtida som det hittil har vært.

Vi må dessuten være konkurransedyktige. Og det ville jo være rart om vi sa nei til et system som vil heve lønna vår.

– Så får vi heller se på erfaringene etter en prøveperiode og ta et endelig standpunkt da, avslutter Charles Hermansen.

## Konferansen forøvrig

Om årets hovedtillitsmannskonferanse kan ellers sies at mange og interessante tema ble tatt opp, og at møtedagene tiltrakk seg flere viktige og «betydningsfulle» personer. Både vegdirektør Eskild Jensen, kartellformann Nils Totland og samferdselsminister William Engseth gjestet våre «hovedmenn» de dagene samlingen varte.

Samferdselsministeren hadde en åpen og uformell samtale i vegkontorets kantine. Her noterte han hele tiden punkt fra vegvesenets «ønskeliste». Og skal vi ha tiltro til våre politikere – vel så er det ihvertfall håp om at signalene fra «grasrota» ble oppfattet.

# Først ute med fagprøve for anleggsmaskiner

Av ANNA BIRKELUND

Jon-Egil Sørensen er første elev her i området som har tatt fagprøven i anleggsmaskinførerfaget. Han er ikke bare den første elev av vegvesenets tilsatte, men også den første kandidaten som Prøvenemnda for anleggsmaskiner i Tromsø og omegn har hatt.

– Forløpig har vi ikke hatt mye å gjøre, sier de. Men det gleder oss at dette nå er i gang. Det er mange eldre som har maskinførerbevis i dag. Når disse går ut, vil det bli behov for nye folk.

Vi regner med mange unge kandidater i tiden fremover.

Den praktiske øvelsen foregikk i Eidkjosen 30. juni. Den teoretiske del var unnagjort, og Jon-Egil hadde 8 timer til rådighet for følgende arbeidsoppdrag:



Prøvenemnda for anleggsmaskiner sammen med Jon-Egil Sørensen.

- høvling og oppretting av grus for asfaltering (veghøvel)
- planering etter høyde med hjul-laster
- opplasting på bil
- enten grøfte eller pusse skråning med veghøvel

Prøvenemndas medlemmer fulgte nøye med. Det gikk bra. – Vi gratulerer!

Jon-Egil Sørensen er forøvrig maskinkjører i vedlikeholdsområde 5 Tromsø.

# NYTT «VIDUNDER» I VEGVESENET

## Kombisprederen — nyvinning i dekke- og lappearbeid

Av LISA SUNDSTRØM

Vegvesenet i Troms har skaffet seg et nytt familiemedlem i maskinparken. Kombispreder heter «barnet» og kommer fra Sverige. Maskinen er både tids- og arbeidsbesparende fordi den legger olje og grus samtidig, og fordi bemanningen er minimal.

I Lavangsdalen drev kombisprederen med sporfylling da Vegstikka kom forbi. Jan Skogly, som til daglig har ansvaret for maskinen kunne fortelle at vi fikk nykomlingen fra Sverige i vår, og at det er den første i sitt slag her i Troms.

Mønteringsarbeidet foregikk på verkstedet på Nordkjosbotn, og etter en del «barnesykkdommer» i starten fungerer den fint nå.

### Fintfølende

Men massene må være rene, ellers fuser systemet, sier Jan Skogly. Det er en fintfølende maskin han håndterer til daglig. Det må ikke være stein i massene, og helst må finstoffet være fjernet. En masse på 4-12 mm er best. Og her fikk Vegstikkas utsendte en ypperlig, praktisk leksjon i finstoff og grus av Wiggo Augustinussen som var med på maskinen.



Kombisprederen på arbeidsoppdrag i Lavangsdalen.

Det bør helst være to på maskinen, sier Skogly, slik at man hele tida får sjekket at utlegginga foregår riktig.

### Kapasitet

At kombisprederen har gått under navnet lappemaskin skyldes nok kapasiteten. Det er begrenset hva vi kan bruke den til – helst kortere strekninger. I forhold til en vanlig dekkeleggingsmaskin med kapasitet på 2100 liter har denne bare en kapasitet på 1100. Det blir et lass grus og en tank olje, så må det fylles på igjen.

### Bruksområde

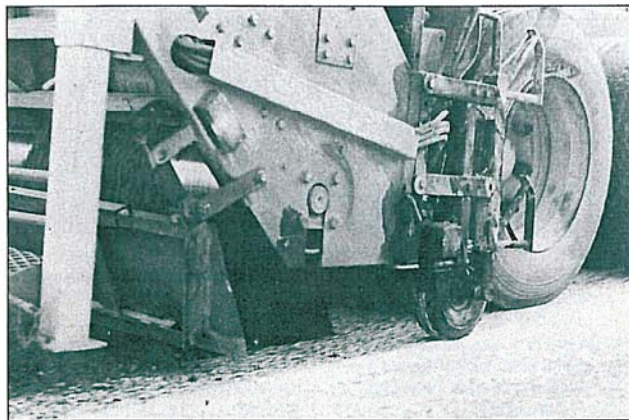
Vi reparerer strekninger hvor asfalt og ottaddekker er gått i stykker, sier

Skogly. Dessuten har vi lagt fullt ottaddekke på kortere strekninger. Etter ferdig jobb her i Lavangsdalen med sporfylling går turen til Tamokdalen. Der skal vi legge dekke på en mindre parsell.

Og «gjengen» på kombisprederen er fornøyd med arbeidet. Maskinen er ny, og den eneste måten å bli kjent med den samt få best mulig resultat, er å prøve seg fram etter hvert, sier Skogly.

Imponerende arbeidsmetoder for en «kontorrotte» hvertfall. Både styringspanel og TV-skjerm i førerhuset ga et inntrykk av godt utviklet teknikk.

Hittil er det kjøpt inn 3 kombispredere til Norge, derav denne ene til Troms. Så får vi se om erfaringene tilsier flere kjøp og derav bedre vegger i framtida.



Kombisprederen er både tids- og arbeidsbesparende, fordi olje og grus blir lagt samtidig.

# VEGVESENET OPNAR NYE VEGSTREKNINGAR

Av PETTER HILDRE

Hausten har kome, og vegvesenet har i år som tidlegare år vore gjennom ein svært hektisk «barmarksesong». På grunn av den fine sommaren som vi har hatt her nord har anleggsarbeidene i år ikkje vore hindra av vergudane. Sjølv med dei gode driftstilhøva som det har vore, har innspurten for fleire anleggsleiarar også denne gongen vorte ein hard kamp mot kalendaren. Problema er dei same kvart år, og det er å få alle dei naudsynte arbeidsoperasjonane gjort før dekkeleggingsgjengen kjem til anlegga.

Fleire viktige vegstrekningar vil også i år verte sett under trafikk her i fylket. På hovudvegnettet, det vegenettet som no vert kalla stamvegnettet, vil to større vegomleggingar verte tekne i bruk. Den eine finn vi på Ev-78, innfartsvegen til Tromsø, strekninga Sandvikeidet – Nordberg, og den andre er på rv. 19, strekninga Djuphamn - Nordland gr. Bcgcc desse strekningane vil gi større trafikktryggleik og kortare reisetid for trafikantane.

### Innfartsvegen til Tromsø

Den nye strekninga på innfartsvegen til Tromsø er 6,7 km lang og den vil korte inn Ev-78 med meir enn 800 meter. Vegen vil verte utan avkjørsler. For å kunne få til gode og sikre kryssingar av vegen vert det bygd 13 over- eller underganger. Vegen ligg høgt og fritt i terrenget, og det vil frå store delar av vegen vere ei fantastisk utsikt.

### Rv. 19 ved Evenskjer

Vegparsellen Djuphamn - Nordland gr. vil føre rv. 19 utanfor tettstaden Evenskjer. Den nye vegstrekninga er 13,5 km lang, og den vil korte inn avstanden til Harstad- og Lofotenområdet med ca. 3,8 km. Denne strekninga vil også verte utan avkjørsler og det er difor bygd i alt 14 underganger for å ivareta behovet for kryssing av vegen.

Begge desse strekningane har frå vegkontoret vorte foreslått skilta for 90 km/t, men dette har enno ikkje vorte godkjent i Vegdirektoratet.



Her slutter den gamle innfartsvegen til Tromsø. Ny E-78 like ovenfor som fortsetter oppover og innover.

### Fleire nye vegar

Av andre vegar som det vil verte sett trafikk på i haust, og som vil vere av stor verdi for trafikantane, kan nemnast rv. 858 frå Storsteinnes og utover mot Skjærret og strekninga Breivika-Kanbogen på rv. 83, innfartsvegen til Harstad. Ei anna viktig hending på riksvegnettet her i fylket vil vere opninga av den undersjøiske tunnelen i Kvalsundet den 5. desember.

### Fylkesvegnettet

På fylkesvegnettet vil vel den største hendinga vere gjennomslag på Fjordgårdtunnelen i haust.

Sjølv om tunnelen ikkje vil vere ferdig til vinteren, er det all grunn til å tru at trafikantane vil kunne gjere seg nytte av tunnelen i periodar med stor rasfare også komande vinter.

## NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

### 083 - Personalstatistikk '87

Vegdata 0117 sider  
Håndboken inneholder foruten en hovedoversikt over den totale sysselsettingen i vegvesenet, egne kapitler for sysselsettingen i administrasjon, oppsyn og sysselsettingen i vegarbeidsdriften.

I disse kapitler gis stillings- og aldersfordeling av arbeidstakerne i de enkelte fylker. Lønn, yrkesskade og fravær i vegarbeidsdriften er omtalt i separate kapitler.

Vegdata. Årlig utgave.

### 059 - Driftsstatistikk — egenmaskin

Vegdata 0192 sider

Formålet er å presentere inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelse for vegvesenets egen maskinpark, gi vegkontorene anledning til å sammenligne data vedrørende egen maskinpark med tilsvarende gjennomsnittstall for landet eller data for andre vegkontorer og maskinavdeling opplysninger som kan bedre driften av egen maskinpark.

# EKSOTISK INNFLAG I BRAKKELEIR

Av LISA SUNDSTRØM

Julieta Bakkeli er et av vegvesenets «lyspunkt». Kokke i brakkeleir, og som sådan husmora mange av våre arbeidskarer er fullstendig avhengig av i hverdagen.

Julieta har sin arbeidsdag i brakkeleiren på Laukslett i Ramfjorden. Her har hun 10 mann i kosten (14 i vinter). Hun koker og baker norsk mat selv om hennes bakgrunn kvalifiserer til langt mer eksotiske retter. Julieta kommer nemlig fra Cebu-city på Filipinene og kan derfor trylle fram matslag som er noe fjernt fra karene i Ramfjorden.

Men gutta på brakka liker best poteter, kjøtt og fisk slik de alltid har fått det. Og så salt og pepper til, sier Julieta. De er redd for de sterke krydder.



Julieta Bakkeli

Men filipinsk mat lager Julieta gjerne til seg selv – og helst ris til middag. Og det forstår vi godt. Det er godt å ha noe som minner om hjemlige trakter.

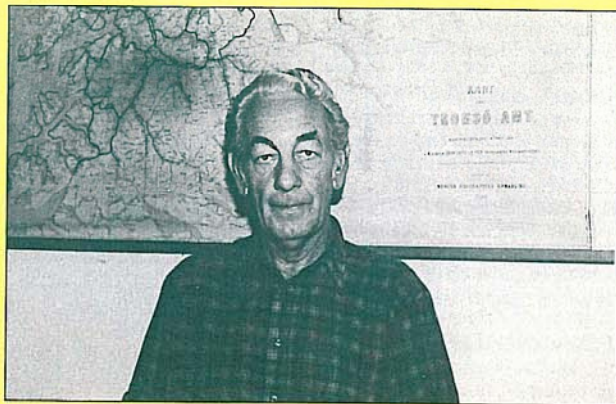
Å bo på Storsteinnes er langt fra Filipinene. Hun lengter hjem i blant, men det går godt i Norge, skjont vinteren kan være hard.

Julieta flyttet til Norge i 1979, og var sist hjemme på Filipinene i 1986. Men nå er Julieta så heldig at hennes søster kommer til Norge i høst for å bosette seg, så da blir nok hjemlengselen litt mindre.

At Julieta begynte i vegvesenet er egentlig en tilfeldighet. Skjønt ikke så tilfeldig likevel fordi husbonden allerede jobbet i vegvesenet. Slik fikk Julieta høre om at det var behov for kokke i brakkeleiren på Svanelvplass for ei tid. Dette var i 1982, og siden da har hun jobbet midlertidig vegvesenet.

Når anlegget er ferdig på Innfartsvegen til Tromsø får vi se hvor Julieta tar ferden, — og om de neste det skal kokes for tar sjansen på litt annet enn sil og poteter!

## VI PRESENTERER VÅR NYE «MUSEALE» MANN!!



Martin Eriksen er fra juli måned i år kontaktperson for museal virksomhet i Troms fylke. Han overtar etter Jan Pettersen.

Eriksen er godt kjent i etaten, og er til daglig overingeniør på vedlikeholdssavdelinga. I vegvesenet har han vært siden august 1954.

Martin Eriksen ser mange utfordringer i den nye oppgaven, og han sier at vi skal prøve å bygge opp et museum

i Troms fylke. Her skal vi samle alt vi måtte ha av gamle gjenstander i etaten. I dag er tingene spredt rundt i hele fylket. Vi har blant annet en hesteplog fra Bjarkøy, en gammel vegskrape og ellers mange gamle instrument. Så Eriksen håper at Vegmuseet i Troms blir en realitet om ikke altfor lenge.

Men først skal Martin Eriksen på kurs i høst for å sette seg inn i de nye arbeidsoppgavene.

# PROSJEKTGRUPPE FOR VURDERING AV PROSJEKTORGANISERING

Av TOR FR. HOLAN

Begrepene «prosjekt» og «prosjektarbeid» har i de senere år blitt brukt i stadig flere sammenhenger.

Organisasjonskontoret i Vegdirektoratet har fått i stand «Kurs i prosjektledelse» som har blitt kjørt for alle vegkontorene.

Tilsatte ved Statens Vegvesen Troms deltok ved et slikt kurs i Alta i september i fjor.

Ledermøtet ved vegadministrasjonen nedsatte en prosjektgruppe som fikk i oppdrag å se nærmere på framtidig bruk av prosjektorganisering. Innstillingen fra prosjektgruppen var ferdig i juni i år.

Ledermøtet utpekte driftssjef Mathisen til prosjektansvarlig leder for oppnevnte prosjektgruppe samt utarbeide følgende mandat for prosjektarbeidet:

- 1) Vurdere arbeidsområder som er egnet til prosjektorganisering i nær framtid.
- 2) Vurdere konsekvenser for øvrige arbeidsoppgaver dersom slik prosjektorganisering tas i bruk.

3) Foreslå prosjektorganisasjon for konkrete prosjekter som kan settes i verk i løpet av kommende år.

Erfaringer med prosjektarbeid i Statens vegvesen Troms går i hovedsak på administrative prosjekter (AUE). Det har – ut fra prosjektgruppas undersøkelse – ikke tidligere foregått tekniske prosjektarbeid etter det opplegg som ble skissert under ovennevnte kurs i Alta. Transportplanarbeidet for Tromsø og Harstad ligger nært opp til det vi kaller organisering av arbeidet som prosjekt.

Listen over aktuelle prosjekter som presenteres av prosjektgruppen er i stor grad utarbeidet med bakgrunn i de målsettinger, satsingsområder og investeringer som foreslås i NVVP 1990-93. Prosjektene gjelder såvel tekniske prosjekter (planlegging/bygging) som utrednings-/ utviklingsprosjekter.

Prosjektgruppas forslag til h.h.v. administrative- og tekniske prosjekter:

### Administrative prosjekter

- 1) «EDB-organisering/-strategi ved Statens vegvesen Troms».
- 2) «Bruk av trafikktegnings- og trafikkulykkesdata i trafikkikkerhetsarbeidet ved Statens vegvesen Troms».

«Framtidige lokaler for vegkontoret».

«Enhetsprisbank på EDB».

### Tekniske prosjekter

- 1) «Hovedvegnettet i Tromsø».
- 2) a. «Rv. 86 Ballesvikskaret-Gryllefjordbotn».
- b. «Ev. 78 Hovedplan for Nordkjosbotn-Laksvatnbukt».
- 3) «Samordnet utbyggingsprogram for raste-, service- og utekontrollplasser i Statens vegvesen Troms».
- 4) «Bærelag på lavtrafikkerte vegger».
- «Rassikring av riks- og fylkesvegnettet».
- «Driftserfaringer i planfasen».

De av prosjektene som er nummerert, er de prosjekter som det anses å haste mest med å få utført (prioritert rekkefølge). Dette var en vanskelig prioritering da alle prosjektene burde ha vært iverksatt umiddelbart.

Prosjektgruppen har gitt en begrunnelse for hvorfor de enkelte prosjektene er tatt med. Videre er det anslått hvilke ressursbehov og konsekvenser som melder seg ved de enkelte avdelinger ved prosjektorganisering. Det totale ressursbehov ble anslått å være ca. 250 månedsværk over 3 år. (administrative-/tekniske prosjekter)



Videre er det gitt en oversikt over de viktigste positive og negative konsekvenser ved prosjektorganisering. Prosjektgruppa mener at de positive konsekvensene ved innføring av prosjektorganisering veier langt tyngre

enn de negative og prosjektorganisering ble derfor anbefalt. Det ser ut til at de enkelte avdelinger/seksjoner i stor utstrekning kan make det eventuelle tilleggsarbeid som prosjektarbeid medfører, bl.a.

ved omprioritering av arbeidsopp-gavene. Prosjektgruppa innstilling vil i første omgang bli behandlet av leder-møtet og deretter tatt opp med tjenestemannsorganisasjonene.

## FORNES — VEGVESENETS NYE «TYTTEBÆRVIK»

AV ANNA BIRKELUND

På Fornes er riggarbeidene nå nærmest ferdige, bare brakkeleir gjenstår. Vi kalkulerer med at vi kan ta ut 1 mill. m<sup>3</sup> masser i årene som kommer og det tilsvarer 15-20 års drift.

Grus- og fyllmasser er nødvendige elementer i vegbyggingen. Vi knuser etter behov. Fornes er nå blitt det nye produksjonsstedet for grus- og bærelagsmasser for vegvesenet i Troms. Vi har flyttet knuseverket hit fra Tyttebærvik. Tyttebærvik er tom etter 20 års uttak.

Dette sier avdelingsingeniør Odd Danielsen ved vedlikeholdsavdelinga.

Fornes ligger på andre siden av Ullsfjorden, rett over fjorden fra Tyttebærvik. Turen over tar bare 5 minutter med båt.

Flyttingen av knuseverket foregikk likevel landevgs. Meningen var å benytte pelebåten vår, «Slagbjørn», til en del av flyttingen. Denne var imidlertid under reparasjon da, så vi kjørte verket de ca. 15 milene rundt Volla og Laksvatn, sier Danielsen.

– Det er lenge siden vi startet jakten etter et egnet grustak. Vi visste jo at det ville ta slutt i Tyttebærvik. Planene for Fornes var allerede klare i 1978.

I 1980 ble området som omfatter 90 dekar fradelt og kjøpt av vegvesenet.

Her finner vi samme sort masser, og i like store mengder som på andre siden av fjorden. Massene skrives seg faktisk fra det samme gabbromassivet som var i Tyttebærvik.



Oljegrusverket er flyttet tvers over Ullsfjorden. Fornes i forgrunnen og Tyttebærvik i bakgrunnen

Den m<sup>3</sup>-millionen med masser vi har her vil gi drift i ca. 15-20 år. Vi har bygd ny fraktekai og vil kunne frakte massene rundt i fylkene dit det er nødvendig.

Mannskapet på Fornes er de samme som i Tyttebærvik. Rolf Skog leder troppen på 3 mann.

Om kort tid vil brakkene fra Moen flyttes hit og vil kunne gi et verdig oppholdssted om det skulle være nødvendig. Foreløpig bor de hjemme og benytter daglig både bil og båt til den nye arbeidsplassen.



b.v. REX  
FRA KUNSTENS VERDEN  
- Der ser du, Emma, det er bare sex, sex og atter sex hvor du enn snur og vender deg:

## ANLEGGSTART I HANSJORDNESBUKTA

AV PETTER HILDRE

Transportplan for Tromsø forelå ved utgangen av 1986 og har senere blitt godkjent av Tromsø kommunestyre. Transportplanen viser hovedtrekkene i hvordan det framtidige hovedvegnettet for byen skal se ut. På Tromsøya skal som kjent en stor del av biltrafikken gå gjennom tunneler i fjell. Området ved Hansjordnesbukta har blitt et meget sentralt knutepunkt i disse planene. Herfra skal inn-/utkjøring skje både til den nylig åpnete Langnestunnelen og til den framtidige tunnelen til Breivika. Senere vil trafikken til Sentrumstangenten komme i tillegg.

Den private Langnestunnelen skal etter planene koples til det offentlige tunnelsystemet gjennom kryss inne i fjellet.

Langnestunnelen er nå ferdig bygd, men den permanente ut-/innkjøringa på østsida av øya mangler. Denne tilknytninga ville normalt ikke ha kommet før ved åpning av Breivikatunnelen etter 1990.

For å unngå denne situasjonen er det inngått en avtale mellom partene

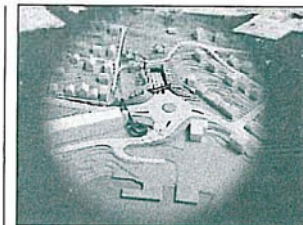
Trygg Tunnel A/S, Tromsø Veg A/S og Statens vegvesen om en framskynding i tid for bygging av tunnelutslaget i Hansjordnesbukta.

Vegvesenet skal etter denne avtalen stå som byggherre. Dermed skal de ha ansvaret for anleggsarbeidene fra og med selve Hansjordnesbukta og i fjellet inntil første krysset. Bygging av tunnelarmen fra dette krysset fram til tilknytning med Langnestunnelen er imidlertid Trygg Tunnel A/S sitt ansvar og dermed vegvesenet uavhengig.

Arbeidene som skal utføres i vegvesenets regi har følgende dimensjoner:

- sprengning av en ca. 200 meter lang tunnel med 3 kjørefelt i fjell.
- sprengning av en rundkjøring i fjell
- bygging av en 60 meter lang tunnelportal
- bygging av en rundkjøring i selve Hansjordnesbukta

Deler av disse arbeidene vil være midlertidige løsninger som kun skal vare i 2 - 3 år. Først ved bygging av Breivikatunnelen vil de endelige løsningene komme til utførelse. Både for trafikantene, naboeene til anlegget



og ikke minst for vegvesenet selv vil det vært en fordel å få bygd de endelige løsningene med en gang. Den økonomiske situasjonen for anlegget gjør imidlertid en slik utbygging umulig.

Anleggsarbeidet starter opp nå i høst, og trafikken skal kunne settes på vegparsellen innen 1. juli neste år. Selve anleggsarbeidene skal utføres av entreprenør.

Med oppstart av dette anlegget har startskuddet gått for den offentlige utbygging av hovedvegnettet i Tromsø sentrum. Det er nå all grunn til å tro at denne utbygginga vil pågå mer eller mindre sammenhengende i flere år framover.



Regionalt møte for informasjonskonsulenter i Statens Vegvesen ble avholdt denne høsten i Tromsø. Informasjonsfolk fra More og Romsdal og nordover møttes til utveksling av idéer og samtaler. Tema for høstens møte var blant annet Vegvesenets 125 års jubileum, Piar og kriseinformasjon. At høstens møte ble lagt til Tromsø, på tross av at vi ikke har noen stilling som informasjonskonsulent, skyldtes nok mye et ønske om å få se byen som skal ha vintervegkongress i 1990. I forbindelse med Piar ønsker de nordligste fylkene svært gjerne å markere seg med egen informasjonsstand.

# KATASTROFEØVELSE I FJORDGÅRDTUNNELEN

Av LISA SUNDSTRØM

Torsdag 1. september ble en hektisk dag for anleggsfolkene i Fjordgårdtunnelen. Brann i tunnelen! Men denne gang «kun» som en øvelse.

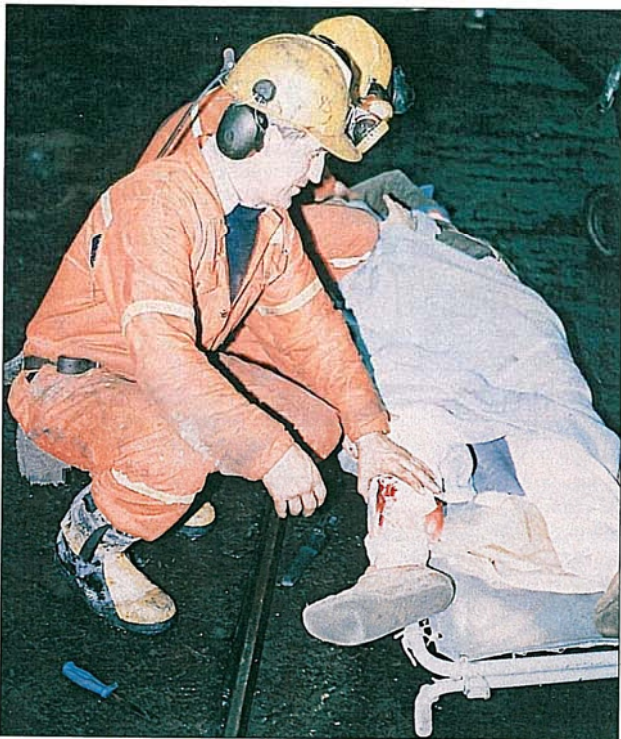
Situasjonen var denne: En bil hadde kjørt i fjellveggen ca. 400–500 meter inne i tunnelen og det oppsto brann. En person satt fastklemt i bilen, mens 4 mann var mer eller mindre skadet og trengte førstehjelp.

Finnsnes Røde Kors, som hadde 8 mann med på øvelsen arrangerte selve ulykka. I tillegg deltok brannmannskapet med 8 mann, og brannmester Jens Hellesvik fra Lenvik kommune var også til stede.

Øvelsen ble utført så realistisk som det lar seg gjøre. Det vil si: En av de «sårede» fikk varslet folk i spisebrakka, som deretter varslet brannvakta. Oppsynsmannen sendte straks sine folk for å hjelpe til, og røykdykkere kom til og fikk den «skadde» ut av bilen.

Etter at øvelsen var over ble alle deltakere samlet i verkstedet for å gjennomgå instruksjonen for brannmannskaper og framgangsmåten ved slike ulykker.

Konklusjonen etter øvelsen må nok være at vegvesenet og det kommu-



Vegvesenets folk hjelper de «skadde». Arne Hem i fullt redningsarbeid.

(Foto: Bjørn Eriksen)

nale brannvesenet står for dårlig rustet i tilfelle en slik ulykke skulle oppstå i virkeligheten.

Det er derfor absolutt på sin plass at øvelser av denne typen blir gjennom-

ført. Anleggsfolkene våre fikk forøvrig god attest fra hjelpekorpsene. De syntes at behandlingen av den «skadde» var bra.

At en del rutiner fungerte dårlig, og at en god del redningsutstyr ikke forfinnes vil bli tatt til etterretning. I den sammenheng ble det presisert at det er viktig ved melding til brannvakta → og gi en utfyllende og god melding fra ulykkestedet, slik at omfanget av ulykka kan bli vurdert riktig. Brannmesteren i Lenvik var forøvrig godt fornøyd med at det frivillige brannkorpsene var på plass bare 20 minutter etter at meldingen kom. Det er forøvrig i forbindelse med øvelsen skrevet en utfyllende rapport som skal behandles i AMU, sier verneleder Bjørn Eriksen, som var på plassen. Han sier dessuten at det var en fin og godt gjennomført øvelse.



Finnsnes Røde Kors arrangerte «ulykka». Ellers deltok brannmannskap og folk fra vegvesenet på øvelsen.

(Foto: Bjørn Eriksen)

# SPAGHETTI A'LA FJORDGÅRD

Av LISA SUNDSTRØM

Giovanni Capra, Massimiliano Capra, Francesco Tedesco, Sergio Carta, Giovanni Todaro og Luigi Scudellaro. Det lyder som en midsommernatts drøm – et innslag av noe sydlands og fremmed. Og slik er det også.



Italiensk innslag i Fjordgård.

(Foto: Jan Floberg)

Italienerne på Senja! Og ikke som skuelystne turister med sans for midnattsol og fisk. Skjønt den sansen hadde de vel også, men herrene som kom til Fjordgård var her hovedsakelig for å jobbe.

Fem voksne menn fra Assi i Italia med Capra som sjef og med sønnen på 16 år i arbeidslaget.

Hva jobber så seks italienerne med i Fjordgård og attpåtil på oppdrag for vegvesenet?

Jo, disse seks sydlandske menn monterer stålør for firmaet Geoskandia. Denne gangen gjaldt det er 170 m langt rør som er en del av rassikring på Fjordgårdvegen. Røret er forøvrig 6,4 m bredt og 5,8 m høyt og veier til sammen 220 tonn, sier Jan Floberg som er disponent i firmaet Geoskan-

dia. Dette firmaet hadde fått anbudet på jobben i Fjordgård og har i flere sammenhenger benyttet gjengen fra Italia.

## Bereist og bejobbet gjeng

Italienerne har tidligere hatt arbeid oppdrag både i Iran, Tanzania og Frankrike. Og det er særlig kulverter som monteres i sydlige strøk. Overflod av regnvann som kommer etter langvarige tørkeperioder har behov for å føres bort. Men det er stor forskjell på å jobbe i Afrika og i Fjordgård, sier Floberg.

Temperaturen i Nord-Norge var behagelig å jobbe i. Derimot kan heten i Afrika gjøre sitt til at utstyret går varmt, med de problemer det fører med seg.

Men denne arbeidsgjengen som har jobbet sammen i 15 år, og som har spesialisert seg på montering av stålør, tar oppdrag hvor det måtte være behov i verden.

Derfor håper Floberg på flere oppdrag for vegvesenet med samme arbeidsstokk – og gjerne på Senja.

## Dyktig arbeidsgjeng

Det var en dyktig gjeng som oppholdt seg nærmere 3 uker i Fjordgård. De jobbet lange og strevsomme dager. Hver stålplate veier 150 kg, og selv om platene ble heist på plass med kran så må det krefter til for å håndtere det. Raske til å arbeide var de også – 18 dager brukte de på hele monteringsarbeidet. Og «5-minutene» gikk inn i arbeidet, sier den norske arbeidsgjengen som var i nærheten, og arbeidsdagen var lang. De har nok et strengt forhold til arbeidet – stor som arbeidsledigheten er lenger syd i Europa.

## Matnyttelse

Den eneste skikkelige pausen gutta fra Italia hadde var lunsjen – et godt, langt og unorsk måltid. Som en av arbeiderne i Fjordgård sa:

Vi spiser for å leve, men de der gutta de levde for å spise. Det var utrolig å se en slik matnyttelse!



Et 170 m langt stålør inngår som en del av rassikring av Fjordgård.

(Foto: Kåre Tune)



Og skikkelig vant kost hadde også gjengen sørget for. Frykten for at Senja var fri for spaghetti hadde fått de til å ta med seg sin egen kost – faktisk 120 kg spaghetti pakket ned i verktøykassene!

Og spaghetten ble «pedd» med store mengder smør!!!

«Vitaminer» — det skal en skikkelig arbeidsmann ha!? Men ellers spiste de det som brakkeleiren hadde — fisk 5 dager etter hverandre.

Hvordan opplevde de verden her nord for Polarsirkelen?

Kontakten mellom den vanlige arbeidsgjengen i Fjordgård og Italienerne ble liten på grunn av språkbarrierer. Men gjengen til Capra trivdes her nord. På tross av begrenset fritid fikk de oppleve midnattsola og sett seg litt rundt på Senja, samt besøke den lokale «puben» i Botnhamn. Fis-

ketur ble det også tid til, faktisk 120 fisk på to timer, sier Jan Floberg!! Så den!

Floberg var forøvrig til stede hele tida som kvalifisert ingeniør på arbeidsplassen, og også den som står de «varmblodige» arbeidsmenn nærmest.

Han sier forøvrig at han på neste arbeidsoppgave vil benytte kombinasjonen italienerne og nordmenn. Blant annet kan den norske gjengen stå for boltestramming.

Forøvrig er Floberg i disse dager tilbake i Fjordgård sammen med folk fra veglaboratoriet for å kontrollere om tilbakefyllinga til røret skjer slik at ikke røret blir klemt.

Og godt er det at arbeidsoppgaven er ferdig snart, for vinteren på Senja står for døra.



Monteringsarbeid. (Foto: Jan Floberg)

## DET ER I TROMSØ «DET SKJER»!

Av LISA SUNDSTRØM

### Anleggsavdelinga i full aktivitet på Tromsøya



Randi Pedersen ved rundkjøringa i Breivika.

Vi møter Randi Pedersen midt i den nye rundkjøringa i Breivika.

Randi er her i egenskap av kontrollingeniør, og kan fortelle at arbeidet blir utført av entreprenør og at rundkjøringa skal være ferdig i midten av september.

Breivika-området vil forøvrig forandre seg en del i årene som kommer, og denne rundkjøringa er bare et ledd i en større «trafikkmaskin». Om et par år vil det bli rundkjøring i forbindelse med Tverrforbindelsen, som forøvrig skal heves i terrenget. Det vil sannsynligvis også i framtida bli en rundkjøring ved Universitetet. I tillegg vil tunnelen fra Hansjordnesbukta og den framtidige tunnelen under

Tromsøysundet bli tilknyttet et større trafikkbilde på nord-øya. Akkurat denne delen av øya er under stadig utvikling både med Universitetet og det nye Regi- onsykehuset, sier Randi Pedersen.

#### Lyskryss i sentrum

Endelig skal Tromsø sentrum bli beriket med lyskryss. Kan hende vi da blir kvitt det uendelige rotet av folk og biler uten hensyn til hverandre. Og lyskryssene i sentrum hører også under Randis arbeidsområde.

Vi skal få tre lyskryss i byen, sier Randi. Disse blir å finne i krysset med Grønne- gata/Fr.Langesgate-(altså krysset ved

KV og Fiskernes Bank), Storgata/ Strandskillet (ved Grand hotell og Apo- teket Nordstjernen) og i Strandskillet/ Grønne- gata (m.a.o. ved den øvre delen av Grand hotell og det nye Nordic-huset). I tillegg skal vi få et lyskryss på Stakke- vollveien, ved gangfeltet som er i forbindelse med Borgtun skole. Dette er spesielt for å sikre skolebarna mot den stadig økende trafikken. Også disse arbeidene utføres av entreprenør.

#### Forhindringer

Arbeidet med rundkjøringa i Breivika har gått lett. Her har vi arbeidet i nær- mest «jomfruelig» terreng, og trafikken har gått utenom. Da er det langt verre med lyskryssene inne i sentrum. Planen er at krysse skal være ferdig utpå hø- sten en gang, men arbeidet forsinkes stadig og da blir ferdig-datoen også for- skjøvet.

Det er utrolig mye som «rører» seg under jorda midt inne i en by. Stadig nye kabler dukker opp, også kabler som ikke er inn- tegnet på noen kart, sier Randi.

I tillegg kommer vi i konflikt med gar- sjanlegget som ligger under Nordic- huset. Varmekabler i fortau må kobles om og ellers er det heller som skal legges. Men legging av kabler til lysesannleggene er i full gang nå. Det jobbes sågar om natta, så vi håper at arbeidet ikke trekker for langt utover høsten, avslutter Randi.

# RAS I TURISTLIA

## (E-6 Gratangen)

Av LISA SUNDSTRØM

Europaveg 6 gjennom Gratangen har nå vært åpen for ferdsel i over en måned. Etter to steinras i sommer er grundige sikringsarbeider utført, og ve- gen skal atter være trygg å ferdes på.

Det første raset i Turistlia gikk om kvelden den 31. juli. Omfanget av raset var slik at ve-gen kunne åpnes alle- rede dagen etter. Omlag to uker se- nere, om natta den 11. august kom neste steinras. Denne gangen ble E-6 stengt i 14 dager.

Vegmester Ernst Hansen i Bardu sier at en av årsakene til at ve-gen ble stengt såpass lenge skyldtes nok det omfattende sikringsarbeidet. Dette ble utført under dels vanskelige for- hold. Det måtte skytes ned stein og renskes i 45- 50 m høyde. Det var tungt arbeid å utføre, og selv om ar- beidsdagen gikk utover kvelden var det nødvendig å få sikringsarbeidet skikkelig gjennomført.

Mens sikringsarbeidet pågikk i disse ukene ble trafikken omdirigert via den kommunale ve-gen, det vil si den gamle E6 som går via Turiststasjo- nen. Selv om denne ve-gen ikke brø- ytes om vinteren fungerte ve-gen abso- lutt godt som alternativ.

Har det gått ras tidligere på denne strekningen?

Vegen ble åpnet for 9 år siden og det har aldri vært lignende steinras, sier Ernst Hansen. Men naturkrefterne har man liten kontroll over, så man kan aldri være 100 % sikker. Skjønt E-6 i Turistlia er i dag en sikker veg å ferdes på, avslutter Hansen.

Hva kan årsaken være til et slikt steinras?

Vi har bedt Ingvald Reiertsen på an- leggsavdelinga forklare litt om de na- turkrefter som har vært i sving i Gra-



Sikringsarbeid i Turistlia — Gunnar Borch i forgrunnen.

tangen, og hva som kan være årsaken til det som har skjedd. Ingvald Reiertsen har bistått som ingeniørgeo- log i forbindelse med raset i Turistlia.

#### Naturens sammensetning

Ingvald Reiertsen sier at det nevnte området av E-6 i Gratangen går i et si- debratt terreng, der berggrunnen i hovedsak består av glimmerskifer, kvartsitt, marmor og kvartsittkong- lomerat.

Løsmasselaget som består av morene og endel utvaskede materialer (også tidligere utruste materialer) har stort sett liten mektighet.

Men i «groper» i terrenget og i for- bindelse med raviner og rasvifter kan mektigheten være større.

Generelt kan en si at stabiliteten av fjellskjæring avhenger av strøk og fall (retning og hellning) på lagde- ling, sprekker og svakhetssoner, ru- heten på disse og sammensetningen av eventuelle materialer som finnes i disse.

#### Vegvesenet rensker opp hvert år

I området der raset gikk på Gra- tangsfjellet, er nevnte forhold tildels ugunstig. Langs ve-gen over Gra- tangsfjellet må vegvesenet hvert år foreta en opprensning av løsmasser og blokker som kommer ned under teleløsningen og ved store nedbørs- mengder, fortsetter Reiertsen.

#### Raset i Turistlia

Raset i Turistlia som var et kombinert løsmasse og «fjellras» kom under et kraftig regnskyll og etter en lang periode med lite eller ingen nedbør.

Løsmasseraset må nærmest betegnes som et flomras utløst av en eller flere «flombekker».

Bergarten i overflaten i rasområdet er en sterk oppsprukket og forvitret glimmerskifer.

Ugunstig lagdeling og sprekker kom- binert med utvasking av sprekkmate- rialer og vanntrykk har sannsynlig- vis vært årsaken til «fjellraset».

#### Sikringsarbeid

Rasområdet ble ryddet ved at utruste blokker ble sprengt og lastet opp og kjørt bort sammen med de utruste løsmassene.

I tillegg ble fjellskjæring sikret ved at løsmasser ble spylt bort og fjello- verheng bortsprengt. På toppen av fjellskjæring ble løsmassene spylt bort slik at det ble etablert en fjell- hylle på 2-3 meter. Alt av løst fjell ble rensket bort med renskespett.

Selv om fjellskjæring nå er relativt godt sikret vil det likevel være nød- vendig å følge opp arbeidet, spesielt i teleløsningen og i perioder med stor nedbør.

Rydding og sikring av rasområdet som tok nærmere 14 dager, kostet 0,5 millioner kroner, avslutter Reiertsen.

TROMSØBRUA:

# SIKRINGSTILTAK MOT SKIPSPÅKJØRSEL

Av KNUT DAVIDSEN, vedlikehold

Tromsøbrua har vært ansett som landets mest utsatte bru overfor skipspåkjørser. Seilåpningen er svært smal, bare 60 m. Strømførholdene kan gjøre navigeringen vanskelig. Et skip som kommer ut av kurs kan lett treffe en av de 22 ubeskyttede sidespennspilarene. Hvis en pilar knekker vil brubanen over bryte sammen, rase ned i sjøen og etterlate en stor åpning i kjørebaneløp.

For å redusere muligheten for feilnavigering, har brua i høst fått montert et radarfyr, Racon, midt i seiløpet under brubanen. Dette sender ut signaler som vises på båtens radarskerm og angir rett kurs mot seilåpningen. Radarfyret har eget nødstrømsanlegg og vil derfor fungere selv om seilingslysene og flombelysningen av hovedpilarene faller ut.

Tidligere i sommer ble det montert et sikringsanlegg for trafikken over brua. Anlegget skal varsle vegtrafikken om brudd i kjørebaneløp hvis et skip tross alle tiltak skulle komme ut av kurs og knekke en pilar.



Vi tester ringklokker og bom!



For å redusere muligheten for feilnavigering har brua nå fått montert et radarfyr midt i seiløpet under brubanen.

Varslingen vil skje med blinkende røde lys og varselklokker som er plassert tre steder utover brua i hver kjøreretning. I tillegg vil en halvbom senke seg ved hver ende av brua og stenge for innkjøring.

Anlegget styres av en kabel som er festet til brubanen i hele bruas lengde. Ved brudd på kabelen vil anlegget straks bli aktivisert. Det kan også styres manuelt fra et manøverpanel for kontroll og funksjonstest.

Med disse tiltak fremstår Tromsøbrua i dag som landets mest sikrede bru. Racon vil om ikke lenge bli montert også på Gisundbrua og Sandnesundbrua, kanskje også Tjeldsundbrua.

Til h.: Styreskap for vegsikringsanlegget. Svein Troøyen og Hallvard Straume fra Skiensfjordens kommunale kraftselskap som har utviklet systemet.



# STIPENDIEORDNINGEN

Av ANNA BIRKELUND, personal

Hvert år har vegvesenet på landsbasis tilgjengelig et stipend-beløp for de tilsatte. Melding om dette, beløpets størrelse o.l., kommer i egen melding fra Vegdirektoratet til vegkontorene ved årsskiftet.

Søknad må da sendes innen oppgitt frist på søknadsskjema som fås på vegkontoret.

Beløpet disponeres etter følgende retningslinjer: «Stipendordningen er et personalpolitisk virkemiddel som skal gi de tilsatte muligheter til å kvalifisere seg for ulike oppgaver og utvikle seg i arbeidet.

Tilsatte i Statens vegvesen kan søke stipend til utdanning på fagfelt innen sitt arbeidsområde, men en kan også søke stipend til utdanning på fagfelt utenom sitt arbeidsområde for å kunne utføre andre arbeidsoppgaver når etaten ser behov for dette.

Utviklingsbehovet hos den enkelte søker vil bli sett i sammenheng med etatens behov for økt kompetanse på enkelte fagfelt, basert på dagens og framtidens arbeidsoppgaver.

Stipendmidler skal nyttes til studiebesøk i inn- eller utland.

Før slike studiebesøk bør stipendiaten ta kontakt med fagpersonell på bestemmelsesstedet for studiereisen for å avtale en plan for oppholdet. Det er i den forbindelse viktig at en under oppholdet får høve til å diskutere metoder for effektivisering og produktivitetsforbedring som kan komme Vegvesenet til gode.

Stipend kan ikke nyttes til den grunnutdanning som kreves for stillingen og heller ikke til videreutdanning generelt.

Stipend gis ikke til deltakelse i regulære kurs m.v.

Ofta kan flere personer ønske å reise sammen for å studere et spesielt emne. Men det er ikke formålstjenlig

at flere enn 2 personer fra hver avdeling reiser sammen for å studere samme emne».

## ALLE KAN SØKE

Det tildelte beløp i 1988 lød på kr. 315 000. I gjennomsnitt blir det ikke så stor del til hvert fylke.

I år var det 8 personer fra Troms som søkte stipend i forskjellige emner. Av disse var 5 fra Vegkontoret og 3 fra Biltilsynet. Kun en av dem, Torbjørn Tronsmoen, fikk klarsignal.

– Alle søknadene ble anbefalt av oss, sier fungerende administrasjonssjef Oddvar Nilsen. Men vi i administrasjonen foretar en prioritering før søknadene sendes Vegdirektoratet til avgjørelse. I år var det ekstra mange som søkte.

– Det er viktig at søknadsskjemaene som danner grunnlaget for behandlingen er nøyaktig utfyllt og at planen for studiereisen er godt skissert.

Så snart den årvisse meldingen foreligger, blir dette kunngjort i Kontorstikka og ved oppslag. – Og det er anledning for alle i vegvesenet å søke, sier Nilsen til slutt.

Er du interessert kan du kontakte personaleseksjonen for videre orientering.

## Studie i kommunikasjon og adferd

Trafikkpedagog Torbjørn Tronsmoen var den heldige som fikk tildelt stipend i år.

– Hvor gikk studieturen og hva var temaet for reisen?

– Stipendiet gjorde det mulig med en ukes opphold på Skandinavisk Institutt for kommunikasjon og forandring i Mørbylångan i Sør-Sverige.

Instituttet har med bakgrunn i amerikanske, pedagogiske teorier utviklet systematiske, tverrfaglige problemløsningsmetoder med relevans til utviklingsarbeid innenfor en rekke forskjellige fagområder.

Innenfor området kommunikasjon har de utviklet et begrepsapparat som gjør det mulig å forstå mer av hva som foregår mellom mennesker. De tar utgangspunkt i hvordan vi bruker sansene og bearbeider sanseintrykk som et middel i kommunikasjon.

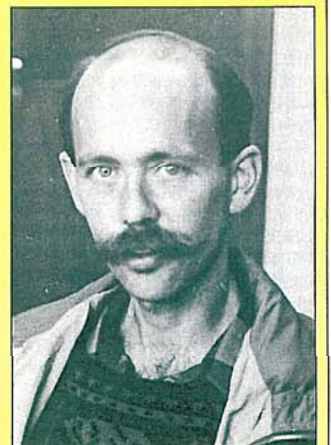
Et kjennetegn ved det arbeidet de gjør er at de i sin forskning er mer opptatt av å beskrive løsninger enn av å «begrave» seg i problemet.

Et eksempel for å belyse dette kan være å se på hvordan de jobber med lese- og skrivevansker. Ved å forske på stavestrategi som fungerer har de funnet løsninger som også folk med dysleksi kan bruke for å stave riktig. De spør altså ikke om hva det er du gjør når du staver feil. I stedet hevder de at det interessante er å finne ut hva de gjør DE SOM FÅR DET TIL, de som gjør det riktig.

De nærmer seg med andre ord løsningene framfor problemene. Deres påstand er at det finnes alt for mye forskningsarbeid som bare beskriver problemene og som ikke er i nærheten av løsninger.

Jeg var en av 18 som deltok i et opplegg som varte en uke. Det er forresten fullt mulig å studere videre på dette grunnlag.

– Hadde du utbytte av turen?  
– Ja, så absolutt. Selv om den direkte nytten er vanskelig å måle, så mener jeg at dette bl.a. gir godt grunnlag for å arbeide videre, eksempelvis med veiledning og tilsyn med kjøreskolene.



Torbjørn Tronsmoen

# R Ø Y K E L O V E N

Av LISA SUNDSTRØM

Lukta er borte, røyken er sluknet, gule ansikt er blitt friske igjen – alt ble så mye bedre etter røykeloven!

Hadde bare dette vært en realitet!!

For hvordan har livet i Norge vært etter 1. juli? Stort sett som før.

Ingen har sett loven, ingen har fått instruksjoner. Men hørt om loven har de fleste, og prøver å følge den som best de kan. Likevel- «forvirrelsen» er til stede, og vi skal her prøve å bringe litt klarhet i hvordan det «røykfrie» samfunnet skal fungere framover.

**Røykeloven trådte i kraft 1. juli i år** Deg betyr i enkle ord at du fortsatt kan tenne deg en sigarett hjemme i stua, på gata, høyfjellet eller på en uterestaurant. Men det er stort sett de eneste stedene du kan røyke fritt uten at loven «innhenter» deg.

**Enhver skal ha et røykfritt miljø!** Dette innebærer at lokaler og transportmidler hvor almenheten har adgang og i møterom og arbeidslokaler hvor to eller flere personer er samlet, skal det være røykfritt. I tilfeller hvor et område eller lokale har samme formål (f.eks. spiserom), kan røyking tillates i inntil halvparten av disse. Men dette må bare skje på en slik måte at røyken ikke trenger over til den røykfrie sonen. Og de røykfrie lokalene må ikke være mindre eller ha dårligere standard enn der røyken tillates.

Det vil med andre ord si at når vi ferdes ute i det norske samfunn skal vi kunne gå «trygt» og fri for røyk i følgende lokaler og steder: alle offentlige kontor og ekspedisjoner, banker, inngangspartier, heiser, toaletter, butikker, bibliotek, kirker, venterom og busser.

**Praktisering av loven i Vegvesenet!** I vår hverdag vil det i klartekst bety at det er FORBUDT Å RØYKE i alle fellesarealer (så som trapper, korridorer, toaletter og møterom, ekspes-



«I Guds frie natur» kan vi ennå nyte en sigarett! Daniel Olsen nyter hvert fall sin.

disjoner, spisebrakker, arbeidsbiler og felles oppholdsrom.)

Det er også FORBUDT Å RØYKE i kontorrom, unntatt enmannsrom. Skjønt dette gjelder ikke dersom enmannskontoret ansees å ha preg av besøksrom.

Hvor har vi så lov å røyke – og hvilke rettigheter har de røykende? De røykende har rett og slett INGEN rettigheter. Arbeidsgiver er ikke forpliktet til å ha egne røykerom. I verste fall kan dette bety at røykende arbeidstakere må ut i «guds frie natur» for å dra inn nikotinen. Harde ord, men slik er loven.

**Howdan har så hverdagen fungert etter «dommedag» på ulike hold i vegvesenet.**

**Har arbeidsdagen blitt en pest og en pine eller har vi klart å løse problemet på best mulig måte for alle? Vi har tatt en spørreunde i etaten både inne og ute i vegvesenets store «familie».**

Vegsentralen på Nordkjosbotn synes ikke det har vært noen problemer forbundet med den nye loven. Oppsynsmann Ola Kristiansen sier at de fleste ikke røyker, så livet fungerer stort sett slik det alltid har gjort i Nordkjosbotn. Vi kjører ingen fanatisk linje, men prøver å ta hensyn til hverandre på beste måte, sier Kristiansen.

Vi er jo klar over at røykeloven er trådt i kraft og at den skal følges, men

røykinga har egentlig aldri vært noe problem her hos oss. Dessuten har vi et stort og godt spiserom med god utlufting. Men vi holder spiserommet fritt for røyk sier Jorunn på vegsentralen, så samles heller alle som vil til en røyk etterpå.

Ola Kristiansen tilføyer at de ikke følger noen bestemte retningslinjer eller direktiver, men at dersom noen anser dagens situasjon som problematisk så vil de selvsagt snakke om det. Skjønt det ser ikke ut til at noen lider nød på Nordkjosbotn.

## I Pick-upen

I Lavangsdalen og i Straumsbotn på Senja snakket vi med mannskaper i vegvesenets «rullende» styrker.

Også her rådet den fulle forståelse for hverandre og fleksibilitet i utøving av loven.

Dersom vi er to sammen i bilen og den ene ikke røyker, vel så går jeg ut eller jeg blir enig med arbeidskameraten på annen måte, sier Jan Edvardsen, på kjøring i Lavangsdalen. Når jeg er alene røyker jeg. Men vi har jo bare hørt om denne loven og ikke sett noe skriftlig så....

I enden av Svanelvdalen støter vi på en annen gul bil. Her står Daniel Olsen og Geir Gundersen ute i det deilige høstværet og nyter sin sigarett. Røykelov og røykelov – joda det er greit, men jobber vi to karer sammen og begge føler for en røyk – vel så nyter vi den. Skulle den ene ha mye imot det – vel så tar vi selvsagt hensyn, men loven – vel den skulle vært fint å få se på papiret...

På brakkeleira i Botnhåmn og spisebrakka i Ørnfjordbotn sier arbeidskarene at livet er som før. Loven er trådt i kraft, men i praksis innebærer den lite forandring i brakkelivet. Vi røyker som før og ingen klager, sier brakkegjengen.

På vegstasjonen på Finnsnes fungerer loven akkurat slik vi hadde planlagt på forhånd, sier Inger Nilsen. Ekspedisjonen er fri for røyk og det er også spiserommet. Vi bruker møterommet som felles røykerom, med

det resultat at spiserommet er nærmest tomt. Alle vil liksom være der de andre er (og der det er koseligst?). Ellers røyker jo den som vil på sitt eget kontor.

Vegkontoret er også innhentet av loven. Den fungerer i praksis slik at kantina er delt opp i to puljer – røykfritt fra kl. 10.30 og røyking fra kl. 11.15, sier verneombud Ann Sylvi Hansen.

Dessuten er røyking utelukket fra de kontorer hvor flere sitter sammen, fra ekspedisjonen, korridorer og møterom.

Dette resulterer i at røykere som deler kontor med andre, eller har en slik kontorsituasjon at andre blir plaget av deres røyk er henvist til et såkalt «røykerom» – alt etter hvilket kontor som står tomt for tida.

I sommer møtte vi to røykere på trappa til vegkontoret. De fryktet for en «trappetilværelse» til vinteren også dersom det blir mangel på ledige kontor.

Men lov er lov – så da så!!



# EDB-NYTT

## DAK på vegkontoret



Rolf Hillesøy i arbeid ved den nye Dak-stasjonen.

Av ROLF G. HILLESØY

Vegkontoret har nå gått til anskaffelse av DAK-stasjon. Stasjonen er levert av Norsk Data, og kostet ca. kr 250.000,- i innkjøp. Systemet det er satset på heter Technovision, og arbeidsstasjonen består av en grafisk fargemonitor, en elektroluminesens flatskjerm, (alfanumerisk), tastatur, digitaliseringsbord og kontroller.

Dette står montert på en pult som er spesiallaget for dette.

DAK står på godt norsk for Data Assistent Konstruksjon, (på engelsk CAD, Computer Aided Design).

Dette betyr at stasjonen skal benyttes til både å tegne på og som hjelpemiddel i konstruksjon av f.eks. bruer, kulverter, vegkryss, hus o.l., samt uttegning av disse.

Formålet med anskaffelse av DAK er primært å oppnå en rasjonaliseringsgevinst, men også for å kunne skaffe alternative løsninger raskt. I tillegg vil den gjøre tegnearbeidet mer interessant og utviklende i forhold til den tradisjonelle måten å tegne på.

På vegkontoret er det særlig bru-

plan- og tegneavdelingen som vil få mest nytte av stasjonen.

Bruavdelingen vil kunne benytte denne til konstruksjon og uttegning samt masseberegning av bruer, kulverter, ol. Standardbruer blir lagret på ei fil, og kan hentes fram og uttegnes når det er behov for dette. Man kan også konstruere egne bruer og lagre disse på fil slik at de er lett tilgjengelig hvis justeringer må foretas. Med litt rutine kan en faktisk med DAK-stasjonen få ei bru uttegnet og masseberegnet, samt få utskrevet armeringslister i løpet av et par dager.

Planavdelingen vil få mest nytte av stasjonen for redigering av plan- og profilttegninger, dvs. inntegning av avkjørsler, kryss, kabler, rørledninger o.l. Også her vil fordelene ligge i kortere prosjekterings- og tegnetid. Man kan også bruke stasjonen til interaktiv linjeberegning, noe som på sikt vil ta over for den tradisjonelle beregningsmåten med NADB.

Dette vil si at man konstruerer veglinja på et innlagt kart i skjermbildet, og får direkte utskrevet f.eks. utsetningsdata.

Arbeidsstasjonen er installert på terminalrommet i kjelleren, og vil på forespørsel kunne demonstreres for interesserte av enten overingeniør Holtaas på bruavdelingen eller undertergnede.

# BRUK SYKKELHJELM . . . sykkelhjelmer . . . sykkelhjelmer . . . sykkel . . . HJELM — DU OGSÅ!

Av LISA SUNDSTRØM

Hvem er alle disse nye «astro-nautene» langs våre vegger – de som har hodeplagg i gult, rosa, sort, blått og hvitt. Er de profesjonelle sykkelrittene — tilhører de et særforbund? Ja de gjør på en måte det — de tilhører den gruppen som har forstått hvor viktig det er å verne den delen av oss som er nødvendig for at resten skal fungere — nemlig hodet!

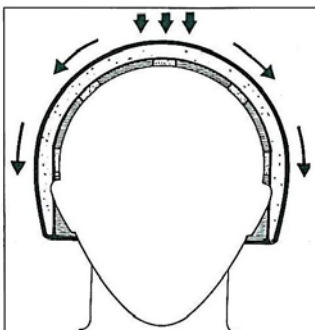
De er sykkelhjelmbrukere!

Media har forsøkt å påvirke barn og voksne til bruk av sykkelhjelmer, kampanjer mangler det ikke på – formasjoner, men så var det hjelmen da! Skal man virkelig være nødt til å tre den der rare «dingsten» ned over hodet for å ta seg en tur til byen for å handle. Det kan da ikke være så viktig? Joda det er nok det. I følge de «lærde» og de som har forstått alvorret i å ferdes i en stadig voksende trafikk – vel så er det særns nødvendig at vi forstår alvorret med «hodeplagget». Så får vi heller se litt «rare» ut. Som reklamen sier «Det er bedre å se dum ut enn å være det»!!!

Professor Inggard Lereim i Trondheim sier at hodeskadene ved sykkelulykker er ofte svært alvorlige. Mellom 60 og 85% av de som blir skadet i sykkelulykker får hodeskader.

Dette viser skademateriale fra en rekke land. Og skadene varierer fra små skader med sår, tannskader og brudd i ansiktet- og til de mer alvorlige og dødbringende indre hodeskader. At følgene av skadene ofte er langvarige, smertefulle og funksjonsnedsettende i deler av sentralnervesystemet skulle vel være unødige å nevne.

Lereim oppfordrer derfor alle syklistere til å bruke godkjent sykkelhjelmer.



En sykkelhjelmer har tre oppgaver:

- Beskytte mot sårskader
- Fordeler trykket
- Dempe støtet

En sykkelhjelmer skal dekke panne, isse, tinning og bakhode

I grove trekk viser skissen hvordan en godkjent hjelmer skal være for å beskytte hodet.

Likevel – blir det bare ord i en ellers stor mengde av trafikksikkerhetsmessige tiltak? Forstår vi alvorret —



Vettig moteplagg blant småfolk!

skjøner vi at det er viktig eller lar vi utseendemessige hensyn hindre oss i å bruke vettet? Ja vi gjør vel det – for hvem vil vel ikke ta seg ut – sågar på en sykkel. Så hvorfor ikke la det gå mote i dette også.

Blant skoleunger ser det allerede ut til å bli mer og mer moderne. Den som har finest og mest moderne hjelmer blir snart populær. Hva om vi klistret «In Wear», Matinique, Bjørn Borg, Porche, BMW eller AHA på hjelmen – med bilde av Åge Aleksandersen, Prince, Diana Ross eller Martin Skancke.

Hva om motebutikkene solgte matchende hjelmer til et hvert antrekk?

Vel – bare en tanke i et ellers så mote-styrt samfunn! Vi gjør jo stort sett det alle de andre gjør og det som er moderne i tiden, selv om vi nekter for det.

Vi som ser «Dynastiet» kunne jo oppfordre Blake Carrington til sykkelhjelmerbruk – bare for eksemplets makt. Da blir det verre med de andre.

# Sommer i Tyrol – En studiereise til Østerrike

Av ODDMAR EILERTSEN

Etter initiativ fra vegsjefen overfor Troms Fylkeskommune ble det i mai i år arrangert en studiereise til Østerrike med formål å se på skredsikring av vegger. De som deltok var: driftsjef Eilif Mathisen, plansjef Tor Hugo Brox, vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen, vegmester Svein Paulsen og maskinkjører Idar Richardsen.

Til å hjelpe oss med kontakter og faglig opplegg i Østerrike hadde vi uvurderlig hjelp av direktør Sven Urving i Opplysningsrådet for Veitrafikken.

Etter grundige mentale forberedelser forlot vi Tromsø 5. mai (med snødybde 1 m), og ankom Innsbruck i Tyrol om kvelden samme dag. Reisen gikk med fly Tromsø – Oslo – Hamburg – München og tog München – Innsbruck.



München, Justispalasset. Fra v: O. Eilertsen, T.H. Brox, E. Mathisen og I. Richardsen

Undertegnede forestilling om Innsbruck var på forhånd sterkt preget av TV-overføringer fra 2 vinterolympiader og dermed forestillinger om en vinterby. Dette inntrykk forsvant fort da vi våknet neste dag til sol og varme (+22 °C) og en fantastisk blomsterprakt i parker og hager. Dog minnet de høye snødekte fjelltoppene (ca. 2500 m), som omkranset byen oss om at her er det vinterproblemer.

Vår kontakt i Innsbruck var sjefen for noe som heter Wildbach- und Lawinenerbauung. Dette er en institusjon som forestår planlegging av elforbygninger og skredforbygninger i Tirol.

Vi ble avhentet på hotellet om morgenen og ble fantastisk godt mottatt



Eksempel på skredoverbygg – Pertisau, Achensee

og behandlet under hele oppholdet. En minibuss med sjåfør samt diverse ledsagere sto til disposisjon det meste av tiden. Vi ble først informert om skredproblemer i Tirol og om organisering og utførelse av skredsikringsarbeider.

Når det gjelder skredsikring er det i hovedsak to forhold som er forskjellig fra det vi kjenner i Norge. Det ene er den utstrakte bruk av støtteforbygninger o.l. i løseområdene for skredet. Det vi så at man satser sterkt på å «holde snøen på plass» i fjellsiden. Det andre er at betongoverbygg kostnadsmessig er vesentlig billigere enn tunnel i fjell, mens det motsatte er tilfelle hos oss.

Vi ble pr. minibuss tatt med rundt i Tirol i de mest utsatte skredområder og vist problemer på nært hold, samt vist en del store prosjekter under utførelse. Vi besøkte også en vegstasjon og fikk innblikk i vedlikeholdssorganisasjonen. En tur over Brennerpasset til Italia ble det også tid til.



Uten mat og drikke ... Fra Innsbruck. Tor Hugo Brox og Svein Paulsen nyter måltidet.

Når det gjelder å «leve» med skredproblemer så ble vi imponert over tirolernes evne i så måte. Man har, så lenge det har levd folk i disse bratte og trange dalene, vært nødt til å akseptere tingenes tilstand. Hus ble

bygget inn mot fjellsiden med taket forlenget mot bakken slik at skredene skulle gå over husene! Man aksepterte da den ulempen det var å mure nye skorsteiner over taket hver vår. Eller man lagde mer eller mindre solide steinmurer mot skredet bak huset og håpet det beste. Eller man bygde, slik det fortsatt er ganske vanlig, hus og fjøs i ett, med fjøset mot skredet. Ved skredfare ble også ungene holdt innendørs – de er sikrere der. I det hele tatt en innstilling til naturkreftene som var på linje med det vi fra gammelt av finner hos oss når det gjelder fiskernes forhold til hav og uvær.



Støtteforbygninger i løseområder for skredet. Man ønsker å holde snøen «på plass» i fjellsiden.

Faglig sett fikk vi en mengde inntrykk og impulser, noe vi jobber med å sette på papiret i en mer omfattende rapport.



På toppen av skredoverbygg – Richardsen, Mathisen og Eilertsen ved Paznauntal.

Forøvrig hadde vi en helg fri hvor vi blant annet tok en tur med tog til Salzburg, som kanskje noen med rette forbinder med - - Mozart. Vi hadde også en dag i München hvor vi selvsagt besøkte det kjente Hofbrauhaus, hvor det utmerkede bayerske øl kun serveres i litersidel.

Sist, men ikke minst var oppholdet i Østerrike en kulinarisk opplevelsesspesielt når det gjelder desserter og kaker. Den lokale Apfelstrudel i alle varianter og alle mulige tilbehør var uforglemmelig. For oss 5 var turen, som i alt tok 8 dager, en minnerik opplevelse. Tirol anbefales på det varmeste som feriealternativ fremfor overfylte Mittelhavstrender. Det er også et svært rimelig land å være turist i, og altså god mat!

# MILJØSPØRSMÅL

Vi trues i dag av stadig flere mørke, tunge og tildels usynlige «skyer». Før var røyken fra fabrikkene mørk, søppelet var illeluktende og rot og skitt førte med seg bakterier av dårlig sort. Vi visste, vi så og vi følte at dette ikke var av det gode. Naturen ble misfarget av utslipp fra storindustrien, og havet bli tilsvinet av kloakkutslipp. Men stort sett kunne vi sette ord på det – det var synlig, det var skadelig og det var stygt.

I dag trues vi av helt andre forurensninger. Vi ser de rett og slett ikke! De er vanskelig å påvise uten skikkelig kjennskap til innhold, sammensetning og virkemåte. Renseanleggene på fabrikkene har nok fjernet mye av de giftige utslippene, men det aller verste og giftigste avfallet graves dessverre ofte ned i hemmelighet og til trussel for oss alle. Kjemisk industri omgir seg med stoffer som er lite synlig for det menneskelige øye. Tsjernobyl-katastrofen er bare en trussel – det skjer dessverre daglig lignende katastrofer over hele verden og i all «stillhet». Og vi hører bare om skadevirkningene etter at folk er blitt ødelagt for livet.

På arbeidsplassen, i hjemmet, i gata og naturen «fyker» ord som fosfat og dioxin rundt oss for tida. Vi leser side opp og side ned om farene. De «lærde» strides om graden av skader, og vi blir oppfordret til å være «våkne».

Hvordan stiller vi oss til alt som fortelles i massemedia- tror vi på det? Synes vi det er viktig at noen jobber for å klarlegge miljøforurensningene og prøve å skape en bedre atmosfære for oss andre?

Og hva gjør vi selv i kampen for et bedre miljø – kjøper vi fosfatfrie vaskemidler, ser vi etter ublekede kaffefilter, unngår vi bruk av spraybokser, kaster vi batteriene i den vanlige søpla – eller hva gjør vi?



Jan Edvardsen, maskinkjører, Eidkjosen  
Jeg tror nok at mye av det som skrives er overdrevet, men det er likevel godt at det

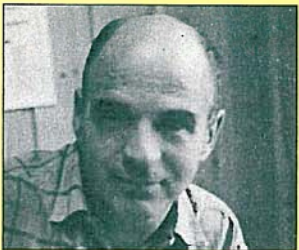
undersøkes hva vi omgir oss med. En del av de rensesveskene vi er i kontakt med i arbeidet er nok farlig, og jeg synes vegvesen er flinke til å opplyse oss om farene samt passe på at vi ikke blir utsatt for skadelige stoffer.

Selv passer jeg på å ha batteriene på rett plass – kaster de ikke i vanlig søppel. Ellers bruker jeg ikke spraybokser på grunn av skadevirkningene de har.



Jorun Berg, firstekontorfullmektig, Nordkjosbotn

Det er sikkert riktig det som opplyses i media, ellers hadde det nok ikke vært slått så stort opp. Jeg synes det er viktig at vi er opptatt av miljøforurensning og at vi blir opplyst om skadelige stoffer. Men jeg må ærlig innrømme at jeg ikke tenker over det når jeg kjøper vaskepulver. Man tar gjerne det som er tilgjengelig. Forresten så kjøper jeg ikke spraybokser, og er også klar over at batteriene helst skal være i egen søppelboks.



Werner Karlsen, oppsynsmann, Finnsnes

Jeg tror nok at det er mye overdrevet alt det som skrives og sies. Det er mye motstridende meninger blant de lærde om skadevirkningene. Men vi vet at mye av de kjemiske stoffene vi er borti er skadelig, så når det finnes andre og mindre fartruetende stoffer bør de absolutt brukes. Jeg prøver å huske at batteriene ikke skal kastes i søpla, og tenker i grunnen stadig mer på miljøforurensning. Og vi bør nok bruke fosfatfrie ting i framtida.

Men jeg røyker ikke – og det er mitt bidrag i kampen mot miljøforurensning!!



Hermod Eliassen, spesialarbeider, Birtvarre

Jeg tror på forskerne og på det som det skrives og snakkes om. Vi har jo sett skadene ved bruk av fosfat – så det må vi jo tro på.

Dessuten synes jeg det er fint at noen er opptatt av disse spørsmålene og at det jobbes for å bedre miljøet rundt oss. Selv prøver jeg å påvirke de hjemme til kjøp av fosfatfrie vaskemidler. Dessuten bruker jeg ikke spraybokser. Vi vet jo at det er «hull» i atmosfæren, og det må vi ta på alvor. Etterat det er kommet egne bokser til å kaste batteriene i, vel så bruker jeg de så langt jeg kan.



Edel Austlid, tegner, Vegkontoret

Ja, jeg tror absolutt på det som kommer fram i media. Jeg synes det er veldig fint med den debatten som er i gang. Og jeg beundrer de unge i miljøorganisasjoner slik som «Natur og Ungdom» og «Bellona» som engasjerer seg i miljøspørsmål. Det er jo deres framtid det er snakk om.

Selv bidrar jeg på min måte ved at jeg bruker fosfatfrie vaskemidler og samler brukte batterier i egen pose.

Dessuten bruker jeg sprayflaks uten drivgass.

## SPORT

### Fotballnytt

Av ROLF G. HILLESØY

VM i fotball (vegmesterskapet) ble i år arrangert av Østfold fylke. Sluttspillet var lagt til Fredrikstad 26.-28. august. Her deltok vinnerne fra de innledende runder. Som kjent hadde jo «B.I.L.-GUTAN» i år greid å passere måløyet ved å kvalifisere seg på bekostning av Finnmark og Nordland.

Vi var imidlertid uheldig med trekkingen og havnet i samme pulje som Østfold og Rogaland, fjorårets finalister. Vi tapte dessverre begge kampene, 1-5 mot Østfold og 0-2 mot Rogaland. Rogaland vant puljen og i finalen vant de over Akerhus med 2-0. Dette sier Per Nilsen, en av nestorene på laget.

Resultatet mot Østfold (1-5) var i svakeste laget, men noe av forklaringen til tapet ligger i uvante baneforhold. Vi spiller jo alle våre kamper i den hjemlige serien på små grusbaner på fyllingen i Tromsdalen. Nå skulle vi spille på en våt naturgressbane nesten dobbelt så stor. Det sier seg jo selv at overgangen ble i største laget, fortsetter Nilsen.

I den neste kampen var vi blitt litt mer familiære med forholdene, så her spilte vi til tider opp mot det vi er god for, og var fullt på høyde med Rogaland. Vi «brente» bl.a. et straffespark og «misset» på flere opplagte målsjanser, så spillemessig var dette vår beste kamp.

Vi scoret kun et mål, og det besørget vår eminente og svært målfarlige spiller, Kristian Olsen. Han var også svært konstant trussel for motstandernes forsvar, de gangene han hadde ballen og hadde pust til å løpe! Innsatsen til resten av «B.I.L.-Gutan» var også svært bra, så alt i alt må vi vel si oss fornøyd, selv om vi tapte begge kampene.

Vi får bare krumme nakken og trene videre og se fram mot neste års sluttspill i Trondheim, avslutter Per Nilsen.

I serien her hjemme har det i år gått



Pause! — og klar for ny innsats!

(Foto: Kjell Robertsen)

over all forventning til å være nyopptrykket i 3. div. Man kan vel si at laget har «spasert» seg gjennom serien med kun å ha avgitt ett poeng, resten har endt med seier. Laget er dermed klar for 2. div. spill neste år.

I cupen er laget i skrivende stund ennå med, og målsettingen her er å gjøre

det enda bedre enn ifjor da vi røk ut etter tap i semifinalen. B.I.L.-Veg's fotballutøvere er altså i stadig framgang. Kjennere av laget mener at det er konturene av nytt storlag man nå ser. Likevel, laget trenger ennå å forsterkes på et par punkter, så en ser svært gjerne at nye spillere møter opp til trening utover vinteren.

## Vegvesenets korrespondanseskyting 1988.

Av ROLF G. HILLESØY

Skytegruppa ved Vegkontoret i Troms sto i år som teknisk arrangør av den årlige skytekonkurransen mellom fylkene. Dette er en meget populær konkurranse som årlig samler stor deltakelse på landsbasis. Årets stevne var det ellefte i rekken, og hadde 279 skyttere og 35 lag påmeldt. Av disse var det 33 damer. Troms har tidligere år ikke vært særlig beskjeden med hensyn til å forsyne seg av premiebordet, og årets skyting var ikke noe unntak i så måte.

Hør bare:

Damer kl. 1

1. plass Nina Jacobsen, Vegkontoret, 248 p.
2. plass Ann S. Hansen, Vegkontoret, 231 p.
3. plass Helene Bråten, Vegkontoret, 226 p. — Totalt 29 deltagere.

Damer kl. 1

1. plass Margit Pedersen, Storslett, 252 p.
  2. plass Harry Fagernes, Nordkjosbotn, 265 p.
  3. plass Olav Seljelund, Biltilsynet, 264 p. — Totalt 111 deltagere.
- Herrer kl. 2
1. plass Svein Richardsen, Storslett, 272 p.
  2. plass Åge Henriksen, Nordkjosbotn, 264 p. — Totalt 25 deltagere.
- Herrer kl. 4
1. plass Tore Leirstein, Vegkontoret, 270 p.
  2. plass Sven Aho, Nordkjosbotn, 269 p.
- Totalt 26 deltagere.
- Herrer kl. 5
1. plass Jan E. Strømseng, Finnsnes, 282 p. — Totalt 16 deltagere.

## ETATSPROFILEN

Navn: ASLE SOLÅS  
 Alder: 57 år  
 Stilling: fagarbeider  
 Bosted: Samuelsberg  
 Arbeidssted: Vedlikeholds-  
 område 6,  
 Løkvoll-  
 Storslett



Asle Solås – I over tretti år har han vært vedlikeholdsarbeider i Kåfjord-området (område 6). Dette innebærer tilsyn med E6 på strekningen Løkvoll-Storslett, samt fylkesvegene i Kåfjorddalen og Manddalen.

Det er lang tid. – Så har jeg da også «slitt ut» flere vegmestre, humrer han.

– Rudolf Løvslett var den første. Den gang var betegnelsen oppsynsmann. Olav Nilsen og Roald Hjalmarssen fulgte, og nå er det Leirbakk som er vegmester her i området.

Mesteparten av arbeidet har vært på grusveger. Først i 1975/76 kom det faste dekker. Nå er det bare 8 km grusveg igjen på en av fylkesvegene.

– Da jeg begynte i fast stilling i 1957 var vi 5-6 personer i arbeid på strekningen Løkvoll-Nordmannvik. Nå er vi tre stykker på en lengere røde, foruten meg er det Olav Johansen og Bjarne Larsen. Vi er også mye ute på oppdrag andre steder, blant annet på Skjervøy og Arnøy. Hovedsakelig er det vedlikehold av ferjeleier. De første 6 årene brukte jeg moped. Vi oppholdt oss mye langs vegkantene dengang. Det var grøfterenskk og arbeid med dårlige stikkrenner, og så issvuller. Det er vi forresten plaget med i dag også. Vi har Issberget mellom Birtavarre og Skardalen som bærer sitt navn med rette. Her er både is og rasfare.

I den første tiden kjørte jeg en Drav veghøvel. Den hadde manuell dreining av skjærene og var ikke enkel å kjøre. Det var ingen som sørget da vi ble kvitt den.

– Du trives selv om du må være ute i alle slags vær?

– Jeg trives svært bra med utarbeid. Før, da vi måtte ta fram matpakken og spise ute i alle slags vær kunne det være hustrig. Nå har vi spisebrakker, og med biler kan vi komme oss fort fram når det trengs.

– Hvordan er forholdet til publikum?

– Det oppleves jeg som positivt. Når det gjelder veger som trenger opprusting er det lite vi kan gjøre med det. Derfor er det nødvendig at publikum klager. Aksjoner kan hjelpe. Det viste seg blant annet i en kvinne-aksjon i Manddalen for en tid tilbake. Det resulterte i flere km fast dekke på en av fylkesvegene.

– Hvordan ser du på utviklingen og fremtiden i vegvesenet?

– Etterhvert som vegene er blitt bedre er arbeidsområdene endret. Vi har for eksempel mindre med selve vegbanen å gjøre. Men den økte trafikken krever at vegene må omlegges og utbedres. Så arbeidsledige vil vi nok ikke bli. Men mannskapstyrken minker. Det kreves mer og mer av den enkelte.

Vi har fått mange nye maskiner og hjelpemidler. Vi slipper også slitet med bormaskinene som har gitt helsesvikt til mange. Det er det mest positive i utviklingen.

I sommer har Solås foruten vanlig vedlikehold drevet med grøfterregistrering sammen med vegmesteren på strekningen Løkvoll-Oksfjordhamn. Det er med tanke på opprusting av E6. Det er utrolig mange stikkrenner kan han konstatere, og

de fleste er gamle og murte. De holder ikke mål etter dagens krav. 60 stikkrenner kunne de telle på 8 km veg i Oksfjord-området. Vel, høsten er i anmarsj, bl.a. er det tid for oppsett av vegstikker. Det er viktig at alle årstidenes faste arbeidsoppgaver blir gjort skikkelig. Det letter det videre arbeid betraktelig, sier Solås til slutt.

## Skyting —

(Forts. fra side 25)  
 Lagskyting damer

1. plass ved: Nina Jacobsen  
 Helene Bråten  
 Margit Pedersen  
 Totalt 7 lag.

Lagskyting herrer

2. plass ved: Jan Erik Strømseng  
 Tore Leirstein  
 Åge Henriksen  
 Totalt 28 lag.

Vi tok i alt 5 gullmedaljer av 12 oppnåelige, noe som må karakteriseres som ren utklassingsstil. Vi får håpe disse gode resultatene også vil gjenta seg til neste år, og kanskje – forbedres. For å få fram enere i eliten kreves det imidlertid også en god bredde. Vi ser derfor svært gjerne at så mange som mulig melder seg på når påmeldingslister for neste års konkurranse blir utsendt.

Man trenger ikke å være «proff» for å være med. I skyting har en det like gøy og spennende uansett hvilket nivå man befinner seg på. Vær derfor med på å befeste posisjonen som landets beste skytterfylke blant vegvesenansatte, og meld deg på!

«Det er viktigere å være i form enn å være velformet»



Bedriftslederen har tilbud til alle.

## PERSONALNYTT



Avdelingsingeniør Erik Skonseng



Personalkonsulent Kari Hesselberg



Oppsynsmann Asbjørn Vådebu

### TILTREDelser:

#### Vegkontoret:

Avdelingsingeniør Erik Skonseng, plan  
 Personalkonsulent Kari Hesselberg, adm./øk-avdeling  
 Ingeniør Rigmor Ludvigsen, plan  
 Oppsynsmann Asbjørn Vådebu, Seksjon for grunnerverv  
 Vådebu har overtatt stillingen etter Viktor Bergvoll



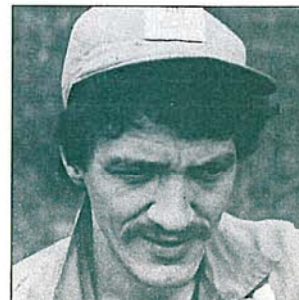
Oppsynsmann Odd Gunnar Morfjord

#### Utedriften:

Oppsynsmann Odd Gunnar Morfjord, Tromsø-området

Oppsynsmann Viktor Bergvoll, Finnsnes-området

Oddvar Henriksen, mekaniker på vegvesenets verksted, Skattøra John-Petter Nikoaisen, maskinfører i Tromsø-området  
 Tor-Egil Skogstad, maskinfører i Tromsø-området  
 Jan Hartik Hansen, maskinfører i Tromsø-området  
 Geir Gundersen er tilsatt som spesialarbeider i vedlikeholdsområde 3 på Senja.



Spesialarbeider Geir Gundersen



Ingeniør Rigmor Ludvigsen

### FRATREDelser:

#### Utedriften:

Hans Richardsen, Eidkjosen  
 Rolf Eriksen, Skibotn  
 Evald Løvås, Moen  
 Harald Skogly, Karlstad  
 Einar Kristiansen, Hamnvik  
 Einar Svendsen, Tromsø

## Vi gratulerer!

### Med 60 år:

Oddmund Olsen, W. Churchillsv.  
 52, 9014 Håpet 4/10

Almar Kaino, Maskinistveien 14,  
 9014 Håpet 6/10

### Med 50 år:

Guðmund Johansen,  
 Meistervik 7/10

Odd Boberg,  
 Burfjord 19/10

Anna Birkelund,  
 Vegkontoret 22/10

Reidar Johnsen,  
 Tennevoll 29/10