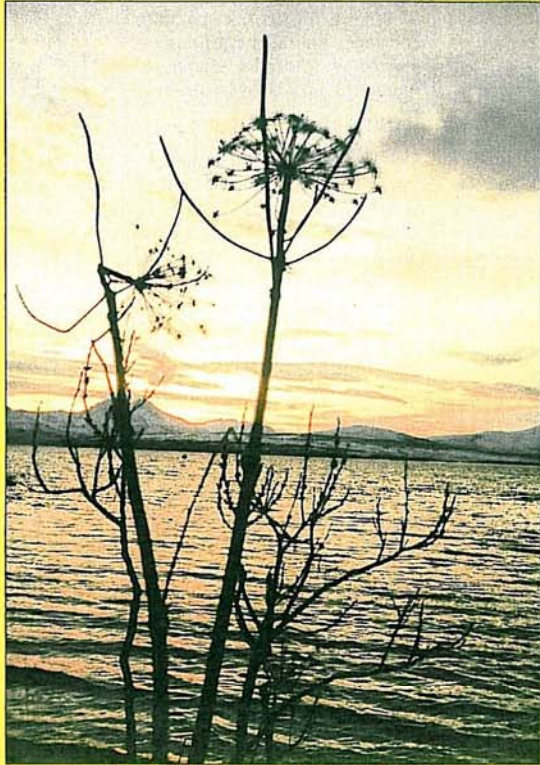




C

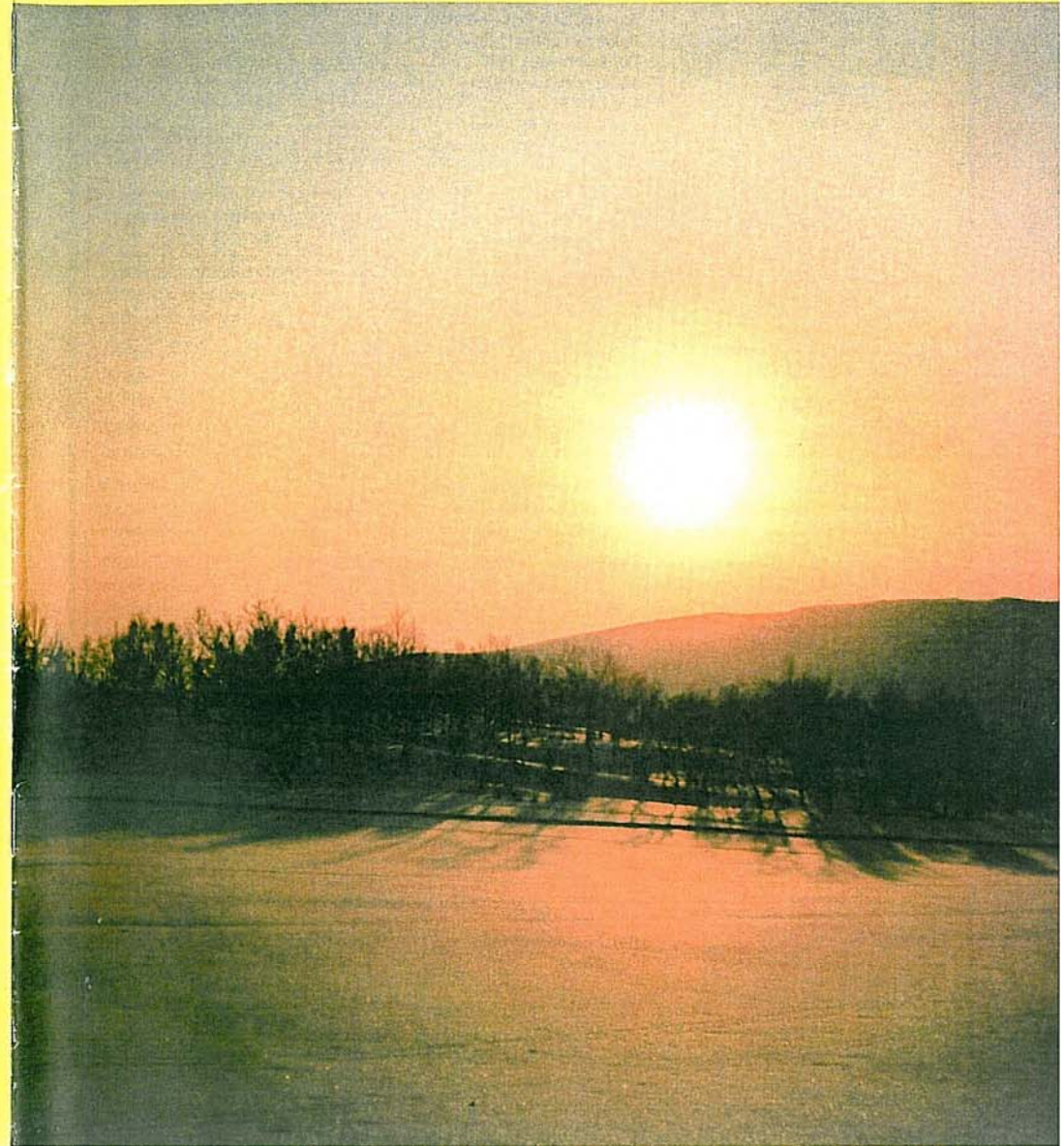


God Jul og Godt Nyttår!

Vegstikka

Bedriftsavis
for vegvesenet i Troms fylke
Julenummer

NR. 4 — 1988 — 20. ÅRGANG



**BEDRIFTSAVIS
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS**

Nr. 4 - 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

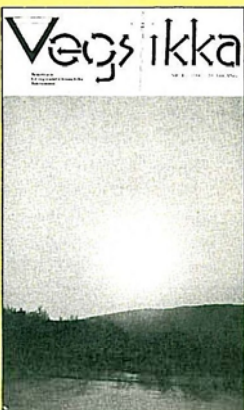
Sats og trykk
Lundblad Grafisk A.s
Tromsø

Opplag
1500 eksemplarer

INNHold

side

Minneord	3
Anleggsprogrammet 1989	4
Vedlikeholdsstandard for riksvegene- nå som ny håndbok	6
Soldaten som tapte freden	6
Fylkesvegvedlikehold- vedlikeholdsstandard	7
Barnehage for Statens vegvesen	8
Kurs for fagprøven i bygg og anlegg	9
Verneleder på heltid	10
Egenregikalkylen - hvordan gikk det?	11
Beklager gutter!	11
Dekkesesongen 1988	12
Ny «perle» i sørfylket - rv. 19	14
Kurs 1988	15
Lærdom og erfaringer!	16
Fra kjerreveg til vegplan	17
Biltilsynet på Svalbard	18
«Autosys» -fiks ferdig!?	19
La det sne - La det sne - La det sne	20
Biltilsynet med «Ministasjon» på Storslett	21
Høstens velferdsturer	22
Hva betyr jula for deg?	23
Etatsprofilen	24
Nye håndbøker fra vegdirektoratet	24
Sport	25
Ferie i Danmark	25
Personalnytt	26
Takk	26
Året 1988	27



FORSIDEN

Finnvikdalen, Kvaløya

Vegstikka kommer ut fire ganger i året. Det neste nummer kommer ut i mars 1989.
Frist for innlevering av stoff til mars-nummeret er 20. februar 1989.

MINNEORD



*En epoke er slutt.
Vegsjef Herleiv Solberg døde brått 5. november, i en alder av 60 år.*

Etter fullført eksamen ved NTH begynte han i 1955 sin arbeidsdag i vegvesenet i Troms. Her ble han hele sitt yrkesaktive liv, først som ingeniør I, deretter som avdelingsingeniør, overingeniør, driftsjef og siden 1973 som vegsjef.

I denne perioden skjedde omleggingen av samferdselen i Troms, fra sjøvegen som hovedtransportåre, supplert med dårlige - til tider uframkommelige grusveger i innlandet - til et landbasert transportmønster som krevde gode moderne veger.

Herleiv Solberg var i hele sin tjenestetid opptatt av de utfordringer dette innebar. Med sin aktive interesse og store arbeidskraft fikk han spille en sentral rolle i arbeidet med å møte disse utfordringene.

Spesielt var han opptatt av stamvegnettets betydning som ryggraden i det vegtransportsystem som er så livsviktig for et fylke som Troms, med store avstander både innad og til landet forøvrig.

I trafikkikkerhetsarbeidet var det hans klare oppfatning at for å oppnå resultater må en også bruke de nødvendige virkemidler, selv om de av og til er upopulære. Hans holdning til avkjørsler og spredt randbebyggelse langs viktige veger, var et klart uttrykk for denne oppfatning.

Herleiv Solberg var opprinnelig anleggsmann. Han var en av de tidlige talsmenn i vegvesenet for en mer effektiv anleggsdrift i egen regi gjennom mekanisering og konsentrasjon av anleggene. Derfor gledet det både han og oss at han fikk oppleve sine ideer gjennomført med så godt resultat før han døde.

Herleiv Solberg var en sann leder, en vi var stolt av å ha som sjef. Han delte alltid æren for gode resultater raust blant sine medarbeidere. I motgang derimot, vek han aldri tilbake for å stå fram og ta ansvaret.

Vi husker ham likevel ikke bare som sjefen, men også som den folkelige, omgjengelige arbeidskameraten som gjerne deltok i en spøk, ikke sjelden på egen bekostning. Derfor hadde han heller ingen vansker med å omgås medarbeidere på alle nivåer.

Familien hadde en udiskutabel førsteprioritet i hans liv. Sorgen og savnet er da også størst hos hans nærmeste.

Men vegvesenet og dets virke var en klar nummer to. Derfor føler også vi å ha lidt et stort tap ved Herleiv Solbergs bortgang.

Vi lyser fred over hans minne!

Eilif Mathisen

ANLEGGSPROGRAMMET 1988

Av INGOLF MOAN

Stortingsproposisjon nr. 1 for budsjetterterminen 1989 om Samferdselsdepartementet forutsetter følgende rammer for Troms. Proposisjonen er imidlertid ikke behandlet i Stortinget og er følgelig ikke å betrakte som endelig.

Ordinært på post 30 – 124 mill kr og over post 31 (Nord Norge midler) 40 mill kr. I tillegg bidrar Tromsø Vei A/S med ca.

6,0 mill kr i form av lånopptak. Totalt representerer dette en nedskjæring av aktiviteten på ca. 17%, pristigningen tatt i betraktning.

E6 – 13,8 mill.kr

Hele strekningen Heia – Tømmerelv er nå i det nærmeste fullført. Kun dekkelegging på strekningen Heia – Kvilarvann gjenstår. Parsellen Tømmerelva – Bergneset ble påbegynt i 1988, og var tenkt satt under trafikk i oktober samme år. Den tragiske rasulykken ved Sandbukta bård kullkastet imidlertid alle våre planer. Arbeidet med parsellen er midlertidig stanset og alternative tracévalg er under vurdering.

E-78 – 24,3 mill kr

Parsellen Sandvikeidet – Nordberg er satt under trafikk. Bare mindre arbeider og noe dekkelegging gjenstår. Neste parsell som står foran utbedring er Smalak – Sørbotn. Her vil vi i vinter starte med bygging av ny bru over Saltdalselva (Sørbotn). Det vil bli satset på å legge om nordre del av parsellen først.

Rv. 19 – 19,1 mill. kr

Parsellen Nordland grense – Djuphavn ble satt under trafikk i høst. 1989 vil bli brukt til å fullføre kompletteringsarbeidene samt legge slitelag av asfalt. Neste parsell, Djuphavn – Tjeldsund bru vil bli grovplanert i 1989, men vi kan ikke regne med å få parsellen satt under trafikk i 1989.



Strekninga Heia — Tømmerelv er nå i det nærmeste fullført. Her fra anleggsarbeid på Heia tidligere i år.

Rv. 83 – 18,1 mill. kr

Som kjent ble også parsellen Breivika – Kanebogen satt under trafikk høsten 1988. Betydelige restarbeider som overgangsruer, støyskjermer, dekkelegging og øvrige kompletteringsarbeider gjenstår til 1989.

Rv. 84

På denne ruta har vi ikke ordinær bevilgning. I likhet med tidligere år regner vi med å få tilført 4 – 4,5 mill. kr i distriktsutbyggingsmidler. Arbeidet vil bli konsentrert om bygging av ny Tangen bru og utbedring av ca. 2,5 km i Skøelv-området.

Rv. 86

Det er ikke bevilgning på denne vegruta i 1989. Uanvendte midler fra 1988 skal brukes til restarbeider i Skaland tunnel.

Rv. 858 – 10,6 mill. kr

Parsellen Storsteinnes – Skjæret er fullført og i 1989 vil vi starte med utbedring av parsellen Oldervik – Malangseidet.

Rv. 860 – 14,0 mill. kr

Arbeidet med omlegging/utbedring av Islandsbotn – Lillevassmyr er i full gang og vil fortsette i 1989. Vi regner med at det meste av parsellen

vil bli satt under trafikk i 1989.

Rv. 865 – 10,0 mill kr

Parsellen Kjelleren – Bergmo som omfatter bygging av ny bru over Reisaelva og hel omlegging av vegen, får sin oppstart høsten 1988. Anleggsarbeidene vil i 1989 være konsentrert om bygging av nybrua og en del masseflyttingsoppgaver.

Rv. 866 – 19,1 mill. kr

Anlegget omfatter tunnel under Maursundet og en rassikringstunnel på Kågen. Arbeidene starter høsten 1989.

Total tunnellengde 4600 m. Byggetiden er anslått til 2 – 2 ½ år. Arbeidene vil gå dels i entrepris, dels i egenregi og er kostnadsberegnet til ca. 150 mill. kr.

Rv. 867 – 10,0 mill. kr

Arbeidene med utbedring av parsellen Ervik – Stornes fortsetter, og vil i løpet av høsten 1989 være i det nærmeste fullført og med fast dekke.

Rv. 862

Anlegget omfatter bygging av en ca. 200 m lang tunnel fra Hansjordnesbukta til Langnestunnelen. Tilknytningen skjer via en rundkjøring i



Naturen går sin egen vei- her har uvær og regn forårsaket flomskade på den nye parsellen av rv. 84 i Skøelv. Bjørnulf Johnsen betrakter skadene.

fjell. Anlegget har ingen bevilgning, men får midler dels via innsparinger på E78, og fra Tromsø Vei A/S. Anlegget drives i entrepris og skal stå ferdig 1.6.89.

Spesielle miljø og trafikksikkerhetstiltak

E6 Gang-/sykkelveg Bardufoss videregående skole - kryss rv. 87
E6 Gang-/sykkelveg Fossbakken (restarbeider)
Rv.847 Fortau Setermoen – Saras vei

Rv. 862 Gang-/sykkelveg Åsland – Eidkjosen
E 78 Gang-/sykkelveg Tromsøbrua øst
Kryss E-78/Rv. 862 Tromsøbrua vest
Kryss Rv. 862/Rv. 863 Kvaløysletta

Fylkesveganlegg

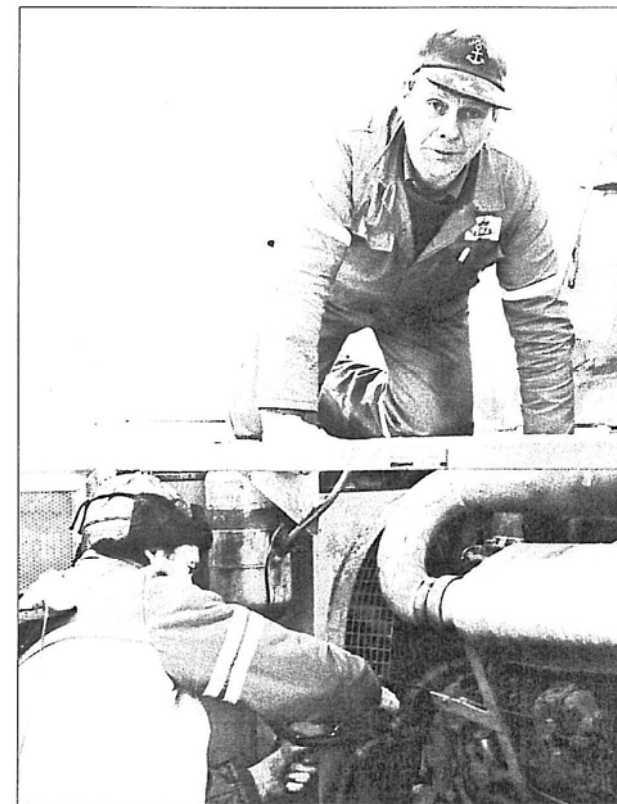
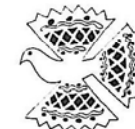
Det knytter seg betydelig usikkerhet omkring fylkesvegbudsjettet for 1989. Det vi må betrakte som sikre prosjekter er fv. 276, rassikring Fjordgård (fullføring), fv. 14 Sørvik – Stolvann, fv. 293 Laksvatn – Jøvik og fv. 229 Sørli – Kvannås (fullføring).

Bemannings situasjonen

Bemanningsplanen for anleggsdriften inneholder 87 tjenestemenn og 2 kokker. Dette er en reduksjon på 13 fra i fjor. Av disse er 6 pensjonert og 7 overført til vedlikeholdet.

På tross av denne reduksjonen har vi hatt større problemer enn før med å finne plassering for alle. Planen, som gjelder fram til våren – 89, viser følgende fordeling:

A 1 (Harstad/Evenskjer)	36 mann
A 2 (Finnnes/Senja)	19 mann
A 3 (Nordreisa)	20 mann
A 4 (Tromsø)	12 mann



Maskinstans! Reparasjoner må til for at anleggsdrifta skal gå videre. Tor Wiggo Elvrum hjelper Herold Skog med reparasjonsarbeid.

VEDLIKEHOLDSSTANDARD FOR RIKSVEGENE - NÅ SOM NY HÅNDBOK

Av ODDMAR EILERTSEN

Som tidligere omtalt i «Vegstikka» har en vedlikeholdsstandard for riksveger vært under utarbeidelse. De utgaver som hittil har sett dagens lys har vært foreløpige og kanskje levd et noe hortgjemt og hortglemte liv i skuffer, skap og hanskerom.

Vi har nå i høst nådd den milepel at et slikt dokument endelig foreligger som «endelig». Og til og med som håndbok i lommeformat!!

Håndbok 111, Vedlikeholdsstandard for riksvegvedlikehold er det fulle navn og den er nå en offisiell, landsgyldig standard som angir minimumskrav til vedlikeholds nivået på riksvegene.

Den er bygd opp etter prosesskoden og formulerer krav til når vedlikeholdsinnsats skal iverksettes, for hvert enkelt vegelement og for forhold ellers på og ved vegen. Disse krav er differensiert etter vegens betydning (stamveg eller ikke) og etter trafikkmengde på vegen.

De mest iøynefallende fordeler er som slik vedlikeholdsstandard er:

— mulighet for sikrere, klarere og riktige prioriteringer innenfor vedlikeholdsdriften.

— mulighet for et mer enhetlig standardnivå på veger av samme kategori, både over områdegrenser og fylkesgrenser.

— mulighet for bedre differensiering av standard på veger med ulik funksjon.

Jeg sier her bevisst «mulighet for». Om det skal bli realiteter avhenger av om vi i alle ledd i organisasjonen viser vilje til å ta i bruk dette verktøyet og være lojal overfor de retningslinjer som her er trukket opp.

Det ble i fjor holdt en form for inn-



Vedlikeholdssjefen med håndbok nr. 111, nå også som lommeformat

føringskurs i vedlikeholdsstandarden. Disse var basert på den foreløpige utgaven. Omkring årsskiftet vil det foreligge utarbeidet en kurspakke fra Vegdirektoratet og vi vil da komme tilbake med et bedre opplegg som samtlige tjenestemenn i vedlikeholdsdriften skal bli tilbudt.

Håndbok 111 er samtidig en revidert utgave av minimum prosesskode for vedlikeholdet. Denne skal tas i bruk fra og med driftsåret 1989. En kort innføring i denne er allerede gitt i høst, og en grundigere gjennomgang kommer senere i forbindelse med kurs i vedlikeholdsstandarden.

SOLDATEN SOM TAPTE FREDEN!

Dette er biografien om krigshelten Ludvig Aarhaug og dermed også om vegetatens aktivitet under krigen, og boka er skrevet av Kari Nøstdal.

I omtalen av boka sies det at Aarhaugs krigsinnsats er like dramatisk som krigen selv. Han levde i spenning og angst som motstandsmann og grenselos i Nord-Norge. Boka inneholder mye nytt om krigføringen i nord og innsatsen den gang, men er like mye et dokument om lidelsene etter den aktive krigsinnsatsen.

Vi vil i i neste nummer av «Vegstikka» presentere boka og forfatteren, men anbefaler den likevel allerede som juleleststoff.



FYLKESVEGVEDLIKEHOLDET - VEDLIKEHOLDSSTANDARD ?

Av ODDMAR EILERTSEN

Som nevnt i forrige artikkel her i «Vegstikka» er vedlikeholdsstandarden for riksveger nå kommet i endelig offisiell utgave.

Hva så med fylkesvegene våre? Skal de bare «seile sin egen sjø»? For å følge sjøterminologien så kan vi kanskje si at fylkesvegene nå lekker så at de snart ikke kan seile i det helt tatt!

Vi har nok også tenkt fylkesveger når det gjelder vedlikeholdsstandard. Det er imidlertid slik at de modeller riksvegstandarden er bygd på er tilpasset helt andre

trafikkmengder og et helt annet bevilgningsnivå enn det som er realiteten for fylkesvegene. Men både vi og fylkespolitikere er enige i at det er sterkt behov for et bedre beslutningsgrunnlag når det gjelder størrelsen på vedlikeholdsbevilgningene og prioritering av bevilgningenes bruk. Blant annet har vi i vegvesenet savnet et hjelpemiddel for å dokumentere rent fysiske virkninger ved bevilgningsreduksjoner i budsjettåret.

Fylkestinget har bedt oss å undersøke muligheten for å få i stand noe som ligner det vi har for riksvegene, og vi har nå satt i gang et prosjekt her i fylket – et prosjekt som drives av et privat konsulentfirma. Prosjektet skal gjennomføres dels via teoretiske beregninger basert på riksvegmodellene og dels via oppfølging av driftsdata for en del prøvestrekninger.

Vi har plukket ut 3 strekninger i vedlikeholdsområde 2 og 2 strekninger i vedlikeholdsområde 3. Oppfølgingen på disse er startet og skal foregå i hele prosjektperioden som er planlagt avsluttet i 1991.

Målsettingen for prosjektet er blant annet at det produktet vi får ut skal kunne:



Kosting av skilt er en del av vedlikeholdsarbeidet. Eldor Østerås og Roald Westerbotn i arbeid på rv. 857.

— gi informasjon om virkningene av endringer i bevilgningsrammen.
— gi grunnlag for prioritering mellom forskjellige vedlikeholdstiltak innenfor rammen med sikte på størst mulig effekt.

Prosjektet er altså i gang, og vi har forventninger!



BARNEHAGE FOR STATENS VEGVESEN

med plass til 15 «vegvesen-unger»

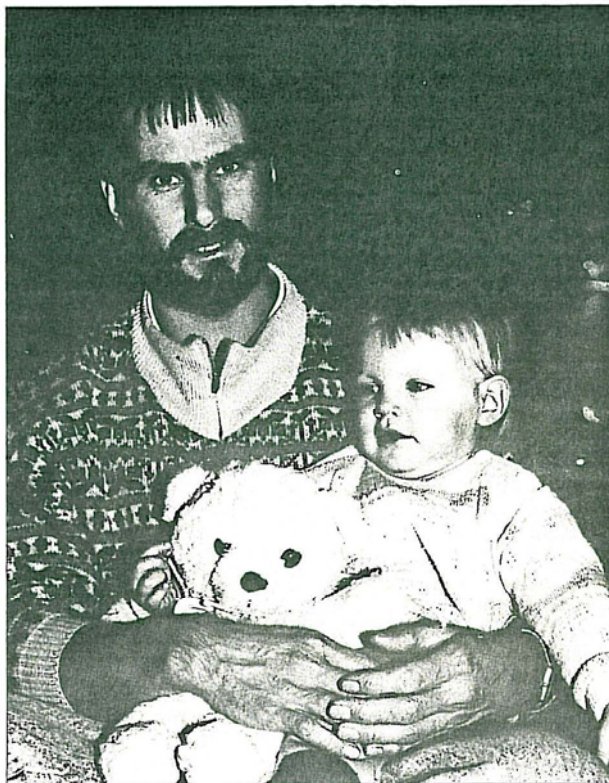
Av KARI HESSELBERG

Endelig et barnehagetilbud for de ansatte i vegvesenet. Vegadministrasjonen har bestemt å opprette barnehage for barna til de ansatte i vegvesenet. 15 «vegvesen barn» vil få plass i den nye barnehagen, som ventes ferdig utpå høsten neste år. Det vil trolig koste 25.000 kroner i innskudd og ca. 2.500 kroner i måneden for foreldrene å ha en unge i denne barnehagen.

Det er mange foreldre i vegvesenet som har problemer med å få plassert barna sine mens de er på jobb for Statens vegvesen. Ikke minst Herlev Solberg var oppmerksom på dette. Det var da også vår avdøde vegsjef som ved julekaffen på Vegkontoret ifjor, tok initiativ til arbeidet med å få i stand en bedriftsbarnehage.

Ledermøtet satte etter nyttår 1988 ned en prosjektgruppe som skulle se på muligheten av å opprette et barnehagetilbud som ledd i markedsføringen av Statens vegvesen Troms som arbeidsplass. Gruppen konkluderte med at barnehage vil være et godt virkemiddel for å bedre rekruttering og stabilisere den yngre del av arbeidsstokken. I mai dette år fikk prosjektgruppen et nytt mandat der de fikk i oppdrag å utrede konkrete planer for en vegvesen barnehage. Det ser nå ut til at deres arbeid har «båret frukter».

Samarbeid med Televerket og FTFI
Prosjektgruppen hadde hell med seg da de fikk tilbud om samarbeid fra Televerket og FTFI (Fiskeriteknologisk forskningsinstitutt). Televerket har i flere år arbeidet med barnehageplaner og har nå greid å skaffe tomt. Vegvesenet fikk tilbudet om samarbeid i høst og slo til med en gang. Dersom vegvesenet skulle bygge barnehagen på egen hånd ville det blitt en meget dyr affære.



Rolf Hillesøy er fornøyd med at det snart kan bli mulig å få barnehageplass for Thomas gjennom vegvesenet.

Barnehagen er planlagt å gi plass til 48 barn, 16 barn under 3 år og 32 over 3 år. Samarbeid med Televerket og FTFI betyr at de 48 plassene blir delt mellom de tre bedriftene. Vegvesenet får 15 plasser i barnehagen. Det er ikke avtalt hvor mange barn vegvesenet får plass til henholdsvis under og over 3 år.

Klar til bruk neste høst

Barnehagen skal ligge i Kveldroveien i Tromsø. Tomten er regulert, og det ser ut til å gå greit med leie av tomt fra Tromsø kommune. Televerket og FTFI har innhentet tilbud på bygging av barnehagen. Den skal bygges med fire avdelinger fordelt på ca. 500 kvadratmeter. I skrivende stund

er ikke valg av anbud avgjort.

Når anbud er valgt og byggeplanene godkjent, sendes søknad om lån til Husbanken før byggingen tar til. Prosjektgruppen er optimistisk og håper på byggestart til våren. Med villig dugnadsinnsats skulle barnehagen stå ferdig sent på høsten 1989.

Kostnader

Barnehagen planlegges som et andelslag, der foreldrene eier en andel for hvert barn de har i barnehagen. Barnehagen eies med andre ord av foreldrene. Byggingen finansieres i hovedsak av Husbanken. Likevel må foreldrene ut med 25.000 kroner

i innskudd pr. unge for å finansiere toplånet.

Til drift av barnehagen bidrar både stat og kommune med tilskudd. Vegadministrasjonen har gått inn for å subsidiere hver plass med 1.000 kroner pr. måned, til gjengjeld forbeholder vegadministrasjonen seg retten til å prioritere søkerne til barnehagen. For foreldrene er prisen på å ha ungen sin i denne barnehagen foreløpig beregnet til 2.500 kroner pr. måned i 12 måneder. Dette er en

pris som ligger ca. 700 kroner over de kommunale satser for 1989.

Liv Nergaard fra prosjektgruppen uttaler at hun er meget glad for at vegadministrasjonen stiller seg positiv til barnehageplanene. Vi tror barnehagen vil bli et nyttig personalpolitisk virkemiddel, særlig når man tenker på hvor vanskelig det er å få barnehageplass her i Tromsø, sier hun.

JEG SLÅR TIL !!!

Rolf Hillesøy er meget fornøyd med at det snart kan bli mulig å få barnehageplass gjennom vegvesenet. Han har idag sønnen sin hos dagmamma, og selv om det blir dyrt vil han ikke nøle med å slå til dersom han får tilbud om plass i en barnehage.

Rolf har arbeidet i vegvesenet i snart 3 år. Han er avdelingsingeniør og arbeider med planlegging av gang/sykkelveier i planavdelingens trafikkseksjon på vegkontoret. Sønnen Thomas er ett år og 8 måneder. I snart ett år har Thomas vært hos dagmamma mens Rolf arbeider for vegvesenet og mor Rønnaug er på arbeid i banken.

To ganger har Thomas byttet dagmamma, og nå skal han snart få enda en ny dagmamma. Det sier seg selv at slike forhold er uholdbare og frustrerende, både for Thomas og oss, sier Rolf Hillesøy. De har søkt kommunal barnehageplass, men Thomas har ikke engang kommet i betraktning.

25.000 kroner i innskudd og 2.500 kroner pr. måned ligger en del over det Rolf betaler dagmammaen for å passe Thomas. Det er også dyrere enn en kommunal barnehageplass. Likevel synes han det vil være verdt pengene å ha Thomas i bedriftsbarnehagen. Man kan ikke bare regne kroner og ører når det gjelder noe så fundamentalt som barns oppvekstvilkår, mener Rolf.

Det vitner om framsynt ledelse når Statens vegvesen nå går sammen med Televerket og FTFI for å bygge barnehage, sier Rolf Hillesøy. Likevel understreker han at han mener Tromsø kommune har forsømt sitt ansvar for utbygging av barnehage, når det nå er nødvendig at bedrifter engasjerer seg i dette. Men for han personlig vil en eventuell bedriftsbarnehageplass til Thomas, absolutt bidra til at han også i framtiden vil ha sin arbeidsplass i Statens vegvesen.

KURS FOR FAGPRØVEN I BYGG OG ANLEGG

Av KARI HESSELBERG

Vegkontoret arrangerer kurs for arbeidere som vil ta fagbrev i bygg og anlegg. Kurset starter i slutten av januar neste år og varer tilsammen en måned. Kurset holdes i Tromsø og tilreisende deltakere vil sannsynligvis bli innkvartert i brakkeleir i området.

Det er mange arbeidere som i lang tid har ønsket seg fagbrevet i bygg og anlegg. Fagforeningen (NAF) tok

for et par år siden initiativ til at vegvesenet skulle arrangere kurs for å gjøre det lettere for den enkelte å klare den teoretiske delen av fagprøven. Vegadministrasjonen har tatt konsekvensen av dette og har lenge arbeidet med planene for et slikt teoretisk kurs. Nå er planene klare og kurset går av stabelen på Breivika videregående skole i periodene 23. januar til 3. februar og 27. februar til 10. mars.

Lang praksis

Kurset er rettet mot arbeidere som etter lang praksis (minimum 3 år og 9 mnd.) ønsker å gå opp til fagprøven i bygg og anlegg. Bygg- og anleggsfaget er idag et omfattende fagområde der man skal ha kunnskaper innen følgende områder: Forskaling, armering, betong, anleggsteknikk og fjellsprengning/tunnelarbeid. På den teoretiske prøven til fagbrevet kan kandidatene bli spurt fra alle disse emnene. For å forberede deltakerne til den teoretiske prøven, er kurset lagt omfattende opp med forelesninger innenfor de nevnte emner. Med deltakernes lange praksis og erfaring fra arbeid på flere av disse feltene, bør det bli et interessant og lærerikt kurs.

Permisjon med lønn

Vegadministrasjonen tilbyr de som ønsker å ta dette kurset permisjon med lønn og gratis innkvartering. I skrivende stund er det ikke avklart hvor deltakerne skal bo under kurset. Det er en viss mulighet for innkvartering i privat brakkeleir i nærheten av skolen, eventuelt i vegvesenets brakker i Ramfjorden. Kursmateriell, kost og reise betaler deltakerne selv. Etter endt kurs vil Yrkesopplæringsnemnda holde den fire timer lange skriftlige teoretiske prøven.

Fungerende driftssjef Oddmar Eilertsen ønsker deltakerne (tvi, tvix), og uttaler at han håper alle får et godt utbytte av kurset. Skulle det være noen som gjerne vil delta på kurset men ikke har søkt, kan de ta kontakt med Kari Hesselberg på Vegkontoret.



VERNELEDER PÅ HEL TID

Av LISA SUNDSTRØM

Vernetjenesten skal nå bli «velsignet» med en fulltidsansatt. Bjørn Eriksen blir verneleder i hel stilling fra 1. januar 1989.

Verneleder i full stilling har «tvunget» seg fram som en nødvendighet. Troms fylke kommer sent, men godt. Ordningen har i flere år vært praktisert i de fleste andre fylkene. Det skal bli en permanent stilling, og Bjørn Eriksen har i første omgang fått forespørsel fra ledelsen om å flytte til Tromsø for et år. Han har dermed permisjon fra sin stilling som maskinoppsynsmann på Finnsnes.

Bjørn Eriksen har vært i vegvesenet siden januar 1963. Han begynte som oppsynsmannsassistent i vedlikeholdet og var der fram til september 1965, kun avbrutt av en vinter på sylesetting for anlegg. Siden 1965 har han vært oppsynsmann på maskinavdelinga.

Fast «holdepunkt» for vernelederen blir vegkontoret i Tromsø.

På vegkontoret er det tilgang til de opplysninger jeg har bruk for. Arkivet for vegvesenet er på vegkontoret, og det er lettere å ha kontakt med driftsavdelingene, sier Bjørn Eriksen.

Hvordan blir så forholdet til de ute når du blir stasjonert i selve vegadministrasjonen?

Jeg får nok bedre kontakt med folkene ute. Men det skyldes jo i første omgang at jeg får konsentrere meg helt og fullt om vernearbeidet.

Jeg har dessverre hatt alt for liten tid til å besøke verneombudene og arbeidsplassene ute, og jeg har ikke hatt muligheten til å fordype meg i kontorarbeidet. Det blir ofte slik når man skal fungere i to jobber samtidig – ingen av jobbene blir gjort skikkelig. Derfor tror jeg at året som kommer – med fullt vernearbeid – skal falle heldig ut for alle parter.



Fra 1. januar 1989 blir Bjørn Eriksen verneleder på hel tid.

Utfordringene innen vernetjenesten er mange og jeg gleder meg til å fordype meg mer innen arbeidsmiljøet, sier Bjørn Eriksen.

Hva blir så vernelederens første og største oppgaver i tida framover?

Det første blir nok å få system i hele vernetjenesten – få det til å fungere bedre.

Arbidsmiljø er «in»! Noe av det viktigste i jobben min blir såkalt *internkontroll*. Inntil nå har Arbeidstilsynet kommet på inspeksjon med jevne mellomrom. Vi har på en måte blitt «sjekket opp». Meningen nå er at vi skal følge langt nøyere med i vårt eget arbeidsmiljø, og ikke bare vente på å bli kontrollert. Det vil si at vi skal registrere problemer og kunne dokumentere miljøet med målinger og tiltak overfor Arbeidstilsynet. Vi må ordne opp – rette opp problemer og feil vi har innen arbeidsmiljøet – med andre ord må vi jobbe mer aktivt selv for å bedre miljøet omkring oss. Og dette er absolutt med på å gjøre jobben utfordrende.

Hva er viktig i dagens arbeidsmiljø i forhold til tidligere?

I «gamle dager» var det stort sett fokusert på personlig verneutstyr. Arbeidsfolket så lite mening i å bruke øreklokker og lignende og slunret unna. I dag er det langt mer viktig å konsentrere seg om det «ytre» miljø- omgivelsene omkring oss. Spillolje og gasser er farlige stoffer innen arbeidsmiljøet. Folk er også mye mer bevisst innen arbeidsmiljø og har langt større forståelse for viktigheten av det.

Men selv om bruken av verneutstyr har forandret seg utrolig mye til det bedre gjennom årene – vel – så slurves det fortsatt innen vernesiden. Spesielt gjelder det arbeidernes vilje til å verne seg ute i trafikken. Patruljevognene i vegvesenet er lite flinke til å ta hensyn til trafikken. De gir sjelden forvarsel om at de er der – kanskje står de rundt en sving i fullt arbeid uten skilting. Slikt er unødvendig. I tillegg er det viktig at arbeidsfolkene er flinke til å bruke vernevester nå i mørketida. Vi må tross alt være synlig for trafikantene. Det slurves også en del med bruk av øreklokker, sier Bjørn Eriksen. Og hørselsvekkelsen er høy i vegvesenet!

Alt dette viser tydelig at vi ennå har langt igjen og masse oppgaver å løse innen vernetjenesten og arbeidsmiljøet. Så det er nok på sin plass å ha en mann i hel stilling. □



EGENREGIKALKYLEN – HVORDAN GIKK DET?

Av PETTER HILDRE

Egenregikalkyle vil i prinsippet si at vegvesenet kalkulerer og leverer inn anbud på et arbeid i konkurranse med private entreprenører. I Troms har vegvesenet allerede levert inn egenregikalkyle på ett arbeid. Dette gjelder bygging av en plass-støpt undergang i betong på rv. 860 ved Sollia på Senja.

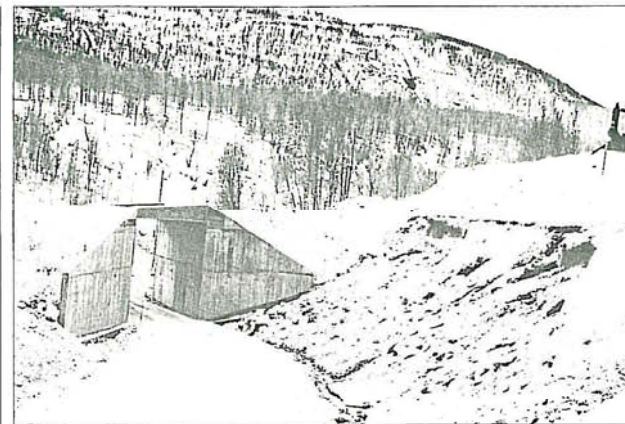
«Vegstikka» har i et tidligere nummer omtalt hvordan vegvesenet greide å utkonkurrere private entreprenører på dette arbeidet. Vi vil likevel her på nytt nevne at det kom inn 6 anbud fra private entreprenører i tillegg til vegvesenets kalkyle. Anbudsåpningen viste at vegvesenets kalkyle lå mer enn 40.000 kr lavere enn neste anbyder. Arbeidet ble derfor tildelt vegvesenet.

Det var naturlig nok mye spenning blant de impliserte på anlegget før anleggsstart, men humør og innsatsvilje viste seg å være på topp. Utførelsen av arbeidet gikk derfor greit unna, og bare mindre problemer oppsto på grunn av noen feil og mangler i plangrunnlaget. Undergangen sto ferdig for overlevering til byggherren 2 dager før tidsfristens utløp.

Anlegget er nå gjort opp økonomisk, og tallenes tale er klar. Den gode innsatsen som ble vist fra alle ledd i produksjonen ga til slutt et overskudd på 35.400 kr. Dette tilsvarer et overskudd på 5,3% av totalt forbruk på anlegget.

Ved å utføre arbeidet i egenregi har vegvesenet tilsammen spart et beløp i størrelsesorden 70–80.000 kr. Dette er penger som kommer godt med i disse knagre tider.

Resultatet viser tydelig at vegvesenets arbeidere på anlegget har gjort



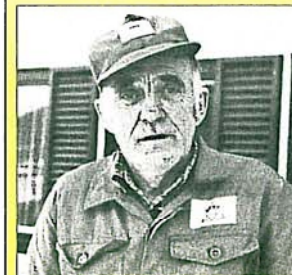
Sollia kulvert

et meget godt arbeid som det står stor respekt av.

Det viser også at vegvesenet er konkurransedyktig med private entreprenører på denne type arbeidsoppgaver.

Det fine resultatet i debuten med egenregikalkyle gir håp om at vegvesenet også i framtida vil kunne tillegge seg nye arbeidsoppgaver i konkurranse med private entreprenører.

BEKLAGER GUTTER!!



Daniel Olsen



Kristian Fredriksen

I forrige nummer av Vegstikka har Kristian Fredriksen blitt «beskylt» for å være Daniel Olsen under artikkelen RØYKELOVEN.

Som det seriøse tidsskrift vi nå en gang er beklager vi dette på det sterkeste.

Vi bringer derfor denne gang bilde av begge våre «utsøkte» tjenestemenn – forhåpentligvis rett denne gangen.

Fra Senja er de ihvertfall begge to – så GOD JUL – SENJA!

DEKKESESONGEN 1988

Av ODD DANIELSEN

Vi har nettopp avsluttet en spennende dekkeleggings-sesong. Mye nytt har vært prøvd i år, blant annet kan nevnes sporfresing/sporlegging, fresing/opplasting og gjenbruk ved bruk av verk. Alt dette vil vi komme tilbake til i en senere artikkel. I denne omgang vil vi forsøke å oppsummere årets sesong.

Dekkeprogrammet ble med unntak av ca. 15 km gjennomført etter planen. Unntakene gjelder en fylkesvegparsell og tre mindre riksvegparseller.

Til tross for noen oppstartingsproblemer og en del utstyrsmessige feil, som bidro til små forsinkelser, fikk vi utstyret i hus like etter at den første snøen hadde kommet. En meget god sommer og høst var på vår side denne gangen.

For ottadekker/overflatebehandlingen gjennomførte vi også i år en sesong uten fellesferie.

En kortfattet oversikt over dekkede lagte veglengder
Nylegging gamle grusveger:
Sum anlegg + vedlikehold (22.826 + 32.285) = 55.111 km.

Til sammenligning ble det i 1987 lagt 132.035 km. Den store forskjellen skyldes ekstratildeling av midler til fylkesveger i 1987.

Legging av bituminøse bærelag som midlertidige dekker på nye veger som erstatter gamle med dekke
Sum anlegg: 19.695 km

Legging av dekker på nye veger som erstatter gamle med dekke
Sum anlegg: 12.399 km
Totalt bituminøse bærelag + dekker = 32.094 km. I 1987 ble det til sammenligning lagt 20.930 km.



Dekkelegging på rv. 19.

Dekker på veger som gir ny vegutløsning
Straumsbotn -Bergsbotn totalt 10.248 km. Sambandet erstatter fergeforbindelse.

Fornylse av gamle dekker
Sum: riksveg/fylkesveg (153.313 + 80.170) = 233.483 km. I tillegg utgjør flatelapping 2.375 km.

Fornylse av gamle dekker ved gjenbruk på veg og i verk:
Sum: 34.752 km

Fornylse av gamle dekker ved sporlegging:
Sum: 30.314 km

Dekkelegging på gang-/sykkelveger og fortau:
Sum: 4.265 km

Samlet dekkelagt lengde
Sum: 375.332 km. I tillegg kommer legging av bituminøse bærelag. Tilsvarende i 1987 var 454.964 km.

Dekkeprosent pr. 31.12.88
Riksveger: 96,8% Riksveglengde pr. 01.01.89 1688,6 km Fylkesveger: 57,6% Fylkesveglengde pr. 01.01.89 1773,9 km

Samlet dekkelagt lengde og forholdet egenregi/entreprise

	km	%	% 1987
Egenregi	210.037	56	31,9
Entreprise	165.295	44	68,1
Sum	375.332	100	100

	km	%	% 1987
Fylkesveger	103.536	27,6	42,3
Riksveger	271.796	72,4	57,7
Sum	375.332	100	100

Som det fremgår har vi en betydelig økning av egenregien. Dette skyldes følgende faktorer:

På grunn av sporfresing og gjenbruk har vi i deler av sesongen benyttet 2 utleggere.

Det totale antall km som er dekkelagt er gått tilbake. Egenandelen får dermed større andel.

Fresearbeid
Sum: Ca. 218 km. Av dette ble ca. 153 km eller 70,3% utført i egenregi.

Selv om vi tar hensyn til at vi i år har kjørt med 2 egne fresere har vi reelt en betydelig økning i antall freste km. 58 km i 1987 (1 fres) 153 km i år fordelt på 2 freser.

Av dette fremgår at vi har hatt en meget god utnyttelse av egne fresere.

Med unntak av Storgata hvor det ble frest og opplastet, samt sporfresingen, har vi ved all øvrig fresing anri-



Jobbing med kombisprederen på rv. 858 i Malangen.

ket de gamle dekkene. Dette regner vi med også vil fortsette i 1989.

i planer og forarbeid som ikke var ferdig. Planlagt start var 30.05.

KOMMENTARER TIL ÅRETS SESONG

Egenregi/verksblandede masser
Trommelblandeverket har i år hatt oppstilling i Tyttebærvika og på rv. 19 Evenskjer. Produksjonen i Tyttebærvika besto av Ma og oljejern. Produksjonen her gikk stort sett uten problemer.

På Evenskjer derimot hadde vi store oppstartingsproblemer. Dette viste seg å skyldes massene som ble benyttet. Vi har ennå ikke helt klart for oss hva som var galt med massene, men dette vil bli undersøkt ved veglaboratoriet i Oslo.

Etter at vi gikk over til andre masser fungerte verket meget bra. Dette indikerer imidlertid at vi må være mer nøye med hvilke masser vi bruker.

Samlet produksjon i år utgjør 44.981 tn. Fordelingen på de forskjellige masstyper er 29.833 tn Ma 14.595 tn Og og 553 tn Agb. Produksjonen i 1987 var på 40.748 tn.

Kvaliteten på dekkene som er lagt av verksblandede masser er jevnt over god, men fremdeles må vi bli flinkere når det gjelder tverrskjøtene.

Egenregi ottadekker/overflatebehandlinger

Ottadekkeleggingen startet 6. juni og ble også i år gjennomført uten fellesferie. Vi ble allerede i startfasen en uke forsinket på grunn av endringer

årsaker som det vil føre for langt å gå nærmere inn på.
Dekkelagt lengde: Dog: 37.261 km
E og: 8.000 km

Verksblandede masser/entrepriser
Konkurransen om oppdragene på verksblandede masser har i år som i fjor vært meget god for hele fylket. Prisene var gunstige og prisutviklingen fra i fjor til i år er også gunstig for oss. Vårt eget verk valgte vi å stille opp på rv. 19 Evenskjer i tillegg til Tyttebærvika. Entreprisene har vært delt mellom følgende firmaer: Topp Dekke A/S, K/S A/S Norge & Co og Tromsø Asfalt & Betong a/s.

Av disse hadde K/S A/S Norge & Co. største andelen.

Fremdriftsplanene har blitt fulgt på en tilfredsstillende måte. Kvaliteten på de nye dekkene er jevnt over tilfredsstillende, men tverrskjøtene er ikke bra nok. Dette må vi jobbe videre med både for entreprisene og egenregien.

Nye metoder -bindemidler, sporfresing Gjenbruk

Vi har i år forsøkt oss med en god del nytenking når det gjelder dekkelegging. Dette gjelder først og fremst sporfresing og fresing/gjenbruk. Vi har også lagt noen flere parseller ved bruk av emulsjon. Alt dette vil en som før nevnt komme tilbake til i en senere artikkel. Dersom vi lykkes er det utvilsomt god økonomi i tiltakene.

Kvaliteten på utført arbeid har vært noe ujevn. Dette skyldes forskjellige



Noe for framtidig vedlikehold. Odd Danielsen tester gammelt «klenodium» —feiebil fra Oslo.

NY «PERLE» I SØRFYLKET –rv. 19



Fylkesmann Buvik gjør klar salutten!

Av LISA SUNDSTRØM

PANG! — sa det da den nye parsellen av riksveg 19 ble åpnet 14. oktober. Det var fylkesmann Martin Buvik som sto for selve «skuddet» og det på hans egne hjemtrakter. Ingen snor ble denne gangen klippet — istedet var vi vitne til en skikkelig «vegsalutt» — en minisprenngning ved grensa til Nordland fylke. Og det er også her den nye parsellen starter — for så å munne ut ved Djuphavn.

Den nye riksvegen kan gjerne bli kandidat til «vakre vegers pris» der den føyer seg elegant inn i terrenget.

Og fint er det også at vegen går langt utenom tettbebyggelse og dermed i høyeste grad kan sees på som et trafiksikkerhetstiltak.

Ved åpningshøytideligheten ble det da også påpekt fra flere hold hvor

blitt trygt for både voksne og skolebarn å ferdes i lokalmiljøet.

At vegen i tillegg er et praktverk for vegvesenet som etat bør også nevnes. Å ha jobbet på rv. 19 vil i framtida stå som et kvalitetsstempel, sa vgsjef Solberg under åpninga. Og det var da også i høyeste grad ment som en særdeles takk til alle de som har vært med i arbeidet for at vi i dag har fått en så fin vegparsell.

Fakta om rv. 19 Nordland grense-Djuphavn
På tross av større arbeidsvolum enn planlagt ser det ut til å bli en besparelse på ca. 6 mill kr.!!

Den nye vegen gir en innkorting av rv. 19 på 3750 m. Vegen vil få vegklasse II C. Forøvrig kan det nevnes at av parsellengden er 10 km bygd som avkjørselsfri veg med 14 underganger. På den resterende veglengde er det anlagt en del markavkjørsler.

viktig det er at særlig Evenskjer sentrum nå er skånet fra den hektiske trafikken som i flere år har vært en plage for befolkningen. Det er i dag

Det er i dag lagt et bitumenstabilisert bærelag, 6 cm tykt, og slitelag av asfalt vil bli lagt neste år.



Godt fornøyd med nyvegen!
Fra venstre: M. Buvik, K. Myklevoll, H. Solberg, T. Bergseth og T. Jakobsen.

Historie

Veganlegget ble påbegynt i 1986 med tilrigging av brakkeleir og kontor det første halve året. Arbeidene i veglinja startet i august samme år. Det er i denne tida sprengt ut ca. 220.000 m³ fjell i linja og sidetak (døhelt så mye som opprinnelig planlagt). Alle løsmasser har vist seg ubrukbare i veglinja og det er utskiftet ca. 120.000 m³.

Hele vegen er bygd opp av fjellmasser, og grusmasser til avretting og bærelag er tilført utenfra med båt til kai ved Evenskjer og Breistrand.

Pengeforbruk —tilsammen med forventet forbruk, vil forløpe seg til 61 mill kr.

En av våre!
Buvik fikk overrakt vegvesenkjeldress ved åpningslunsjen.



KURS 1988

Av GEIR BERGER

1988 har vært et aktivt «kurs-år». Kurskalenderen vår inneholder 33 lokale eller regionale kurs. De fleste av disse har vært gjennomført, og det ville være for omfattende å omtale alle disse. Jeg vil imidlertid trekke fram følgende tiltak:

Saksbehandleropplæring

I høst er det satt i gang saksbehandleropplæring for tilsatte i Statens vegvesen Troms. 18 deltakere fra vegkontoret og biltilsynet er med på opplæringa som avvikles med 6 samlinger over 3 dager. I tillegg har deltakerne hjemmeoppgaver som løses gruppevis. Tilsammen er opplæringa på ca. 260 timer. Første samling ble holdt i oktober måned, mens sjetten og siste samling holdes i mars 1989. Av innholdet i opplæringa kan



Saksbehandlerjengen! Hugo Forfang var ikke til stede da bildet ble tatt.

bl.a. nevnes vegvesenets organisasjon, organisasjonsteori, samarbeid, forvaltningsrett, personalforvaltning, norsk og saksbehandling.

Saksbehandleropplæringa er et stort løft for oss, idet samtlige forelesere er hentet fra vegkontoret. Vi har gjennomført slik opplæring to gan-

ger tidligere, men da i samarbeid med Finnmark og Nordland. Dette er første gangen vi gjennomfører den i egen regi med bare deltakere fra Troms.

Kurs i tilsetning

Med bedre kvalitet på saksbehandling i tilsetningssaker som mål, ble det i september holdt kurs i tilsetningssaker. Deltakere var samtlige representanter og vararepresentanter i tilsetningsrådene samt avdelingslederne, stasjonssjefer i biltilsynet og de tilsatte på personalseksjonen. Lover og regler som regulerer tilsettingsprosedyren ble gjennomgått. I tillegg ble også interne rutiner i tilsetningssaker diskutert.

Forberedelse til pensjonsalderen

I mai måned ble et nytt kurs i forberedelse til pensjonsalderen holdt på Fagernes Motell. Kurset er beregnet på kommende pensjonister med ektefeller. De vel tjue deltakerne gjennomgikk bl.a. emner som planlegging av pensjonisttiden, aldring og helse, kosthold, økonomiske og juridiske forhold.

Grunnkurs for biltilsynet

Troms har som første fylke i landet, i høst gjennomført et grunnkurs for tilsatte i biltilsynet. Deltakerne var både fra kontor og teknisk side. Kursinnholdet var bl.a. biltilsynets historie, biltilsynets hovedoppgaver, vegtrafikklovgivningen og forvaltningsloven. Planen er at dette kurset skal bearbeides, og være mal for slik opplæring for resten av landet. Kurset skal også være ei felles plattform for videre opplæring av de tilsatte i biltilsynet.

Vurdering av snøskredfare

Vedlikeholdsavdelinga holdt i januar kurs i vurdering av snøskredfare.

Deltakere var vegmestere, oppsynsmenn, vedlikeholdsarbeidere og ingeniører på vedlikeholdsavdelinga. Foreleserne kom fra Norges Geotekniske Institutt, Veglaboratoriet og Vegdirektoratet.

LÆRDOM OG ERFARINGER!

Av LISA SUNDSTRØM

Kurs, seminar og konferanser er blitt en del av det «moderne» menneskets hverdag.

Det kommer stadig nye ting, – regler, – lover, – retningslinjer, – arbeidsmetoder og organisasjonssaker. Og alt dette skal vi sette oss inn i – om vi tilhører vegarbeidsdriften, biltilsynet eller vegkontoret. Det er blitt en del av arbeidet å gå på kurs – for vi må jo lære – og vi må kvalifisere oss i stadig større grad.

Men hva lærer vi på de utallige kurs som arrangeres? Svarer kursinnholdet til forventningene eller?

Vi har spurt en del av årets «kursere» i statens vegvesen – hva fikk du ut av det kurset du var på?

Rigmor Ludvigsen, ingeniør, vegkontoret – deltaker på Saksbehandlereopplæringa:



Jeg synes at det er fint at denne opplæringa arrangeres. Det er en flott måte for oss som er nyansatte til å komme i kontakt med andre folk i etaten og andre avdelinger. Det finnes ellers ikke noen kurs for nytilsatte – så dette tiltaket er absolutt bra.

Jeg vil faktisk si at det sosiale ved

denne opplæringa er det beste av alt. Gruppearbeidet gir mulighet til å utveksle erfaringer og bli bedre kjent, og det er absolutt en fordel at opplæringa går over så pass lang tid. Deltakerantallet er også akkurat passe.

Ellers er emnene lærerike – fin mulighet til å få kjennskap til lover og annet som angår etaten. Slik opplæring får vi jo ikke under utdannelsen.

Jeg er stort sett fornøyd med foreleserne, men det kunne kanskje vært undersøkt litt bedre på forhånd hvem som passer til en slik jobb.

Odd Arne Andreassen, inspektør, Biltilsynet Finnsnes, deltaker på kurs i tilsetning:



Selv om jeg har en del innsikt i prosessen ved tilsetning fra før, så vil jeg likevel si at jeg absolutt hadde utnytelse av kurset.

Dette var et av de bedre kurs!

Det er ikke bare å begynne å vurdere tilsetningssaker når man er ny i «faget», så kurset var et positivt tiltak.

Ellers har kursene i biltilsynet vært mye tilfældige hittil, men det ser ut til å bli bedre nå. Det burde være en opplæringsplan for den enkelte tilsatte. Det blir ellers så lite sammenheng i de kursene man deltar på.

Sverre Sandstrand, vegmester, Nordkjosbotn, deltaker på kurs i Forberedelse til pensjonsalderen:



Jeg synes absolutt at det kom noe ut av dette kurset. Spesielt det som legen orienterte om, sykdom i eldre år og temaet om kostholdet var interessant.

En del ting om pensjonen ble også avklart, selv om noe av dette var litt på siden av det som angår oss. Kurs av denne kategorien har mye for seg, men kanskje det var litt for tidlig for meg å delta. Jeg har enda noen år til jeg går av med pensjon.

Likevel – et kjempefint tilbud til de ansatte!

Ronald Larsen, inspektør, biltilsynet Finnsnes, deltaker på grunnkurs for biltilsynet



Kurset hadde absolutt noe for seg også for folk som har vært i biltilsynet ei tid. Det var mange interessante tema – og alltid noe man har bruk for. Spesielt det med lovverket var særlig nyttig, slik som lovtolkninger og hvordan finne fram i lovverket.

Kundebehandling var også fint å lære mer om, og emnet biltilsynets historie var både lærerikt og fint framlagt.

Men ved en del av temaene som gikk statistikk, strategisk planlegging og slikt fikk jeg ikke så mye med meg. Det ble for mange «fine» og uforståelige ord.

Forøvrig fungerte gruppearbeidet veldig fint, særlig den delen hvor vi tok for oss lovverket var nyttig.

Eldar Hansen, spesialarbeider, Bryggerhaug, deltaker på kurs i vurdering av snøskredfare:



Jeg har ventet lenge på et slikt kurs og synes absolutt det var lærerikt.

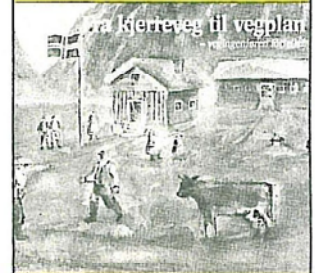
Det er godt å få kjennskap til de spesielle tingene som skjer rundt et snøskred, nårtid vi skal være oppmerksomme på at skredet kommer og hvordan sikre oss, samt at vi har lært å bruke varsler.

For mitt vedkommende har dette vært et kjempefint tilbud, og det burde være et obligatorisk kurs for alle i vedlikeholdet.

Særlig folk her på Senja, hvor det har vært snøskredfare i alle år har behov for en slik opplæring. Jeg har jobbet siden 1975 i vegvesenet og har vært med på å ta opp vegen over Sifjordura, Kaperdalsvegen og Fjordgårdvegen. Kurset har vi hatt behov for for lenge siden. Vi har egentlig aldri vært klar over hva som har vært farlig og hvordan vi skal forholde oss, så jeg er glad for at jeg endelig har fått være med på et slikt snøskredkurs.

FRA KJERREVEG TIL VEGPLAN –

vegingeniøren forteller



Hftet presenterer et utvalg av vegineniører som forteller sin historie fra vårt langstrakte land. «Fra kjerreveg til vegplan» er en del av vår vegvesenhistorie, og skulle derfor være interessant for de fleste av oss.

Hftet er blitt til gjennom et samarbeid mellom Vegineniørenes avdeling, NIF og Norsk vegmuseum, og det blir utgitt i forbindelse med NIF's 75-års jubileum.

Innholdet i hftet er samlet og lagt til rette av Kjell Hegdalstrand. Det kan blant annet by på historier nordfra fortalt av tidligere vegsjef Johan Bjørnstad, og er spekket med godt stoff og minneverdige bilder.

Vi anbefaler absolutt dette som sengelektyre, ferielektyre eller koselesning foran peisen!

«Fra kjerreveg til vegplan» kan bestilles via «Vegen og Vi» og koster kr 95!!

BILTILSYNET PÅ SVALBARD

Av TROND LARSEN

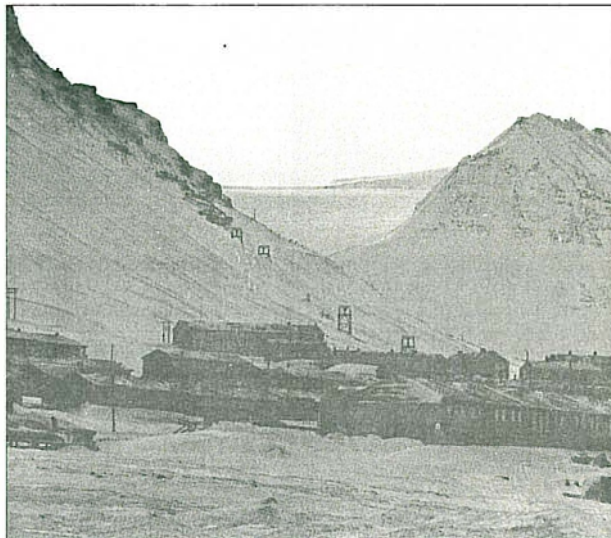
Biltilsynet i Tromsø er sysselmannens «bilsakkyndige» på Svalbard. I praksis betyr dette at biltilsynet avvikler førerprøver for beltemotorsykkel og gjennomfører kjøretøykontroll 1-2 ganger i året i Longyearbyen. I tillegg er det et nært samarbeid mellom sysselmannsembetet og biltilsynet i forbindelse med førerkort- og vognkortutstedelse.

Samarbeidsformene og rutineene for førerkortutstedelse og registrering av kjøretøy for Svalbards 1400 innbyggere har vært gjenstand for drøftinger mellom Sysselmannsembetet og biltilsynet i et møte som ble avholdt i Longyearbyen i høst.

Bakgrunnen for drøftingene var at slutføringen av Autosys (det EDB-baserte førerkort og motorvognregisteret) på «fastlandet» skapte serviceproblemer for Svalbards befolkning. Dette blant annet på grunn av at Sysselmannsembetet pr. i dag ikke har det nødvendige EDB-utstyr og nødvendige EDB-kompetanse.

Sysselmann Eldring, som tok initiativet til møtet, så en fare i at «nysystemet» kunne medføre at kjøretøyregistreringen måtte opphøre hos sysselmannen. Etter drøftinger med Sysselmannsembetet har man imidlertid kommet fram til en løsning hvor det utstedes et «midlertidig vognkort» av Sysselmannen ved henvendelse dit. Endelig vognkort utstedes av Biltilsynet i Tromsø i et-tertidd og postsendes kjøretøyeier. På denne måten kan kjøretøyeier ta bilen eller scooteren i bruk umiddelbart etter at midlertidig vognkort er utstedt.


Når det gjelder førerkortutstedelse, så må utlevering av førerkort umiddelbart etter bestått prøve, opphøre. Fra nå av må nødvendige dokumenter for utstedelse av førerkort post-



Longyearbyen - en del av Norge!

sendes Biltilsynet i Tromsø i god tid før førerprøve som skriver ut førerkort maskinelt på bakgrunn av at sensor på Svalbard ringer inn førerprøveresultatene. Utlevering av førerkort blir på denne måten forsinket et par dager. Forsinkelsen er likevel så liten at denne kan aksepteres av Sysselmannen.

Biltilsynets engasjement på Svalbard kan for utenforstående virke noe overdrevet. Vi skal imidlertid være oppmerksom på at Longyearbyen med sine ca. 1400 innbyggere har ca. 1500 registrerte kjøretøy. Av disse er ca. 250 person-, vare- og kombinertbiler. Ca. 1000 kjøretøy er beltemotorsyklar. I tillegg kommer at Biltilsynets tilstedeværelse på Svalbard er sterkt ønsket av Sysselmannen.

 STATENS VEGVESEN BILTILSYNET		Midlertidig Vognkort
Kjennemerke _____	Understellnummer _____	
Registrert eller _____		
Gyldig for Innenlands kjøring innill ordinært vognkort er utstedt, dog ikke utover _____ / _____ 19____		
Gammelt vognkort <input type="checkbox"/> skal følge vedlagt <input type="checkbox"/> er ikke vedlagt		
_____ / _____ 19____		Biltilsynets stempel og underskrift
<small>Blakk nr. NA 223</small>		

«midlertidig vognkort» utstedes av sysselmannen.

«AUTOSYS» - FIKS FERDIG!?

Av KNUT ARNE HENRIKSEN

Endelig er det 3. trinnet i «Autosys»-systemet innført på alle biltilsynsstasjonene i Troms.

Dette innebærer at den ti år lange prosessen med å etablere et EDB-basert informasjonssystem for motorvogner og førerkortdata (Autosys) er foreløpig sluttført.

Da det i desember 1978 ble bestemt at «Autosys» skulle utvikles og etableres ute på biltilsynsstasjonene, ble det lagt opp en trinnvis framdriftsplan. Denne skulle avsluttes med trinn 2, direkte oppdatering og trinn 3, maskinell utskrivning av førerkort og vognkort.

For biltilsynet i Troms må en kunne si at 7. november 1988 er en «merkedag». Denne dagen hadde alle ansatte på kontorseksjonen fått den nødvendige opplæring i systemet, og vi kunne ta det i bruk.

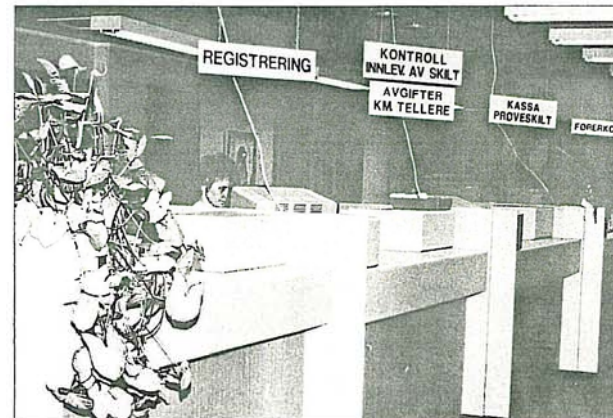
At det fortsatt er mangler med systemene skal ikke benektes. Men dette er feil som lar seg rette på når vi får erfaring med systemet.

Det å basere så stor del av biltilsynets ekspedisjonsoppgaver på bruk av EDB har også medført en vesentlig omlegging og utbedring av skrankearbeidsplassene. Arbeidsplassstillingen har derfor gått parallelt med den EDB-tekniske installeringen. Det har resultert i at alle stasjonene har fått nye moderne skranke, spesielt tilpasset den nye arbeidssituasjonen.

Stor satsning for biltilsynet

Vi er nå i fremste rekke når det gjelder å ta i bruk moderne EDB-teknologi. Dette setter biltilsynet i stand til å tilpasse seg et samfunn hvor det kreves service og effektivitet.

Videre har vi gjennom denne prosessen fått i gang en revurdering av arbeidsmiljøspørsmål. Det har resultert i bedre arbeidsplasser for den enkelte skrankesaksbehandler i biltilsynet.



Trinn 3, Autosys er nå innført på alle biltilsynsstasjonene i Troms. Bildet viser nye skranke på biltilsynet på Finnsnes.

Det har også betydd mye for etaten at denne prosessen har tvunget oss inn på en revurdering av de rutiner som knytter seg til registrerings- og førerkortutstedelse.

For publikum vil de nye vognkortene være et tydelig bevis på at «Autosys» er tatt i bruk. Etter en innkjøringstid vil ekspedisjonstiden på enkelte registrerings- og omregistreringsprosedyrer bli kortere.

Vi vil med det systemet også få lite etterarbeid. Det vil igjen åpne muligheten for at kontorets åpningstid vil bli tilnærmet arbeidstiden. Et slikt tiltak vil utvilsomt være et svært godt bidrag for å bedre tilgjengeligheten til biltilsynets tjenester.

Framtiden - STOPPER VI OPP MED TRINN 3 I «AUTOSYS»?

Biltilsynet har i dag et lokalt EDB-støttesystem. Dette brukes hovedsakelig til innkalling av kjøretøy, kontroll, timebestilling av kontrolltime og førerprøveadministrering.

En hovedoppgave for EDB-utviklerne i etaten vil være å få til en kobling mellom «Autosys» og det lokale systemet. Dersom vi ikke finner fram til en samkjøring av systemene vil dette medføre en del dob-

beltoppdatering. Det vil bety at vi «spiser» opp mye av tidsgevinsten vi har oppnådd med «Autosys». Jeg håper derfor at denne oppgaven vil være høyt prioritert, og at vi derved får et «Autosys»- trinn 4!



LA DET SNE - LA DET SNE - LA DET SNE!!!



Åsmund Johnsen og Harry Sjøvoll i arbeid på rv. 829.

Av LISA SUNDSTRØM

Brøytestikkene er på plass for lenge siden, og veiene er klare for snøfall. Det skyldes ikke minst at vi har noen som tar seg av oppgaven med å få stikkene på plass.

«Vegstikka» møtte en oktoberdag to smilende medarbeidere langs vegruta. Åsmund Johnsen og Harry Sjøvoll var i fullt arbeid på riksveg 829 i nærheten av Grovfjord. Akkurat denne høstdagen var været langt fra snøstorm og høye brøytekanter – men det er godt at arbeidet er gjort og at vegvesenet er klar for vinteren.

Moderne «teknikk» har forandret mye også innen dette arbeidet. To mann og en bil med spesialutstyr. Joda – arbeidet går nok langt lettere enn før i verden.

Får stikkene stå i fred?

– Stort sett, men en del skoleungdom i området har ei tid lagt sin elsk på å fjerne stikkene. Det førte til at vi måtte ta en tur til skolen i området og snakke om det. Brøytestikkene blir jo satt opp for å være der og ikke

for å brukes som leketøy. De brukes visstnok til spyd! Og med de mengdene som ble fjernet ei tid – vel, så måtte de nok drive å kvalifisere seg for OL i spydkasting, sier Johnsen!

Ellers er det godt å ha dette arbeidet gjort nå. En del av folket i området ble litt engstelig da det kom noen snøkorn tidlig på høsten. De var kanskje bekymret for at veiene skulle forsvinne før vi fikk merket vegkanten med stikkene.

Hva jobber så Åsmund Johnsen og Harry Sjøvoll med når de ikke setter opp brøytestikker?

– Vår oppgave er å holde veiene i så god stand at folk er fornøyd.

Vi lapper hull i dekket, selv om dette blir mindre og mindre av ettersom vi får flere faste dekker. Ellers har vi rekkverksreparasjoner og skiltoppsetting. Vi må passe på at alt er i orden hele tida. Det er gjerne vi ute på vegene som får de første klagen fra folk om ikke alt er som det skal.

Tidligere var vi 5 mann på samme

jobben – nå er vi bare 2. Vi har større arbeidsområde også – faktisk hele sør-fylket. – Så det er mye å gjøre i forhold til før.

Men det er jo selvsagt lettere også nå – bedre hjelpemidler enn før i tida. Likevel tror vi nok ikke at vi blir arbeidsledige med det første, sier Johnsen og Sjøvoll.

Å arbeide ute på veien er også en tøff oppgave. Enkelte trafikanter tar lite hensyn, selv om vi varslar at vi er tilstede og i arbeid. Det hender noen ganger at bilistene viser oss knyttneven om vi er i veien for de. Da har de liten forståelse for vårt arbeid. Men slik er det vel bare, sier «arbeidsgjengen» i Grovfjord.

Grovfjord er tross alt et stykke fra Vegkontoret i Tromsø. Det føler også Johnsen og Sjøvoll. Kontakten med folket «inne» blir minimal. Det er sjelden at noen fra vegkontoret kommer forbi. Men både Johnsen og Sjøvoll kunne godt tenkt seg en tur til hovedadministrasjonen i Tromsø. De tror det hadde vært interessant å se hva vi driver med der. Så kanskje det kan sees på som et juleønske fra to medarbeidere i sør-fylket!!



«Moderne teknikk» ved nedsetting av brøytestikkene.

BILTILSYNET MED «MINISTASJON» PÅ STORSLETT

Av ANNA BIRKELUND

Behovet for egen biltilsynsstasjon i Nord-Troms er stort. I Forslag til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 for Troms har Biltilsynet gått inn for at det opprettes egen stasjon på Storslett fra 1. januar 1990. En underavdeling er allerede etablert. Biltilsynet har hatt besøksordning her i flere år. På vegstasjonen er det investert i kontrolløp og utstyr. De fleste henvendelser som kommer til vegstasjonen i dag gjelder biltilsynets tjenester.

Nord-Troms regionen omfatter kommunene Kvæangen, Nordreisa, Skjervøy og Kåfjord. Her bor det ca. 12.000 mennesker og det tilsvarer 17 % av de som søker til Tromsø biltilsynsdistrikt. I utgangen av 1986 var det registrert ca. 7700 kjøretøyer i dette området.

– Tanken om egen biltilsynsstasjon på Storslett er ikke ny, sier biltilsynssjef Trond Larsen. Vi tok dette opp første gang i forbindelse med Norsk Vegplan 1986/89. Det er mange grunner som taler for at Nord-Troms bør bli et eget distrikt. Distriktet er vidstrakt og det er lange avstander til nærmeste biltilsynsstasjon, enten det er Tromsø eller Alta.

Lange reiser tar tid og er kostbare, både for biltilsynet og publikum. Biltilsynet i Tromsø bruker ca. 90 dagsverk årlig for å opprettholde den besøksordningen vi har i dag. Den omfatter både avvikling av førerprøven og kontroll av kjøretøy. Dette koster mellom 80.000 og 90.000 kroner årlig bare i reiseutgifter. På Storslett vegstasjon har vi utstyr som trengs for å ta kjøretøykontroller og vi har de nødvendige kontorlokaler.

Likevel, den økonomiske rammen er stram. Vi må regne med at administrasjonsbudsjettet får en ekstra belastning på mellom 300.000 og 400.000 kroner i forhold til det Biltilsynet i Troms har i dag. Statsbud-

sjettet for 1989 vil gi en pekepinn om forslaget går igjennom.

Omdisponering av stillingshjemler
Om forslaget blir vedtatt, er ikke dette ensbetydende med at vi får tildeelt tilstrekkelig med nye stillinger. Vi regner med et behov på 3,5 stillinger, herav to tekniske stillinger. Det er hele tiden snakk om en liten stasjon i landssammenheng. Vi planlegger med tanke på omdisponering og totalutnyttelse av de som allerede er tilsatt. Det betyr også forhandlinger med de berørte parter når tiden er moden for det.

Kjøreskole-elever slipper venting.
Det er tre kjøreskoler i drift i Nord-Troms. Alle tre holder til på Storslett. I 1987 hadde de totalt 415 elever. Anne-Marie Aalborg driver en av dem. Vi har spurt om hennes kommentar, og hun sier:

– Behovet for egen biltilsynsstasjon her er stort. Det er bl.a. uheldig for elevene som er ferdigstilt å vente lenge før de kan gå opp til førerprøven. Biltilsynet tøyer seg så langt de kan. Men selv om de er her hver måned, kan ventetiden bli både 4 og 6 uker.

En annen ting er at vi ønsker mer kommunikasjon med biltilsynets folk med hensyn til opplæringen. Vi

håper det vil bli bedre tid til faglig veiledning.

Biltilsynets servicetjenester på vegstasjonen
Vegstasjonen har i lang tid fungert som en underavdeling for Biltilsynet i Tromsø. De yter service for publikum ved

- fornyelse av førerkort (tar i mot søknader og sender inn til Tromsø).
- utstedelse av førerkort (etter prøver som avholdes på Storslett)
- utlån av prøveskilt
- ordner med omregistreringer (tar i mot og sjekker at alt av papirer er i orden).

De fleste, ca. 80%, av henvendelser som kommer i dag, gjelder biltilsynets tjenester, sier Margit Pedersen som er kontorsekretær på vegstasjonen.

– Dette gjelder både telefon- og personlige henvendelser. Det er vanskelig for publikum å skille mellom de tjenester vi gjør og de tjenester en etablert biltilsynsstasjon gjør. Vi hjelper imidlertid så langt vi kan. Vi henvender oss ofte til Tromsøstasjonen for å kunne svare publikum. Det tar tid. Det ville være bedre med mer faglig kompetanse samlet her på Storslett, og vi ser det som en stor fordel om det ble stasjon her..



Vi ser fram til biltilsynsstasjonen på Storslett sier Anne-Marie Aalborg, en av elerne av de tre kjøreskolene i Nord-Troms.

HØSTENS VELFERDSTURER

Av ANNA BIRKELUND

TIL SKAIDI

For veg-pensjonistene i Nord-Troms var det duket for to-dagers busstur til Finnmark fylke. Turen startet fra Olderdalen 24. august og målet var Skaidi. Vi overnattet på Turisthotellet. På tilbaketuren tok vi en avstikker opp Tverrelvdalen i Alta.

Vi passerte Stilla og Jotka-vannet, og var innom Soutso Kraftverk. Her ble vi godt mottatt, og vi fikk se oss om i det enorme kraftverket. Rolf Dahl, fra vegkontoret i Finnmark, var hyggelig guide på denne delen av turen.

TIL KAUTOKEINO OG HJEM OVER FINLAND

Turen for pensjonistene i Tromsø-området gikk av stabelen 5. september. Vi busset til Kautokeino. Det var fint høstvær over Finnmarksvidda. Dagen etter var det besøk i Juhls Sølvsmie før turen gikk hjem over Finland. Og grenschandel ble det, både i Karesuando og Kilpisjärvi.

Denne turen var først planlagt i juni måned, men ble avlyst på grunn av dårlig oppslutning.



Grenschandel på Kilpis!
Kristian Isaksen, Marta Mack og Loyd Lauritsen.

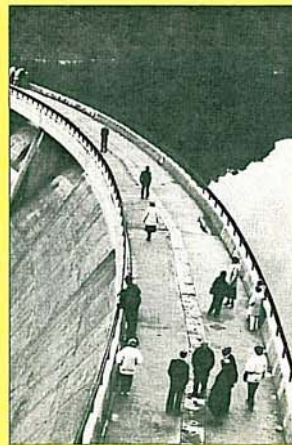
Det var forresten dårlig oppslutning på begge disse turene. Hva er grunnen til det? Vi vil gjerne arrangere turer som faller i smak. Skal vi heller ha dagsturer? Det blir tross alt en betydelig egenandel på overnattingsturer.

Hva er din mening? Skriv eller ring Personalseksjonen v/Anna Birkelund om du har et forslag.

«Still going strong» Torvald Mortensen.



En pen «buketta»



Ikke fra den Kinesiske mur men fra demningen ved Sautso.

HVA BETYR JULA FOR DEG?

Den «søte» juletid nærmer seg. Trærne tar på seg sin peneste vinterdrakt – det blir mørkere dager – og julegater og julevinduer er ferdig pyntet.

De av oss som har rikelig fantasi kan til og med skimte julenissen med sine reinsdyr på vei mot skorsteinspipa.

Vi baker – vi pynter – vi stresser. Syv sorter kake til jul, juleribba skal i hus, pinnekjøttet også . Også alt vi

skal fornye i hus og hjem – jula er tida da vi unner oss litt ekstra. Det skal vaskes rundt – det skal pusse opp.

De siste slantene går til julegaver – gjerne litt større og finere enn i fjor – så får det heller være at vi må spise posesuppe til lønna kommer langt ut i januar . For verden den eksisterer lik-som bare til den 24. desember. Det som kommer etterpå får vi heller tenke på siden.

Men hva er meningen med alt dette – hvorfor feirer vi jul ? Og er det noen som overhodet tenker på hvem vi feirer og selve utgangspunktet for at vi har fri disse dagene i desember? Eller ser vi kanskje på det som en kjærkommen ferie midt i mørkeste årstida – noen dager til avstressing og noen dager til samvær med familien? Og dersom vi tror på noe – vel så må det vel være julenissen !!

Så – hva betyr jula for deg?



Lovise Evenmo, førstekontorfullmektig, Bardu

Jula betyr mer tid til familien. Jeg har et nøkternt forhold til «hysteriet» omkring jul. Jeg baker litt av stort og smått og vasker litt. Det er kanskje ekstra pent hjemme i juletida, men ikke noe overdådig.

Ellers bruker vi fridagene til å besøke familien.

Det er forresten artig med julegavene – spesielt når ungene pakker opp.

Jula er egentlig mest for ungene – med nisser og sånt, selv er det lenge siden jeg trodde på den slags!



Kjærvald Lundberg, oppsynsman, Bardu

Jula betyr litt mer fridager for meg – noen dager ferie. Ellers forbereder jeg den ikke noe særlig – kommer ihvertfall sent i gang . Men jeg hjelper til – ordner med juletre og ellers ting som må gjøres i huset.

Jeg slapper helst av i jula og synes at julegavestresset er blitt for mye. Jeg bryr

meg ikke så mye om det og vil heller ha fred og ro.

Ellers har jeg faktisk vært julenisse selv en gang for mange år siden, men tror ikke mye på den karen!



Gunn Karlsen, førstesekretær, Vegkontoret

Jula av avslutninga på ei svart og trasig tid. Etter den kommer lysere dager.

For meg er jula noen dager fri, til å ta seg igjen i ei mørk årstid.

Jeg baker småkaker, hvis jeg har tid – hvis ikke – vel så er det et liv etter jul også. Småkaker er forresten en kjærkommen ting å kose seg med!

Da vi var barn ble det feiret kristen jul med juleevangeliet og fred og ro.

I dag tror jeg ikke på noe, det måtte i tilfelle være julenissen!

Ellers er juletida stort sett handelsstandens egen feiring.



Eldor Østerås, maskinfører, Storsteinnes

Jul er det forsåvidt hele året nå for tida, skjønt litt spesielt er det med noen dager fri. Det er jo ellers forskjellige ting som følger med julefeiringa, men julenissen han har jeg ikke store troen på.

Forresten er det ikke alltid at juletida er ferietid. Selv har jeg hatt brøytevaktt i jula flere ganger, og det blir litt annerledes jul enn i de «tusent hjem». Men det er koselig på brøytestasjonen på Vegvang – med juletre og julestemning – og noen må også passe på at vegene er fremkommelige.



May Britt Bryggshaug, førstesekretær, Biltilsynet, Finnsnes

Det er en familietradisjon å forberede jula. Jeg baker og vasker litt ekstra-gjerne nye gardiner, men det blir til at man kutter ned på dette ettersom årene går.

Julegavene starter jeg tidlig med – og jeg har så altfor mange å gi til!

Det kan forresten gjerne være litt stress i juletida – jeg tar det så gjerne for det er så deilig å sette seg ned når alt er over.

Jula er ellers ei tid jeg blir melankolsk – husker gjerne første jula jeg var borte hjemmefra.

Forøvrig går resten av familien i kirka på julaften – men ikke jeg. Og julenissen – vel – jeg har faktisk vært julenisse selv en gang i barnehagen. Men da kjente meste-parten av ungene meg igjen – så det er ikke lenger noe mystikk med den personen!



Navn: Arne Storhaug
 Alder: 44 år
 Stilling: oppsynsmann (maskin)
 Bosted: Setermoen
 Arbeidssted: Bardu



Arne Storhaug begynte som assistent i vegvesenet i 1966. Kontoret var da den gamle vegstasjonen som nå er brøytestasjon her i Bardu. Det var noe annerledes den gang, sier Arne – ikke minst var vi langt mindre folk i oppsynet her da. Jeg startet forøvrig i vedlikeholdet og har siden gått over til maskinavdelinga.

Det har skjedd endel endringer i vegvesenet siden slutten av 60-tallet. Det var mye sysselsetting av folk og derfor større drift enn i dag, blant annet på anlegg.

Vegkontorets folk var mer utpå veiene i «gamle dager». I dag blir det mindre muligheter for den personlige kontakten. Det skyldes kanskje innskrenkninger og at tida blir for knapp.

Utviklinga i vegvesenet har ellers gått i retning av mer papirarbeid og stadig nye ting å sette seg inn i. Dataen har også gjort sitt inntog i utdriften, og derigjennom mer behov for å sette seg inn i dette nye hjelpemiddel. Likevel -EDB'en gjør det langt lettere å utføre mange arbeidsoppgaver. Men det blir jo en god del kontorarbeid, sier Arne, selv om arbeidsdagen også skal være ute. Vi skal jo følge opp både inne og ute, så det kan til tider bli vel mye stress i jobben.

Ellers er endel av maskindriften gått over i private hender. Men det vil alltid være et behov for vegvesenet. Vi har i dag langt flere spesialmaskiner og vi må spesialisere oss mer. Det vil

nok kanskje bli reduksjon i «vegvesen-styrken» på sikt.

Lønnsmessig ligger vi noe etter de private når det gjelder samme arbeid, men vi har en trygg arbeidsplass. Om man gjør en ekstra innsats i det private - vel så premieres man. I vegvesenet hjelper det lite om man yder litt ekstra - man får knapt takk.

Trivsel - miljø?

Ja, jeg trives absolutt godt her på stasjonen. Det er et fint miljø her hos oss og vi er gode kamerater. Det er et fint område å jobbe i. Og framtida- hva med den?

Det har vært «stille» her i Bardu-området ei tid nå - lite anleggsarbeid. Men det blir nok mer liv når den nye trasen av E-6 starter opp. Den skal visstnok gå utenom Setermoen og vil muligens bli lagt endel i tunnel - så det blir nok stor drift her i framtida.

Hva gjør så Arne Storhaug når «vegvesen-dagen» er lagt bak han?

Arne driver litt med mosjon på fritida. Ellers har han barn som er engasjert i fotball, handball og ski. Det må følges opp og tar en god del av fritida. Forøvrig er Arne interessert i tekniske ting. Og det kan jo være fint å ha en hobby å syssle med når arbeidsdagen i vegvesenet er over.



NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

063
VEGTRAFIKKTELLINGER ' 87

Vegdata 0151 sider

Publikasjonen omfatter hovedresultatene fra de maskinelle vegtrafikktellingene som inngår i de landsomfattende vegtrafikktellingene for 1985, 1986 og 1987.

061
VEG- OG KJØRETØYSTATISTIKK

Vegdata 0127 sider

Formålet er å presentere sentrale statistiske oversikter om: - vegnettet, transportvirksomheten på vegnettet og i ferjedriften, over virksomheten knyttet til kjøretøyer, om registrerte kjøretøyer, kjøretøykontroller, førerkort og kjøretøyverksteder, over hovedtall for utgifter, inntekter og sysselsetting i vegsektoren.

070
FARLIG GODS PÅ VEG

Veiledning 0388 sider

Den 20. desember 1979 fastsatte Samferdselsdepartementet forskrifter om innenlands transport av farlig gods på veg, og på samtidig Vegdirektoratet å utgi en liste over farlige stoffer med henvisninger. Vegdirektoratet fant det hensiktsmessig å samle stofflisten og en del annet informasjon om transport av farlig gods i en bok. 4. utgave

143
KVALITETSSIKRING

Retningslinjer 0030 sider

Håndboken inneholder den del av kvalitetssikringssystemet som gjelder «Produksjon av veg». Den omfatter kvalitetssikring av hele produksjonsprosessen fra utredninger til overlevering av ferdig veg. De grunnleggende overordnede prinsipper for kvalitetssikring er beskrevet i håndbok nr. 144.

144
KVALITETSSIKRING

Retningslinjer 0016 sider

Håndboken beskriver det overordnede kvalitetssikringssystem for Statens vegvesen.

S P O R T

Hallingkastet - 1988

Av EDEL AUSTLID

Det var ein gjeng med spente og forventningsfulle handballspelarar som møtte på flyplassen grytidleg fredag 30. september. Me skulle til Gol for å spela handballturnering saman med mange andre vegvesenlag. Dei fleste av oss tenkte nok at treningsgrunnlaget kunne vore noko betre.

I løpet av fredagen og laurdagen skulle det kårast ein vinnar i herreklassen og ein i dameklassen. Trass i iherdig innsats av begge Tromslaga, nådde vi ikkje fram til finalane. Vinnarar vart Finnmark i herreklassen og Vegdirektoratet i dameklassen.

Litt spaning hadde me likevel fram mot premieutdelinga laurdagskvelden. Ryktene sa nemlig at damelaget frå Troms låg godt an til å få dommarane sin spesialpokal, «Fair play». Jubelen var endelaus (i Tromsleiren) då pokalen vart utdelt og ryktene vart bekrefte.



«Fair-play»-pokalen i Hallingkastet gikk til jentene fra Troms. Godt fornøyd gjeng.

Hallingkastet vart i år avvikla for 17. året på rad, og hadde fleire deltakarar enn nokon gong, ca. 350 i alt. Buskerud vegkontor står for arrangementet som vert finansiert fullt og heilt med sentrale midler, slik at dei lokale bedriftsidrettslaga ikkje har nokon utgifter. Denne handball-

turneringa er såleis det mest omfattande velferdstilbudet me har i vegvesenet. Skulle ikkje det vera eit verdig mål å trenast mot? Stå på gutar og jenter, handball-laga treng nye rekrutter!

FERIE I DANMARK?

Byttelån av hus/hytte mellom danske og norske vegtilsats!

Fristende - ? Ja! Tenk å ligge på en dansk sansstrand i 30 + grader, stikke innom en dansk kro en varm sommerkveld, besøke Legoland, Tivoli eller se deg rundt ellers på dette lille, men trivelige landet. Og alt dette mens danskene frister tilværelsen i ei norsk fjellhytte (med langt mindre varmegrader), fisker i våre utallige vann og sjø, går lange fjellturer, nyter den nord-norske ødemark og framfor alt - får se Midnattsola!

Ideen lar seg gjennomføre dersom du har et hus/hytte å tilby dine dan-

ske kolleger. Dansk vegvesen har nemlig ytret ønske om en slik ordning under et besøk i Vegdirektoratet. Danskene har ikke noen form for hytteforening eller utleie av boliger innen sin organisasjon. All utleie vil derfor være av privat karakter fra deres side.

Vegdirektoratet er interessert i å få navnet på personer eller lag som kan tenke seg til å være med på en slik ordning. Dette vil så formidles videre til våre kolleger i Danmark, og den videre kontakt vil så gå direkte mellom partene.

Fin ide! og absolutt mulig å gjennomføre. Så dersom du er interes-

sert - fyll ut kupongen nedenfor, send den til Personalseksjonen, Vegkontoret - og de vil formidle det videre.

Jeg har følgende hus/hytte/leilighet (stryk det som ikke passer) som jeg gjerne vil byttelåne med mine danske kollegaer:.....

.....

.....

Navn.....

Adresse.....

Poststed.....

Telefon.....

VEGKONTORET

Fungeringer:

I forbindelse med Herleiv Solbergs bortgang har Vegdirektoratet besluttet at driftssjef Eilif Mathisen skal fungere som vegsjef i Troms inntil stillingen blir besatt. I denne tiden er Oddmar Eilertsen pålagt å fungere som driftssjef og Knut Davidsen som vedlikeholdssjef.

Oddvar Nilsen er fungerende administrasjonssjef inntil ny blir tilsatt.

Geir Berger tar seg av opplærings-saker i Oddvar Nilsens funksjonstid.

Jan Pettersen er sykepermittert. Anna Birkelund tar seg av pensjons-saker og fungerer foreløpig som leder av personal- og administrasjonssek-sjonen.

Overføringer:

Jan Indseth er sluttet som anleggsle-der og er tilsatt som overingeniør ved planavdelingen.

Kjetil Løding er engasjert som kon-trollingeniør i Tromsø-området.

BILTILSYNET

Overføring:

Ingeniør Siw Tyldum er sluttet ved Biltilsynet på Finnsnes og er nå ved Biltilsynet i Tromsø.

FRATREDELSER

Utedriften:

Fagarbeider Henrik Vik, Aspelund
« Tormod Sørensen,
Skaland
« Wilmar Lorentsen,
Eidkjosen
« Alsen Karlsen, Stong-
landseidet

Vegkontoret:

Administrasjonssjef
Arild H. Johansen, Tromsø
Kontorfullmektig
Jane Kjøterøe, Tromsø

Biltilsynet:

Stasjonssjef Ingvart Sommerlund,
Tromsø

VI GRATULERER!

Med 60 år:

Torleiv Thomassen, 9350 Sjøveggen 13/12
Peder Jensen, Finnsnes 5/3 1989

Med 50 år:

Hans J. Østerås, 9040 Nordkjosbotn 17/12
Anna Johansen, Odinsvei 9, Tromsø 26/12
Harry Albrigtsen, Tromsø 9/2 1989
Jan Johnsen, Soløy, Tennevoll 4/1 1989
Ingolf Moan, Tromsø 17/2 1989

Med 25 års jubileum:

Isak Hansen, Kvesmenes 1/11
Åsmund Johnsen, Evenskjer 1/11
Petra Marie Lunde, Biltilsynet Tromsø 1/11
Johannes Kvammen, Moen 10/11
Anna Johansen, Biltilsynet Tromsø 1/12

TAKK

Jeg vil gjennom Vegstikka få takke alle mine arbeidskame-rater og mine overordnede på arbeidsplassen for et meget godt samarbeid, og for den oppmerksomhet som ble vist både av etaten og de private til min avgang. Hjertelig takk!

Jeg vil med det sam me benytte anledningen og si til de yn-gre som har «overtatt roret» - husk at dere har en meget stabil og god arbeidsplass, så ta godt vare på den. Lykke til!

Hilsen Einar Kristiansen

God Jul og Godt Nytt år!

ÅRET 1988

Værforholdene i år har - når dette skrives - vært meget gun-stige for vegvesenets virksomhet, både sommer og vinter. Summen av våre resultater i år er da også klart positiv.

En av de viktigste hendelser på vegnettet er likevel av tragisk art, nemlig raset på E-6 i Balsfjord 24. august, som krevde to men-neskeliv. Etter imponerende inn-sats fra alle medvirkende ble ve-gen åpnet igjen for normal trafikk 8. oktober.

Videreføringen av E6 i dette om-rådet må nå vurderes på nytt. Det kan føre til at dette viktige pro-sjektet blir noe forsinket.

De største positive enkeltbegi-venheter på anleggssektoren er følgende:

- Kvalsundforbindelsen åpnes av H.K.H. Kronprins Harald 5. de-seMBER. - Viktige parseller på E78, rv. 19 og rv. 83 er satt under trafikk. - Rassikring av Fjord-gårdvegen er kommet så langt at ve-gen vil være fullt farbar kom-mende vinter (med mindre for-holdene blir helt ekstreme).

Med åpningen av parsellen Nord-land grense - Djuphavn på rv. 19 er hele stamvegnettet i Troms åpent for 10 t aksellast utenom teleløsningen.

For riksvegene under ett er nå 2/3 tillatt for denne bruksklasse, mens knapt 10% av fylkesvegene tilfredsstillende dette krav.

Ca. 97% av riksvegene har nå fast dekke. For fylkesvegene er andelen ca. 58%. De siste års inn-stramming av vedlikeholdsbud-sjettet for fylkesveger gir grunn

til bekymring for om dekkestan-darden her kan opprettholdes.

Så langt tyder det ikke på store endringer i antallet trafikkulyk-ker totalt. Antallet drepte er imidlertid hittil langt lavere enn i fjor.

Den fysiske gjennomføringen av transportplanen for Tromsø er så vidt påbegynt, med tiltak i en-kelte kryss og tilknytningstunnel mellom den private Langnestun-nelen og riksvegnettet i Hans-jordnesbukta. Det ser ut til at spørsmålet om investeringsbi-drag gjennom økt drivstoffpris nå er klarert på regjeringshold, men stortingsbehandlingen gjenstår.

Av tiltak i vedlikeholdet må spe-sielt nevnes: - Fortsatt utprøving og utvikling av økonomiske og teknisk rasjonelle dekketyper og metoder. - Videreføring av for-nyelsesprogrammet for trafikk-skilt langs riksveger. - Igangset-ting av arbeid med å utvikle en vedlikeholdsstandard for fyl-kesveger.

Førerprøveetterspørselen har vært svakt avtagende. Antall kjøretøyregistreringer (både ny- og omregistrering) er redusert med ca. 15%.

Biltilsynet har for øvrig i 1988 spesielt prioritert kjøretøykont-roll på veg og tilsyn med kjøres-kolene.

Store investeringer i kontortek-nologi og kontormiljø i biltilsy-net ventes etter hvert å bedre kva-litet og effektivitet på biltilsynets tjenester.

Det er en svak nedgang i antallet

avkjørselsøknader, mens antal-et søknader om dispensasjon fra byggegrense synes nokså stabilt.

Ved inngangen til 1988 var plan-situasjonen meget vanskelig, ho-vedsakelig på grunn av mangel på kvalifiserte planleggere. I lø-pet av året er personellavgangen redusert til et minimum, og de le-dige stillinger er stort sett fylt opp. Det vil likevel ta noe tid før det tidligere etterslep blir innhen-tet, og også for 1989 er plandek-ningen betenkelig lav.

Fra vegkontorets side var arbei-det med Norsk Veg- og vegtra-fikkplan 1990-93 avsluttet i 1. kvartal 1988. Den senere fylke-spilitiske behandling avdekket forskjellige syn mellom fylkespo-litikerne og vegsjefen på enkelte punkter i investeringsforslaget.

Planen er nå til behandling hos sentrale myndigheter. Det er fore-løpig usikkert hva utfallet vil bli, både når det gjelder priorite-ringen og bevilgningsrammenes størrelse.

1989 ser ut til å bli et år med noe strammere vilkår for vegvesenet så vel som de fleste andre sekto-rer i samfunnet. Dette vil kreve noe ekstra av oss alle. Med erfa-ring fra tidligere innstramminger er jeg likevel ikke i tvil om at vi skal klare også dette på en måte vi kan være bekjent av.

Jeg takker alle for innsatsen i år, og ønsker alle - både ansatte, pensjonister og andre lesere - en god jul og et godt nytt år! Dette gjelder særlig de som må være i tjeneste i jule- og nyttårshelgen.

Børge Røe