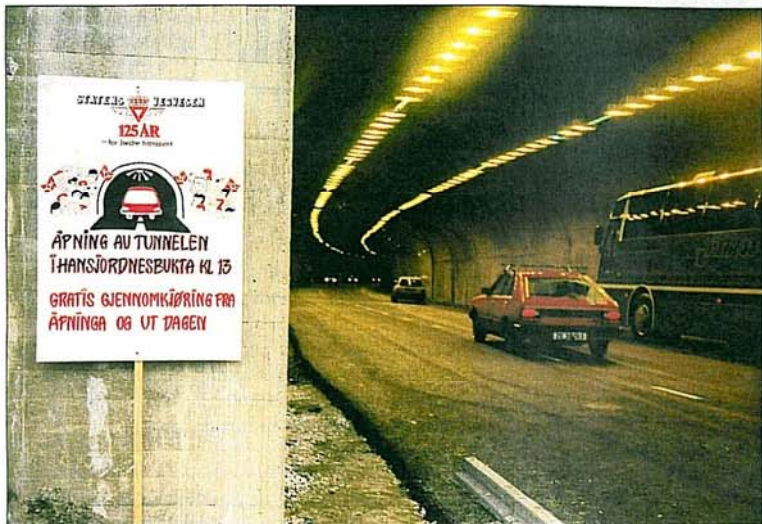
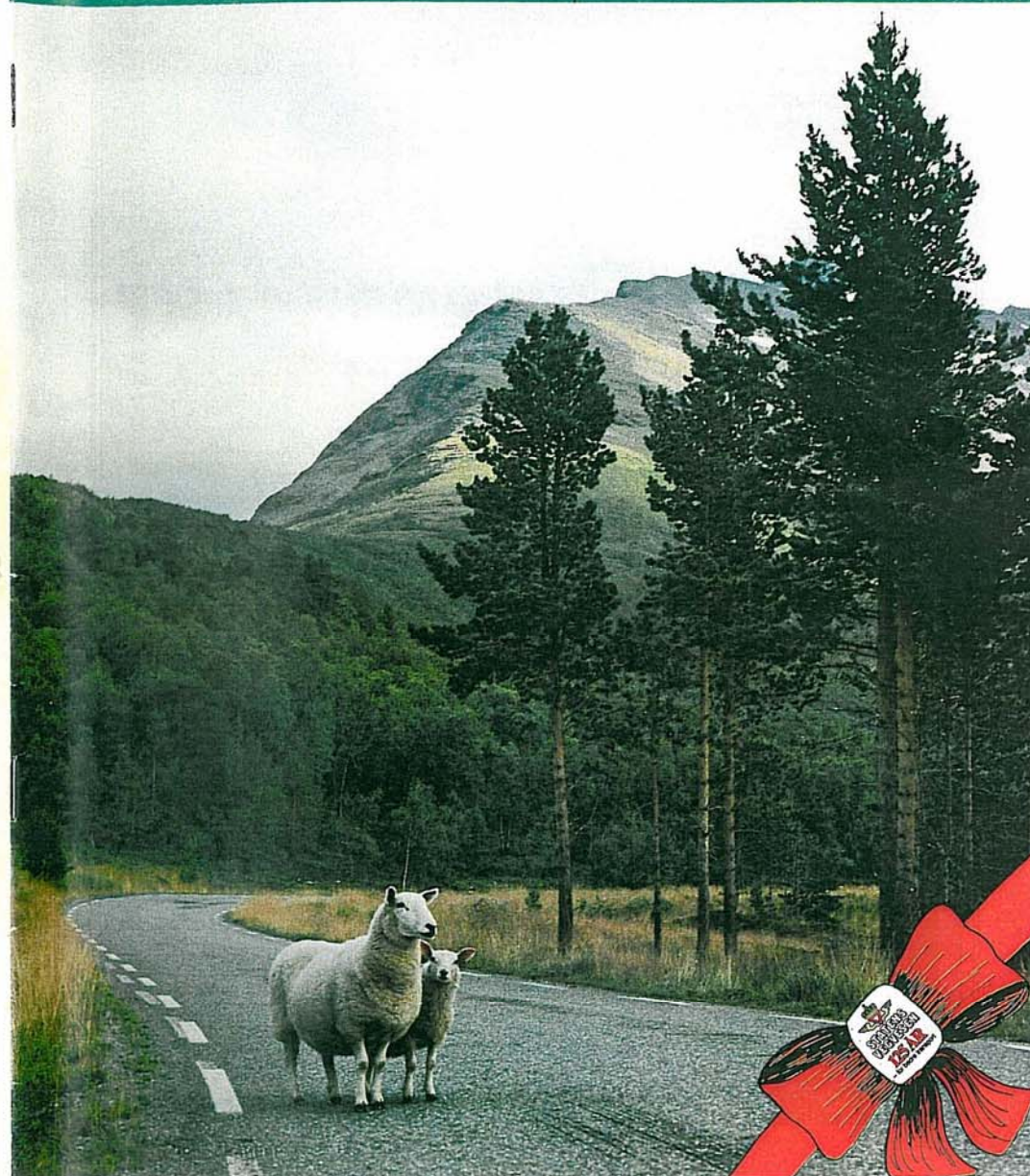


C



*«Det er lys i den mørke tunnelen . . .»
fra tunnelen i Hansjordnesbukta. Plakaten utenfor
tunnelen er laget av Torild Heimdal.*



BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN TROMS

Nr. 3 - 1989
21. Årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

I redaksjonen:
Petter Hildre
Anna Birkelund

Illustrasjoner:
Torild Heimdal

Redaksjonsråd
Spesialarbeider Reidulf Søri
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
1600 eksemplarer

INNHold side

Det bor en grevling i taket	3
Transportplan for Tromsø — hva skjer?	3
Revisjon av Troms fylkevegplan 1992-95	6
Vegkontoret inn i nytt kontorbygg	7
Flakstadvågeveien — i rute	8
Ulykker reduseres når farten går ned	9
Ny mann inn i sjefsstolen	11
Ett år etter leirraset i Balsfjord	13
Reindrift og vegbygging	14
Alltid velkommen	15
Vi feirer 125 år på Tromsømessia	16
På vegstikkehogst	17
Auksjon	18
På anleggsbesøk	21
Tromsø i likestillingens tegn	23
Miljø og sikkerhet	24
Beklager	25
Vägverket — vår trivelige nabo i øst	26
Ferie og fritid i stasjoner og brakker	28
Nye håndbøker	28
Vi minnes i gamle tider	29
5 — i grøftekanten	31
Pensjonisttur	32
Etatsprofilen	33
Hva vil vi med bedriftsavis og informasjon?	34
Personallytt	35

FORSIDEN

Så fredelig kan livet fortone seg for den som har tid til å nyte det!
Foto: Tor Fr. Holan.

Vegstikka kommer ut fire ganger i året. Det neste nummer kommer ut i desember 1989.
Frist for innlevering av stoff til dette nummeret er 20. november 1989.



DET BOR EN GREVLING I TAKET...

Således lyder Knutsen og Ludvigssens vise om tunnelen. Og visst bodde han der — men er det noen som har sjekket om det bor en grevling eller to i våre tunneler? For etterhvert skal visstnok dette blitt den nye boformen — det er i hvertfall der vi skal kjøre i framtida. Tida da vi bygde veier og bruer som folk kunne beskue blir snart en nostalgisk fortid. Nå bygger vi under kjellere, under fjell, under andre veier — og til og med under sjøen. Det var det ingen som tenkte på i de salige vikingers tid — langt mindre fantaserte om.

Men verden har da utviklet seg — og vi med den.

Det ene gigangprosjektet etter det andre dukker opp — først alle våre tunneler på Senja — så Kvalsundet, så Hansjordnestunnelen og nå også Maursundet. Og for ikke å glemme — framtida i Tromsø — under jorda!

For etterhvert vil øya vår ligne mer en sveiterost enn ei god gammel øy. Men sveiterost smaker da bra — og det gjør nok også gleden over at trafikken blir mer smidig i framtida. Og for ikke å

glemme — eksosen vil også reduseres i vårt nærmiljø. For vi tenker miljø i vegvesenet — ærlig og oppriktig, og ikke som et ledd i en heller kaotisk og avsluttet valgkamp. Skjønt miljøet fikk da en bra plass der også.

Så stå på «anleggssluser» — det er alltid et fjell å bore i — og kan hende trefter du også en grevling en vakker høstdag!

Lisa

TRANSPORTPLANEN FOR TROMSØ — HVA SKJER?

av Bjørn Stiberg

Transportplanen for Tromsø ble utarbeidet i 1986, og vedtatt i kommunestyret 30. mai 1987. Med bakgrunn i denne er det i forbindelse med rullering av Norsk Veg og Vegtrafikkplan (NVVP) utarbeidet en handlingsplan for utbyggingen av hovedvegnett og diverse miljøtiltak på veg- og trafikksiden for Tromsø sentrum.

Handlingsplanen strekker seg 10 år fremover — frem til 1999, og vi tar sikte på å omsette ca. 535 mill.kr. (1989 prisnivå) i denne perioden i Tromsø sentrum.

De mest kostbare tiltak er bygging av tre større tunnelprosjekter, her nevnt i prioritert rekkefølge:

1. Breivika tunnel m/veg gj. Breivika - 136 mill.
2. Tromsøysund tunnel m/tilknytning fastlandet - 184 mill.
3. Sentrumstangenten - 60 mill.

Den tunnelparsell som ble åpnet 2. september 1989 i forbindelse med Langnestunnelen, er første del av



Tunnelen i Hansjordnesbukta som ble åpnet 2. september er første del av Breivikatunnelen såvel som den også er en del av Sentrumstangenten.

Breivikatunnelen, såvel som den også er en del av Sentrumstangenten. Så vi er pr. dags dato igang, rent fysisk med å realisere transportplanen.

Videre er dette de viktigste prosjektene transportplanen tar sikte på å bygge i denne perioden.

4. Hungeren — Tomasjord opprusting av fv. 53 ca. 30 mill.

5. Strandvn. — Kvaløyvegen opprusting av fv. 63 ca. 20 mill.
 6. Ringvegen opprusting av fv. 59 ca. 25 mill.
 7. Rv.862 Kvaløyletta — Eidkjosen opprusting ca. 10 mill.
 8. Spesielle traf.sikk./kollektiv/miljøtiltak utenom nevnt pros. ca. 70 mill.
- Transportplanen omfatter som sagt både bygging av nye veier, utbedring

av eksisterende vegger og en rekke tiltak for å bedre trafikksikkerheten, kollektivtrafikken og miljøforholdene, og det regnes med at 1. fase er fullt utbygd innen år 2000.

Enkeltprosjekter

Fortsettelsen av Breivikatunnelen, Rv. 862 fra Hansjordnesbukta til Breivika sør, omfatter bygging av 2,2 km ny tunnel fra rundkjøring i fjell i Hansjordnesbukta til Breivika. Videre skal vegen knyttes til Stakkevollvegen, via en rundkjøring i Breivika samt ny bru på 57 meter for føring av Tverrvegen over Stakkevollvegen og tilknytning til denne via rundkjøringen i Breivika. Den nye vegen er ventet å få en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk på ca. 12.000 kjøretøy, og vil avlaste Stakkevollvegen vesentlig.

Rv. 862 Veg i Breivika omfatter bygging av 600 meter 4-felts veg inklusive to større rundkjøringer med tilknytninger, samt separat gang- og sykkelvegssystem med nødvendige bruer og underganger langs denne strekning-

en. Denne parsellen ventes ferdig samtidig med Breivikatunnelen.

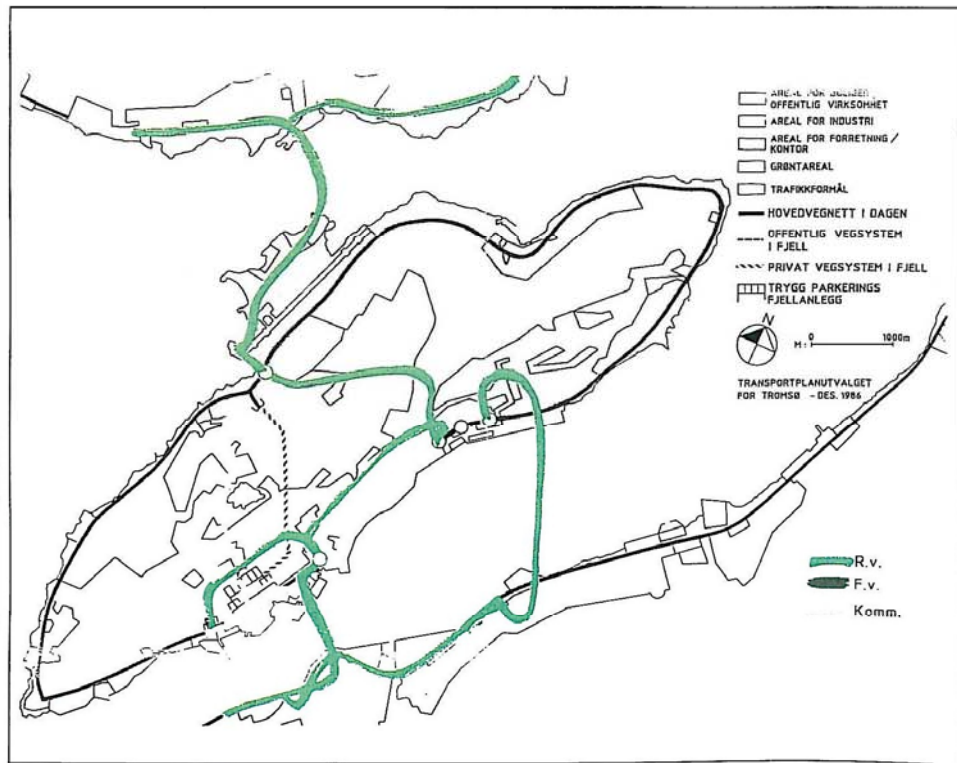
Tromsøysundtunnelen, E 78 Tomasjord-Breivika, omfatter bygging av en 3,3 km lang undersjøisk tunnel under Tromsøysundet og ca. 200 meter veg i dagen med tilknytning til eksisterende vegnett i begge ender. Tunnelen vil ligge 2,5 km nord for Tromsøbrua og vil avlaste brua som i dag har store kapasitetsproblemer. Tunnelen er planlagt med 3 kjørefelt og med et tverrsnitt på 73 m². Det er regnet med anleggsstart i 1992 og ferdig tunnel i 1994. Antatt trafikkmengde i tunnel ca. 7-10.000 ÅDT.

Den gir en avlastning av trafikken over Tromsøbrua med ca. 1/3 (30-35%).

Gjenværende trafikk Tromsøbrua vil bli ca. 15000 ÅDT i åpningsåret for tunnelen. I tilknytning til Tromsøysundtunnelen er det nødvendig med en opprusting av E 78 på fastlandsida mellom Hungeren og Tomasjord inklusive bygging av gang- og sykkelveg.

Sentrumstangenten er en arm til Rv. 862, og skal bygges som vegtunnel fra Hansjordnesbukta til kryss med rundkjøring ved Langnestunnelen bak parkeringsanlegget inne i fjellet, og kommer ut sør for sentrum. Lengden på denne tunnelen vil bli ca. 2000 meter m/utslag i Muséparken. Byggingen av denne tunnelen vil skje i slutten av utbyggingsperioden. Det er beregnet at Sentrumstangenten vil avlaste trafikken i sentrumsgatene med 4-5000 kjøretøyer av dagens trafikk. Sentrumstangenten vil også øke trafikkgrunnlaget til Langnestunnelen med 25-30%.

I tillegg til bygging av disse større veg- og tunnelanlegg omfatter prosjektet utbedring av en del eksisterende vegger. Dette gjelder Fv. 63 Strandvegen sør for Regionsykehuset og Kvaløyvegen til rundkjøringen ved Langnes. Videre gjelder det Fv. 59 Ringvegen fra Langnes og rundt nordspissen av øya samt nordre del av Stakkevollvegen til Breivika. På Kvaløya vil det være nødvendig med utbedring av



Rv. 862 fra Sandnessundbrua til Eidkjosen.

Transportplanen omfatter videre en rekke tiltak for bedring av trafikksikkerheten, kollektivtrafikken og miljøet. Således forutsettes ombygget eller utbedret en rekke kryss, signalregulering av kryss, bygging av fortau og gang- og sykkelveger.

Omklassifisering av vegnettet.

Etter utbyggingen av prosjektet vil det bli aktuelt med omklassifisering av enkelte vegger. Dette vil gjelde Fv. 53 Novakrysset - kryss Tromsøysundtunnelen og Fv. 59 Veg i dagen i Breivika som begge foreslås omklassifisert til riksveger. Rv. 862 Kryss Sentrumstangenten/Strandvegen - Bjørnøygata foreslås omklassifisert til fylkesveg, og Rv. 862 Hansjordnesbukta-Breivika (Stakkevollvegen) foreslås omklassifisert til kommunal veg. Det vil også bli aktuelt med omklassifisering av vegger med fylkesvegstatus i dag, til kommunale vegger.

Finansieringsplan.

Det er lagt til grunn følgende finansierings- og framdriftsplan i 1989-priser i mill. kroner:

År	88/89	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Bev.	19,0	36,7	71,0	62,0	90,5	76,8	56,5	66,1	23,0	16,0	13,9

Riksvegbevilgningene forutsettes bevilget i forbindelse med de årlige budsjettbehandlinger.

Denne finansieringsplan gir for de enkelte prosjekter:

Prosjekt	Oppstart	Fullført
Breivikatunnel m/veg i Breivika	1990	1992 (delveg i Breivika)
Tromsøysundtunnel	1992/93	1994/95
Sentrumstangent	1996	1997
Hungeren-Tomasjord	1995	1996
Strand-Kvaløyvegen	1991	1999
Ringvegen	1991	1999

I tillegg kommer en rekke miljøtiltak, gang-/sykkelveger, kollektivårer og sikringstiltak i perioden med relativt store investeringer særlig i årene 1992-1996.

Som anført er den viste investeringsmodellen avhengig av at vi får satt igang innkreving av det lokale særbi-draget (bensinavgiften). Dette utgjør ca. 160 mill.kr. totalt i perioden.



Tunnelen i Hansjordnesbukta er en realitet! Åpninga ble foretatt av ordfører Erlend Rian.



REVISJON AV TROMS FYLKESVEGPLAN 1992-95.

av Tor Fr. Holan

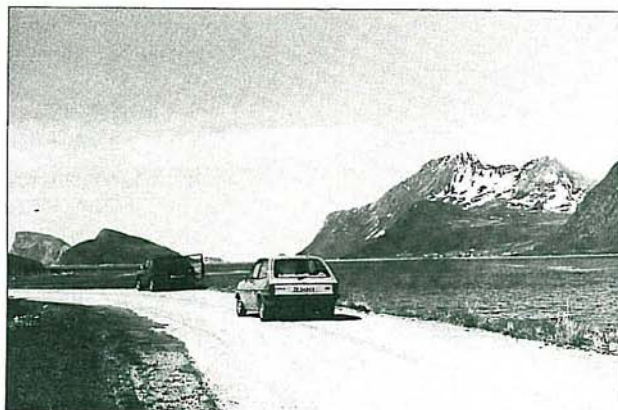
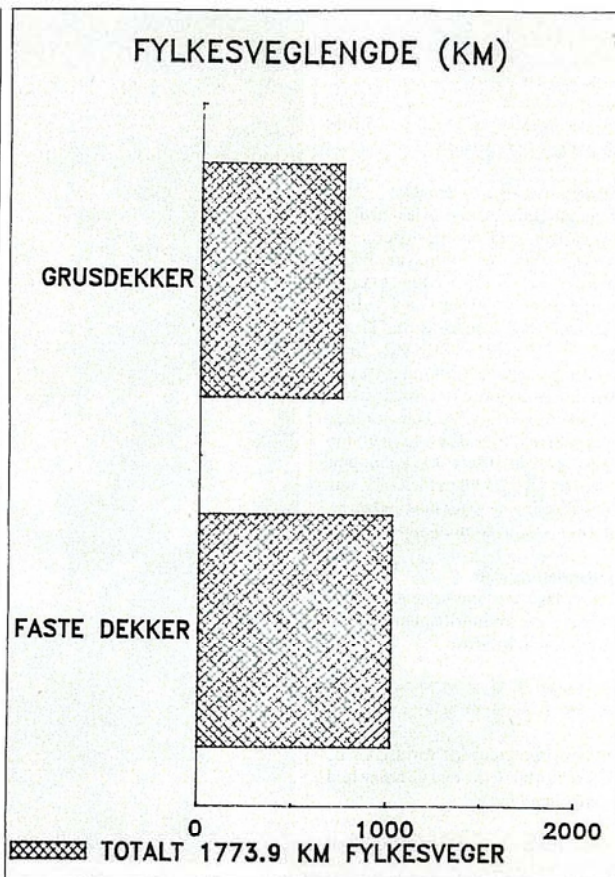
På samme måte som Norsk veg- og vegtrafikkplan følger stortingsperioden -1990-93 - er det bestemt at fylkesvegplanen for Troms skal følge fylkestingsperioden -1992-95.

Arbeidet med revisjon av fylkesvegplanen ble påbegynt i starten av 1989. Kommunene samt en del høringsinstanser ble anmodet om å gi uttalelse når det gjelder forslag til investeringer til fylkesveger. Vegkontoret vil bl.a. med bakgrunn i dette utarbeide en prioriteringsliste for hver av de 3 programmer:

- 1) Store prosjekter (bl.a. sikring av rasfarlige veger)
- 2) Forsterkning (inklusive distriktsutbyggingsmidler)
Alle veger som får tilskudd til forsterkning skal rustes opp til 10 tonn aksellast, eventuelt med telestriksjoner.
- 3) Øvrige prosjekter (bl.a. trafikksikkerhetstiltak)

Det er kun program 1 og 2 som omfattes av spesielle statstilskudd. Planrammene for disse 2 programmene er på tilsammen 115,8 mill kr hvorav 50 % er statstilskudd og 50 % er fylkeskommunens andel.

Av midlene til program 2, forsterk-



Fylkesvegene ligger ofte i naturskjønne områder. Her fra fv. 55, Nordfjordbotn-Sandneshamn. Foto: Tor Fr. Holan.

ning, vil prosjekter med størst gevinst for næringslivet prioriteres.

1022,3 km av fylkesvegene har faste dekker mens 751,6 km har grusdekker pr 1.01.89.

Aksellastfordelingen på fylkesvegene under teleløsningen i 1988:

0,2 %	hadde 5 tonns aksellast.
98,3 %	hadde 6 tonns aksellast.
1,5 %	hadde 8 tonns aksellast.

Vegkontoret tar sikte på å ha ferdig sitt forslag til fylkesvegplan innen november 1989. Planen skal først behandles av trafikksikkerhets-utvalget og samferdselsutvalget i Troms og i

mars 1990 skal planen sluttbehandles av fylkestinget.

Behovet for å få gjort noe med fylkesvegene i Troms er stort. Spesielt er teleløsningsperioden en prøvelse for mange av beboerne i vårt fylke. Behovsregistreringen fra høringsinstansene viser også en lang liste av nødvendige tiltak. Den samlede prioritering kan se ut til å bli vanskelig da det tross alt ikke blir ubegrenset med midler til disposisjon for perioden.



VEGKONTORET INN I NYTT KONTORBYGG???

av Ivar Vik

Vegkontorets leieavtale med Hygea utløper i løpet av 1992. Dette er langt fram, men faller ventelig sammen med at Regionsykehuset skal tas i bruk som kontorer for flere statsetater.

Vi har tidligere sagt oss interessert i å være en av disse statsetatene som flytter inn i det gamle Regionsykehuset når dette er bygget om og pusset opp.

Planarbeidet har ikke startet ennå, men vil ventelig komme i gang i løpet av høsten. Da vil vi også fastlegge arbeidsformen vår og oppnevne de nødvendige utvalgene.

Siktemålet er at vi skal kunne flytte ved årsskiftet 1992/93, slik at vi er på plass i nye lokaler fra 1.1. 1993.

Vi skal komme tilbake med mer informasjon «under marsjen».



Blir dette vår fremtidige arbeidsplass?

FLAKSTADVÅGVEGEN – i rute

av Knut Grimstad

Veg til Flakstadvåg på Ytre Senja ser ut til å kunne bli en realitet innen 1. februar 1990 –som planlagt. Pr. 1. september er den 16,2 km lange strekningen stort sett ferdig grovplanert, og i den 950 m lange tunnelen gjenstår å drive 260 m.

For bare et år siden hadde vel knapt de mest optimistiske vegforkjemperne tenkt seg at veggen i dag skulle nærme seg fullførelse.

Som tidligere omtalt i Vegstikka nr 1/89 skjedde det på rekordtid rundt juletider i fjor at Fylkestinget aksepterte et tilbud fra Aker Entreprenør på bygging av prosjektet. Kontrakt ble inngått i midten av januar 1989, og anleggsarbeidene startet omtrent samtidig.

Spesiell kontrakt

Kontrakten går i hovedsak ut på at entreprenøren skal bygge veggen i henhold til Vegvesenets detaljplan for en sum på knapt 30 mill.kr eks. mva.

Heri inngår bygging av 16,2 km veg, (4 m bredde med møteplasser) – inkludert en 950 m lang tunnel samt 4 småbruer med spennvidder 4-12 meter. Tunnelen skal leveres ferdig sikret med nødvendige portaler og minimumsbelysning. Veggen skal leveres med dobbelt ottadekte og ferdig oppsatt rekkverk.

Veggen skal videre være åpnet for trafikk innen 1. februar 1990, og ferdig dekkelagt innen 1. september samme år.

Spesielt for kontrakten er at entreprenøren påtar seg all risiko for endringer i masser i forhold til plangrunnlaget. Det innebærer i praksis f.eks. at merkostnader som følge av feil i plangrunnlaget må bæres av entreprenøren. Eventuelle overraskelser i forbindelse med tunneldrifta er på samme måte entreprenørens risiko. Det skal med andre ord svært mye til for at entreprenøren kan forlange godtgjørelse for tilleggsarbeid.

Framdrift

Aker Entreprenør utfører selv kun byggingen av tunnelen. Alle øvrige ar-



Utlasting av jord og stein i Giska.

Foto: Jan Erik Strømsens

beider utføres av Senja Anleggsteknikk A/S, som her er Akers underentreprenør.

Arbeidene startet omtrent samtidig fra begge ender med grovbryting framover traseen. På Flakstadvågsida var de 4 kilometrene opp til tunnelen såpass klargjort at tunnelriggen de siste dagene av april kunne slepes opp til påhugget og starte drivinga.

Tunnelen bygges med 28 m² tverrsnitt med møteplasser for hver 160 meter, og den drives på 65 o/oo stup. Fjellet har til nå vært godt, med lite lekkasjer og lite holting. En gjennomsnittlig inndrift på 45 m/uke er således ikke imponerende. Entreprenøren regner likevel med gjennomslag rundt 1. oktober. Arbeidene med permanent sikring, drenering, og montering av portaler og belysning gjør nok at tida fram til jul går med.

På Sifjord-sida ble det utover våren og sommeren gjort strandhogg på 4-5 angrepspunkter langs fjorden. Tre borevogner, 8-10 gravemaskiner, 2-3 dumpere samt et par hjullastere har på det meste vært i aktivitet. Det meste av de i alt ca 50 000 m³ fjell i dagen er til nå tatt ut.

Det samme gjelder de ca 70 000 m³ løsmasser som skulle forflyttes. Men mye gjenstår likevel før veggen kan ansees kjørbær. 4 småbruer skal bygges, de fleste av stikkrennene gjenstår å legge, og utlegging av bærelag samt oppsetting av rekkverk må også være utført før trafikk kan settes på.

Linjusteringer

Selv om linja for det meste går gjennom jomfruelig terreng, framkom det undervegs en del innvendinger fra grunneiere i området. Dette førte bl.a. til at vi justerte linja noe i ca 1 km lengde forbi Vikan, ei bygd som ble fraflyttet for 30 år siden –nå benyttet som hytteområde.

Også et annet parti fant vi det nødvendig å justere –i samråd med entreprenøren. Her skulle veggen legges på kote 4-5, i delvis fylling på svaberg, langs et område svært utsatt for uvær. Linja ble her løftet og sidejustert inn i fast fjell.

Selv om de nevnte justeringer medførte masseøkning, så entreprenøren på sin side driftsmessige fordeler med dem, og store diskusjoner om tillegg har til nå ikke oppstått.

Reinkalvinga

Heller ikke problemene i forhold til Sør-Senja Reinbeitedistrikt i forbindelse med reinkalvingsperioden skapte problemer for framdrifta på anlegget. Giska-området er fra gammelt av kalvingsplass for reinen. På denne bakgrunn inngikk Torsken kommune avtale med Reinbeitedistriktet om at anleggsdrifta i området skulle kunne stanses i perioden 1. mai –15. juni. Selv om «lappen» krevde stans i henhold til avtalen da tida kom, følte ikke vi som byggherre oss bundet av den. Vi var jo ikke part i avtalen. Saken gikk til Namsretten, og

det hele endte med at Torsken kommune stilte garanti overfor Reinbeitedistriktet for eventuelle tap de måtte bli påført –og arbeidene fikk fortsette uten stans.

Økonomi

Vi har vel knapt noen gang tidligere startet et prosjekt og samtidig med like stor sikkerhet som nå kunne forutsi sluttregninga. Dette skyldes selvsagt den noe spesielle kontrakten. Hvorvidt de reelle kostnadene samsvarer med kontraktssummen vet i ettertid bare entreprenørene. Det vil likevel være galt å vurdere tilbudet som et rent «dumpingstilbud» i en periode med få oppdrag. Et oppsett med våre egne erfaringspriser viser at kontraktssummen er en forholdsvis riktig pris for denne jobben. Sluttregninga vil totalt komme til å lyde på 33 mill.kr. Økningen i forhold til kontraktssummen skyldes merverdiavgift, byggherreutgifter og arkeologiske undersøkelser utført av Tromsø Museum.

Automatisk trafikk kontroll



I løpet av et døgn viste filmen at 22 hadde kjørt for fort – her Kjell Trymbo.

Foto: Anna Birkelund.

Ulykker reduseres når farten går ned

av Anna Birkelund

Fartssyndere fra Troms i nord til Kristiansand i sør kan nå få svenske bøter i posten. Og det nytter lite å protestere. Politiet sitter med fellende beviser i form av knivskarpe bilder av synderen i aksjon.

Men det er ikke de millionene som fartssyndere må betale i bøter som veier tyngst. På de 350 kilometrene som nå blir overvåket vil vi hvert år få ca. 100 færre skadde og drepte mennesker. I tillegg vil antall ulykker med bare materielle skader bli redusert med ca. 1.500. Det er Vegdirektoratet som melder dette.

350 KM MED AUTOMATISK FARTSKONTROLL

I vår startet den landsomfattende ordningen med automatisk fartskontroll i trafikken. Det er 1-2 strekninger i hvert av fylkene Oslo, Akershus, Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark, Vest-Agder, Hordaland, Sør-Trøndelag og Troms som nå blir overvåket. I



Vegvesenet tar seg av det praktiske i forbindelse med selve kontrollen. Jan Larsen ved «kontrollboksen».

løpet av sommeren er dette blitt utvidet til 30 strekninger med en samlet lengde på 350 km. Strekningene er ikke valgt ut for å knipe flest mulig. Dette er svært ulykkesbelastede vegger hvor vi samtidig har registrert et for høyt fartsnivå.

I TROMS -KONTROLLPOST PÅ E78 FAGERNES

I august måned startet vegvesenet i Troms med automatisk trafikkontroll på E78 ved Fagernes i Ramfjord.

- Vi har 2 kontrollpunkter i 60-sonen -i begge kjøreretninger. Om kort tid blir det også satt opp kontrollpunkter i 80-sonen sør og nord for Fagernes-krysset.

Dette sier avdelingsingeniør Jan Larsen på Vegkontoret. Han og avdelingsingeniør Kjell Trymbo har ansvaret for kontrollen her i fylket.

AVANSERT UTSTYR

Utstyret som tas i bruk er nytt og svært avansert. Systemet er utviklet av Vegdirektoratet i samarbeid med et norsk firma, og har allerede vakt internasjonal oppsikt.

Fartsmålingen skjer ved hjelp av sensorer som er frest ned i vegbanen. Siden det ikke finnes radar -kan ikke kontrollen oppdages på radarvarslere av «smarte» trafikanter. Systemet regnes også som sikrere enn radarmålinger.

Det ligger mange muligheter i systemet. Vegvesenets datamaskiner kan gi automatisk beskjed dersom fartovertrederens bilmerke og registreringsnummer ikke stemmer overens. Senere vil anlegget også kunne benyttes til akseltrykk-kontroll og kjøring mot rødt lys.

SAMARBEID MED POLITIET

Vegvesenet og politiet samarbeider om de automatiske fartskontrollene. Vegvesenet tar seg av det praktiske i forbindelse med selve kontrollen, og de identifiserer bilens eier.

- Filmen viser ansiktet til bilføreren og registreringsnummeret på bilen. Filmen fremkalles av Kjell Trymbo på vegkontorets mørkerom. Bilde brukes som bevismateriale til politiet, dersom dette er nødvendig. Vi kan omgående få persondata til bilens eier over EDB (Autosys). Når dette er gjort overlater vi saken til politiet, som tar seg av all videre kontakt med bilføreren.

Dette sier Jan Larsen, som føyer til at behandlingen av de data som fremskaffes er underlagt et omfattende personvern.



Prøvebilde! Både ansikt og registreringsnummer kommer tydelig fram.

Stortinget ga våren 1987 grønt lys for automatisk trafikkontroll og fotografiering av bilførers ansikt.

NESTE KONTROLLPOST BLIR PÅ E6 ANDSELV -HEGGELIA

I løpet av høsten vil vi sette opp automatisk trafikkontroll på E6 Andselv-

Heggelia. Her har vi et registrert ulykkespunkt. Det vil si at vi har registrert et visst antall ulykker over en 4-års periode.

Vi har valgt ut de veger som er mest ulykkesbelastet og hvor vi har registrert høye fartsnivåer.

- Vi venter at automatisk fartskontroll på disse strekningene vil spare samfunnet og trafikantene for ca. 60 millioner kroner årlig i kostnader, sier overingeniør Henrik Hvoslef i Vegdirektoratet.

Årsaken til disse gledelige beregningene er selvfølgelig at bilførerne blir mer forsiktige med gasspedalen når de vet at de blir overvåket. En rekke undersøkelser fra både inn- og utland viser entydig at antall ulykker reduseres når farten går ned.

- Gjennomsnittlig regner vi med at antall personskadeulykker reduseres med vel 20 prosent når gjennomsittsfarten går ned med 10 kilometer i timen, sier Hvoslef.

- Og våre erfaringer viser nettopp at farten går ned med ca. 10 km/t på strekninger som har automatisk fartskontroll, sier han.

De strekningene som nå får automatisk fartskontroll utgjør tilsammen ca. 350 kilometer sterkt trafikkerte og ulykkesbelastede riksveger. Årlig skjer det ca. 350 politi-

rapporterte trafikkuulykker på disse spesielt utvalgte strekningene, med ca. 450 drepte og skadde i gjennomsnitt hvert år.

Noen strekninger ligger i byer og tettsteder med fartsgrense 50 og 60 km/t, andre utenfor tettbygde strøk der fartsgrensen er 80 og 90 km/t. Vi forventer en betydelig fartsreduksjon på alle strekningene, mest utenfor tettbygde strøk, der fartsoverskridelsene er størst.

I gjennomsnitt forventer vi altså en fartsreduksjon på ca. 10 km/t på disse strekningene, og dermed skulle antall personskadeulykker bli redusert med ca. 20 prosent, samtidig som ulykkes alvorlighetsgrad blir mindre. Resultatet blir da ca. 70 færre drepte og skadde pr. år.

Dette betyr at de årlige ulykkeskostnadene for samfunnet, på grunn av personskadeulykkene, vil bli redusert med ca. 20 millioner kroner. Dersom en antar tilsvarende reduksjon av antall ulykker med kun materiell skade, betyr det 1500-1600 færre forsikringsmeldte ulykker, med kun materiell skade pr. år, til en kostnad på totalt ca. 40 millioner kroner.

NY MANN I SJEFSTOLEN !

av Lisa Sundstrøm

Eilif Mathisen tiltrådte som vegsjef 14. april i år.

Etter å ha fungert som vegsjef siden november i fjor er det bakgrunn i snart et års erfaring i denne stillingen at vi ønsker å presentere han litt nærmere.

Eilif Mathisen var ferdig utdannet ved NTH i 1968. Han jobbet ved anleggskontoret i Vegdirektoratet fra vinteren 1969 til sommeren 1970. Etter det var han ansatt ved Finnmark vegvesen fra 1970 -72. Mathisen startet så sin «karriere» her hos oss som avdelingsingeniør sommeren 1972. I Troms ble han fram til 1977 da han atter dro tilbake til Vegdirektoratet og anleggskontoret for å være der fram til 1979. Han kom så tilbake til Troms, ble her fram til 1981 hvorpå han var ansatt ved SINTEF i i nesten to år. I 1982 ble Mathisen ansatt hos oss som driftssjef. Han har siden virket i denne stillingen inntil vår tidligere vegsjef, Herleiv Solberg døde i november 1988.

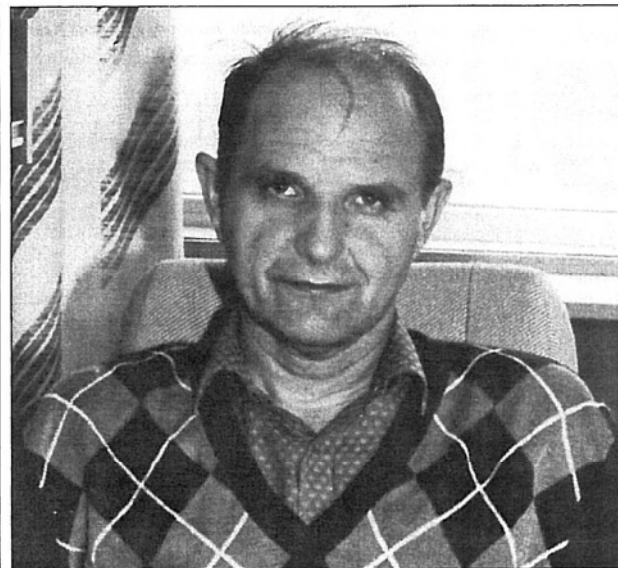
Det er med andre ord en vel etablert «vegvesen-mann» vi har fått til ny vegsjef i Troms.

Det er derfor nærliggende å spørre om hvordan han synes vegvesenet har utviklet seg i den tida han har vært tilknyttet etaten?

- Jeg synes at det først og fremst har skjedd en betydelig teknisk utvikling. Dette gjelder både i utedriften og på vegkontoret. Dessuten har det skjedd en betydelig grad av oppmyking og endring av de administrative rutinene med større grad av delegering.

- For øvrig vil jeg si at Norsk Vegplan har satt sitt preg på vegvesenet de senere tiår. Jeg kom inn i etaten omtrent samtidig som første NVP, så jeg har ikke opplevd noe av det gamle budsjettarbeidet. Men NVP har gjort til at man kan drive med større konsentrasjon av anlegg, man kan planlegge framover - og slipper således en ny prioriteringsdebatt hvert år.

- Vi har ellers kvittet oss med ekstraordinær sysselsetting, og dette har betydd mye for effektivisering i anleggsdriften.



- Det har for øvrig skjedd en stor utvikling med vegstandarden. Den gang jeg ble ansatt hadde vi et riksvegnett med 1/3 fast dekke. I løpet av et par år vil vi ha 100% fast dekke på våre riksveger.

- I min tid i vegvesenet har også biltilsynet blitt en mer integrert del av vegvesenet. Selv om jeg ikke har inngående kjennskap til alt som har skjedd i denne sammenheng, så er det av de ting som har endret vegvesenet de senere år, sier Mathisen.

Har det vært en fordel å «trø» inn i et kjent terreng eller hadde det vært bedre at alt var nytt og ukjent?

- Det er nok ikke nødvendig å komme fra vegvesenet, men jeg tror ikke at det har skjedd at noen er blitt vegsjef uten å ha vært innom etaten.

- Jeg tror dessuten at det er en fordel å ha sin bakgrunn fra etaten, og da også en fordel at denne bakgrunnen er litt variert. Erfaring fra flere hold i etaten samt erfaring fra andre vegkontor anser jeg også som en fordel. I den forbindelse vil jeg nevne Vegdirektoratet som en god skole. Man får mye «gratis» ved å ha vært innom direktoratet. Man blir kjent med sy-

stemene og med samarbeidet mellom direktoratet og departementet.

Vi går nå inn i en ny vegplanperiode - hva synes du det er viktig å prioritere i årene framover?

- Dette vil i første rekke avhengig av hvilke rammer vi får å jobbe med. En god del av investeringene er allerede lagt i perioden 90-93. Vi har startet opp med mange «tunge» anlegg som også binder oss opp inn i neste periode.

- Det er alltid vanskelig når man prioriterer. Man ser på hva man manglet i fjor -alt det man ikke fikk gjort, og glemmer å se framover. Vi må bli flinkere til å tenke på tida som kommer. Vi må planlegge ut fra befolkningsutviklingen, transportbehovet, miljøkrav og hva som vil skje i næringslivet i den neste 10-års perioden. Men dette er ikke alltid like enkelt. Det er som kjent mye om framtida vi ikke vet, ikke minst ut fra de politiske svingningene som til enhver tid er i samfunnet.

- Likevel må man tenke på hvordan man for eksempel vil bygge i Troms i tida som kommer og hvordan folket vil at bo-områdene skal se ut i årene som kommer. Vegvesenet må enga-

sjere seg sterkere i arealbruken, spesielt i tettbygde strøk. Det er ikke mulig å kombinere spredt utbygging av boliger og arbeidsplasser med ønsket om mindre bilbruk.

– Så har vi næringslivet og hva de egentlig ønsker. Jeg synes de er veldig passive i debatten omkring prioriteringsbehovene. De kommer for sent med sine tanker og ønsker, når de politiske prioriteringer er avgjort. Økt bæreevne må f.eks. bety billigere transport for næringslivet. For reiselivsnæringen må det være viktigere å ha en god og effektiv stamveg som trekker nye Nordkapturister gjennom Norge istedet for at alle kiosker og kaféer skal ha veggen på trappa. Da får vi en dårlig vegstandard som skremmer gjennomgangstrafikken bort, sier Mathisen.

Tror du at vegvesenet vil endre «ansikt» noe vesentlig i neste 10-års periode?

– Det har lenge vært spådd at anleggsperioden var på veg ut. Dette vil nok komme til slutt, men jeg tror det ennå er en tid framover. Skjønt vi vil vel i framtida bruke mer ressurser på driften av vegene enn akkurat det å bygge stadig nytt.

Vil arbeidsledigheten og effektiviseringen i samfunnet generelt få noen radikale innvirkning på oss i etaten?

– Det har skjedd store tekniske endringer i vegarbeidsdriften de siste 10–15 år, så der vil nok endringene i framtida særlig bestå i mer åpen konkurranse med private. Men på den administrative siden er det nok fortsatt behov for en del endringer. Vi må være villige til å tenke i nye baner og endre oppgaver og arbeidsmåter når utviklinga tilsier det.

– Generelt sett vil det nok gå den veien at rutineoppgavene mekaniseres. Det vil med andre ord være behov for mer kvalifisert personell til jobber som krever kompetanse.

– Men det er ingen tegn som tyder på at folk som jobber i vegvesenet i dag vil miste jobben sin. Da må det i tilfellet skje store omveltninger i samfunnet. –Vi må nok heller være forberedt på at tallet på ansatte vil gå ned ved ledighet –og så må vi være villige til å

skifte arbeidsfelt om nødvendig, sier Mathisen.

Hvordan har oppgaven som vegsjef vært å takle så langt etter nærmere ett år i «sjefstolen»?

– Det har ikke vært noen «dramatiske» begivenheter i den tida jeg har vært vegsjef, når jeg ser bort fra omstendighetene til hvorfor jeg kom til denne stillingen.

– Det er jo først i den senere tid at ledelsen er blitt fulltallig. Vi har stort sett hatt «fungeringer» hele det siste året, og det har vært en arbeidssituasjon som har vært vanskelig. Først nå har vi fått folk i de riktige funksjonene – så nå kan vi begynne å tenke framover.

– Jeg mener for øvrig at stillingen som vegsjef ikke bør være noe man «trør» inn i som 45 åring og «sitter på» til man går av med pensjon. En slik stilling krever at folk har evnen til å fornye seg ettersom årene går. Den

burde kanskje fungere som åremålstilling. Men avgåtte vegsjefer må heller ikke bli gående som en «sjuende far i huset».

Andre og nye krefter bør få slippe til ettersom årene går. Oppgavene vi jobber med i vegvesenet om 20 år vil sikkert være helt andre enn i dag. Vi må la yngre og nyskapende krefter få utvikle seg. Dette gjelder for øvrig på alle plan i etaten.

Hva setter så vegsjefen pris på når han tar fri fra vegvesenet?

– La meg si det slik at jeg er mindre opptatt av vegvesenet i fritida enn jeg var for noen år siden. Dengang diskuterte man etatsproblemer like mye privat som på jobb. Jeg har etterhvert fått den oppfatningen at livet ikke bare består av vegvesenet. Derfor foretrekker jeg helst å feriere utenom mitt eget fylke, fordi når man først er på «sine egne» veier så vil det alltid bli i egenskap av vegsjef, avslutter Mathisen.



ETT ÅR ETTER LEIRRASET I BALSFJORD

av Erik Johannessen og Petter Hildre

Det har nå gått over ett år siden rasulykken ved Sandbukkt gård i Balsfjord satte en stopper for videre vegutbygging av E 6 i området.

Vi vil i denne artikkelen se litt på hva som har skjedd i saken i løpet av dette året. Det har vært arbeidet innenfor to områder; for det første utarbeiding av ny plan for framtidig E 6 i området – og for det andre å forsøke å finne årsaken til leirraset.

Planarbeidet

På det tidspunkt raset gikk, var den framtidige veglinja for E 6 på strekningen Bergneset-Nordkjosbotn så godt som fastlagt. Det eneste som sto igjen var sluttbehandling av planen i Vegdirektoratet.

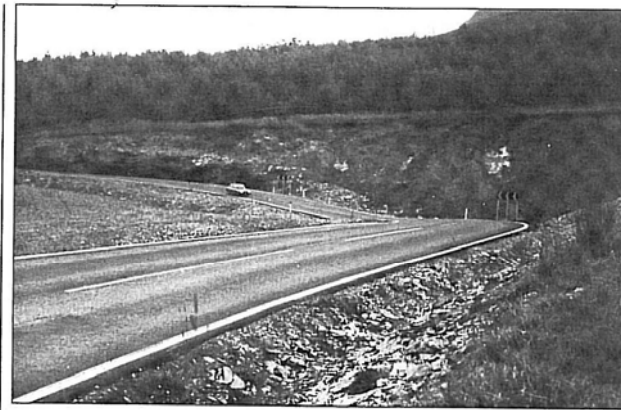
Rasulykken førte til at planarbeidet måtte tas opp på nytt, og ny hovedplan utarbeides. Det ble samtidig bestemt at den nye planen skal se på mulige veglinjer helt fra Tømmerelva (ca 3 km sørvest for Bergneset). Den nye hovedplanen vil være ferdig utarbeidet i løpet av september, og planen vil da bli lagt ut til offentlig ettersyn og sendt de ulike instanser for høring.

Hovedplanen behandler tre hovedalternativer. Disse er kalt «nedre linje», «øvre linje» og «kombinasjonslinje».

«Nedre linje» følger i hovedsak fjærområdet fra Tømmerelva langs fjorden inn til Nordkjosbotn.

«Øvre linje» tar utgangspunkt fra eksisterende bru over Tømmerelva og går så oppover i terrenget til ca. kote 100 (100 meter over havet). Vegen ligger en strekning på dette nivået, før den går nedover i terrenget og blir koplet inn på eksisterende veg like vest for Nordkjosbotn.

«Kombinasjonslinje» er som navnet sier en kombinasjon av de to andre alternativene. Fra Tømmerelva til Sandbukta er dette alternativet identisk med nedre linje. Ved rasgropa går veglinja oppover i terrenget og koples på den øvre linje. For resten av parsellen er dette alternativet identisk med øvre linje.



Veien forbi rasstedet er i dag asfaltert. Men hvor vil den framtidige vegen gå?

Hovedplanen som nå legges ut til offentlig ettersyn, skal etter denne høringsrunden og en ny høringsrunde til kommunen, sendes til Vegdirektoratet for godkjenning. Når godkjent hovedplan foreligger, kan utarbeidelse av detaljplan starte opp. Først når detaljplanen er godkjent kan anleggsarbeidene komme i gang. Ut fra tidligere erfaring vil gjenstående planarbeid på denne parsellen ta såpass lang tid at vi skal være heldig om anleggsarbeidene kan komme i gang tidligere enn i 1991.

Leirraset

Etter rasulykken ved Sandbukkt gård engasjerte vegvesenet Norges geotekniske institutt (NGI) til å vurdere årsaken til raset. NGI konkluderer med at området var i labil (ustø) likevekt allerede før vegbyggingen startet. Den lille økning i belastningen (0,5–1,0 %) som vegfyllingen representerte, var nok til å utløse raset.

NGI mener også at stabiliteten i området var så dårlig at et ras kunne ha blitt utløst i relativt nær framtid også

av andre årsaker, f.eks. spesielt 'nye nedbør eller lav sjøvannstand.

I rapporten skriver NGI at deres metode for vurdering av stabilitet ikke er generelt akseptert av det geotekniske fagmiljøet i Norge. Av denne grunn ble SINTEF ved Norges tekniske høgskole anmodet om å foreta en tilsvarende vurdering av forholdene ved rasstedet. Rapporten fra SINTEF er skrevet av professor Janbu som er en av verdens mest anerkjente autoriteter innen geoteknikk. SINTEF mener at det hele startet med et initialras (mindre utløsende ras) under sjøen i marbakken vest for Bergneset industriområde som så har forplantet seg sydvestover mot vegen. Når hele strandsonen på 200 meters lengde var borte, kunne etterrasene raskt forplante seg innover land og de flytende jordmassene kunne renne på havet gjennom den brede rasporten. Som vi ser, er ekspertisen sterkt uenig i årsaken til raskatastrofen. Det blir nå opp til juristene å diskutere videre om vegvesenet har erstatningsansvar eller om hendelsen må betegnes som en naturkatastrofe.

REINDRIFT OG VEGBYGGING

av Jens Aarbo

Reindriftnæringa er langt fra av ny dato, men det er først i dei seinare år vi er blitt oppmerksom på det rettsvern næringa har. Inntil for få år sidan var heller ikkje næringa sjøl fullt ut klar over sine rettar.

Mellom anna Alta-saka har gjort at situasjonen i dag er ein annan. Vi må ta omsyn til reindriftnæringa sine interesser og vi må gi næringa den behandling den etter lovverket har krav på. Det siste er ikkje minst viktig der vi av ulike grunnar ønsker å gjennomføre vegbygging i strid med reindriftsinteresser.

På kurs

Vegdirektoratet har nylig arrangert kurs om vegframføring i reinbeiteområde, med deltakelse fra plan, anlegg og grunn fra Trøndelag og nordover. Fra Troms var vi to fra grunnseksjonen som pr. Twin-Otter tok oss til Mehamn der kurset vart avvikla.

Foredragsholdere var Hans Prestbakmo og Johan Fr. Remmen. Prestbak-



mo er tidlegare reindriftsagronom i Troms – nå «privatpraktiserande reindriftsakkyndig». Remmen er advokat – før hos Regjeringsadvokaten, nå i eit advokatfirma i Oslo. Han har brei erfaring som advokat for staten i skjønssaker mot reindriften. Det følgjande er ment som ein kort oppsummering av hovedpunkt fra kurset, til dels knytta til lokale forhold i Troms.

Reindriftnæringa.

Reindriftnæring har ein lovfesta rett til å utøve reindriften. Dette er ein omfattande bruksrett som gjeld uten omsyn til kven som er grunneigar. Dei

delar av landet som skal vere åpne for reindriften er inndelt i reinbeiteområde, og områda er igjen inndelt i reinbeitedistrikt. I Troms er det rundt rekna 20 reinbeitedistrikt, og det eller meste av fylket er åpent for reindriften. Distrikta nord for Kåfjorddalen ligg under Vest-Finnmark reinbeiteområde, og resten av fylket ligg under Troms reinbeiteområde.

Kvart reinbeiteområde er forvalta av ein reindriftsagronom, Vest-Finnmark med kontor i Kautokeino og Troms med kontor på Moen. I kvart distrikt er det valgt eit tillitsmannsutvalg med ein distriktsformann. Det er til vanleg reinbeitedistriktet som er den juridiske personen vi må forholde oss til.

Planfasen.

Ved planlegging av veg som vil føre til nye inngrep i reinbeiteområde, må reindriftnæringa dras inn i planprosessen. Reinbeitedistriktet er ein rettighetshavar som har krav på samme behandling som andre rettighetshavere. Det vil ofte vere praktisk at reindriftsagronomen formidlar kontakt mellom distriktet og vegvesenet, men han kan ikkje uttale seg på vegne av distriktet. Det kan vere vanskelig å vurdere når ein vegplan berører reindriften slik at den må reknast som part i saka. I tilsfelle er det nok tryggast å ta reindriften med som part, fordi formelle feil i planprosessen seinare

kan blokkere for grunnvervet og anleggsstart.

Grunnvervet.

Før vi kan bygge veg gjennom reinbeiteområde må vi ha samtykke fra tillitsmannsutvalget eller distriktsformannen i det aktuelle distrikt. Alternativt kan vi gjennomføre ekspropriasjons sak mot reinbeitedistriktet, etter dei samme reglar som ved ekspropriasjon av grunn.

Anleggsfasen.

Fra både Nordland og Finnmark vart det lagt stor vekt på godt samarbeide i anleggstida. Såleis er det ved bygging av ny E6 over Saltfjellet innført faste byggemøter med reinbeitedistriktet, der begge partar informerer om sine framdriftsplanar. Det blir også ført «reindagbok» på anlegget, der alle former for kontakt med reindriften blir notert ned.

Poenget er for det eine å unngå unødvendig skade og ulempe for reindriften, og for det andre å ha ein dokumentasjon for kva som egentlig har skjedd dersom næringa seinare krev erstatning for tap i anleggstida.

Eksempel fra Troms.

På Senja vart det på 70-tallet bygd fleire nye fylkesveganlegg gjennom reinbeiteområde. Ingen var tilstrekkelig klar over kva reglar som gjaldt, og vegane vart bygd ulovlig i forhold til reindriften. I ettertid saksøkte reinbeitedistrikta dei kommunane som hadde ansvaret for grunnvervet, og kommunane vart av lagmannsretten i 1983 dømt til å betale ei erstatning på kr. 300 000,-.

På E6 Kvilarvatn –Tømmerelv var vi meir korrekte, og tok for første gong reinbeitedistriktet med som part i vegskjønnet. Erstatninga vart sett til kr. 180 000,-.

I Torsken har kommunen ansvaret for grunnvervet til Flakstadvegen, og forholdet til reindriften var tidlegare i år nokså tilspissa. Kommunen og reinbeitedistriktet hadde inngått avtale om anleggsstans i kalvingstida. Dette var ikkje klarert med vegvesenet, og vi fann det ikkje mulig å slutte oss til avtalen –noko som reinbeitedistriktet naturleg nok oppfatta som avtalebrudd fra kommunen. Gjennom sin advokat forsøkte reinbeitedistriktet å

få anleggsarbeidet stansa av namsretten. I dette tilfellet nådde distriktet ikkje fram med sitt krav, men situasjonen var likevel klart uheldig for oss. Det er neppe tvil om at slike episodar kan gjere det vanskelig å oppnå frivillige avtalar med reindriften i liknande saker seinare.

Kvitnes-prosjektet på Kågen er ei framtidig sak der det synes klart at reindriften blir berørt. Distriktet har her sett fram krav om å få nytt beiteland på Laukøya som erstatning, noko vi ikkje har mulighet for å imøtekomme.

Alltid velkommen



Det er alltid koselig å besøke folkene ute «i driften». En ting er å bli kjent med sine egne etatsfolk — en annen ting er den hjertelige mottakelsen.

I Bardu kjenner man vaffelkakebukta allerede i det man tar av fra E6 mot Sponga.

Så takk Lovise for trivelig pause med vaffer og hjemmelaget syltetøy.



Jens Aarbo og Trygve Pedersen har deltatt på kurs om vegframføring i reinbeiteområde.

VI FEIRER 125 ÅR

av Lisa Sundstrøm

Spekepølser, grønnsakkniver, bamser og sukkertøy – litt lotteri, en og annen pels, maskiner og blomster og så VEG-VESENET!

På «stand» nr. 72 feiret 125 års-jubilanten sin bursdag ei hel uke, fra 10. – 18. juni.

For det var spesielt vegvesenets jubileum vi ville trekke fram denne gangen. Men ikke bare som et bursdagsbarn med tindrende øyne og forventningsfull applaus. Vi ønsket å fortelle hva en 125 års-jubilant har jobbet med i alle disse årene – og hvordan man rekker å bli 125 år og stadig bare bli yngre og mer effektiv! Årets utstilling var derfor delt i tre seksjoner. Vi startet helt ute til venstre med å grave litt i vår fortid, med å fortelle om gamle dager i et lite billedgalleri. Her hadde vi også stilt ut en teodolitt fra 1837. Så tok vi for oss nåtiden, avdelingsvis presentasjon i ord og bilder om hva vi styrer med. Til denne presentasjonen fulgte også et fylkeskart som viser hvor våre vegstasjoner og biltiksynsstasjoner holder hus. Framtida var viet dataalderen – en verden vi allerede er blitt en del av. I tillegg presenterte vi en modell over Breivika – Tromsøs nye «utfordring» med vegforbindelser under fjell og under hav. Tradisjonen tro hadde vi rasteplass midt i «standen» med «mini»-førerprøve. Slik så vi da ut – klare til å ta i mot publikum – forhåpentligvis et spørrende og entusiastisk publikum.

Oppslutningen om årets jubilant bra Til å være en offentlig etat som skal informere om sin virksomhet blant alle salgsproduktene klarte vi oss fint. Det at vi var 125 år var nok ikke det som opptok folk flest, men det at vi informerte om hvilke tjenester vi kan tilby var nok langt viktigere. Det vesentligste må være å vise hva en 125 års-jubilant kan yde av tjenester og ikke akkurat det at vi hadde «bursdag».



Velkommen til vegvesenets stand!

Og blant massene av folk som strømnet gjennom hallen de dagene messapågikk, dumpet stadig nye folk ned på vår «gule» stand. Det var spesielt rasteplassen som trakk folk til seg.

Her hadde vi lagt ut «miniførerprøven» og gjestebok. Slik ble publikum med på trekning av jubileums-bag og t-skjorter.



Blomster til «sliterne» som takk for god innsats!

Miniførerprøven virket som tidligere som et trekkplaster. Det ble da også fylt ut ca. 1000 prøver. Av disse trakk vi 60 heldige vinnere.

Breivika-tunnelen var attraktiv. Tromsø-borgerne viste interesse for å se hva som skal skje på øya og i omegnen i tida framover. Ellers observerte vi en og annen publikummer som sto smilende og fordypende i vår museale avdeling.

Messekomiteens arbeid En innbydende gul og representativ «statens vegvesen» lager ikke seg selv. Det ligger timer, dager, ukr og måner bak det ferdige produktet. For hva gikk ikke med at tid til bestillinger, møter, oppsett, utkast og lemping av kasser og esker. Tegnekontoret gjorde også en kjempeinnsats da de på rekordfart lagde modellen over Breivika.

Men så kunne vi alle smile blidt og fornøyd da det hele var ferdig.

Så kan man i ettertid spørre seg om ikke både utstillinga og mye av det arbeidet som ligger bak så få dager – bør brukes i en langt større utstrekning enn det vi hittil har gjort. Vi ønsker derfor at denne utstillinga skal bli satt opp flere steder i fylket til glede for flere enn akkurat de som gjestet Tromsømessaa.

PÅ VEGSTIKKEHOGST

av Anna Birkelund

Rette og ranke som generaler står de i geledd langs vegene og viser leia. Like sikkert som høsten kommer, like sikkert må vegstikkene på plass. Pyntet med reflekser er de til stor nytte for brøytemannskap og vegfarende når mørke og snefokk setter inn.

Nye metoder for oppsett er kommet, men vegstikkene er de samme. Riktignok har vi prøvd bambusstikker fra fjernere himmelstrøk. Endel brukes fortsatt, men det er bjørke-stikkene som er best og billigst, sier vegmester Inge Iversen ved Tromsø vegstasjon.

Bambus-stikkene er sprø og knekker fort for plogspissene. Bjørka er seigere og sterkere og tåler vinteren bedre. Fargen står i skarpere kontrast til den hvite sneen og gjør den mest egnet.

Fast leverandør i Lakselvdalen – Anna Johansen

– Vegstikkene skal være rette og gjerne tynne i toppene, sier Anna Johansen fra Lakselvdalen. Hun burde vite det. I snart 30 år har hun vært fast leverandør av vegstikker til Tromsø vegstasjon.

Vi er på tur til en av teigene hennes



Et pust i bakken.



I snart 30 år har Anna vært fast leverandør av vegstikker til Tromsø vegstasjon.

Foto: Anna Birkelund

øverst mot skogranda. Utmarka hennes teller flere hundrede mål skog. I Lakselvdalen er det mye bjørkeskog. Nå lyser skogen i røde og gule farger, men sola står lavt på himmelen og vitner om at sommeren er over for denne gang. Hogsten foregår på ettersommeren og høsten. Ferske stikker er best.

– Den nærmeste skogen har vokst ut, sier hun. Derfor blir det ikke hugget så mye av meg heretter. Det blir for tungvint når teigene ligger så ulendt til.

Vi sitter rundt bålet og koker kaffe. Jeg skjønner at Anna kan kunsten å forene arbeid med trivsel. Vi steiker pølser og nyter stillheten i fjellet.

– De siste 29 årene har jeg hugget ca. 5000 stikker hvert år. Et år leverte jeg 50.000. Da fikk jeg hjelp av mann og barn.

– Det har blitt en ekstra slant å tjene på dette. Men høy timesbetaling er det ikke. Den første tiden fikk vi 10 øre pr. stikk. I dag får vi kr. 1.50. Da skal det hugges, kvistes, buntet og fraktes ned til veien. På mine beste dager kunne jeg klargjøre 500 stikker. Da barna

var små rustet vi oss med telt og mat, og var i skogen hele dagen. (Anna har 7 barn og to av dem er fast ansatt i vegvesenet. Nå er hun enke.)

Jeg har alltid likt å være ute i skog og mark, sier hun, sporty som hun er.

Selv om hun er 67 år har hun heller ikke lagt skiene på hyllene. Nei, hylene er pokalenes plass. De står på rekke og rad og vitner om aktivitet opp gjennom årene.

74.000 stikker pr. sesong i Tromsø-området

I Tromsø-området bruker vi stikkene stort sett bare en sesong. De som tas ned, brukes til andre ting, som merking av stikkrenner for eksempel.

I år har vi kjøpt inn 74 000 stikker. Det regner vi med vil holde. Vi har endel bambusstikker på lager om beholdningen ikke strekker til. De er dyrere. De lengste koster kr. 2,75 og de minste vel 2 kr.

Vel, vegstikker må vi ha. Og uansett hva vi bruker – så håper vi de får stå i fred og tjene sin misjon. Ikke som pynt, men til nytte for trafikantene.

— AUKSJON —



Tro hva nå dette er?



Ola Kristiansen holder kontakten via «sender» med kontorfolket.

av Lisa Sundstrøm

7000 første gang, 7000 andre gang – er det noen høyere bud? Her er velbrukte ploger, boremaskiner, dekk, sikteduk, diverse nesejul, en feiebil, en hjullaster, elektromotorer, skuffer til hjullaster, felger, støvsuger, pickuper og brakker. Alt til ethvert behov!

«Folkefesten» på vegsentralen på Nordkjosbotn samlet mange folk lørdag 9. september, og det var i alt 84 gjenstander ute på auksjon.

Med lensmann Alf Ervik som auksjo-



Arne Olsen og Eva Kvalberg har hånd om «kassa».



Skeptiske kunder?

narius og Ola Kristiansen som «bisitter» gikk det hele for seg i rolige former. Gunnar Berntsen sto i bakgrunnen og betraktet «sine» gjenstander ta nye veger ut i verden.

Og bak kulisserne, via et senderanlegg som stadig «sviktet», ble det jobbet iherdig på «kontoret». Her hadde Eva Kvalberg og Arne Olsen fra vegkontoret sammen med Jorunn Berg på Vegsentralen, full oversikt over hvor de «gule» gjenstandene tok veien.

For å sette riktig «markedsstemning» på seansen ble det solgt kaffe, vafler og pølser på en minikafe i brakkeleiren. Nordkjosbotn Idrettslag sto for dette innslaget.



Einar Jensen og Per Lundvoll.



Roger Iversen og Hallgeir Rognmo.



Jan Haukland



Rangvald Nedrum

VEGSTIKKA snek seg mellom travelt opptatte kjøpere, mellom skeptikere og hoderystende publikum og mellom smilende eventyrere.

Noen var kommet for å kjøpe, andre var der bare for stemningas skyld.

Einar Jensen og Per Lundvoll er mest innom for å se, og har ikke kjøpt noe ennå. Det er fint vær og greit å være ute. Artig er det også, men det er mye rask som auksjoneres bort, sier de to tilskuerne.

Rangvald Nedrum smiler blidt. Han har gjort et godt kjøp - fikk en hengerkasse til 8.000. Det er bra, sier han. Så får han se om det blir mer.

Jan Haukland har gjort «storkjøp». Han er blitt den glade eier av en feiebil, en solartank og en brakke. Og hva i all verden skal så Jan med en feiebil? Joda - sakene skal brukes på et rideanlegg. Vel er det mye rask her, sier han, men rask for noen kan være nyttig for andre!

Roger Iversen og Hallgeir Rognmo står vurderende i bakgrunnen. Roger har kjøpt en pick-up, og ender ut med en til av samme slaget før auksjonsdagen er over. Han synes det er en egen stemning på auksjon - og trives. Det gjør også Hallgeir, men han er her mest for å se denne gangen.

Terje Moen er gjenganger på vegvesenets auksjoner. Men i år har det vært en billig fornøyelse, sier han. Det ble et par brakker og en spissplog.

Stor stemning og kjøpevillig publikum på en solfylt, men kald høstdag på Vollan.



Oppgjørets time - Terje Moen går gjennom papirene.

PÅ ANLEGGSBESØK

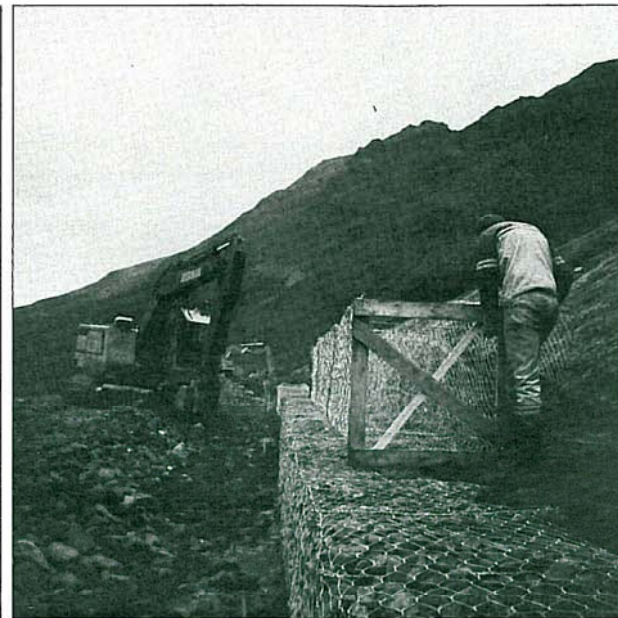
av Lisa Sundstrøm

VEGSTIKKA har denne gang tatt turen innom anlegget Smalak - Sørbotn (E-78) i Lavangsdalen og Oldervik - Malangseidet (rv. 858) i Malangen.

Begge steder var det full aktivitet, men begge anleggene skal avsluttes i høst. I Lavangsdalen er den nye parselen klar for trafikk i månedskiftet september/oktober, sier kontrollingeniør Tørbjørn Jørgensen. I Malangen er anlegget klart for trafikk litt senere i høst, sier oppsynsmann Halvor Furnes.

Smalak - Sørbotn

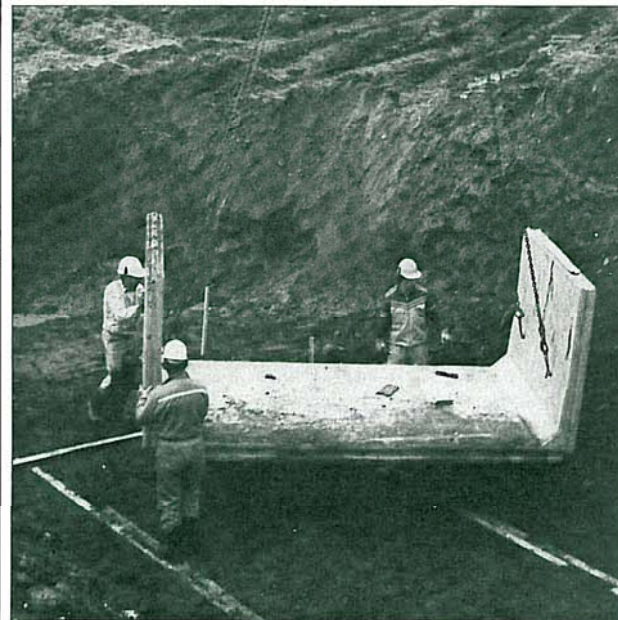
Anlegget har hovedsakelig vært drevet i egenregi og det er 2,7 km som settes under trafikk nå i høst. Hele parselen er 10,4 km og er kostnadsberegnet til 41 mill. kr. Vi vil sannsynligvis bruke 20 mill på anlegget i år, sier Tørbjørn Jørgensen. Det er ca. 12 - 13 mann i arbeid med 2 oppsynsmenn, og det jobbes hovedsakelig i «jømfruelig» terreng. Men det har vært dårlige masser å jobbe med. De har bestått av mye leire, og det har ikke blitt bedre med en våt sommer.



Vi bygger undergang.



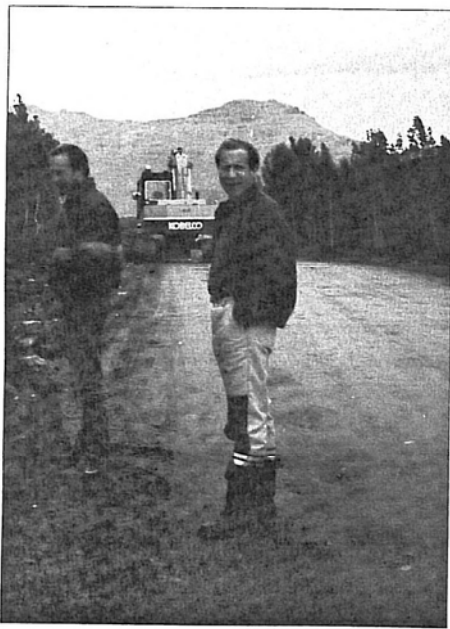
Sigurd og Torstein jobber med gabionene.



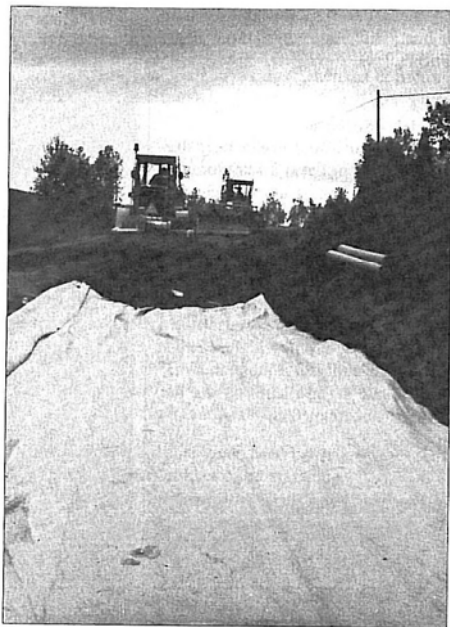
Anlegget Smalak-Sørbotn skal stå klar til å settes under trafikk nå i høst.



Vedhogst. Helge Luneborg og Trygve Hoiseth.



Halvor Furnes inspiserer anlegget.



Det har vært dårlig grunn med mye myr — her legges duk på anlegget Oldervik-Malangseidet.

Oldervik- Malangseidet

Dette er et rent utbedringsanlegg. De største omlegginger har vært ved Nordbyvannet og ned til Oldervik. Her har det også vært mest fjell. Det er for øvrig tatt ut 50.000 m fjell. Arbeidene med anlegget begynte i april,

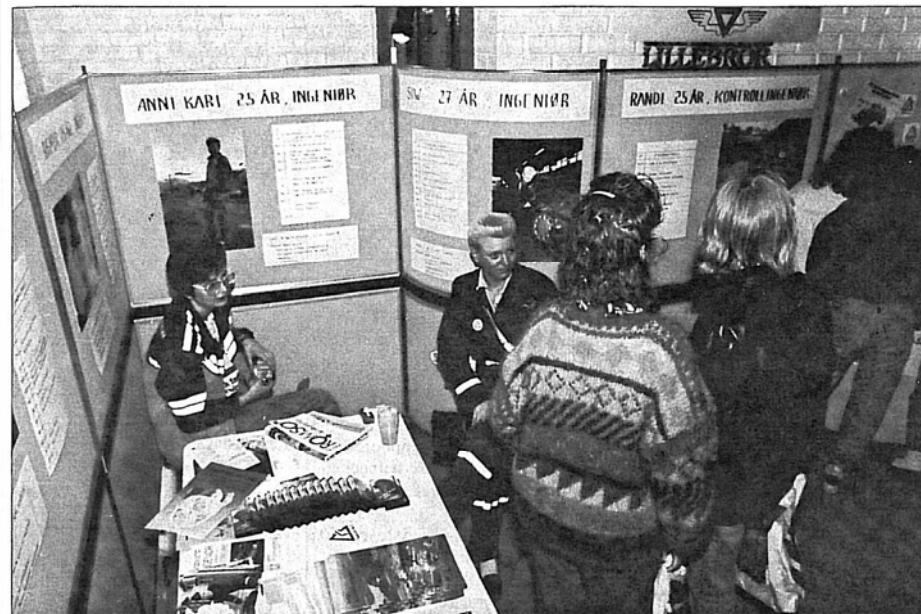
og det skal legges faste dekke neste år.

Det har også på dette anlegget vært dårlig grunn - mye myr.

Parsellen er 9,2 km lang og er kostnadsberegnet totalt til ca. 18 mill.

(89-kr) Det er i år gått med ca.10 mill. 6 mann jobber fast her, og anlegget har gått i egen regi med innleide maskiner og lastebiler. Selv om trafikken går langs anlegget er det et «rolig» område å jobbe i, sier Halvor Furnes.

TROMSØ I LIKESTILLINGENS TEGN



Velkommen til Statens vegvesen. Rigmor og Siw som gode representanter for etaten.

Foto: Anni-Kari Pedersen.

av Anni-Kari Pedersen

For andre gang ble det arrangert likestillingsmesse i Tromsø. Denne gang var stedet i ungdommens «høyborg»; ungdommens hus. Den samme helga som Paven besøkte Tromsø var det tusenvis av ungdommer som besøkte messa på ungdommens hus.

Denne messa skal informere ungdom om yrkesvalg. Den er kanskje særlig rettet mot jenter, på grunn av at denne gruppes yrkesvalg er veldig tradisjonsbunnet. De som stod på messa var folk i utradisjonelle yrker, for det meste var det jenter, men også noen gutter var med.

Vegvesenets deltakere

Vi i Statens vegvesen var også med. Vi stilte med fire «jenteingeniører» og en «jentejordskifte kandidat». Vi fem var: Randi- Grete Pedersen, kontrollingeniør på anleggsavdelinga, Rigmor Ludviksen, og Anni Kari Peder-

sen, begge ingeniører på planavdelinga, Siw Tyldum ingeniør i biltilsynet og Liv Nergaard, overingeniør på grunnseksjonen.

Opplegget på ungdommens hus

På ungdommens hus var både første og andre etasje tatt i bruk. Vi hadde fått plass i andre, akkurat der man kommer opp trappa, kanskje ikke den beste plassen, men vi markerte oss bra med den nye gule utstillingsmontern vår. Vi hadde ganske mye ungdom innom vår stand. Årsaken til dette var nok at vi hadde en liten førerprøve beregnet på mopedyrbilbevis. Veldig mange besvarte prøven, men det var ikke så mange som svarte helt rett.

Budskapet - rakk det fram?

Vi har spurt to av Vegvesenets deltakere om hva de synes om messa.

Liv Nergaard, hvilket inntrykk sitter du igjen med etter denne messa?

-Jeg synes at tanken er god bak denne typen messe. Det som er feilen er at ungdommen er for uorganisert. De fleste bare raser forbi standene og tar

med seg en masse brosjyrer helt ukritisk.

Kom du i kontakt med noen av ungdommene?

-De man kommer i kontakt med er de som allerede har gjort et valg eller startet på en utdanning. Disse vil vite litt mer om videre utdanning og om jobb etterpå.

Siw Tyldum har du noe å legge til ?

-Jeg er enig med Liv, de fleste gikk på messa på grunn av at de måtte.

-Et inntrykk jeg sitter igjen med er at de yngste av de besøkende har et negativt syn på oss i Statens vegvesen, mens de som er litt eldre ikke er riktig så negative. -En annen ting er at de fleste spør om hvordan man blir ingeniør, veldig få spør om vegvesenet. Kanskje vi var for lite flinke til å framheve etaten!

MILJØ OG SIKKERHET

av verneleder Bjørn Eriksen

Miljø- og Sikkerhetspalten en en nyskaping i Vegstikka.

Vernetjenesten vil informere om aktuelle saker. Det er likevel ikke meningen at bare vernetjenesten kan benytte seg av denne spalten. Det er ønskelig at også andre som har en mening om hvordan vegvesenets miljø- og sikkerhetsarbeid kan bedres, komme med innlegg/forslag. Spesielt vil vi oppfordre bedriftshelstjenesten rundt i fylket til å komme med bidrag i Vegstikka. Alle forslag - små og store - er med på å bidra til at etaten blir en bedre arbeidsplass.



Bakgrunnsstøy

Støyregistrering.

Som sikkert enkelte har registrert har bedriftshelstjenesten og verneleder drevet med støykartlegging på enkelte arbeidsplasser.

Vi har da prøvd og plukket ut de plasser hvor vi mente det var ekstra mye støy. Den enkelte har da fått et støydosimeter som har registrert støyen over hele arbeidsdagen.

Tilsammen har vi kartlagt 52 arbeidsplasser. Støyen har vært målt helt opp i 110 dB i et tidsrom på 8 timer. Det regnes som skadelig å oppholde seg på en arbeidsplass uten hørselvern med støy på 85 dB i 8 timer eller mer. Er støyen 88 dB er det skadelig å oppholde seg uten hørselvern i den støyen i 4 timer. Som vi ser skal støyen økes bare med 3 dB for at oppholdstiden i støysonen blir halvert. Det vil si at en



Innbygging av maskiner kan få store konsekvenser

kan få hørselskade ved å oppholde seg i 110 dB støy uten hørselvern under ett minutt i løpet av en 8 timers arbeidsdag.

På en arbeidsplass målte vi støyen i 90 dB. Her hadde en korttidsinntatt skoleungdom hatt sin arbeidsplass i ca. en måned uten hørselvern!

Etter arbeidsmiljølovens § 14 har arbeidsgiveren plikt til å drive planmessig vernearbeid. I dette tilfellet er det vegmester/oppsynsmannens oppgave.

Mottoet for ettertiden må være at alle som settes i arbeid på maskiner skal utstyres med hørselvern - og det skal brukes. Verneombudene har også ansvar å påse at ingen utsettes for helseskade i arbeidet. Hos enkelte verneombud har jeg fått inntrykk av at de ikke har noe med sesongarbeiderne å gjøre. Dette er helt feilaktig. Verneombudene har samme ansvar og plikt til å ivareta sesongarbeiderne som våre fast ansatte. Vernereglene gjelder for alle!



Valg av hørselvern



Verneleder Bjørn Eriksen: «Det er så mye støy her!» Sekretær i AMU Wiktor Eriksen: «Jeg kan ikke høre hva du sier fordi det er så mye støy!» Arkivfoto.

BEKLAGER!

av Lisa Sundstrøm

I Jubileumsnummeret av VEGSTIKKA presenterte vi samtlige vegstasjoner. På 4 sider i avisa møtte vi mange smilende vegvesenansatte. Men dessverre - våre folk på verkstedssiden kom nok litt for lite fram. Dette gjelder spesielt verkstedfolkene fra Bardu og Finnsnes.

For selv om omtalen av «maskinfolkene» i de andre områdene ikke var særlig «prangende» - vel så var de hvertfall avbildet utenfor sine respektive stasjoner - sammen med de andre og smilende mot oss. Så vi er fullt klar over at de er der.

Men verre ble det nok for Bardu og Finnsnes - så herved: Her er guttene på verkstedet i Bardu og guttene på Finnsnes. Felles for disse verkstedfolkene er at Arne Storhaug er ansvarlig oppsynsmann for begge steder. Dette gjelder fram til 1. desember i år. Arne Storhaug har med andre ord kontor både på Finnsnes og Bardu vegstasjon, og fungerer henholdsvis 3 dager i Bardu og 2 dager på Finnsnes.

Vi kommer sterkere igjen

Vår «jubileumpresentasjon» av folkene i utedriften og av biltilsynet var ment som en kort og lett oversiktlig informasjon - for å fortelle folk utenfor etaten hvor vegvesenet «holder hus». Men ikke minst ville vi vise HVEM disse folkene er.

Det er umulig ved en så kort presentasjon å komme inn på allsidigheten i etaten, hvilke oppgaver som er spesielle for et område, og hva hver stasjon og verksted synes er viktig å markere. Vi vil derfor starte en ny spalte i et nytt år - 1990 - nemlig -

Stasjonene har ordet

Her skal stasjonene, både vegfolk og biltilsynsfolk, få muligheten til å fortelle om seg selv, sitt område - herunder brakker og brøytestasjoner - bruer og fergeleier, rasteplasser og generelle severdigheter, områdets ressurser, hvem som jobber der, hva de stiller med og hva som for øyeblikket er store arbeidsoppgaver innen området. Vi ønsker et lettfattelig innblikk i vegvesenets dagligliv. Og vi gleder oss - spesielt vi som hører til andre steder i etaten, inne på vegkontoret eller andre steder i fylket - og ikke minst alle de som leser VEGSTIKKA utenfor etaten vår.

Som sagt - vi kommer sterkere tilbake på nyttåret med en frisk og ny spalte i VEGSTIKKA - «STASJONENE HAR ORDET».



Verkstedet i Bardu - Sponga sto ferdig i 1971. Her jobber fra venstre: Henry Grønning, Inge Wang og Kjell Abrahamsen med Arne Storhaug som oppsynsmann.



Finnsnes verksted var ferdig bygd på slutten av 50-tallet og påbygd i 1979. Bildet viser fra venstre: Ståle Johansen, Leif Steen, og Herold Skog som har sitt daglige arbeid her. Også her er Storhaug oppsynsmann.

Vägverket – vår trivelige nabo i øst!

av Gudmund Reiertsen
og Lisa Sundström

Vi glemmer aldri årets velferdstur! Det sa vi hvertfall da vi kom hjem en vakker maikveld – og vi har fortsatt ikke glemt de utrolige forsommerdagene vi hadde ved Bottenvika.

For årets tur ble toppen av turer vi har vært på, spesielt fordi Vägverket i Luleå mottok oss som kongelige på hilsningsferd til grannlandet.

Vi stortrivdes – både med det faglige og det festlige!

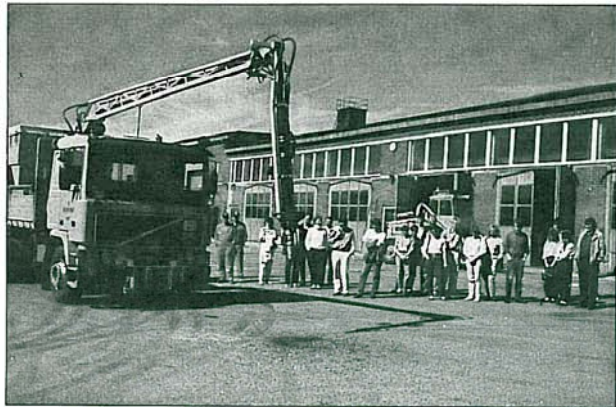
Så var vi kanskje en skikkelig fin selskapsgjeng også – en herlig blanding av kontorfolk og «utefolk».

Det var mange høydepunkt på årets tur, men dagen sammen med svensk vegvesen var nok den største. Vägverket i Luleå hadde arrangert et «skjempeopplegg» for oss.

Selv om bussturen fra Tromsø var både lang, munter og underholdende en torsdag ettermiddag og kveld, så var det en våken gjeng som stilte opp fredag morgen for å bli guidet rundt i Luleå av administrasjonssjef Per i vårt «nabofylke»

På sightseeing med svensk vegvesen Luleå «flygstation», Sveriges fjerde største flyplass, som ble åpnet for trafikk i 1984, sto øverst på vårt program for dagen. Flere hadde på forhånd stilt spørsmål ved dette besøket, men knapt noen gjorde det i ettertid.

På flyplassen ble vi møtt av to representanter fra luftfartsverket. En trivelig dame fra administrasjonen orienterte om luftfartsverket og driften av Luleå flyplass. Lufthavnsjefen tok oss med på en orientering om et helt spesielt avisningsystem, utviklet og tatt i bruk ved denne flyplassen. Systemet blir styrt via data og hele 98% av avisningsmidlene blir fanget opp i et drengsystem i bakken, resirkulert og gjenbrukt på stedet. Miljøforurensinga var minimal og hele anlegget var selvfinansierende.



En ivrig gjeng fra vegvesenet i Troms følger med under demonstrasjon av en nyutviklet lappemaskin.

Programmet videre på flyplassen var en omvisning med lufthavnsjefen i hele lufthavnbygget. Overalt var det godt om plass, trivelig, lyse og luftige kontorer og ekspedisjonslokaler. Adkomstpartiet burde gjøre en hvilken som helst norsk lufthavnsjef grønn av misunnelse. Her har vi tydeligvis noe å lære. (Også i vegvesenet?)

Fra flyplassen gikk turen til Länsverkstaden hvor vi ble møtt av maskiningeniør Rolf Instedt og vågingeniør Tord Inge Ericksson. Sistnevnte er leder for dekkelegginga i Norrbotten län. Vägverket serverte oss et lett måltid, mens de to ingeniørene orienterte om vägverket i Norrbotten län generelt, og dekkelegging og dekkeleggingsstyr spesielt. Anledning til spørsmål og meningsutveksling ble det også. På verkstedet bli vi vist rundt og blant annet orientert om oppbygging av en ny fres som ble gjort i egen regi.

Kurt Borg fra Savalco demonstrerte en nyutviklet lappemaskin montert på en lastebil, hvor bindemiddel og tilslagsmaterialer blandes ved hjelp av trykkluft. Hele lappeoperasjonen styres fra førerhuset – rengjøring av hullet med trykkluft, klebing, ifylling av ferdigblandet masse og avstrøing.

Folk fra vägverket demonstrerte også bruken av en kombispreader – maken til den vi har. Hele tiden var det anledning til å stille spørsmål.

Vi dro så videre, men besøket på en «vågstation» utenfor Luleå ble noe amputert på grunn av tidsnød, og det ble derfor ikke annet en en rask kikk på omgivelsene.

Vägverket spanderte så en utmerket lunch på Scandic hotell med forrett, biff, drikkevarer og kaffe. Det var rent så vi fikk klump i halsen da vi satte oss til bords med svenske og norske flagg sirlig pyntet på bordet. Snakk om mottakelse!

Etter lunchen ble det så tid til en kort omvisning i «gamla staden» før turen gikk til «Teknikens hus» ved høgskolen i Luleå.

Her ble vi møtt av en kvinnelig representant for administrasjonen som orienterte om bygget og bakgrunnen for bygginga av det. Inne i «Teknikens hus» er det montert en unik utstilling som gir et representativt bilde av industri, bergverk, energi-forsyning og transport til lands og til vanns i Norrbotten län. Her har man også snudd på det gamle ordtaket «bare se men ikke rør» – nå het det «se og rør». I det lå at barn og voksne ble oppfordret til å prøve og bruke de forskjellige modeller og innretninger som fantes der, for å finne ut av virkemåten. Et utrolig interessant bygg – også for vegvesenets «barn» Det var derfor vanskelig å få alle de «dekende» nordmenn med seg videre.

Siste post på programmet var et orienteringsmøte med vägdirektør Børje Åström i administrasjonsbygget til Vägverket. Mens vi gjestende nordmenn nøt kaffe og kaker, gav vägdirektøren oss en interessant innføring i Svensk vägverk og vägverket i Norrbotten län spesielt. Han trakk også paralleller til norsk vegvesen. Fra vår side ble det stilt spørsmål, og vi fikk en trivelig meningsutveksling. Møtet ble avsluttet med en liten taketale fra oss og overrekking av et bilde tatt av Tromsø havn og Tromsdalen i desembermørket. Bildet ble lovet en iøyenfallende plass blant den øverige kunsten som smykket administrasjonsbygget. Her var det tydelig at det var brukt betydelige midler til innkjøp av kunst fra kunstnere på Nordkalotten. En ide for oss?

Før vi forlot bygget, ble vi vist rundt og orientert av den ansvarlige for det sentrale datautstyret. I tilknytning til dette anlegget var det en undervisningsavdeling. Her disponerte man to klasserom med en Pc ved hver sitteplass. Avdeling «kjørte» kurs for ansatte i vägverket fra hele länet.

Da vi forlot Vägverket utpå ettermiddagen kunne vi bare konstatere at et velregissert og godt gjennomført program var avsluttet. Rolf Instedt hadde gjort en imponerende jobb med planlegging og tilrettelegging for oss, til tross for kort forhåndsvarsel. Vi ble møtt av en gjestfrihet og omsorg som vi alle lot oss begeistre av.



De bærer tungt – men så er jo alt så billig i Sverige.



Vi besøker naboen i øst – Vägverket i Luleå.

Sosialt samvær

Hva finner man så på, noen «stakkars nordmenn i utlendighet» etter et så profesjonelt opplegg som det vi hadde vært med på hele fredagen.

Vel – vi prøvde å skape en like minnerik kveld som dag i Luleås natteliv. Først inntok vi felles middag på vårt «stamhotell», og så bega hele gjengen seg til byens «in»-sted.

Og for en kveld! Joda – den varte helt til den lyse morgen. For det var vegvesnets folk som hadde æren av å avslutte siste dans til toner av «svensktopporna» og med midnattsola skinnende inn gjennom nattklubbens vinduer. Da var vi både svett og matt, og danset som i Ibsens Hedda Gabler ut i den lyse sommormorgen med vinløv i håret. Eller var det bare noe av nattklubens pynt som var blitt med?

Så opprørt lørdag morgen med sol og regn i skjønn forening, men fortsatt sommervær. Flesteparten av «gjengen» dro på handlerunde i staden, litt kafé, litt hjemkomstgaver – kort sagt – velferdstur!

Senere ble siste kveld i Sverige avsluttet med middag ute på byen for de fleste av oss – og så en liten tur innom atter en nattklubb! Vi skulle da vite at vi både hadde velferdet og studert!

Hjemturen

Om hjemturen kan sies at gjengen var noe roligere enn på nedturen – men fortsatt trivelig – kan hende litt søvning, men skjønt enige om at dette skal vi gjøre flere ganger! For så trivelig som akkurat vi hadde det – vel det hadde ingen hatt hverken før eller siden!

FERIE OG FRITID I STASJONER OG BRAKKER!

av Lisa Sundstrøm

Hvem drømmer ikke om en hytte på fjellet eller ved sjøen, aller helst begge steder – og aller helst på de fleste steder i Norge.

Det blir med drømmen for de fleste – men vi i vegvesenet har muligheten til å realisere dette!

Vi har nemlig mesteparten av våre stasjoner og brakker til leie og glede for de av oss som ønsker det. Og vi har fra og med i år også muligheten til å leie dette over hele landet. VEGSTIKKA skrev litt om dette i forrige nummer, men synes at tilbudet er så fint at vi gjerne gjentar det.

Kjempetilbud!

I Troms fylke har vi i flere år hatt Steinar Norum som kontaktperson for denne utleievirksomheten. Norum er også kontaktperson for de som ønsker å leie brakker, hytter eller stasjoner andre steder i Norge. Han har oversikt over hvilke leiemuligheter som finnes i de enkelte fylkene og hvilke personer man skal ta kontakt med der. I tillegg skal det finnes en slik oversikt ved hver vegstasjon her i fylket. Vi har spurt Steinar Norum om det har vært stor pågang i sommer for å få leie «fritidshus» i Troms fylke?

– Joda, det har vært bra mange som har ønsket å feriere i vårt fylke, spesielt har forespørselen vært på brakker og stasjoner som ligger langs E-6. Faktisk har vi leid ut til ca. 15 stk. i sommer, og det har vært flest feriefolk sørfra, skjønt noen har også kommet fra nabofylkene Nordland og Finnmark, sier Norum.

Hvordan er så pågangen fra våre «egne» til å leie «feriehus» i andre fylker?

– I den grad jeg kjenner til det har det vært et par stykker innom meg å spurt etter kontaktpersoner i andre fylker. Men det kan jo også være andre som har tatt kontakt med fylkene direkte. Selv har jeg benyttet meg av tilbudet i Finnmark fylke. Det fungerte utmerket, så det er absolutt å anbefale til andre vegfarende.



Et av våre innbydende «fritidshus» — Brøytestasjonen på Kvænangsfjellet. Foto: Tor Fr. Holan.

Hvordan er det ellers med vegfolket i Troms – er de flittige til å bruke tilbudene i vårt eget fylke?

– Det virker som om vegvesenets folk er glade i å dra på tur året rundt, men spesielt i høytidshelger og i bærtida. Og det er spesielt Perskogen, Innset, Bardu og stasjonen på Gratangsfjellet som er av de mest populære.

Og utleiesystemet fungerer godt?

– Det synes jeg. Jeg har nøkler til de fleste stasjoner, og det blir ført i «leieboka» hvem som er hvor til enhver tid. Men jeg ber alltid folk om å ringe vegstasjonen i det aktuelle området for sikkerhets skyld. Ellers kontakter oppsynsmennene meg dersom de leier ut direkte slik at vi skal slippe «dobbelte» utleier, sier Norum.

Alt dette høres da både vel og bra ut – så hvorfor ikke ta en fridag eller to når været er godt. Dra bort fra byens mas og jag og nyt stillheten langt inn i fylket eller ute på øyene. For tilbudene i Troms fylke er gode og mange. Vi har stasjoner og brakker ved Skoddebergvatn i Grovfjord, på Innset og Gratangsfjellet, i Tamokdalen og Takelvdalen, på Perskogen i Skibotn, på Senja, på Vannøya og Ringvassøya – og på Kvænangsfjellet.

Og om ikke dette er nok – så er det 15 andre fylker å feriere i !!

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

056 – Driftsregnskap - Driftsstat
Vegdata 253 sider
Regnskaps- og driftsresultater fra det interne regnskap i bearbejdet og hending format.

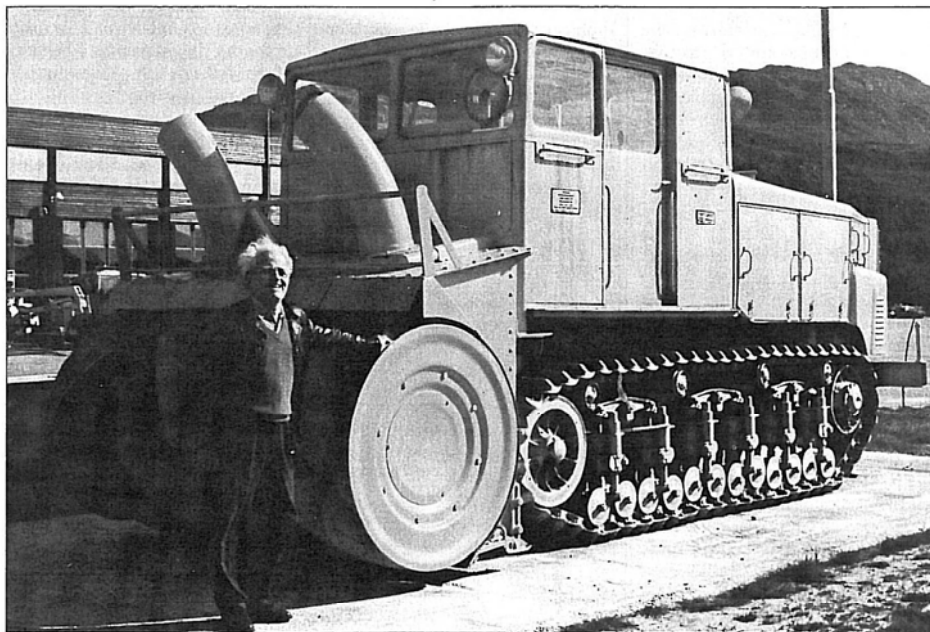
063 – Vegtrafikktejlinger '88
Vegdata 171 sider
Publikasjonen omfatter hovedresultatene fra de maskinelle vegtrafikktejlningene som inngår i de landsomfattende vegtrafikktejlninger for 1985, 1986, 1987 og 1988.

083 – Personalstatistikk '88
Vegdata 117 sider
Håndboken inneholder i likhet med tidligere år det meste av den personalstatistikk som utgis av Vegdirektoratet. Den er tenkt som et hjelpemiddel for de som arbejder med personaladministrasjon og for andre som har bruk for statistikk i sitt arbejde i etaten. Vegdata. Årlig utgave.

059 – Driftsstatistikk - egenmask
Vegdata 196 sider
Formålet er å presentere inntekter, kostnader, driftsresultater og utnyttelse for vegvesenets egen maskinpark, gi vegkontorene anledning til å sammenligne data vedr. egen maskinpark med tilsvarende gjennomsnittstall for landet eller data for andre vegkontorer og maskinnavd. opplysninger som kan bedre driften av egen maskinpark.

Vi minnes gamle tider:

HISTORIEN OM EN EVENTYRLIG TRANSPORT



Torbjørn Barstad med den «sagnomsuste» snøfreseren.

Snøfreseren som er blitt «museumsgjenstand»

av Torbjørn Barstad

Snøfreseren som står plassert ved vegstasjonen på Storslett har en historie om hvordan den kom til Storslett.

Som vel kjent har Kvænangsfjellet ikke alltid vært så enkelt å holde åpent og kjørbart for biler til enhver tid på grunn av snøstorm og store skavler. I den første tiden etter krigen var ikke veien åpen om vinteren, men åpningen ble påbegynt i begynnelsen av april. Det tok vanligvis tre – fire uker å gjøre dette arbeidet.

Vegvesenet hadde overtatt noen snøfresere som tyskerne etterlot på Storslett. Og siden jeg hadde vært på snøfreserkurs og lært å kjøre disse fikk jeg i oppdrag å bruke freseren ved åp-

ning av veien. Det var til sine tider mange tunge tak som måtte tas, og ikke bare 8 timers dag den gangen. Det var hjulfresere vi brukte til fresing av veien. Disse var gode når snøen ikke var dypere enn ca. 1,5 meter, men når snøen blir dypere oppstår det vansker. Derfor hadde vi tenkt at om vi kunne få hente den beltefreseren som vi hadde hørt sto på Veilund på Gratangsfjellet – og fikk den i brukbar stand – så ville det være en stor lettelse for oss.

Vi kontaktet vegkontoret i Harstad og spurte om det var mulig at vi kunne hente beltefreseren derfra. Det gikk en tid før vi fikk et positivt svar.

En sommerdag i midten av 50 åra kjørte vi avgårde med to biler og en firehjulshenger som hadde lastevrne på 11 tonn . Denne tenkte vi å få lastet opp freseren på. Hengeren var etterlatenskaper etter tyskerne, den også. Den ene bilen var Man dieseldrevet, overbygget kassevogn med drift på

seks hjul – med en motor på 70 hk. Den andre var en firehjulsdreven bil.

Da vi kom til Salangsdalen fikk vi hjelp av to mann av oppsynsmann Kollens stab. Det var Ole Fossbakk og Kåre Kollen. Straks vi kom til garasjen begynte vi å gjøre oss klar til å få start på freseren. Vi hadde ikke med oss batterier så vi måtte slepe start på maskinen – etter metoder som vi var vant til fra de andre freserne. Omsider fikk vi lastet på freseren, og begynte på ferden nordover. Den første hindringen vi støtte på var brua over Salangselva. For det første var den smal, for det andre var den altfor lav så freseren gikk ikke under fagverket, og for det tredje var freseren altfor tung dersom den ble kjørt for egen maskin. Vi måtte da prøve å få ryddet en slags vei fra bruhodet ned til elva. Etter mye strev fikk vi en slik vei som vi tok sjansen på ville kunne gå.

Det var lite vann i Salangselva, og med mye strev fikk vi hengeren med

fresen på ut i elva. Det var en god del store steiner i elva, men til alt hell kom det en veghovæl. Jeg tror høvelføreren het Rolf Sørensen, og han var villig til å kjøre ut i elva for å få bort de største steinene. Samtidig hjalp han oss å dra doningen over til motsatt side av elva. Men det viste seg at vi hadde enda for lite trekk-kraft for å få doningen på land. Martin Sletten som kjørte en lastebil for vegvesenet, en FVD, kom til og hjalp oss. Da var vi kommet over første fase.

Videre kjørte vi med en bil foran og en bak – for det var bare pådragsbremsen på tilhengeren, og de stolte vi ikke helt på. Den bakre bilen ble brukt til å bremse i bratte bakker og til å skyve på når det trengtes.

Alt gikk bra til vi kom til Sollibakkene like ved Olsborg. Da ville ikke bilene klare den stigningen. Eneste sjansen for å komme oss videre var å få ny hjelp. Vi bestemte oss for å komme oss til Sagelvvannet, for der visste jeg at vegvesenet hadde en sjåfør som kjørte en F V D lastebil. Det var ikke enkelt å komme seg dit. Trafikken var ikke stor midt på natten den gang. Jeg gikk helt opp til Veivang. Der traff jeg en sjåfør i en privatbil som kjørte meg til Sagelvvannet hvor jeg fikk vekket Julius Mosbergvik. Og han var mer enn villig til å hjelpe oss. Når vi fikk han til å ta tamp doningen gikk det som en røyk.

Så gikk alt bra inntil vi kom til Lyngseidet. Da meldte problem nummer 2 seg. Vi skulle over med ferga, men her nektet fergeføreren å ta freseren ombord. Det ville på ingen måte bli aktuelt i den ordinære rutetida, og noen ekstratur gikk han ikke med annet enn syketransport. Vegkontoret ble kontaktet, og omsider kunne han gå ekstratur med oss. Men vi fikk ikke kjøre freseren inn på dekket før vi hadde anskaffet oss planker for å ha under beltene. Vi måtte selvsagt kjøre freseren av tilhengeren da det ikke var høyde nok på ferga til freseren på hengeren. Motoren på freseren måtte være i gang over fjorden, for vi hadde ikke batterier på freseren. Med endel strabaser fikk vi freseren på hengeren igjen, og turen gikk videre til Langslett.

Vi hadde beregnet at vi ikke klarte å komme oss opp Rotsundfjellet, så vi

hadde på forhånd kontaktet Bendikt Nilsen. Han hadde en firehjulstrekk Man Dieseltit til å komme og hjelpe oss med, og det gikk bra.

Problem nr 3. Vi skulle over Nordreisa bru. Akseltrykket her var 3 tonn. Hva med en freser på 16 tonn? Vi fikk tillatelse til å ta en sjanse fra vegkontoret, da akseltrykket ble 25 kg pr. cm². Likevel var ikke problemet løst. Brua er 2,54 m bred, men på begge sidene er det en avstivingsvinkel for fagverket som går 15-20 cm opp. Det gjør at det blir under 2,50 m

bred, og freseren er akkurat 2,50 m bred. Freseren måtte derfor være helt oppløftet på hydrauliktanken for å kunne passere disse knektene. Da hydraulikken ikke var helt full fikk vi ikke løftet opp freseren nok, og måtte derfor dra til garasjen for å hente ny olje for å få nok løft på maskinen.

Med hjertet i halsen foretok jeg kjøringen over brua. Brua holdt, og hjertet falt på riktig plass igjen! Foruten Martin Mathisen tror jeg at også Severin Richardsen var med på denne eventyrlige transporten.



«FARE FOR SPØKELSE» er informasjonsskiltet på Geir Røed. Opplysn. Vegkontoret vil ikke bistår til gratis med dette skiltet. Takk til alle som har vært på Geir Røed sine 4 skilt.

Spøkelse for turistene

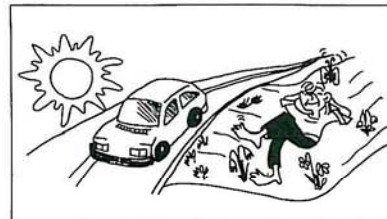
Tips til Troms vegvesen!

Kan dette bli framtidig skilting av f.eks. Tamokdalen?

Vi bare spør — i disse høstmørke tider da «alskens» dukker fram!

(fra VG)

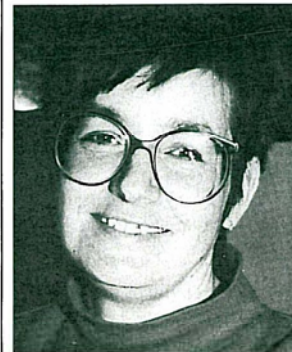
5 i grøftekanten



Mørkets frambrudd og refleks! Skal vi terpe på dette i år igjen? Joda det er nok nødvendig. Det oppdager vi spesielt etter å ha kjørt litt langs landeveiene og sett disse mørke «framptoningene» som dukker opp fra «intet». For hvem ser vel en mørkledd person uten refleks en sen høstkveld? Så hvorfor ikke investere i denne lille brikken som faktisk redder liv – hvor utrolig det enn høres.

Så er det vi som kjører bil – hvordan står det til med oss? Presser vi oss i stor fart forbi disse refleksløse personene med et hånlig blikk uten å ha sjekket vår egen «tilstand». For hvordan er det med dekkene nå da vi går inn i en «sleip» årstid med morrafrøst og slutten på sommerdekkesesongen? Har vi sjekket mønsterdybden? Vet vi at vi kjører forsvarlig? Og lysene – hva med de? Fungerer lysene som en spotlight til tretoppene nå i høstmørket eller kanskje som opplysning av grøftekanten?

VEGSTIKKA har spurt 5 av våre ansatte om hvordan det står til med dekkene, lysene og bruken av refleks nå da mørketida nærmer seg?



Helene Bråten, Kvaløysletta, fersesekretær, Vegkontoret



Herdis Klausen, Rossfjordstraumen, kontorfullmektig, Biltilsynet Finnnes

Jeg vet jeg kjører trygt og har gode dekk. Jeg har nemlig kjøpt to nye i år. Lysene fikk jeg sjekket på NAF i fjor og skal gjøre det i år også – faktisk i neste uke. Selv om jeg er lite ute på vegene, så bruker jeg refleks. Og jeg påser alltid at barna mine bruker det.

Sommerdekkene kan det vel være «så som så» med. Jeg skal kjøpe nye dekk fordi jeg vet at de ikke er helt gode. Men jeg har hvertfall nye vinterdekk! Ellers går jeg ut fra at lysene er bra – jeg kan jo sjekke det her på stasjonen. Selv om jeg er lite ute og går på vegene, så har jeg alltid refleks med meg.



Einar Jakobsen, Storsteinnes, spesialarbeider på anlegg

Jeg har nye dekk så jeg vet at alt fungerer bra. Det samme gjelder lysene – jeg vet at de er helt i orden. Jeg er daglig avhengig av bil så disse tingene må til enhver tid fungere. Når det gjelder refleks så bruker jeg det alltid når jeg jogger langs veien. Og jeg synes også at jeg ellers er flink til å tenke på det.



Bjørnar Moen, Storsteinnes, oppsynsmann, Nordkjosbotn vegstasjon

Jeg har nye dekk så jeg vet at de er i orden. Ellers tror jeg at lysene er i orden – det virker hvertfall slik. Refleksbruken er det verre med. Jeg er nok litt likegyldig der – og burde absolutt bli flinkere.



Inge Wang, Bardu, mekaniker Sponga

Jeg har nettopp kjøpt nye dekk så slik sett føler jeg meg trygg. Lysene har jeg justert selv, så de er også i orden. Men jeg er ikke helt flink til å bruke refleks, og burde nok bli bedre. Skjønt når jeg trimmer ute langs vegene bruker jeg alltid «selvlysende» vest. Og ungene mine er også flinke til å bruke vesten når de ferdes langs vegene. Lisa

PENSJONISTTUR



Rast på Ringvassøya. Nils B. Johansen (i forgrunnen), eldste deltaker på «Lyngen-turen» med sine 86 år.



To glade gutter — Johan Lande og Harry Jensen.

Det er vegvesenets pensjonister fra Lyngen- og Finnsnesområdet som i år har vært på velferdstur. Begge turene gikk til Tromsø og omegn. En tur til Ringvassøya gjennom den undersjøiske Kvalsundtunnelen var en del av programmet. Bussturen fra Lyngen den 24. august var en solskinnsdag, mens turen fra Finnsnes den 12. september var en regnværsdag av de sjeldne. Vi håper turene ble slik de var ment å være — en hyggestund med tidligere arbeidskamerater og et glimt fra vegetaten i dag.



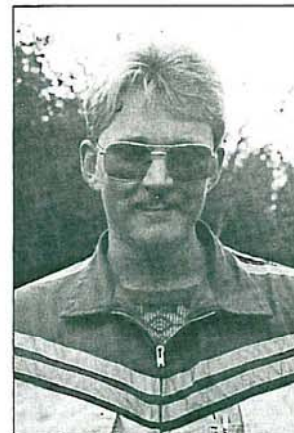
Godt å ha en buss å ty til i regnværet.



Lunsjen var på Scandic Hotel.



Navn: JOHNNY LØVHEIM
Alder: 29 år
Stilling: Spesialarbeider, vedlikehold
Bosted: Aursfjordbotn
Arbeidssted: Område 4



Johnny er et av våre nye skudd på «vegvesenstammen». Han begynte 21. mars 1988 og har således kort tid i etaten bak seg. Og nettopp fordi han er blant våre ferskeste ansatte er han vel verdt en presentasjon. Det er også en smilende representant fra utedriften som møter VEGSTIKKA på fylkesveg 283 mellom Storsteinnes og Aursfjord.

Johnny har ikke mange år i etaten å se tilbake på, han har heller ingen historier fra krigen og «dengang», men han er av de yngre krefter som skal bringe vegvesenet framover – og han synes vegvesenet er en alle tiders arbeidsplass.

Vi spør Johnny hva han gjorde før han «viet sitt liv» til staten?

– Jeg har 3 år på yrkesskolen bak meg. I tillegg har jeg jobbet 8 år som bilmekaniker. Da jobbet jeg 5 år med tyngre kjøretøy og 3 år med lettere kjøretøy, sier han.

Men hva var det som fikk deg til å skrive arbeidsplass?

– Jeg har jobbet som sommerhjelp i vegvesenet en gang tidligere, i 1980, og kjente således til etaten. Forøvrig var det ønsket om å få en jobb hvor jeg kunne være ute mestparten av tida som fikk meg til å søke. Jeg tjener dessuten bedre og har tryggere arbeidsforhold enn tidligere.

Hvordan er så arbeidsforholdene i vegvesenet – må du kjøre langt til og fra arbeid, og er arbeidet tungt?

– Jobben var jo utlyst med tanke på at man måtte kjøre litt og være forberedt på flytting, så det viste jeg allerede da jeg søkte. Det har aldri vært noe problem, tvert imot. Dessuten har jeg arbeidsbilen hjemme. I den jobben jeg hadde før måtte jeg kjøre 3 mil på jobb hver dag så jeg har det riktig bra nå.

– Jeg synes det er en fordel å arbeide ute – jeg har alltid trivdes i naturen. Og jobben er ikke tung, vi har jo allslags hjelpemidler. Det kan bli litt slit når man er alene med rekkverksoppsett, men det går da bra det også. Jeg jobber stort sett alene om sommeren, bortsett fra en sommervikar som har vært sammen med meg i 2 uker. Men om vinteren er vi 2 mann.

– Hvordan er miljøet for en vedlikeholdsarbeider – og hvilket forhold har du til vegkontoret?

– Miljøet er bra, selv om vi har lite å gjøre med hverandre utenom arbeidstida. Når det gjelder vegkontoret så er de nok litt fjern for meg. Man snakkes på telefonen nå og da, men det er jo tross alt et stykke mellom oss.

Opplæring og kurstilbud – har vegvesenet gode tilbud?

– Ja absolutt, jeg synes tilbudene om opplæring er fin. Jeg blir stadig spurt om det er noe nytt jeg vil lære. Hittil har jeg gått på teorikurs for å kunne kjøre høvel. Jeg har begynt med maskinopplæring i høvelkjøring og vil vel fortsette med høvelkjøring i framtida.

Framtida – ja – hva tror du om vegvesenet i årene som kommer – og hva med din framtid i vegvesenet?

– Det vil alltid være behov for et vegvesen selv om behovet for folk kan bli mindre med årene. Personlig vil jeg vel ikke alltid være i den jobben jeg har nå, men i vegvesenet blir jeg!

Fritid – hva gjør så Johnny når pick-upen er parkert?

– Jeg driver med fotball, ski og sykling. Jeg sykler forresten mye fordi jeg ikke har bil. Og jeg stortrives ute i naturen. Det blir mange fisketurer i fritida. Men det er ikke bare i helgene at jeg drar på fiske- og bærtur. Jeg tar gjerne kveldene i bruk også for å ferdes i naturen. Og det har blitt mye bærplucking både i sommer og høst, avslutter Johnny en fin høstdag i Balsfjord.

Lisa

BARN I BIL SKAL ALLTID SIKRES

Hva har skjedd:

1971: Påbud om ontering av setebelter i forsetene.

1975: Nytt påbud om at setebeltene skal benyttes.

1978: Ny lov straffer bilførere med gebyr hvis påbudet ikke overholdes.

1983: Vegdirektoratet tar ansvaret for en godkjenningsordning av barneseter.

1984: Påbud om montering av setebelter i baksetet.

1985: Alle over 15 år pålegges å benytte setebelter i baksetet, der disse finnes.

1988: Fra 1. april ble godkjenningssordningen for barneseter overført til den europeiske standarden ECE 44.02. Alle godkjente barnestoler skal fra nå av være E-merket.

1988: Pålegget fra 1985 om å benytte sikringsutstyr i baksetet utvides til også å gjelde barn.

HVA VIL VI MED BEDRIFTSAVIS OG INFORMASJON

av Lisa Sundstrøm

Vegstikka har nå bestått i 20 år. Det ble sagt i første nummer at hensikten med bedrifts-avisa var å formidle «vegstoff» av lokal og almen art til alle grupper inne etaten i vårt fylke. Avisa var først og fremst ment å være et informasjon-organ, men ville også ta for seg reportasjestoff og historisk stoff.

Og slik har det også vært i alle disse årene – og slik vil vi at det skal fortsette. Men fra å være ei avis som kom ut 6 ganger i året har den krympet inn til 4 nummer. Det vil med andre ord si at verdien som informasjonsorgan er blitt mindre. Nyhetsstoffet vil også lett kunne bli foredelt, og vi forteller ofte mer om ting som har skjedd enn akkurat hva som skal skje.

Kanskje ønsker de fleste av våre lesere at det skal fortsette slik – kanskje er mange fornøyd med Vegstikka slik den er i dag. Men under samtaler ute og inne i etaten kommer det ofte fram et ønske om at avisa kunne vært mer aktuell.

Vi har selv tanker om hvordan VEGSTIKKA kan gjøres mer informativ: Den kunne komme ut slik som før, 6 ganger i året, selv om dette ikke akkurat gjør den til et nyhetsblad.

Og- med moderne datautstyr kan vi også langt på veg i dag lage avisa nærmest helt ferdig på kontorpulten, med få dagers trykkesid. Det vil bety at vi vil være i stand til å få hyppigere utgivelse på VEGSTIKKA – kanskje 10 ganger i året. Men det betyr også at VEGSTIKKA forandrer seg litt useendemessig. Den vil blant annet bli tynnere, men samtidig mer aktuell.

Alt dette er tanker omkring det å lage ei bedre bedriftsavis – for å kunne tilfredsstille våre lesere i stadig større grad.

Vi er derfor avhengig av at de som leser VEGSTIKKA forteller oss hvordan de vil ha den. Er de fornøyd med hvordan avisa er i dag eller ønsker de endringer?

Vi har laget et skjema som bør være lett å fylle ut. Bruk X og stikkord – og send arket til VEGSTIKKA, Statens vegvesen Troms, boks 615, 9001

Tromsø – eller gi det vil nærmeste vegmester/oppsynsmann, så besørger han det videre til oss.

I håp om at det kan inspirere leserne til å formidle sine ønsker og tanker til oss, trekker vi ut 5 konfektetser blant de innsendte skjema. Vi venter med lengsel – husk vi er ca. 1600 lesere, og det kan bety nye post til Vegstikka-redaksjonen i de kommende uker.

På forhånd takk!

	Ja	Nei
Ønsker du at avisa vår skal bestå slik den er med 4 nummer i året?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eller skulle du helst hatt 6 nummer?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eller – vil du ha ei «annerledes» avis med hyppigere utgivelse, litt enklere – men mer aktuell?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ofte Av og Aldri eller
til nesten aldri

	Ofte	Av og til	Aldri eller nesten aldri
Lederartikler.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vegvesenets planer.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reportasjer fra arbeidsplasser.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reportasjer fra vegåpninger.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Intervju med tjenestemenn.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Intervju med ledere.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spesielle arbeidsoperasjoner.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regler og retningslinjer.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Historiske innslag.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verne og miljøstoff.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informasjonsstoff.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personalstoff.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
«Underholdningsstoff».....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(herunder 5-i grøftkantene og «små»-notiser)			

Er det noe av dette stoffet du synes det er for lite av?

Er det noe av dette du synes det er for mye av?

Er det noe du savner i bladet?

HVOR ARBEIDER DU?

Oppsyn	<input type="checkbox"/>	Vegkontoret	<input type="checkbox"/>
Anlegg/utedrift	<input type="checkbox"/>	Biltilsynet	<input type="checkbox"/>
Vedlikehold/utedrift	<input type="checkbox"/>	Jeg er pensjonist	<input type="checkbox"/>
Maskin/vegsentral/utedrift	<input type="checkbox"/>	Utenfor vegvesenet	<input type="checkbox"/>

PERSONALNYTT



Ingeniør Rolf Hansen, biltilsynet Tromsø



Assisterende vegsjef Tørbjørn Naimak, vegkontoret.



Tiltredelser:

Vegkontoret:

Assisterende vegsjef Tørbjørn Naimak
Overing, Hallvard Haugan, byggeleder for hovedvegutbygging i Tromsø engasjement.

Utdriften:

Stein Fagerås, mekaniker, Harstad vegstasjon
Hugo Nilsen, mekaniker (vikar), Finnsnes vegstasjon
Albert Fr. Haldorsen, maskinfører, Tromsø-området
Arne Johansen, maskinkjører, Tromsø-området
Evy Hagensen, renholdsbetjent, Finnsnes vegstasjon

Biltilsynet:

Ingeniør Rolf Hansen, Biltilsynet Tromsø

Fratredelser:

Biltilsynet:

Kari Bottolfsen, Tromsø

Utdriften:

Tor Hevnskjel, Tromsø
Einar Nilsen, Sandvikeid
Gunnar Kvien, Nordkjosbotn
Arne Nilsen, Ervik, Harstad
Johan Andersen, Gratangsbotn
Sigfred Jakobsen, Silsand

GOD LUKT PÅ JOBBEN

En frisk duft av sitron og jasmin som sprer seg i lokalene og får de ansatte til å yte maksimalt. Kan det være noe for din arbeidsplass? Eller er dere så stresset at dere foretrekker en beroligende duft av roser eller lavendel som kan få ned blodtrykket? Foreløpig er det bare i Japan dette er mulig. Der har et stort byggefirma satt i gang med dette dufteksperimentet for å bedre arbeidsinnsatsen hos de ansatte.

VG 7/7-89

Vi gratulerer!

Med vel overstått 50-års dag:

Errol Paulsen, Langhamn
2. september
Oddmar Eilertsen, Tromsø
3. september
Karl Erik Andreassen, Silsand 9. september
Willy Pedersen, Aspelund
20. september

Med 50 år:

Ottar Stenhaus, Breivika
2. oktober

Med 25 års tjeneste:

Tor Augustinussen, Ramfjordbotn
1. oktober