

C



INNHOOLD

side

Tanker ved årsskiftet	3
Undersjøisk tunnel i egen regi - MAURSUDET	4
Vår illustratør - Torild Heimdal	5
Bygdefolket tar saken i egen hånd	6
«Tanker i tiden»	7
Vegdirektøren på gjestevisitt	8
PIARC	9
Julekavalkade med avdelingslederne	10
Signalanlegg på Silsand	13
Anleggsprogrammet for 1990	14
Vegvesenet feirer 125 år	16
Piggdekk - med eller uten pigger	18
Fiskedød og refraksjonsseismiske målinger	19
Doktor Ingeniør	20
Miljø og sikkerhet	21
Fra bedriftshelsetjenesten	22
Håndbok for biltilsynet	23
Jubileumsutstillinga ambulerer	24
Rettelser	24
Velferdstur for Bardu-området	25
5 i grøftkantene	26
Sport	27
Vegvesenets egen treningsdrakt	29
Etatsprofilen	30
Nye Håndbøker	30
Personalnytt	31

FORSIDEN

Også en brøytstikke kan «blomstre».
Fra grannelandet Finland/oktober -89.

Vegstikka kommer ut fire ganger i året. Det neste nummer kommer ut i mars 1990.
Frist for innlevering av stoff til dette nummeret er 16. februar 1990.



TANKER VED ÅRSSKIFTET

1989 har markert to begivenheter i vegvesenets historie, riktignok med svært forskjellig tidsperspektiv:
- Vegvesenets 125-års jubileum som egen etat.
- Slutten på langtidsplanperioden 1986-89.

Begge begivenheter gir anledning til å se tilbake på store oppnådde resultater, som vi med full rett kan være bekjent av.

125 års veghistorie er, ikke minst i vårt fylke, historien om en fullstendig endring av kommunikasjonsmønsteret, spesielt gjennom overgangen fra sjø- til landtransport som den dominerende transportform.

For 125 år siden fantes nesten ikke veger verken i Troms eller i Nord-Norge forøvrig. Selv om enkelte synes å ha vondt får å erkjenne det, må vi kunne slå fast at vårt vegnett i dag ikke lenger skiller seg negativt ut sammenlignet med veger i andre deler av landet.

Heller ikke når det gjelder trafikkmengder og trafikkutvikling er vi lenger i noen særstilling, med de positive og negative virkninger det fører med seg.

Ser vi tilbake i det korte perspektiv, de siste 4 årene, er også resultatene positive. Norsk Vegplans forutsetninger om vegutbygging er stort sett oppnådd, selv om bevilgningene har vært ca. 10% lavere enn ventet.

Om et par år vil vi ha fast dekke på alle riksveger i Troms. Vi ligger godt foran vegplanens målsettinger når det gjelder 10 t aksellast, noe som bør ha stor betydning for næringslivets transportkostnader.

Tross i økt trafikkmengde har vi unngått en økning i antall ulykker på vegene, selv om dagens tall selvsagt også er altfor høye. Ulykkesfrekvensen i Troms er likevel godt under landsgjennomsnittet (i motsetning til hva som av og til hevdes i media).

Disse positive utviklingstrekkene er resultat av en god og målbevisst innsats på mange hold, både i vår egen etat og hos de politiske myndigheter som har gitt oss muligheter og frihet til å gjøre en god jobb.

Bare på fylkesvegene har vi opplevd et tilbakeslag etter de «gyldne 70-årene». Men vi synes nå å merke en mer systematisk og målbevisst satsing for å bedre standarden også her, selv om bevilgningene nok kunne vært langt større. Vi må kunne tillate oss såpass «selvros» ved denne anledning. Jeg har også et klart inntrykk av at vegvesenets innsats er langt mer anerkjent blant våre omgivelser enn det man kan få inntrykk av gjennom enkeltsaker som får stor negativ oppmerksomhet.

Når vi ser framover er det likevel viktig at vi ikke slummer hen i selvtilfredshet og forsvar for det vi har oppnådd. Vi må utvikle videre evnen til kritisk analyse av det som er utført for å finne fram til forbedringer, og vi må ikke minst kunne avvikle gamle arbeidsoppgaver til fordel for nye i takt med endringer i samfunnets behov.

Disse egenskapene er kjennetegn på en levende og framtidsrettet etat.

Publikumsservice er ett av våre hovedmål. Spesielt i Biltilsynet har dette gitt seg utslag i ganske bastante krav til de ansatte. Det er min mening at vår serviceinnsats nå særlig må rettes mot arbeidsområder som berører folk

flest til daglig. Jeg tenker da spesielt på vedlikeholdets trafikkrettede arbeid.

Miljø er et annet fagområde der vi må bygge ut vår kompetanse og engasjement. Når det gjelder miljø og trafikksikkerhet vil både vi og politiske myndigheter stå ovenfor upopolære avveininger mot andre interesser. Arealbruk og avkjørselspolitikk er typiske eksempler på slike problemstillinger.

I en vanskelig tid for det lokale næringsliv må vi utvikle videre vårt samarbeid med transportbrukerne for å komme fram til et vegnett og en vegstandard som gir lavest mulige transportkostnader. Nye internasjonale markeder, både i øst og vest, kan her påvirke utviklingen.

Det er nok av utfordringer å ta fatt på. Når vi nå driver Maursundtunnelen som landets første undersjøiske vegtunnel i egen regi, er det ett av flere eksempler på vilje til å ta slike utfordringer. Jeg vet at nettopp dette prosjektet følges med stor interesse også utenfor Troms.

Med disse betraktninger vil jeg takke alle for god innsats i 1989. Jeg ønsker Vegstikkas lesere, både i og utenfor etaten, en riktig god jul og et godt nyttår. Spesielt gjelder det de som er i tjeneste i jule- eller nyttårs-helgen.

Erlif Rattin

Undersjøisk tunnel i egen regi:

MAURSUNDFORBINDELSEN

av Ingvald Reiertsen

Troms fylkes andre undersjøiske tunnel – og den første som vegvesenet bygger i egen regi.

Maur Sundforbindelsen skulle i likhet med Kvalsundforbindelsen bygges i entrepriser og med byggeledelse/byggekontroll i egen regi. Men etter påtrykk fra Vegdirektoratet valgte vi å bygge i egen regi og å sette bort arbeidsoppgaver som var egnet for mindre entreprenører.

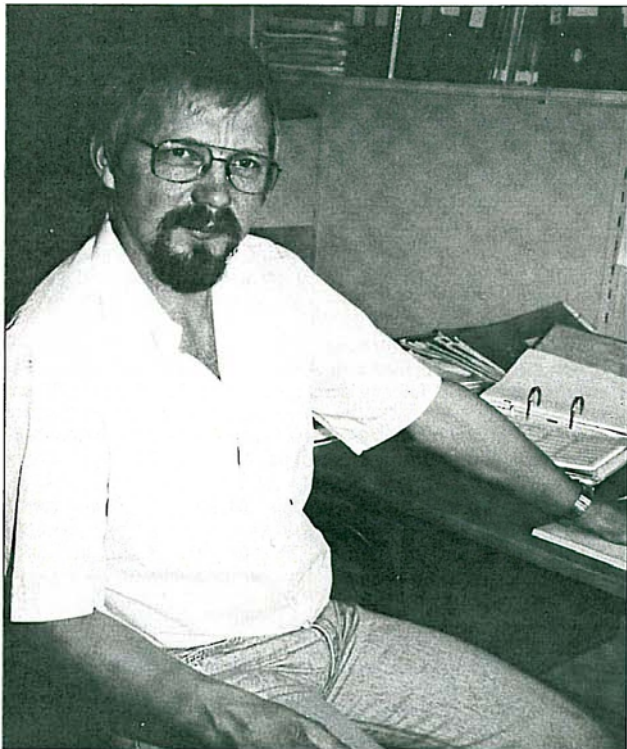
Begrunnelsen for dette var at vi ønsket bedre byggherrekompentanse på dette området – både økonomisk og teknisk. Vi ønsket også å drive en del FOU-virksomhet (Forsknings- og utviklingsarbeid) på anlegget som lettere lar seg gjennomføre på et anlegg drevet i egen regi.

Som en følge av ønsket om bedre byggherrekompentanse innen vegvesenet på undersjøiske tunneler skal folk fra Nordland vegvesen jobbe ved anlegget under drivinga av tunnelen.

Arbeidet med forskjæring ble oppstartet i begynnelsen av september (uke 36) og utføres av Einarsens Søner A/S på Skjervøy.

Rigginga for boligriggen/kontorriggen startet i uke 40, og i uke 44 ble både kontor- og boligriggen tatt i bruk. De første av vegvesenets egne arbeidere ankom anlegget i uke 41. Inntil boligriggen ved anlegget var klar bodde de på Storslett anleggsleir.

Parallelt med riggingen av kontor- og boligriggen arbeidet vegvesenets egne folk med riggingen for tunneldriften



– strømforsyning, vannforsyning, verkstedrigg etc.

Drivinga av tunnelen startet i uke 44 på Flåten og i uke 46 på Hamneidet. Hovedriggen – verksted, kontor og boligrigg plasseres på Flåten mens en mindre verkstedrigg plasseres på Hamneidet. I tillegg til en undersjøisk tunnel under Maur Sundet skal det også bygges en rassikringstunnel på Flåten. Dette er grunnen til at hovedriggen plasseres på Flåten.

Ingvald Reiertsen er byggeleder for Maur Sundforbindelsen.

Berggrunnen

Undersøkelsene som er foretatt tyder på at det går et markert bergartskille omtrent midt i Maur Sundet. Fra Hamneidet og ut til bergartskillet består berggrunnen i hovedsak av en relativt homogen amfibolitt, mens berggrunnen videre mot Flåten består av kvartsitt, gneis og et mindre parti med kalkspatmarmor (i påhuggsområdet).

Generelt kan vi si at berggrunnen «mot Flåten» består av harde og «gode» bergarter, mens berggrunnen «mot Hamneidet» er bløtere og mer variert.

Hoveddata for anlegget:

Tunnellengde (Maur Sundet)	ca. 2050 m
Tunnellengde (Rassikringstunnel)	» 1650 m
Tunnelfprofil (over ferdigvegbane)	» 42 m ²
Veg i dagen	» 3,5 km
Største vandedyp	» 47 m
Største dybde	» 83 m
Min. overdelen	» 20 m

*Salva går! – Fra påhugget på Kägen.
Foto: Kåre Tune*



Vi forventer ikke store problemer under drivinga av den undersjøiske tunnelen, men for å skaffe oss bedre informasjon om fjellkvaliteten i de lavhastighetssonene som er registrert fra bergartskillet og mot Hamneidet –vil vi foreta en styrt avviksboring fra Hamneidet og ca. 270 m ut i sundet. I hovedsak vil vi da forsøke å følge tunneltraseen. I forbindelse med kjerneboringen vil det også bli utført seismiske undersøkelser, tomografi og elektrisk motstandsmåling av berggrunnen. Begge de to sistnevnte metodene håper vi skal gi oss bedre informasjon om sammensetning og kvaliteten av massene som ligger mellom borehullet og havbunnen.

Berggrunnen i Rassikringstunnelen består av skifrige bergarter og da i hovedsak av fyllitt (omdannet leirskifer).

Driftsopplegg

Den undersjøiske tunnelen vil bli drevet fra begge sider av sundet – ca. 800 meter fra Hamneidet og resten fra Flåten.

Boreriggen på Hamneidsiden vil bli overført til Rassikringstunnelen etter at «råsprengningen» er avsluttet.

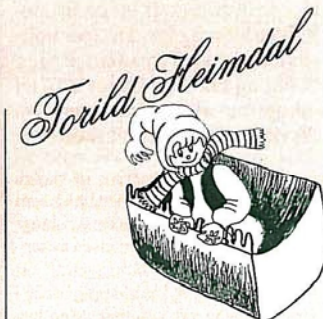
Arbeidstiden vil for begge tunnelene bli i h.h.t. den såkalte Nordsjøordnin-

gen, hvilket innebærer at stoffolket og oppsynet i tunnelen jobber i to uker (10 timers skift) og får en uke fri.

Bemanningsplanen for anlegget er nå klar og de som skal jobbe ved anlegget vil få beskjed i nær framtid. Går det som vi håper skal hele anlegget «stå ferdig» ved årsskiftet 1991/92.

De totale kostnadene er forventet å bli ca. 101 mill. 1989-kroner.

VÅR ILLUSTRATØR:



Leserne av VEGSTIKKA har nok merket seg at våre artikler stadig oftere blir «dekoret» med fine, iøynefallende illustrasjoner – en vegvesenmann her, en blomst eller bil der – gjerne en plakat eller en «kunstnerisk utfoldelse» ved siden av overskrifta. Det er i så fall Torilds produkt.

Og la oss ikke glemme plakater vi bruker ved andre anledninger, så som vegåpninger eller utstillinger. Vi er glade vi har et kreativt menneske omkring oss, og ser fram til bidrag og «blomster i hverdagen» også i framtida.

Lisa

BYGDEFOLKET TAR SAKEN I EGEN HÅND



av Lisa Sundstrøm

Gang-/sykkelveg på fv. 1 til Ervik skole blir en realitet i disse dager. Det kan vi takke bygdefolket i Ervik for. De tok bokstavelig saken (spaden) i egen hånd og har stått på for å få en trygg og sikker gangveg fra Ervik og helt fram til skolen.

At vegen helt fram til skolen blir fullført har sin bakgrunn i at gang-/sykkelvegen langs rv. 867 sto ferdig i begynnelsen av september. Det var betryggende at 3600 m veg for syklende og gående i Ervik endelig var kommet. Men hva med de resterende 536 m på fylkesvegen fram til skolen? Vegen er sterkt trafikkert med tungtrafikk, og det å sende skolebarna langs denne strekningen er ikke særlig trivelig.

Da folk i bygda i september skjønte at noen fullførelse av gang-/sykkelvegprosjektet – til også å gjelde fylkesvegstrækninga – ikke ville komme på tale med det første, tok de hånd om prosjektet selv.

Midler fra Aksjon Skoleveg
Det ble arrangert et allmøte i midten av september, og det ble da bestemt at bygdefolket skulle bygge denne vegen

selv – på dugnad, men under ledelse av vegvesenet. Fylkespolitiker Lillian Hessen deltok på møtet, og skulle undersøke mulighetene for finansiering over Aksjon Skoleveg. Og slik har saken gått sin gang.

Aksjon Skoleveg bevilget 300.000 kr. De resterende kostnadene skal deles mellom Harstad kommune og fylkeskommunen.

Full fart i dugnadsarbeidet
9. oktober startet dugnadsgjengen opp, og en måned senere – 9. november var gang-/sykkelvegen klar for dekkelegging. Så fort går det når all fritid blir opptatt med vegbygging. Det har gått med ettermiddager, kvelder, netter og helger, sier Oddmund Eggum, en av dugnadsgjengen. Til sammen utgjør dette arbeidet ca. 900 timer med maskinarbeid og ca. 300 timer med mannskap.

Og han forteller videre at ideen til å ta hånd om gangvegprosjektet selv, kom en dag da «gjengen» var samlet hjemme ved kaffebordet hos Håkon Olsen. Gangveg skulle de ha – så hvorfor ikke bygge den selv! Dette var ei innstilling vi har vært nødt til å ha, sier Eggum. Skal vi som bor på nord-sida av byen få det vi trenger – vel så må vi til med egne midler og innsats.

Bygdefolket i Ervik har bygd gang- og sykkelvegen selv. Fra v. Håkon Olsen, Tore Engdal, Oddmund Eggum, Are Stenkjær (fra vegvesenet) og Per Killelengren.

En del skepsis var det i bygda da ideen kom fram – ingen trodde vel at dette ville la seg realisere. Men etterhvert som prosjektet skred fram har det bare vært positive holdninger blant bygdefolket. Og fellesinnsats og samarbeid har det vært hele tida. Hovedmaskinene til anleggsarbeidet har vært traktorer med hengere og et par gravemaskiner. Ellers har lastebileiere i bygda stilt opp gratis – og Harstad kommune har hatt en bil her noen ganger. Det eneste som gjenstår er litt «etterarbeid».

14. november var dagen for den offisielle åpninga – med salutt og feststemning i Ervika.

Felles innsats til felles mål for folket i Ervik er ikke en ny tanke. Dugnads-gjengen har stått på tidligere. Før gang- og sykkelvegen var det barnehage i grendehuset som sto på programmet – og hvem vet hva det neste blir!

TANKER I TIDEN



Arbeidsmiljø/Sykefravær

av assisterende vegsjef Torbjørn Naimak

Statens vegvesen har i mange år brukt betydelige ressurser for å forbedre arbeidsmiljøet i virksomheten. Innsatsen har tradisjonelt vært sterkt rettet mot utedriften.

I Statens vegvesen Troms er vi nå inne i en fase hvor arbeidsmiljøspørsmål og helse spørsmål står sentralt på dagsordenen. Av forhold som er gjennomført eller er inne i en diskusjonsfase kan nevnes:

– Vernelederstillingen er omgjort til heldags stilling og er flyttet inn på vegkontoret.

– Ledelsen ved vegkontoret er nå sterkere representert i AMU

– Ansvarsforhold i forhold til Arbeidsmiljøloven skal være avklart for årsskiftet.

– Det er satt i gang et arbeide med kvalitetssikring av verne- og arbeidsmiljøarbeid (internkontroll)

– Vi analyserer sykefraværet nærmere og setter i gang systematisk arbeide for å redusere sykefraværet.

– Det skal gjennomføres sykefraværsregistrering og analyser for alle deler av vår virksomhet (ikke bare for utedriften).

– Plikten til å gjennomføre vernerunder er innskjerpet.

– Vi ønsker å forbedre AMU-møtene, i dette ligger blant annet at flere enkeltsaker må behandles og avklares lokalt.

– Det er ansatt en personalkonsulent med spesiell bakgrunn i attføringsarbeid (tiltrer 1. januar).

Sykefravær

Til nå har verne- og miljøarbeidet vært gjennomført uten å se dette i forhold til klare mål. Mange vil nok si at det er vanskelig, og kanskje ikke riktig å sette tallfestede mål for vår verne- og arbeidsmiljøinnsats. Jeg tror imidlertid at tiden nå er moden for å sette oss konkrete mål for å styre mot disse, og se resultatene av vår innsats i forhold til disse mål. For sykefravær og skadehyppighet kan det settes tallfestede mål.

Troms ligger dårlig an på vegvesenets sykefraværstatistikk. I de tre foregående år har vi hatt denne situasjonen:

ÅR	TROMS		LANDET	
	% fravær	timer fravær	% fravær	timer fravær
1986	9,53	68 416	7,63	908 109
1987	8,81	52 901	7,39	777 935
1988	9,04	53 702	7,50	769 204

I 1986 lå vi nest dårligst, i 87 fjerde sist og i 88 tredje sist av alle fylkene. I første halvår av 1989 lå vi fortsatt som et av de dårligste fylkene.

Ser vi nærmere på tallene for Troms, finner vi stor forskjell mellom de enkelte områder og mellom de ulike deler av vår virksomhet. Dårligst er situasjonen i Harstad-området, men også andre områder har for høyt sykefravær. I Harstad-området hadde vi i 2. kvartal i år ca 33 % sykefravær på anlegg, ca 15 % fravær på verkstedet og ca 10 % fravær i vedlikeholdet.

Vi mener at det er liten grunn til at Troms skal ha så høyt sykefravær, og at enkelte områder skal ligge så dårlig an. Selvsagt kan situasjonen gjøre at enkelte enheter enkelte år kan komme dårlig ut, spesielt vil dette gjelde for enheter med få ansatte. (Dersom f.eks. en på et verksted med 4 ansatte blir langvarig syk så slår dette sterkt ut.)

Å arbeide systematisk med sykefravær og attføring vil gi de enkelte berørte bedre forhold og det er lønnsomt for oss som virksomhet.

Som en illustrasjon på det siste kan nevnes at sykefraværet (beregnet i fraværslønn) i 1988 kostet 4,2 mill. i Troms og 59,9 mill.kr for hele landet. I tillegg til dette kommer urasjonell drift og redusert produktivitet.

Vi har nå satt i gang et prosjekt for redusert sykefravær i Harstad området. Arbeidet er kommet godt i gang og stedlig ledelse i området sammen med tillitsvalgt og verneleder har gått sam-

men i en prosjektgruppe for å arbeide med saken. Ledelsen ved vegkontoret vil følge dette arbeidet nøye og vi vil bruke de erfaringene vi vinner når vi senere skal arbeide med sykefraværet i andre områder.



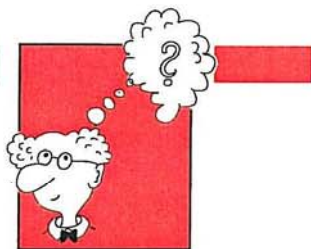


Det er satt konkrete mål for arbeidet. For Harstad-området er målene disse (målt i % sykefravær):

	Vedlikehold	Verksted	Anlegg
Etter 1. kvartal 90	7.5%	9.0%	15.0%
Etter 3. kvartal 90	6.0%	6.0%	7.5%

For fylket har vi satt oss disse mål:

- I 1990 skal vi ikke ha høyere sykefravær i Troms enn det som er gjennomsnittet for alle fylkene i landet.
- I 1991 skal Troms være ett av de tre fylkene i landet med lavest sykefravær.



For å lykkes i å nå målene må vi ha positiv medvirkning fra alle parter. Jeg vil imidlertid understreke at arbeidet med å redusere sykefraværet ikke må føres slik at det medfører en ekstra belastning og press på de av våre ansatte som er uheldig og rammes av sykdom. Poenget er mer å legge forholdene til rette for å forebygge sykdom og å drive et aktivt attføringsarbeide.

Vegdirektøren på gjestevisitt

23. og 24. november hadde vegvesenet i Troms gleden av å ha vegdirektør Eskild Jensen på besøk.

Turen til Nord-Norge i mørkeste vintertida var preget av et fullpakket program.

Torsdag 23. november hadde vegdirektøren møte med fylkesvaraordføreren.

Senere på dagen var det møte med ledelsen ved vegkontoret samt med de tillitsvalgte i etaten.

Det ble også tid til en «runde» på kontoret hvor de ansatte hadde gleden av å møte «sjefen over alle sjefen».

Fredag 24. november tok vegdirektøren med følge turen til indre Troms hvor det ble et kort stopp ved anlegget i Lavangsdalen og stopp på Nordkjosbotn vegstasjon. Turen gikk så via rv. 87 til Bardu.



Vegdirektøren hadde på denne innlandsturen møte med sjefen for Troms Landforsvar på Heggelia, hvor forsvarret som vegbruker var et temaene som ble tatt opp.

Forøvrig ble også Bardu vegstasjon besøkt – og her ble det tid til møte med de ansatte på stasjonen og de lokale tillitsvalgte.

Vegdirektøren på besøk hos Anne-Mari i sentralbordet (på vegkontoret).

«Hilsningsferden» ble avsluttet på Bardufoss fredag kveld, hvor Eskild Jensen tok fly tilbake til Oslo etter et par dagers besøk i «snøtunge» Troms fylke.

PIARC

av Oddvar Nilsen

Arbeidet med PIARC-kongressen er nå inne i sin mest spennende fase. Etter at Tromsø ble valgt ut til vertskapsby for VIIIth PIARC Winter Road Congress 1990 har planleggingen av kongressen foregått for fullt. PIARC er en organisasjon som har som hovedmål å arrangere internasjonale vegkongresser. Vintervegkongressen som skal arrangeres i Tromsø 14. – 16. mars 1990, avvikles hvert 4. år og den vil bli avviklet i Østerrike i 1994. Det offisielle språk på kongressen er engelsk og fransk, og følgende hovedtema vil bli behandlet:

- Vær- og trafikkinformasjon
- Maskiner og utstyr for vintervegvedlikehold
- Planlegging og administrasjon av vintervegvedlikehold
- Vintervegvedlikehold av vegger og gater i byområder
- Snøskred og andre sikkerhetsproblemer

En rekke fagkomitéer og arrangementstekniske komité er har jobbet med å planlegge kongressen. Arbeidet i disse komitéene styres av President's Committee og Executive Committee. 5 personer ved vegkontoret har hitil vært med i det forberedende arbeidet.

Under avviklingen av kongressen vil nok langt flere bli trukket med, men dette er ikke avklart på nåværende tidspunkt. Det er imidlertid bestemt at undertegnede skal jobbe med kongressforberedelser på hel dag fra 1. januar 1990. For å lette oss i arbeidet med arrangementstekniske forberedelser har vi knyttet til oss en rekke profesjonelle firmaer.

Bennett Reisebureau tar seg bl.a. av all påmelding til kongressen samtidig som de har ansvaret for innkreving av kongressavgift, charterflyopplegg og Post Congress Tours. SAS Royal Hotel er utpekt til offisielt kongresshotell og har bl.a. ansvaret for all bespisning under kongressen. Med



Tromsø Arrangement (TOSARR) har vi skrevet kontrakt på diverse konsulenttjenester. De har bl.a. ansvaret for en generell koordinering med Winter Cities-arrangementet på alle områder hvor PIARC 1990 og Winter Cities '90 planlegger de samme typer tjenester. Stadionsenteret og Forum Nord-Norge er engasjert vedrørende leie av utstillingslokaler og tjenester i tilknytning til det tekniske arrangement av maskinutstillingen.

Det er enda for tidlig å si hvor mange deltakere som vil komme til Tromsø i forbindelse med kongressen. Som tidligere nevnt i Vegstikka håper vi på minst 500 deltakere fra hele verden. Vi har allerede fått påmelding fra bl.a.

Arbeidet i de ulike komitéene har pågått lenge. Her fra møte i Info-/PR-komitéen. Fr. Lisa Sundstrøm, Troms vegkontor, Ragnar Lie, Vegdirektoratet og Trygve Hansen, Nordland vegkontor.

Foto: Heidi Johansen

Ungarn, Sovjetunionen, Frankrike, Sveits, Finland, Kina, Island, Tyskland, Danmark og Sverige. Fra vegvesenet vil det komme deltakere fra Vegdirektoratet og samtlige fylker. Det er bestemt å melde på 9 deltakere fra vegvesenet i Troms. I tillegg vil ansatte fra vegkontor og vegarbeidsdriften bli invitert til å besøke maskinutstillingen og maskindemonstrasjonen.

«Kloke Ord» FRA EN SVUNNEN TID!

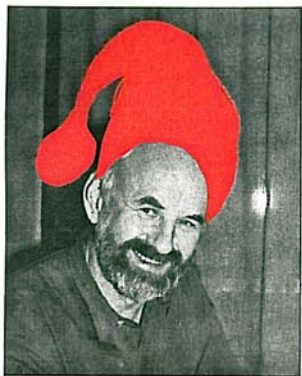
Et råd til grøstekjører
Har man vært så uheldige å havne i en veigrøft, hvilket kan hende den beste chauffør, kan man hjelpe seg op igjen selv på følgende måte: Man løser bremsestagen for håndbremsen over det hjul som står på fast grunn, altså veien. Kobler man så inn motoren samtidig som man trekker til håndbremsen (den virker altså kun på det hjul som har gravet seg ned), vil maskinkraften ved differensialvirking overføres til det hjul som står på fast vei, og man kan på denne måten trekke seg selv op av grøften.

Ottar Stenhaus i Harstad har tatt vare på «Harstad Tidende» fra 4. november i år. I serien «Harstad-historie» - i artikkelen «Automobil, radio og flyvemaskin» ser vi tilbake i tida.

14. mai 1928 skrev nemlig vår bilsakkyndige Hellig Rabbe følgende i avisa:

Julekaravalkade

MED AVDELINGSLEDERNE



Anleggsleder Ingolf Moan

Et år er gått – også et «vegvesen-år» – hva har hatt størst betydning for deg på jobben i dette året?

Det at vi har fått ny vegsjef, assisterende vegsjef og ny administrasjonssjef. Resultatet av ny toppledelse innebærer blant annet at vi vurderer ny organisasjonsmodell innen flere avdelinger. Det vil få stor betydning for hver enkelt, men jeg tror at vi vil få et mer effektivt og et bedre vegvesen.

Er det stridt for deg å være avdelingsleder – og ser du fram til ei fredelig jul?

Det er mye mas med å være avdelingsleder. Tidligere kunne jeg jobbe med en konkret sak, men som avdelingsleder blir arbeidsdagen mer oppstykket og forstyrret.

Jeg ser virkelig fram til ei fredelig jul. Jeg liker å late meg og synes det er fint å ha mange dager fritt. Da kan jeg kanskje kose meg med et puslespill!

Hva er det viktigste for deg i julefeiringa og hva betyr tradisjoner i den forbindelse?

Jeg synes førjulstida er flott. Da er vi lenge oppe om natta, slapper av og lytter til radio. Ellers synes jeg det er artig med forberedelsene til jul. Jeg står selv for alle innkjøpene og storkoser meg. Forøvrig er lillejulaften den beste dagen. Da er liksom alt klart til å bare nyte jula. Tradisjoner? – Vel vi er alltid hjemme hos oss selv – og nyter det.

Julegaver – hva foretrekker du – harde eller myke pakker, og har du noen spesielle ønsker i år?

Jeg liker myke pakker, får alltid klær, og kjøper derfor neste aldri klær selv. Ellers ønsker jeg meg puslespill til jul – med mange brikker – gjerne flere tusen!

Hva spiser du helst til julemiddag?

Vi spiser lutfisk på julaften. 1. juledag er det ribbe og på nyttårsaften har vi pinnekjøtt.

Hvilke tanker har du for det nye året?

Omorganiseringa med ny organisasjonsplan for anlegg skal være klar innen mai 1990. Jeg håper at vi finner fram til en arbeidsform som alle kan føle seg fornøyd med.

Vi er veldig konkurranseutsatt på anlegg. Håper derfor at vi klarer å vise oss konkurransedyktig i forhold til entreprenørene, og at vi kan vinne – og gjennomføre en stor jobb med overskudd.

Ellers er det spennende med Maurundforbindelsen og Transportplanen for Tromsø.



Administrasjonssjef Ivar Vik

Et år er gått – også et «vegvesen-år» – hva har hatt størst betydning for deg på jobben i dette året?

Det har nok hatt størst betydning det at jeg har begynt i vegvesenet, og jeg har satt stor pris på velkomsten jeg har fått.

Er det stridt for deg å være avdelingsleder – og ser du fram til ei fredelig jul?

Alle lederjobber er strie eller ikke strie, det er hva du gjør det til. Det er vel omtrent slik jeg hadde ventet meg det. Slikt sett er tempoet i det private næringslivet og Staten ganske likt.

At jeg ser fram til en fredelig jul er klart. En fredelig jul betyr at vi har en fordel framfor mange andre i verden, «julestria» bestemmer vi jo selv.

Hva er det viktigste for deg i julefeiringa og hva betyr tradisjoner i den forbindelse?

Julekaravalkade

MED AVDELINGSLEDERNE

I jula samles vi alle søsken her i Tromsø sammen med foreldrene våre. Det er viktig for meg fordi vi ellers i året ikke ser hverandre. Vi samles enten jul- eller nyttårshelg.

Tradisjoner er en del av julefeiringa. Jeg får julefølelse når jeg kjenner pinnekjøttlukta i huset. Da er det jul.

Julegaver – hva foretrekker du – harde eller myke pakker, og har du noen spesielle ønsker i år?

Jeg setter pris på alle typer pakker. Men jeg håper at noen kjøper et modellbyggesett til meg i år.

Hva spiser du helst til julemiddag?

Pinnekjøtt er fast julemiddag hos oss, med øl og akevitt. Og etterpå mullekrem.

Hvilke tanker har du for det nye året?

Det er mye spennende å jobbe med i vegvesenet i året som kommer – mange utfordringer. Det er gøy å jobbe. Og ellers gleder jeg meg til at eldstebarnet skal være hjemme hos oss i et år!



Biltilsynssjef Trond Larsen

Et år er gått – også et «vegvesen-år» – hva har hatt størst betydning for deg på jobben i dette året?

Det har hatt størst betydning at vi har fått skikk på kjøreskoletilsynet. Vi har fått bevist at vi kan drive et godt tilsyn med kjøreskolene og dette er gledelig.

Er det stridt for deg å være avdelingsleder – og ser du fram til ei fredelig jul?

Det er arbeidsomt og krevende å være avdelingsleder, men jeg vil ikke si stridt. Det er liksom et negativt ladet ord.

Og det er fint med jula. Den gir et lite pusterom og tid til å være sammen med familien, og det å spise og drikke godt.

Hva er det viktigste for deg i julefeiringa og hva betyr tradisjoner i den forbindelse?

Det viktigste med julefeiringa er å få slappe av. Jula er ei høgtid. Vi spiser godt sammen, besøker familien og får besøk av slekta. Det er viktigst at slekta er samlet i denne tida. Tradisjoner har med familiesamhold å gjøre.

Og juletreet er viktig! Det å pynte treet lillejulaften sammen med ungene er utrolig fint.

Julegaver – hva foretrekker du – harde eller myke pakker, og har du noen spesielle ønsker i år?

Jeg er glad i bøker, og i år ønsker jeg meg boka «Gal mann til rett tid» av Nils Johan Ringdal.

Hva spiser du helst til julemiddag?

Jeg spiser helst lutfisk som er en tradisjon hjemmefra. Men etterhvert er jeg blitt «tvunget» til å spise pinnekjøtt.

Hvilke tanker har du for det nye året?

Jeg er opptatt av at vi i 1990 skal starte jobben med å profilere biltilsynet også som en miljøetat.

Vi skal i gang med avgasskontroller. Dette er viktig for oss, men også viktig som en samfunnsmessig sak. Det er spennende at biltilsynet i 90-årene vil bli med i miljøarbeidet.



Plansjef Tor Hugo Brox

Et år er gått – også et «vegvesen-år» – hva har hatt størst betydning for deg på jobben i dette året?

Overgangen til ny toppledelse. Det har oppstått et lite «vakuum» etter tida med Solberg som vegsjef. Den nye ledelsen har ennå ikke fått klarert med sine underordnede hvilke ansvars-/og arbeidsområder som er aktuelle. Slikt sett har det skapt litt usikkerhet.

Er det stridt for deg å være avdelingsleder – og ser du fram til ei fredelig jul?

Stridheta i det å være avdelingsleder svinger en del – og henger nøye sammen med bemanningssituasjonen.

Julekaravalkade

MED AVDELINGSLEDERNE

Det har vært hardere økter enn dette siste året. Og jeg ser fram til neste år. Da vil planavdelinga for første gang på mange år være fullt besatt. Mellomlederstillingene vil være på plass og jeg vil kunne frigjøre meg fra en del oppgaver. Om jeg ser fram til ei fredelig jul - vel - i hvert fall ei koselig høgtid.

Hva er det viktigste for deg i julefeiringa og hva betyr tradisjoner i den forbindelse?

Det å kunne være sammen med den nære familie å bruke mye tid på det anser jeg for svært viktig i jula. Tradisjoner er viktig og at man har ei forankring i det, om så flere generasjoner tilbake. Det skaper et fellesskap som en familie samler seg om. Og da tenker jeg ikke bare på den helt nære kjernefamilie, men også familiemedlemmer i videre forstand. Julekvelden samles vi søsken som bor i byen, og noe av det mest fornøyelige er å betrakte ungene under julegaveåpninga. Ellers samles familien til middag hos hverandre i løpet av romjula.

Julegaver - hva foretrekker du - harde eller myke pakker, og har du noen spesielle ønsker i år?

Jeg er lite opptatt av gaver eller det å ønske spesielle ting til jul. Jeg liker den overraskelsen som ligger i å få noe uventet, noe som kanskje giveren har en spesiell mening med.

Hva spiser du helst til julemiddag?

Som julemiddag foretrekker jeg svineribbe. Og til ribba vil jeg gjerne ha et glass rødvin og multekrem som dessert. Som en god nummer to vil jeg nevne stekt kveite, som er en tradisjon hjemme fra.

Hvilke tanker har du for det nye året?

Jeg ønsker mer åpenhet og at man ikke prøver å forespeile noe man vet ikke er realistisk. Dette skjer ofte, vel så mye fra politiske hold som lengere nedover i det administrative plan. Det er nok å vise til Veg- og vegtrafikkplanen for 90-93 der Stortinget bevilget 1,5 milliarder ekstra, noe som ikke er så reelt likevel.

Åpenhet og ærlighet er viktig. Og det er derfor viktig at om man får spørsmål om en viktig sak fra utenforstående, så skal man ikke gi seg inn på vage forklaringer når man likevel ikke har kjennskap godt nok. Da skal man heller si klart fra at dette skal jeg undersøke nærmere om.



Maskinsjef Gunnar Berntsen

Et år er gått - også et «vegvesen-år» - hva har hatt størst betydning for deg på jobben i dette året?

Det at vi har tatt i bruk nye maskiner og ny teknologi i forbindelse med reparasjon og legging av faste dekker har vært viktig i det året som har gått. Det har vært en stor utfordring for maskinavdelingen.

Er det stridt for deg å være avdelingsleder - og ser du fram til ei fredelig jul?

Jeg har dessverre en tendens til å stresse i jobben, og det kan være slitsomt. Men det hadde jeg vel også gjort selv om jeg ikke hadde vært avdelingsleder, og selvsagt ser jeg fram til ei fredelig jul.

Hva er det viktigste for deg i julefeiringa og hva betyr tradisjoner i den forbindelse?

Det er godt når jeg er ferdig med budsjettarbeidet og andre stressoppgaver slik at jeg kan ta jul med god samvittighet. Fred og ro er viktig i forbindelse med jula. Tradisjoner betyr ikke egentlig så mye. Vi møtes hele familien første juledag, men ellers feirer ungene julaften for seg selv i sin familie.

Julegaver - hva foretrekker du - harde eller myke pakker, og har du noen spesielle ønsker i år?

Vanskelig spørsmål - er det sammenheng mellom myke pakker og myke menn? Jeg liker å få bøker i julegave, selv om jeg ikke er noe lesehest. Kanskje denne insektboka, skrevet av Arvid Engen, tror jeg.

Hva spiser du helst til julemiddag?

Til julemiddag foretrekker jeg ribbe med noe godt til.

Hvilke tanker har du for det nye året?

Jeg håper vi får nok snø og en fin vinter til å avvikle PIARC med både utstilling og demonstrasjoner på en fin måte i mars.

Ellers håper jeg på nok penger til nødvendig fornyelse av maskinparken i året som kommer.

Julekaravalkade

MED AVDELINGSLEDERNE

akkurat dette arbeidet, og jeg har visse forventninger til resultatet.

Er det stridt for deg å være avdelingsleder - og ser du fram til ei fredelig jul?

Det er ikke spesielt stridt - mange har det nok like stridt i andre jobber. Joda - jeg ser nok fram til ei fredelig jul, men ikke slik at jeg går og teller dagene. Jeg trives godt på jobben og har normalt «hodet over vannet». Men jula er god å ha - et lyspunkt i en lang vinter.

Hva er det viktigste for deg i julefeiringa og hva betyr tradisjoner i den forbindelse?

Julenissen er viktigst selvfølgelig! Ellers vil jeg si at jula er tradisjon i ordets rette forstand. Det at man gjentar feiringa på samme måte år etter år er jo selve jula - altså tradisjonen. Og vi feirer vanligvis jula sammen med våre foreldre, barn - og i år også det første barnebarn, altså 4 generasjoner. Jul er juletre, julegaver og familien samlet.

Julegaver - hva foretrekker du - harde eller myke pakker, og har du noen spesielle ønsker i år?

Jeg foretrekker harde pakker, i hovedsak bøker, verktøy og fiskeutstyr. Derfor ønsker jeg også det i år!

Hva spiser du helst til julemiddag?

Vi spiser lutefisk på julaften, svineribbe på 1. juledag og kalkun på nyttårsaftnen.

Hvilke tanker har du for det nye året?

Jeg er opptatt av at vi skal få bedre forståelse for dette med trafikkrettet vedlikehold. Så er jeg spent på omorganiseringa av vedlikeholdsavdelinga som vi skal være gjennom i løpet av 1. halvår av 1990. Det gjenstår ennå en del uløste oppgaver.

Forøvrig er jeg opptatt av de nye krav som stilles til vegvesenet generelt i forbindelse med resultatmålinger/rapporteringer, og ikke minst den nye satsingen på kvalitetssikring.

Lisa



Vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen

Et år er gått - også et «vegvesen-år» - hva har hatt størst betydning for deg på jobben i dette året?

Den jobben vi har gjort med kurs i trafikkrettet vedlikehold har hatt stor betydning for meg personlig. Kurset har vært holdt for samtlige vedlikeholdsarbeidere og vedlikeholdssoppsynet. Jeg føler at jeg har jobbet mye med det og lagt mye av «sjela» mi i

Opplysningstavle på Silsand.

av Hans Åge Olsen

Ved enden av Gisund bru på Silsand er det i høst satt opp en ny opplysningstavle. Tavlen er den første i sitt slag i Troms. Den er fjernstyrt, i motsetning til den gamle som ble styrt manuelt.

Styringen av tavlen kan skje på flere måter, for eksempler fra VHF, telefon eller mobiltelefon. På Silsand styres den kun via vårt VHF-samband. Det vil si at den som har vakt kan stenge og åpne veier fra sin VHF eller via telefonoverdraget (Kistefjell) ved hjelp av anropskoden (5-sifret tall). For å være sikker på tavlens status kan en sende spørreanrop, og tavlen sender tilbakemelding om åpne og stengte veier. Dette leses av på et display. Denne

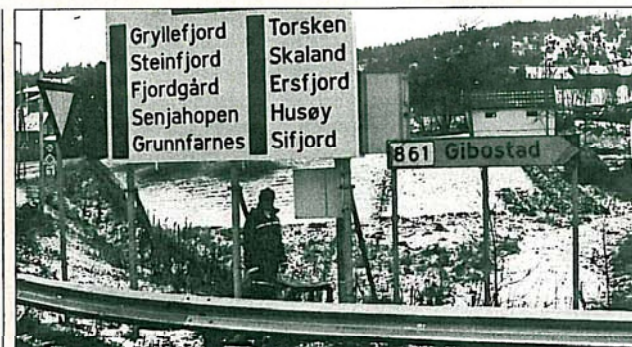


Foto: H. A. Olsen

tilbakemeldingsfunksjonen kan brukes i forbindelse med en automatisk telefonsvarer for melding til trafikantene om stengte veier. Tavlen er produsert av Hydro Aluminium. Elektronikken er laget av A/S Teleelektronikk.

Markeringen «STENGT TIL» og er bygd opp av fiberoptikk, dvs. at lyset ledes fram av mange fibertråder fra en felles lyskilde. Teksten for veirutene er fast, og lysende markerer stengt veirut.

ANLEGGSPROGRAMMET 1990

av Ingolf Moan

Stortingsproposisjon nr. 1 for budsjett-terminen 1990, som omhandler samferdsel, er framlagt for Stortinget. Proposisjonen inneholder ingen endringer i forhold til vårt budsjettforslag. Stortinget har så langt ikke ferdigbehandlet budsjettet, så endringer kan ennå skje.

Ordinært på post 30 og 31 (Nord-Norge midler) 172. mill kr. I tillegg kommer forventet inntekter fra bensinavgiften i Tromsø med 10 mill kr og 3.0 mill kr i allerede innkrevde bompenger til Skjervøyprosjektet. Dette betyr at vi kan forvente et aktivitetsnivå omtrent som i 1989. Jeg ser i denne sammenheng bort fra ekstraordinære tiltak.

E-6 - 18,3 mill kr

Hele beløpet er bevilget til anleggsparsellen Tretten - Klubbenes som allerede er kommet i gang. Anlegget ventes satt under trafikk i 1992. Ny linje på parsellen Tømmerelv- Nordkjosbotn er ikke endelig avklart, men nye tyder på at vi her får en helt ny trasé. Når anleggsarbeidene kan tas opp igjen kan ikke sies med sikkerhet på det nåværende tidspunkt.

E-78 - 16,8 mill kr

Pengene er bevilget til parsellen Smalak - Sørbotn. Omgjøringen av vegen utenom bebyggelsen i Sørbotn er ferdig og tatt i bruk. Resten av parsellen er påbegynt og ventes ferdig høsten 1990.

Rv. 19 - 12,9 mill kr

Hele strekningen Nordland gr. - Tjeldsund bru er tatt i bruk. En del kompletterende arbeider og slitelag av asfalt gjenstår.

Rv. 83 - 24,8 mill kr

Vegarbeidene på rv. 83 er inne i sluttfasen og siste parsell Breivika - Kanebogen ble satt under trafikk høsten 1989. Fremdeles gjenstår forholdsvis



mye kompletteringsarbeider som overgangsbru, støyskjermer, asfalt etc. til 1990.

Rv. 84

På denne vegruta har vi ikke ordinær bevilgning. I likhet med tidligere år regner vi med å få tilført 4 - 4,5 mill kr i distriktutbyggingsmidler. Arbeide vil foregå på parsellen Elvevoll-Tangen.

Rv. 858 - 13,2 mill kr

Parsellen Oldervik - Malangseidet gjøres helt ferdig i 1990. Dermed er anlegget Storsteinnes - Malangseidet ferdig bevilget.

Rv. 860 - 7,5 mill kr

Parsellen Islandsbotn - Lillevassmyr nærmer seg sin avslutning. I disse dager settes den siste del av parsellen (gjennom Sollia) under trafikk. Resterende dekkearbeider, skråningspuss etc. gjenstår til 1990.

Rv. 862/E-78 «Tromsøpakken» - 10 mill i drivstoffavgift

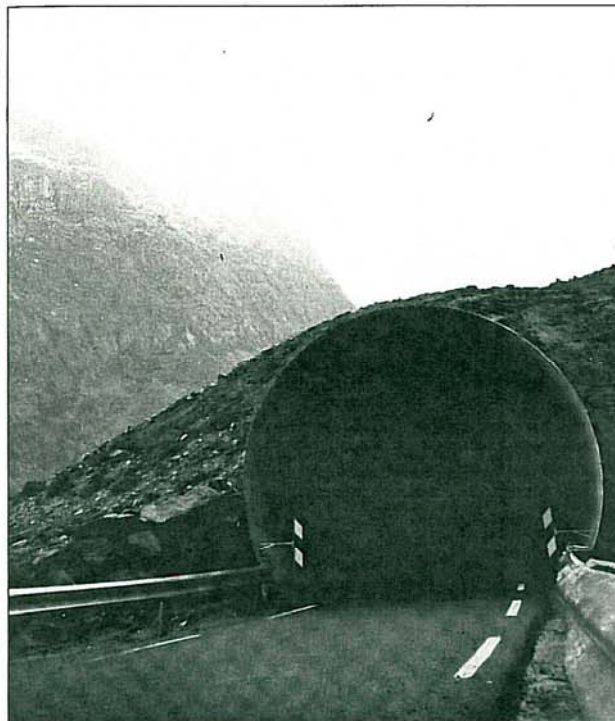
«Tromsøpakken» består av flere større og mindre prosjekter. I kommende vegplanperiode (1990-1993) vil arbeidet være konsentrert om 3 hovedelementer, nemlig Breivikatunnelen, veg i Breivika og Tromsøysundtunnelen. Hele prosjektet finansieres ved statlige bevilgninger og gjennom lokal drivstoffavgift.

Fra åpninga av tunnelen i Hansjordnesbukta: Eilif Mathisen, Erlend Rian, Ragnar Seljevold og Bjørne G Nilsen.

Første del av Breivikatunnelen som er en tilknytning til Langnestunnelen i Hansjordnesbukta, ble tatt i bruk allerede i høst. Arbeidene ble finansiert gjennom låneopptak og besparelser på andre anlegg. Selve hovedarbeidene regner vi med vil starte opp høsten 1990. Dette under forutsetning om at Stortinget gir sitt samtykke til innkreving av drivstoffavgift.

Rv. 866 - 36 mill. kr

Mausundforbindelsen, Rassikring Kågen og Veg til Kvitnes går under fellesbenevnelsen «Skjervøyprosjektet». Første del av prosjektet, Mausundtunnelen er en undersjøisk tunnel med lengde ca. 2300 m. Den ble påbegynt i høst. Rassikringtunnelen er 1650 m lang og blir påbegynt våren 1990. Begge tunnelene drives i egen regi og er kostnadsberegnet til ca. 150 mill. kr. Dette er første gang vegvesenet driver undersjøisk tunnel i egen regi. Derfor blir det usedvanlig spennende å se hvordan vi kommer ut både teknisk og økonomisk.



En av grunnene til at vi driver dette prosjektet i egen regi er ønsket om å skaffe oss byggherrekompetanse på landsbasis. Dette med tanke på lignende prosjekter bl.a. i Tromsø. Prosjektet følges derfor spesielt av en FOU-gruppe med representanter fra anleggsavdelinga i Troms og fra Vegdirektoratet.

Vi synes også det er fint at vi har fått assistanse fra Nordland. En oppsynsmann og 3 tunneldrivere er med på prosjektet. Tunnelene og tilstøtende veg ventes ferdig til årsskiftet 91/92.

Veg til Kvitnes er av budsjettmessige hensyn utsatt til etter 1994.

Rv. 865 - 16,8 mill kr

Anlegget Kjelleren - Bergmo omfatter ny bru over Reisaelva og ca. 9 km ny veg. Første del av anlegget Einevoll - Bergmo tas i bruk høsten 1990.

Fra vegavlevering i oktober på rv. 83 til Harstad - fotgjengerundergang.

Foto: O. Eilertsen

«Røret» er på plass! - Tunnelen til Fjordgård ble avlevert i oktober.

Foto: O. Eilertsen

Gang- og sykkelveger 9,3 mill kr

Følgende prosjekter får bevilgning fra denne posten:

E-6 Kryss rv. 87 - Heggelia (fortsettelse)
E-6 Nordkjosbotn - Bomstad bru (ny)
Rv. 858 Sagelv - Tømmerelv (ny)

Fylkesveganlegg

Det knytter seg betydelig usikkerhet omkring fylkesvegbudsjettet for 1990. Det vi må betrakte som sikre prosjekter er fv. 14, fv. 243 Finnes - Flakstad (fortsettelser) og fv. 121 Austnes - Leirvåg.

Bemanning

Bemanningsplanen for anleggsdriften inneholder 84 tjenestemenn. Herav er utlånt 2 fra vedlikeholdsavdelinga og 3 fra Nordland. Vi har 2 faste kokker. Av den faste staben er dette en reduksjon på 9 fra fjor.

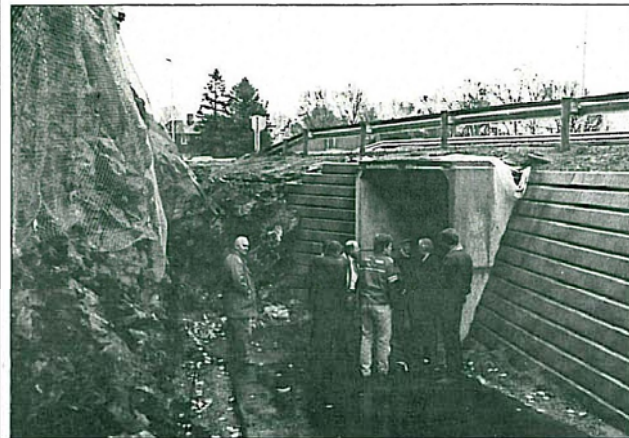
Planen som gjelder fram til våren 1990 viser følgende fordeling:

A1 Harstad/Evenskjer	19	mann
A2 Finnsnes/Senja	17	«
A3 Balsfjord/Nordreisa	23	»
A4 Tromsø	3	«
A5 Skjervøyprosjektet	22	«

Spesielle miljø- og trafikksikkerhets tiltak - 3,0 mill kr

Følgende prosjekter får bevilgning fra denne posten:

E-78 Kryss Tromsøbrua øst (restarbeider)
E-78/Rv. 862 Kryss Tromsøbrua vest (restarbeider)
Rv. 83 Stangnes-krysset (ny)



Vegvesenet feirer 125 år

Skål for 125 år! Fra vegkontorets og biltilsynets fest i Tromsø.



«Swing it sister». Jubileumsfesten på Finnsnes!



Har en drøm om en vegetat full av harmoni og smil, der vi trives med det vi gjør på kontor, i lastebil, med samarbeid på alle plan uten grenser, uten skott så vi alle kan føle at vi tilhører samme flokk.

Målet er, en etat med yrkesstolthet over alt helt fra vegsjef til en nybakt praktikant.

Har en drøm om et vegvesen med respekt i by og land, der vår publikumsservice er den beste som skaffes kan, der planlegging og vegbygging skjer i pakt med godt miljø, og vår biltilsynsvirksomhet blir utført helt uten kø.

Da kan vi, stolte si om etaten som vi jobber i: Statens vegvesen, der vil vi gjerne bli!

Har en drøm om en vegtrafikk uten ulykker og støy, uten naturforkjempere og der syn's biler er bare gøy For uten tro på fremtiden blir vår hverdag grå og lei, om vår drøm skal bli virk'lighet beror kun på deg og meg!

av Lisa Sundstrøm

Gratulerer med dagen – eller helst med året – kjære vegvesen!

Vegvesenet i Troms har feiret jubileumsåret med tilstelninger for alle ansatte i hele fylket fra slutten av september måned til slutten av oktober.

Hvert område har hatt sin «jubileumskveld» og de følgende bilder taler for seg selv.

Til toner av vår «egen» Jørn Hoel tonte hele festsalen i Tromsø ut i Jubileumsmelodien «Har en drøm» – med tekst hentet fra Vestfold vegvesen.



«Bordets glæder» – Fra Storslett!



Fra Harstad-tilstelningen!

Takk

Jubileumsåret går mot slutten. I den forbindelse vil jeg takke alle som har deltatt i feiringen og gitt den et preg som passer en slik anledning.

En spesiell takk til vegmestrene og personalforeningen ved vegkontoret, som har stått for de lokale arrangementene, samt til de som har lagt ned mye arbeid i jubileumsstillingen.

Disse arrangementene er et godt eksempel på vegvesenets evne til å få mest mulig ut av snevre rammer. Fortsetter vi slik blir det nok også et 250-års-jubileum, når den tid kommer.

Eilif Mathisen

PIGGFRIE DEKK KAN DET VÆRE ET ALTERNATIV?

av Petter Hildre

Sommeren er for lengst over og mørketida har kommet. Snøen har allerede lagt seg – og det har blitt glatte veger.

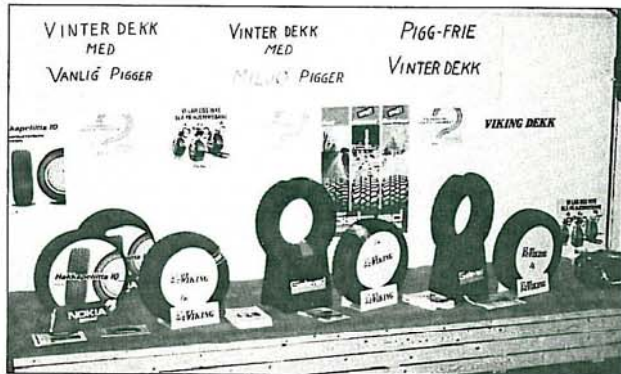
I år som tidligere år ble piggedekke satt på bilen i siste halvdel av oktober. Dette gjøres stort sett automatisk hvert år fordi vi etter den 15. oktober ifølge lovverket har rett til å kjøre med piggedekk.

I år har imidlertid Vegdirektoratet endret kjøretøyforskriftene slik at det nå slås fast at også vinterdekk uten pigger kan sikre tilstrekkelig veggrep i forhold til føret. For å informere publikum om disse endringene har vegvesenet satt i gang en storstilt media-kampanje. Alt fra NRK med radio og fjernsyn til lokalpressa er tatt i bruk.

Biltilsynet med utstillinger

Biltilsynet har her i fylket alliert seg med forskjellige dekkleverandører, kan Knut-Arne Henriksen opplyse. På samtlige biltilsynssteder har det blitt etablert dekkutstillinger. Utstillingene viser det mest moderne på markedet innen området vinterdekk. I tillegg til vanlige piggedekk blir dekk med miljøpigg, piggfrie dekk og annet grepsikringsutstyr (kjettinger) presentert. Utstillingene er lagt opp slik at de skal være selvinstruerende, men brosjyremateriell ligger framme og stasjonenes personell vil kunne svare på eventuelle spørsmål. Utstillingene ble åpnet i midten av oktober og dekkutstyret vil stå framme ut året.

Henriksen kan også opplyse at utstillingene har blitt meget godt mottatt av publikum. Han mener at det er viktig at Biltilsynet kan delta på denne type aksjoner for på denne måten å



komme i kontakt med publikum. Den publikumskontakten som oppnås på denne måten, er av en helt annen type enn den kontakten Biltilsynet får i sitt daglige virke.

Et annet viktig resultat av disse utstillingene er det gode samarbeidet som Biltilsynet har fått med dekkbransjen.

Dekk med miljøpigg

Et alternativ til vanlig piggedekk er dekk med noe som blir kalt miljøpigg, sier Henriksen. Dette er en pigg bestående av en stålkerne som ligger i en innfatning av kunststoff. Fordelen med denne piggen er at den har en lav vekt. Piggen veier bare ¼-del av det en vanlig stål pigg veier. Miljøpiggenes lave vekt forårsaker mindre slitasje på veggedekket.

Miljøpiggen må festes til dekket i hull med spesiell form. Brukere av denne type dekk bør være klar over at miljøpiggen krever en dobbelt så lang innkjøringsstrekning som for dekk med vanlig pigg. Dekk med miljøpigg vil ved lave hastigheter gi et like godt veggrep som dekk med vanlige pigger. Ved høye hastigheter vil nok veggrepet være noe dårligere. Det er ved spesielt glatt vegbane at piggedekke kommer til sin fulle rett, og da skal farten uansett være lav, legger Henriksen til.

Fra dekkutstillinga på biltilsynsstasjonen på Finnsnes.

Piggfrie dekk

En dekktype som er enda mer miljøvennlig enn dekk med miljøpigg, er de piggfrie dekkene. Først av alt ønsker Henriksen å avlive myten om at piggfrie dekk kun er vanlige vinterdekk uten pigger. Dette stemmer overhodet ikke. Disse dekkene er spesialkonstruerte av en spesielt myk gummi-blanding som inneholder mye naturgummi. Dekkene har flere lameller enn vanlige dekk. Dette gir dekkene en ekstremt god kontaktflate mot underlaget. Dekkene vil for de fleste vinterdager ha et godt nok veggrep, men på dager med såpeglatt is vil veggrepet være for dårlig. På disse dagene må man ha alternative løsninger, sier Henriksen. Alternativet blir da enten å la bilen stå eller å legge på kjettinger.

Et annet forhold som vi må ha i bakhodet ved valg av dekk, er at bilen bruker 10-15% mindre drivstoff med dekk uten pigger enn med piggedekk. Dette bør bety noe i den pågående miljødebatten.

Forbud mot piggedekk?

Henriksen tror at den utvikling som vi er inne i når det gjelder utvikling av alternative dekk til piggedekke, vil fortsette i årene framover. Han tror også at det med tiden kan gå mot et forbud mot piggedekk i Norge. Stadig flere land i Europa vurderer piggedekkforbud. Dekkprodusentene legger ned store ressurser i å utvikle nye dekktyper.

Når folk skal kjøpe nye dekk til bilen er det viktig at de først og fremst vurderer sin egen bruk av bilen vinterstid og kjøper dekk etter behov, fortsetter Henriksen. «Det er lov å bruke hodet», som han Raimon sier. Folk må også være klar over at vinterkjøring er noe helt annet enn kjøring på sommerføre. Stopp lengden for en bil vil på vinterføre lett bli 4 ganger så lang som den ville ha blitt på veg av tørr asfalt.

Vår oppfordring til alle bilkjørende blir da: KJØR FORSIKTIG!!

BEKLAGER

Vegstikka beklager på det sterkeste at vi i forrige nummer i artikkelen «Flakkstaadvægeien - i rute» kom i skade for å uttrykke oss på en måte som for enkelte kan ha virket støtende.

FISKEDØD OG REFRAKSJONSSEISMISKE MÅLINGER I NÆRE FARVANN

av Tor Hugo Brox

Når Vegvesenet skal planlegge en fast vegforbindelse over/under et sund eller en fjord, må vi skaffe oss kunnskap om grunnforholdene og om fjellkvaliteten.

En måte å gjøre det på, er å foreta refraksjonsseismiske målinger. Disse målingene gir oss opplysninger om lagdelinger og lagtykkelser i løsmasser, og vi får verdifull informasjon om fjellkvaliteten ved at oppsprukket fjell og knusningssoner kan påvises.

Tidligere var det meget enkelt når slike undersøkelser skulle gjøres. Vegvesenet engasjerte en konsulent som etter å ha forhørt seg hos berørte instanser/etater om det var til ulempe for noen at undersøkelsen ble gjennomført, utførte undersøkelsen til alles tilfredshet.

Så kom fiskedøden i Kåfjorden i Alta, og resultatet ble nye rutiner for igangsetting av seismiske undersøkelser i nære farvann. Prosedyren er nå at den som skal ha utført en seismisk undersøkelse i nære farvann, først må innhente uttalelse fra det lokale fiskarlag, Fiskerisjefen i Troms, Televerket (Sjøkabeltilsynet), havnefogden i det aktuelle området og vedkommende sjøforsvarsdistrikt. Disse uttalelsene skal videregives Kystverket sammen med søknad om tillatelse til seismiske målinger. Slike undersøkelser skal nå godkjennes etter «havne- og farvannsloven», og denne loven forvaltes av Kystverket.



Først når godkjenning fra Kystverket foreligger, kan vi engasjere konsulent for å få utført undersøkelsen. I forbindelse med en slik undersøkelse kan det bli tatt flere profiler. Hvert profil som undersøkes har en lengde på ca 235 m, og i forbindelse med hvert profil settes det av 12-15 ladninger. Ladningene har en vekt på 50-200 g dyna-

mitt pluss tenner. Det er altså ingen store ladninger det er snakk om, og det virker derfor utrolig at man skulle få så store skader som tilfellet var i Kåfjorden i Alta. Men problemet med fiskedød er et faktum, og forskning må snarest mulig gi svar på de faktiske forhold knyttet til dette problemet.



Dr. Ing.

av Anna Birkelund

Overingeniør Geir Berntsen på planavdelinga har fra 1. juli i år permisjon for å fullføre studium ved Norges Tekniske Høgskole som fører til graden doktor ingeniør. Permisjonen er foreløpig satt til 1/1 1991. Studiene tar han i hovedsak ved Vegkontoret i Tromsø.

Den vitenskapelige avhandling har tittelen «Konsekvenser ved at stamvegnettet tillates for 10 tonn helårsakseltrykk fra 1. januar 1994».

Kort sagt skal det vurderes hvilken nedbryting som vil skje i veggen og vegholders økte vedlikeholdskostnader som følge av dette. Også de økonomiske gevinster som følge av mer effektiv transport behandles. Studiet inngår også i et av FOU's etatssatsingsområder «Bedre utnyttelse av vegenets bæreevne».

Geir er 34 år. Han er gift og har to barn, og ble utdannet sivilingeniør i 1980. Om Geir kan man si han er «flasket» opp i vegvesenet. Foruten at faren hans er veteran på Vegkontoret, har han gått gradene fra hjelpearbeider og bud i vegvesenet.

Geir har tidligere hatt permisjon for opphold ved NTH, i tiden august-87 til juli -88. Oppholdet hadde sitt utspring i at vegvesenet er forpliktet til å ha 2 sivilingeniører (på landsbasis) ved NTH til å assistere i miljøet.

Dr. ingeniør-studiet har en norminell studietid på 2 ½ år, gjennomsnittlig studietid er 3 ½ år. Første året består av et fagstudium. I de siste 1 ½ år skal den vitenskapelige avhandling gjennomføres.

– Jeg hadde tidligere unnagjort 4 av de 5 fagene som inngår i fagstudiet. Dette var en av grunnene til at jeg kastet meg på dette forholdsvis lange studiet da jeg ble forespurt. En annen forutsetning var at jeg ville ta studiene i Tromsø. Av hensyn til familien ville det ikke bli aktuelt å flytte til Trondheim. Egentlig er det residensplikt ved NTH under studiet. Hensikten er at den som studerer får ta del i forskningsmiljøet og andre kan ta del i den kompetansen som oppnås under studeringen. Jeg hadde et godt utgangspunkt i og med at jeg tidligere hadde opphold ved NTH, og begynte 1. september i år på avhandlingen her i Tromsø. De to første månedene av permisjonen gikk med til siste prøve i fagstudiet.

– Hvorfor dette studiet og hva var grunnen til at du valgte dette emne?

– Jeg har tidligere vært 4 år på Laboratoriseksjonen og det er også naturlig med den etterutdanningen jeg har å velge et emne som dette. Det er en utfordring og en tilfredsstillelse å kunne jobbe konsentrert i lang tid over et emne du selv velger. Selv om ikke studiet automatisk medfører høyere lønn, får jeg tilleggs kvalifikasjoner innenfor fagområdet for avhandlingen. En dr.grad skal i tillegg vise at en kan drive selvstendig forskningsarbeid.

Enhver kunnskapøkning innenfor materialteknologi vil kunne gi store økonomiske besparelser for vegvesenet for eksempel gjennom reduserte vedlikeholdskostnader. Vegdirektoratet dekker utgiftene ved studiet.

– Hvordan arbeider du?

– Jeg har et nært samarbeid med NTH, institutt for veg- og jernbanebygging, og jeg pendler en god del mellom Tromsø og Trondheim/Oslo. Hver måned er jeg en uke i Trondheim. Her har jeg en faglærer. Jeg drar nytte av Universitetsbiblioteket i Tromsø og har god kontakt med Veglaboratoriet i Oslo. Ellers er kort sagt litteratur og dataprøver viktige i de konklusjoner som skal trekkes i avhandlingen.

– Du kommer og går når du vil. Er det vanskelig å holde en tidsplan?

– Sjøldisiplin er nødvendig. Jeg må hele tiden føle at jeg kommer videre i arbeidet. Det kunne nok vært en fordel med et forskermiljø, men jeg valgte å gjøre studiet i Tromsø, og føler at det går bra så langt.

Vei, Geir. Studiet avsluttes med disputas i Trondheim. Da skal avhandlingen forsvares.

Vi ønsker deg lykke til!



Nytt fra vernelederen

av Bjørn Eriksen

For kort tid siden er det kommet ut nye forskrifter fra Arbeidstilsynet angående stillaser, stiger og arbeid på tak m.m.

Som sikkert mange har registrert har Arbeidstilsynet gående en aksjon mot fallulykker i bygg- og anleggsbransjer. Vi har registrert at Arbeidstilsynet har hatt kontroll på en rekke arbeidsplasser og funnet graverende tilfeller i brudd på stillaseforskriftene.

Så vidt meg bekjent er ingen av våre arbeidsplasser besøkt i denne anledning. Spørsmålet er om vi kan si at vi har våre saker i orden etter forskriftene! Det er du som arbeidsleder og bruker som er den rette til å svare på det.

Hva er så det nye i forskriftene?

Etter 1.1. 1990 skal blant annet stillaser, stiger og konstruksjoner på tak og fasader typegodkjennes av direktoratet for arbeidstilsynet.

Et annet krav er at alle som setter opp stillas, som er høyere enn 5 meter, skal ha gjennomgått både teoretisk og praktisk opplæring. Nytt er det også at arbeidsgiver skal føre løpende kontroll med stillaser som er i bruk.

De hyppigste skader i arbeidslivet i Norge er fallulykker, og målet til Arbeidstilsynet er at fallulykkene skal reduseres med 25% innen år 1992.

Også i vegvesenet er fallulykkene de hyppigste årsaker til skader. Det er ikke direkte fall fra stillaser, men ofte forekommer det fall i gange til og fra arbeidsplassen, og fall i forbindelse med inn- og utstigning av biler og maskiner. Vi må bli flinkere til å holde gangveiene ryddige og strødd hvis det er nødvendig. Likeledes må det vises større forsiktighet ved inn- og utstigning av biler og maskiner.

Kan du svare på disse spørsmålene?

- Unngår du bruk av stiger?
- Er rekkverket solid?
- Har det håndlist, knelist og fotlist?
- Er det rekkverk på trapper?
- Kommer du trygt opp på stillaset?
- Er stillasegulvet tett?
- Er det uten vippeender?
- Er stillaset skikkelig forankret?
- Avstivet?
- Er fundamentet godt?

Dersom du kan svare JA på disse spørsmålene skulle jeg anta at du er med på å redusere fallulykkene på arbeidsplassen din.

Din medvirkning er helt avgjørende! Husk at du har mye å vinne – og kanskje alt å tape om ulykken er ute.

Tenk sikkerhet – ikke lettvinhet.



BEDRIFTSHELSETJENESTEN EN RESSURS FOR BEDRIFTENE

av bedriftssykepleier
Liv Rigmor Jørgensen,
Tromsø bedriftshelsetjeneste

Mange arbeidstakere ser på bedriftshelsetjenesten kun som en hjelpeinstans når det oppstår akutte plager eller sykdommer, enten plagene kommer av arbeidet eller ikke.

Sannsynligvis er det bedriftshelsetjenesten selv som må ta skylden for dette. Vi har nok ikke vært flinke nok til å markedsføre våre tjenester. Kanskje har vi brukt en for stor «sekk» når vi har snakket om våre oppgaver. Alle som arbeider i bedriftshelsetjenesten vet straks hva vi mener når vi snakker om å forebygge, men vet alle *utenom bedriftshelsetjenesten* det?

Bedriftshelsetjenestens målsetting er å forebygge helseskadelige forhold i arbeidsmiljøet samt holde fortløpende øye med de ansattes helsetilstand sett i sammenheng med bedriftens arbeidsmiljø.

Denne målsettingen gjør at vi f.eks. ikke innkaller alle arbeidstakere til helsekontroll årlig. Vi skiller ut hvem som trenger årlige helsekontroller, og for hvem det holder med kontroll hvert annet år. Dette gjøres ut fra alder og hva de utsettes for i det daglige arbeide. Enkelte bedriftshelsetjenester opererer med helt opp til 5 års intervaller for helsekontroller.

Men hva er det så bedriftshelsetjenesten kan bistå med utenom «degsjekken»?

Bedriftene betaler årlig en fast kontingent pr. ansatt på arbeidsplassen, og inn i den faste kontingenten går følgende tjenester:

- miljøarbeid
 - kartlegging av det fysiske og psykiske arbeidsmiljø
 - bedring av arbeidsmiljøet
 - eliminering av sykdomsfremkallende miljøfaktorer
 - forebygging av ulykker og skader



- helseopplysning og rådgivning
 - planlegging av nye lokaler, nytt utstyr, ominnredninger
 - medvirkning ved opplæring i verne-/miljøarbeid i bedriftene
 - temakurs for medlemsbedriftene
 - opplysningsvirksomhet overfor den enkelte arbeidstaker
- helsekontroller
 - nytilsatte arbeidstakere
 - målrettede/ selektive kontroller av personer som er utsatt for særlig helseisiko i sitt arbeid

- attføring
 - bedriftsintern attføring
 - gjennom Statens Arbeidsmarkedsinstitutt i Brevika (ved behov for omskolering eller ekstern opplæring)

- AKAN-bistand
 - konsultasjoner for helseplager relatert til arbeidsmiljø
 - yrkeshygieneiske målinger
 - vurdering av årsaksforhold ved sykefravær.
- Tjenester som faktureres særskilt:
 - resultatanalyse av miljømålinger (løsemidler, støv, gass, røyk)
 - influensavaksinerings

Av personell som kan bistå bedriftene ved disse tjenester har Tromsø bedriftshelsetjeneste lege, sykepleier, fysioterapeut, verneingeniør og lege- sekretær.

Bedriftshelsetjenesten er ikke et kontrollorgan for bedriftenes arbeidsmiljø. Denne funksjonen er tillagt Arbeidstilsynet.

Bedriftshelsetjenesten er eid av medlemsbedriftene, og vi ønsker å bli sett på som en av bedriftens ansatte, med unntak at vi er fysisk atskilt. På den måten vil det være mer naturlig for bedriftene - det kan være ledelse, tiltilvalgte, vernetjeneste eller ansatte -

å kontakte bedriftshelsetjenesten i fysiske eller psykiske arbeidsmiljøspørsmål.

Bedriftshelsetjenesten er avhengig av et godt samarbeid både med ansatte og ledelse for å fungere.

På miljøsidene er bedriftshelsetjenestens oppgaver å kartlegge/utrede ting, eventuelt komme med forslag til tiltak. Det er galt som enkelte tror at bedriftshelsetjenesten har ansvar for

gjennomføringen og for at det «skjer noe» på arbeidsmiljøsidene i bedriften. Det arbeidet hviler etter Arbeidsmiljøloven på arbeidsgiveren.

Bedriftshelsetjenesten er altså ment å være en ressurs for bedriftene i arbeidsmiljøspørsmål, så hvorfor ikke utnytte denne ressurs på lik linje med bedriftens øvrige personale?

PÅ GJENSYN!

HÅNDBOK FOR BILTILSYNET

av Lisa Sundstrøm

Trond Larsen har fått anerkjennelse - også utenfor egne fylkesgrenser.

«Håndbok i målstyringsarbeid i Statens vegvesen Biltilsynet» er tittelen på håndboka som Trond Larsen har utarbeidet. Det lokale forslagsutvalget sier i sin innstilling at håndboka vil være tidsbesparende og gjøre målstyringen i biltilsynet bedre. Det antas også at boka blir et nyttig redskap i planleggingen i biltilsynet.

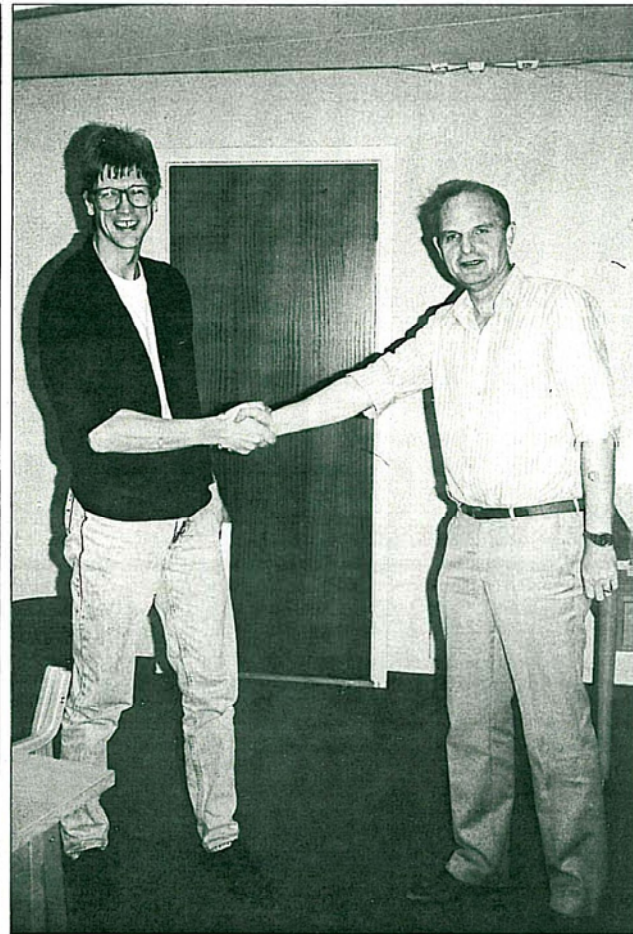
Hva er så en håndbok i målstyringsarbeid, Trond?

Det har vært snakket i mange år om dette med målstyring som overordnet idé for hvilken styring man skal ha i biltilsynet. Det har lett for å bli bare mye «fint» snakk om slike ideer. Derfor fant jeg ut at jeg skulle lage et system for planlegging og oppfølging av biltilsynets drift gjennom året.

Håndboka er ment som et hjelpemiddel til å praktisere målstyringsarbeidet i biltilsynet.

Vi har faktisk jobba etter denne modellen i 3 år i Troms, og flere andre biltilsyn i landet har fulgt opp ideen og våre arbeidsmetoder, sier Trond.

Bak utarbeidelsen av håndboka ligger flere timers-arbeid. Jeg jobbet med dette om kveldene en høst for ei tida siden, sier Trond. Jeg synes det var faglig artig og utfordrende å jobbe med boka. Samtidig er det en mulighet til å omsette litt av det man har lært under utdanning.



Forslaget om håndboka ble som tidligere nevnt i Vegstikka oversendt det sentrale bedømmelsesutvalg til avgjørelse. Og premien var kr 4000,-.

Trond Larsen mottar premien for håndboka av vegsjefen.

JUBILEUMSUTSTILLINGA

av Lisa Sundstrøm

Vi jubilerer – både i Tromsø, på Finnsnes, i Bardu, i Harstad og i Nordreisa. Og med årets jubileumsutstilling ønsker vi å markere vårt vegvesen.

Etter at Tromsømessia var over tidligere i sommer fant messekomiteen ut at også andre enn Tromsøboerne burde få glede og opplysning om vegvesenet. Slik ble ideen skapt til ei ambulerende utstilling i vårt fylke.

Utstillinga viser vegvesenet i fortid, nåtid og framtid. Vi ønsker på denne måten å informere om vårt arbeid og virke. To uker på hver plass har utstillinga stått. Og «framvisningssted» har vært kommune- og rådhus på de respektive steder.

Interessen og oppslutninga om vår utstilling har vært positiv. Publikum har strømmet til allerede under oppriggingsarbeidet – og det er utrolig mange i vårt fylke som enten har en far, bestefar eller onkel som har jobbet i etaten. Trivelig!

Vi i messekomiteen føler hvertfall at slitet med kasser og esker, lange kjøreturer og tunge løft har vært positivt. Det er nemlig mange smilende og trivelige folk omkring som setter pris på



at vi informerer om vår etat. Og takk til «vedlikeholdsguttene» omkring i fylket som har hjulpet oss med kassebæring!

Ferdig oppsatt utstilling på Finnsnes. Edel Austlid med utstillingsplakat (laget av Torild Heimdal).

RETTELSE

I vårt jubileumsnummer har vi en lengere artikkel angående Troms vegvesens historikk. Artikkelen er levendegjort med bilder fra vegvesenet i gamle dager. Vegstikkas redaktør har dessverre ikke levd lenge nok til å kunne bekrefte at bildenes tekst stemmer overens med bildet. Derfor er det trivelig at gamle vegfolk gjør oppmerksom på at det er enkelte ting som ikke stemmer. Vi er takknemlig for alt som gjør til at vår historie blir riktig presentert! Vår tidligere oppsynsmann Simon Sletten i Bardu har i den forbindelse fortalt oss at bildet på side 4, Saxegårds balansestralle fra 1920,



ikke er en balansestralle – men en 4-hjuls tralle. Likeså med brøytebilen på side 18. Vi kaller den Strømmen brøytebil. Også det er galt. Bildet vi-

ser en GMC brøytebil fra Heia, Takkeldvdalen 1932. Takk for korreksjonene!

Lisa

VELFERDSTUR FOR BARDU-OMRÅDET

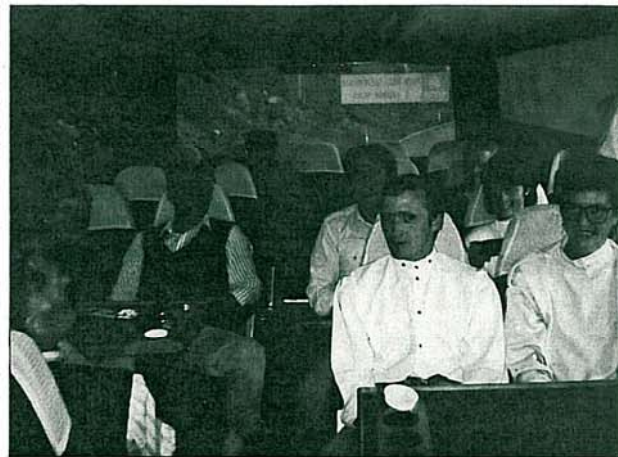
av Unni Helberg

Lørdag 9. september 1989 kl. 07.00 dro Bardu-«gjengen» avgårde på velferdstur til Sortland. Til tross for at vi hadde tatt hensyn til beredskap og elgjakt, var oppslutninga dårlig – 22 personer.

Været var litt regntung da vi startet fra Bardu, men det ble bare bedre og bedre utover dagen.

Første stopp var en kaffetår på Åsestua, Kåringen. Deretter gikk det strake vegen til Sortland. Her ble handelsstanden besøkt i et par timer.

Så kjørte vi en tur til Nyksund, og det var virkelig en opplevelse. Vegstandarden det aller siste stykket er jo ikke som vi er vant til i område 2, så det var litt nifst. Nyksund er et gammelt fiskevær med storhavet rett utafor. Derfor var havna godt vernet med store moloer på begge sider. En del av husene holdt på å rase sammen, men en del var restaurert. Det er ungdommer



fra forskjellige land som holder på med dette arbeidet. Dette for at ungdommer skal ha et eget sted å komme sammen samtidig som de lærer å arbeide. Midler får de for det meste gjennom innsamlinger og ungdomsklubber.

Bardu-gjengen på busstur til Sortland.

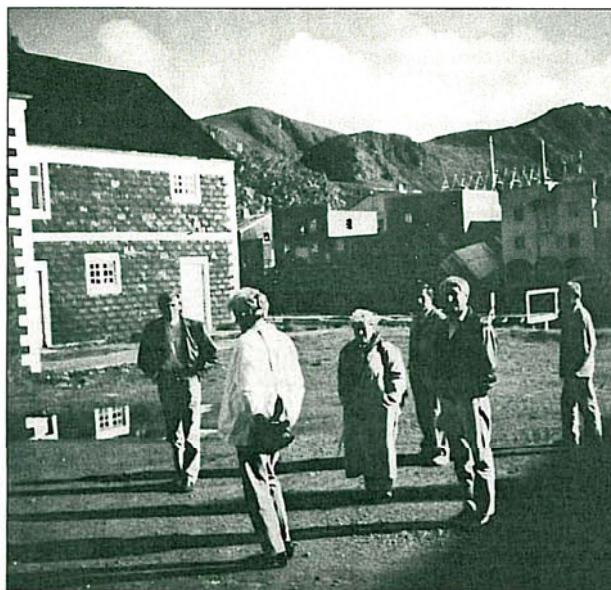
Da vi hadde fått med oss nok inntrykk kjørte vi tilbake til hotellet for en liten hvil.

Kl. 20.00 var alle stivpyntet, og møtte opp til en herlig middag og dans. Det ble en vellykket og koselig kveld.

Søndag var alle friske og opplagte igjen, og da kjørte vi strake vegen hjemover, bare med stopp på Tjeldsund vegkro for en matbit.



Vi besøker det kjente fiskeværet Nyksund.



5 i grøftekanten

av Lisa Sundstrøm

JULEKORT!

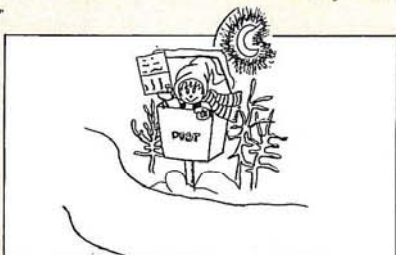
God Jul og Godt Nytt år! Når dagene blir kortere, mørket senker seg over oss, julebaksten begynner å ta form, julegavekjøpet øker, og det er så altfor få dager igjen til den 24. desember – da er det at vi tar fram penna og kortet.

Engler, nisser eller ei kirke omhyllet av snø. Det er gjerne det som pryder forsida av vår julehilsen til nær og fjern.

Hva skriver vi så i alle disse kortene? Vi ønsker noen ei god jul og et godt nytt år. Andre takker vi for alt som har vært i gammelåret, eller vi forteller om våre tanker og ønsker. Og noen skriver vi lange epistler til. Men det er gjerne familie og venner vi skriver til.

Derfor har vi her i VEGSTIKKA invitert noen av våre ansatte til å sende ei hilsen til andre innen etaten – det være seg nær eller fjern så: HA ØYNE OG ØRER OPPE – KAN HENDE ER DET AKKURAT DU SOM FÅR EN HILSEN HER!

For her har vi spurt 5 «i grøftekanten» – HVEM I VEGVESENET VIL DU SENDE EN JULEHILSEN TIL – OG HVA SKAL I TILFELLE DENNE HILSEN INNEHOLDE?



Unni Helberg, førstestorkontorfullmektig, Bardu vegstasjon

– Julekortet mitt skal gå til Biltilsynet på Finnsnes og Norum på vegkontoret.

«Takk for rask levering av ny safel! Det lettet oss mye fordi vi da slapp turen til bankboksen hver dag. Effektiv og god service!»



Are Stenkjær, kontrollingeniør, Harstad vegstasjon

– Jeg vil sende en julehilsen til Unni og Lovise på Bardu vegstasjon.

«Takk for vafelen! Jeg ønsker dere en God Jul og et godt nytt vaffelår!»



Laila Haukebø, førstesekretær, Biltilsynet Harstad

– Min julehilsen går til Astri Hovland som for tida har permisjon herfra Biltilsynet.

«Jeg ønsker deg og din familie en god jul, og gratulerer med den nye «prinsen!»»



Steinar Larsen, maskinkjører, Tromsø vegstasjon

Jeg ønsker å sende en julehilsen til alle mine arbeidskamerater i vegvesenet. «God Jul og Godt Nytt år! Håper på mange gode arbeidsår sammen».



Liss Lauritzen, førstesekretær, Vegkontoret

Kantinepersonalet på vegkontoret skal få min julehilsen.

«En fin julehelg og et godt 1990 ønskes til de to blide ansiktene i kantina vår – med takk for godt kakeår i 1989!»

VM i orientering

av Geir Berger

16. og 17. september ble det andre vegmesterskapet i orientering avvikla. Arrangør var Sør-Trøndelag. Dette var det første offisielle VM, idet fjorårets arrangement med Akershus og Vegdirektoratet i spissen var «prøve-VM». Troms var for øvrig det eneste fylket som ikke hadde deltakere i fjor.

I år stilte vi med 3 mann. Optimismen var stor på forhånd, – spesielt med tanke på stafetten. Laget vi stilte med var o-løperen Ingar Hals, maratonmannen Jan Tore Knudsen (han løp to halvmaraton og en helmaraton i løpet av fire uker i september/oktober) og undertegnede.

Før løpet lørdag var det omvisning på det nye veganlegget mellom Stjørdal og Trondheim. Løpene gikk på kart vest for Trondheim like ved Granåsen hoppbakke. Arrangørene fra Sør-Trøndelag hadde lagt meget gode løyper. De skulle vise seg å bli litt for krevende for 2/3 av deltakerne fra Troms samt de fleste andre deltakerne også. Tidligere NTH-studenter stilte dessuten omtrent på hjemmebane. I alle fall snakket de stadig med vemod i stemmen om en viss studenthytte som lå like i nærheten av løpsområdet.

I lørdagens individuelle løp fikk Troms en suveren seier. Ingar raste gjennom den 6 kilometer lange løypa på vel 40 minutter og vant klassen med over 5 minutters margin. Jeg og Jan Tore hadde mer problemer i trøndelagsskogene. Det ble en 5. og 7. plass. Jeg har etter dette stor forståelse for Jan Tores boikott av alle o-løp sør for Saltfjellet – unnatt VM. Han – i likhet med de fleste fra nord – liker seg best i åpen og oversiktlig lauvskog med store fine myrer. Postene ligger oftere der de skal ligge i slikt terreng.



Etter det individuelle løpet var det bankett m.m. på Royal Garden lørdag kveld. Det var en verdig bankett. Naturfotografen Jon Østreng Hov viste naturbilder fra Alaska og prata som bare en trønder kår. Artig kåseri og trivelig kar.

Foran søndagens stafett som starta allerede kl. 10.00, ble Troms ofte nevnt når det var snakk om favoritter. Favorittstempel – det var en ny opplevelse for 2 av lagets deltakere. Det skulle vise seg at det tyngtet litt for mye. Jan Tore løp første etappe og veksla som nummer fem, ca. 5 minutter etter teten med rundt 10 minutter bom. Undertegnede løp andre etappe. Med minst like mye bomming som Jan Tore! Da jeg endelig kunne sende Ingar ut på siste etappe lå vi på rundt tredje – fjerde plass, – 6 minutter bak Aust-Agder som hadde løpt forbi oss på 2. etappe. Heller ikke Ingar unnagikk bom. Aust-Agders ankermann holdt avstanden bakover og berga seieren, mens Ingar sørga for at Troms ble nummer to.

Premie for individuell seier i VM fikk Ingar Hals (i midten). Laget som ble nr. 3 på stafetten besto forøvrig av Jan-Tore Knudsen og Geir Berger.

Neste års VM i orientering er lagt til Rogaland. Da har vi bestemt oss for å ta revansj i stafetten. Det ville imidlertid være artig om flere fra Troms ville delta i VM. Det finnes jo noen o-løpere rundt om i fylket. De som ikke har den store innsikten i bruk av kart og kompass, kan få innføring hos oss. Teorien kan så praktiseres på treningsløp som arrangeres ukentlig gjennom hele sommeren.

Resultater VM individuell:

Menn 17 –34 år, 6 km:

1. Ingar Hals, Troms	40,29
2. Sigurd Løtveit, Østfold	45,53
3. Per Morten Lund, Oppland	56,15
5. Geir Berger, Troms	63,55
7. Jan Tore Knudsen, Troms	66,51

16 deltakere

«HALLINGKASTET»

av Lisa Sundstrøm

Også i år har håndball-entusiastene fra Troms stilt opp – både herre og damelag.

Årets «kast» fant sted fra 29. september til 1. oktober. Og selv om begge lagene ble utslått i innledende runder, var det en glad og fornøyd gjeng som vendte nordover etter strålende dager i sydligere breddegrader.

For gløden er akkurat det som er – og alltid har vært i høysetet for vegvesenets håndballturnering. Det sosiale samværet er like viktig som det sportslige! Derfor er det en fornøyd gjeng som takker Buskerud vegvesen for et «profft» arrangement.

Ellers skal vi også hedre guttene fra nabofylket Finnmark – som gikk til topps på herresiden i turneringen. HURRA! HURRA! Damelaget som gikk av med seieren var fra Vegdirektoratet. Gratulerer begge lag!

Og vi – ja vi kommer stadig tilbake! Kan hende blir det også vår tur en gang å stå på seiersspallen. (Det er jo lov å drømme.)

Herrelaget i håndball.



DUGNADS-ARBEID

I blant kan det synes som om «sports-gjengen» på vegkontoret er med på både den ene og den andre turneringen. Selvsagt er det idrettsgløden som driver folket fram – men hva hadde de vel gjort uten økonomi.

Og hedres den som hedres skal.

Damelaget i håndball.

UTEN IHERDIG INNSATS FRA DE AKTIVE I IDRETTSLAGET hadde nok aldri turer, arrangementer og turneringer vært mulig. Derfor er det med medlidende og beundrende blick jeg en sen kveld observerer jenter og gutter fra laget vårt – i pøsegrønt – skjærende på asfalt i byens mest trafikkerte strøk – idrettslaget har påtatt seg asfalskjæring. Og om ikke dette er nok – vel så henger de stadig i en kurv utenfor kontorvinduene en sen kveld- idrettslaget har påtatt seg vindusvask.

For ikke å glemme de utallige blomstrene som i årevis har vært plantet i trafikkøyene rundt omkring i Tromsø og omegn, rundvask, loddssalg, riving og hugging – alt til glede og innsats for idrettslaget. Imponert – ja selvsagt!



Petter og Rolf i asfalskjæring en sen høstkveld.

Det vitner om samhold og felles anstrengelser for felles mål. Det skulle da en vite som har hengt 6 etasjer over Otto Sverdrups gate i en vaskekurv og plantet blomster i trafikkøyer, med «truende biler» omkring.

Flinke gutter – flinke piker – det skal gamle Norge ha!!

Bare for å nevne det sånn i forbigarten!

Lisa

Vegvesenets egen treningsdrakt

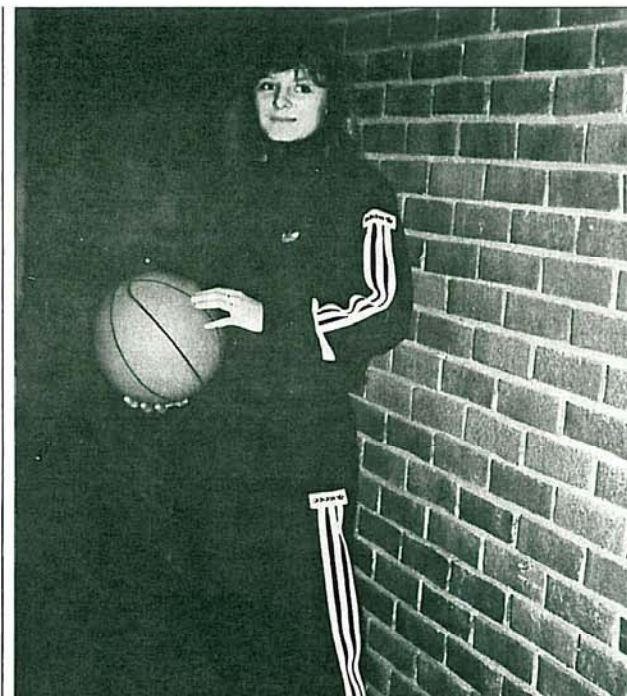
av Anni Kari Pedersen

Vi har i år innhentet tilbud på treningsdrakt/fritidsdrakt. Den er en ny modell fra Adidas. Fargen er svart med gule striper (se bilde). Vår egen logo (kråka), sammen med etatsnavnet, skal vi ha på ryggen.



Alle ansatte i Statens vegvesen Troms har anledning til å kjøpe treningsdrakten. Pris pr. drakt er kr. 350.

Størrelsene går på centilong, dvs høyden på brukeren. De forskjellige størrelsene er : 150, 156, 162, 168, 174, 180, 186, 192, 198. Alle vegstasjonene er kontaktet og de tar opp bestilling



på drakten. Det er også mulig å kontakte vegkontoret. Kontaktperson er Anni Kari Pedersen.

Monika Jensen viser her vår framtidige «etatsdrakt».



Navn: Ernst Selvik
 Alder: 46 år
 Stilling: avdelingsingeniør
 Bosted: Harstad
 Arbeidssted: Biltilsynet Harstad



Isnart 20 år har Ernst Selvik vært en av biltilsynets personale. Og han har i alle disse årene vært tilknyttet Harstad-stasjonen.

Ernst vokste opp på vegløse Aune- men hadde likevel biler å skru på. Så etter noen år med «bilskruing», ei tid på fiskebruk og etter avsluttet militærtjeneste tok han fatt på den tekniske høgskolen i Narvik. Kort tid etter avsluttet eksamen var han på plass som en av «etatens menn».

I alle disse årene har han hatt samme arbeidsområde. Han kontrollerer kjøretøy- både utekontroll og hallkontroll, og han kjører førerprøver. Best av alt liker han å jobbe med kjøretøyparken.

Tida og utviklinga i biltilsynet har gått sin gang på de 20 årene han har vært her. Det som har forandret seg mest på denne tida er nok oppkjøringa med elever og kjøreskolestanden. Det er langt mer systematisk i dag. Vi hadde forresten ikke kontrollhall da jeg starta min «karriere» i biltilsynet - vi brukte bare en garasje. Og kontrollene var tilfeldige - ikke den systematikken vi har i dag, sier Ernst.

De største endringene kom da biltilsynet i Harstad flyttet inn i ny stasjon i 1976. Det resulterte i mer rom og bedre arbeidsplass.

Lisa

Utviklinga i Biltilsynet har vært positiv, sier Ernst. Både kontor og arbeidsforhold har blitt til det bedre. Arbeidsmengden er jevn, vi holder oss ajour - og vi utsettes ikke for noe unødigg press. Og ikke kan jeg klage på lønna heller, sier han.

Ernst trives i biltilsynet og blir nok der til alderspensjonen setter sin grense. Det er gode arbeidsforhold og godt miljø, hvis ikke så hadde jeg vel heller ikke vært her, sier han. Generelt sett er det trivelig å være i Vegvesenet!

Hva så med framtida - hva bringer den?

Framtida blir spennende! Vi vil få mer avansert utstyr og kontrollene av kjøretøyene blir mer avansert. Spesielt på miljøsektoren får vi nok store og nye oppgaver. Jeg ser mange utfordringer i tida framover, sier Ernst.

Når «biltilsynsdagen» er over - hva bedriver han i fritida?

Jeg er en kristen person og er i den forbindelse opptatt med kirketilværelse og ungdomsarbeid. Vi har jobbet med et ungdomssenter i Kasfjord siden i 1982 på dugnad, så mye av fritida går med til det, sier han. Ellers er det mye administrativt arbeid i denne sammenhengen, mye å følge med i - stadig noe nytt, så Ernst har også dagen utenom biltilsynet fullt besatt.

NYE HÅNDBØKER

063 -Vegtrafikkteflinger '88
 Vegdata 171 sider

Publikasjonen omfatter hovedresultatene fra de maskinelle vegtrafikkteflingerne som inngår i de landsomfattende vegtrafikkteflinger for 1985, 1986, 1987 og 1988.

061 -Veg- og kjøretøystatistikk
 Vegdata 127 sider

Formålet er å presentere sentrale statistiske oversikter om:

- Vegnettet
- Veg og ferjetrafikk
- Registrerte kjøretøyer
- Kjøretøykontroller
- Førerkort
- Utgifter, inntekter og sysselsetting

150 -Bruer - sikkerhet og T-standard
 Retningslinje 33 sider

Håndboken er en del av det kvalitetsstyringsarbeidet som pågår i Statens vegvesen. Den skal være med å sikre kvaliteten på bruer og andre byggverk på så viktige områder som sikkerhet og bestandighet.

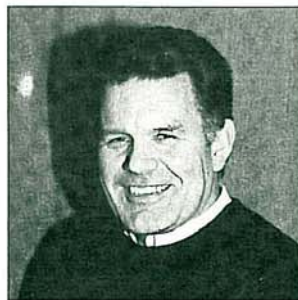
148 -Kvalitetssikring - vegtunnel
 Veiledning 52 sider

Håndboken dekker kvalitetssikring av arbeider som inngår i hovedprosessene 2,3 og 7. Den gir instruksjoner og prosedyrer ved kvalitetssikring av et vegtunnelanlegg. Den gir også rutiner for dokumentasjon av resultatene.

PERSONALNYTT

Tiltredelser:

Vegkontoret:



Halvard Haugan, byggeleder for hovedvegutbygging i Tromsø engasjement.



Sigurd Skjelmo, kontorfullmektig, Vegkontoret.



Lillian Paulsen, juridisk saksbehandler, engasjement for 2 år.

Stein Marvin Bøe, trafikkpedagog.

May-Gøril Ellingsen, personalkonsulent, begynner 1.1.1990.

Utedriften:



Stein Fagerås, mekaniker, Harstad.

Albert Fr. Haldorsen, maskinfører, Tromsø.

Lars Harald Molund, maskinfører, Tromsø (tiltrer 4/12-89).

Helene Kristiansen, renholdsbetjent, Kvesmenes.

Biltilsynet:

Anita Molander, Biltilsynet Harstad, kontorfullmektig.

Kristin Iren Jensen, Biltilsynet Tromsø, kontorfullmektig engasjement.

Fratredelser:

Hans A. Karoliussen har 2 års permisjon fra sin stilling som juridisk saksbehandler.

Utedriften:

Anton Johansen, Årvisksand.

Trygve Friberg, Nordkjosbotn.

Anton Antonsen, Sigerfjord.

Overflytting:

Ingar Hals fra Lab til Plan.

Vi gratulerer:

Med 50 år:
 Eidar Rasmussen, Aspelund 25. desember.

Hjertelig takk

for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag den 17.mai.
 Arnulf Antonsen

Hjertelig takk

for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag den 2. oktober.
 Ottar Stenhaus

Takk

til ledelse og arbeidskamerater for fin gave, blomster og fin fest.
 Med hilsen Gullik

Til Trondheim

Overingeniør Petter Hildre har etter forespørsel fra Vegdirektoratet sagt seg villig til å assistere ved Norges Tekniske Høgskole vårsemesteret 1990.

Vegvesenet har som en del av avtalen ved NTH om etterutdanning av tilsatte i vegvesenet, forpliktet seg til å stille 2 personer til rådighet for sko-

len; en ved hver av instituttene veg- og jernbanebygging og samferdselsteknikk.

Hildre skal tjenestegjøre ved Institutt for veg- og jernbanebygging. Han vil starte opp i Trondheim like over nyttår og vil være i en pendlerstilling fram til sommeren.