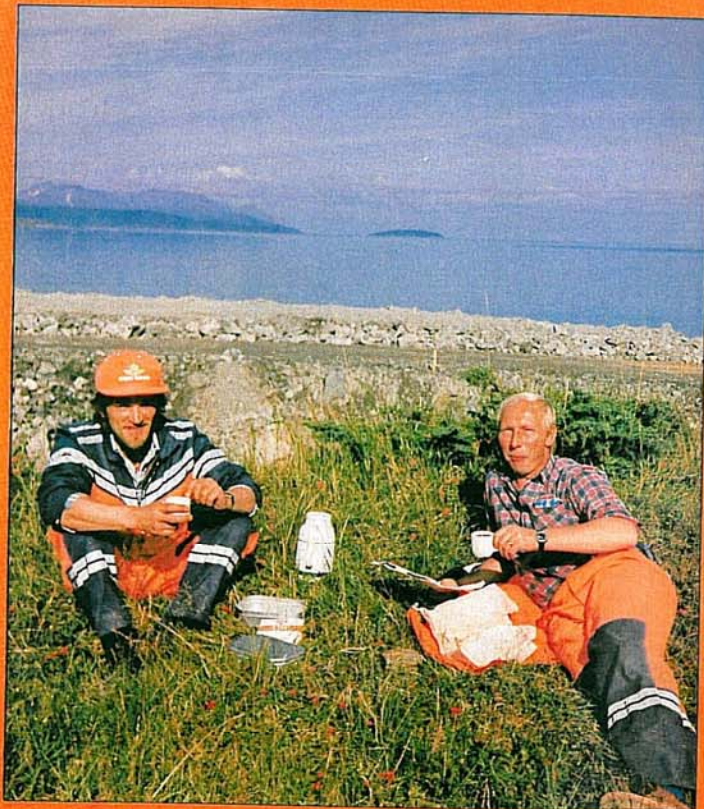


C



«En sommer er 'over —
men minnene om den består!»

Veggs ikka

Bedriftsavis
for Vegvesenet i Troms fylke

Nr. 3 - 1990 - 22. ÅRGANG



Gjennomslag i Maursundtunnelen!

Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 3 - 1990
22. Årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

I redaksjonen:
Rolf Hillesøy
Anna Birkelund

Illustrasjoner:
Torild Heimdal

Redaksjonsråd
Spesialarbeider Reidulf Sørli
Konsulent Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen
Plansjef Tor Hugo Brox
Overing. Gudmund Reiertsen

Utgiver
Statens Vegvesen Troms
Vegkontoret
Postboks 615 - 9001 Tromsø
Telefon 083/56 211

Sats og trykk
Lundblad Grafisk A.s
Tromsø

Opplag
1600 eksemplarer

INNHold

side

Blir den gule etat grønn eller grumset?	3
Anleggsstart i Breivika	3
Ren, pen og «nystrøket»	4
Vedlikeholdsområde 6, Storslett	5
Mausundforbindelsen	8
Gjennomslag i Mausundet	9
Barnehage til våren	10
De eldste og de yngste i trafikken	11
Tanker i tiden	12
P.S.	13
Stå på, jenter!	14
Administrasjonssjefens hjørne	15
EDB-strategi	15
Høstens vakreste eventyr	16
Vi gjentar det neste år!!	17
Salting som prøveprosjekt i Troms	18
Nye permisjonsregler ved svangerskap, fødsel og adopsjon ..	18
Miljø og sikkerhet	19
Eksplisjonsfarlige sprayflasker i bilene	19
Norwegian roads	20
Camping for familien Budt!	22
Miljø er ikke bare sur nedbør!	23
Hva bruker vi arbeidsdagen til?	23
Sommerjobb — ute og inne	24
I kor med Pavarotti	25
Charles Hermansen — tilbake på veggen	26
5 i grøftekanten	27
Sommerens kavalkade	28
Personalnytt	30

FORSIDEN

Fra gjennomslaget i Mausundtunnelen.

Vegs ikka kommer ut fire ganger i året. Det neste nummer kommer ut i desember 1990.
Frist for innlevering av stoff til julenummeret er 15. november 1990.



Blir den gule etat grønn eller grumset?

Grønn politikk, grønt ord, grønne tanker og meninger - MILJØ.
Et skikkelig godt ord å smake på. Men alt var jo før så «meget bedre». Da var miljø knyttet til natur kort og godt, rett og slett. Vi hadde ingen problemer med toalett-papir, vaskepulver, kaffefilter og sprayflasker.

Avgasser, miljøplanlegging, osonlag, klorbleika bleier og sprayflasker. Til og med skrivepapiret er nå blitt tamt og dødt, ser brukt ut - Men det er miljøvennlig! Vi er bevisste - vi er overbevisste.

I vår tid er ordet blitt brukt, misbrukt, spist på, kokt på, vrent og fornyet. Nå handler miljø om ALT - til og med om det vi hverken ser eller lukter = radioaktivt nedfall.

Det er et godt tegn at vi tenker på oss selv og våre medmennesker i så henseende.
Men vegvesenet som miljøetat! - Når i all verden ble de gule grønne? Skal vi ikke heller beholde gul-fargen ren og pen og heller spe den passelig med en og annen troverdig grønn flekk. Det kunne jo ellers ende ut med at fargene blandet seg helt - og da ble vi en smule utflytende eller kanskje heller grumset. Som vi alle vet er jo grønt håpets farge - mens gult er falskhetens!/?

Lisa

Anleggsstart i Breivika

Av Hallvard Haugan

FORBEREDENDE arbeider og rigg for en del av ny fastlandsforbindelse, Tromsøysundtunnelen, er allerede i gang.
I midten av september starter gravearbeidene. Dermed er vi i gang med anleggene for hovedvegnettet i Tromsø og har startet en anleggsperiode i Tromsø sentrum som etter planen vil være sammenhengende fram til århundreskiftet.

Tromsøysundtunnelen krysser under det nye sykehuset i Breivika, RiTø.

Fra april/mai 1991 vil det være montert utstyr i sykehuset som er svært ømfintlig for rystelser. Etter den tid vil sprengning av tunnel under sykehuset bli svært komplisert og dyrt. Dette er grunnen til at vi har valgt å fremskynde arbeidene med denne delen av tunnelen.

Videre drift på fastlandsforbindelsen er planlagt i 1992.

Den delen av Tromsøysundtunnelen som drives nå, to løp på 600 m hver, skal utføres i egen regi. Etter planen skal dette arbeidet være ferdig i april 1991.

Tunnelene har T8 profil. Det vil si at hvert løp har 8 m bredde og et tverrsnitt på ca. 45 m brutto.

Inne i fjellet er avstanden mellom tunnelene, fjelltykkelsen, ca. 15 m.

Arbeidene starter med anleggsledelse og mannskap som har vært i Lavangsdalen i sommer. Disse vil rigge verksted og brakker og legge om kommunale ledninger i området. Graving og sprengning i forskjæringen vil vi sannsynligvis sette bort på anbud.

Når påhugget er klart, kommer tunneldrivere med den ene tunnelrigger fra Mausundtunnelen for å sprengne tunnelen. Vi satser på å komme i gang med dette arbeidet i oktober.

Lokalene for prosjektadministrasjonen for hovedvegnettet i Tromsø — den gamle Tromsbanen i Breivika.

Når alle mann er på plass og arbeidet med tunnelen går som det skal, vil 15-20 personer fra vegvesenet være i arbeid på anlegget.

Arbeiderne skal bo i en forlegning vi leier av Nord-Gruppen AS. Den ligger på Nord-Gruppens område ved Stakkevollveien, like nord for Breivika.

Vi kjøper nå bygget hvor Tromsbanen har hatt filial i Breivika. Her vil prosjektadministrasjonen for hovedvegnettet i Tromsø ha sine kontorer sammen med anleggsledelsen for egenregiarbeidene. (Forts. neste side)



I løpet av september 1990 regner vi med å flytte inn.

Ellers leier vi området øst for Breivika videregående skole som riggområde. I første omgang blir det bare verkstedet, spise- og sanitærbrakker som blir liggende her.

Det er omdisponeringer på årets budsjett som har gjort det mulig å komme i gang nå. Hele den delen vi skal drive i egenregi er beregnet å koste 20 millioner kroner.

Av dette regner vi med å bruke 6,5 millioner på dette budsjettåret.

Bevilgninger over statsbudsjettet er foreslått fra 1991, men da er det fullføring av Breivikatunnelen og veger i Breivika som står for tur.

Takten i utbyggingen fremover vil selvsagt avhenge av størrelsen på bevilgningene i årene som kommer.

Etter en periode med planlegging og forberedelser, ser vi fram til å komme i gang med arbeidene i marken. Selv om det er gjort grundige forberedelser, regner vi likevel med at uforutsette ting kan dukke opp. Med bebyggelsen rundt anlegget, nye ledninger i grunnen og stor trafikk i området er det mange muligheter for at alt ikke går som planlagt.

Det å kunne takle slike forhold er jo også det som gjør det spennende og utfordrende å drive anleggsvirksomhet.

REN, PEN OG «NYSTRØKET»

av Lisa Sundstrøm

LAVANGSDALEN er ikke lenger humpete, ujevn og gruset. Nå møter nyvegen deg i Sørbotn og viser stolt fram sin nyasfalterte overflate.

Det er godt å kjøre på en så fin veg, men også godt å vite for et fint stykke arbeid som er tilbakelagt gjennom anleggsperioden.

Etter anleggsstart i januar 1989 har det vært arbeidet jevnt og trutt med parsellen Sørbotn - Smalåk på E-78. Anleggsarbeidene har gått i egen regi med unntak av ca. 800 m grovplanering som er utført av entreprenør.

Det meste av dekkeleggingen har gått i entreprise.

Vegen er snøskredssikret med to ledvuller, en på øst og en på vestsiden. Når det ikke er snøsesong kan trafikantene f. eks. nyte rasteplassen som er bygget langs parsellen.

Totale anleggskostnader er 44 mill kr i 1990-kr.

Lavangsdalen er for tida skiltet med 80 km/t, men fra og med sommeren 1991 vil vegen bli en 90-veg. Da er også slitelag av asfalt lagt.

Ta godt vare på vegen og la ikke den gode framkommeligheten friste til uvetting kjøring. Det er nok trafikulykker i Troms allerede. Det er også nok av markavkjørsler på nyvegen hvor f.eks. UP kan ta seg en liten rast!



Blant etterarbeidene på E-78 i Lavangsdalen gjenstår det en del rekkverksoppsett.

STASJONENE HAR ORDET:

Denne gangen er det vårt nordligste vedlikeholdsområde, nummer 6, Storslett, som presenterer seg.

VEDLIKEHOLD SOMRÅDE 6, Storslett

Av vegmester Almar Leirbakk

VEDLIKEHOLD SOMRÅDE 6 strekker seg fra Samuelsberg i sør til fylkesgrensa mot Finnmark i nord, og har vedlikehold av riks- og fylkesveger innen kommunene Kåfjord, Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen.

Området har innland, kyst og høyfjell, og variasjonene i de klimatiske forhold er meget store. Dette virker i stor grad inn på vedlikeholdssoppgavene som kan bli meget varierte. Det kan foregå sandstrøing ut mot kysten mens innlandstemperaturene er lave på rv. 865 og samtidig foregår det full brøyting på Kvænangsfjellet. Storslett vegstasjon ligger midt i Storslett sentrum like ved E-6. Nytt felles kontor/bilkontroll/verksted og lagerbygg ble oppført i 1980, slik at alle funksjoner er samlet under ett tak.

Biltilsynet har avdeling ved Storslett vegstasjon som er underlagt Biltilsynet i Tromsø. Vedlikeholdsområde 6 har totalt 459 km veg fordelt på 247 km riksveg hvor alt har fast dekke og 212 km fylkesveg hvor 101 km har grusdekke.



Margit Pedersen og Almar Leirbakk

Området har 9 fergeleier. På rv. 866 har vi fergeforbindelsen Hamneidet-Flåten og Skjervøy-Arnøy. Videre har vi Olderdalen fergelcie på rv. 91 med forbindelse til Lyngseidet. På fylkesvegnettet har vi fergeforbindelsen Rotsund-Hamnes samt Klauvnes og Laukøy.

Av større bruer i området har vi



Anne-Marie Arnesen og Gro Nilsen — to av de kontortilsatte på Storslett vegstasjon.



Skattørsund bru på rv. 866 som er den største (804 meter) og som binder øyene Kågen og Skjervøy sammen. I tillegg har vi Sørstraumen bru (440 meter) på E-6.

Av store endringer på vegsektoren i nord-fylket i kommende år er fastlandsforbindelsen på rv. 866 Hamneidet-Flåten med undersjøisk tunnel under Maursund (2092 meter).

I forbindelse med denne tunnelen bygges det skredsikringstunnel (1670 meter), som vil gi en betydelig trygghet ferdsele vinterstid.

Ressurser i området.

Ved vegstasjonen er det en vegmester, to oppsynsmenn og to kontortilsatte i full stilling. De to kontortilsatte er også tilknyttet biltilsynet ved oppkjøring, fornying av førerkort og utlån av prøveskilt. Total bevilgning er på ca. 22 mill. kr for riks- og fylkesveger, og til dekkelegging ca. 9 mill. kr.

I utedriften har vi 2 formenn, hvor den ene er tilknyttet brøytetjenesten på Kvænangsfjellet vinterstid, 2 høvelkjørere og 22 spesialarbeidere. Av disse er 10 tilknyttet brøytetjenesten på Kvænangsfjellet og E-6/Fv. til Storslett. I sommermånedene er 6 av disse med på dekkelegging i egenregi, 2 på feiebil og 2 på spesialoppdrag. Vi har 2 veghøvlere, 1 feiebil, 3 snøfresere, 2 lastebiler, 7 lagbiler og 2 hjullastere i området.

Området har to vegtoalletter hvor ett er plassert ved E-6 og det andre ved Rv. 866. Dette er lite på E-6 med sine 171 km veg og med forholdsvis få servicetilbud hvor det er toalettmuligheter.

Organisering og drift

Området har med sine mange øyer og fergeforbindelser en geografisk tung

STASJONENE HAR ORDET:



Tx: Plenklipp er et av gjøremålene i vedlikeholdsdriften — her Ole W. Hansen. Under: Verkstedgjengen på Storslett: Stian Jakobsen (korttidsinntatt), Leif Larsen, Kåre Olaussen og Sverre Kristoffersen de siste årene. Dette på grunn av bedre vegstandard både på riks- og fylkesvegnettet. Men vi har økt bruk av skift på høvlene for å holde kravene ved like. Brøytetjenesten utføres i hovedsak av private brøytere unntatt E-6 Storslett-Oksfjordhamn og over Kvængsfjellet som utføres i egenregi.

Fylkesveger
Enkelte fylkesveger er i de siste to årene blitt utbedret av lånemidler fra fylket hvor dette i hovedsak er en bedring av vegens bæreevne i teledønsningsperioden. Dette har vist seg å gi en betydelig bedring av framkommeligheten ikke bare i teledønsningsperioden, men en generell bedring av vegens standard.

organisering. I tillegg er de klimatiske forhold veldig varierende, og dette virker spesielt inn på vinteren med mange ras i området. Utedriften er organisert i lag hvor enkelte har faste stasjoner. Om vinteren har lagene faste geografiske områder. I tillegg har vi en del spesiallag med arbeidsoppgaver i hele området.

Vedlikeholdet er i de senere år blitt mer trafikkrettet. Ifølge våre bevilgende myndigheter skal dette rettes mot framkommelighet, trafikksikkerhet, service og miljø. Våre tjenestemenn har som følge av dette fått endret sine arbeidsoppgaver, og vår planlegging og drift bærer også preg av dette.

Vi har f.eks. økt innsatsen med brøyting, sandstrøing, klipping langs veg, dekkelegging, skilting mm.

Brøyting og høvler
Høvelantallet er redusert med ca. 30%



Souvenir eller suvenir — Hva hjelper vel det?

Avisa «Fromsø» hadde nettopp innlegg i «Byrunden» angående skrivemåten på dette «unike» skilt. «Vegvesenet burde vite at ordet skrives Souvenir og ikke suvenir» — sier innringeren. Men akk og nei! Norsk rettskrivningsordbok sier at ordet souvenir skrives suvenir på norsk — utrolig nok! Så kan man jo si og mene hva man vil om fornorsking og ødeleggelse av et elers fint utenlands ord!

Men mitt poeng er noe helt annet — nemlig — hva sier dette skiltet til trafikantene? I ordboka er ordet souvenir beskrevet som:



minne, erindring eller minnegjenstand. Vel kan man kjøpe nisser i Ramfjord, men er det et minne om Ramfjord eller kanskje heller en erindring?
Burde ikke heller skiltet fortalt oss at det er Nisse-salg eller en form for navnean-

visning? Og — står det fritt for hvem som helst i vårt ganske land å sette opp skilt med den teksten de ønsker? For — hvem har godkjent et skilt som sier bare «Suvenir»? I tillegg: Skal vi langs de norske veger skilte en hver plass vi kan få kjøpt «suvenir»? Og — følgene av en slik skilting kan føre til at: — vi vil stusse ved skrivemåten — dernest vil vi undres hva vi finner den veien pila peker. I mellomtiden har vi vært en særdeles stor fare i trafikken på en særdeles trafikkert veg mens vi har undret på både det ene og det andre!!!
Lisa.

STASJONENE HAR ORDET:

Verkstedet på Storslett

Av Svein Johansen

VERKSTEDET på Storslett har for tiden 4 ansatte, derav en arbeidende formann og en kombinert verksted- og lagerarbeider. Siden 1. juni har vi vært uten maskinoppsynsmann fordi Torleif Hole nå er gått over til vedlikeholdet på Storslett. Men vi har i disse dager ansatt ny maskinoppsynsmann. Olav Skogmo er tilsatt i 2-årig engasjement og han tiltrer i jobben på slutten av året.

Det er stor aktivitet i nordfylket for tida med anleggsdrift både nord for Storslett og oppe i Reisadalen. Dessuten prøver vi å dekke reparasjonsbehovet i Maursundtunnelen og på Kågen fra verkstedet på Storslett. Etter hva verkstedformann Sverre Kristoffersen sier, så har det vært en svært travel tid for verkstedfolkene. Han har forsøkt å prioritere anleggsdriften, og da har det selvsagt blitt en del overtidarbeide på folkene hans.

Vinteren står snart for døren og vi må snart begynne å etterse snøbrøytestyret vårt. Det er mye som gjenstår, men ettersom anleggsdriften i Maursundet avtar nå, så regner vi med å få frigitt en del verkstedkapasitet, sier Kristoffersen.



Rekkverkoppsett på den nye Bergmo bru.

Anleggsvirksomheten i nord-fylket

Anleggsområde 3 (Balsfjord/Nordreisa)

Av Reidulf Broderstad

Anleggskontor

I område 3 har vi 2 anleggskontor, 1 på Storslett og 1 på Storsteinnes. Pr. i dag har vi 1 oppsynsmann som er stasjonert på kontoret i Balsfjord, resten av anleggsledelsen er ved kontoret på Nordreisa.

Brakkerigg

Det er satt opp brakkerigg for 26

mann ved siden av Storslett vegstasjon.

Bemannig:
1 anleggsarbeider + 4 oppsynsmenn
1 kontortilsatt
22 mann på mannskapsplan for vinteren 1990

Organisering

Organisasjonsplan for anleggsområdet varierer mye fra vinter til sommer. I sommersesongen har hver oppsynsmann ansvaret for driften på et anlegg. I vintersesongen blir oppgavene fordelt på stikking/kvalitetskontroll — sprenging — masseflytting. Dette for at oppsynet skal ha ansvaret for bestemte oppgaver på anlegget, og slippe «å gå oppå hverandre». Dette vil øke trivselen for hver enkelt medarbeider.

I barmarkstiden får vi, som naturlig er, mer spredt drift. Vinteren 90/91 blir det kun drift på anlegget Tretten-Klubbenes på E-6.

Bevilgning

Totalt i området har vi 55,1 mill. til disposisjon i 1990.

Anlegg i Nordreisa kommune
Tretten-Klubbenes midlertidig dekke 1991

Kjelleren-Bergmo ferdig sept. 1990
Moskoelv Bru m/tilstøtende veg ferdig sept. 1990
Småbruer i Reisadalen ferdig sept. 1990



Anleggsdrift i Nordfylket: Oppsynsmann Agnar Hansen og anleggsleder Reidulf Broderstad er på plass.

Maursundforbindelsen

Av Ingvald Reiertsen

Når dette leses er gjennomslaget (og tilhørende feiring) på Maursundtunnelen vel i havn.

18. september gikk salva som ga gjennomgående tunnel under Maursundet.

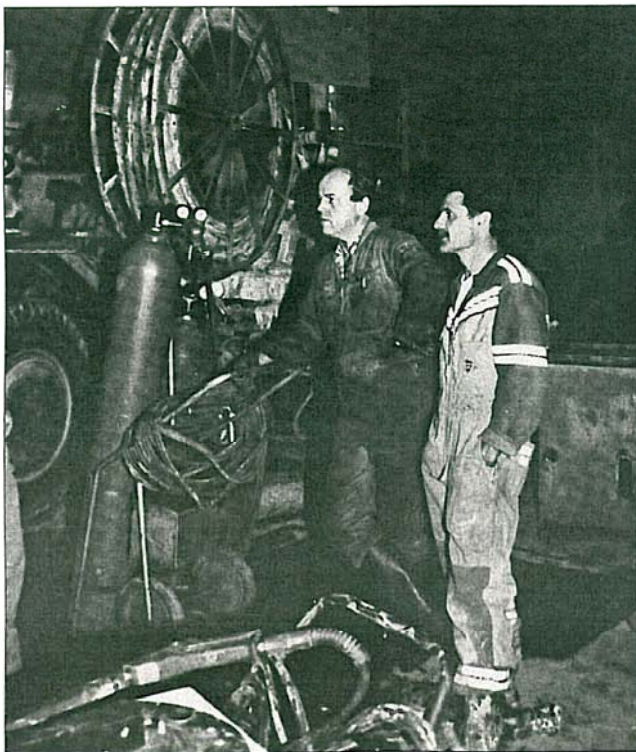
Råsprenget av tunnelen vil da ha pågått i knapt 10 måneder (ferier inkludert).

Dyktige anleggsfolk og godt utstyr har medvirket til at drivinga i hovedsak har gått som planlagt og uten alvorlige uhell.

Drivinga på Hamneidet ble avsluttet i uke 23 og siden da har Maursundtunnelen vært drevet på en stoff (Flåten).



Arbeidsgjengen ute «i dagen»



På verkstedet — Thomas Ellburg

Ved gjennomslaget på Maursundtunnelen vil det totalt være drevet ca. 2500 meter tunnel på anlegget, hvorav 2094 meter på Maursundtunnelen og ca. 400 meter på Rassikringstunnelen.

Så langt ser det også ut til at vi skal kunne klare å holde oss innenfor kostnadsoverslaget for Maursundtunnelen.

Etter gjennomslaget vil begge riggene bli satt inn på Rassikringstunnelen.

I siste halvdel av oktober skal en rigg, samt mannskap og utstyr fra anlegget overføres til Tromsøysundtunnelen, der vegvesenet skal drive en mindre del av tunnelen i egen regi.

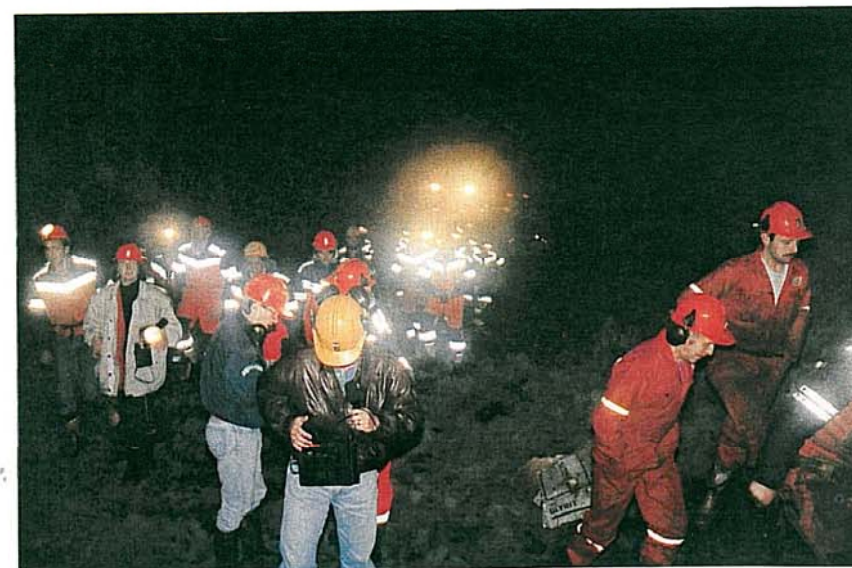
På anlegget i Maursundet skal det utover høsten og vinteren drives med vekseldrift på Rassikringstunnelen med en rigg, mens det i Maursundtunnelen skal arbeides med permanent sikring og en del tekniske installasjoner.



Skål for gjennomslaget!

Gjennomslag i Maursundet

Tirsdag 18. september kl. 12.00 gikk gjennomslagssalva i Maursundtunnelen. Dagen ble feiret med middag for tunnelarbeiderne på brakkeleiren. Ordføreren i Skjervøy kommune var til stede med blomster og «godord» og ellers var vegkontoret representert med blant annet vegsjefen og anleggssjefen.



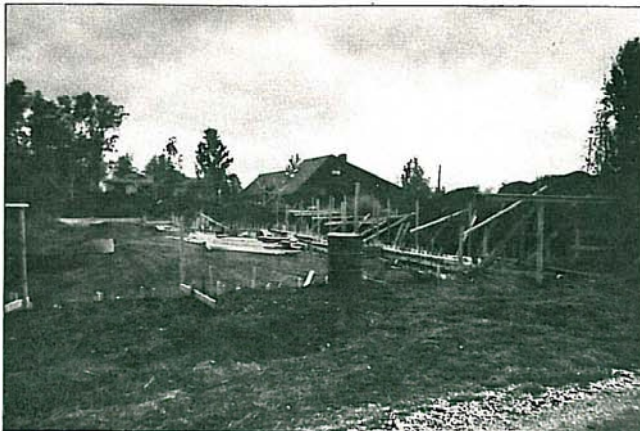
Arbeidsgjengen på vei opp steinrøysa for å se HULLET !!!

BARNEHAGE TIL VÅREN

Av Liv Nergaard

I disse dager, etter snart 3 år med planlegging, ser det endelig ut til at ting begynner å ordne seg. Etter mye plunder med byggesaken, kommunale garantier, tilskudd og annet er vi i gang!

Kontrakten med Husleverandøren er reforhandlet. Byggetomt er opparbeidet, fundamenteringen er oppstartet, og bygget skal begynne å reise seg utover høsten. Vi håper på åpning av barnehagen etter påske i 1991.



Barnehagen begynner å ta form.

Starten

Ved årsskiftet 1987/88 gav daværende vegsjef Solberg en gruppe på 3 personer ved vegkontoret i oppgave å vurdere nytten av en bedriftsbarnehage. Gruppen konkluderte med at tilbud om barnehageplass er et saksomt og rekruiteringsstiltak. Det er også med på å stabilisere den yngre del av arbeidsstokken og å redusere fraværet hos småbarnsforeldre grunnet ustabile barnepassordninger.

Gruppas rapport fikk full tilslutning i ledermøtet, og den ble oppfordret til å arbeide videre med saken.

Ikke lang tid etter fikk vegkontoret invitasjon fra Televerket og FHF (Fisker- og Havforskningsinstituttet) til å kjøpe plasser i deres barnehage som var under planlegging. Vi tok kontakt og var etter kort tid akseptert som likeverdige samarbeidspartnere. Generalforsamling ble avholdt og det ble valgt et interimstyre med 4 personer fra hver bedrift som skulle arbeide videre med saken. Fra vegvesenet var Kari Hesselberg, Kjell Trymbo, Hans Karoliussen og Liv Nergaard med.

Organisering

Barnehagen er organisert som et andelslag som drives og eies av foreldrene som til enhver tid har unger i barnehagen. Ansatte i Televerket disponerer 20 plasser, FHF og vegvesenet har begge 15.

Barnehagen har 4 avdelinger. En for barn fra 0-3 år, to fra 0-7 år og en fra 3-7 år.

Tomt

Tromsø kommune har tildelt oss festetomt i Kveldrovegen 72, på Sør-Tromsøya. Kontrakten har en varighet på 20 år med muligheter for forlengelse. Festeavgiften er symbolsk, kr. 1,- pr. år!

Bygget

I konkurranse med Bjørnhus fikk Husleverandøren A/S i oppdrag å føre opp barnehagen for kr. 3.190.000,-. Bygget er på 500 m.

Det er videre inngått kontrakt med Vekas på leveranse av ventilasjonsanlegg. Nord Norsk Byggekontroll ved Karstein Tretten har fått i oppdrag å følge opp byggearbeidene.

Grunnarbeidene har vi trukket ut av anbudet til Husleverandøren. Vi på vegkontoret følte oss kallet og valgte å organisere dette.

Maskinentreprenøren ble valgt til å utføre arbeidet. Kjetil Løding og Randi Pedersen har vært ansvarlig for å følge opp arbeidene.

Det er lagt opp til en egeninnsats på kr. 100 000,-. Vi skal selv legge drengs, opparbeide utearealer og utføre en del malingsarbeid.

Styrer skal ansettes på ettervinteren slik at vedkommende kan delta under innspurten og gi oss råd underveis.

Finansiering

Husbanken har gitt barnehagen lån på kr. 3.250.000,-. I tillegg har vi behov for topplån på kr. 1.470.000,-. Kommunen har for begge lånene gitt selvskyldnergaranti.

Beste tilbud på byggeplånen kom fra ABC-bank som er valgt til vår bankforbindelse i byggeperioden. De hadde pr. august også det beste topplånstilbudet.

Opptak

Ved vegkontoret er det opprettet et utvalg bestående av administrasjonssjef, en saksbehandler fra administrasjonen og en valgt av organisasjonene som skal prioritere hvem som skal få tildelt plasser.

Kjell Vang er valgt av organisasjonene.

Lederstyret har tidligere satt opp hvilke kriterier som skal legges til grunn ved tildelingen.

Det ser ut til at 15 plasser for «vegvesen-unger» er nogenlunde i samsvar med behovet. De første årene blir det stor rift om plassene for barn under 3 år. Etter noen års drift forventes en jevnere fordeling.

Vi gjør oppmerksom på at ansatte på vegstasjonen, biltilsynet og i utedriften også har anledning til å søke om plass.

Satsene

For å få hjulene til å gå rundt har vi vært tvunget til å ha en foreldrebetaling som ligger noe over de kommunale satsene.

Den blir kr. 2.700,- for et barn og kr.

3.600 for søsken. Samtlige bedrifter bidrar med et månedlig tilskudd på kr. 1000,- pr. barn.

Dugnad

Før barnehagen står ferdig gjenstår dugnadsarbeid både innvendig og ute. Vi i interimstyret håper på god oppslutning fra de som blir tildelt plasser. Dersom du er potensiell småbarnsmor/-far, er vi selvsagt takknemlige også for din hjelp.

Til slutt, en honnør til ledelsen for interessen og velviljen de har vist i dette arbeidet! Vi i interimstyret håper og tror barnehagen vil bli til glede både for store og små i etaten.

De eldste og de yngste i trafikken

Av Lisa Sundstrøm

VI BØR IKKE glemme at store deler av vårt samfunn er eldre og barn - mennesker som ikke alltid har oppmerksomheten rettet mot de riktige stedene til de riktige tidene.

De eldre

Det er ikke greit å være dårlig til beins, svaksynt, ha dårlig hørsel eller hjerte-problemer. Dette er situasjonen for mange eldre. Når «grønn-mann» lyser at alt er klart tar det litt tid før en eldre fotgjenger å registrere det. Og da er det utrolig kort tid for å komme seg over gatekrysset. Langt verre er det der ingen mann lyser - og det er de fleste steder.

Aksjon for eldre i trafikken

30. november går startskuddet for en kampanje som tar for seg de eldres situasjon i trafikken. Faktum er at eldre fotgjengere rammes hardest i trafikken. Derfor er det også denne gruppen som blikket skal rettes mot i årets trafikksikkerhetskampanje. De eldre er en høyrisikogruppe og kampanjen retter seg spesielt til fotgjengere over 65 år.

At situasjonen for de eldre er alvorlig viser tallene over drepte fotgjengere i trafikken i perioden 1986-88.

I alt omkom 229 personer i denne

perioden - og av disse var 119 (52%) 65 år eller eldre.

Tenk på det neste gang du møter et eldre menneske på din veg!

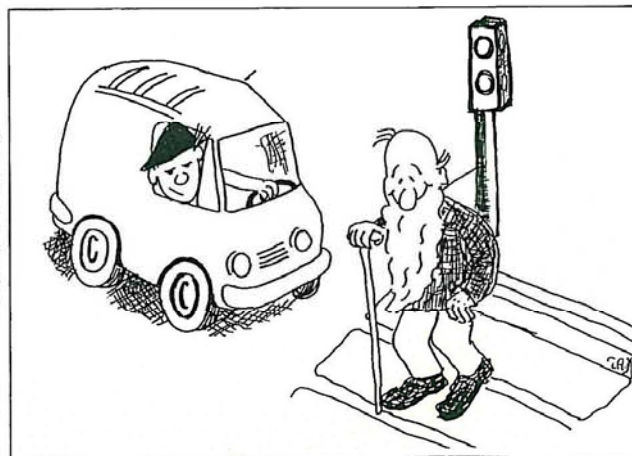
Skolebarna - atter en gang

Men som vi husker de eldste skal vi også huske på de yngste. Skolene er i full gang og unger strømmer fra fjern og nær til vegene. I stadig større grad har vi i dag gang- og sykkelveger fram til skolegården, noen steder har vi skolepatroljer og informasjonen om



barn i vegbanen er blitt en gjenganger. Likevel - det skades og drepes stadig barn på de norske vegene. At ungene kan være uvørne i sin oppførsel i trafikken vet vi, men vi må lære oss å ta hensyn til dette.

Neste gang du møter en liten syklist eller en vandrende skolesekk som er større enn ungen - så husk det er en liten trafikant som skal beskyttes som gull!



«VINGÅRDSARBEIDERE I HERRENS TJENESTE - ELLER KANSKJE HELLER TRAFIKKARBEIDERE I SAMFUNNETS TJENESTE?»

Av vedlikeholdssjef Oddmar Eilertsen

Ulykkesutviklingen i Troms

TRAFIKKULYKKESTALLENE for Troms har hatt en langt ugunstigere utvikling enn for landet for øvrig de siste 2 år. Selv om ulykkesfrekvensen i Troms fortsatt er klart lavere enn landsgjennomsnittet, viser statistikken en tendens for vårt fylke som er urovekkende.

Ser vi på de målsettinger som er satt oss for vegplanperioden 1990-93 finner vi blant annet at «antall drepte og skadde på riksvegnettet i 1993 ikke skal være høyere enn gjennomsnittet av årene 1984-86».

Ulykkestallene for første halvår i år tyder på at vi vil få problemer med å realisere dette målet - dersom vi ikke greier å snu denne utviklingen.

Enkelt sagt er det to parter som kan ha innvirkning på omfanget av trafikulykkene - det er trafikantene og Statens vegvesen. (Politiet har i sin kontrollvirksomhet selv sagt også innvirkning, men i de tanker jeg tar opp her tar jeg de ikke med.)

Opplæring av trafikantene

Når det gjelder «forbedring» av trafikantene har vi gjennom biltilsynets virksomhet flere innfallsvinkler for påvirkning.

Biltilsynssjefen hadde i Vegstikka nr. 2 i år en utmerket betenkning om førerkortopplæringen. Her er det den neste generasjon bilførere det er snakk om. Både førerkortopplæring, adferdspåvirkning og trafikanter og kontrollvirksomhet er langsiktige virkemidler som vi ikke ser resultatene av i morgen, men har forventninger til på lengre sikt.

Målsetting

Det er også langsiktige virkemidler som er lagt frem i vårt forslag til Norsk Veg og Vegtrafikkplan for 1990-93. Her har vi for øvrig allerede antydning at målsettingene på ulykkesiden henger svært høyt i forhold til de økonomiske rammene.

Det er i dag også relativt klart at de fysiske mål på investeringssiden i vegplanforslaget neppe vil kunne realiseres fullt ut, og målsettingene med hensyn til ulykker synes enda noe fjernere.

Troms fylke

Hvorfor vi har fått denne ugunstige utvikling jeg refererte innledningsvis har vi foreløpig ikke greid å analysere oss fram til.

Jeg tror ikke at vår innsats på feltet trafikksikkerhet er dårligere enn det man finner i andre fylker, la nå det være klart sagt! Men i påvente av en eventuell klarlegging av hvorfor vi har hatt og fortsatt har, en atypisk utvikling i Troms, og i påvente av at langsiktige virkemidler skal gi resultater må vi bruke alle ressurser og jobbe bedre enn andre fylker på andre plan enn det som er skissert i NVVP!

Den situasjon vi må erkjenne som er relalitet og ha som utgangspunkt er:

- Ulykkestallene øker sterkere i Troms enn i andre fylker.
- Investeringene blir forsinket.
- Langsiktige tiltak er langsiktige.
- Målsettingene står ved lag.

Hva gjør vi så?

Jeg vil provosere oss selv litt og si at vi i større grad enn vi gjør i dag må tenke trafikk. Vi må tenke trafikk i alt det vi gjør i jobbsammenheng - ja gjerne utenfor jobben også, for da tilhører vi svært ofte trafikantkategorien som bør forbedre seg!



Tenk trafikk

Tenk hvilket potensiale det ligger i at alle vi som i vårt daglige virke har innflytelse på trafikksikkerhet (skal vi si ca. 350 personer?) virkelig skjerper oss og blir oss mer bevisst i å tenke trafikk i det vi gjør, eller for så vidt ikke gjør, i jobbsammenheng.

Jeg er overbevist om at det kan være mye å hente dersom vi gjennom å arbeide med oss selv fikk en liten trafikk-klokke til å plinge et sted i hodet med jevne mellomrom.

Vår kjære nå pensjonerte teknisk direktør Grotterød innførte begrepet «traffikkarbeider» for vedlikeholdet for en tid siden. Fritt sitert fra et dokument som ikke står i så mange bokhyller på kontorene heter det at vi alle er «vingårdsarbeidere i Herrens tjeneste». La oss omskrive dette til at vi alle er «traffikkarbeidere i samfunnets tjeneste»!

Våk opp - trafikkarbeider!

Det er nemlig ikke bare de store, økonomisk tunge og teknisk kompliserte løft som gir uttelling sikkerhetsmessig sett. Var det slik ville «avventningsholdningen» bli dominerende og etterhvert en sovepute. Mye av det som kan ha positiv effekt behøver ikke å koste noe som helst - det er i svært mange tilfeller snakk om omtanke og bevisst holdning bak det vi gjør, eller lar være å gjøre. Når jeg sier «lar være å gjøre» handler det om å gi tilbakemelding om uheldige forhold man registrerer på veien - forhold man selv ikke er direkte involvert i eller har ansvar for. Vi er jo et farende folk som også har lønn når vi er ute og kjører i arbeidstiden.

Som lønnet «traffikkarbeider» bør det være en plikt å bringe slike observasjoner tilbake til den som kan gjøre noe med det.

Det samme gjelder de av oss som er satt til å gjennomføre et prosjekt, stort eller lite, og som ser at noe må

være fundamentalt feil i planen. Gi tilbakemelding istedenfor å gjøre noe som må gjøres om igjen og istedenfor å dømme planleggere generelt nord og ned.

Vi er alt for ofte redd for å tråkke i andres bed - vi bør heller ha den filosofi at det hele tiden er et felles bed vi opererer innenfor - dette skal være best mulig eller penest mulig. Istedenfor misforstått lojalitet overfor hverandre bør det være lojalitet overfor oss selv som etat som skal være den fremherskende.

Dette ble nå svært ideelle uttalelser, men jeg skal forsøke å konkretisere med noen eksempler, eksempler hentet fra egne registreringer i Troms og andre fylker.

Vis hensyn vegarbeider!

Arbeidsvarsling er fortsatt et felt hvor det svinger fra det gode til bunn-nivå. Jeg forstår ikke at det kan være slik når det faktisk også er egen sikkerhet som skal ivaretas. Hvorfor sier det ikke «pling» hos dere som er verst? Vi snakker mye og driver kampanjer rettet mot trafikanter om å vise hensyn mens vi på veien ofte skiller så «urydige» at trafikantene ikke gis mulighet til å oppfatte den aktuelle situasjon. Det er ikke billigere for noen å la være å skilte riktig!

Skilting kun for sauer?

Skilt generelt er det viktigste middel vi har for å informere og rettlede trafikantene. Dette gjelder både med hensyn til å planlegge plassering av skilt og å vedlikeholde skilt slik at de fungerer. Når visningsskilt plasseres bak en bergnabb, bare synlig for saueene som beiter i skråningen, lurer man på hvorfor det ikke sa «pling» hos den som sa det skulle være slik og hos de som satte opp skiltene etter denne planen.

På vedlikeholdssiden er det fortsatt alt for ofte at skilt blir stående alt for lenge med mangler selv om man vet at tjenestemenn på alle nivåer har passert og sett dette - for enkelte flere ganger daglig. Tidsmomentet er svært viktig og betyr svært lite kostnadsmessig.

Minimale kostnader

Forbikjøringer skåper ofte trafikfarlige situasjoner. På vegnettet i Troms er det etter manges mening for få muligheter til trygg forbikjøring. Med et våkent øye vil det for «traffikkarbeideren» likevel være mulig å forbedre forholdene. For eksempel kan trafikkarbeideren rydde kratt eller hogge noen strategisk plasserte trær på eksisterende veg, og under planlegging av nye vegger ha dette spesielt i minne. Det er ofte snakk om minimale kostnader.

Jeg skal ikke detaljere flere eksempler, men nevne noen stikkord til:

- Vintervedlikehold - tiltak til rett tid!
- Tverrfall i kurver - koster ikke noe å få riktig!
- Lapping av skadet vegdekke - tiltak til rett tid!
- Riktig avslutning av rekkverk - skulle bare mangle!
- Oppmerking - tiltak til rett tid!
- Ferdigstillelse av kanaliserte kryss før trafikk settes på en ny veg - koster ikke noe!

Det største potensiale for påvirkning av trafikksikkerhet på kort sikt ligger så absolutt på vedlikeholdssiden. Som en herværende vegsjef uttrykte det: «VEDLIKEHOLDET ER SOM KGB - DE HAR FOLK OVERALT!».

Siden vedlikeholdet i første rekke er mitt bord vil jeg minne om to for meg viktige ting som skjedde i fjor. Det ene var de kursene i «Trafikkrettet vedlikehold» som ble kjørt for samtlige tjenestemenn i vedlikeholdet og hvor det svært sterkt ble fokusert på de tanker jeg her har tatt for meg. Det andre var den registrering av trafikkuhell (utenom ulykkesregisteret) som ble satt i verk. Av og til virker det som om disse tingene ikke skjedde...

Til slutt vil jeg nevne at den omorganisering som nå snart er et faktum på vedlikeholdsavdelingen ved vegkontoret blant annet iversettes for å styrke det trafikkrettede vedlikeholdet.

P.S.

VURDERING AV «KLIMA» PÅ DIN ARBEIDSPASS

Av Oddvar Nilsen

Alle tilsatte i Statens vegvesen Troms har fått tilsendt et skjema for å vurdere klimaet på sin arbeidsplass. Som nevnt i oversendelsesbrevet er klimaundersøkelsen et ledd i et videregående ledelsesutviklingsprogram for ledergruppen. Ledergruppen skal bl.a. drøfte miljø- og arbeidsforhold i vegvesenet på bakgrunn av resultatet av undersøkelsen. Det er derfor av stor viktighet at flest mulig svarer på spørsmålene og returnerer skjemaet.



STÅ PÅ JENTER!

Av Lisa Sundstrøm

«Utvikling av kvinner innen regnskapsseksjonen» – det er hva Inger-Ann, Anita og Inger Johanne har gjennomgått dette året.

«Bøllekurs» for jenter? Nei, heller egenutvikling og oppmuntring for å få jenter til å søke mer ansvarsfulle jobber samt videreutdanne seg, sier de tre «utviklede».

Kurset var lagt opp av Vegdirektoratet og ble avviklet i to deler med samlinger på 2 1/2 dag i mars og 1 1/2 dag i juni.

Kvinnekurs «de luxe» – sier jentene. Ingen mannlige deltakere, og opprinnelig hadde disse kursene heller ingen mannlige forelesere.

Kurspakken har nemlig vært holdt i flere sammenhenger og for forskjellige målgrupper. Hovedsaken er hvertfall at jentene skal lære å ha mer tro på seg selv.

Og det er i aller høyeste grad nødvendig i en mannsdominert etat som vegvesenet.

Lærdom

Første delen av kurset var lagt opp uten noe bestemt program, men med spørsmål til oss om hva vi forventet å få igjen for tittelen «Utvikling av kvinner innen regnskapsseksjonen». Vi tok opp emner som ønsker, forventninger, motivasjon og ledelse. Også forholdet til medarbeidere ble gjennomgått – og vår evne til å trekke fram gode sider hos våre «verste» fiender, sier Inger-Ann og Inger Johanne.

Noe regnskapsfaglig kurs var det ikke – personlighetsutvikling var satt i høysetet.

I tida mellom samlingene hadde vi en oppgave vi skulle jobbe med.

Temaet var «Om jobbrotasjon» – et tema som har vært absolutt aktuelt hos oss på regnskapsseksjonen.

Neste samling tok så for seg gjennomgåelse av oppgaven hvor hver enkelt av oss måtte legge fram det stoffet vi hadde jobbet med. Og selv om ingen akkurat ser fram til å stå på en talerstol så er det lærerikt.

I den sammenheng lærte vi også hvilke teknikker og hjelpemidler vi kan bruke ved saksframleggelse.



«Utvikling av kvinner innen regnskapsseksjonen» – Inger-Ann, Anita og Inger Johanne har gått på kurs.

Et flott kurs

Kurset var et flott tilbud og langt flere burde fått muligheten til det. Men det burde nok vært fulgt opp videre – 4 dager er for kort tid til å ta for seg et så viktig tema.

3 superjenter på kontorsida!

Ve! Vi har lært en god del, men burde

nok lære mer. Og selv om jenter i enkelte andre fylker har startet på videreutdanning etter endt kurs så er nok ikke det årsaken til at Inger-Ann skal gå på skole i år og Anita har skiftet avdeling på vegkontoret.

Men et puff i ryggen til videreutvikling har vi fått, sier jentene.

NYE HÅNDBØKER

061 Veg- og Kjøretøystatistikk

Vegdata 127 sider

Formålet er å presentere sentrale statistiske oversikter om:

- Vegnettet
- Veg og ferjetrafikk
- Registrerte kjøretøy
- Kjøretøykontroller
- Førerkort

- Utgifter, inntekter og sysselsetting
Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for ca. kr 40,- + forsendelse pr eksemplar.

056 Driftsregnskap-Driftsstat

Vegdata 231 sider

Regnskaps- og driftsresultater fra det interne regnskap i bearbejdet og hendig format.

083 Personalstatistikk '89 Vegdata 111 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 arbeider med personaladministrasjon og for andre som har bruk for slik statistikk i sitt arbeid i etaten.

Vegdata. Årlig utgave.

ADMINISTRASJONSSJEFENS HJØRNE

Av Ivar Vik

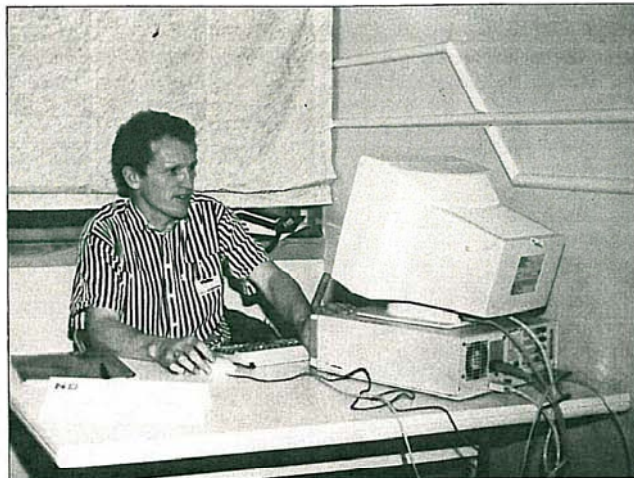
NYVINNERER skjer ofte i «sprang», heller enn som følge av en jevn utvikling. Ett slikt sprang er nå tilbakelagt.

Også ledergruppens folk har nå fått skjerm på skrivebordet, PC'er for de fleste, og de/vi har vært på PC-kurs.

Enkelte spør kanskje hvorfor disse trenger kurs mens andre løser problemene selv, men den diskusjonen skal vi la ligge.

I løpet av noen hektiske dager har det også vært arrangert kurs i PBR samlebaser på vegkontoret, og i løpet av høsten skal vi også kjøre slike kurs for mange andre grupper i Vegvesenet i Troms.

PBR samlebaser er et spørreprogram på edb, hvor man kan få regnskapsopplysninger fram på en dataskjerm. I prinsippet er det de samme opplysningene som vi får fra listene, men



Også ledergruppen har fått skjerm på skrivebordet – Torbjørn Naimak.

opplysningene kommer raskere, og man kan «sortere og kombinere» opplysninger på en bedre måte.

Vi tror at PBR samlebaser kan bli et ef-

ektivt styringsredskap, samtidig som vi regner med å spare en del utgifter til utskrift av regnskapsrapporter.

PBR samlebaser skal være fullt operative fra 1. desember 1990.

EDB-STRATEGI

Av Ivar Vik

Edb-strategien er i støpeskjeen i Statens vegvesen, og i Troms.

Vi prøver «å ri på to hester» inntil videre, og følgende er gjort i år:

- 1) Vi har bygd ut Nord-installasjonen, og byttet ut en maskin. Det ser etterhvert ut som om denne fungerer tilfredsstillende, og vi «finpusser» også kommunikasjonssiden, dvs. forbindelsen mellom vegstasjonene/biltilsyns-stasjonene/anleggskontorene og vegkontoret, og mellom vegkontoret og Vegdirektoratet.

Vi har investert noe over kr 1000000,- i dette.

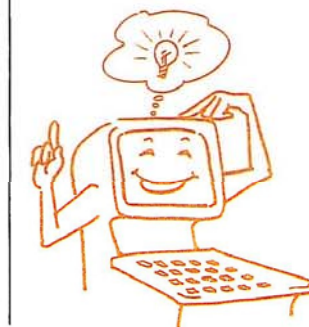
- 2) Vi har også anskaffet ca. 35 PC'er til vegkontoret og utedriften.

Det er særlig planleggerne som har fått bedre arbeidsverktøy. De har lagt ned masse arbeid i å teste forskjellige maskiner, og det er gledelig å se hvor godt arbeid som er utført.

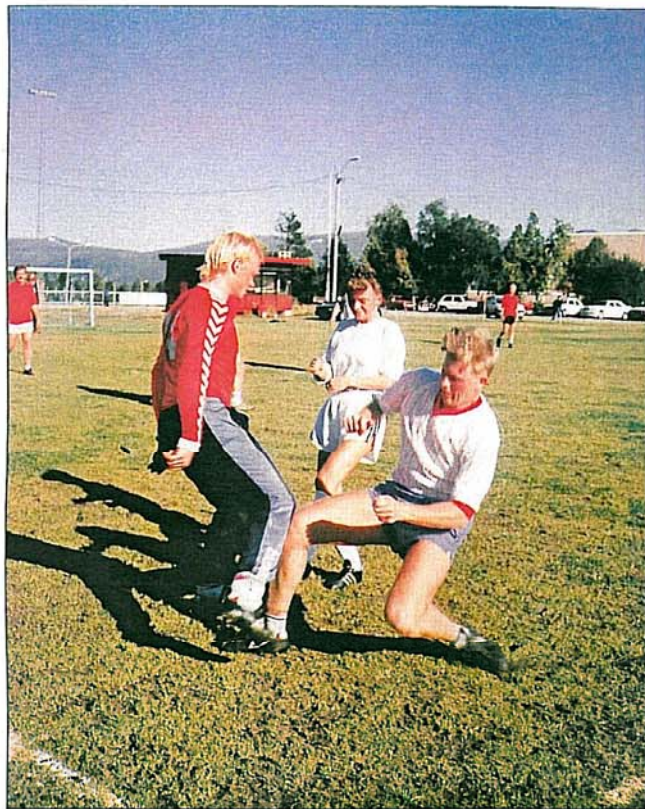
Vi har investert ca. kr 2000000,- i PC'er, og det er et skikkelig løft som nå er foretatt. På PC-siden er antakelig Troms et av de fylkene som er best utstyrt nå.

Vi vil fortsatt bygge ut edb-siden, som nå er organisert som en egen gruppe.

Siktemålet vårt er å ligge i forkant med godt utprøvd utstyr, uten å ta stor risiko med «ferske» løsninger.



Høstens vakreste eventyr



middagen gikk, men også mange fotballhelter døde hen. Det er tøft å jobbe i vegvesenet – men enda tøffere å spille i vegvesenet. Oppskrapa knær, knuste briller (og ansikt?) og forstrekkelser både her og der. Men hva gjør man ikke for idretten.

Noe uvanlig var det også at vegkontoret stilte med blanda lag. En del «herremenn» fra utedrifta syntes det var rent «forferdelig» å rive uskyldige «jentunger» over ende. Likevel gjorde de det!!

Etter som formiddagen gled hen mot ettermiddag ble innsatsen forsterket på enkelte punkt og forminsket på andre. Publikum (= familie og venner) som hadde stilt velvillig opp utover dagen ble mer og mer borte da finalen gikk.

– Likevel – NORDKJOSBOTN gikk seirende ut av hele turneringa, og ble tildelt vegsjefens vandrepokal. Heia Nordkjosbotn – heia Nordkjosbotn!

Om denne sommerlige lørdagen kan det ellers sies at turneringa ble avsluttet med bankett på Målselvfossen. Her overnattet også flesteparten av deltakerne, og således har vegvesenet skapt seg et navn – som det lenge vil gå gjetord om!!

Innedrift og utedrift — jenter og gutter — fylkesmesterskap i Troms.

Av Lisa Sundstrøm

HØSTDAG med sommervarme – det var rammen rundt «århundrets» fotballmønstring. Bedriftsidrettslaget arrangerte fotballturnering for samtlige tilsatte i fylket – for biltilsyn, utedrift, vegtastasjon og vegkontor. Lørdag 8. september var dagen.

Kjempearrangement, kjempevær og kjempehumør. Seks lag stilte på banen – fra Harstad, Bardu, Finnsnes, Nordkjosbotn og Tromsø (2 lag).

Turneringa starta kl. 12 og finalen var avvikla ca. kl. 17.00.

Om kampene kan det kort sies at de var en «opplevelse»! Utrolig mange talenter dukket opp etter som for-



Vinnerlaget fra Nordkjosbotn.

Vi gjentar det neste år !!!



Komiteén bak arrangementet: Gunnhild, Geir og Liss.

Av Geir Berger

DENNE turneringa var et forsøk fra bedriftsidrettslaget på å lage et velferds-/idrettsarrangement for samtlige tilsatte i Vegvesenet i Troms. Selv om det ble utkjempet mange harde dystere på fotballbanen lørdag, var det å kunne treffe kolleger fra andre steder og arbeidsplasser det folk satte størst pris på.

Arrangementet var så vellykka at vi tar sikte på et nytt i begynnelsen av september neste år. Da håper vi at det kommer folk fra absolutt hele fylket.

Siden dette først og fremst er et velferdstiltak – og det eneste velferdstiltak for hele fylket – vil bedriftsidrettslaget søke om velferdsmidler spesielt til dette arrangementet neste år.

Vi vil også forsøke å ha med andre idrettsinnslag, som for eksempel terrengløp. Dersom noen har andre ideer er vi åpen for forslag.

Mens jeg har muligheten vil jeg takke de som arbeidet for å få gjennomført dette arrangementet. Spesielt vil jeg nevne KRISTIAN OLSEN, som ordnet med bane og garderobes for oss.



Publikum = familie, venner og kolleger

Salting som prøveprosjekt i Troms

Av Lisa Sundstrøm

VEGENE i Troms skal ikke bare brøytes og skrapes. Nå skal de også saltes – som et prøveprosjekt. Dette prosjektet skal foregå i ett år og er et ledd i et større prosjekt som hittil har knyttet til seg 4 fylker. Forsøket skal foregå i et vedlikeholdsområde på noen få vegger, og det er Troms-området som er valgt ut.

Prøveprosjekt

At Troms er tatt ut som saltingsfylke skyldes at de fylkene som hittil har vært med i prosjektet stort sett ligger sør i landet og derfor har lite erfaring med store snømasser og den vinteren vi er vant til her nord.

For å få et bedre grunnlag å jobbe ut fra er derfor et nord-norsk fylke tatt med, sier Roar Støtterud fra Vegdirektoratet.

Salt er miljøvennlig

Saltoppløsningen som skal brukes består av 25% salt og 75% vann. Det er med andre ord en langt mer miljøvennlig salting enn den som hittil har vært brukt i Norge. Dagens saltbruk vil reduseres med 50% (40.000 tonn). Vi vil naturlig nok også få redusert bivirkningene ved saltbruk betydelig. Det tørre saltet som hittil har vært brukt har gitt skader i naturen og på betongbruene. Vi ønsker å ta i bruk en langt bedre og miljøvennligere metode, sier Støtterud.

Salt er trafiksikkert

Saltingen vil hindre snø og is å feste seg til vegbanen. Dette betyr at kjøring på sene høstkvelder vil bli langt mer trafiksikkert. Det primære man ønsker å finne ut i Troms er hvordan salting virker under snøvær og om salting egner seg til bruk så langt nord.

Rogaland som foregangsmenn og oppfinnere

Sprederen som skal ta seg av saltinga ble i fjor ombygd fra den opprinnelige danske versjonen til en som er bedre egnet for våre forhold. Dette skjedde på Nærbu vegstasjon i Rogaland. Denne sprederen har så, etter tester i Sverige, blitt godtatt – og etter dette er nå 26 sprederer her i landet og i Sverige bygd om for å passe til våre forhold.

Positivt med salting

Å salte vegene er forsåvidt nytt i Nord-Norge, selv om mye av sanda på vegene hittil har vært godt opplandet! Men to ting taler absolutt for denne nye metoden – nemlig hensynet til miljøet omkring oss og hensynet til trafiksikkerheten.

VIDEOFILM FRA PIARC MASKIN- DEMONSTRASJON I TROMSØ, MARS 1990

Det er laget et sett videofilmer fra maskindemonstrasjonen i Tromsø.

Settet består av en film på ca. 10 minutter som viser utdrag av demonstrasjonen – og en film på ca. 1,5 time som viser hele demonstrasjonen med alle maskinene og med speakers kommentarer.

Filmene oppbevares på maskinavdelinga på Vegkontoret og kan utlånnes til interesserte.

NYE PERMISJONSREGLER VED SVANGERSKAP, FØDSEL OG ADOPSIJON

Endringer gjeldende fra 1. mai 1990

Fellesbestemmelsenes §10.1

Svangerskap og fødsel gir arbeidstaker rett til tjenestefri med full lønn i 28 uker (eventuelt 80 % lønn i 35 uker) ved nedkomst, dersom hun har tjeneste 6 av de 10 siste måneder. Retten til lønn under fødselspermisjon forlenges med 2 uker (80 % lønn i tre uker) for hvert barn som fødes ut over ett ved samme fødsel. Lønn gis fra det tidspunkt hun slutter i arbeidet, dog høyst 12 uker før fødselen.



Fellesbestemmelsenes §10.10

Ved adopsjon av barn under 15 år gis adoptivforeldre som har 6 måneders forutgående sammenhengende tjeneste rett til permisjon med full lønn til sammen inntil 26 uker (80 % lønn i 33 uker). Permisjonen må være avsluttet senest 26 (33) uker etter at omsorgen for barnet er overtatt. Retten til lønn under adopsjonspermisjon forlenges med to uker (80 % lønn i 3 uker) for hvert barn utover ett som adopteres samtidig. Det forutsettes at begge foreldrene arbeider utenfor hjemmet og at den som gis permisjon tar omsorgen for barnet.

Fellesbestemmelsenes §10.5

Permisjon uten lønn for å ta hånd om barn i forbindelse med fødsel eller adopsjon gis i inntil tre år i tillegg til permisjonen med lønn. Permisjonen(e) må etter de siste bestemmelsene tas ut før barnet blir 12 år.

MILJØ OG SIKKERHET

Nytt fra vernelederen

av Bjørn Eriksen

SIDEN forrige nummer av VEGSTIKKA kom ut har vi hatt ferie-tid.

Vi på «vernefronten» har stadig mange «baller» i luften.

Det arbeides jevnt og trutt med retningslinjer for Internkontrollen, som skal settes ut i livet 1. januar 1991.

Attføringsutvalget har stadig arbeidsmøter, og de har laget retningslinjer som skal legges fram i AMU nå i september.

I forbindelse med tunnelarbeidet i Tromsø har byggeutvalget hatt flere møter angående brakkerigg og kontorer for anleggsledere og oppsyn. I første omgang er det inngått leieavtale med Nordgruppen her i Tromsø om å leie brakkerigg for de som skal drive tunnelen under RiTØ i Breivika.

Det er fortsatt problemer med å få inn inspeksjons-skjemane for vernerundene. I skrivende stund savnes det skjema fra vernerunder i to vedlike-



holdsområder og et verksted for juni måned.

Jeg vil på nytt minne den enkelte om at vernearbeidet skal prioriteres på lik linje med andre gjøremål – så som økonomi og produktivitet.

For å få en best mulig og ens arbeidsmåte for bedriftshelsetjenesten er det laget utkast til instruks for bedriftshelsetjenesten. Denne skal opp som sak i AMU nå i september.

Eksplisjonsfarlige sprayflasker i bilene!!!

Av Lisa Sundstrøm

NÅ KAN DU GÅ I LUFTA før du vet ordet av det! Og det er slett ingen god opplevelse. Sprayboks med merkemaling er ikke den beste bagasje du kan ha med deg i bilen. Og heller ikke den roligste. På Evje i Aust Agder fylke eksploderte nemlig en slik sprayboks inne i en pick-up med det resultat at ruter ble blåst ut og pulverisert, dører ble deformert og utsprengt, og den etterfølgende brannen skadet både seter og trekk. Heldigvis var det ingen folk i bilen akkurat da!

Hva som var årsaken til eksplosjonen vites ikke helt klart ennå, men sprayboksene har som kjent en viss temperatur de ikke bør overstige.

Varmt vær eller en varm bil er nok ikke å anbefale! Så får vi bare håpe at arbeidstilsynet, salgsfirmaet, verneleder, maskinavdelingen og sjåføren i det fjerntliggende fylket kommer fram til en eller annen konklusjon.

Oppbevaring av spraybokser bør det nok sees nærmere på.

Vi nevner bare dette som et PS neste gang du skal ut å kjøre med boksen!!



Sprayflaskene er ikke så uskyldige som de ser ut til. Her holder Ivar Ingebrigtsen en av de.

NORWEGIAN ROADS

Av Lisa Sundstrøm

SOMMEREN er hektisk på de norske vegene. Det finnes knapt noe annet land i Europa som har besøk av så mange ulike nasjonaliteter som Norge. Og feriegjestene kommer fra store og små land – store og små veger – Fra autobahn til fylkesveg. Så hvordan føles det å kjøre på våre veger og hvor går ferden?

VEGSTIKKA tok turen til Hungeren rasteplass hvor mangfoldet av utlendinger absolutt var til stede.

Jari Monto med kone kommer fra Espoo i FINLAND

De har tatt turen opp gjennom Finland og videre ferje fra Vasa til Umeå i Sverige. Derfra kom de over til Norge ved Mo i Rana.

Jari er absolutt fornøyd med de norske vegene. Han synes dessuten at det er utrolig å se forskjellen på det landskapet vi bygger veger i når han sammenligner med det finske. Fjell og atter fjell i Norge gjør nok vegbygging komplisert – men naturen frister. Våre finske venner er kommet til Norge for å fiske og ferdes i naturen.

Tre ganger har de allerede kjørt gjennom Lavangsdalen og hadde ingenting å utsette på vegarbeidsstrekninga. Vegarbeid må gjøres om som-



Jari Monto med kone fra Espoo i Finland.

meren, og vi regner med at det blir en kjempefin veg når den er ferdig litt senere på året. Skitt fiske!

Andy og Eric Olson kjører i nederlandske registrert bil, men kommer fra Virginia i USA

To brødre på opplevelsferie i sine fedres fotspor – Andy og Eric har foreldre bland de norske fjell og fjorder. Men de har også vært ellers i Skandinavia og kommer til Norge via Finland helt oppe i nord.

Hammerfest var første by på denne ferden ned over landet vårt.

Vegene er smalere enn hjemme! Men Norge fasinere med sine «kriker og kroker», og vegstandarden er på topp, synes Andy og Eric.

Det er nok langt verre å bygge veger her oppe under polhimmelen enn ved breddegradene i Virginia. Dessuten forstår de godt at det er mye vegarbeid nå om sommeren. Nårtid ellers skulle det skje i et land med så mye vinter og snø?! – sier de amerikanske guttene før de vender bilen sørover. Tida går fort i et land med så lange avstander og ferien er ikke uendelig!

Take care!



Andy og Eric Olson fra Virginia, USA.

– WHAT ABOUT THEM?

Hans Joachim Mey med frue kommer fra Berlin, Vest-Tyskland
Fra Europas midtpunkt til Europas endepunkt!

Joda – vegstandarden har nok endret seg en del på ferden fra Berlin, via autobahn, Kielferga og videre nordover. Men Mey synes vegene er bra, spesielt fordi det er mindre trafikk enn det han er vant til.

Dessuten synes han at trafikantene i Norge er disiplinerte!!!

Utsikten er god og vegene i Norge er godt skiltet. Informasjonen er lettfattelig – også når man ønsker alternative ruter.

– Og sier hans frue – det er en nytelse å slippe alle reklameskiltene langs vegene. I Norge får man nyte omgivelsene istedenfor.

Folk i Norge er vennlige og det tas mye hensyn til fotgjengerne, sier våre verdensborgere fra Berlin.



Hans Joachim Mey med frue fra Berlin, Tyskland.

Fra Hungeren rasteplass går ferden videre nordover Norge – helt til Kirkenes hvor ekteparet Mey tar bilen på hurtigruta og seiler til Bergen.

Auf wiedersehen in Norwegen!

Familien Tikochinsky fra Jerusalem, Israel

Det er lang veg fra Israel til Tromsø. Derfor har herr og fru Tikochinsky

tatt fly til nord-Europa og lånt bil i Danmark for den videre ferden.

Norge er ikke nytt for våre israelske feriegjester. I 1982 var de også her, skjønt ikke så langt mot nord. Men vegene er nye!

Det må være satset enormt på vegbygging i Norge de siste 10 år sier Tikochinsky. Vegene er ihvertfall utrolig mye bedre enn for 8 år siden. Derfor ser han svært positivt på alt vegarbeid han møter langs kjøreturen – det betyr ytterligere forbedringer. Og selv om det er smalere veger enn det de er vant til så er de godt fornøyd. Men det er mange avkjørsler!!!

Norge er et fint land å feriere i – men hvorfor skal på død og liv alt vegsystem inn i tunneler. Vi har forståelse for fergefrie veger og rasfarlige områder, men mye av den norske naturen forsvinner når vi blir henvist til innsiden av svarte fjell.

Fra Tromsø går turen mot Finland og deretter videre nedover verdenskartet.

Welcome back another year!



Herr og fru Tikochinsky fra Jerusalem, Israel.

Camping for familien Budt og vei til Fjellheisen!

— FRA HUNGEREN RASTEPLASS/INFORMASJON

Av Lisa Sundstrøm

SOMMEREN er over og feriegjestene er i mindretall. På rasteplassen på Hungeren er det lenge mellom hver utenlandsbil i disse dager, men slik har det ikke vært gjennom sommeren.

Vegstikka besøkte Heidi Gabrielsen på informasjonen på Hungeren en augustdag, og selv om mesteparten av ferietrafikken var begynt å dabbe av – var det vanskelig å gjennomføre et intervju på grunn av all trafikken inn og ut døra.

Men så kan også Heidi svare på en god del ting – og på en god del språk. Det var en nytelse å lytte til en så språkkyndig guide, som behersket tysk perfekt etter 5 år i Tyskland, engelsk suverent og litt spansk. Og som ellers var både smilende og hjelpsom.

Folk spør om det meste, sier Heidi – om camping, hotell, fiskemuligheter, spesielle spiseplasser, bilverksted, museer, planetariet, ølhallen, fisketorget og kirkene – kort sagt – det en turistinformasjon skal informere om.

Det er en kjempetrivelig plass å jobbe, folk er så takknemlig for hjelpen de får. Man får så mange positive inntrykk hver dag, sier Heidi. Slikt sett ligger informasjonen kjempefint til på rasteplassen.

Det gjør sitt til at langt færre trenger å rote seg inn i sentrum for å finne ut hvor de egentlig skal.

Og hvem er så disse turistene – hvor kommer de fleste fra?

Flesteparten kommer fra Finland og Sverige. Så kommer tyskerne og italienerne på en god annenplass. Deretter har vi spanjolere og franskmenn, sier Heidi.



Heidi Gabrielsen på Informasjonen, Hungeren

Heidis arbeidsdag har vært fra 1 på dagen til 8 om kvelden. I høysesongen tar gjerne 150 personer veien inn på informasjonkontoret hver dag.

Maks besøksantall har vært 180 personer. Langt flere stopper ute på rasteplassen for å innta mat eller lese på informasjonstavla. I tillegg kommer noen for å overnatte på rasteplassen selv om dette ikke er lovlig.

Men skiltet som sier «Camping forbudt» er til liten hjelp, sier Heidi. For det første står det bare på norsk og for det andre kan jo enkelte tyskere tro at det er mulighet for å campe her – hvertfall hvis du heter Butt!

For øvrig var det fint at vegvesenet fikk opp flere søppeldunker her i fellesferien – det blir fort overfylt med så mange besøkende hver dag, fortsetter Heidi.

Ellers forteller hun at informasjonstavla som står på rasteplassen burde vært mer oppdatert og ikke så grovt skissert. Det er mange som leter forgyves og mange som synes at tavla har dårlig veganvisning.

Ungdomsherberget ligger f.eks. ikke lenger på Dramsvegen og anvisninga til campingplassen i Skittenelva er ikke lett å forstå med mindre du har vært i Tromsdalen før. Informasjonstavla bør revideres.

Heidi savner også bedre oppmerking videre innover fv. 53 til campingplassen i Skittenelva. Det eneste skiltet som står i Tønsvika er delvis overgrodd.

Men til syvende og sist finner da folk fram, skjønt en vei som er mye etterspurt er veien til Fjellheisen, sier Heidi. Så det bør nok bli vegvesenets neste store gigantprosjekt!

MILJØ ER IKKE BARE SUR NEDBØR!!

Av Lisa Sundstrøm — Foto Øystein Myrvoll



Det er et ordtak som heter «å feie for egen dør». I så henseende har nok vegvesenet rota bort feiekosten. Jeg sier ikke at vi ikke tenker miljø – med store bokstaver, i globale og vennlige ordslag. Avgasser, giftskyer, forsurening og forsøpling er stygge ord og henger lite sammen med den «grønne linje». Et annet ordtak sier «Du ser splinten i din brors øye, men ikke bjelken i ditt eget». Og denne gangen var bjelken både stor og mangfoldig. I tillegg til bjelker var det både rustent skrap, netting, skilt og alt som kan beskues på bildene. Derfor – som et lite hint til oss selv og som en oppstreker fra en tilfeldig forbipasserende (en av våre egne) RYDD OPP!! Og kom ikke å si at dette er lagring. Det er rot! Det er atter et ordtak som heter «Å gå foran som et godt eksempel!» Husk – i disse miljøtider – FEI FOR EGEN DØR!



SOMMERJOBB — UTE OG INNE!

Av Lisa Sundstrøm

Av årets sommerjobbere har vi snakket med to jenter som viser at vegvesenet slett ikke er en arbeidsplass bare for menn.

Tone og Hanne har jobbet henholdsvis ute i drifta og inne på kontoret.

TONE JOHANSEN er ingen «skårning» i vegvesenet. Dette er 3 gangen hun tilbringer sommeren i vegvesenets gule uniform. Og i år har hun jobbet hele 7 uker i utedrifta.

Tone har vært tilknyttet vedlikeholdsområde 2 som er Tromsøområdet, og har hatt som daglig base rasteplassen på Hungeren. Hun har vært med på forskjellige biler – alt etter arbeidsopdragene.

Å være tilknyttet vedlikeholdet vil si å lappe asfalt, klippe midtrabatter, sette opp skilt, maling av ploger og det som måtte falle seg hver dag. Det er ingen forskjell på hva jeg har blitt satt til i forhold til gutta, og det er bra, sier Tone.

Hun har vært eneste jente blant de som er stasjonert i Tromsdalen og hun har trivdes. Det er greit med kroppsarbeid på sommertida og det er koselig å være ute på veien. To uker har forresten Tone vært inne som vikar på kontoret på vegstasjonen. Det var de to ukene sola skinte best! Forøvrig synes Tone at vegvesenet er en fin og sosial arbeidsplass – det er ingen sure miner og kjefting. Tida går dessuten fort om dagene.



Tone Johansen

Å jobbe i vegvesenet er en godt betalt jobb og Tone vet at det er populært å få seg jobb her. Men noen framtid som vegarbeider tror hun nok ikke at det blir. Hun vil heller ha en jobb hvor hun kan reise – se spennende og nye plasser. Så til høsten satser Tone på en eller annen jobb som måtte dukke opp – kanskje det blir vegvesenet likevel?



Hanne Løken Larsen

HANNE LØKEN LARSEN har vært vegkontorets bud og sjåfør i sommer. Dette har vært sommerjobben hennes de 2 siste årene, men i år ble det bare 3 uker på vegkontoret. En del av sommeren ble nemlig brukt til USA-tur, og når skoleåret tar til igjen på høsten er det greit å ha hatt litt fri.

Jobben som bud og sjåfør er grei å ha, synes Hanne. Den har sine rutiner og er lett å komme inn i. Hun synes at vegkontoret er en fin arbeidsplass, selv om det er mye som er tungrodd i systemet. Det er mye folk og mye papir, sier hun, men det er artig å komme inn i en slik offentlig institusjon og se hvem som gjør hva. Om vegvesenet og jobben hørte Hanne første gang via bekjente. Siden har det vært fint å ha noe å gjøre om sommeren. Hun synes at hun tjener bra – omtrent det samme som andre gjør om sommeren.

I disse dager sitter Hanne tilbake på studieplassen i Bergen. Hun har tatt fatt på tredje året på Norges Handelshøyskole og trives. I framtida vil hun kombinere denne utdannelsen med språk, og satser nok på en annen arbeidsplass enn bud og sjåfør i vegvesenet.

I KOR MED PAVAROTTI!

World Festival Choir-konsert i Verona

Av Wiktor Eriksen

LESERNE vil vel stusse ved overskriften – hører dette hjemme i bedriftsavisen hvor det vanligvis presenteres stoff fra vegvesenets virksomhet?

Men litt kultur i spaltene er kanskje på sin plass.

På oppfordring fra redaktøren i «Vegstikka» vil jeg fortelle om min fantastiske opplevelse med verdenskoret, solister og orkester, og ikke minst publikum – på Arena De Verona i Italia i sommer.

The World Festival Choir – forkortet WFC – er en stiftelse opprettet i oktober 1986. Organisasjonen har som hovedmål å reise verden rundt for å fremføre større korverk på et høyt kunstnerisk nivå.

Inntil 1990 har koret gjennomført 26 konserter med gode kritikker over hele verden – i Sydney, Singapore, London og Skandinavia.

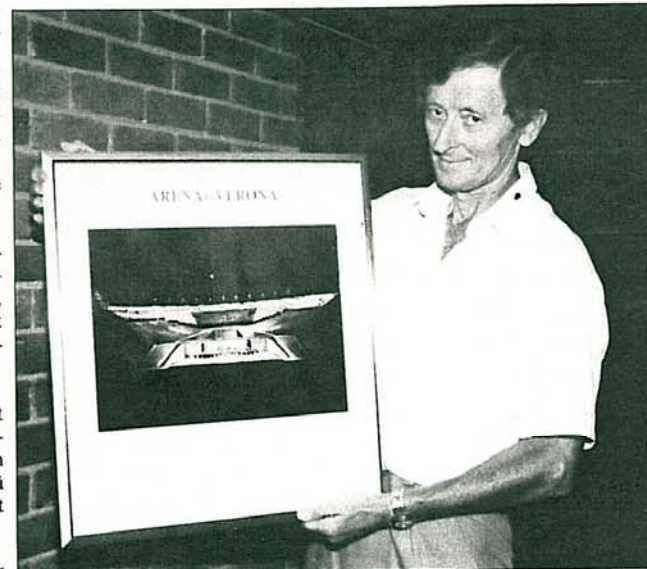
Ildsjelene i foretaket kommer fra Norge, nærmere bestemt Sandefjord. Tidligere sjef for operaen Bjørn Simensen (nå Dagbladet) er president i stiftelsen.

FN-ambassadører

Det kan nevnes at WFC er utnevnt til spesielle ambassadører for De forente nasjoner, nærmere bestemt UNHCR – FN's høykommissær for flyktninger, fordi koret er sammensatt av sangere fra så mange land og at deler av inntekten i Verona går til FN's flyktningearbeid.

Før konserten fikk for øvrig koret hilser fra høykommissær Thorvald Stoltenberg.

Av bildet kan leserne se at koret er oppstilt og utformet som en fugl – en fredsdue. Man føler å være med på å bryte barrierer mellom folkene gjennom å synge sammen, noe FN har presisert.



Wiktor Eriksen med bildet som viser alle de 3000 sangerne i Verona – deriblant Viktor.

Krevende program

Programmet for konsertene i Verona var Giuseppe Verdis «Messa da Requiem». Verket er ikke av de letteste å fremføre, spesielt for amatører, så det var med et visst overmott jeg kastet meg ut i øvelsene sist høst. Jeg tok det som en utfordring og det har gått fint – tror jeg. Øvelse gjør mester!

Konsertene

Det ble fremført 2 konserter den 4. og 5. august på friluftss arenaen i Verona som ble bygget i det første århundret e. Kr (nest størst etter Colloseum).

Koret besto av 3000 sangere fra 14 nasjoner, bl.a. USA, Japan, Australia, New Zealand, Storbritannia, Tyskland, Italia, Skandinavia. Moskva Filharmoniske Orkester spilte under dirigent Lorin Maazel. Solistene var ingen ringere enn Sharon Sweet, sopran, Dolora Zajick, mezzosopran, Luciano Pavarotti, tenor og Paul Plishka, bass.

Orkester og solister er noen av det ypperste verden kan fremskaffe i dag, så det var med ekstra stor spenning koret så frem til møtet med proffe musikere og solister, ikke minst å synge sammen med Pavarotti på hjemmebane og med entusiastiske italienerer på de ærverdige tribunene. Supertenoren bor 5 mil fra Verona.

Het konsert

Varmen var noe plagsom for noen under øvelsene vi hadde på forhånd. På generalprøven på ettermiddagen var det målt 45 grader på scenen. Under konsertene klokka ni om kvelden var det heldigvis bare skarve 25.

Det var stappfullt på begge konsertene – ca. 16500 tilhørere hver dag.

Lady Di fra England, som er Pavarotti-fan, var også til stede blant notabilitetene.

Det var en spesiell stemning på arenaen med masse levende lys som ble utdelt og tent med fullmånen lysende i bakgrunnen.

Etter applausen (som varte i ca. 20 minutter) og alle fremkallingene å dømme – ble konserten en ubetinget suksess.

Det italienske publikum vet å verdsette gode musikalske prestasjoner. Det er fenomenalt at så mange sangere fra så mange ulike nasjoner kan synge så samstemt (på latin), men det forutsetter at man kan leksen sin.

To fantastiske aftener ble det og en uforglemmelig opplevelse.

Opera

Siste dagen i Verona fikk sangerne anledning til å bivåne oppsetningen av Verdis opera Aida på arena-scenen, selvsagt med fulle hus.

Etter 10 dager med stekende sol kom regnet etter første akt og det var ikke mulig å fortsette, til enorm skuffelse for publikum.

Jeg er ikke spesielt interessert i opera, men det vi fikk se på den kjempestore scenen var aldeles utrolig.

Noen erfarne sidekommentatorer hadde aldri sett maken til opptog, kostymer, farger, kulisser og vakker sang og musikk.

Det beste var etter sigende igjen av operaen. Så opera er ikke bare «tungt» stoff, uforståelig og kjedelig.

Det ble gjort TV-opptak av konsertene, men hvorvidt det blir sendt i NRK eller andre kanaler i Norge vites ikke i skrivende øyeblikk.

Til høsten starter øvelsene med Händels «Messias», så det venter nye utfordringer for undertegnede.

Ps.

Dersom noen av leserne ønsker medlemskap i koret og delta på øvelser/konsert – kontakt meg.

CHARLES HERMANSEN – TILBAKE PÅ VEGEN

Av Lisa Sundstrøm



Gammel og ny hovedtillitsmann — Charles Hermansen takker for seg og Agnar Kvernmo overtar.

ETTER godt å vel 4 år i hovedtillitsmannsstolen er Charles nå tilbake på veggen. Kontordagene i Bardu er byttet ut med vegarbeidsdrifta. Og han trives!

Charles har fått jobb i vedlikeholdet og driver for tiden med skiltoppsett på Myrlandshaugen.

– Jeg synes det er aller tider å være vegarbeider igjen, sier Charles selv om årene som hovedtillitsmann ga meg mye. Jobben var fin, men det er godt å bare ha seg selv å tenke på når arbeidsdagen er over.

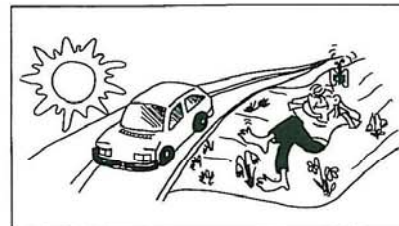
Er det spesielle ting som har betydning for deg i de årene du har jobbet i tillitsmannsapparatet?

– Det har vært mange viktige ting å jobbe med, men arbeidet med reduksjon av arbeidstida har nok vært det viktigste, og også det som har skapt mest diskusjon.

Men jeg er stort sett fornøyd med de resultatene jeg har fått på saker jeg har «brent for», sier Charles Hermansen.

5 i grøftekanten

av Lisa Sundstrøm



Hans Lynum, maskinkjører i vedlikeholdsområde 5, Tromsdalen

– Jeg har aldri hatt de helt store filmstjernerdrømmene om hvilken jobb jeg ville få. Tvert imot har jeg alltid hatt et ønske om å få jobb ute i fri luft. En kontorjobb eller jobb ved et samlebånd ville jeg aldri trivdes i. Jobben i vegvesenet er derfor nært opp til det jeg alltid har ønsket å gjøre. Jeg trives i frihet med varierte oppgaver og godt kameratskap.



Inger Tempel, førstekontorfullmektig, Vegkontoret, Tromsdalen

– Hvis jeg ikke hadde vært på vegkontoret ville jeg vært millionær! Jeg hadde i hvertfall foretrukket en slik situasjon.

Som barn drømte jeg om å bli barnepleier, men senere har jeg aldri hatt den drømmen. Sannheten er at jeg fortsatt ikke vet hva jeg vil bli når jeg blir «stor» – jeg vil i hvertfall ikke bli større!!

AKK!!!

DEN som var filmstjerne, poet, flyver eller livskunstner. Hvem drømmer ikke i blant om ting som aldri ble slik vi engang ønsket.

Skjønt – det behøver ikke nødvendigvis å være en uvirkelig drøm selv om framtida ikke ble slik du engang tenkte. Kan hende er også livet blitt slik du har ønsket og drømt! Eller?

Hva med vegvesenets egne folk – drømte de, planla de eller ønsket de å bli en vegvesen mann eller dame «når de ble stor»? Eller hadde de andre ønsker og hvorfor? □



Haldor Isaksen, spesialarbeider, anleggsområde 3, Storslett

– Det er et vanskelig spørsmål å besvare. Jeg har i alle fall ikke hatt noen bevisste drømmer, kanskje fordi jeg alltid har vært realistisk. Jeg har ikke utdannelse for andre yrker, og har jobbet i bygg- og anleggsbransjen all min tid. Det trives jeg også bra med.



Fanny Fjelltun Stark, kontorfullmektig, Biltilsynet Tromsø

– Før jeg begynte å jobbe her på biltilsynet hadde jeg planer om å studere. Jeg har nok alltid trodd at jeg skulle jobbe med mer praktiske ting – med mennesker.

Men det er ikke alltid at ting blir slik man tror – og jeg trives svært godt her jeg er så



Torleif Hole, oppsynsmann, vedlikeholdsområde 6, Storslett

– Det er lenge siden jeg har hatt drømmer om hva jeg skulle bli. Jeg har i hvertfall ikke hatt de siden jeg begynte i vegvesenet.

Nå drømmer jeg kun om høyere lønn!! Men en gang i tiden drømte jeg om å bli lærer. Og jeg kan ikke tro at det bare var på grunn av den lange sommerferien..

SOMMERENS

VEGSPENJONISTER PÅ BUSSTUR

Av Anna Birkelund

I år var det vegvesenets pensjonister i Bardu- og Harstad-området som ble tilbudt velferdstur. Slike turer har blitt en tradisjon nå.

Av de tilsattes velferdspenger blir en del av midlene bevilget for pensjonister. De siste årene har det vært arrangert to-dagers turer.

Dette har vært mulig fordi deltakerne har betalt en slump av egne penger til reisekasse.

Nå har vi gått over til dagsturer igjen – iallefall foreløpig.

Til h.: 60 deltakere var med på turen til Hadsel



Over: Hyggestund rundt kaffebordet.

Til h.: Otto Tømmerås og Anton Antonsen.

Harstad

Tirsdag, 28. august dro vi fra Harstad til Melbu i Hadsel kommune.

Turen gikk langs rv. 83 til Kåringen og langs rv. 19 til Sortland. I Melbu besøkte vi Vesterålen Bygdemuseum. Tilbaketuren gikk over Kvæfjord med ferja fra Flesnes til Refsnes.



KAVALKADE

Bardu

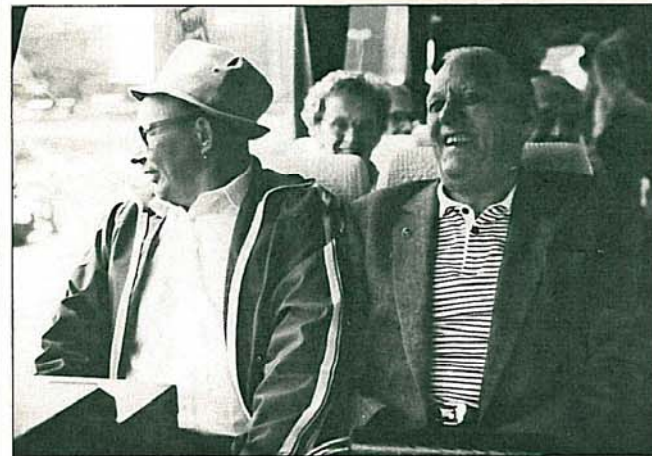
Torsdag, 30. august startet turen fra Bardu. Vi kjørte ned til Gratangsbott hvor vi stoppet på båtmuseet.

Ved Grov tok vi rv. 829 til Lenvikmark. Narvik var endestasjonen. Her fikk vi med en profesjonell guide, og fikk se oss skikkelig rundt i byen.

Og selvfølgelig var det mat og drikke underveis på begge turene. Vi håper det smakte.

Vi takker for laget – vi som var med fra vegkontoret og vegstasjonene, og vi håper det snart blir tur igjen.

Til h.: Bardu-pensjonistene med Herjangsfjorden som bakgrunn.



Over: Thomas Øvervatn og Magnor Fossbakk.

Til h.: På «Strøket» i Narvik.

Neste års tur

Neste år er det pensjonister i Nord-Troms og Tromsø-området som vil bli tilbudt tur.

Kom gjerne med forslag til program. Det er begrenset hva en dagstur kan inneholde, men vi tar gjerne imot forslag. De kan sendes til vegkontoret i Tromsø.



Tiltredelser:

Vegkontoret:



Ann-Sissel Pettersen

Tove Elin Strand er tilsatt som første-sekretær i engasjementstilling ved regnskapsseksjonen

Raymond Myreng er tilsatt som første-sekretær i engasjementstilling ved regnskapsseksjonen

Ann-Sissel Pettersen er tilsatt som midlertidig bud/kontorfullmektig

Biltilsynet:

Ann-Synnøve Elvevoll er tiltrådt i 2 års vikariat som inspektør ved Biltilsynet i Tromsø

Steinar Rask er tilsatt som ingeniør ved Biltilsynet i Tromsø



Tove Elin Strand

Fratredelser:

Vegkontoret:

Roar Hansen er sluttet i vikariat som bud/kontorfullm.

Nina Jacobsen har permisjon

Utedriften:

Oddvar Skogstad, Bardu
Halvor Halvorsen, Oksfjordhamn
Ragnar Hartvigsen, Kvaløysletta
Arvid Lillegård, Brøstadbotn
Alf Lauritz Hansen, Bogen i Kvæfjord
Gård Haugen, Gratangsbøtn
Håkon Bjørkli, Gratangsbøtn



Raymond Myreng

Vi gratulerer:

Med 50 år:
Kåre Rognli, Oteren 28/9

Med 60 år:
Almar Østerås, Meistervik 14/9

Med 25 års tjeneste:
Hans J. Østerås, Nordkjøsbøtn 1/10

Ole M. Ellefsen, Grovfjord 1/11

Jan Johnsen, Soløy 1/10



Øystein Vevstad er tilsatt i vikariat på seksjon for grunnverv etter Liv Nergaard



Ann-Synnøve Elvevoll



Steinar Rask

HJERTELIG TAKK

til alle som viste meg oppmerksomhet på min 60-års dag med besøk, blomster, gaver og telefoner.

Daniel Olsen

TAKK

Jeg takker hjerteligst for oppmerksomheten som ble vist meg på min 60-års dag.

Sturla Bjerkemo

TAKK

for oppmerksomheten som ble vist meg på min 60-års dag.

Agnar Hansen

TAKK

Jeg vil takke for blomster og gave fra vegvesenet i forbindelse med min 60-års dag den 22.06.

Helge Luneborg

TAKK

for oppmerksomheten i anledning min 50-års dag.

Inge Wang

TAKK

Jeg takker for blomster og gave i forbindelse med mitt 25-års jubileum i vegvesenet.

Peder Jensen

TAKK

Jeg takker hjerteligst for oppmerksomheten som ble vist meg på min 50-års dag.

Harry Sjøvoll

TAKK

Vi takker hjerteligst for nydelige blomster og flott gave til 50-års dagene våre.

Petra Marie Lunde,
Karin Nyvold,
Gerd Giæver og
Lillann S. Eriksen

Avslutningsfest for Annie Skoglund



Det feires med kollegaer!

Fredag 15. juni ble det arrangert avslutningsfest på biltilsynet i Harstad for førstesekretær Annie Skoglund. Hun ble pensjonert 1. april etter å ha arbeidet på stasjonen fra 1. juni 1961.

Annie Skoglund ble hyllet med gaver og blomster fra de ansatte og ønsket lykke til videre!

200-års jubileum på Biltilsynet



4 jenter i sin beste alder har rundet et halvt hundre år!

Å bli 50 år er stort – men ekstra stort, originalt og uvanlig blir det når jubilantene kommer fra samme arbeidsplass.

Biltilsynet i Tromsø kan med rette skryte av å ha 200 års jubileum.

Petra Marie Lunde, Lillann Størmer Eriksen, Gerd Giæver og Karin Nyvold hadde stor dag henholdsvis 14., 15., 15. og 17. august.

Vi tuter i hornet, blåser ballonger og heiser flagg, men fremfor alt stiller vi oss blant gratulantene.

HURRA! HURRA!

«Slike jenter det vil gamle Norge ha!»