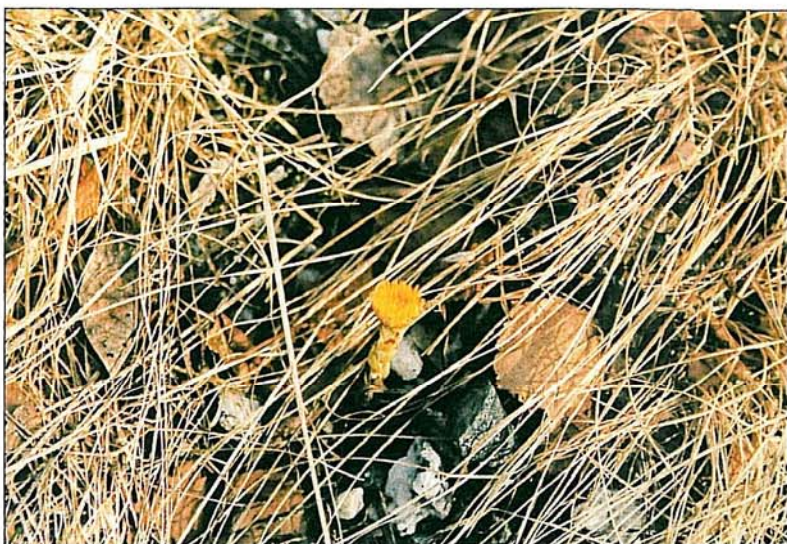


C



Et sikkert vårtegn !



Vegs ikka

BEDRIFTSAVIS
FOR STATENS VEGVESEN
TROMS

Nr. 2 - 1991
23. Årgang

Redaktør:
Lisa Sundstrøm

I redaksjonen:
Petter Hildre
Anna Birkelund

Illustrasjoner:
Torild Heimdal

Redaksjonsråd
Maskinkjører Stig Strømsør
Konsulent Anna Johansen
Oppsynsmann Bjørn Eriksen
Overingeniør Jens Aarbo
Teknisk tegner Edal Miljeteig Austlid

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

Sats og trykk
Lundblad Grafisk AS
Tromsø

Opplag
1650 eksemplarer

INNHOOLD

side

En etat på fremmarsj!	3
Vegvesenet — et mangehodet uhyre?	3
Publikumsbehandling på dagsordenen	4
Stasjonene har ordet:	
Tromsø vegstasjon	5
En lyrisk beskrivelse av vegsjefen	7
Hovedvegutbygginga i Tromsø	8
Battle Griffin -91	9
Militærkontoret i vegdirektoratet	10
Løksa anleggskontor	11
Skole og anlegg i skjønn forening	12
Dyrøyforbindelsen	13
Organiseringen av vegkontoret i Tromsø	14
Krav til egne verksteder	15
Inn i fjellheien med vegfolket	16-17
Tanker i tiden:	
Tøffe tider for anleggsdriften	18
Maskinanskaffelser	19
Fall-odd — en av våre nyanskaffelser	19
Lav energi av årets dekkelegging	20
Sykefraværet i Harstad-området	21
Nye håndbøker	21
Administrasjonssjefkonferansen 1991	22
Er våre bildekk blitt glattere etter at vi har begynt med salting?	23
Troms Fylkes trafikksikkerhetsutvalg	24
Pensjon — også for sesongarbeidere	25
Eilif Rasmussen fra Storslett	25
En veteran takker for seg	26
Solfest og tjeneste på Svalbard	27
Likstillingsutvalget ved Statens vegvesen	28
5 i grøftekanten	29
Vegmesterskapet på ski	30
Personalnytt	31



FORSIDEN

Et smilende, publikumsvennlig vegvesen, Lars Molund

BAKSIDEN

Et sikkert vårtegn.

Vegstikka kommer ut 6 ganger i året. Neste nummer er i juni måned. Frist for innlevering av stoff til juni-nummeret er 25. mai.

EN ETAT PÅ FREMMARSJ!

Vi bygger vegger på hav og land. Vi står på sent og tidlig. Effektiviteten er på topp – både i inne og utedrift. Nye prosjekt, nye resultat – stadig nye utfordringer. Vi omorganiserer i øst og vest og møter stadig vegfolk som undres hva framtida vil bringe.

Men all denne aktiviteten – både synlig og usynlig skal føre oss fram mot et bedre vegvesen – et godt vegvesen for oss og publikum.

La oss ikke glemme å synliggjøre oss i et renere og friskere lys i framtida. La oss ikke dra med oss «spøkelsene» fra fortida – men kvitte oss med vegarbeideren sovende på spaden eller kontorfolket med beina på bordet. La oss bli flinkere til å fortelle at det er vi som sørger for at landet «henger» sammen. La uvesenet bli til vegvesenet! Og la for all del alt arbeidet med omorganisering føre til det vi alle forventer oss – et bedre vegvesen for hele samfunnet!
Lisa!

Vegvesenet – et mangehodet uhyre?

Lisa Sundstrøm

VEGKONTORET, Biltilsynet, Vegstasjonen, Vegdirektoratet, Statens vegvesen, vegvesenet! Hvem i all verden er dette mangehodede uhyret? Uhyre! Ja, for mange som for første eller tiende gang skal ha noe å gjøre med oss fortøner vi oss uhyrlig.

«Nei-etat» ble vi engang kalt – men det var før i verden. Etter at vi i 1984 fikk prisen som «Årets service-etat» har vi slått oss triumferende på brystet og sagt «Vi er best!» Skjønt – best i hva – og for hvem? Vegetaten – rund, gul og deilig! Det er denne lille, selvgode, navlebe-skuende byllen vi må få hull på.

For så lenge vi bare er god og best for oss selv og de få som kjenner oss – hva hjelper det da den store søkende massen som så gjerne vil få tak i oss – og så gjerne vil få hjelp av oss?!

HVORDAN BLI BEDRE FOR OSS SELV OG ANDRE?

Navnet er vår identitet. Vi kan ikke hete Olsen, Hansen og Pedersen samtidig mens vi egentlig er Nilsen. En eller annen gang må vegvesenet (som jo tross alt kalles VEGVESENET på folkemunne) få et enkelt, lettfattelig og godt navn som skal brukes fra nå og til «evig tid».

Vi må bli flinkere til å fortelle at HER ER VI – og DETTE GJØR VI – og at VI ER TIL FOR DEG – !

Da kan vi kanskje i framtida leve opp til tittelen «ÅRETS SERVICEETAT» – og ikke bare leve i en falmet skygge



av en eller annen kåring som en eller annen statlig komite hadde nedsatt for å kaste glans over seg selv.

Vi må føle oss som «soldater» i vegens hær – profilere oss og være gjøremål i alle tenkelige og tjenestelige situasjoner.

Vi må tenke bevisst på vårt ansikt utad og ikke gjøre publikums veg til våre tjenester mer kronglete enn de

allerede er – så hvorfor ikke starte i morgen – og husk:

Vegvesenet er ikke verdens midte – eller alle vegfarendes Mekka. Mange vet kanskje ikke engang at vi finnes!

Det er DU som skal sørge for at vi blir «satt på kartet» i framtida – med riktig navn og adresse og med et publikumsvennlig ansikt!

PUBLIKUMSBEHANDLING PÅ DAGSORDENEN

Kontaktmøte i Statens vegvesen

av Lisa Sundstrøm

PUBLIKUMSSERVICE – publikumsbehandling!

Store ord som setter andre enn oss selv i sentrum. Det var tema for årets kontaktmøte i Harstad – 9. – 10. februar hvor ca. 100 vegfolk fra inne- og utedrift var samlet!

For en gangs skyld diskuterte vegvesenet annet enn veglengder, asfalt, grustak og tunneler. Nå var det vårt forhold til utenverdenen som var interessant.

Det var to interessante dager og mange innspill og synspunkter som kom til uttrykk. Spesielt interessant var det seansen «hvordan opplever omverdenen oss» – iscenesatt av ordføreren i Harstad, Kjell Joachimsen og leder i Norges Automobil-Forbund, Aksel Bruun.

Vårt eget syn blir gjerne sløret etter flere års arbeid i etaten. Det er derfor godt å høre hvordan utenomverdenen ser på oss. Vi bør nok, etter de innspill vi fikk, gå hjem i vårt lille «vegvesenspeil» å se om det er ting vi kan gjøre på andre måter i framtida.

Likelså godt er det å se seg selv innenfra. Det sørget en del av våre egne folk for. Vi er en stor og mangfoldig etat med mange gjøremål og mange kontakflater.



Aktive tilhørere

Innleggene var mange, og tida til å diskutere ble som vanlig for kort.

Temaet «Publikumsservice» er både interessant og viktig for oss – og som vanlig kom de store tanker, konklusjoner og vyer fram utover kvelden og natta. Men dette er også et av poengene med slike møter. Det heter ikke Kontaktmøte for ingenting.

Hva så med framtida?

Vi drar ikke bare på møte for å ha det koselig, møte kjente og diskutere et høytstående tema – for så å dra hjem igjen å fortsette som før.

Publikumsservice ble valgt som tema fordi det er en del av vår hverdag – et av våre hovedmål.

Dette skal ikke bare være et ord på et papir eller en plakat eller en annonse. Dette er vår virkelighet – vårt arbeidsmål og en rettesnor i vårt daglige arbeid.

Vi er til for andre – vi er en service-etat – slik skal vi også virke!



Vi er til for andre – vi er en service-etat . . .

STASJONENE HAR ORDET:

Vi avslutter denne gang vår serie fra vedlikeholdsområdene i fylket, og gir ordet til de som fysisk står vegkontoret nærmest –

Tromsø vegstasjon:



Vegmester Inge Iversen

VEDLIKEHOLDSOMRÅDE 5 dekker området fra Nordkjosbotn til Tromsø samt alle øyene utenfor Tromsø. Området omfatter kommunene Karlsøy, nesten hele Tromsø og deler av Balsfjord. I området ligger Nord-Norges største by, Tromsø, med ca. 51000 mennesker. Over en tredel av alle personer i Troms fylke er bosatt i området.

Tromsø vegstasjon ligger på Tromsøya, omtrent i sentrum av området. Et nødvendig besøk på vegstasjonen kombineres derfor gjerne med et ærend i byen. Området har 210 km riksveg og 518 km fylkesveg. De mest trafikkerte vegene i byområdet har en ÅDT opp mot 25000. Øyene er forbundet med tre store bruer, en undersjøisk tunnel samt flere fergestrekninger.

På forsommeren i år flyttet anleggsavdelingen fra vegstasjonen til et eget anleggskontor i Breivika på Tromsøya. Dette kontoret er opprettet i forbindelse med byggingen av det nye tunnel- og vegsystemet i Tromsø.

Vegene i området

Av totalt 728 km veg, vedlikeholder Tromsø kommune 10 km mot refusjon.

Kommunen utfører ikke fornying og lapping av faste dekker samt vedlike-

hold av trafikklys. Alle riksvegene og ca. 60 % av fylkesvegene har fast dekke.

Foruten fastlandet fordeler vegene seg på følgende 8 øyer: Tromsøya, Kvaløya, Sommarøya, Vengsøya, Ringvassøya, Rebbernesøya, Reinøya og Vannøya.

Bruer, tunneler og ferger

Tromsøbrua, 1016 m lang, gir Tromsøya forbindelse med fastlandet. Sandnessund bru, 1235 m lang, går fra Tromsøya til Kvaløya mens Sommarøy bru, 528 m lang, forbinder Sommarøya med Kvaløya.

Tromsøbrua er utsatt for å bli pårent av båter og har derfor fått varslingsanlegg. Dersom brua påføres skade, stenges den automatisk med bomber og det varsles med røde blinkende lys samt lydsignal. Dette anlegget «prøvekjøres» med jevne mellomrom.

En undersjøisk tunnel, 1650 m lang, under Kvalsundet gir Ringvassøya med kommunesenteret Hansnes i øykommunen Karlsøy fast forbindelse med omverdenen.

Området vedlikeholder følgende 9 fergekaier: Breivikeidet på rv. 91, Larseng på rv. 858, Bellvika og Vengsøy, Mikkelvik og Bromnes, samt trekantforbindelsen Hansnes-Stakkvik-Skå-



ningsbukta. Snart får også Karlsøya sin fergekai.

Langs riks- og fylkesveger i byområdet er det 6 lysregulerte vegkryss og 2 lysregulerte fotgjengeroverganger. I tillegg vedlikeholder vi to lyskryss på kommunale vegger mot refusjon.

Skredfare

Flere steder i området er det stor snøskredfare. Spesielt gjelder dette fv. 293 Holmbuktura, fv. 294 Isbergan og fv.58 Sørskaret. Ikke fullt så ofte kommer de store snøskredene på Reinøya, i Grøt fjord, på Kattfjordeidet og ut mot Sjøtun på Kvaløya.

Rasfaren langs E-78 i Lavangsdalen er blitt betydelig mindre etter omleggingen av veggen og rassikring av den.

Langs rv. 91 på Breivikeidet er det bygd kjegler for å hindre rasene i å nå veggen. Noe mer sikringsarbeide skal utføres i området der fergekaien står. Dette er den eneste konkrete planen for rassikring i vedlikeholdsområdet.



Oppsynsmann Henry Strand og Lars Molund



Vegstasjonens ansikt utad — Ann-Jorun Lorentsen og Marit Aspelund.

Ressurser i området

Ved vegstasjonen er det 1 vegmester, 4 oppsynsmenn og 2 kontortilsette i 1 1/2 stilling. På maskinavdelingen verksted ved vegstasjonen er det 1 formann og 1 mekaniker, men ingen egen maskinoppsynsmann. De kontortilsette og oppsynet utfører derfor mange arbeidsoppgaver for maskinavdelingen.

I utedriften er det 35 tilsatte hvorav 3 formenn. Vi har 4 vegghever, 12 lagbiler og 1 spesialmaskin til snørydding på Tromsøbrua. Om vinteren har vi 1 hjullaster som bæremaskin til en stor snøfres og 1 hjullaster til snørydding i sentrum.

Stamvegen, E-78, fra Nordkjosbotn til Tromsø brøytes i egen regi med to brøyteroder, I tillegg er det 24 private brøytekontraktører i området.

For 1991 har området fått tildelt 12,2 mill. til vedlikehold av riksveger og 15,0 mill. til vedlikehold av fylkesveger. Tildelingen til området viser at vi har ca. dobbelt så mye pr km til vedlikehold av riksvegene enn det vi har til fylkesvegene. Tallene ovenfor oppfatter ikke det som brukes til forsterkning og fornying av faste dekker.

Organisering og drift

I tråd med organiseringen ved vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret,

har den enkelte ute i området etter hvert fått flere spesialområder.

For eksempel har en bestemt i oppsynet ansvaret for oppmerking på vegbanen mens andre arbeidere i stor grad utfører jobben ute på veien.

På samme måte er det for eksempel innen skilting.

Nattarbeid

I sentrumsområdet der trafikken er stor i forhold til det vegnettet er dimensjonert for, utføres mye arbeid om natten, spesielt om vinteren.

Trafikkforholdene om morgenen skal være best mulig for å unngå store kødannelse. På vegger med stor trafikk er det også nattarbeid i forbindelse med fornying av faste dekker, feiing/kosting av vegbanen og oppmerking av for eksempel gangfelt.

Arbeidslagene er både organisert etter bestemte vegruter og etter spesialoppgaver. Spesialseringen er størst i sentrumsområdet og om sommeren. På steder der flere lag møter, fordeles de daglige oppgaver i stor grad av formenn i samarbeid med den enkelte.

Tidligere har vedlikeholdsinnsatsen vært relativt lik over hele vegnettet. I de siste årene har vår innsats i sterkere grad vært rettet mot trafikken på veien, og vi har styrt vedlikeholds-

beidet mer etter samfunnsøkonomiske prinsipper. Dette betyr at innsatsen er differensiert. Vegene med størst trafikkbelastning har fått best standard.

Salting

I vinter har Tromsø vært med i et prosjekt for utprøving av saltløsning. Dette er en ny metode som reduserer saltforbruket til langt under halvparten i forhold til det som er nødvendig ved bruk av tørrsalt. Prosjektet har spesielt tatt sikte på å undersøke hvordan saltløsning virker i forbindelse med snøfall og snøfokk.

Verkstedet på Skattøra

Verkstedet på Skattøra holder til i nye moderne lokaler. Det er godt utstyrt med traverskran og billøfter, samt vaskesall. For tiden er det 2 verkstedfolk, hvorav en er arbeidende verkstedformann.

Fungerende formann Nils Bratsberg sier at det er nok å gjøre på verkstedet. Vi har mange ploger i området som skal vedlikeholdes. Det samme gjelder fergeleiene. Det er nesten daglig utrykning til et av disse. Enten har ferga vært hårdhendt når den la til i «leiet» eller så er det andre feil og braskjer som oppstår.

Vi har også en del arbeide på bilene og hvelene i området. Det skal tas ettersyn og service på disse. Når det gjelder bilene så er disse lettest å sende på private verksteder når vi ikke har kapasitet. Vi har også merket en større



Full aktivitet på vegstasjonen

pågang av verkstedtjenester etter at anlegget startet opp i Breivika og «saltprosjektet» ble igangsatt.

Vi har planer om å ansette en egen bedriftslektriker på verkstedet.

Tromsøområdet har i den senere tid fått en del «veganlegg» med kompliserte elektriske installasjoner. Det er montert punpeanlegg i den undersjøiske tunnelen i Kvalsundet, og snart kommer det en til i Tromsøysundet. Vi har også en del trafikklyslegg som krever ettersyn og reparasjon. Det samme gjelder belysningsanlegg på bruene i området.

Snart starter sommersesongen og da regner vi med å være klar til å ta det som kommer av dekkeleggingsutstyr til området. Det er alltid noe å gjøre på maskinene. Det har vi erfaring med fra tidligere sesonger.

Fordi vi ikke har maskinoppsynsmann i dette området synes vi det er greit at vegmesteren avgjør hvilken



Anleggskontoret til hovedvegutbygginga i Breivika.

prioritet vi skal gi de forskjellige reparasjonsoppdragene. Det er jo hovedsakelig vedlikeholdsmaskiner og biler vi har i dette området.

Anleggsvirksomheten

I Tromsø-området pågår for tiden et av de største anlegg i fylket nemlig Hovedvegutbygginga i Tromsø. I den forbindelse er det opprettet eget anleggskontor i Breivika. Virksomheten på dette anlegget omtales i egen artikkel.

En lyrisk beskrivelse av vegsjefen

Det har vært revy på Grøtavær, og hvem andre enn vegsjefen ble omtalt i visa om Toppeneveien.

Vi fant den så god og lyrisk at vi gjengir de første versene.

I riktig gamle dager var det kongelige og embetsmenn som ble tilegnet hilsningsdikt

.....

(Melodi. «Det bor et troll i Senja»)

«Det bor et troll i Tromsø, En vegsjef blir han kalt.

Han motarbeider veien vår, og alt han gjør er galt.

Hos alle yttergrytingen er sinne nu i kok.

Forbanna ta den vegsjefen for han er ikkje klok.»

Etter dette kommer flere vers som omhandler både Willy fra Bjarkøy, Østgård fra Tromsø, Olaug fra Burfjord, Jonsgård fra Senja og Hilberg og Kjæreng fra Samferdselskontoret.

Visa avslutter med:

«Så la oss alle håpe, at løkka står oss bi,
at vei vi får tel neste år, omtrent på denne tid.

HOVEDVEGUTBYGGINGA I TROMSØ

av Hallvard Haugan

SPRENGNING av Tromsøysundtunnelen går sin gang, og så langt er arbeidet i rute.

I disse dager starter arbeidene med Breivikatunnelen.

Forberedelsene til vegarbeidene i Breivika er i full gang. Dermed er det virksomhet på alle de prosjektene som skal fullføres i denne planperioden.

BREIVIKATUNNELN

Entreprisen med sprengning, sikring og drønering gikk til Kristiansandsfirmaet Tunnelanlegg A/S.

Anbudssummen var på nærmere 37 mill. kr. for 2200 m tunnel. Denne summen inkluderer også et tverrslag og en 100 m høy luftesjakt og portalen i Breivika.

Maskinene er allerede kommet til Tromsø, og i uke 15 regner vi med at sprengningsarbeidene er i gang.

Tunnelen blir drevet fra to stuffer, fra Hansjordnesbukta og Breivika. På begge stedene står påhuggene klare.

Forskjæringen i Breivika hadde Antek A/S fra Tromsø som egen entrepris og de var ferdig til rett tid før påske.

Som kjent leier vi Langnestunnelen av Trygg Tunnel A/S for uttransport av stein fra Hansjordnesbukta.

TROMSØYSUNDTUNNELN

Etter en noe treg start med lite overdekning, dårlig fjell og ekstra sikring, har driften gått godt de siste ukene. Siste uke før påske hadde vi ca 80 m inn drift.

Det gjenstår nå bare noen meter før vi har passert under RITØ.

Tilsammen på de to løpene er det sprengt over 450 m tunnel med ca 60 m tverrsnitt (brutto).



Tunnelen under RITØ er en realitet

Dersom vi ikke møter uforutsette vansker, regner vi med å nå vårt mål om ca 1200 m ferdig sprengt tunnel innen utgangen av mai 1991.

VEGER I BREIVIKA

Vi er i full gang med å planlegge gjennomføringen av vegarbeidene i Breivika. Her må hovedledninger for vann og avløp legges om før vegarbeidene kan starte for fullt.

Trafikken på Tverrforbindelsen og Stakkevollveien må også legges om i flere faser for å få gjennomført arbeidene. Det er rundkjøringen i krysset på Stakkevollveien hvor Breivikatunnelen og Tverrforbindelsen kommer inn at problemene blir størst.

DEPONERING AV TUNNELMASSER

Fyllingen på havneområdet er på det nærmeste ferdig. Vi ser oss nå om etter nye deponeringsområder for stein fra Tromsøysundtunnelen.

Det er gjort avtale med Luftfartsverket om utfylling av Tromsø Lufthavn med stein fra Breivikatunnelen. Denne avtalen utvides nå slik at all overskuddsmasse fra Breivikatunnelen kjøres til lufthavna.

BEMANNING

For å kunne utnytte tunnelriggen maksimalt er tunnelgjengen øket med en mann pr. skift. Dermed har vi fått bedre flyt i vekseldrifta. Den siste tida har vi oppnådd tre og fire salver i døgnet, og dette til tross for at vi ikke får sprengne mellom kl. 2300 og kl 0600.

På kontoret er det 11 personer inklusive oppsynsmennene og en korttidsansatt. De som har begynt siden forrige nummer av Vegstikka er Geir Østvik og Stein Johansen. Disse er nærmere presentert på annet sted i bladet.

I tillegg til den daglige drifta er det mange planer som må finpusses før sommersesongen starter. Her er derfor full aktivitet over hele linja – både ute og inne.

BATTLE GRIFFIN - 91 MED VEGSTIKKA I KRIGEN!



Full «krig» på Ofoten-halvøya

av Lisa Sundstrøm

FULL krig på Ofoten-halvøya i mars! Grønne og hvite menn i grøfta, langs vegkanten, under trærne, over veggen = over alt. I full kamuflasje inntok en «flernasjonalt» styrke vår landsdel. Slik føltes det i hvert fall – skjønt det bare var den årlige øvelsen i nordområdene. Slaget sto om Evenes flyplass.

Krig er krig – og Vegstikka kastet seg ut i det – med kamera og blokk som eneste våpen – for å se hva de uhyrlige kjøretøyene gjør mot vårt hjertes barn: VEGEN!

Å være med i krigen er ingen lek – spesielt ikke hvis man ønsker noen ord med «hærførerne». Og det ønsket Vegstikka! Slik fikk jeg også inntreden i Harstad «Pentagon» – hovedkvarteret for øvingsledelsen – en opplevelse av de sjeldne. Etter å ha avlevert både sertifikat, bankkort og stemplingskort var jeg klarert for de «indre gemakker».

Og timene jeg tilbrakte i hovedkvarteret ble både, trivelige, informerende og hektiske. Skjønt min aktivitet forløp seg til å prøve å få til en samtale mellom 1000 telefoner og grønne delegasjoner som stadig stakk innom. Men du verden så hyggelig å være hunkjønn midt opp i alt dette mangfoldet av hankjønn.

oppstår ved av- og påkjøring på veggen – og at et og annet breurekverk blir skadet. Men stort sett går det bra. Forsvaret betaler jo for seg – i motsetning til mange andre som ødelegger.

Litt mer bekymret var de for trafikantene. Til tross for iherdig informasjon om øvelsen på forhånd gjennom aviser og radio har en del trafikanter endimens til å la blodet fosse sterkt og irritert i årene når de kommer bak en kolonne. Slik kan bli farlig for medtrafikantene.

Men det var denne «krigen». Besøket på hovedkvarteret brakte samtalen videre til andre mer alvorlige kriger og andre interessante temaer.

Men slik går det gjerne når man møter fredelige og hyggelige forsvarsfolk en solfylt marsdag i Harstad.

UT I FELTEN

På veg tilbake til Tromsø, ved krysset mot Grovfjord ble vi møtt av «fienden».

Hva har vel en liten Fiat å stille opp mot beltevogner, tanks og jeeper fra det amerikanske forsvaret?

Vi overga oss – lett og hengivende med notatblokk viftende om at vi kom med fredelig budskap. Våpnene ble lagt ned og Andy fra Virginia kunne fortelle at han var her for å forsvare oss mot fienden fra øst!!! At vegene ble litt «lorvat» var prisen vi måtte betale for en slik gest.



Ole Lodsby, sjef for militærkontoret i Vegdirektoratet, Gunnar Gustavsen, forsynings sjef og K. Flato – ingeniørsjef.

Det var forøvrig en stor opplevelse for han å «leke krig» midt i den norske hverdag med biler og folk over alt. Hjemme i USA ble slike kriger kjempet på sperret område – langt fra sivilisasjonen og det vanlige liv.

Dette var både underholdene og farlig: Nordmenn kjører som svin!!! Men ellers er Norge et vakkert land – Dette hadde han aldri drømt om – hit måtte han på ferie! Så hadde da også Nord-Norge kledd seg i den aller fineste stas akkurat disse dagene – i solskinn og et par kuldegrader. Hvilken reklame!

Joda – Forsvaret er hjertelig velkommen på våre vegger – kjekke, raske gutter og fine beltevogner med gummihjul – tenkte vi på hjemvegen!

Skjønt det var før vi møtte uhyret på Gratangsfjellet – – buldrende så hele fjellheimen ristet en halv time etterpå. Denne hadde nok ingen dispensasjon, men etterlot seg fine, store hakk i vegbanen – et stempel om at «I was here» – men det hører vel til unn-taken!!!



Militærøvelsene langs våre vegger



Ole Lodsby — tidligere transportsjef for 6. divisjon — nå sjef for militærkontoret i Vegdirektoratet.

MILITÆRKONTORET I VEGDIREKTORATET

Ole Lodsby er sjef for militærkontoret i Vegdirektoratet – men hva i all verden driver dette kontoret med i et ellers sivilt direktorat?

Vi stilte Lodsby spørsmålet!

— Dette kontoret bistår Vegdirektøren i hans beredskapsarbeid, planer og utdanning. Det er også et bindeledd mellom Statens vegvesen og Forsvaret eller for å si det mer riktig mellom Vegdirektoratet og Forsvarets overkommando.

Kontoret er underlagt forsvarset, men har stamkvarter hos Vegdirektoratet. Utgiftene til driften av kontoret blir delt mellom begge parter.

Militærkontoret er bemannet med 2-3 offiserer og 1 konforfullmektig.

I tillegg er det et varierende antall vernepliktige, for øyeblikket 3.

LØKSA ANLEGGSKONTOR – SOM EN PRESTEGÅRD MED UTSYN OVER HELE SOKNET

av Lisa Sundstrøm

Å KOMME til Løksa anleggskontor er som å komme til naturens høyborg. Sjelden har vel hovedsetet for et anlegg ligget vakrere til.

Om selv om vegen var både kronglete og bratt – så var det vel verd å klatre opp langs åsen for å ta Salangen i øyesyn. Så skinte også sola spesielt fint den marsdagen da Vegstikka besøkte «prestegården».

Full aktivitet både til lands og til vanns, var det inntrykket jeg fikk etter noen timer på Mjøsundforbindelsens hovedsete. Fire oppsynsmenn med hvert sitt spesialfelt er stasjonert her. 18 mann på brakkeleiren gjør sitt til at kokka har nok å styre med. 10 maskinenheter – samt grunnborere fra Møre og Romsdal og vår egen Kaino-gjeng ute i det våte element. Joda – anlegget er i full gang.

Anleggsleder Toralf Bergseth, sier at de driver fullt med de ressursene de har til rådighet. Det tæes ut 20.000 m³ masse hver måned. Masseflytting, fjellrens, uttak av skjæringer, legging av stikkrenner og bygging av bru hører til aktivitetene for tida. Likeså har de bygd nytt vannverk til folket i Løksa og til seg selv etter at arbeidene startet her.



Brakkeleiren! — med utsikt over Salangen.

Arbeidet med grovbrutt vei skal være ferdig i mai 1992, sier Bergseth. Det har gått greit hittil, skjønt utenfor Navarsvika er det ei stygg ur. Men de får ta problemene etterhvert som de dukker opp.

I flere år framover skal en god del av våre folk ha sitt «hjem» her i Salangen. Kan hende blir det ekstra attraktivt å bo i «villa oppe i åsen». For anleggsleder Toralf Bergseth blir det skikkelig hjemmeboing – for første gang på 25 år opplever han at arbeidsplassen og hjemsplassen blir ett.



Anleggsleder Toralf Bergseth — med deler av anlegget i bakgrunnen.

Skole og anlegg i skjønn forening

ANLEGSLEDESKOLEN



— det er skolen hvor man lærer å drive anlegg

av Lisa Sundstrøm

ANLEGSLEDESKOLEN – det er skolen hvor man lærer å drive anlegg.

Skjønt mer presist kan det nok sies. Blant hovedtemaene som det undervises i er Økonomi, arbeidsforhold byanlegg-miljø, EDB, Ledelse, produksjonsplaner, entrepriser ERK-innkjøp og teknologi. I tillegg brukes de to siste samlingene til å skrive hovedoppgave samt legge denne fram.

Dette forteller Randi-Grethe Pedersen, en av elevene fra Troms dette året.

Sammen med Kåre Tune skolerer hun sammen med 19 andre anleggsfolk fra hele landet.

Som hovedoppgave har Randi omkjøringsvegen i Trondheim sammen med en medelev fra Finnmark. Oppgaven skal være en analyse av anlegget. Det skal blant annet skrives om hvordan prosjektet drives og hvilke resultater som oppnås.

Kåre Tune har sin hovedoppgave knyttet opp mot et bruprojekt i forbindelse med Krifast (Kristiansund fastlandsforbindelse) i Møre og Romsdal.

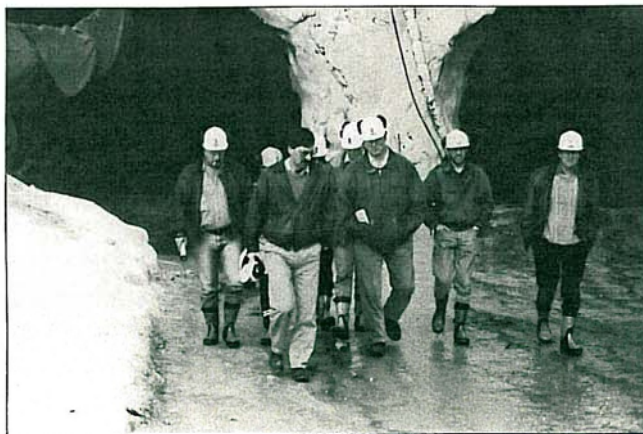
Anleggslederskolen er lagt opp over to semestre. Den begynte i oktober i fjor og avsluttes i mai i år – og i denne tida har det stort sett vært 2-ukers-samlinger.

Skolen tar mye av tida dette året, men anleggsfolkene er i ordinær jobb mellom samlingene.

I løpet av dette skoleåret har skolen besøkt flere fylker – Vestfold, Hordaland, Buskerud, Telemark, Oslo og Akershus, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Nordland og nå også Troms.

Tema under skoleukene i Nordland og Troms var teknologi og ledelse.

Etter flere dager på skolebenken i Bjerkvik og ved Fjellkysten gikk turen til befarings i fylket. Først besøkte de Finnsnes og Dyrøyforbindelsen – siden kom de til Tromsø for å se på hovedvegutbygginga her i byen.



På befarings i Breivika

Anleggslederskolen er forståelig nok en mannsdominert gjeng. Men to jenter er med – fra Troms og Akershus, og Randi synes det er greit å være med i en guttegjeng – faktisk svært trivelig!

Om skolen ellers sier Randi at det så langt har vært et meget bra år og mye å lære, selv om det har vært en del emner som har vært mindre bra ivaretatt.

At lærdommen er noe å ta med seg i framtidige arbeidsoppgaver ser hun som en selvfølge. Det er også viktig av vi utvikler et kontaktnett mellom fylkene.



Randi Pedersen — kvinnelig innslag i en mannsdominert skole.

DYRØYFORBINDELSEN



Mudringsarbeid i Dyrøysundet

(Foto: Ole Andre Helgaas)

Rapport fra arbeidet med bru til Dyrøya

av Knut Grimstad

FYLING I DYRØYSUNDET

SOM omtalt i Vegstikka nr. 4/90 skulle fyllingsarbeidene på Dyrøyforbindelsen ha startet for fullt allerede før jul i fjor, og pågått uten stans utover resten av vinteren. Det gikk imidlertid ikke helt som planlagt.

Vi startet riktignok arbeidene, og vi fylte 70-80 m utover fra land.

På dette partiet var det ikke nødvendig å fortrenge massene i bunnen, noe som var en forutsetning for videre fylling. Fortrengningen skulle her skje ved sprengningsmetoden.

Kystverket lot oss imidlertid ikke uten videre gå igang med sprengning i sjøen, dette på grunn av usikkerheten om konsekvensene for livet i havet.

Betingelsene om ulike tiltak før sprengning kunne foretas, var så omfattende at vi både av økonomiske og tidsmessige årsaker måtte gå bort fra opplegget med sprengning.

I stedet satser vi nå på tradisjonell mudring, og i midten av mars startet Selmer Anlegg A/S opp med dette.

Steintransporten kunne dermed også fortsette før påske. Her har vi i tillegg til biltransport også lagt opp til transport av stein med leker. Denne metoden ligger prismessig på tilnærmet samme nivå som biltransport, selv om forholdsvis kostbar flytekei måtte rigges til formålet.

I tillegg kan transporten gå uhindret i teleløsningsperioden, og vi står friere til å dumpe massene eksakt der vi ønsker. Den totale kapasiteten på utkjøring av masser økes selvsagt også, og dette kan komme godt med.

Dersom korteste brualternativ (470 m) blir valgt, vil nemlig det totale fyllingsbehovet komme til å bli på ca. 460000 pam3, noe som vil gi et uttak i sidetak på ca. 360000 tfm3 fjell.

Med antatt kapasitet for bil og leker på tilsammen 20000 tam3 pr uke, skal det meste kunne være utført ved utgangen av oktober.

Dette er iallfall målet ...

Organiseringen av vegkontoret i Tromsø

av Norun Isaksen - leder i NTL og medlem i prosjektgruppa for omorganisering

Mine tanker omkring det omorganiseringarbeide som nå pågår i Statens vegvesen og ved vegkontoret i Tromsø

DE siste år har vi fått utredet og omorganisert en rekke funksjoner i vegvesenet i Troms. Hvorfor? Meningen er vel at ting skal komme til å fungere bedre. Gjør de det? Er alle de berørte fornøyde og glade? I noen tilfeller er det grunn til å si at det er blitt bedre og noen er fornøyde, men er alle det.

Jeg er ikke overbevist om at så er tilfelle. Det finnes nok en del skjult frustrasjon i organisasjonen. Hvorfor denne frustrasjon? Er det fordi ting ikke fungerer bedre eller er det fordi de berørte ikke aksepterer de endringer som omorganiseringen har medført? Har det i alle tilfelle vært et reelt behov for å omorganisere eller er det «omorganisering for omorganiseringens skyld»? En del av omorganiseringene som er gjennomført har vært på bakgrunn av/eller som følge av at det i de senere år er blitt stilt større og større krav til vegvesenet om bedre målstyring. Det er også økende krav til oss om bedre dokumentasjon av resultater og konkurransevne.

Krav til å være mer miljøbevisst er også økende.

Ved årsskiftet 89/90 ble det kjent at det skulle opprettes et sentralt utvalg som skulle se på organiseringen av Statens vegvesen. Utvalget ble som det nå vil være kjent av alle, kalt Bjørvigutvalget etter lederen, vegsjef Bjørvig fra Telemark.

Utvalget fikk som oppgave å se på vegvesenets organisering på vegkontorene. Den innstillinga som de kom fram til skulle i neste omgang danne plattform for videre omorganisering på alle vegkontor.

Bjørvigutvalget skulle «foreta en vurdering med hensyn til behov for endringer i vegkontorenes organisasjonsstruktur inkludert arbeids-

delingen på det enkelte vegkontor, og innen hvilke rammer og ut fra hvilke krav eventuelle endringer skal skje.» I påvente av at innstillinga fra Bjørvigutvalget skulle bli ferdig, ble all videre omorganisering ved vegkontoret i Troms «lagt på is». Innstillinga kom i november 1990.

I Vegstikka nr. 1/91 har Trond Larsen, som var medlem i Bjørvigutvalget kommet med en redegjørelse om deres arbeid. I samme nummer av Vegstikka har Torbjørn Naimak redegjort for det arbeidet som må skje videre på vegkontoret. Jeg ser ikke grunn til å komme mer inn på disse innleggene.

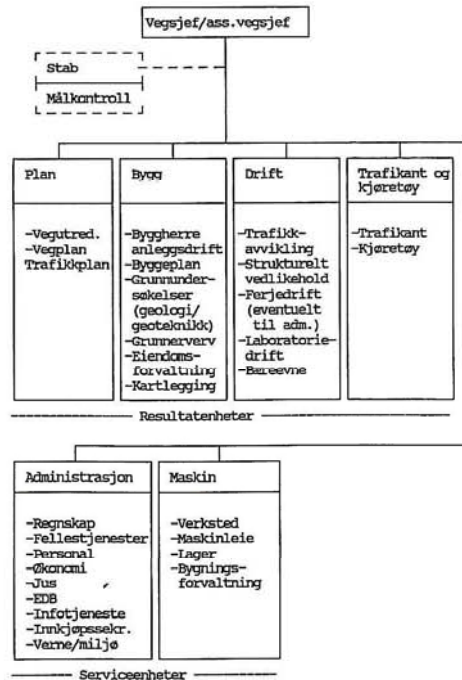
Etter å ha lest innstillinga fra utvalget må jeg si at personlig hadde jeg litt blandede følelser og min umiddelbare reaksjon var: «Er dette keiserens nye klær?» Jeg syntes at enkelte funksjoner var rimelig godt utredet med hensyn til hvorfor konklusjonene er som

de er, mens i andre tilfeller var grunnelsen ikke godt nok utredet. Konklusjoner var trukket uten at innstillinga går særlig inn på hvorfor og særlig hvilke konsekvenser den anbefalte organisering vil få.

Etter hvert er jeg kommet til at det er en fordel at innstillinga ikke er mer konkret, når en vet hvor forskjellig hvert enkelt vegkontor i landet er organisert. En annen ting er at hvis den hadde vært mer konkret, så ville den i enda større grad enn jeg har inntrykk av er tilfelle i dag, blitt oppfattet som et direktiv fra sentralt hold.

Prosjektgruppa på vegkontoret i Troms startet sitt arbeide etter planen i januar og første fase er ferdig. Denne gruppas forslag innebærer en del endringer, mens den ikke tok stilling til eventuell stab under vegsjefen i fase 1. Den foreslår at vegkontoret organiseres med 4 resultatenheter og to serviceenheter, slik:

Prosjektgruppas forslag til organisering av vegkontoret:



De foreslåtte endringene består i at grunnseksjonen flyttes inn i en framtidig byggavdeling. Laboratorieseksjonen deles slik at geologi/geoteknikkdelene flyttes inn byggavdelingen og laboratoriedelen går inn i framtidig driftsavdeling. Byggeplanlegging legges til byggavdelingen og en del funksjoner i trafikkseksjonen flyttes inn i driftsavdelingen. Trafikant og kjøretøy blir delt i 2 seksjoner i stedet for som nå 3 seksjoner.

For tiden er det en rekke arbeidsgrupper som er i virksomhet rundt på avdelingene. Disse skal se på hvordan de mener at de framtidige avdelingene skal se ut. Det arbeide som blir gjort av disse arbeidsgruppene skal igjen danne en del av grunnlaget for rapport for fase 2 fra prosjektgruppa.

Når det gjelder arbeidet som nå pågår i organisasjonen med å vurdere hvordan vi vil ha det på vegkontoret i Troms, så har jeg hørt noen si at: «Dette er bare spill for galleriet for alt er jo bestemt allerede».

Dette er jeg ikke enig i. En del grunnleggende ting i Bjørvigutvalgets innstilling er nok så mye bestemt at vi her i Troms skal ha en mer enn god begrunnelse for ikke å følge den.

Jeg tenker her på de 4 resultatenehetene. Kanskje andre fylker ikke trenger gå inn på en slik løsning pga. at fylkene er så små at to fylker f.eks. kan ha en felles byggavdeling eller gå inn for å leie tjenester fra nabofylket der naboen har bedre utbygd kompetanse?

Dermed kan funksjoner falle bort som egne enheter. Dette er tanker som ikke er fremmed for flere enn meg.

Når det gjelder vårt kontor så mener jeg at skal vi ha slike holdninger som «dette er spill for galleriet» o.l. så forspiller vi vår sjans til å påvirke prosessen.

Arbeidet i avdelingene er derfor slik jeg ser det, noe av det viktigste som nå skjer med hensyn til påvirkningsmulighet. Dette krever igjen at alle medvirker aktivt, og også prøver å se litt

lenger framover enn mot de første par årene. Vi må ha i tankene at det er lenge siden hele vegkontorets organisasjon ble vurdert. Kanskje det riktige tidspunktet nå med alle de nye krav som stilles til oss i årene framover!

Det blir spennende å se hvordan vegkontoret kommer til å se ut om et år, men slik jeg kan se det i dag vil det ikke bli noen radikale endringer. En annen ting er at en ny organisasjon også vil kreve ekstra innsats fra hver enkelt av oss i en omstillingsfase, men også videre utover i årene som kommer.

Det er å håpe at den nye organisasjonen vår vil fungere. Vil det bli grunn til å vurdere nye omorganiseringer i de første årene? Kan vi alle nå få arbeidsro i noen år fremover til å finne oss til rette med de endringer som vil komme? Hva slags endringer i samfunnet rundt oss vil bli nødt til å forholde oss til?

Svarene kan bare fremtiden gi. Her hadde det passet med en krystallkule hvor fremtiden kan spås.

Krav til egne verksteder

av Gunnar Bernsten

«Kravmentaliteten» er ikke lenger noe som bare hører ungdomsmiljøet til. I disse tider hvor målstyring og krav til resultater stadig kommer til å prege vår arbeidsdag, har også verkstedene fått sine krav.

Her heter det i klartekst:

- Verksteddriften skal drives med konkurransemessige priser.

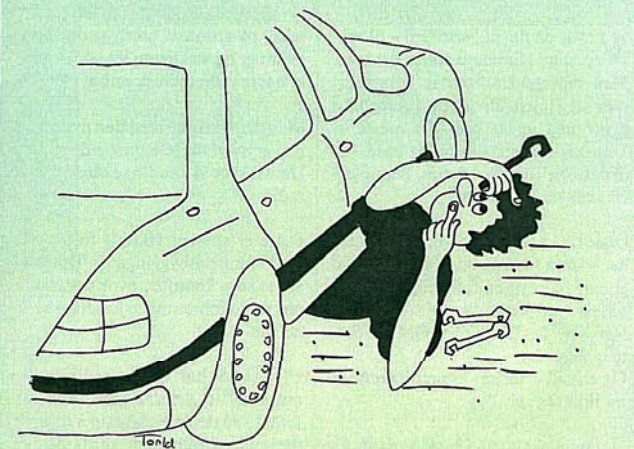
- Verksteddriften skal ha et kvalitetsnivå slik at

1. Maskiner som har vært inne for reparasjon eller overhaling leveres til bruker med 3 måneders verkstedgaranti.
2. Maskiner som står i kritiske produksjonskjeder skal kunne repareres, eventuelt erstattes i løpet av 24 timer.

Dette blir en skikkelig utfordring.

Hvilke represalier som kommer til anvendelse hvis kravene ikke blir innfridd er foreløpig uklart. For ordens skyld skal opplyses at våre

verksteder fikk mye skryt etter fjorårets dekkessesong for sin innsats til alle døgnets tider for å holde maskinene i gang!



INN I FJELLHEIMEN



Med fjellet som arbeidsplass — Hans Åge Olsen

av Lisa Sundstrøm

«Til fjells – til fjells» skrek VEGSTIKKAS utskremte medarbeider da ferden gikk oppover Slalomløypa i Kroken. I full vinterhabitt med lue og skjerf, tre strømpebukser og doble votter klamret jeg meg fast til snøscooteren og Hans Åge Olsen.

V i var på tur til Nordfjell – til toppen av Himalaya følte det som. Men vegvesenets hverdag kom snart over meg igjen. Der oppe, i ei forblåst hytte med utsikt over det meste av Tromsøs omegn, møtte jeg også Jan Skogly og Tommy Vårtun, henholdsvis snekker og lærerling.

Disse tre karene hadde sin arbeidsdag her – langt fra folk og fe. De sov sågar ei natt her oppe i fjellheimen. Eventyrlyst – utsiktshunger?! Nei – ny RADIOSTASJON for Statens vegvesen!
Og en radiostasjon bygger og monterer ikke seg selv.

Om prosjektet kan Hans Åge fortelle at hytta (som egentlig er et containerhus) ble brakt opp med helikopter i

januar. Da VEGSTIKKA var på besøk drev de og kledde den inn. Jan Skogly hadde på forhånd tilpasset og beregnet dette arbeidet nede i lavlandet.

RADIOSTASJONEN

Stasjonen flyttes fra Fjellheisen hvor den tidligere har vært, sier Hans Åge.

Ved Fjellheisen var det en del forstyrrelser på grunn av nærliggende kraftledning, og stasjonen vil nå komme i et bedre radioteknisk miljø.

Men det viktigste med den nye stasjonen er av vi får telefonoverdrag. Det vil si at vi kan ringe direkte ut på radio.

Dette er spesielt viktig i forbindelse med tunnelutbygginga i Tromsø i årene som kommer, hvor det er krav om radiokommunikasjon inne i tunnelene.

Utrolig nok har Tromsø vedlikeholdsområde hatt det dårligste samband i fylket – så det er på høy tid å forbedre dette. I tillegg kan Nordkjosbotn-området dra nytte av sambandet, sier Hans Åge.

SAMARBEID

Stasjonen ble oppført i nært samarbeid med Troms Kraftforsyning. Det er fint at dette prosjektet har latt seg realisere i fellesskap.

Det er jo også samfunnsøkonomisk riktig, sier Hans Åge.

Samarbeid er også et ord for driften av stasjonen. Også andre offentlige institusjoner vil dra nytte av anlegget i tida framover – deriblant politiet.

I tillegg har Tromsø Skiheiser vært en samarbeidspartner. Dette samarbeidet har forenklet saksgangen og etableringa. Skitrekket i Kroken skal forlenges, og det kan i enkelte tilfeller bli behov for at selskapet benytter hytta. Tromsø slalomklubb vil også ha muligheten til å benytte telefonkabelen ved renn.

UTFORDRENDE FLYTTING

Å flytte stasjonen fra Fjellheisen var ikke verdens enkleste jobb.

Fjellheisen er som kjent ute av drift. Derfor måtte hele «kostebinderiet» flyttes med snøscooter – en tur som

MED VEGFOLKET

startet ned Nordfjellet, inn mot Tromsdalstinden og over til Fjellheisen – og så tilbake.

Været viste seg heller ikke fra den beste siden når oppdraget skulle utføres, sier Hans Åge.

Det måtte bli tåke akkurat den dagen!

Men utstyret er nå på plass, og når VEGSTIKKA kommer ut skal det også være satt i drift!



Bildene:
Over: Sydpolen eller Tromsø-området? — Tommy Vårtun i full graving.
Til venstre: Snekkerarbeid med Jan Skogly.

Tøffe tider for anleggsdriften

av anleggssjef Ingolf Moan

SOM leder av anleggsavdelingen i Troms er jeg naturlig nok opptatt av anleggsdrift generelt og veganleggsdrift spesielt. Det er derfor med bekymring jeg er vitne til den store uttøring av anleggsaktiviteten som har funnet sted de siste årene. Resultatet av dette gir seg utslag i konkurser blant anleggsfolk og beinhard konkurranse om de få jobbene som kommer ut på anbud. Forholdene er slik at de fleste jobbene gir minimalt økonomisk utbytte – eller direkte tap.

For vegvesenets egen anleggsdrift er situasjonen ikke så alvorlig som for enkelte private bedrifter, men også vi har våre problemer å stri med som er alvorlige nok.

DE SISTE ÅRENE har vi fått en dreining mot en type veg-prosjekter som gjennom sin karakter er naturlige entreprejober, slike som store bruer, større prosjekter med blandet finansiering og lignende.

Disse prosjektene er kostbare og legger beslag på store deler av bevilgningene slik at det blir en forholdsvis mindre del tilbake til egenregidriften enn vi har vært vant til de siste årene. Den delen som er tilbake og reservert for egenregidriften vil være for liten til å holde en stab av anleggsfolk på dagens nivå (ca. 70) helårs-sysselsatt i årene som kommer.

DET er i denne situasjonen de politiske myndigheter har gitt oss klare signaler om at entrepreiandelen skal økes og en større del, ca. 20 % av det totale volum skal ut i anbuds-konkurranse mellom vegvesenet og private entreprenører, såkalt egenregikalkyler. Hensikten er større konkurranse og at vegvesenet skal dokumentere konkurransevne.

Beregninger viser at når vi ser bort fra de typiske entreprei-prosjektene kan det sysselsettes ca. 40-50 personer på årsbasis på de øvrige anleggene (vinterarbeidsplassene er dimensjonerende). Erfaringer både i Troms og i landet for øvrig viser at det er meget vanskelig for oss å vinne mindre jobber i konkurranse med DI-entreprenører. Disse jobbene kommer dessuten ofte ut på anbud i sommerhalvåret da vår aktivitet fra før er høy. Skal vi derfor ha reelle muligheter til å vinne egenregikalkyle må vi konkurrere med DI-entreprenørene om større jobber – vinterjobber.

I dagens situasjon er det meget risikabelt å sette ut jobber som vi kan risikere å tape før vi har brakt antallet tjenestemenn ned på et nivå som gjør at vi kan tåle å tape en egenregikalkyle i vinterhalvåret.

VÅRT arbeidsmål blir derfor å stabilisere anleggsstaben på et nivå som gir oss større fleksibilitet og handdefrihet. Dette betyr i praksis en arbeidsstokk på ca. 40 personer og bruk av engasjement etter behov.

Proessen med å redusere arbeidsstokken med 30 personer i løpet av få år og samtidig holde kvaliteten oppe på dagens nivå kan bli meget vanskelig. Situasjonen er nemlig den at i de nærmeste årene er det forholdsvis få tjenestemenn i utedriften som går av med pensjon. De fleste går over til vedlikeholdsavdelingen. Årsaken til dette er å finne i det forhold at tjenestemenn i vedlikeholdet har bedre arbeidsforhold, lite eller ingen pendling og minst like bra lønnsforhold som anleggsarbeiderne. Når så vedlikeholdet ofte stiller høyere kvalifikasjonskrav enn det jobbet krever får vi det som resultat at anleggsavdelingen tappes for de best kvalifiserte tjenestemennene.

Konsekvensene av en slik hurtig be-



manningsreduksjon er at vi om få år har en arbeidsstokk med høyere gjennomsnittsalder og totalt sett lavere kompetansenivå. Dette gir i neste omgang redusert konkurransevne og dermed reduserte muligheter til å vinne egenregikalkyler.

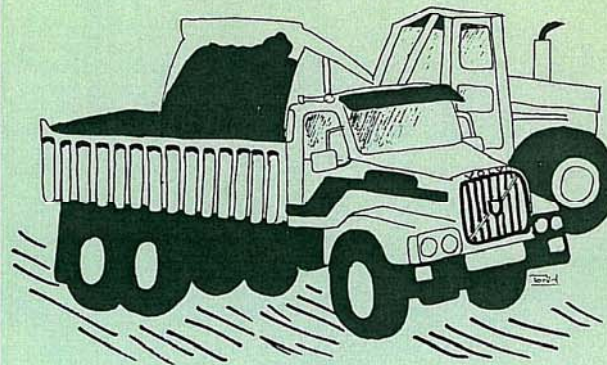
FORHOLD/TILTAK som bør vurderes ofte ut på anbud i sommerhalvåret da vår aktivitet fra før er høy. Skal vi derfor ha reelle muligheter til å vinne egenregikalkyle må vi konkurrere med DI-entreprenørene om større jobber – vinterjobber.

- Bruk av lengre nedtrappingsperiode med inntak av yngre folk undervegs.
- Vi bør se vegvesenets tjenestemannsstab mer i sammenheng over avdelingsgrensene.
- Lavere fast egenstab (ca. 30 personer).
- Få aksept på at vi i en overgangsperiode har lavere egenregikalkyleandel enn 20 %, for eksempel 10 %.
- Gi anleggsarbeiderne forhold som gjør det mer attraktivt å være tjenestemann på anlegg.

Hvordan vi håndhever denne nedtrappingen kan være av avgjørende betydning for anleggsavdelingens arbeidsomfang og jobbinnhold i framtiden.

Vi går spennende tider i møte.

Maskinanskaffelser



av Gunnar Bernsten

I år kommer vi til å bruke ca. 20% av maskinbudsjettet til utstyr for «tilstandsregistrering av vegdekker og vegenes bæreevne».

Det vil si at vi anskaffer utstyr for spor- og jevnhetsmåling, og et såkalt Fall-lodd for bæreevneregistrering.

Av større utstyr for øvrig kan nevnes 1 stk. høvelmontert asfaltfres 1 stk. gummihjulsvals 2 stk. brukte lastebiler 5-6 stk. «småbiler» av forskjellige typer. Dessuten snøploger, sandspredere, sambandsutstyr m.m.

Tilsammen kan vi kjøpe maskiner for ca. 10,4 millioner kroner i år. Det er ikke mye, så vi må vise stor nøkternhet.

Fall-lodd – en av våre nyanskaffelser

av Erik Johannessen

Vegvesenet i Troms har som det tredje fylket i landet gått til anskaffelse av avansert utstyr for kartlegging av vegers bæreevne.

Fall-loddet er av dansk fabrikk og består av en tilhenger med blant annet en rund stålplate med diameter 30 cm som kan senkes ned på vegbanen. Derpå belastes denne platen med en bestemt vekt (lodd) som slippes ned fra en bestemt høyde. Under en slik punktbelastning vil vegbanen få en viss nedbøyning. Denne deformasjonen blir registrert i størrelse og utstrekning av ett sinnrikt målesystem med geofoner. Alle data lagres i en PC som operatøren har i trekk-bilen. Målingene utføres normalt hver 50 meter, og en vil således få registrert vegens «stivhet» (bæreevne) på en rekke enkeltpunkter. Disse omregnes så automatisk av dataprogrammet til strekningsbæreevne.



Fall-loddet – klar for arbeid med Sven Elsrud

Vegvesenet i Troms ønsker å bruke fall-loddet både i forbindelse med generelle bæreevne målinger for vegdatabanken og i forskningssøyemed.

Utvalgte strekninger vil bli målt i tele-løsningen og om sommeren både før og etter forsterkningsarbeider med varierende metoder.

På denne måten håper vegvesenet å kunne optimalisere bruken av midler til forsterkningsformål.

Lav egenregi av årets dekkelegging

av Gudmund Reiertsen

DET skal legges slitelag og bituminøse bærelag for ca. 97,5 mill. kroner i 1991. Av dette skal 78,5 mill. kr benyttes til fornying av gamle dekker på riks- og fylkesveger.

GRUSPRODUKSJON/ GRUSBEHOV

Vårt samlede behov for knust grus til bærelag og slitelag er i 1991 ca. 100.000 m³. 55.000 m³ skal leveres fra egen produksjon på Fornes.

Det resterende vil bli kjøpt inn fra private produsenter. I tillegg til ovenfor nevnte kommer de behov som dekke-entreprenører i arbeid for Statens vegvesen har.

All produksjon av grus i egenregi vil i år skje på Fornes. For å bedre kvaliteten på ottadekker/overflatebehandlinger, vil alt slitelagsmateriale produsert på Fornes bli vasket.

PRODUKSJON OG LEGGING AV BITUMINØSE MASSER

Planlagt produksjon/utlegging av bituminøse masser til bærelag og slitelag utgjør ca. 195.000 tn i 1991. I dette inngår også ca. 13.000 tn gjenbruksmasser og 5.000 tn lappemasser.

154.000 tn har vært utlyst i entrepriser. Statens vegvesen Troms, regnet egenregikalkyle på 102.000 tn og vant en kontrakt på 5.950 tn.

Et resultat vi vurderte ut fra vår interesse for dekkelegging i egenregi, ikke kan si oss tilfreds med. Av foranstående kan det også trekkes den konklusjon at vår egenregi ikke er konkurransedyktig, men her er flere ting å ta hensyn til, og som det vil føre for langt å ta opp i denne forbindelse.

KONKURRANSE BLANT ENTREPRENØRENE

For Statens vegvesen i Troms er det en prioritert oppgave å legge forholdene



Dekkeleggingsjengen ved vegkontoret — fra venstre: Odd Danielsen, Kjell Robertsen, Kjell Lading og Gudmund Reiertsen.

til rette for en god, og mest mulig reell konkurranse blant entreprenørene. I dette arbeidet er vår egenregi en viktig brikke.

I Troms fylke er det for tiden fire asfaltentreprenører som regner på våre asfaltentrepriser. Dette gir god konkurranse og et prisnivå som er lavt sammenlignet med de fleste andre fylker.

I arbeidet med å påvirke konkurransen, anspore til nytenking, nye massestyper, metoder, utstyr, bedret kvalitet osv. — er vår egenregi et viktig virkemiddel. Vårt mål er ikke å legge mest mulig i egenregi, men derimot bruke vår egenregi for å få lavest mulig kostnad uten at dette går ut over kvaliteten på det utførte arbeidet. Resultatet av dette blir både på kort og lang sikt mer bituminøse bærelag/slitelag for de midler som stilles til disposisjon. I dette arbeidet mener vi å ha lyktes rimelig godt. Vi har fått nytenking og vi har asfaltpriser som er blant de laveste i landet.

På en slik bakgrunn ser ikke jeg det som noe nederlag at vår egenregi begynner å få problemer med å hevde seg i konkurransen. Det er tvært i mot et tegn på at vi har lyktes overmåte godt og bør være en spore til fortsatt å stå på. Å trekke den konklusjon at dette tilsier en avvikling av vår egenregi vil etter min mening ikke være en riktig.

OTTADEKKER/OVERFLATEBE- HANDLINGER

På riks- og fylkesvegene skal det benyttes ottadekker/overflatebehandlinger til fornying av ca. 120 km eller 653.000 m². Det er ikke planlagt nylagging av ottadekker/overflatebehandlinger i 1991. Vi har i de siste årene hatt en betydelig nedgang i bruken av ovenfor nevnte dekketyper. Dette har sammenheng med at nesten all nylagging av dekker på fylkesvegene har stanset opp, og at det i den grad det foregår nylagging i dag benyttes nye alternativer dekker, som f.eks. myk drensasfalt. All lagging av ottadekker/overflatebehandling utføres i egenregi. Vi har nytt, godt utstyr og et meget erfarent arbeidslag som gjør en god jobb.

SKADER VED BRUK AV LØS- NINGSMIDLER

Signaler som har kommet den siste tiden, tyder på at vi må vurdere binde-middelbruken for å forbedre arbeidsmiljøet.

I dag benyttes bitumenløsning som inneholder betydelige mengder løsningsmidler som f.eks. white spirit. Det vil derfor bli en prioritert oppgave så snart som mulig å finne alternative miljøvennlige bindemidler. En type bindemiddel som er aktuell er emulsjon, hvor løsningsmidlet er erstattet med vann.

Sykefraværet i Harstad-området

av oppsynsmann Leif Bruun

I EN TID hvor det stadig blir mer og mer fokusert på fravær/sykefravær og miljøfaktorer for øvrig som kan være årsak til dette, har også vegvesenet i Troms sett nærmere på dette.

Fraværet for Troms for 1990 lå på 8,09 % i utedriften. Kostnadmessig beløper dette seg til i underkant av 4 mill. kroner i ren sykefraværslønn. Etter utregningsmodellen fra Statistisk Sentralbyrå taper vegvesenet i Troms reelt ca. 17-18 mill. kroner i sin virksomhet.

Da Harstadområdet i en årrekke hadde hatt et relativt stort fravær, ble det ved et møte i Harstad den 4. oktober 1989 nedsatt en arbeidsgruppe som skulle se nærmere på dette. Gruppen var underlagt en styringsgruppe ved vegkontoret med assistentvegsjef som leder.

Arbeidsgruppen bestod av vegmester, anleggsleder, maskinoppsynsmann og tilitsmann for utedriften. Senere i prosjektarbeidet ble også biltilsynet tilsluttet arbeidsgruppen.

Arbeidsgruppen fikk mandat til å trekke inn nødvendig fagkompetanse, og dette ble gjort i nært samarbeid med Bedriftshelsetjenesten i Harstad (BHT).

Grunnlagsmaterialet for det videre arbeidet ble gjort ved at det blei utarbeidet et spørreskjema fra BHT og hvor hver enkelt arbeidstaker skulle besvare dette ved innkallelse til ordinær helsejekk ved bedriftshelsetjenesten. Disse skjemaene var av en slik karakter at enkeltpersoner ikke kunne identifiseres, bare avdelingene de arbeidet på. Ut fra dette laget BHT en utregning med kommentarer og oppsummering.

Undersøkelsen omfatter blant annet forhold som: arbeidsmetoder, beskrivelse av arbeidstakergruppe, varighet i ansettelsesforhold, skiftarbeid, beredskapsvakt, stillingstørrelse, yrkeskategorier, aldersfordeling, helseplager — også på grunn av arbeidsforhold, type helseplager, positive og negative faktorer i arbeidsmiljøet, støtte, sam-



arbeid, stress, informasjon og en rekke andre ting.

Det viser seg at sykefraværet ofte har sammensatte årsaker. Arbeidsgruppen har sett på de subjektive sider og ikke forsøkt gitt noen diagnostikk. Undersøkelsen avdekket også en del faktorer som kunne påvirke sykefraværet, og dette ble det arbeidet videre med.

Resultatene av arbeidet ble etter hvert gode. Fraværprosenten gikk ned betydelig for samtlige avdelinger og jeg tror vegvesenet har tjent på, og fortsatt vil tjene på å fokusere nettopp på dette med fravær. Arbeidsgruppen har avsluttet sitt prosjekt. Likevel vil vi over og på tvers av avdelingene fortsatt fokusere på fraværet for å holde prosenten nede, da dette har en positiv virkning.

Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

158 - MÅLSTYRING
Veiledning - 36 sider

Håndboken beskriver målstyrings-systemet i Statens vegvesen og de rutiner som er knyttet til planlegging, budsjettering og resultatoppfølging. Den gir også råd og forslag til hvordan den årlige planlegging kan legges opp.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken fra Håndboksekretariatet for kr 20,- pr eks. + forsendelse.

155 VALSEBETONG
Veiledning - 76 sider
Håndboken omhandler produksjon,

transport og utlegging av valsebetong.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken fra Håndboksekretariatet for kr 31,- pr eks. + forsendelse.

157 FERJESTATISTIKK
Vegdata - 284 sider
Årlig utgave

Ferjestatistikken er utarbeidet på grunnlag av trafikkoppgavene ferjeselskapene hver måned sender Vegdirektoratet via Vegkontorene.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken fra Håndboksekretariatet for kr 93,- pr eks. + forsendelse.

ADMINISTRASJONSSJEFKONFERANSEN 1991

«Et vegvesen i omstilling»

av Gunn Karlsen

DET VAR første gang at administrasjonssjefkonferansen var lagt til Tromsø, da administrasjonssjefene fra 19 vegkontor og gjester og foredragsholdere møttes her i tiden 11-13 mars. Det var hele 22 md siden siste administrasjonssjefkonferanse var holdt.

Konferansen startet mandag 11. mars. Med litt historikk ønsket vegsjef Eilif Mathisen i Troms deltakerne velkommen til Tromsø.

Administrasjonsdirektør Kjell Haaland presenterte nye administrasjonssjefer, disse var Anne-Sofie Samuelson fra Aust-Agder, Jostein Søfteland fra Hordaland, Espen Ryager fra Oppland og Jon Boge fra Oslo. Han presenterte også Roald Skøelv som ny personaldirektør i Vegdirektoratet. Haaland mente at et passende motto for konferansen skulle være: «Et vegvesen i omstilling».

Først på programmet sto krav og utfordringer til intern administrasjon i statlige virksomheter i 90-årene. Her foreleste avdelingsdirektør Therese Johnsen fra Statskonsult. Hun viste til undersøkelser de hadde foretatt omkring forholdet produktivitet og internadministrative kostnader i bedrifter som kunne sammenlignes med vegvesenet. Undersøkelsen kan brukes som et middel til å stimulere bedrifter til å foreta sine egne undersøkelser og som sammenligningsgrunnlag. Etterpå var det spørsmål og diskusjon omkring dette temaet.

Andre tema i konferansen var kalt «Lønn som fortjent». Her ble det orientert om forslaget til nytt lønnsystem i staten. Et system som vil kreve mye i forhold til personalutvikling og karriereplaner for de tilsatte. Lederne vil kunne vurdere og premiere sine tilsatte på fritt grunnlag, eksempelvis etter resultater, arbeidskapasitet og utdanning.



Administrasjonssjefer fra hele landet var samlet i Tromsø i mars.

Dette er helt i tråd med målstyringsprinsippet.

De to andre dagene av konferansen var i sin helhet viet omorganisering av vegvesenet. Her ble Bjørvig-utvalgets syn på administrasjonsavdelingen som intern støttefunksjon diskutert.

Spesielt var spørsmålet om Stab gjensstand for atskillig skepsis fra administrasjonssjefene. I omstillings- og utviklingsarbeidet er det stilt store forventninger til administrasjonssjefene som pådrivere. Dette stiller igjen krav til bedre ledelsesutvikling i Statens vegvesen.

Det nye økonomistyringssystemet i Statens vegvesen (KRØSUS) og edb-planlegging og strategi er også viktige ledd i omorganiseringa. Ikke minst er det viktig å få fram hvilke konsekvenser dette har for regnskapsseksjonen.

På tampen av konferansen hadde Kjell Haaland et innslag om profilering av Vegvesenet. I dag synes det som om det er opp til den enkelte hvordan vegvesenet skal presenteres. Han viste groteske eksempler på hvordan Vegvesenet blir presentert både i tekst og bilder. Det skal tydeligvis bli ei bedring på dette felt, for om ett års tid skal det settes i gang et prosjekt om visuell profilering.

Utenom det faglige innholdet i konferansen var det også lagt opp til sosialt samvær. Mandagskvelden ble deltakerne tatt med på utflukt.

Alle ble utstyrt med varmedresser og varmende drikke, og så bar det av sted til Sandvika. Her fikk de besøke en «ekte» sameleir, med lavvoer, reinkjøtt stekt på spidd, malt reinhorn, kaffe og lefser. For å holde skikkelig på varmen ble det arrangert trugeløp og melkespannkasting, noen ble visst også samlet inn med lassos for hussen returnerte til Arctandria og middag.

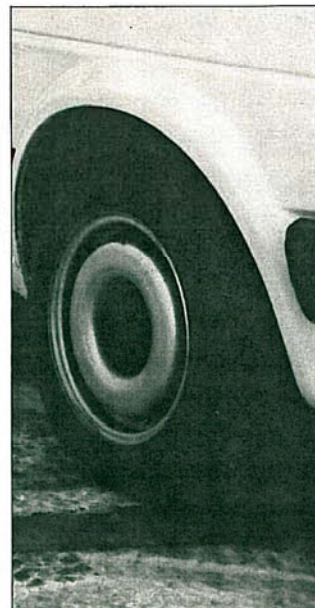
Tirsdagskvelden var det tur til Planetariet, hvor forestillingen «Arktisk Lys» ble vist. Etterpå var det festmiddag på Peppermøllen.

Konferansen ble omtalt som både fin og givende, med stor aktivitet og deltagelse fra alle fronter. Komiteen, som hadde arbeidet med konferansen, ble rost for sin innsats for at både det faglige og det sosiale innhold ble vellykket. Det er ønsket at slik konferanse blir holdt årlig, og det kom lovnader om dette fra høyeste hold. Og hvis administrasjonssjefene får det som de vil blir Kristiansand neste «møteplass».

Er våre bildekk blitt glattere etter at vi har begynt med salting??

Vegvesenet har leid inn 4 Golf for å utføre dekkundersøkelsen

av Ole Fr. Wikstrand



Glattere bildekk etter salting?

GANSKE raskt etter at vi startet opp salting sist høst kom det en rekke påstander om ting som folk opplevde og som aldri hadde skjedd tidligere. En av de mest markante påstander var at bilhjulene ble glattere etter å ha vært utsatt for salt enn de ellers ville ha blitt.

Dette var en påstand som kom fra så mange hold, at vi måtte prøve å finne et svar. Vi tok kontakt med Vegdirektoratet og fikk de med på å kjøre en undersøkelse her i Tromsø. Det ble laget en beskrivelse av hva vi var ute etter, og SINTEF ble bedt om å komme med et pristilbud på en slik undersøkelse.

Avtale ble inngått og retningslinjer for framgangsmåten ble trukket opp. Vi be enige om å utsette bildekk for



kjøring under de forhold der vi mener at dekkene får belegg, altså rundt null grader. Videre ble vi enige om å kjøre ett sett vinterdekk med pig og ett sett vinterdekk uten pig på hvert av de føreforhold vi undersøker. Føreforholdene er: våt usaltet asfalt, våt saltet asfalt og snø-/is-dekke samt at vi måtte ha et sett dekk som ikke var utsatt for belegg i det hele tatt, som referansedekke ved bremseprøvene.

For å finne forskjeller mellom dekkene blir det utført bremsetester.

Er dekkene som har kjørt på saltet veg glattere enn de som har kjørt på usaltet veg? Videre skal det taes prøver av belegget på de forskjellige dekkene for å se om det er forskjell.

Til utførelsen av forsøket har vi leid inn fire like GOLF 1.3 l. Hvis det er noen som har sett disse bilene på brøytestasjonen i Tromsødalén så er det de vi kjører forsøket med.

Til forsøket ble det også kjøpt inn 32 bildekk. 16 vinterdekk med pig og 16 vinterdekk uten pig.

Vi kom noe sent i gang med dette forsøket og hadde fått utført bare en test før påske. Nå i tiden etter påske holder vi på med andre forsøket, og vi er egentlig litt skeptiske til om vi får nok forsøk til å kunne trekke holdbare konklusjoner i vår. Men mye kan ennå skje i april – så vi får se.

Dagens Klardrus



VEISALTKRIG:
En klage til, så skal de få føle det (saltet) på kroppen!

TFTU

Troms Fylkes trafikksikkerhetsutvalg

av Edel Austlid

TROMS fylkes trafikksikkerhetsutvalg (TFTU) er et underutvalg av Samferdselsutvalget og består av fem medlemmer med personlige varamedlemmer. I tillegg har en rekke faginstanser konsultative medlemmer i utvalget. Disse har tale- og forslagsrett, men ikke stemmerett. Vegsjefen har sekretariatsfunksjonen for utvalget. Slike trafikksikkerhetsutvalg finnes i alle landets fylker.

TFTU har ansvaret for det trafikksikkerhetsarbeidet som fylkeskommunen påtar seg eller blir pålagt ansvar for. Utvalget skal stimulere og støtte det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet og fungere som et kontaktpunkt mellom kommunale og lokale trafikksikkerhetsutvalg og de sentrale myndigheter. I tillegg skal utvalget virke som et bindeledd mellom privat og offentlig trafikksikkerhetsarbeid.

TFTU er for øvrig fylkeskommunens rådgivende organ i trafikksikkerhets-spørsmål.



TFTU-møte på vegkontoret

AKSJON SKOLEVEG OG KOMMUNALE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Gjennom Aksjon skoleveg får utvalget årlig en bevilgning fra staten til fordeling på de prosjekt som kommunene søker om tilskudd til. I 1991 er denne bevilgningen 1,8 mill. kr. Forutsetningen for at kommunene skal få tildelt midler fra Aksjon Skoleveg er at de stiller en egenandel på 25 % av de totale kostnadene og at fylket også

bevilger det samme. Søknadsmengden viser at dette er en svært populær ordning.

I tillegg disponerer utvalget en liten sum til fordeling på kommunale trafikksikkerhetstiltak. Her er forutsetningen for å få tildelt midler at den enkelte kommune stiller en egenandel på 50 % av de totale kostnadene.

Trafikantatferd er gjennomgående årsak til en stor del av trafikkkulykene. Holdningsskapende arbeid er derfor i ferd med å bli et stadig viktigere satsingsområde for TFTU. Trygg Trafikk har laget ei forestilling, «Ikke tøft å være død», som vises for 9. klasser i fylket. TFTU er med og støtter denne økonomisk. Også holdningsskapende arbeid blant andre grupper gir TFTU støtte til.

Arbeidet på fylkesplan dominerer naturlig nok for TFTU, men utvalget er også med i et nordkalott samarbeid i Nordkalottens trafikksikkerhetskomite. Denne har ca. to møter i året og behandler felles trafikksikkerhets-spørsmål for Finland, Sverige og Norge.



To trafikksikre kvinner - sekretær og leder av TFTU - Edel Austlid og Lillian Hessen

PENSJON —

OGSÅ FOR SESONGARBEIDERE

av Anna Birkelund

Vegvesenet har alltid hatt sesongarbeidere. Mange har opparbeidet en anseelig mengde pensjonsgivende timer.

Det er imidlertid ikke automatisk i utbetaling av pensjon. Ved oppnådd aldersgrense må de selv melde krav om pensjon til Statens Pensjonskasse.

Før i tiden brukte vegvesenet arbeidsbøker. Hver enkelt arbeider hadde ei bok hvor tjenestetiden ble registrert og attestert av vegoppsynet. Bøkene gir et godt grunnlag når pensjonskravet skal fremlegges.

Bekreftelse på tjenesten fra arbeidsgiver må nemlig vedlegges når pensjonskravet fremsettes.

I vegkontorets personalarkiv har vi også registrert alle arbeidstimer for de som har vært lønnet med vegvesenet som arbeidsgiver.

Dette gjelder i hovedsak for tiden etter 1945. Før og under krigen kan registreringene være noe mangelfull.

OPPTJENING AV RETTIGHETER

Det er mange forhold som regulerer utbetaling av pensjon.

Vi kommer her bare kort inn på enkelte generelle regler.

Alle som arbeider i Statens vegvesen betaler 2 % innskudd av bruttolønnen til Statens Pensjonskasse. Dette gjelder også de som blir tatt inn for kortere tid.

I hovedsak har alle som arbeider i staten rett og plikt til medlemskap.

Et av vilkårene for medlemskap er at

arbeidstakeren vil kunne oppnå minst 5 års samlet tjenestetid ved aldersgrensen. Det vil si at den som ved første gangs tilsetning må ha minst 5 år igjen til aldersgrensen for å kunne bli medlem.

Likeså kreves det 3 års medlemskap for å få rett til alderspensjon. (Dette tilsvarer ca. 6000 timer).

30 års tjeneste gir full pensjon, og færre år gir selvfølgelig tilsvarende mindre.

Arbeidstakeren må også ha minst 15 arbeidstimer i uka, eller minst halvparten av lønnen i full post for å kunne bli medlem av Pensjonskassen.

SØKNAD OM PENSJON

Aldersgrensene varierer. For vegtjenestemenn i utedriften er aldersgrensen

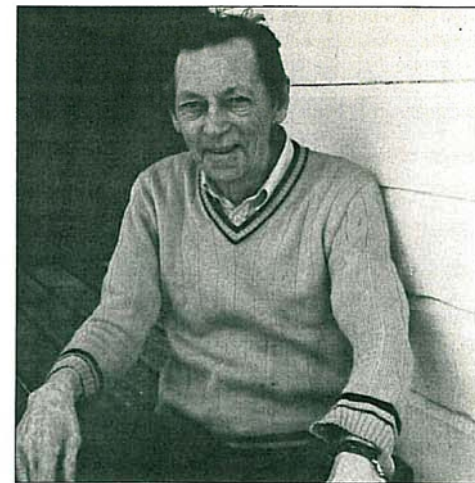
65 år. Vi regner da ikke med de spesielle regler som gjelder for de som er i tjeneste. Alderspensjon utbetales ikke før aldersgrensen. Men det er ingen søknadsfrist for innsendelse av krav om pensjon. Krav kan sendes også i årene etter at aldersgrensen er nådd. Pensjonskassen vurderer da etterbetaling.

Dersom ikke medlemmet selv har søkt og fått innvilget pensjon, kan etterlatte søke. Med etterlatte menes ektefelle eller barn.

Det er Statens Pensjonskasse som til enhver tid behandler og regner ut alle krav som fremsettes om pensjon. Vegkontoret får aldri tilbakemelding om at søknaden er mottatt eller om den er innvilget.

Unntatt fra dette er invalidepensjon. Her blir vegkontoret underrettet om utfallet.

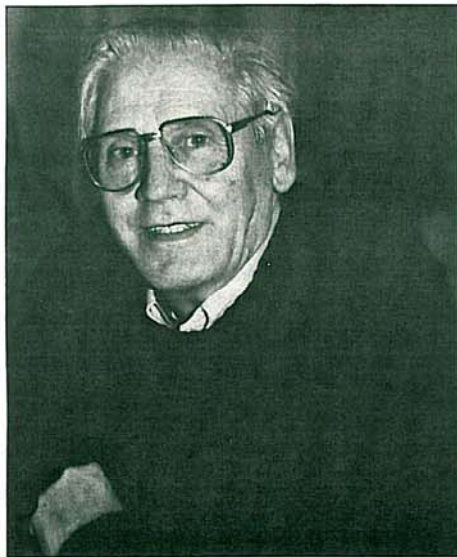
EILIF RASMUSSEN FRA STORSLETT



I sin yrkesaktive tid var han sjomann og sesongarbeider i vegvesenet. Vegarbeider var han i tiden fra 1945 til 1961. Det kunne arbeidsboka dokumentere. For et par år siden henvendte han seg til Storslett vegstasjon som hjalp han med å sende krav inn til Pensjonskassa.

— Noen hundre kroner mer i pensjon kommer godt med, sier han.
— Det er 30 år siden jeg var vegarbeider. Men jeg husker at daværende kasserer Olve Reiersen sa jeg kunne søke om pensjon når tiden var der.

EN VETERAN TAKKER FOR SEG



av Lisa Sundstrøm

I 37 år har Kristian Øverås vært tilknyttet Biltilsynet. Det er derfor et langt arbeidsliv han kan se tilbake på når han i disse dager takker for seg.

Øverås begynte i vegvesenet i 1954 – som bilsakkyndig-assistent med 747 kr pr måned i lønn.

Siden har både mannen og lønna steget i gradene. I 1960 fikk han jobb som bilsakkyndig I i Steinkjer, og ble der i 8 år før han vendte nordover igjen.

Han hadde søkt både i Narvik og Harstad og fikk jobben i Narvik. Men fordi han som fikk Harstad-jobben trakk seg ble likevel ønsket om jobb i Harstad oppfylt.

Slik startet Øverås sin karriere i Harstad biltilsyn i 1968. Det er med andre ord en biltilsynsmann med lang erfaring vi står ovenfor.

Hva har interessert han mest i disse årene?

– Arbeidet omkring trafikkulykkene har vært interessant å jobbe med, både i rettsaken og møtet med ofrene. Man lærer mye av slikt, sier Øverås.

Dessuten har hevinga av standarden på verkstedene i 50-60 åra vært en stor utfordring. I dag er standarden helt på topp.

Ellers har jo førerprøver vært interessant. Tidligere var det et mye større spekter av aldersgrupper – alt fra ungdom til eldre. Spesielt møtet med engstelige husmødre som skulle ut på vegbanen for første gang var en utfordring. Man fungerte ofte som sosialhjelp ved å bygge de opp psykisk før selve prøven tok til. Og jeg har alltid hatt en spesiell følelse for de som ikke «ropte høyst».

I dag er det stort sett 18 åringer som tar førerprøven, og de har en helt annen selvkontroll og selvtilitt enn folk før i tida. Vi har forresten mye fin ungdom i landsdelen.

En fin ting med jobben min har vært møtet med så mange forskjellige mennesketyper. Spesielt husker jeg lastebil og buss-sjåførene fra tidligere tider. Det var mange originale typer der. En sjåfør hadde bestemt at klare han sertifikatet skulle han slutte å røyke på dagen.

Han hadde kjøpt tobakk på forhånd, og i det han sto med «lappen» i handa utførte han et rituale med å strø tobakken i søpla samtidig med at han ba en stille bønn. Slik gjør inntrykk!

En annen lastebileier møtte jeg i sin tid i Steinkjer. Jeg hadde stoppa bilen for kontroll av bremsene. Replikken jeg fikk var «Enhver bilsakkyndig burde vært pekka mot pottekanten når han ble født!» Historiene fra gamle dager er mange – og Øverås er en god forteller. Han bærer preg av å ha vært på «rett hylle i livet». Og som han sier – Ingen dag har vært for lang.» Han har stort sett trivdes hver dag – et langt arbeidsliv uten sykefravær!

Men at det ble biltilsynet var egentlig bare en tilfeldighet – kort søketid og snar ansettelse. Han søkte jobben på en lørdag og startet på mandagen. Men han kunne likegodt jobbet med andre ting – det er mye som har interessert han opp gjennom årene.

Øverås har vært i arbeid fra 12 års alderen. Dengangen var det ploying med hest på hjemsplassen i Bardu. Siden gikk han over til traktor, og i 20-års alderen fikk han lastebilbevilning. Kristian Øverås har også hatt sin tid i Tysklandsbrigaden. Men den jobben han husker best var som «løpegutt» for generalinnen i Harstad. Han var egentlig ansatt som sjåfør for generalen, men laget også frokost og tørka støv. Og da generalinnen brakk foten og ble gipsa sto unge Kristian og malte tåneglene til fruen! Men etter dette søkte han yrkeskolen på Bardufoss – jobba så en periode – gikk Trondheim ingeniørhøgskole, fikk jobb på bilforretning på Finnsnes – og kom siden til biltilsynet.

Hva føler han nå – når den «arbeidsdagen» er over?

– Jeg føler ikke noe spesielt – mulig at det kommer etter ei stund, sier Øverås. Men det kan bli godt å ikke springe etter klokka når man har gjort det i 40-50 år. Han har mange interesser og hobbyer, og tror ikke at dagene skal bli lange. Med motorsaga regner han med å jobbe litt i skogen. Dessuten liker han hagearbeid – og for ikke å glemme interessen for fly. Han har andel i fly og liker å «mekke». I tillegg har han hytte i Bardu som han trives på.

Og mulighetene for å stikke innom biltilsynet er jo alltid til stede.

Solfest og tjeneste på Svalbard

av Steinar Utby

SVALBARD, etter Vegtrafikkloven en del av Tromsø biltilsynsdistrikt. En spesiell, kald og eksotisk utpost. Spesiell, ikke minst fordi avstanden fra hjemmebasen Tromsø nesten tilsvare avstanden Tromsø– Oslo! Området betjenes fra Tromsøstasjonen gjennom 2 faste tjenestereiser årlig. Utenom dette utfører sysselmannen ulike tjenester på våre vegne. Våre arbeidsoppgaver på Svalbard er blant de oppgavene vi ellers gjør på fastlandet; hovedsakelig tilsyn med kjøretøyparken og avvikling av førerprøver på beltemotorsykkel.

Freitag 22. februar 1991 var vi igjen klar for innsats i polare strøk.

Etter 2 timer i Braathens Boeing 737, hadde vi ved midnatt spitsbergenskjord under føttene. «Vi», det er Siw, Kristin (med som turist) -bølge førstereis, og undertegnede.

En snau time etter midnatt var vi installert på brakkeriggen.

Televerkets rigg er som vanlig vår base i Longyearbyen. Denne gangen var riggen nyoppusset og fin.

Lørdag var avsatt til prøve-avvikling på beltemotorsykkel. Byens 16- åringer og en håndfull andre skulle gjennom snøscoter-teorien.

Seansen foregikk i Busens 2. etasje. «Busen» er byens offentlige kafe, eid og drevet av SNSK, som det meste ellers.

En drøy time senere hadde kandidatene fått sin besvarelse tilbake i rettet stand. Det gikk greit for alle unntatt en. Lærer Øystein Pedersen fra Tromsø hadde gjort en bra jobb.

Avtale om praktiske prøver ble gjort. Noen skulle avvikles på dagtid, andre på ettermiddagstid. Vi er fleksible med hensyn til å imøtekomme publikums behov, blant annet fordi vi besøker Longyearbyen så skjelden.

Svea, nest etter Longyearbyen størst av de norske bosettingene på øygruppa. Svea bygger også sin eksi-



Siw, Kristin og Steinar – på vei til isødet!

stens rundt kullgruvedrift. Dette er omtrent det eneste vi vet om Svea. Dessuten at avstanden fra Longyearbyen er 2-3 timers scootertur, og at det ble arrangert solfest der nettopp denne lørdagskvelden. Det siste leste i Svalbardposten. Vi meldte oss på festen!

Utstyrt med 3 scootere, kjelke med bensin, solide kjøredresser, ansiktsmasker, hjelm og reserveproviant la vi i veg. Det var allerede mørkt og -250C da vi startet. Kjøreefaringen hos førstereisjentene var ikke overvett, men snart hadde de de svære maskinene i sin hule hånd.

Løypene var bra merket og kjøreforholdene ypperlige. Viktig med god ansikts-fetning i denne kulda. Forfrysninger skulle vi ikke ha noe av. Isbjørn, enn om den karen plutselig dukket opp? Uten våpen som vi var? Forresten, vi hadde vel neppe rukket å skyte om den plutselig hoppet frem fra mørket likevel!

Det gikk greit. Ingen bjørn å se. Nesten synd. Vi skulle jo så gjerne ha ha sett den, men...

Tre timer senere var vi fremme, slitne, stive og støle. Festmiddagen var allerede i gang. Forsinket som vi var ble vi hentet rett inn til festbordet av gruvesjefen sjøl. Antrekk: longs og Helly-Hansen dress!

Topp mat og fin stemning. Vi trivdes umiddelbart!

Mange timer senere, det var allerede nesten lyst. Dansen hadde gått i timevis på stedets saloon. Vannblemmer på beina, sokkene kunne bare kasseres. En sko i manko (den er fortsatt borte). Mer forteller vi ikke om den festen!

Søndag var det tid for å se gruvesamfunnet i dagslys og sol. En hyggelig grueledelse hadde tilbudt oss gruebesøk og omvisning søndag ettermiddag.

Iført fullt gruveutstyr ble vi fraktet helt inn på strossa. Spørsmålene var mange, for dette var en ny og interessant verden for oss.

Før vi forlot Svea søndag kveld hadde vi merket oss at her er behov for en gjennomgang av stedets kjøretøyer. Vi får ta opp dette med sjefen når vi kommer hjem.

Fra mandag til onsdag var det jobbing til sen ettermiddag. Her skulle de rettferdiggjøres – hver eneste reisekrone. Det gjør vi. Onsdag kveld reiste vi hjem. På Store Norskes (SNSK) bilverksted hadde vi da gjennomgått 60-70 kjøretøyer, fra de minste til de største doningene på over 100 tonn totalvekt.

INTERESSANTE ARBEIDSOPPGAVER PÅ EN SPENNENDE UTPOST.

Likestillingsutvalget ved Statens vegvesen

av May-Gøril Ellingsen



FAK VASKER !!

I fellesmøte 19. februar ble det endelig vedtatt å opprette et likestillingsutvalg ved Statens vegvesen Troms.

Representantene er:
 Tor Hugo Brox
 Liv Nergaard
 Helene Bråthen
 Odd Danielsen
 Kjerstin Steen Aarnes
 Utvalget konstituerte seg 3. april og Kjerstin Steen Aarnes er valgt til leder.
 Vår handlingsplan for likestillingsarbeidet framover vil i store trekk følge det sentrale utvalgets linjer.
 Målet ved opprettelsen av et likestillingsutvalg er at etaten får flere kvinner inn i tradisjonelt mannsdominerte fag – og at kvinner får større innpass i stillingsgrupper hvor de er underrepresenterte.
 For å nå målene vurderer vi forskjellige tiltak både når det gjelder rekruttering og utvikling av allerede tilsatte.
 Blant annet har vi fanget opp tråden fra direktoratet, og vil i nærmeste framtid arrangere egenutviklings-/selvtiltrentningskurs for kvinner i etaten.
 – og dette er bare begynnelsen.....



MOR LESER AVISA !!

5 i grøftekanten

av Lisa Sundstrøm



Ole Magnus Ellefsen, oppsynsmann, Harstad

Jeg synes det er fint at vi kommer i gang med et slikt arbeid i vegvesenet. Det er forsåvidt på høy tid og burde vært tenkt på for lenge siden.
 – Utvalget bør jobbe med like muligheter for kvinner og menn i etaten, og sørge for at de som er ledere har et åpent sinn i den forbindelse.
 Kvinnene bør få de samme mulighetene som mennene – få muligheten til å oppdatere seg. Jeg tror vi vil få et bedre miljø når vi satser skikkelig på likestilling.



Odd Helge Jensen, konsulent, Biltilsynet – Harstad

Hvorfor er ikke et slikt utvalg opprettet for flere år siden? Dette kommer etter sin tid! Det er forresten mange saker som har behov for å bli tatt opp og sett på. Utvalget bør jobbe for at jentene blir mer «backet» opp i arbeidet slik at de tør å ta nye utford-

Likestillingsutvalg

Det ene utvalget avløser det andre. Stadig nye oppgaver, stadig nye utfordringer. Nå også et likestillingsutvalg! Tanken er god og hensikten kan hende enda bedre – men det synes noe utrolig at vi etter snart 20 års kvinnekamp og 10 års mannskamp først nå oppretter et utvalg som skal jobbe med likestilling i Statens Vegvesen. Skjønt det heter da så smukt «Bedre sent enn aldri»!
Men hva synes så våre menn og kvinner om dette – og hva bør et slikt utvalg i første omgang jobbe med?

ringer. Innen biltilsynet er det viktig at kontorsida, som hovedsakelig består av kvinner, får muligheten til å omskolere seg i forbindelse med omorganisering og endring i arbeidsoppgavene.



Anni-Kari Pedersen, ingeniør, Vegkontoret

Det er bra at vi har fått et slikt utvalg. Det er også bra begge kjønn er representert i utvalget – ellers hadde det ikke vært likestilling.
 – Jeg synes at utvalget bør jobbe for lik lønn for likt arbeid, og at jentene får de samme muligheter til å komme seg fram som guttene.



Margit Pedersen, førstekontorfullmektig, Storslett

Fint, jeg synes det kan være nyttig med et slikt utvalg. Utvalget bør blant annet se på lønnsforskjellen. De bør arbeide for å få kvinnegruppen på utestasjonene tilnærmet likt det lønnsnivået som resten av utedriften har. Gapet er for stort.



Svein Markussen, vedlikeholdsarbeider, Harstad

Det er fint med et slikt utvalg – men likestillinga må gjelde begge vegger, og vi må rette opp skeivheter for begge kjønn.
 Utvalget bør jobbe for at kvinner og menn skal ha like muligheter til utdanning og utvikling. Og de bør få lik lønn for likt arbeid.

Det er godt at en statsbedrift går foran som et godt eksempel.

Vegmesterskapet på ski



av Terje Øvergaard

Det ble i år for første gang i landsammenheng arrangert vegmesterskap på ski (langrenn). Mesterskapet gikk av stabelen ved Frognerstetren i Oslo, med Vegdirektoratet som arrangør.

78 spreke deltakere fra 15 fylker utenom Vegdirektoratet stilte til start. Det ble gått 10 km for gutter og 5 km for jenter individuelt på lørdag og 3X5 km stafett på søndag.

Martin Furumo, Sevald Storbakk og undertegnede stilte opp for Troms.

Til sammenligning kan nevnes at Finnmark stilte med hele 10 løpere, og var det fylket som stilte med flest deltakere. Noe å tenke på for oss i Troms til neste år!

Lørdagen opprørt med alle skiløperes skrekk og gru; nysnø og 00 med tett tåke. Vi hadde imidlertid bra ski allikevel, men hva hjalp vel det, noen må jo stå oppå skiene også. Martin tok imidlertid en sterk 6. plass i sin klasse. Sevald og jeg tok henholdsvis 14. og 23. plass i klassen over – og kom dermed på side 2 i resultatlista.

Søndagen kom med samme føre, bare med enda tettere tåke – rene grøten.

Martin gikk glimrende på første etappe og vekslet med meg som nr. 2 – 1 sekund bak teten. Jeg startet opp på andre etappe med umiddelbart å gå på trynet på startslatta, uten at vi tapte noe særlig på det.

Andreplassen ble holdt til ca. halvgått løp, da var det ikke mer luft å få tak i og flere løpere raste forbi inn mot mål. Sevald, som gikk siste etappe måtte også se en løper eller to gå forbi – og vi endte på en hederlig 8. plass! (Det var 8 lag med...).

Det var i det hele et fint arrangement begge dagene. Banketten på lørdag likeså. Neste år står Nord-Trøndelag som arrangør av mesterskapet. Det er å håpe at flere fra vårt fylke da stiller opp, for vi kan jo også gå på ski. Dessuten er ikke resultatene så forferdelig viktige – sies det!

AKTIV SKYTEGRUPPE



Helene Bråten og Gunnar Stiberg i aksjon — Bli med du også!

Personality

Tiltredelser:

Utedriften:

Stein Johansen, kontrollingeniør/byggeleder, Breivika
Geir Østvik, kontrollingeniør/byggeleder, Breivika
Knut Helge Grimstad, prosjektleder, Mjøsendforbindelsen/Bru til Dyrøy
Asbjørn V. Johansen, byggeleder, Mjøsendforbindelsen/Bru til Dyrøy
Jan Erik Normann, sjåfør, vedlikeholdsområde 1

Overført fra anlegg til vedlikehold:

Jan Lind, til vedlikeholdsområde 2
Tor Viggo Elverum, til vedlikeholdsområde 2

Fratredelser:

Vegkontoret:

Torill Bjørklund Lyngra, Tromsø

Biltilsynet:

Kristian Øverås, Harstad

Utedriften:

Evald Furumo, Mortenhals
Karl Karlsen, Gibostad
Trygve Høyseth, Øverbygd

Vi gratulerer:

Med 50 år:

Almar Østerås, Øverbygd, 30.05
Noralf L. Johnsen, Tennevoll, 07.06
Inge Sæterli, Storsteinnes, 19.06
Svein Paulsen, Sørreisa 25.06

Med 60 år:

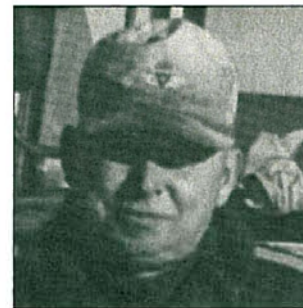
Johan Pedersen, Malangseidet, 24.04
Einar B. Larsen, Laksvatn, 24.05
Reidun Korsberg, Tromsø, 06.06
Alf J. Olsen, Nordkjosbotn, 13.06



Stein Johansen



Geir Østvik



Jan Erik Normann



Gudmund Veibakken

Takk

TAKK

Jeg takker arbeidskamerater og ledelse for oppmerksomheten i anledning 60-års dagen.

Arvid Andersen

TAKK

Hjertelig takk for oppmerksomheten som ble vist meg i forbindelse med 60-års dagen.

Almar Østerås

TAKK

Jeg takker for oppmerksomheten i anledning min 50-års dag.

Olaf Skogmo, Storslett

TAKK

Jeg takker for gave og blomster i anledning 25 års tjeneste i vegvesenet.

Odd Boberg

TAKK

Jeg takker for blomster og gaver til min 50-års dag.

Hilmar J. Nilsen

TAKK

Jeg vil herved takke for oppmerksomheten i forbindelse med min 50-års dag.

Tormod Karlstad, Lyngseidet

TAKK

Hjertelig takk til alle som husket meg på min 60-års dag den 11. mars.

Hilsen Leif Steen